

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906**

218 (30.6.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 111. öffentliche Sitzung

## Badischer Landtag.

## Zweite Kammer.

## III. öffentliche Sitzung

am Donnerstag den 28. Juni 1906.

## Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Mündlicher Bericht der Budgetkommission über die an dieselbe zurückverwiesene Frage des Beitritts Badens zur Personentarifreform. Berichterstatter: Abg. Dr. Wildens.

2. Fortsetzung der Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues für die Jahre 1906 und 1907 (Schlußwort des Berichterstatters und Spezialdiskussion), samt einschlägigen Petitionen (Seite 18 ff., 58 ff., 61 ff., 73 ff., 77 ff., 80 ff., 82 ff., 84 ff., 88 ff., 110 ff. des Kommissionsberichts) — Drucksache Nr. 15 —. Weiter

Am Regierungstisch: Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Frhr. von Marshall, Generaldirektor Geh. Rat Roth, Ministerialdirektor Schulz, Baudirektor Wasmer, Betriebsdirektor Engler, Oberregierungsrat Gnu.

Vizepräsident Schuter eröffnet die Sitzung kurz vor halb 10 Uhr.

Es wird folgender Einlauf angezeigt:

Schreiben der Handelskammer Freiburg mit einer Anzahl Abdrücke einer Eingabe an die Erste Kammer in Betreff des Gesetzentwurfs über die Vermögenssteuer zur Verteilung an die Mitglieder des Hauses.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zu Ziffer 1 erhalten das Wort

Berichterstatter Abg. Dr. Wildens: In der Sitzung der Zweiten Kammer vom 23. Juni d. J. gelangte anläßlich der Beratung des Spezialbudgets der Verkehrsanstalten, und zwar jenes über den Anteil Badens am Reinertrag der Main-Neckarbahn, ein Antrag der Abgg. Obkircher und Gen. zur Annahme, welcher die Vertagung der Verhandlungen und die Rückverweisung an die Kommission in Vorschlag gebracht hatte. Es hat sich dieser Antrag, wie der Herr Präsident damals sofort festgestellt hat, nur auf die Personentarifreform, nicht aber auch auf die Positionen des Budgets bezogen, welche von dem hohen Hause genehmigt worden sind.

Der Grund der Zurückverweisung der Tarifreform an die Budgetkommission war aber der, daß bei den Erörterungen im Plenum erhebliche Zweifel darüber entstanden waren, ob dann, wenn auf der Main-Neckarbahn die 4. Klasse zur Einführung gelange — und es hat die Gr. Regierung im Laufe der Verhandlungen ja erklärt, daß sie ihre Zustimmung dazu bereits gegeben habe —, die auf Seite 71 des Berichts bezeichnete gleichmäßige Behandlung der Wagen der dritten und der vierten Klasse auch auf die badischen Strecken der Main-Neckarbahn Anwendung finden werde. Eine Anzahl von Rednern aus dem Hause hatte sich im Verlaufe der Verhandlungen vom letzten Samstag dahin ausgesprochen, daß dies unbedingt verlangt werden müsse, daß also für die badische Strecke der Main-Neckarbahn die gleichen Bestimmungen zu gelten hätten, wie für die anderen Anschlußbahnen, welche Wagen 4. Klasse bis zu den Betriebsnotenpunkten in unser badisches Land hereinführen, und daß demgemäß dem Publikum, welches auf badischen Stationen der Main-Neckarbahn seine Fahrarten löse, zu überlassen sei, ob es einen Wagen 3. Klasse oder einen Wagen 4. Klasse auf die Karte zum Preise von 2 Pfg. pro Kilometer benützen wolle. Diese Zweifel sind in der Sitzung vom 23. Juni durch die Erklärungen der Großh. Regierung leider nicht zu beseitigen gewesen. Es war in jener Verhandlung insbesondere eine präzise Zustimmung der Großh. Regierung zu einem von dem Berichterstatter und von einigen anderen Mitgliedern der Budgetkommission eingebrachten Antrag nicht zu erlangen, wonach den Voraussetzungen der Annahme der Tarifreform noch beigefügt werden sollte, daß für den Fall der Einführung der 4. Wagenklasse auf der Main-Neckarbahn die auf Seite 71 des Berichtes bezeichnete gleichmäßige Behandlung der Wagen 3. und 4. Klasse auch auf die badischen Strecken der Main-Neckarbahn Anwendung finde.

Die desfalligen Zweifel sind aber in der Zwischenzeit gehoben worden. Es ist bereits unterm 24. Juni ein Schreiben des Herrn Eisenbahnministers an den Vorsitzenden der Budgetkommission ergangen, wonach er, entsprechend seiner in der öffentlichen Sitzung gegebenen Zusage, mit dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten ins Benehmen zu treten, demselben alsbald mitgeteilt hat, die Großh. Regierung müsse von dem ihr nach Artikel 7 des Staatsvertrags

über die Main-Neckarbahn zutreffenden Rechte der Festsetzung des Tarifs Gebrauch machen, und für den Fall des Zustandekommens der Tarifreform den Fahrpreis der 3. Klasse in den Personenzügen für die auf badischem Gebiete gelegene Strecke dieser Bahn auf 2 Pf. für das Kilometer festsetzen. Dieses Schreiben ist in Anbetracht der Wichtigkeit der Sache seitens der Budgetkommission noch zum Gegenstand einer mündlichen Auseinandersetzung mit dem Herrn Eisenbahnminister gemacht worden. Derselbe ist in der Kommission besonders darüber noch befragt worden, ob die Erklärung der Großh. Regierung vom 24. d. M. als eine endgültige anzusehen sei, oder ob, wenn etwa die preussische Regierung sich mit der badischen Erklärung nicht zufrieden gebe, die Möglichkeit bestehe, daß unsere Regierung von ihrer Erklärung wieder zurückweiche. Der Herr Minister hat daraufhin in der Kommission sich auf das Bestimmteste in dem Sinne ausgesprochen, daß die Aeußerung der Großh. Regierung eine endgültige sei. Die Großh. Regierung sei dazu auf Grund des Artikels 7 des Staatsvertrages bzgl. der Main-Neckarbahn berechtigt, und bedürfe hiefür keineswegs der Zustimmung der königl. preussischen Regierung. Eine Antwort der preussischen Regierung auf das Schreiben des badischen Ministers vom 24. d. M. werde nicht erwartet, da eine solche Antwort nicht erforderlich sei. Nicht nur der Eisenbahnminister, sondern auch das ganze Großh. Staatsministerium nehme diesen Standpunkt ein, bezüglich dessen ich nur sagen kann, daß wir ihn für durchaus zutreffend halten. Es sei auch, wie der Herr Minister in der Kommission weiter ausführte, nicht richtig, wenn angenommen werde, daß die badische Regierung der preuss. Regierung gegenüber früher etwas anderes erklärt habe. Sie habe nur ihre Zustimmung zur Einführung der 4. Klasse bei der Main-Neckarbahn erteilt, aber für die badische Strecke dieser Bahn auf den 2-Pfennigtarif für die 3. Klasse keineswegs verzichtet. Das Recht der bad. Regierung, für die badischen Strecken der Main-Neckarbahn die für die badische Staatsbahn im allgemeinen geltenden Tariffätze von sich aus einzuführen, sei aber über jeden Zweifel erhaben, und es könne daran die preussische Regierung nicht das geringste ändern.

Die Kommission, oder wenigstens die große Mehrheit der Kommission, erachtet dadurch die Angelegenheit, um deren Klärung sich der Herr Abg. Müller verdient gemacht hat, für erledigt, und sie glaubt bei der jetzigen Sachlage nur das noch tun zu sollen, daß sie den Antrag der Abgg. Dr. Wildens und Gen., wie er in der Samstagssitzung gestellt worden ist, ihrerseits aufnimmt. Die Großh. Regierung hat damit ihr Einverständnis erklärt, und es schlägt die Kommission demgemäß vor, unter die Voraussetzungen, unter welchen der Personentarifreform seitens des Hohen Hauses zugestimmt werden soll, noch aufzunehmen: 5. „Daß für den Fall der Einführung der vierten Wagenklasse auf der Main-Neckarbahn die auf Seite 71 des Berichts bezeichnete gleichmäßige Behandlung der Wagen dritter und vierter Klasse auch auf die badische Strecke der Main-Neckarbahn Anwendung findet.“

Ich empfehle Ihnen die Annahme dieses Antrags.

In der Diskussion erhalten das Wort:

Abg. Fröhlich (freis.): Ich glaube, daß der Eindruck der letzten Samstagssitzung nach den Aeußerungen in den weitesten Kreisen ein derart peinlicher gewesen ist, daß es die Pflicht des Hauses ist, eine volle Klärung der Lage, eine Beruhigung der Öffentlichkeit, darüber herbeizuführen, daß der ursprünglich hervorgerufene peinliche Eindruck durch die Erklärungen, die wir in der Zwischenzeit erhalten haben, abgeschwächt wird. Das ist

glücklicherweise der Eindruck, den ich wenigstens gewonnen habe. Wenn, woran wir keinen Grund haben, zu zweifeln, die Erklärungen, die der Herr Minister in der Budgetkommission gegeben hat und die im wesentlichen von dem Herrn Berichterstatter recapituliert worden sind, richtig sind, dann wäre die Großh. Regierung und insbesondere der Herr Minister schon am Samstag in der Lage gewesen, genau dasselbe zu erklären (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten), was er nachher in der Budgetkommission hat erklären können; dann hätte es eines Insbenedemmensfahrens mit dem preussischen Herrn Minister überhaupt nicht bedurft; es wäre uns diese ganze Szene erspart geblieben, und es wäre, demnach lebendig zu konstatieren, daß die Samstagssitzung und der scharfe Mißton in ihrem Abschluß einfach darauf zurückzuführen ist, daß der Herr Minister die Sachlage nicht übersehen und verkannt hat, die Erklärung, die ihm so nahe wie möglich gelegt wurde und die er hätte guten Gewissens abgeben können, uns zu geben.

Ich muß nun allerdings sagen: Der Standpunkt, der jetzt eingenommen wird, daß die einfache Zuschrift unserer Regierung an die preussische Regierung von der Auffassung der Rechte der bad. Regierung, wie sie aus Artikel 7 des Main-Neckarbahn Staatsvertrages hergeleitet werden, mir nicht genügt. Ich meine, auch in dem diplomatischen Verkehr muß die allgemeine Übung hochgehalten werden, daß derjenige, der eine so wichtige Zuschrift von einem Gegenkontrahenten empfängt, die Pflicht hat, sich über diese Zuschrift zum mindesten in der Richtung zu äußern, daß er ihren Empfang bestätigt. Ob er nun irgend welche Aeußerungen daran knüpft, ist natürlich zunächst seine Sache. Knüpft er keine Aeußerungen daran, dann ist aber damit für künftige Streitfälle die Beweispflicht auf seiner Seite zu suchen, dafür, daß der Briefabsender derjenige sei, der gegen den klaren und unmißverständlichen Sinn seiner ersten Zuschrift gehandelt hat. Wenn aber diese Empfangsanzeige ausbleibt, dann glaube ich, ist diese Beweispflicht erheblich abgeschwächt. Dann kann später der Empfänger des Briefes sagen: Du hättest Dir sagen können, keine Antwort ist auch eine Antwort und daß ich von vornherein nicht auf Deinen Standpunkt mich gestellt habe.

Ich glaube also, daß, rein formell-juristisch betrachtet, die Situation unserer Großh. Regierung in künftigen Differenzen mit der preussischen Regierung über die Art und Weise der Auslegung des Artikels 7 und die Ausdehnung ihrer Befugnisse eine leichtere sein würde, wenn dieser formelle Standpunkt eingehalten würde, der sonst in der ganzen weiten Welt im Privat-, im Geschäftsverkehr und auch im Verkehr zwischen diplomatischen Faktoren meines Wissens bis jetzt gegolten hat.

Nun will auch ich dem Herrn Abg. Müller meinen ausdrücklichen Dank dafür aussprechen, daß er so erheblich zur Klärung der Sachlage beigetragen und die Anwohner eines kleinen Teiles unseres Landes vor einer zweifelhaften Benachteiligung damit zunächst wenigstens bewahrt hat. Allein daß diese Klärung über diese Frage selbstverständlich an der prinzipiellen Stellung der Gegner der Tarifreform nichts ändern kann, das, glaube ich, Ihnen in Kürze auseinandersetzen zu dürfen.

Ich habe heute morgen die Denkschrift der württembergischen Regierung erhalten, und ich sollte glauben, es wäre schließlich doch nicht ohne Interesse für das ganze Haus gewesen, wenn wir diese Denkschrift, deren Drucklegung ja längst angekündigt war, abgewartet hätten, um zu sehen, wie die württembergische Regierung ihrer Kammer gegenübertritt, nicht um den

Beitritt zu der Tarifreform, die wir abschließen, zu begründen, sondern um zu begründen, weshalb sie dieser Tarifreform, die wir abschließen, nicht beitreten. Es ist selbstverständlich hochinteressant, wenn die württembergische Regierung uns sagt, das, was Baden und Bayern mit Preußen-Hessen abschließen, können und wollen wir nicht abschließen. (Stimme des Präsidenten.)

Vizepräsident Zehner: Herr Abg. Fröhlich! Ich glaube, daß wir in die allgemeine Debatte nicht wieder zurückfallen können, sondern daß wir uns nur damit beschäftigen müssen, die Beziehungen speziell der Main-Neckarbahn zu dieser Personentarifreform zu erörtern und allenfalls noch weiter zu beleuchten (Widerspruch). Es ist nur zurückverwiesen worden an die Kommission die Beratung dieser Frage der Tarifreform in Beziehung auf die Main-Neckarbahn. Ich bin der Meinung, daß auch das nur Gegenstand der weiteren Verhandlung ist. (Abg. Fröhlich: Zur Geschäftsordnung! Abg. Kolb: Zur Geschäftsordnung!)

Abg. Fröhlich (zur Geschäftsordnung): Erlauben Sie mir eine Bemerkung zur Geschäftsordnung! Der Kommissionsbeschluss ist dadurch, daß zu den vier Bedingungen nun eine fünfte gestellt worden ist, selbstverständlich in seiner Totalität verändert. Wenn uns nicht gestattet wird, den Zusammenhang dieser fünften Bedingung mit den vier übrigen und mit der Tarifreform überhaupt nachzuweisen, dann würde ich mich auf der Stelle setzen und erklären, daß hier eine Diskussion zur Sache überhaupt nicht möglich ist. Das ist doch selbstverständlich, daß, wenn wir hier die Gefahren, die uns dadurch drohen, daß die 4. Klasse möglicherweise auf der Main-Neckarbahn gegen unsern Willen uns auf oktroyiert worden wäre, besprechen, wir im Anschluß daran auch erörtern müssen, ob wir die Gefahren nun dauernd nicht bloß für die Main-Neckarbahn sondern für das gesamte Bahnnetz für beseitigt halten. Ich habe mir vorgenommen, die Zeit des Hohen Hauses nicht übermäßig in Anspruch zu nehmen. Daß aber die Kenntnisnahme der wichtigsten Punkte der württembergischen Denkschrift zur Sache gehört, weshalb die württembergische Regierung die 4. Klasse im Gegensatz zu uns einführt und mit welchen Gründen sie unsere Ablehnung der 4. Klasse widerlegen zu können glaubt, ist selbstverständlich. Wenn das nicht mehr zur Sache gehören sollte, dann wäre es allerdings zwecklos, in dieser Sache noch hier zur Sache zu sprechen.

Vizepräsident Zehner: Der Herr Abg. Kolb hat sich gleichfalls zur Geschäftsordnung gemeldet. (Abg. Kolb: Verzichte!)

Es scheint nach dem, was mir eben mitgeteilt wird, daß das Haus sich doch wieder mit der allgemeinen Debatte befassen soll. Ich möchte aber dann den Herrn Abg. Fröhlich bitten, sich dabei kurz zu resumieren und nur das Wesentliche hervorzuheben. (Abg. Beck: Das ist seine Sache!)

Abg. Fröhlich (fortfahrend): Ich glaube, daß ich mich überhaupt in dieser Sache so kurz gefaßt habe, daß ich eben nur das Wesentliche und auch da nur höchstens die Hälfte von dem, was ich mir notiert gehabt habe, hervorgehoben habe. Unser größtes Bestreben ist, die Debatte zu konzentrieren.

Die württembergische Regierung stellt sich also auf den Standpunkt, daß die 4. Klasse nicht abzulehnen sei und hält unser Vorgehen, die 4. Klasse abzulehnen für verfehlt. Damit entfällt schon einmal der wesentliche Grund für diese Tarifreform überhaupt,

nämlich das nationale Interesse auf Förderung der Einheitlichkeit. In einem drastischen Beispiel kann man Ihnen das klar machen. Heute fahren wir von Straßburg nach München Schnellzug dritter Klasse zu einem zwar nicht billigen, aber immerhin erträglichen Tarif, insbesondere auf den badiſchen Strecken. Künftig wird man den Ausländern, die hereinkommen, sagen: Jetzt haben wir einen Fortschritt in der deutschen Einheit gemacht; im nationalen Interesse sind unsere Tarife vereinheitlicht worden. Komm herein nach Straßburg, nimm ein Billet nach München zu einem nicht teureren Preise als bisher, und bitte, steige hier in Straßburg zunächst in die vierte Klasse; in Kehl mußt du umsteigen in die dritte Klasse, in Mählader... (Zuruf: Er kann ja drinnen bleiben in der vierten!) Gewiß, er muß natürlich nicht umsteigen, aber ich nehme nicht an, daß jemand, der z. B. in der vierten Klasse keinen Sitzplatz bekommen hat, in Kehl nicht selbstverständlich von seinem Rechte Gebrauch macht und in die dritte Klasse hinübersteigt. In Mählader angekommen, kommt die württembergische vierte Klasse, da heißt es, heraus aus der dritten und wieder in die vierte Klasse hinein, und wenn er endlich nach Ulm kommt und will die letzte Strecke in Bayern fahren, muß er wieder aus der vierten Klasse heraus und bis München dritter Klasse fahren. So wird die nationale einheitliche Beförderung in Zukunft aussehen! Deshalb müssen wir die vierte Klasse einführen, wenn wir das nationale einheitliche Interesse aufrecht erhalten wollen! Nach derselben Logik aber müssen wir auch unsere Wein- und Tabakpflanzungen vernichten und preußische Kartoffeln pflanzen, damit von uns in Baden nicht die nationale Einheitlichkeit der landwirtschaftlichen Produktion gestört wird (Große Heiterkeit und Rufe Oh!).

Die württembergische Regierung sagt also, „zunächst habe sie erwogen, genau wie die unsere, ob im Hinblick auf die gegenwärtige ungünstige Finanzlage nicht überhaupt von einer durchgreifenden, mit erheblichen Einnahmeausfällen verbundenen Tarifreform zurzeit abgesehen werden solle.“ — Entweder die Finanzlage ist wirklich ungünstig, dann beneide ich diejenigen nicht um ihre Verantwortung, die jetzt mit offenen Augen ein Defizit künstlich hervorgerufen und damit den Beamten, die jetzt auf Gehaltsaufbesserung warten, die Kiegel vorschieben, die es ihnen möglich machen werden, zur Erfüllung ihrer berechtigten Wünsche zu kommen. Oder aber, die Finanzlage ist nicht ungünstig, wie wir annehmen, und dann ist diese Argumentation doppelt falsch, daß man eine Tarifreform deshalb, weil sie möglicherweise Einnahmeausfälle bringen könnte, nicht durchführen will.

Die württembergische Regierung sagt dann genau in dem Gedankengang unserer Regierung: „Sie habe zunächst geprüft, ob eine unbeschränkte Durchführung des Zweipennigtarifs in der dritten Klasse möglich sei.“ Sie sagt, sie „erachte aber eine solche Preisermäßigung aus finanziellen Gründen für völlig ausgeschlossen; auch wäre nicht einzusehen, warum gerade die württembergische Staatsbahn als einzige unter allen deutschen Bahnen sich zu dieser Maßregel entschließen sollte, obwohl sie ungünstigere Bau- und Betriebsverhältnisse habe, als die meisten anderen Bahnen.“ — Wie bei den Dampfschiffen des Herrn Kollegen Benedek, so sehen wir auch beim Zweipennigtarif, daß jede einzelne Regierung damit arbeitet: Warum sollen wir allein bei unseren ganz besonders ungünstigen, gespannten Finanzverhältnissen die einzigen sein, die mit einem Fortschritt vorgehen? Damals habe ich dazwischen gerufen: „So wird's gemacht!“ Hier haben Sie den attentundigen Beweis, daß vor kurzer Zeit bei beiden Regierungen amtlich genau nach demselben Rezept gearbeitet worden ist!

Die württembergische Regierung fährt fort: „Es bleibt hiernach“ — nach diesem logischen Saltomortale — „keine andere Möglichkeit, als entweder die vierte Klasse einzuführen, oder, wie in Bayern und Baden, den Fahrpreis für die dritte Klasse in Personenzügen auf zwei Pfennig zu ermäßigen. Wenn sich Württemberg dem Vorgang Bayerns und Badens anschließen würde, so wäre wenigstens für das rechtsrheinische Süddeutschland vollkommene Einheit der Tarife erreicht, was insbesondere aus betriebs-technischen Gründen sehr erwünscht wäre. Trotzdem glaubt die königliche Regierung, daß die vierte Klasse dem bayerischen Projekt vorzuziehen ist.“ — Sie sehen also, daß nationale Einheitsbestrebungen nicht das treibende Moment beim Vorgehen der Verbündeten Regierungen auf Abschluß dieser Tarifierung sein können, und Sie sollten es deshalb ablehnen, sich diese nachgewiesenermaßen — von denjenigen, die es wissen müssen — als falsch erkannte Begründung noch weiter in Anwendung zu bringen.

Die württembergische Regierung bringt dann eine sehr geistreiche Beleuchtung der verschiedenartigen Tarifierung in der dritten Klasse, nämlich zu 2 und 3 Pf., je nachdem Personen- oder Sitzzug in Frage kommt, eine Beleuchtung, die der Agitation, welche sich künftig auf diesem Gebiete entfalten wird, schon vorgreift. Es ist das eine Seite der Sache, die bis jetzt in diesem hohen Hause von niemandem von uns hervorgehoben worden ist. Es wird da gesagt: „Die Verschiedenheit der Preise für die 3. Klasse würde von der Bevölkerung zweifellos in dem Sinne aufgefaßt werden, daß die Reisenden dritter Klasse in den Gil- und Schnellzügen einen besonderen Zuschlag von 50 Proz. zu bezahlen haben, während die Reisenden der 1. und 2. Klasse in diesen Zügen, abgesehen vom eigentlichen Schnellzugszuschlag, nicht mehr zu bezahlen haben als in Personenzügen. Es würde hierin nicht mit Unrecht“ — nicht mit Unrecht! sagt die württembergische Regierung! — „eine unbillige Belastung gerade des minder gut situierten Teiles der Reisenden erblickt werden, und das Bestreben der Verkehrsinteressenten würde von Anfang an darauf gerichtet sein, daß die Zweipfennigklasse auch in den raschfahrenden Zügen eingeführt wird.“ — Respekt vor dieser Autorität! Vor der beuge ich mich nun auch einmal! So scharf präzisiert, für jedermann verständlich, haben wir bis jetzt diese Zweipfennig- und Dreipfennigtarifierung der 3. Klasse nicht darzustellen vermocht! Die württembergische Regierung von ihrem sachmännischen Standpunkte aus reißt die Maske von dieser angeblich volksfreundlichen Reform herunter und sagt: Der Schnellzug 3. Klasse wird in denjenigen Landesteilen, in welchen teils mit 3, teils mit 2 Pf. für die 3. Klasse tarifiert wird, ganz einfach künstlich um 50 Proz. erhöht, abgesehen von dem besonderen Zuschlag für Schnellzüge, der die 1., 2. und 3. Klasse gleichmäßig erhöht — es wird also der minder gut situierte Teil der Reisenden in seiner großen Masse mit einem besonderen Schnellzugszuschlag, der für die 1. und 2. Klasse nicht eingreift, betroffen! Ich muß gestehen, nach dieser Feststellung ist denn doch alle Veranlassung gegeben, daß mindestens wie am Samstag jetzt die Mehrheit dieses Hauses sich noch einmal die Frage vorlegt, ob, was wir bestreiten, diese Reform auch von allen Seiten so gründlich geprüft worden ist, wie das bei einer so eminent wichtigen Frage, der wichtigsten Frage vielleicht mit der Schulreform, die diesen Landtag beschäftigt, doch unbedingt geboten ist. Ein so wichtiges Aktenstück zu ignorieren, ehe man einen derartigen Beschluß faßt, das würde ich für einen schweren Fehler halten.

Die württembergische Regierung sagt weiter, sie „befürchtete von dem badisch-bayerischen System einen

größeren Ausfall, als von ihrem eigenen, die vierte Klasse einzuführen, und zwar deshalb, weil sie befürchte, daß nach dem bayerischen System in den Personenzügen nicht nur sämtliche Reisende dritter Klasse in die Zweipfennigklasse übergehen, sondern auch viele Reisende zweiter Klasse künftig die Zweipfennigklassen benötigen würden, da der bedeutende Preisunterschied eine große Anzahl von Reisenden veranlassen werde, aus Sparjamkeitsgründen auf die zweite Klasse zu verzichten, während sie diesen Nachteil von ihrem Standpunkt aus gedacht für sich nicht befürchte. Der Einnahmeausfall für die Verwaltung würde daher nach dem bayrisch-badischen Projekt noch höher, als im Falle der Einführung der vierten Wagenklasse sein“. Nun, ich halte diesen Gesichtspunkt für irrtümlich. Ich wollte Ihnen damit nur den Beweis liefern, wie verschieden die Auffassung von der finanziellen Tragweite dieser Reform seitens der sachmännischen Kreise ist.

Nun sagt die württembergische Regierung: „Die 4. Klasse erfreue sich in Süddeutschland einer Beliebtheit nicht, allein in Norddeutschland ist sie beliebt und diese müßten es besser beurteilen können, weil sie, da die 4. Klasse 40 Jahre dort bereits geführt wird, sozusagen als Sachmänner auf diesem Gebiete betrachtet werden könnten“; und nun bringt sie folgende Beweise für die Beliebtheit der 4. Wagenklasse in Norddeutschland: „Zum Beweis mag darauf hingewiesen werden, daß, als im Jahre 1891 die preussische Verwaltung die Abschaffung der 4. Klasse und Einführung des 2-Pfennigtarifs in die 3. Klasse beabsichtigte, dieser Plan hauptsächlich an dem Widerspruch der Bezirksreisbahnräte und der Handelskammern gescheitert ist“.

Sie sehen genau dasselbe wie bei uns, diese Honoratioren-Vertretungen, wie man sie wohl so nennen darf, die mit der Gesamtheit und insbesondere mit den minder gut situierten Kreisen, auf die Württemberg hier hinweist, absolut nicht die geringste Fühlung haben, diese müssen die Kullisse abgeben, wie 1891, so heute, um die Regierung über die wahre Stimmung der großen Masse der Bevölkerung hinwegzutäuschen. Wer von diesen Mitgliedern der Bezirksreisbahnräte und Handelskammern in Norddeutschland fährt denn, wenn er einen ernsten Zweck verfolgt, seinem täglichen Broterwerb nachgeht, vierter Klasse? Diese Herren reden wie der Blinde von der Farbe; sie sitzen in der dritten Klasse und wollen diesen Zustand mit der vierten Klasse aufrecht erhalten deshalb, weil sie andernfalls persönlich gezwungen werden, zur zweiten Klasse überzugehen, weil sie mit der misera contribuens plebs, die jetzt in der vierten Klasse künstlich abgefordert wird, nicht zusammen fahren wollen. Das ist einer der häßlichsten Gründe für die vierte Klasse, daß viele von den Leuten, die heute in der zweiten Klasse sitzen, aber sehr gut herausfühlen, daß sie es mit ihrem Budget nicht vereinbaren können, diesen unverantwortlichen Luxus zu treiben, sich sagen: Wenn erst die vierte Klasse eingeführt ist, kann auch unsereiner, ohne dem Standesbüchel etwas vergeben zu müssen, herabsteigen in die dritte Klasse mit dem beruhigenden Bewußtsein, daß er immer noch etwas mehr ist wie die anderen!

Weiter sagt die württembergische Regierung: „Die heftigste Bevölkerung habe ja im Jahre 1897 die IV. Klasse mit Freuden begrüßt“. — Auf diesen Einwand brauche ich wohl nicht einzugehen, nachdem ich Ihnen in meinen Ausführungen in der vorigen Woche am Samstag schon das nötige darüber gesagt habe. So dumm ist auch die heftigste Bevölkerung nicht, daß sie gerade die IV. Klasse mit Freuden begrüßt hat, sondern sie hat mit Freude begrüßt den 2-Pfennigtarif, und wenn ich keinen anderen Weg habe, zum 2-Pfennigtarif

zu kommen, und muß reifen, dann setze ich mich natürlich in die IV. Klasse und freue mich, daß ich immer noch hier mit der IV. Klasse besser als gar nicht zu meinem Ziel komme (Zurufe von natl. Seite). Kampf gegen Windmühlen liegt hier deshalb nicht vor, weil jedem der einfache Verstand sagt, daß, wenn die Pfalz, Elsaß-Lothringen und Württemberg die IV. Klasse und Bayern und Baden die III. Klasse haben, einer von diesen beiden Teilen im Konkurrenzkampfe wird unterliegen müssen; dieser Zustand wird auf die Dauer nicht aufrecht erhalten bleiben können (Abg. Hergt: Sehr richtig!). Sehr richtig, sagt der Herr Abg. Hergt, dem Sie doch auch zutrauen werden, etwas von der Sache zu verstehen!

Deshalb ist es heute notwendig, sich klar zu werden, was man will. Wollen Sie diesen dornenvollen Weg der Bekämpfung der 4. Klasse entgegen sämtlichen übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen bis zu Ende gehen, auch auf die Gefahr hin, daß Ihnen empfindliche finanzielle Opfer auferlegt werden? Gut, das ist ein Entschluß, vor dem kann man Respekt haben. Aber ich befürchte, daß, wenn die ersten Anzeichen dafür auftreten, daß die Bevölkerung kein Verständnis für die Opfer hat, die in einem solchen Kampfe gebracht werden müssen, daß dann die nationalliberale Partei in ihrem Widerstande gegen die 4. Klasse erlahmen und schließlich zusammenbrechen wird, und dann wird die 4. Klasse, was heute schon der „Schwäbische Merkur“ uns höhnisch prophezeit, ihren siegreichen Einzug auf den badischen Bahnen halten!

Die württembergische Regierung sagt weiter: „Der Einwand, daß die 4. Klasse nirgends außer in Norddeutschland besteht, sei ja richtig“ — — übrigens haben wir immer korrekt hinzugefügt, sie bestehe auch in der Herzegowina und in Bosnien, der Heimat der Kesselflicker und Mausfallenhändler (Heiterkeit) das hat die württembergische Regierung nicht hinzugefügt; Norddeutschland und jene hervorragenden Kulturländer teilen sich also in den Ruhm dieser 4. Klasse — — und die württembergische Regierung sagt weiter: „aber aus dieser Erscheinung wird man keinen Schluß auf die Unzumutbarkeit einer solchen Einrichtung ziehen dürfen. Es könnte vielmehr hieraus mit demselben Rechte gefolgert werden, daß in Norddeutschland auf die Bedürfnisse der minder bemittelten Volksteile mehr Rücksicht genommen werde als in anderen Ländern (Heiterkeit), und in der Tat werde wohl in keinem anderen Lande eine Klasse zu gleich niederen Preisen geführt.“

Es ist nur wunderbar, daß die Bevölkerung in Norddeutschland absolut gar nicht zu erkennen vermag, in welcher glücklichen Verhältnissen sie eigentlich lebt, wie sorgfältig alles bei ihnen zu Hause darauf bedacht ist, gerade den minder gut situierten Teilen der Bevölkerung das Leben so angenehm wie möglich zu machen, und es ist gar nicht zu begreifen, daß gerade bei uns die minder gut situierten Teile der Bevölkerung diejenigen sind, welche am lautesten gegen die Ausdehnung dieser Wohlthaten auch auf unser Land protestieren! Freilich, wenn man hinausgeht über die deutschen Grenzpfähle, so ist das überall so: Je weiter man nach Osten kommt, um so liebevoller werden die Interessen der minder gut situierten Teile der Bevölkerung berücksichtigt und gepflegt, während, je weiter man nach West kommt, diese um so unbarmherziger und rücksichtsloser mit Füßen getreten werden. Am schlimmsten geht es den Minderbemittelten in Amerika, England, Frankreich, am besten in Oesterreich, Galizien, Preußen und Rußland.

Nein, das kann nicht oft genug ausgesprochen werden: Die IV. Klasse ist der sichtbare Ausdruck der abgrundtiefen Verachtung, die die preussischen Junker in Nordosten gegenüber denjenigen Volks-

schichten im Herzen tragen, welche in dieser IV. Klasse eine Existenz führen, wie ich sie drastisch in der vorigen Woche an der Hand von authentischen Belegen Ihnen dargelegt habe.

Die württembergische Regierung sagt dann: „Es ist ja an und für sich wünschenswert, die Zahl der Wagenklassen zu vermindern“. Das geben ja alle Fachmänner zu, daß die Einführung einer neuen Klasse eine horrende Belastung des Betriebes ist, die nicht nur nicht verantwortet werden kann, sondern im Gegenteil direkt der von allen Fachmännern, auch in Preußen, aufgestellten Forderung entgegensteht, möglichst die Zahl der Wagenklassen zu vermindern. — Die württembergische Regierung tröstet sich damit, daß in vielen Zügen, welche die 4. Klasse führen werden, die 1. und häufig die 2. Klasse entbehrlich werde. Es wird also die württembergische Bevölkerung in Zukunft sich mit der 3. und 4. Klasse anstatt wie jetzt mit der 2. und 3. begnügen. Daß das kein Fortschritt ist, liegt auf der flachen Hand!

Nun sagt die württembergische Regierung endlich: „Für die Verwaltung sei der Einnahmeausfall bei der 4. Klasse nicht so groß, wie bei der allgemeinen Herabsetzung des Preises der 3. Klasse auf 2 Pfennige oder bei der Annahme des bayrisch-badischen Projektes“. — Diesen Irrtum haben wir nun ja schon hundertmal widerlegt, und ich glaube, die nächsten zwei Jahre werden das nötige Material dafür liefern.

Das Gute hat die Tarifreform: Jetzt wird endlich einmal die Schlacht im vollen, offenen Feld geschlagen; jetzt werden die Grundzüge auf ihre Wichtigkeit geprüft, wo die Mindereinnahmen und wo die Mehreinnahmen herkommen. Darüber werden wir in zwei Jahren hier ein ernstes Wort zu sprechen haben: Welche von den Regierungen hat recht gehabt? Sind die Ausfälle bei den verteuerten Schnellzügen eingetreten oder sind sie bei den billiger gewordenen Personenzügen eingetreten? Und da wird die württembergische Regierung, wenn sie diese 4. Wagenklasse einführt, der badischen gegenüber sehr schlecht abgeschnitten haben (Zuruf des Abg. Dr. Binz: Desto besser!) und die badische Regierung wird stolz darauf sein können, daß sie dieser 4. Klasse bis jetzt den verdienten Widerstand entgegengesetzt hat (Zuruf des Abg. Dr. Binz). Für den Herrn Kollegen Binz ist es sehr erfreulich, daß wir aus dieser Hölle um einen Kopf länger herausragen werden als die Württemberger (Heiterkeit). Was hindert sie aber, zum Zweipfennigtarif überzugehen, wie es vor zwei Jahren hier beschlossen worden war? Dann würden Sie mit zwei Füßen aus dieser Hölle heraus und direkt in den Himmel wirklich kultureller Zustände hineinspringen. Sie würden ein Beispiel gegeben haben, das ganz Deutschland schließlich hätte nachahmen müssen.

Nun kommt die württembergische Denkschrift auf den Schnellzugszuschlag zu reden. Jetzt bitte ich die Herren Agrarier, aufzupassen (Heiterkeit und Zurufe), was das im Auge der Fachmänner bedeutet, wenn an Stelle des Kilometerfestes der Schnellzugszuschlag eingeführt und wenn der Fernverkehr verteuert wird, wenn die Schnellzüge bei den kleinen Städten überhaupt möglichst nicht mehr halten und die kleinen Städtchen und Dörfer ausschließlich auf den langweiligen Personenverkehr angewiesen werden. In diesem Zusammenhang hat nun die württembergische Regierung eine gänzlich neue Wendung, eine Wendung, die bis jetzt nicht aufgetaucht war, in anerkennenswerter Weise zu Papier gebracht. Sie sagt nämlich:

„Eine gänzliche Aufhebung des Schnellzugszuschlags, die in den letzten Jahren in Presse und Literatur vielfach verlangt wurde, kann schon aus finanziellen Gründen und auch aus der Erwägung heraus nicht in Frage

kommen, daß es im Interesse eines geordneten Betriebs und zur Vermeidung von Belästigungen der Fernreisenden geboten ist, durch Erhebung eines Zuschlags den Lokalverkehr möglichst von den Schnellzügen fernzuhalten. Dieser Zweck wird durch einen nach Zonen bemessenen Tarif besser erreicht als durch einen kilometrischen Zuschlag, weil sich bei diesem — dem kilometrischen Zuschlag, der bisher bestanden hat — „auf kurze Strecken nur eine geringe Preiserhöhung ergibt, die nicht genügt, um das Publikum von der Benützung der Schnellzüge auf kurze Entfernungen abzuhalten!“ (Hört! Hört!). Der oberste Grundsatz dieser genialen Verkehrspolitik ist also der: Ein Preis gebührt demjenigen Mann, der uns möglichst viel Publikum aus den wichtigsten Zügen, auf die das Publikum am meisten angewiesen ist, fernhält. Das ist die Prohibitivpolitik, deren Bestehen wir immer behauptet haben, in ihrer nacktesten Gestalt, das ist aber auch, worauf es abgesehen ist: Züge von Mannheim nach Basel mit vielleicht ein oder zwei Aufenthalten in rasender Geschwindigkeit für den großen Fernverkehr! Die große Masse des badischen Volkes aber, die heute auch für ihre Reisen auf zehn oder zwanzig Kilometer hin den Schnellzug benützen kann, soll hinausgeworfen, soll von der Benützung dieses wichtigsten Beförderungsmittels ausgeschlossen, soll auf den Bummelzug verwiesen werden! (Zuruf von Zentrumseite: Das haben wir aber alles schon einmal gehört!).

„Der Zuschlag bedeutet“, sagt die württembergische Regierung, „für kurze Strecken eine Verteuerung, dagegen auf größere Strecken eine Verbilligung; die Preiserhöhung für kurze Strecken ist unbedeutlich, weil ein dringendes Bedürfnis zur Benützung der Schnellzüge auf geringe Entfernung nicht besteht.“ So, Ihr kleinen Städte, jetzt wißt Ihr, daß ein dringendes Bedürfnis zur Benützung der Schnellzüge auf geringe Entfernungen im Verkehr zwischen Rastatt, Bühl und Achern u. dergl. absolut nicht besteht. Deshalb haltet Ihr Euch ruhig an die Personenzüge! (Zurufe vom Zentrum und national-liberaler Seite: Güzüge!) Verbummelt Ihr Eure kostbare Zeit, anstatt daß Ihr, wenn Ihr Euer Kontor geschlossen habt, noch im Flug mit einem Schnellzug beispielsweise von Achern, Bühl nach Rastatt fahren und dort ein Geschäft für den nächsten Tag abschließen oder vorbereiten könnt! (Zuruf des Abg. Pörgt: Güzüge! — Gegenzuruf des Abg. Süßkind: Wie viele denn?) Der Herr Abg. Pörgt sagt Güzüge. Zunächst sind auch die Güzüge höher tarifiert wie der heutige Kilometerfest-schnellzug; meint er beschleunigte Personenzüge? (wird durch Zurufe bestritten.) Güzüge sind teurer als heute der Schnellzug!

Ich will feststellen, daß es hier nicht die Agrarier sind, die ziehen und treiben. Denen ist es gar nicht behaglich bei dieser Tarifreform, sie werden gezogen von den Verkehrsagrariern. Diese letzteren stehen hier an der Spitze der Heersäule, die unter Führung der Handelskammern — die ja immer für „hochagrarisches“ Maßnahmen geschwärmt haben —, der Bezirksseisenbahnräte u. dergl. mehr, auch des deutschen Handelstages, ihre Zustimmung zu dieser Reform geben.

Nun muß ich sagen: Ich fühle geradezu das Bedürfnis, in dieses dunkle Bild auch eine Lichtseite hineinzubringen. Der Herr Minister hat damit, daß er es ablehnte, über unsere Köpfe hinweg auf den Abschluß dieser Reform mit Preußen einzugehen, und daß er sich die Zustimmung der Landstände vorbehalten hat, einen Anfang auf demjenigen Wege gemacht, dessen Beschreitung wir ja seit 15 Jahren für ganz Deutschland verlangen: Gesetzliche Mitwirkung der Volksvertretung bei Bestimmung der Tarifpolitik und der Eisenbahnbaupolitik. Dieser prinzipielle Schritt, den der Herr Minister hier getan hat, der soll und wird ihm

nicht vergessen werden. Wenn wir einmal aus dem Sumpf der Zustände herausgekommen sein werden, daß in Preußen-Deutschland die Verwaltung einfach über die Köpfe des Publikums hinweg nach den Prinzipien des eudämonistischen Polizeistaates diese wichtigsten Lebensfragen eines ganzen Volkes zu regeln hat, wenn an Stelle dieses Zustandes einmal der getreten sein wird, daß, wie bei der Gestaltung der Einkommensteuer oder auch der Biersteuer, der Tabaksteuer, oder auch wie bei einer Erhöhung der Hundesteuer, so auch hier, auf diesem immerhin nicht ganz unwichtigen Gebiet der Eisenbahntarife, die Volksvertretung selbst die Entscheidung in die Hand genommen haben wird — dann wird man den badischen Minister von Marschall als den deutschen Minister nennen, der zuerst eine prinzipielle Konzeption auf diesem Gebiete gemacht und damit ein Feuerzeichen aufgesteckt hat für das badische und das ganze deutsche Volk (Zurufe!) Nicht unmöglich, daß dann der Herr Minister einmal ein Denkmal erhalten wird; auf diesem wird es dann nicht heißen: „Marschall Zauberer“ (Zuruf: „Marschall Vorwärts!“), sondern „Marschall Vorwärts“ (Heiterkeit!).

Wir haben dann in der Kommission gehört, daß der Herr Minister uns ausdrücklich gesagt hat — und das ist auch eine Lichtseite —: er fühle sich vollständig frei in Bezug auf die Ausgestaltung der künftigen Fahrpläne mit weiteren beschleunigten Personenzügen, sobald das Bedürfnis des Verkehrs solche erheischen werde. Wenn der Herr Minister hier nicht gar zu engherzig vorgehen, und wenn er insbesondere sich nicht vor den Steinen fürchten wird, die ihm aus den Kreisen des „Schwäbischen Merkur“ und ähnlicher Leute in den Weg geworfen werden, wenn er also hier mit liberaler Hand vorgeht, dann werden wir in der Hauptsache sehr bald dazu kommen, daß abgesehen von einer Handvoll Lazuszüge in Baden der Schnellzug dritter Klasse zum Zweifelhaf-tarif gefahren werden kann. Es ist mir unbegreiflich, weshalb der lange Leidensweg nun noch einmal zurückgelegt werden muß, den wir vor 10 Jahren zu betreten anfingen, als wir die Einführung der dritten Klasse in alle Schnellzüge verlangten. Dieser Fortschritt ist heute durch die 3 Pf.-Tarifierung der dritten Klasse Plus Zuschlag und Fahrkartensteuer wieder aufgehoben.

Dann haben wir in dem kontradiktorischen Verfahren in der Kommission festgestellt, daß heute schon Preußen die 4. Klasse in Zügen fährt, die tatsächlich schneller als 60 Kilometer effektiv in der Stunde zurücklegen. Ich will dabei doch darauf hinweisen, daß, wenn der Herr Minister mir auf eine Anfrage geantwortet hat, in Baden existierten Züge, die in der Stunde 75 km führen, dies nur eine irreleitende Bezeichnung der Schnellzugsgeschwindigkeit ist. Ich habe kein Interesse daran, wie schnell der Zug auf der Strecke fährt, sondern wie viel km effektiv in der Stunde für den Passagier zurückgelegt werden einschließlich der Aufenthalte. Wenn ich also Personenzüge mit 55 km verlangte, so habe ich wohl gewußt, daß wir Maschinen haben, die 70 und mehr km in der Stunde fahren. Allein das Publikum hat kein Interesse daran, daß man in Heidelberg in einen beschleunigten Personenzug mit 80 km Geschwindigkeit steigen kann, der dann in Karlsruhe  $\frac{1}{2}$  oder 1 ganze Stunde liegen bleibt, sondern es hat ein Interesse daran, daß der Zug so eingerichtet ist, daß, wenn ich etwa von Basel nach Karlsruhe fahre, nicht länger dazu gebraucht wird, als um 55 km in der Stunde effektiv zurückzulegen.

Wenn nachgewiesen ist, daß Preußen bereits die 4. Klasse in Zügen von Halle nach Leipzig, Köln—Koblenz usw. führt, die tatsächlich schon mehr als 60 km in der Stunde effektive Geschwindigkeit besitzen, so ist damit ein

Anlaß für uns gegeben, daß auch wir solche beschleunigten Personenzüge bekommen, und wenn man uns entgegengehalten hat, in Preußen seien die Stationsdistanzen größer und deshalb komme bei uns eine geringe Leistung der beschleunigten Personenzüge heraus, so lasse ich mich auf dieses Gegenargument nicht ein. Das ist im Gegenteil alle Veranlassung für uns, diese beschleunigten Personenzüge von vornherein so einzurichten, daß sie im Turnus die verschiedenen Stationen überfliegen: Der erste beschleunigte Personenzug muß z. B. die 3., 5., 7. usw. Station überfliegen, und der nächstfolgende muß die 2., 4., 6., 8. usw. Station überfliegen, und das muß so ausgebaut werden, daß es uns möglich wird, die 250 km der Strecke Mannheim—Basel in mindestens weniger als 5 Stunden, in  $4\frac{1}{2}$  Stunden mit dem beschleunigten Personenzug durchfahren zu können. Erst wenn die badische Verwaltung diese Aufgabe gelöst haben wird, dann hat sie bei uns wenigstens das gebracht, was Preußen bereits seit Jahr und Tag eingeführt hat. Es ist also nicht so, daß diese beschleunigten Personenzüge jetzt wie Manna vom Himmel gefallen wären, als ganz neue Erfindung, sondern es wird hier nur eine alte Unterlassungssünde der badischen Verwaltung nachgeholt, die sie gegenüber der preussischen bereits auf ihrem Konto hat. Wenn es richtig ist, daß man in Preußen mit der 4. Klasse mehr als 60 km fahren kann in einzelnen Zügen, hätte die badische Verwaltung, die doch immer stolz war, an der Spitze zu stehen, längst dazu übergehen sollen, ebenfalls Züge mit mehr als 60 km im Personenzug der Bevölkerung zur Verfügung zu stellen.

Soviel wird Ihnen wohl auch klar geworden sein, daß ein Abschluß der Bewegung mit der jetzigen Reform nicht herbeigeführt wird. So werden die Dinge nicht und nicht einmal lange bleiben, und deshalb haben wir natürlich alle Veranlassung, an diesem Markstein der Entwicklung immerhin unseren Standpunkt zu skizzieren und schon jetzt die Vorarbeiten für die kommenden Fortschritte zu leisten.

Wir haben Ihnen bewiesen, daß die Forderungen, die wir aufgestellt haben, zum Vorteil der badischen Verwaltung wie auch der Gesamtheit der Bevölkerung ausgefallen sind. Denken Sie an das zehntägige Retourbillet, an das Rabattheft, an das Kilometerheft, denken Sie an die Einstellung der 3. Klasse in möglichst alle Schnellzüge, alle diese Forderungen, die die Eisenbahnreformer vor mehr als 10 Jahren aufgestellt haben, sind bekämpft worden mit der Behauptung, das bedeute einen Einnahmeausfall für die Verwaltung. Und jetzt am Ende dieser Entwicklung steht die Badische Regierung da und hat 25 Millionen Mark aus dem Personenverkehr jährlich erzielt, während die benachbarten Netze, die diese Fortschritte in der Hauptsache nur widerwillig und im wichtigsten Punkte, im Kilometerheft, im Schnellzug 3. Klasse, nicht mitgemacht haben, trotz ihres größeren Eisenbahnnetzes aus dem Personenverkehr nicht 25, sondern nur 22 Millionen zu erzielen in der Lage waren. Wir haben also den Beweis erbracht, daß auch finanziell die Forderungen, die wir aufstellen, eine Lebensfrage für den Badischen Staat sind und Sie alle, die Sie sich mit der gespannten Finanzlage abspießen lassen, Sie, die Herren Beamten, fordere ich, da ja unsere Finanzlage durch eine solche Reform nicht verbessert sondern verschlechtert werden wird, auf, dafür zu sorgen, daß auf jenem bewährten Weg fortgeschritten werde.

Was wird uns jetzt dagegen bewiesen? Uns wird gesagt: Der Artikel 45 der Reichsverfassung erfordert eine Vereinheitlichung und Ver-

billigung, und mit dieser Verbilligung im Sinne der Bestimmung der Reichsverfassung können wir es vereinbaren, die Tarife in einem wesentlichen und mit am wesentlichsten Punkte zu verteuern, und zwar deshalb, weil im Großen und Ganzen immer noch eine Verbilligung für die Mehrheit der Bevölkerung dabei herauskomme! Das ist kein Argument, daß denjenigen vorgekehrt hat, die diese Bestimmung in die Reichsverfassung hineingeschrieben haben, und zwar kann das deshalb nicht zutreffen, weil das Opfer, das angeblich zu Gunsten der minderbemittelten Bevölkerung mit der Gewährung des 2-Pfennigtarifs gebracht werden soll, weil die Ausfälle, die dadurch verliert werden, wieder hereingebracht werden sollen durch die Tarifierung der höheren Klassen und insbesondere der Schnellzüge. Daß das eine Fehlstreckung ist, ersehen Sie aus dem Ergebnis der 25 Millionen, die wir erzielt haben gegenüber den Nachbarländern. Sie sehen da, daß die Verbilligung und Verbilligung des Verkehrs auch finanziell die besten Resultate zur Folge hatte. Sie wissen also ganz genau, daß es vollständig falsch gerechnet ist, wenn Sie sagen, wir müssen die Schnellzugreisenden höher besteuern, um den Personenzugreisenden eine Erleichterung zu gewähren. Nein umgekehrt müssen Sie den Schnellzugreisenden mindestens dasselbe Entgegenkommen beweisen, das sie gegenüber den Personenzugreisenden an den Tag legen.

Weiter sagt man: unsere Einheit muß gefördert werden. Ich will nur nochmals auf das Beispiel Straßburg—München verweisen. Wir stellen die Forderung nach Reichseisenbahnen auf. Wir wissen allerdings, daß Preußen nicht ohne weiteres auf seine Eisenbahnen und auf die reichen Einnahmehüberschüsse daraus verzichten kann. Wir fordern aber das deutsche Volk auf, heute, wo es noch billiger ist, sich zu überlegen, ob man nicht die preussischen Eisenbahnen aufkaufen und Preußen ein Äquivalent bieten soll, das diejenigen zu verantworten haben (wobei ich meine eigene Partei leider nicht ausschließen kann), die 1878 Bismarck die Hand zu reichen verweigert haben. Die Dummheit ist nun einmal gemacht worden, und sie muß bezahlt werden, aber wir kommen dadurch nicht billiger weg, daß wir uns von Jahrzehnt zu Jahrzehnt fräuben, die Kosten für die begangene Dummheit zu bezahlen. Die Forderung nach Reichseisenbahnen ruht aber mit ihrer elementaren Gewalt im Herzen jedes guten Deutschen.

Endlich sagt man uns, daß wir eine Waffe überhaupt nicht hätten, um uns dieser Tarifreform zu entziehen. Der Zweipfennigtarif war aber nicht unser letztes Wort! Wenn die preussisch-hessische Verwaltung dazu übergehen wollte, durch Umleitung oder Verjagung der Anschlüsse uns Schwierigkeiten zu machen, ich garantiere: die einfache Drohung, daß wir bereit wären, auch eventuell unter 2 Pfennig Schnellzug zu tarifieren, um die Leistungsfähigkeit, die Frequenz und finanziellen Ergebnisse unserer Eisenbahn zu steigern, ähnlich wie beim Rabattkilometerheft man für 1 Pf. 3. Klasse, für 2 Pf. 2. Klasse und für 3 Pf. 1. Klasse gefahren ist, — ich garantiere Ihnen: auch die leiseste Andeutung dieser Absicht der Großh. Regierung würde genügen, um Preußen jedem, aber auch jedem Wunsch der badischen Regierung im Sinne des Artikels 45 der Reichsverfassung auf Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnbetriebs gefügig zu machen. Auf die Probe lassen es die preussischen Junker nicht zum zweitenmal antommen, der Schrecken ist Ihnen 1895 tief genug in die Glieder gefahren und sie freuen sich, durch Abschluß des preussisch-hessischen Vertrags im Jahre 1896



und jetzt durch die Tarifreform vielleicht über dieses Fürchterlichste alles Fürchterlichen hinwegzukommen. Deshalb ist dieser letzte Grund, der uns entgegengehalten wird, ein nicht stichhaltiger und sollte von Ihnen nicht gewürdigt werden.

Wie die Dinge im Hause liegen, wird über den Beschluß des Hauses kein Zweifel bestehen können. Die Zentrumsparthei hat schon im Wahlkampf darüber keinen Zweifel gelassen, daß sie der Reform zustimmt. Ja, der Herr Abg. Obkircher hat es dem Herrn Abg. Fehrenbach übergeben, daß er schon im Wahlkampf keinen Zweifel darüber gelassen hat, daß er darauf eingehen werde (Abg. Obkircher: Es hat sich damals um die vierte Klasse gehandelt!). Die Zentrumsparthei tut also nichts, dessen sich ihre Wähler nicht hätten versehen können. Insbesondere der Abg. Hergt ist heute noch ein begeisteter Anhänger der vierten Klasse. Auf der anderen Seite ruht die Verantwortung vollständig auf der nationalliberalen Partei. Ich verkenne nicht, daß sie sich Mühe gegeben hat, diese Tarifreform zu einer solchen zu gestalten welche insbesondere durch die beschleunigten Personenzüge einige kleine Verbesserungen für den minderbemittelten Teil der Bevölkerung aufweist. Aber die übrigen Gründe, die sie angeführt hat, die nationale Einheit und dergleichen mehr, die müssen Sie (zu den Natl.) heute eigentlich als unrichtig nicht mehr aufrecht erhalten wollen, nachdem ich das nachgewiesen habe im kondebittorischen Verfahren und nachdem insbesondere die Denkschrift der württembergischen Regierung in nächster Weise die Erfolglosigkeit des Versuchs, sich auf solche Gründe stützen zu wollen, dargetan hat. Die nationalliberale Partei beneide ich nicht um die Verantwortung, die sie übernimmt, indem sie einer solchen Reform zustimmt. Auf der anderen Seite muß ich sagen: es wäre ja dankbar und leicht, in demagogischer Weise im Parteinteresse die Folgerungen formulieren zu wollen, es wäre das aber ungerecht, und ich will es nicht tun im Interesse der Sache. Der Fehler liegt nicht daran, daß die nationalliberale Partei sich anders zur Reform stellt, als ein großer Teil der Bevölkerung im Wahlkampf es anzunehmen das Recht gehabt hat. Das ist der letzte Fehler dieser Erscheinung nicht, daß diese Reform unsere Bevölkerung in unliebsamer Weise überrascht. Der letzte Fehler liegt vielmehr darin, daß die weitesten Kreise unserer Wählerschaft selbst sich nicht freimachen können von dem verderblichen Gedankenfehler, daß die Gewährung des Zweifelnigtarifs im Schnellzug ohne Zuschlag nicht zu einer Erhöhung der Einnahme, sondern zu einem Ausfall führen würde! Diese Todesangst ist der letzte Fehler der nationalliberalen Partei und der Regierung und auch die sicherste Rückendeckung der nationalliberalen Partei gegenüber der Wählerschaft, weil die Wählerschaft selbst zum großen Teil in dieser grundsätzlichen Meinung besangen ist. Vom rein konstitutionellen Standpunkt aus gesprochen, glaube ich also nicht, daß es richtig ist, daß, wenn heute Neuwahlen angeordnet würden, lediglich zu dem Zweck, um die Entscheidung über die Tarifreform zu fällen, die Wählerschaft erheblich anders urteilen würde, als sie im Oktober geurteilt hat. Weite Kreise des Volkes stehen ja auf unserm Standpunkt, daß dies ein Gedankenfehler ist, aber die weitesten Kreise des Volkes stehen auf diesem Standpunkt noch lange nicht. Ich hoffe aber von dieser Reform, daß gerade dadurch, daß Baden, Württemberg, Bayern und Elsaß-Lothringen nebeneinander gezwungen sind, die Richtigkeit der Grundsätze, die ihre Verwaltungen, Volksvertretungen und auch ihre Wähler in ihrer Mehrzahl als richtig anerkannt haben in Bezug auf die Gestaltung der Finanzen

aus Eisenbahntarifen, jetzt dieselben eine Art Feuerprobe zu bestehen haben. Wenn die verbündeten Regierungen recht behalten, wenn sie Ausfälle bekommen durch den Zweifelnigtarif und Einnahmesteigerungen durch die verteuerten Schnellzüge, dann haben sie für ewige Zeiten die Eisenbahnreform zum Schweigen gebracht, dann hat niemand von uns mehr das Recht, die Gr. Regierung anzugreifen und eine Wendung der Eisenbahnpolitik im großen Stil herbeiführen zu wollen. Wenn das aber nicht der Fall ist, wenn die Rechnung umgekehrt ausfällt, wenn die Fahrartensteuer wie die Tarifreform beweisen, daß Mindereinnahmen eintreten, wo die Regierungen geglaubt haben, durch höhere Tarifierung Mehreinnahmen zu erzielen, wenn die Großh. Regierung ersehen wird, daß, was sie an Fahrartensteuer aus der Reichskasse erhält, sie wieder verliert an „Matrifularbeiträgen“ dadurch, daß ihre Eisenbahneinnahmen zurückgegangen sein werden, dann werden wir wieder die Anfrage an sie richten, ob sie nunmehr die Zeit für gekommen hält, im Interesse der Gesamtheit die grundsätzliche Stellungnahme, die wir einnehmen, als richtig anzuerkennen.

Abg. Eichhorn (Soz.): Das, was wir hier am vergangenen Samstag erlebt haben, und was einen so peinlichen Eindruck gemacht hat, nämlich daß der Herr Minister eine Erklärung andern Inhalts abgegeben hat, als in seiner nunmehr vorliegenden schriftlichen Antwort, das erklärt sich ganz einfach und logisch aus dem Main-Neckarabahnvertrag, und aus der Stellung, die jetzt die badische Verwaltung an der Main-Neckarabahn einnimmt. Man vergegenwärtige sich nur die Verhandlungen, die wir vor 4 Jahren über den Main-Neckarabahn-Vertrag geführt haben, es ist damals sozusagen vorausgesehen worden, was kommen wird. Es ist von uns und insbesondere von mir, der ich mit dem Herrn Kollegen Frühauß gegen den Main-Neckarabahn-Vertrag geredet und gestimmt habe, vorausgesagt worden, daß unsere Regierung bei der Verwaltung der Main-Neckarabahn so gut wie gar kein Recht mehr haben wird. Wir haben darauf hingewiesen, wie völlig unzureichend es erscheint, daß wir nur ein Vetorecht in der Verwaltung der Main-Neckarabahn haben. Und selbst das ist sehr fragwürdig. Artikel 10 des Vertrags gibt der preussisch-hessischen Gemeinschaft das Recht, Personalvorschläge der Großh. Regierung für die Besetzung der Kollegialstellen in der Verwaltung der Main-Neckarabahn zurückzuweisen, und zwar solange Zurückweisungen vorzunehmen, bis sich ein konvenientes Mitglied findet, von dem sie annehmen kann, daß die badischen Interessen in nicht allzu scharfer Weise gegenüber den Interessen der hessisch-preussischen Gemeinschaft wahrgenommen werden. Das sind die inneren Ursachen, die schon in dieser kurzen Zeit von 4 Jahren dazu geführt haben, daß, wie es scheint, die badische Regierung vollständig darauf verzichtet, irgendwelchen Einfluß auf die Verwaltung der Main-Neckarabahn auszuüben. Es scheint, nach den Erklärungen der Großh. Regierung am Samstag, daß man bei der Main-Neckarabahn doch nichts mehr zu sagen hat, und der Herr Minister hat wahrscheinlich gedacht: also habe ich die Verpflichtung, erst mit der preussischen Regierung mich ins Benehmen zu setzen und in Verhandlungen zu treten, ehe überhaupt eine bindende Erklärung abgegeben ist, wie es in Zukunft werden soll. Schon die Tatsache, daß man Baden zugemutet hat, auf dem badischen Anteil an der Main-Neckarabahn die 4. Klasse einzuführen, beweist, daß die Großh. Regierung wenigstens tatsächlich auf eine eingehende Mitwirkung bei der Verwaltung der Main-Neckarabahn verzichtet hat. Man hätte uns diese Zumutung gar nicht machen können,

aber die Großh. Regierung hätte sofort erklären müssen: Bei unserer Stellung zu der Tarifgemeinschaft, bei der Stimmung im Lande und im Landtag gegen die 4. Klasse können wir uns niemals darauf einlassen, daß auf dem badischen Anteil der Main-Neckarbahn die 4. Wagenklasse verkehrt! Dann wäre es auch nicht zu diesem Zwischenfall hier gekommen. Wir haben vor 4 Jahren bei der Beratung des Main-Neckarbahnvertrags auch die Bedenken bereits geltend gemacht, die jetzt über die Auslegung des Artikels aufgetaucht sind; ich habe das damals schon gesagt, daß unser Recht in tariflicher Hinsicht als sehr fraglich erscheint trotz des Artikels 7, endlich habe ich die Großh. Regierung insbesondere um Auskunft über eine Zeitungsanfrage gebeten, die damals gerade diese Tarifhöhe in sehr sonderbarem Lichte erscheinen ließ. Nun gibt allerdings dieser Artikel 7 des Main-Neckarbahnvertrags formell der Großh. Regierung volle Tarifhoheit, und das hat der damalige Eisenbahnminister von Brauer auch ganz ausdrücklich betont. Ich gestatte mir diese Äußerung hier noch einmal zu zitieren, um die Tarifhoheit Badens nachdrücklich und einwandfrei festzustellen. Der Herr Minister v. Brauer erklärte damals in Bezug auf den Artikel 7 des Main-Neckarbahnvertrages:

„Auch in Bezug auf den Artikel 7, die Tariffestsetzung betreffend, muß ich ein Mißverständnis des Abg. Eichhorn richtig stellen. Wir haben die Tarifhoheit auf unserem badischen Gebiet; wir können die Personentariife festsetzen, wie wir wollen. Natürlich salviert sich aber die preußische Regierung dagegen, daß wir auf der badischen Strecke der Main-Neckarbahn Experimente machen, und dort billigere Tarife führen könnten, als wir selbst auf unseren eigenen Staatsbahnen haben. Wir dürfen also ohne preußische Zustimmung nur solche Tarifierabsetzungen vornehmen, die wir gleichzeitig auf unseren Staatsbahnen eintreten lassen. Eine umgekehrte Klausel, daß also Preußen auch ohne unsere Zustimmung keine Tarifierabsetzungen vornehmen dürfe, war nicht notwendig, weil uns dies ja finanziell nicht schaden würde und zudem die Tariffestsetzungen auf badischem Gebiet ausschließlich von uns vorgenommen werden können.“

Die Schlussbemerkung ist deswegen von dem damaligen Eisenbahnminister gemacht worden, weil wir uns ausdrücklich dagegen ausgesprochen, daß der Main-Neckarbahnvertrag nicht ein gegenseitiges Recht bei der Tarifierabsetzung vorlese. Wir dürfen den Tarif für unseren badischen Anteil selbständig festsetzen, wir dürfen heruntergehen bis auf den Betrag, der überall im ganzen übrigen Lande gilt, Preußen aber könnte z. B. in einem Konkurrenzmandat den Tarif auf 1 Pfennig festsetzen, und wir hätten dann kein Einspruchsrecht dagegen.

Ich treue mich heute, da sich die schlimmen Folgen nach so kurzer Zeit schon herausstellen, doppelt, daß ich damals gegen den Vertrag gestimmt habe. Ich habe auch trotz der Erklärung des Ministers bei der ganzen Stellung, die die Großh. Regierung in jenem Vertrag einnimmt, kein Vertrauen, daß nicht über kurz oder lang die allerdings feststehenden Rechte Badens zur Tarifbildung preisgegeben werden. Wir haben eine erhebliche Einwirkung auf die Verwaltung der Main-Neckarbahn nicht mehr, und es besteht nun leider einmal, wie es scheint, in der Großh. Regierung die Neigung, sich immer mehr und mehr der preußischen Verwaltung unterzuordnen. Unabhängig von der Frage der Einführung der vierten Klasse auf dem badischen Anteil der Main-Neckarbahn bleibt unsere Stellung zu der Tarifreform, gegen die wir stimmen.

Ich will die Ausführungen des Herrn Kollegen Frühau nicht noch ergänzen. Es sind in der großen Debatte in wiederholten Ausführungen meiner Kollegen Kolb und

Lehmann die Gründe dargelegt worden, warum wir gegen die Tarifreform stimmen. Ich will nur noch einmal darauf hinweisen, daß schon allein die Frage der Fahrkartensteuer unsere Regierung veranlassen sollte, schlechthin den Zweipfennigtarif für die dritte Wagenklasse durchzuführen und von dieser sogenannten Tarifreform, die nicht eine Reform, sondern eine reaktionäre Maßregel darstellt, zurückzutreten. Wir werden doch, wenn wir eine solche Tarifgemeinschaft mit anderen Staaten schließen, wieder die Benachteiligten sein. Ich finde hier z. B. in einer Zeitung die Mitteilung, daß in dem Augenblick, wo die Tarifreform durchgesetzt werden soll, bei den Reichseisenbahnen in den Eilzügen, die also mit dem Dreipfennigtarif in Zukunft fahren, aber keinen Schnellzugzuschlag haben, die vierte Klasse geführt werden soll. (Abg. Frühau: Hört! hört.) Das ist eine Durchbrechung der Bestimmungen der Tarifreform! Bei uns soll das Verhältnis so sein: In Eilzügen darf der Zweipfennigtarif nicht eingeführt werden, weil es eben ein Eilzug, nicht etwa nur ein beschleunigter Personenzug ist. Drüben auf dem Reichseisenbahnen wird man in diesen Eilzügen den Zweipfennigtarif haben; dort wird man die vierte Wagenklasse mitführen und daher sind wir wieder die Geprüllten bei dieser ganzen Tarifreform. Württemberg wird es wahrscheinlich auch so machen, nachdem das Reichsland vorangegangen ist, und wird nunmehr in einer Zugsgattung, die nach unserer Auffassung den erhöhten Dreipfennigtarif für die dritte Wagenklasse haben sollte, die vierte Klasse mitführen; damit ist in Württemberg ebenfalls durchbrochen, was in der sogenannten Tarifreform für uns als bindend festgestellt ist. Und daran ist ja von dem Abg. Frühau und von anderen Rednern bereits erinnert worden, daß in Preußen jetzt schon in den Schnellzügen die vierte Klasse mitgeführt wird. Ich habe leider nicht die Zeit gefunden, mich im Kursbuch hierüber zu verlässigen. (Abg. Säckind: Von Berlin nach Königsberg!) Wenn es aber möglich ist, in den Schnellzügen den Zweipfennigtarif durchzuführen, was haben wir denn dann überhaupt noch von dieser Tarifgemeinschaft, die da festgestellt wird? Wir haben die Einschränkung unserer Verkehrsfreiheit. Wir müssen in den Schnellzügen nicht nur diese Erhöhung um 6–10 Pfennig pro Kilometer auf uns nehmen, eine Erhöhung von vollen 25 Proz., wir haben den Schnellzugzuschlag, während die anderen Bahnverwaltungen den Zweipfennigtarif in diesen Schnellzügen führen und damit natürlicherweise auch die Reisenden, die zu diesem Zweipfennigtarif im Schnellzug fahren von der Fahrkartensteuer befreien. Man wird also in Preußen, man wird in den Reichslanden, man wird vielleicht in Württemberg in Zukunft, ohne Fahrkartensteuer zu bezahlen, mit dem Zweipfennigtarif in Eil- oder gar in Schnellzügen fahren können, nur bei uns in Baden nicht! (Abg. Säckind: Sehr richtig!). Nur bei uns in Baden ist dadurch, daß wir eine solche Gemeinschaft eingehen und ehrlich halten wollen, ausgeschlossen, daß die Reisenden im Schnellzug oder Eilzug zu dem Zweipfennigtarif fahren. Wenn wir in Verfolg des Vorgehens der preuß. und der reichsländischen Eisenbahnverwaltung nunmehr auch Wagen mit dem Zweipfennigtarif in die Schnellzüge oder Eilzüge einstellten, würde man auch in Baden, ohne Fahrkartensteuer zu bezahlen, im Eilzug oder Schnellzug fahren können. Damit wäre aber dann natürlich die ganze Tarifreform überhaupt durchbrochen und ad absurdum geführt.

Das sind noch so einzelne Gründe, die uns unmöglich machen, trotz dieser Erklärung hinsichtlich der vierten Klasse auf der Main-Neckarbahn für die Tarifreform zu stimmen. Wir stehen natürlich auch auf dem Standpunkt, daß die Regierung als Verkehrsverwaltung die Pflicht

\*

hat, den Verkehr zu fördern und nicht zu hindern. Es ist für eine Eisenbahnverwaltung wirklich außerordentlich bedauerlich, um keinen schärferen Ausdruck zu gebrauchen, wenn man in allem Ernste Platzgebühren deswegen in gewissen Zügen einführen will, um sie nicht zu sehr überladen zu lassen. Ministerialdirektor Schulz hat uns mitgeteilt, daß die Regierung Platzgebühren habe einführen müssen, weil die Schnellzüge allzusehr von Reisenden bestürmt worden seien. Statt daß sich eine Verwaltung darüber freute, daß die Schnellzüge von dem reisenden Publikum in außerordentlichem Maße benützt werden, statt daß sie Vor- und Nachzüge einstellt, die Züge doppelt und dreifach fahren läßt, führt man eine Platzgebühr ein, um die Leute vom Reisen abzuschrecken und den Verkehr zu hindern und zu hemmen. Das ist eine Maßregel der Grob-, Regierung, die vom Verkehrspunkt aus absolut nicht zu verstehen ist.

Der Einnahmeausfall, den man so sehr fürchtet, wird allerdings durch die Verteuerung der Tarife kommen. Alle Zahlen und Beispiele deuten, soweit man überhaupt im voraus berechnen kann, wie eine neue Tarifmaßregel sich bewähren wird, darauf hin, daß unsere Tarifreform infolge der Erhöhung der Tarife und der Einführung der Fahrkartensteuer mit einem ganz ungeheuren Einnahmeausfall zu rechnen haben wird. Wenn wir eine Verbilligung des Tarifes durchführen, würden wir dagegen mit einer gewaltigen Einnahmesteigerung zu rechnen haben, nicht mit einer Einnahmeverminderung, die uns der Verpreuung einen Schritt näher bringt. Diese Gefahr ist kein Drohgespenst, sondern sie dürfte in nicht allzu großer Ferne liegen. Die Grob-, Regierung hat uns beim Eisenbahnbau und insbesondere bei der Beratung jener Resolution, die eine Mehrausgabe von 5 Millionen pro Budgetperiode forderte, gesagt, wenn wir die badische Staatsbahnverwaltung zu stark mit Ausgaben belasten, dann rückt die Gefahr der Verpreuung in große Nähe. Wenn die Regierung nun selber einseht, daß eine Belastung unseres Eisenbahnwesens die Gefahr der Unselbständigkeit in sich birgt, wie in aller Welt kann sie dann dazu kommen, uns eine Tarifreform vorzuschlagen, die eine ungeheure Belastung unseres Eisenbahnverkehrs mit sich bringen muß durch eine ganz wesentliche Einnahmeverminderung?

Das, wie gesagt, sind Gründe, die uns immer und immer wieder veranlassen, gegen diese Reform Stellung zu nehmen und vorzugehen. Ich will nun die zahlreichen anderen Gründe natürlich nicht wiederholen, es ist ja genug darüber geredet worden, und es galt nur, für unsere Fraktion festzustellen, wie wir uns zu dieser Frage halten.

Herr Fräuhuf hat jetzt gewissermaßen die beiden großen Parteien zu entschuldigen versucht für die Zustimmung zu dieser Tarifreform, er meinte, sie können nicht anders, sie ständen unter dem zwingenden Gefühl, daß die Tarifherabsetzung große Einnahmeausfälle brächte. Ich glaube, es sind doch andere Beweggründe, die die beiden großen Parteien veranlassen, auf eine solche Tarifreform einzugehen. Ich halte die Herren für weitblickender, als sie der Herr Kollege Fräuhuf einschätzt, wenn er glaubt, sie lassen sich von der Meinung, die vielleicht hier und da draußen im Volke noch besteht, leiten, daß durch eine Tarifherabsetzung ein wirklicher Einnahmeausfall kommen würde. Ich glaube, daß die Herren von der Rechten und Linken ebenso wie wir einsehen, daß das Schreckgespenst einer starken Einnahmeverminderung durch eine Tarifherabsetzung lediglich ein Schreckgespenst ist. Wenn sie nun trotzdem für diese Tarifreform eintreten, dann geschieht es wohl mehr aus Rücksichtslosigkeit gegenüber der Regierung. Die Regierung besteht darauf und verlangt es, und wie Sie noch immer nachgegeben haben,

so geben Sie auch in dieser Frage nach. Wohl gibt es ja auch Kollegen, die überhaupt in einer Gemeinschaft mit Preußen nichts Schlimmes sehen — auch solche gibt es ja im Hause. Da sind zwei Kollegen, die mir sehr verständnisvoll zuzuhören, und die, wie ich glaube, ohne weiteres, wenn uns ein Gemeinschaftsvertrag mit Preußen vorgelegt würde, zustimmen würden. (Abgeordneter Hergt: Es kommt darauf an, wie er aussieht!) Ja, wie er aussieht, ob er uns vielleicht Geld bringt! Und wenn auch die Selbständigkeit der badischen Bahnen dabei zugrunde geht, würden die Herren zustimmen, wie ja leider auch in Württemberg sich eine große Anzahl von Landtagsabgeordneten bereits mit einer solchen Gemeinschaft mit Preußen abgefunden hat. Dort drüben zählen meines Wissens sogar Demokraten zu denen, welche die Bestrebungen auf eine Finanzgemeinschaft mit Preußen und Hessen für etwas halten, was in allernächster Zukunft kommen muß. (Abg. Hergt: Aufgabe der Selbständigkeit!) Ja, darin liegt eben eine Aufgabe der Selbständigkeit! Darüber wollen wir uns doch auch klar sein: Wenn Preußen jemals eine Finanzgemeinschaft mit anderen Staaten eingetht, dann wird es nicht anders werden wie in der heftigen Finanzgemeinschaft mit Preußen, und daß die heftige Finanzgemeinschaft eine völlige Aufgabe der Selbständigkeit bedeutet, davon zeugen die Sitzungsberichte der heftigen Kammern, in denen die Klagen nicht aufhören über die Unselbständigkeit Hessens in der Verwaltung der Eisenbahnen. Gewiß ist Freude in Hessen, wenn es sich um die Abrechnung handelt, wenn die großen Summen hereinkommen aus dieser Gemeinschaft; aber die Summen können der ländlichen Bevölkerung, den Städten und Ortschaften, die nach einem Anschluß an den Verkehr verlangen, nicht über die Schäden hinweghelfen, unter denen sie zu leiden haben. Wir haben gestern und bei anderen Gelegenheiten wiederholt schon darauf hingewiesen, daß es das Verkehrteste ist, eine Eisenbahn nach fiskalischen Grundsätzen zu betreiben. Es steckt in den Werten, die durch den Verkehr erzeugt werden, und die sich nicht in Prozenten ausdrücken lassen, ein bedeutungsvolles wirtschaftlich kulturelles Moment, das bei der Regierung vor dem finanziellen Effekt stehen und vor ihm gewürdigt werden sollte. Das scheidet aus bei jeder Gemeinschaft, die mit Preußen abgeschlossen wird. Das könnte nur ein Vertrag sein, der die Selbständigkeit kostet und die Bahn in Zukunft nach fiskalischen Grundsätzen leiten würde.

Darum heißt es, beizeiten vorzubeugen und beizeiten jede Möglichkeit, die eine Verpreuung der Bahn herbeiführen könnte, weit fern zu halten. Und darum stimmen wir gegen diesen Tarifvertrag, weil wir die Gefahr in diesem Tarifvertrag sehen, daß die badische Bahn sich selber dadurch unselbständig macht. An diesem Votum ändert es nichts, daß kleine Bedenken zerstreut werden durch Einfügung einer neuen Ziffer zu dem Antrag der Budgetkommission über die Tarifreform. Wir haben ganz andere Gründe, die uns zur Ablehnung zwingen, und die nicht durch diesen einen Zusatz behoben worden sind.

Abg. Hergt (Zentr.): Zu dem eigentlich zur Beratung stehenden Antrag bezüglich der Main-Neckarbahn noch weiter zu sprechen, ist wohl nicht notwendig, da, nachdem er von unserer Seite unterstützt worden ist, kein Zweifel darüber sein wird, daß die Zentrumsfraktion sich diesem Antrage anschließt. Dagegen glaube ich, ist es notwendig, von dieser Seite des Hauses noch ein Wort zur Tarifreform zu sagen, nachdem die Abgeordneten Fräuhuf und Eichhorn die Stellung auch der Zentrumsfraktion zur Tarifreformfrage wieder in einem ganz falschen Lichte dargestellt haben.

Der Herr Abg. Fröhlich scheint zu glauben, daß ihm die württembergische Denkschrift noch gerade zur rechten Zeit in die Hand gekommen sei, weil er darin neue Argumente finden will, um die Kollegen in diesem Hause noch in letzter Stunde zu befehren. Ich glaube, man kann seine Mitteilungen aus der württembergischen Denkschrift auch anders auffassen, wie der Herr Kollege Fröhlich. Es ist richtig, sie ist von einem ganz nüchternen Standpunkt aus geschrieben und enthält sehr viel Wahres, das auch bei uns Eindruck machen muß, aber das sind Dinge, die auch vorher schon bei uns bekannt waren und besprochen worden sind. Es ist besonders darauf hingewiesen worden von dem Herrn Kollegen Fröhlich, die Denkschrift sei ein Beweis dafür, daß es zu einer wirklichen Vereinheitlichung der Tarife auf dem Wege der von uns vorgeschlagenen Tarifreform doch nicht komme. Das ist richtig, und es ist sehr bedauerlich, daß nicht unter den süddeutschen Regierungen ein gemeinsames Vorgehen zu Stande kommen konnte.

Wenn nun die württembergische Regierung sich dahin schlüssig gemacht hat, die 4. Klasse anzunehmen, so wird mir der Herr Kollege Fröhlich zugeben, daß ich von meinem Standpunkt aus das nicht als einen Fehler auffassen kann. Ich halte das im Gegenteil für eine ganz richtige Konsequenz der übrigen Ausführungen der Denkschrift und bin der Meinung, daß das dazu führen kann, daß an Stelle der verschleierten 4. Klasse, wie wir sie jetzt bekommen werden, dieselbe später auch bei uns kommen wird.

Der Herr Abg. Fröhlich hat gesagt, ich sei ein begeisterter Anhänger der 4. Klasse. Das ist zu viel gesagt, mehr gesagt, als er verantworten kann. Ich habe immer nur gesagt: Wenn wir den Zweifelpennigtarif erreichen wollen, so müssen wir auch die 4. Wagenklasse mit in Kauf nehmen, wenn es nicht anders geht. Außerdem habe ich dabei immer die unbestreitbaren Vorteile hervorgehoben, die die 4. Wagenklasse für ganz bestimmte Zwecke, für einen ganz bestimmten Kreis von Reisenden hat. Das kann auch der Herr Kollege Fröhlich nicht in Abrede stellen, auch damit wird dies nicht entkräftet, wenn er darauf hinweist, daß die Stimmung in Preußen über die 4. Klasse nie richtig zum Ausdruck gelangt sei, es hätten sich ja immer nur die Eisenbahnräte und die Handelskammern, nicht aber das Volk gegen die Beseitigung ausgesprochen. Der Herr Abg. Fröhlich hat noch niemals für diese letztere Behauptung einen Beweis angeführt (Zuruf des Abg. Fröhlich). In der preußischen Presse, soweit ich sie verfolgen konnte, jetzt und in früherer Zeit, als die Frage wiederholt im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses stand, habe ich nicht gefunden, daß eine Bewegung gegen die 4. Wagenklasse in Preußen jemals eingetreten ist, im Gegenteil, ich habe gerade damals, als die Beseitigung der 4. Klasse von der preußischen Regierung beabsichtigt war, überwiegend Stimmen in der Presse gefunden, die sich für die Beibehaltung dieser Klasse ausgesprochen haben.

Ich habe ferner gesehen, daß in Hessen, und zwar nicht allein wegen der Verbilligung des Tarifs bei der Einführung der 4. Klasse, viele Stimmen im Publikum laut geworden sind, die diese Einrichtung begrüßt haben. Ich habe daselbe gesehen in Elsaß-Lothringen, wo, sobald die 4. Wagenklasse in das Land gekommen war, sich die Presse vielfach für die weitere Einführung dieser 4. Klasse ausgesprochen hat, und auch im Landesausschuß sind solche Stimmen laut geworden. Es scheint mir also ganz unrichtig zu sein, wenn man immer behauptet, das ganze Volk sei nun einmal gegen die 4. Wagenklasse (Zuruf des Abg. Fröhlich): Sie sind für den Zweifelpennigtarif! Selbstverständlich sind wir für den Zweifelpennigtarif und werde nachher noch zeigen, daß das

gerade der Hauptgrund ist, weshalb wir für die Tarifreform zu stimmen uns nicht abhalten lassen.

Ein weiterer Punkt der württembergischen Denkschrift, der dem Herrn Kollegen Fröhlich besonders dienlich erschienen hat, nun noch einmal Befehrungsversuche zu machen, ist die Einführung der IV. Wagenklasse in beschleunigter geführte Züge, als wir sie haben. Das kann uns nur erwünscht sein, denn dieses Beispiel wird vielleicht dahin führen, was ich schon in der Budgetkommission gesagt habe, daß wohl nach und nach die Eilzüge in Wegfall kommen und beschleunigte Personenzüge an deren Stelle treten werden. Es ist auf die Dauer zu viel, vier verschiedene Zugattungen zu haben, der zwingende Gang der Dinge wird die Eisenbahnverwaltungen sicher dahin drängen. Wie dann diese Züge heißen werden, ist einerlei; ich hoffe, daß die lange Bezeichnung „beschleunigte Personenzüge“ wegfällt wird, aber die Hauptsache bleibt jedenfalls, daß wir dann mit dem Zweifelpennigtarif ohne Schnellzugzuschlag in wesentlich beschleunigten Zügen fahren können, in Zügen, bei denen, wie von der Großh. Regierung wiederholt erklärt ist, die Begrenzung der Geschwindigkeit gar nicht durch die Vereinbarung vorgeschrieben ist, ebenso wenig die Anzahl der Haltepunkte.

Was den Schnellzugzuschlag betrifft, so lasse ich mich nicht von der Meinung abbringen, daß die Leistung der Schnellzüge für den Reisenden eine höhere ist, daß die Kosten für den Personenkilometer im Schnellzug höhere sind, wenn man bei der Selbstkostenrechnung wirklich alle Momente berücksichtigt, die berücksichtigt werden müssen, und daß es durchaus gerechtfertigt ist, hier entsprechend dieser höheren Leistung auch Zuschläge zu verlangen. Wenn wir dahin gekommen sein werden, daß eine große Anzahl von beschleunigten Zügen durch unser Land laufen, welche den Verkehr im Inland nach allen Bedürfnissen gut bedienen, dann sehe ich nicht ein, warum man diese durchlaufenden Luxuszüge, die hauptsächlich den Ausländern dienen, nicht durch Zuschläge etwas höher besteuern sollte.

Der Herr Abg. Fröhlich hat nun auch an die Regierung wieder einen Appell gerichtet wegen des Einnahmeausfalles, der durch die Tarifreform zu befürchten sei. Ja, da scheint mir fast, daß das Vertrauen der Herren Abg. Fröhlich und Eichhorn in ihre sonstige Theorie, daß die Verbilligung der Tarife eine ungeahnte Vermehrung des Verkehrs herbeiführen werde, etwas ins Wanken gekommen ist. Sonst müßten Sie doch umgekehrt sagen, daß die Verbilligung durch die Einführung des Zweifelpennigtarifs zu einer so erheblichen Vermehrung des Verkehrs führen werde, daß der Ausfall gar nicht eintritt. Also mit dem Hinweis auf den etwaigen Ausfall kann man uns auch nicht abhalten.

Der Herr Abg. Fröhlich hat dann an die „Agrarier“ des Hauses die Aufforderung gerichtet, sie sollten nun doch in ihrem eigenen Interesse, nachdem sie diese Ausführungen über die württembergische Denkschrift gehört haben, gegen die Reform stimmen. Ganz das Gegenteil ist im Interesse der landwirtschaftlichen Bevölkerung notwendig, und ich meinerseits richte an die Agrarier, ich will lieber sagen, an die Abgeordneten, die im wesentlichen die Interessen der ländlichen Bevölkerung zu vertreten haben, die entgegengesetzte Aufforderung, fest für die Tarifreform zu stimmen. Ich habe in meinem ersten Vortrage zu der Tarifreform und in der Budgetkommission jederzeit den Standpunkt vertreten, daß die Tarifreform nicht in jeder Beziehung das ist, was man hoffte. Aber in dem Hauptpunkte entspricht sie unseren Wünschen, daß sie dem Verkehr innerhalb des Landes und zwar auch mit beschleunigten Zügen, außerordentlich verbilligt, so daß wir die Verantwortung dafür nicht

übernehmen könnten, durch Ablehnung der Reform diese großen Vorteile der Mehrzahl der Reisenden, besonders der Landbevölkerung vorzuenthalten.

Der Herr Abg. Eichhorn ist sodann noch darauf zurückgekommen, daß der Staatsvertrag mit der preussisch-hessischen Gemeinschaft bezüglich der Main-Neckarbahn der badischen Eisenbahnverwaltung vollständig die Hände binde, und er zieht aus dieser unrichtigen Annahme den Schluß, daß jede Vereinbarung mit Preußen immer zu unseren Ungunsten ausschlagen wird. Ich teile diese Furcht vor Preußen nicht — ich gebe aber auch durchaus nicht zu, was dann der Herr Abg. Eichhorn gemeint hat: daß wir oder wenigstens einige von uns deshalb der Tarifreform zustimmen, weil wir innerlich eigentlich auch schon dafür seien, daß unsere Bahnen preussisch werden sollten. Das ist nicht richtig; es ist nur so viel wahr, daß wir außer dem, was wir jetzt schon von Preußen in unser Eisenbahnwesen übernommen haben, noch manches in der preussischen Eisenbahnverwaltung, namentlich ihre Organisation, auf unsere Eisenbahnverhältnisse übertragen sehen möchten, und dabei gestehen wir offen, daß wir auch an dem Nutzen eines größeren Geschäftes recht gerne teilnehmen würden, wir sehen darin gar nichts Ungeheures. (Zuruf des Abg. Eichhorn.)

Was über die verlorene Selbständigkeit Hessens gesagt wird, halte ich für übertrieben. Es wird allerdings gesagt, daß über diese und jene Wünsche dort im Landtage nicht mehr verhandelt werden könne; ob aber der Wegfall der großen Reden, die andernfalls gehalten worden wären, ein großer Verlust ist, will ich nicht untersuchen (Abg. Eichhorn: Dann hat aber das Parlament keinen Sinn mehr!). Aber das weiß ich: daß trotzdem für die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und für die Ausgestaltung der Bahnhöfe in Hessen jedesmal erhebliche Summen im preussisch-hessischen Budget ausgeworfen sind, sogar weit erheblichere Summen, als Hessen jemals für sich allein hätte auswerfen können. Uebrigens meine ich, nach dem, was man in Erfahrung bringen konnte, und so weit man überhaupt in die inneren Vorgänge hineinsehen oder etwas darüber vermuten kann, ist nicht zu glauben, daß Preußen das so oft und lebhaft betonte Interesse hat, die badischen Bahnen in die Gemeinschaft aufzunehmen, ich glaube das nicht. Preußen hätte wohl ein Interesse daran, eine Betriebsmittelgemeinschaft in ganz Deutschland zustande zu bringen, davon würde Preußen auch Nutzen ziehen. Wie aber die Tarifreform bei uns ausfällt, das, glaube ich, ist für die preussische Eisenbahnverwaltung nicht von so großer Bedeutung, wie es hier immer behauptet wird. Ich glaube, Preußen wird uns unsern Eisenbahnbau ganz ruhig weiter fortsetzen lassen und unsere Schulden, die wird Preußen wohl nicht übernehmen, auch wenn es zu einer Finanzgemeinschaft käme. Ich sehe aber gar nicht ein, warum nicht eine Finanzgemeinschaft so vereinbart werden könnte, daß auch künftighin bezüglich des Ausbaues unseres Eisenbahnnetzes der badische Landtag mitzusprechen haben würde.

Wir sind für die Tarifreform vor allem aus dem einfachen Grunde, weil sie für einen großen Teil unserer Bevölkerung — namentlich für denjenigen Teil der ländlichen und städtischen Bevölkerung, welcher bisher von den Vorteilen des Kilometerbestes keinen Gebrauch machen konnte — nun den Zweipennigtarif bringt; wir sind ferner deshalb für die Tarifreform, weil sie wenigstens ein Anfang der Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens in Deutschland ist, und weil wir der Hoffnung sind, daß das der erste Schritt ist zu einer weiteren Verbesserung und Vereinheitlichung: der erste Schritt auf einem Wege, auf dem man recht wohl auch zu demjenigen

Ziele gelangen kann, das die jetzigen Gegner der Reform selbst im Auge haben. (Bravo im Zentrum!)

Die Diskussion wird geschlossen.

Zu persönlichen Bemerkungen erhalten das Wort

Abg. Vogel (Dem.): Am letzten Samstag, als die Debatte sich sehr dramatisch gestaltete, hat der Herr Kollege Obkircher mich persönlich wieder hereingezogen, indem er es in seinen Ausführungen so darstellte, als ob ich die Zahlen, die ich tags vorher genannt hatte, in leichtfertiger Weise angeführt hätte, oder als ob ich mich wenigstens nicht richtig darüber orientiert gehabt hätte; er erklärt auch weiter, daß meine Ausführungen mit leichter Mühe vom Herrn Ministerialdirektor zerpflückt werden konnten, und er machte einige Ausfälle gegen mich, was ich gerade von ihm unbegreiflich finde. Ich möchte nun nicht ihm gegenüber in denjenigen Ton verfallen, wie er gegen mich, da meine parlamentarische Erziehung noch nicht so weit vorgeschritten ist, daß ich mich in persönlichen Anrempelungen gefallen könnte. Ich werde das auch nie lernen. Ich finde es auffallend, daß gerade der Herr Kollege Obkircher — der den Antrag auf Schluß der Generaldebatte gestellt und mir damit die Gelegenheit genommen hatte, diese Zahlen zu begründen — sich aufhält, daß ich mich verneinen hätte, meine Zahlen in zwei Minuten zu begründen. Ich hatte nicht die richtige Zeit und es ist mit Zahlen schlecht zu operieren; und es mag ein Fehler gewesen sein, daß ich das übernommen hatte in dem Augenblick, wo ich jeden Augenblick erwarten mußte, daß der Herr Präsident erklärt: das gehört nicht zur Sache.

Ich will also kurz, so weit es notwendig ist, heute darauf zurückkommen (Widerpruch von verschiedenen Seiten: Die Debatte ist geschlossen!). Ich will nur richtigstellen, der Herr Präsident hat es mir erlaubt, dies jetzt zu tun.

Ich will zugeben, daß ich mich unrichtig ausgedrückt habe. Nicht die Zahlen an und für sich sind falsch (das ist ja auch nicht gut möglich), sondern die Schlußfolgerungen, die aus diesen Zahlen gezogen wurden. Aber ich muß meine Behauptung aufrecht erhalten, daß es eben nicht richtig ist, daß 88,2 Proz. (diese Folgerung wurde gezogen) der Reisenden im inneren Verkehr Badens unter 75 Kilometer fahren. Daß diese Schlußfolgerung daraus gezogen wurde, beweist die Bemerkung des Herrn Kollegen Fröhlich, der erklärte, zum Schaden komme noch der Spott; und der Herr Berichterstatter, welcher das auf sich bezogen hatte, hat ebenfalls nur erklärt: er habe Zahlen genannt, wie die Regierung sie geboten habe. In den Zeitungen ist es auch so aufgefaßt worden. Deshalb hätte der Herr Ministerialdirektor erklären müssen: die Schlüsse sind falsch.

Redner begründet seine Ausführungen durch Angabe eines größeren Zahlenmaterials, wobei ihn der Präsident unterbricht und ermahnt, nicht über den Rahmen einer persönlichen Bemerkung hinauszugehen.

Abg. Obkircher (natl.): Ich will nicht in denselben Fehler verfallen, noch einmal in die Materie einzudringen, wie es der Herr Kollege Vogel soeben getan hat. Daß in den Ausführungen, die ich am letzten Samstag gemacht habe, eine Anrempelung zu erblicken gewesen wäre, muß ich zurückweisen, es war eine rein sachliche Ausführung. Es war festzustellen, daß Herr Abg. Vogel Stellen aus der Denkschrift für absolut falsch hinstellte, und daß diese Ausführungen von Seiten des Herrn Ministerialdirektors widerlegt worden sind. Diese Tatsachen halte ich fest; das ganze Haus wird sie festhalten; es entsprach dies dem allgemeinen Eindruck

(Sehr richtig!). Und ob die heutigen Ausführungen des Herrn Kollegen Vogel geeignet waren, wiederum den Ausführungen des Herrn Ministerialdirektors die Spitze abzubrechen, stelle ich der Entscheidung des Hauses anheim. Daß ich am Samstag solche Ausführungen gemacht habe, hat den Herrn Kollegen Vogel gewundert, da ich es gewesen sei, der den Antrag auf Schluß der Generaldebatte begründet hat. Ich habe das getan in Vollziehung eines Beschlusses des Seniorentenvents, und daß es durch diesen Antrag dem Herrn Kollegen Vogel nicht genommen war, seine Äußerungen zur Sache zu äußern, haben Sie eben daraus entnommen, daß er am letzten Freitag diese Rede gehalten hat, die ich mit meinen Bemerkungen bedacht habe. Ich muß also den Vorwurf zurückweisen, als ob ich eine Anrempelung unternehmen und daß ich etwas Unrechtes begangen hätte, weil ich den Schluß der Debatte beantragt habe. Ich muß es auch zurückweisen, daß ich sachlich etwas Unrichtiges vorgebracht habe. Ich habe lediglich eine Tatsache festgestellt, die nach dem aus den Vorgängen vom letzten Freitag und Samstag geschöpften Gesamteindruck zutreffend war.

Das Schlußwort erhält der Berichterstatter:

Abg. Dr. **Bilkens** (natl.): Der ganze Verlauf der heutigen Debatte läßt mich nur aufs neue bedauern, daß eine so bestimmte Erklärung, wie sie der Herr Minister in seinem Schreiben an den Herrn Vorsitzenden der Budgetkommission vom 24. Juni d. J. abgegeben hat, nicht schon in der letzten Samstagtagung erfolgt ist. Wäre eine solche Erklärung uns damals schon zu teil geworden, so hätten wir uns die heutige Debatte sparen können und ich glaube, es wäre dies für das Haus, wie für das Land kein großer Verlust gewesen (Sehr richtig!); denn irgend welche neue Gesichtspunkte sind, wie mir scheint, in der heutigen Diskussion nicht mehr zu Tage getreten (Sehr richtig!). Wir haben uns vielmehr in dem gleichen Kreise bewegt, in dem wir uns in der letzten Woche befunden haben, und es ist speziell auch dasjenige, was der Herr Abg. Fröhlich aus der württembergischen Denkschrift hervorgehoben hat, nach meinem Gefühle eigentlich nichts neues; es sind das lauter Momente, die im Verlaufe der seitherigen Verhandlungen, in den Regierungskundungen, wie in der Presse schon so und so oft besprochen worden sind. Wir hatten daher auch gewiß keine Veranlassung, auf diese württembergische Denkschrift zu warten. Was hätte es uns denn auch gemüht, wenn wir darauf gewartet hätten? Gäßen wir uns dann vielleicht mit Rücksicht auf den Vorgang von Württemberg dahin schlüssig gemacht, der Gr. Regierung die Einführung der vierten Wagenklasse im Lande Baden zu empfehlen? Ich glaube, das wäre unsererseits nicht geschehen. Es hat zwar heute der Herr Abg. Hergt wieder Äußerungen getan, die seine Sympathien für die vierte Klasse aufs neue verraten haben. Ich glaube, er steht aber mit dieser seiner Ansicht doch auch in seiner eigenen Partei ziemlich isoliert da (Abg. v. Metzinger: Ich glaube nicht!). Es haben wenigstens die Herren vom Zentrum in der Budgetkommission früher schon wie auch jetzt wieder entschieden den Standpunkt vertreten, daß wir zur Einführung der vierten Klasse im Lande Baden aus Gründen, die ich heute nicht wiederholen will, da sie schon so oft hier auseinandergesetzt worden sind, nicht übergehen sollten. Ich muß aber auch Vertahrung einlegen, wenn der Herr Kollege Hergt die Sache so dargestellt hat, als ob die dritte Klasse, wie wir sie jetzt bekommen oder behalten, eine verschleierte vierte Wagenklasse sei. Das ist nach meiner Ansicht durchaus nicht der Fall. Wir haben in der Budgetkommission darauf

hingewirkt, daß ein solcher Effekt nicht eintritt; wir haben erklärt, der Unterschied, der in der Denkschrift zwischen der Klasse 3a und 3b gemacht worden ist, soll nur ein tarifarischer sein, sich aber keineswegs auf die äußere Bezeichnung oder auf die innere Ausstattung der betreffenden Wagen erstrecken.

Das Entscheidende ist, daß, wie auch der Herr Ministerialdirektor ausführte, wir in Baden auch nach Inkrafttreten der Personentarifreform nur eine Holzwagenklasse mit dem Zweipfennigtarif haben werden. Württemberg dagegen ist im Begriff, dazu überzugehen, zwei Holzwagenklassen einzurichten; eine zum Tarif von 3 Pf. und eine zum Tarif von 2 Pf. per Kilometer. Der Herr Kollege Fröhlich hat die württembergische Denkschrift bald gelobt, bald getadelt. Nun ich habe die Denkschrift noch nicht zu Gesicht bekommen; sie ist ja, wie es scheint, auch dem Herrn Abg. Fröhlich erst heute mitgeteilt worden. Aber wenn dasjenige, was er aus der Denkschrift uns zitiert hat, der Hauptinhalt derselben ist, so kann ich nur nochmals sagen: ich glaube, wir haben keine Veranlassung, uns in unserer Entscheidung im Badischen Landtag durch diese Denkschrift beeinflussen zu lassen. Die Württemberger sollen tun, was sie für gut finden. Wir werden dasjenige tun, was nach unserer Ansicht den Interessen unseres Landes entspricht. Bedauern kann man allerdings, daß Württemberg jetzt, nachdem Bayern und Baden in gleichmäßiger Weise auf diesem Gebiete vorgehen, seinerseits wieder etwas anderes machen will. Es wäre gewiß zweckmäßiger gewesen, wenn diese drei süddeutschen Staaten sich vollständig geeinigt hätten. Ja, der Herr Kollege Fröhlich lacht darüber, es ist aber doch so (Zuruf des Abg. Fröhlich: Nationales Interesse!). Es handelt sich hier übrigens um einen Punkt der Tarifreform, der erst in zweiter Linie steht. Die Hauptsache ist doch die, daß im ganzen Deutschen Reich gleichmäßige Tarife auf dem Gebiet des Personenverkehrs eingeführt werden. Manches, was in der württembergischen Denkschrift steht, ist aber offenbar auch schon in der badischen enthalten. Der Herr Kollege Fröhlich hat uns z. B. vorhin mitgeteilt, er habe aus der württembergischen Denkschrift entnommen, daß die preussischen Bezirksseisenbahnräte sich früher gegen die Aufhebung der vierten Klasse in Preußen ausgesprochen haben, und er hat im Anschluß daran sehr scharfe Bemerkungen über die Herren, die diesen Bezirksseisenbahnräten angehören, gemacht. Das hätte er schon auf der ersten Seite der badischen Denkschrift lesen können.

Ich glaube, wir wollen uns darüber freuen, daß wir in Baden den Zweipfennigtarif jetzt bekommen und zwar für die dritte Wagenklasse, ohne Einführung einer besonderen vierten Wagenklasse. Daß dieser Zweipfennigtarif ein großer Fortschritt für unsere Bevölkerung ist, und zwar nicht bloß auf dem Lande, sondern auch in den Städten, das hat ja auch der Herr Abg. Hergt vorhin noch einmal des Näheren auseinandergesetzt.

Es ist aber auch im Laufe der Debatte und auch in den heutigen Ausführungen des Herrn Kollegen Fröhlich doch nach und nach zum Durchbruch gekommen, daß die Einführung der beschleunigten Personenzüge mit dem Zweipfennigtarif in der dritten Klasse eine Sache von Bedeutung sein wird. Der Herr Kollege Fröhlich hat gesagt, man müsse zugeben, daß einige kleine Verbesserungen doch kommen würden. Nun, ich halte die beschleunigten Personenzüge nicht für kleine Verbesserungen, sondern für eine große Verbesserung der Tarifreform, wie sie sonst im Reich durchgeführt wird.

Ich habe mich gefreut, daß der Herr Kollege Fröhlich in seinen Ausführungen auch die Erklärung des

Herrn Eisenbahnministers in der Budgetkommission, die er vorgestern abgegeben hat, nochmals hervorhob. Der Herr Eisenbahnminister hat dort gesagt, daß er im Rahmen der Tarifreform sich für durchaus berechtigt halte, auch weitere beschleunigte Personenzüge, als im Bericht angegeben, einzuführen. Er hat erklärt, daß, wenn die jetzt vorgesehenen beschleunigten Züge nicht ausreichen sollten, seitens der Regierung beabsichtigt ist, diese Züge nicht nur mehrfach zu annähernd gleicher Abgangszeit zu führen, sondern auch zu anderen Abgangszeiten, als im Bericht angedeutet ist. (Abg. Fröh auf: Hört, hört!) Ich glaube, daraus geht hervor, daß auch die Regierung diese Einrichtung weiterer Entwicklung für fähig erachtet und daß der gute Wille bei ihr vorhanden ist, im Laufe der Zeit auch hier noch Verbesserungen eintreten zu lassen. Es wird ja wohl auch Sache der Volksvertretung sein müssen, später hierauf noch besonders hinzuwirken.

Nun wird freilich gesagt: Die beschleunigten Personenzüge sind gar nichts neues; sie sind in Preußen schon so und so lange eingeführt. Ich kann nicht kontrollieren, ob das tatsächlich zutreffend ist. Aber darüber muß ich mich wundern, daß, wenn Preußen seither schon diese Einrichtung gehabt haben sollte, man immer darüber lamentiert, daß dort in bezug auf das Eisenbahnwesen ein vollständiger Sumpf bestehe und die Zustände ganz rückständiger Art seien. Das stimmt denn doch nicht ganz zusammen. Uebrigens kann Preußen diese Einrichtung doch wohl seither nicht in dem Umfange befehen haben, in dem sie jetzt bei uns eingeführt werden soll.

Der Herr Abg. Eichhorn hat davon gesprochen, daß im Reichsland Wagen 4. Klasse auch in den Eilzügen mitgeführt werden sollten, und die Frage aufgeworfen, warum, wenn dies dort zulässig sei, man es nicht auch bei uns zulassen wolle. Ich glaube, daß er sich da in einem tatsächlichen Irrtum befindet. Es ist wohl nach den Grundlagen der Tarifreform, wie sie wenigstens uns bezeichnet worden sind, ausgeschlossen, daß Wagen zum Zweifennigtarif in den Eilzügen mitgeführt werden. Das sage ich aber auch: Wenn die Reichslande etwas Derartiges zu machen berechtigt sein sollten, dann müßten wir auch dazu berechtigt sein. Denn, was dem einen recht ist, ist dem andern billig. (Abg. Fröh auf: Die Initiative können wir nie ergreifen, die ergreift nur Preußen, immer nur Preußen!) Die Initiative können wir auch ergreifen, es steht dem gar nichts im Wege. Allerdings wird das kleinere Land im Ergreifen der Initiative etwas zurückhaltender sein, als der große Staat. Aber ich werde freilich mit einer derartigen Argumentation beim Herrn Kollegen Fröh auf auf großes Verständnis nicht rechnen dürfen. Er geht bei seinen Ausführungen eben immer davon aus, daß der Kleine in der Lage sei, dem Großen das Rezept zu diktieren. (Abg. Fröh auf: Wie David dem Goliath.)

Der Herr Kollege Fröh auf hat auch heute wieder die Frage aufgeworfen, warum wir denn jetzt nicht dafür zu haben seien, daß sofort der Zweifennigtarif ohne Schnellzuschlagstarif auch in Schnellzügen und Eilzügen eingeführt werde. Ich habe das leztthin in der breitesten Weise auseinandergesetzt und kann heute alle Einzelheiten nicht mehr wiederholen. Aber ich möchte doch nochmals betonen, daß das Entscheidende für uns darin gelegen ist, daß, wenn wir jetzt wieder einseitig mit großen Tarifierabsetzungen vorgehen, und zwar in einem Augenblick, in welchem in ganz Deutschland über die Grundzüge der Tarifreform eine Einigung schon erzielt ist oder doch voraussichtlich in kurzer Zeit erzielt werden wird, für Baden die Gefahr einer Isolierung auf tarifarischem Gebiete in einem Maße

entsteht, welches unter Umständen für die Betriebsergebnisse unserer Bahnen und sogar für die Aufrechterhaltung der Selbständigkeit derselben in hohem Grade bedenklich werden kann. Ich habe leztthin auch auf die finanziellen Bedenken hingewiesen, die mit den im Anfang sicher eintretenden Einnahmeausfällen verknüpft sein würden. Ich habe indes diese Bedenken in die zweite Linie gerückt. Im übrigen wollen wir doch jetzt nehmen, was nach Lage der Dinge sicher zu erreichen ist. Wenn wir uns nunmehr den Zweifennigtarif für die 3. Klasse dauernd sichern, wenn wir weiter die Einrichtung der beschleunigten Personenzüge erzielen, die ganz gewiß weiterer Entwicklung und Ausgestaltung fähig ist, so machen wir einen großen, unserer Bevölkerung zum Wohle gereichenden Fortschritt. Die Zukunft aber wird nach meiner Ueberzeugung gewiß noch weitere Verbesserungen bringen. (Beifall.)

Das Haus schreitet hierauf zur Abstimmung über die vorliegenden Anträge.

Nach einer Geschäftsordnungsdebatte über die Reihenfolge, in der die vorliegenden Anträge zur Abstimmung gestellt werden sollen, und an der sich die Abgg. Fröh auf, Dr. Heimbürger, Dr. Vinz und Kolb beteiligen, wird zunächst abgestimmt über den Antrag der Budgetkommission (Seite 4 der Drucksache Nr. 43a), dahingehend:

„Hohe Zweite Kammer wolle den Antrag der Abgeordneten Fröh auf und Genossen, die Freiburger Resolution, sowie die Petition des Bundes der Industriellen, Landesabteilung Baden und Rheinpfalz, durch die Erklärungen der Großh. Regierung, sowie durch die oben erwähnten Ausführungen und Anträge der Kommission für erledigt erklären.“

Der Antrag wird mit allen gegen 17 (sozialdemokratische, demokratische und freisinnige) Stimmen angenommen.

Hierauf wird über den Antrag der Abgeordneten Dr. Wildens und Genossen, den nunmehr die Budgetkommission stellt, abgestimmt.

Der Antrag lautet:

„Die Budgetkommission beantragt, daß den Voraussetzungen, unter welchen der Personentarifreform zugestimmt werden soll, noch beigefügt werde:

5. daß für den Fall der Einführung der vierten Wagenklasse bei der Main-Neckarbahn die auf Seite 71 des Berichts bezeichnete gleichmäßige Behandlung der Wagen dritter und vierter Klasse auch auf die badischen Strecken der Main-Neckarbahn Anwendung finde.“

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Endlich wird über den Hauptantrag der Budgetkommission (Seite 73/74 des Berichts) abgestimmt. Die Abstimmung ist auf Antrag (s. Seite 2057 der amtlichen Berichte) eine namentliche.

Dieser Hauptantrag lautet:

„Das Hohe Haus wolle der geplanten Reform zustimmen, vorausgesetzt

1. daß auf den Strecken, auf denen seither Schnellzüge geführt wurden, beschleunigte Personenzüge mindestens in dem Umfang der Erklärung, welche die Großh. Regierung der Budgetkommission gegenüber abgegeben hat, eingerichtet werden, in denen die dritte Klasse pro Kilometer 2 Pf. kostet;

2. daß der in der Denkschrift gemachte Unterschied der Klasse IIIa und IIIb lediglich ein tarifartiger bleibt und weder auf die äußere Bezeichnung, noch auf die innere Ausstattung der Wagen ausgedehnt wird;
3. daß nicht etwa Württemberg oder Oldenburg ihre Landesarten beibehalten, in welchem Fall unferseits die Beibehaltung der Einrichtung des Kilometerheftes verlangt werden müßte;
4. daß die Abmachung mit den anderen Staaten, wonach in Zukunft die einzelnen Verwaltungen ständige Abweichungen von den Personentaxen nicht einführen dürfen, ohne vorher den übrigen Verwaltungen davon Kenntnis zu geben und eine Verständigung zu versuchen, dahin aufzufassen ist, daß im Falle der Erfolglosigkeit eines solchen Versuches der betreffenden Verwaltung die Freiheit zurückgegeben wird."

Der Antrag wird mit 50 gegen 17 (sozialdemokratische, demokratische, und freisinnige) Stimmen angenommen.

Damit ist Ziffer 1 der Tagesordnung erledigt.

Zu Ziffer 2 erhält sodann das Schlusswort in der allgemeinen Beratung

Abg. Pfeifferle (natl.): Die gestern in später Stunde zu Ende gegangene Generaldebatte über das Eisenbahnbudget hat für die Kommission insofern einen erfreulichen Verlauf genommen, als weder die Ausführungen des Berichtes, noch auch die Anträge der Kommission einen Widerspruch erfahren haben. Was den im Verlauf der Verhandlungen eingelaufenen Antrag Hergt anbelangt, der eine Novelle zum Enteignungsgesetz herbeizuführen bezweckt, und dem auch ich meine Unterschrift beigefügt habe, so hat derselbe insofern eine befriedigende Lösung gefunden, als das Großh. Ministerium des Innern durch seinen Vertreter hier hat erklären lassen, daß die Großh. Regierung dem nächsten Landtag eine Gesetzesvorlage hierüber einbringen wird. Ich möchte aber darauf aufmerksam machen, daß auch der Bericht selbst schon eine Anregung nach der Seite gebracht hat, und zwar veranlaßt durch die Verhandlungen über den Heidelberger Bahnhof. Die Darlegung, die die Großh. Regierung über den dortigen Geländeerwerb gegeben hat, hat uns Anlaß geboten, eine derartige Anregung in den Bericht aufzunehmen. Die Gerechtigkeit erfordert es, festzustellen, daß gerade in jener Darlegung der Großh. Generaldirektion auf diese Mängel hingewiesen worden ist, und daß die Großh. Regierung damit die Initiative in dieser Sache insofern ergriffen hat, als sie in der Kommission auf die Mängel des Gesetzes hingewiesen hat.

Im Verlauf der Debatte sind verschiedenerlei Gesichtspunkte hervorgehoben worden, von welchen ich einige derselben zunächst streifen will. Von zwei Seiten wurde besonders betont, welche große Verzögerung im Bahnbau bei uns allgemein besteht. Der Herr Abg. Hergt hat die verschiedenen Gesichtspunkte, die unter Umständen ab und zu zu einer Verschleppung eines Baues führen können, hervorgehoben, und der Herr Generaldirektor hat dieselben gestern ergänzt. Aber aus den Ausführungen konnte man doch im großen und ganzen herausnehmen, daß von einer eigentlichen Verschleppung unseres Bauwesens durchaus nicht zu sprechen ist, daß daselbe vielmehr, wie auch im Bericht niedergelegt ist, ständig seinen regelrechten Fortgang nimmt.

Von einer Seite wurden die großen Uebertragungen ins neue Budget bemängelt. Der Herr Generaldirektor hat aber die Ursachen dieser Erscheinung ein-

gehend erläutert. Ich will dieselben nicht wiederholen. Nun hat der Herr Abg. Eichhorn gemeint, es gäbe vielleicht einen Ausweg, wenn man diese Teilforderungen meistens nicht so hoch faßt und dann später, etwa im Oktober, wenn es nötig erscheint, die Genehmigung zu einem Administrativkredit einholt. Es hat mich einigermaßen gewundert, wie der Herr Abg. Eichhorn zu einer derartigen Auffassung kommen konnte. Ich meine, wir müßten es als Volksvertretung bedauern (Abg. Dr. Binz: Sehr richtig!), wenn die Regierung unmittelbar vor Beginn des Landtages sich noch Administrativkredite verschaffen würde. Das wäre nicht wünschenswert für die Volksvertretung. Ich meine, daß solche Administrativkredite nur dann eingeholt werden sollten, wenn sich bringende Bedürfnisse zu einer Zeit einstellen, wo die Zustimmung des Landtags nicht eingeholt werden kann, aber nicht unmittelbar vor Beginn des Landtags. Es hat der Verlauf dieses Landtags gezeigt, daß, wenn es notwendig wird, rasch Baumittel vor Erledigung des Budgets zu beschaffen, es auch noch einen anderen Ausweg gibt. Bei der Aufwendung für das zweite Gleise Osterburken-Neckarelz und auch bei einer Position, die beim Etat des Wasser- und Straßenbaues notwendig geworden ist, hat der Landtag diese Position auf den Antrag der Großh. Regierung im voraus genehmigt, und ich glaube, das ist der richtige Weg gewesen. Aus dem ganzen Verlauf der Verhandlung ging hervor, daß der Weg, den die Großh. Regierung bisher bei ihren Anforderungen eingeschlagen hat, durchaus der richtige ist.

Es ist die Technikerfrage besprochen worden, und zwar im Zusammenhang mit der vermeintlichen Verschleppung des Eisenbahnbauwesens. Es ist dabei der Wunsch hervorgetreten, daß mehr Techniker angestellt werden. Es ist uns gezeigt worden, nach welcher Richtung hier vorgegangen werden müßte, daß vor allem auch in der Generaldirektion selbst mehr technische Kräfte sein müßten, denn das Einstellen von weiteren Technikern bloß draußen im Bezirke würde nicht genügen. Der Herr Abg. Obfischer hat gestern auch darauf hingewiesen, daß es wünschenswert wäre, wenn ein besonderer Techniker zum Studium der Anwendung der Elektrizität im Eisenbahnbetriebe eingestellt werde, und läßt diese Anregung auf gleicher Linie. Ich glaube, die Großh. Regierung wird wohl diese Sache erwägen und, wenn es notwendig ist, noch weitere Kräfte anstellen, die im Lande wohl vorhanden sind.

Was die von dem Herrn Abg. Eichhorn betonte Bemängelung wegen des Luxus bei Eisenbahnbauten angeht, so hat der Herr Generaldirektor darauf hingewiesen, daß das bei unserem Hochbau durchaus nicht zutrifft. Er hat vor allem gezeigt, daß im großen und ganzen nur 15 Prozent von allen Anforderungen an den Hochbau entfallen, und daß da von weitgehenden Ueberforderungen nicht die Rede sein könne. Ich glaube, was der Herr Generaldirektor in seinen Ausführungen hervorgehoben hat, ist ganz richtig, daß man nämlich, unter Wahrung einer weisen Sparsamkeit, bei den Ausführungen solcher Bauten auf den betreffenden Platz eine entsprechende Rücksicht nehmen muß.

Der Herr Abg. Frühauß hat die Errichtung eines Eisenbahnmuseums angeregt, er hat gemeint, es wäre besonders erwünscht, wenn dort graphische Darstellungen über alle Eisenbahnverhältnisse gegeben würden. Bekanntlich hat die Großh. Generaldirektion selbst die Absicht, ein Eisenbahnmuseum zu errichten und sie hat dann wohl Gelegenheit, diese Wünsche zu berücksichtigen. Drei Punkte sind während der Debatte besonders hervorgetreten, einmal die in der Kommission vorgelagene Resolution, dann die Frage, ob Staatsbahn oder Privatbahn,



und schließlich die Verwendung der Elektrizität bei dem Eisenbahnbetrieb.

Was die Resolution anbelangt, so hat der Herr Minister gleich von vornherein eine Erklärung abgegeben, die er später nochmals wiederholt und die insofern befriedigt hat, als er nunmehr seine Zustimmung zu dieser Resolution im Sinne des Berichts gegeben hat. Es wäre erwünscht gewesen, wenn der Herr Minister das schon in der Kommission getan hätte; denn ich glaube, alle Gesichtspunkte, die in dem Bericht niedergelegt sind, sind in der Kommission schon besprochen worden. Wenn der Herr Abgeordnete Eichhorn gemeint hat, daß ich im Bericht die Sache milder aufgefaßt hätte, als dies in der Kommission besprochen wurde, so hat schon der Herr Abgeordnete Obkircher darauf hingewiesen, daß das nicht zutrifft. Ich glaube, daß ich alle Gesichtspunkte korrekt wiedergegeben habe, die innerhalb der Kommission hervorgetreten sind. Der Herr Abgeordnete Eichhorn hat gemeint, die Resolution sei keine Bitte, sondern sie sei eine Forderung an die Regierung, die derselben eine Marschrouten geben will. Der Herr Minister hat selbst darauf seine Antwort gegeben: Er hat mit Recht dagegen Verwahrung eingelegt und ausgeführt, daß die Großh. Regierung durchaus nicht einfach die Wünsche der Kammer zu vollziehen habe, sondern daß sie als verantwortliche Regierung ebenfalls ein Faktor sei, der hier mitzuwirken habe. Herr v. Mengingen hat der Resolution eine besondere Bedeutung abgesprochen. Ich nehme aber an, daß die große Mehrheit des Hauses wohl der Resolution zustimmen wird, und ich möchte Sie bitten, mit bezug auf die Kommissionsbegründung der Resolution zuzustimmen.

Was die Privatbahnfrage anbelangt, die, wie ich vorausgesehen habe, in der Debatte einen größeren Raum eingenommen hat, so ist zu konstatieren, daß die meisten der Herren, die gesprochen haben, sich allerdings für die Staatsbahn ausgesprochen haben. Der Herr Abgeordnete Hergt hat zwar gemeint, man solle die Privatgesellschaften nicht vollständig ausschalten. Auch die Großh. Regierung hat dazu eine Erklärung abgegeben. Sie hat uns mitgeteilt, daß das Staatsministerium sich über diese Frage auch schlüssig gemacht habe und daß man das Privatbahnsystem prinzipiell nicht aufzugeben beabsichtige, daß aber in den nächsten Jahren voraussichtlich nur Staatsbahnen gebaut würden. Der Herr Abg. Eichhorn hat darauf gemeint, diese Prinzipienfrage sei eine Sache, die man der Großh. Regierung überlasse; die Volksvertretung jedenfalls solle ihre Zustimmung für Privatbahnen nicht mehr erteilen. Die Großh. Regierung hat somit das Privatbahnsystem prinzipiell nicht ausgeschlossen, sondern sie behält sich vor, von Fall zu Fall die Sache zu erwägen. Dies scheint aber nicht unzweckmäßig zu sein, denn es kann doch der Fall eintreten, daß es in einem oder anderen Falle notwendig wird, einer Privatbahngesellschaft für eine Anlage die Genehmigung zu erteilen. Eine ähnliche Stellung hat ja auch die Budgetkommission eingenommen, und ich habe schon im einleitenden Vortrage darauf hingewiesen, daß die Budgetkommission des Landtages 1901/02 diese Frage eingehend erwogen hat, und daß man sich durchaus darüber klar war, daß man keineswegs diese Privatbahnen ohne weiteres befürworten solle, im Gegenteil, man hat besonders betont, daß von Fall zu Fall zu prüfen sei und daß man eine Privatbahn nur in den Fällen zulassen soll, wo es eben nicht angängig erscheint, eine Staatsbahn zu bauen. Auch der jetzige Resolutionsvorschlag der Budgetkommission, nach welchem in jeder Budgetperiode durchschnittlich 5 Millionen für Eisenbahnbauten verwendet werden sollen, sieht diese Verwendung nicht nur für Staatsbahnen, sondern auch

zur Unterstützung von Privatbahnen vor. Daraus sehen Sie also, daß die Kommission auch der Ansicht ist, die Privatbahnen nicht ganz auszuschalten. Wenn aus der Debatte etwa die Meinung hervortreten wollte, als ob die Abgeordneten, die für die Erstellung von Privatbahnen eingetreten sind, rückständig wären, so muß ich dem hier widersprechen.

Man muß dabei die Frage erwägen, woher denn das Privatbahnsystem gekommen ist, und man muß die allgemeine Entwicklung, die der Bahnbau nicht nur bei uns in Baden, sondern überall durchgemacht hat, in Betracht ziehen. Wenn man daran denkt, daß in Preußen die größte Linie lange Jahre im Privatbesitz war, und wenn man gar nach Frankreich und England schaut, wo nur Privatbahnen sind, so ist ein derartiger Vorwurf unbegründet. Bei uns in Baden hat die Großh. Regierung allezeit die Hauptlinien selbst gebaut; sie hat allerdings die Nebenlinien nicht bauen wollen. Da sind dann zuerst die Städte gekommen und haben ausgeholfen; so hat z. B. Karlsruhe die Magabahn gebaut, die dann vom Staat angekauft worden ist; die Stadt Freiburg hat ihre Verbindungsbahn nach Breisach gebaut, die dann auch angekauft werden mußte. So sind verschiedene Privatbahnen entstanden; ursprünglich waren es einzelne Städte und Bezirke, die vorgegangen sind. Schließlich handelte es sich darum, noch weitere Nebenbahnen zu bauen, bei denen keine kapitalkräftigen Großstädte beteiligt waren. Da hat man froh sein müssen, wenn man einen Unternehmer gefunden hat, der den Bau und Betrieb ausführte. Wenn der Herr Kollege Obkircher gestern gemeint hat, daß man den Gesellschaften dafür noch dankbar sein müßte, so kann ich das insofern unterschreiben als ich sagen muß: Wenn die Gesellschaften nicht dagewesen wären, dann hätte eine ganze Reihe von Bezirken, die jetzt eine Bahn besitzen, bis heute noch keine Eisenbahnverbindung. Das muß doch auch anerkannt werden, daß die Gesellschaften das Risiko übernommen haben, das der Staat nicht übernehmen wollte. Ich glaube, das beste Beispiel dafür ist eine Bahn, die mir sehr nahe steht, die Kaiserstuhlbahn. Ich habe mich seinerzeit ernstlich verwendet, habe der Großh. Regierung alle Verhältnisse klargelegt und beleuchtet, die für eine Staatsbahn ins Feld geführt werden konnten, aber es war damals nichts zu machen. Man mußte schließlich den Bau einer Privatgesellschaft übergeben. Ich halte dafür, daß es wegen des Anschlusses der Kaiserstuhlbahn an die Staatsbahn ein Fehler der Eisenbahnverwaltung gewesen ist gerade den Bau der Kaiserstuhlbahn einer Privatgesellschaft zuzuwenden. Aber wenn das nicht geschehen wäre, so muß ich die Frage aufwerfen, ob es etwa besser gewesen wäre, wenn wir damals keine Bahn bekommen hätten.

Wohl hätte man in einer späteren Zeit vielleicht eine Staatsbahn erhalten können, ob das aber so sicher gewesen wäre, bleibt doch immer fraglich. Wenn ich aber daran denke, daß 14 große Gemeinden in Frage stehen, die ein Steuerkapital von etwa 60 Millionen besitzen, so ist doch immer zu erwägen, ob die damals übernommenen Opfer nicht gut angelegt sind. Wenn die Gemeinden allerdings damals zusammen 200 000 M. Bahnbeitrag zu der Geländestellung leisten mußten, so muß man aber erwägen, daß das Gelände auch bei einer Staatsbahn gestellt werden müßte, und daß es jetzt wohl mehr als damals kosten würde, das scheidet also vollständig aus. Allerdings, den Bahnbeitrag hätten wir bei einer Staatsbahn gepart. Wenn ich aber bedenke, daß in den 11 Jahren, seitdem die Privatbahn besteht, die wirtschaftlichen Verhältnisse der beteiligten Gemeinden wesentlich gehoben worden sind, daß die 200 000 Mark infolge des besseren Verkehrs in einer einzigen Weinlese wieder für die

Gesamtheit eingebracht werden können (Sehr richtig!), so muß ich sagen: es ist durchaus unrecht, wenn man einen Vorwurf daraus machen will, daß wir überhaupt für Privatbahnen eingetreten sind. Wir haben das nie gern getan, und eine Staatsbahn wäre uns auch am Kaiserstuhl lieber gewesen. Deshalb sage ich, daß, wenn uns aus unserer Haltung zu der Privatbahnfrage ein Vorwurf gemacht werden will, dann es auch die Gerechtigkeit erheischt, daß man sich die Sachlage näher ansieht!

Nun hat der Herr Abg. Eichhorn ganz besonders auch darauf abgehoben, daß die Konzession an die einzelnen Privatbahngesellschaften das Rückkaufrecht auf 25 Jahre festsetzt, und er hat der Großh. Regierung darüber Vorhalt gemacht. Ich zweifle, ob ohne eine derartige Bestimmung überhaupt eine Privatbahngesellschaft sich gefunden hätte oder finden würde, die ein derartiges Risiko übernimmt. 25 Jahre, das gebe ich zu, sind ja eine lange Zeit, aber im Leben eines Volkes bedeutet das doch keinen so langen Zeitabschnitt; bei uns z. B. sind jetzt schon bald 11 Jahre vorüber, und es wird nicht noch 14 Jahre dauern, bis die Frage aufgeworfen wird, ob man nicht die Kaiserstuhlbahn ankaufen und dem Staatsbahnnetz einverleiben soll. Ich meine, die Art und Weise, wie sich die Anschauungen über das Privatbahnsystem geändert haben, liegt nicht in dem Vorgehen einzelner Personen, sondern in der Natur der Sache selbst. Die wirtschaftliche Hebung des Landes erheischt eben ein Fortschreiten auch auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens.

Was nun schließlich die Anwendung der Wasserkräfte für den Bahnbetrieb betrifft, so will ich mich bei der vorgerückten Zeit kurz fassen. Ich will nur darauf hinweisen, daß der Herr Minister schon in der Kommission betont hat, daß gerade die Verwendung der Wasserkräfte des Landes für die Errichtung von weiteren Bahnen eine Bedeutung erlangen könne, und ist dies auch im Berichte niedergelegt. Der Herr Kollege Hergt hat allerdings gemeint, daß das kein Grund sein sollte, in der Errichtung von Nebenbahnen einzuhalten und abzuwarten, bis diese Probleme gelöst seien. Dieser Anschauung kann ich mich nur anschließen; ich möchte glauben, daß es eine ernste Aufgabe der Großh. Regierung sein muß, diese wichtige Frage eingehend zu behandeln, daß man aber trotzdem inzwischen mit dem bisherigen Bahnsystem fortfahren möge, damit auch weitere Landesteile zu ihren Bahnen und damit zu ihrem Recht kommen.

Ich möchte nun übergehen zu den Spezialwünschen, die im Lauf der Generaldebatte vorgebracht worden sind. Zunächst wende ich mich zum Herrn Abgeordneten Fehrenbach, der die Fortsetzung der Elztalbahn angeregt hat. Er wurde darin von den Herren Obkircher und Rebmann unterstützt. Auch ich möchte diesem Wunsche beitreten. Als Vertreter des Bezirks Emmendingen habe ich natürlich auch das größte Interesse an dem Ausbau dieser Linie, denn das würde eine wesentliche Verbesserung des Verkehrs für das ganze Oberland bedeuten, wenn wir durch die Fortsetzung der Elztalbahn einen näheren Weg nach Stuttgart hätten. Gerade der Kaiserstuhl und der ganze Breisgau mit ihrem Wein- und Obstbau würden einen außerordentlichen Vorteil davon haben. Ich gebe gerne zu, daß militärische Interessen hierbei in Betracht kommen, aber die wirtschaftlichen Interessen, die Herr Kollege Fehrenbach hervorgehoben hat, sind dabei nicht zu übersehen, und ich glaube deshalb, daß es wünschenswert wäre, wenn die Großh. Regierung der Anregung der Handelskammer Freiburg Rechnung tragen würde. Es wäre zu empfehlen, daß die Großh. Regierung sich mit der Militärbehörde ins Benehmen setzte, denn es

wird notwendig sein, daß alle Faktoren zum Gelingen des Werkes mitwirken.

Die Herren Kollegen Geppert und Hergt haben u. a. sich der Neuchâtelbahn angenommen und für den Ankauf der alten Neuchâtelbahn plaidiert, sowie für eine Fortsetzung derselben. Der Herr Minister hat in dieser Sache eine Erklärung abgegeben, die mich insofern befriedigt hat, als er zugesagt hat, daß er das Versprechen seines Herrn Vorgängers einlösen werde, und daß nach Ablauf des Vertrages im Jahre 1909 der Ankauf der alten Linie stattfinden soll; demnach wird im nächsten Budget eine entsprechende Anforderung eingestellt werden müssen. Was die Fortsetzung der Bahn anlangt, so hat der Herr Minister erklärt, daß auch sie im Auge behalten werden soll. Ich meinerseits möchte den Wunsch des Herrn Abg. Geppert unterstützen, und glaube, man sollte schon dem nächsten Landtag eine Vorlage nach der Richtung bringen.

Was die Durchgangsbahn, die der Herr Abg. Hergt betont hat, betrifft, so halte ich dafür, daß es allerdings wünschenswert ist, daß die Fortsetzung ins obere Tal so angelegt wird, daß man später weiter anschließen kann; so viel ich unterrichtet bin, ist auch die alte Linie darnach angelegt.

Der Herr Abg. Duffner wünscht insbesondere, daß die Stationsanlage Neustadt recht bald hergestellt wird. Dem Wunsche kann ich zustimmen.

Der Herr Abg. Meyr-Lahr hat verschiedene Wünsche. Zunächst hat er eine Haltestelle in Gremmelspach beantragt. Diese Frage ist auch auf früheren Landtagen schon behandelt worden; es war eine Petition eingelaufen und ich glaube, daß man die Sache nochmals prüfen sollte. Dann hat er zwei Wünsche für St. Georgen vorgetragen, der eine betrifft die Erweiterung der Güterhalle daselbst und der andere die elektrische Beleuchtung des Bahnhofs. Was den letzteren Punkt anbelangt, so habe ich im Bericht darauf hingewiesen, daß es Wunsch der Kommission ist, daß, wenn ein Elektrizitätswerk am Platze ist, tunlichst auch die Eisenbahnverwaltung ihre Verkehrseinrichtungen anschließen sollte. Das trifft auch auf St. Georgen zu, und wird die Großh. Regierung diesem Wunsche wohl entsprechen. Was die Güterhalle anbelangt, so ist es selbstverständlich, daß, wenn die Zunahme des Verkehrs solches notwendig macht, das Nötige veranlaßt wird.

Der Herr Abg. Armbruster hat 2 alte Beschwerden vorgetragen, einmal die Fortsetzung der Lokalzüge von Kiegel abwärts bis Orschweier bezw. Herbolzheim. Das ist eine Angelegenheit, die ich öfter in diesem hohen Hause angeregt habe, weil ich der Meinung bin, daß es für den Amtsbezirk Emmendingen wünschenswert ist, daß der nördliche Teil des Bezirkes mit den Lokalzügen rasch nach der Bezirksstadt kommen könne. Ich möchte den Wunsch deshalb unterstützen; die Gegenstände der Regierung sind ja bekannt, aber vielleicht kommt man doch noch den berechtigten Wünschen dieser großen Gemeinden entgegen. Was die elektrische Beleuchtung des Bahnhofs Herbolzheim anbelangt, so liegt die Angelegenheit hier wie bei St. Georgen. Ich hoffe auch, daß der Unternehmer entgegenkommen und daß es der Großh. Regierung möglich sein wird, diesem Wunsche zu entsprechen.

Der Herr Abg. Hilbert hat auch zwei Wünsche aus seinem Wahlbezirk vorgebracht, einmal Anbringung eines Fußgängersteiges an der Josephstraße in Donau-Echingen und dann Verbreiterung einer Brücke am Bahnhof Engen. Das sind zwei Wünsche, die

gewiß ihre Berechtigung haben, und ich möchte solche unterstützen und hoffe, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung hier das nötige ebenfalls veranlassen wird.

Der Herr Abg. Dr. Schofer hat verschiedene Wünsche aus seinem Wahlbezirke vorgebracht, insbesondere die baldige Erstellung der Bahn Harbheim—Tauberbischofsheim. Nun, die Strecke Wallbörn—Harbheim wird jetzt erstellt. Ob die Fortsetzung nach Tauberbischofsheim bald nachfolgen wird, weiß ich nicht, aber jedenfalls wird von seiten der Regierung eine eingehende Prüfung erfolgen.

Der Herr Abg. Wittemann hat zunächst die Angelegenheit der Bahn Kappel—Bonnndorf besprochen und ist dafür eingetreten, daß die Bahn möglichst früh eröffnet werde. Ich habe im Bericht schon darauf hingewiesen, daß auch die Kommission den Wunsch hat, daß die Bahn früher eröffnet werden möge, als am 1. Oktober 1907. Ich möchte aber den Wunsch des Herrn Abg. Wittemann noch kräftig unterstützen. Die Herren von Lenzkirch haben mir diesen Wunsch auch vorgetragen und ich hoffe, daß es der Großh. Regierung möglich sein wird, einen früheren Eröffnungstermin herbeizuführen. Nun hat der Herr Abg. Wittemann allerdings gemeint, ich sei ein schlechter Prophet gewesen, weil ich seinerzeit den Ausspruch getan habe, daß bis zu diesem Landtage die Bahn fertig sein würde. Ich habe damals allerdings diese Meinung gehabt (Abg. von Menzingen: Man weiß auch nicht, wie lange der jetzige Landtag dauert). Ja, wenn es allerdings so fort geht, so können wir vielleicht die Eröffnung dieser Bahn noch auf diesem Landtag erleben. Immerhin will ich nochmals hervorheben, daß man alles aufbieten sollte, die Gemeinden, die so lange gewartet haben, die Bahn möglichst bald erhalten.

Dann ist der Herr Abg. Wittemann für den Anschluß der Stadt Stühlingen an die elektrische Bahn von Schaffhausen nach Schleithelm eingetreten. Von der Regierungsbank aus ist uns die Auskunft erteilt worden, daß dagegen an und für sich nichts einzuwenden sei; nur die Bewilligung eines Staatszuschusses für diese Vorortsbahn von Schaffhausen wurde abgelehnt. Es scheint auch keine große Summe in Frage zu sein.

Dann hat Herr Kollege Wittemann die Frage einer Fortsetzung der Bahn von Bonnndorf über Stühlingen nach Schaffhausen angeregt. Das ist ein altes Projekt, es ist die Richtung der alten Poststraße von Freiburg nach Schaffhausen, die seinerzeit sehr viel frequentiert worden ist. Ob und wann die Bahn kommen wird, weiß ich nicht. Ich kann als Berichterstatter dazu weiter nichts sagen, und nur persönlich aussprechen, daß es erfreulich wäre, wenn es gelingen sollte, auch diese Bahn zu bauen.

Dann hat Herr Wittemann noch ein anderes Projekt ausgegraben, nämlich die Bahn Waldshut-Jetteken, die Klettgaubahn. Ich sage ausgegraben, denn wir haben von ihm gehört, daß vor 4 Jahren ganz am Schlusse des Landtags eine Petition eingelaufen war, die nicht mehr verhandelt werden konnte. Jetzt sind wir auch wieder am Schlusse des Landtags, und ich meine, die Petenten hätten Zeit genug gehabt, die Petition schon dem nächsten Landtag wieder einzureichen, dann wäre sie verhandelt worden. Ich kann den Gemeinderäten nur empfehlen, dafür zu sorgen, daß das nächste Mal die Petition rechtzeitig eingebracht wird.

Der Herr Abg. Hennig hat auch zwei Wünsche vorgebracht, einmal die Bahn Wolfach—Rippoldsau durch das Schappachthal. Es ist begreiflich, daß die Bewohner jener Gegend und speziell die dortigen Wabebefitzer den Wunsch haben, daß dorthin eine Bahn

erstellt wird. Ob das geschehen kann, weiß ich freilich nicht. Was die andere Angelegenheit, die Straßenüberführung bei Steinaich betrifft, so möchte ich hervorheben, daß dieselbe die Kommission ebenfalls beschäftigt hat. Es muß zugegeben werden, daß es bedauerlich erscheint, daß man so vorgehen muß. Wir haben mit der Großh. Regierung die Sache eingehend verhandelt, aber wir sind schließlich aus den Darlegungen der Großh. Regierung zu der Ueberzeugung gekommen, daß eben ein anderer Weg viel zu teuer wäre. Der Herr Abg. Hergt hat es uns in der Kommission als Sachverständiger gezeigt, daß eine andere Lösung dann möglich wäre, wenn eine große Strecke der Linie anders gelegt würde, allein das würde viel mehr kosten; ob wir dafür die Verantwortung übernehmen können, ist mir fraglich. Der Herr Abg. Hennig hat den Wunsch ausgesprochen, die Sache möchte wegen einer allseitigen Untersuchung noch einmal geprüft werden, ehe man zur Ausführung schreitet. Ich glaube, wir können die Position ganz gut genehmigen, und immerhin noch den Wunsch aussprechen, daß nach der Richtung auch eine Prüfung eintritt.

Der Herr Abgeordnete Müller hat ebenfalls einige Wünsche vorgetragen, die aber von der Regierungsbank schon beantwortet sind.

Der Herr Kollege Bauschbach hat dann gewünscht, daß die Güterhalle in Mosbach verlegt werde. Auch hier hat die Großh. Regierung schon das nötige mitgeteilt. Bezüglich der Bahn Schefflenz-Billigheim habe ich schon bei dem Rechnungsnachweis darauf hingewiesen, daß die bewilligte Position für diese Nebenbahn versallen könnte, wenn nicht rechtzeitig ein Unternehmer gefunden wird, was sehr bedauerlich wäre. Wir haben aber von der Großh. Regierung gehört, daß 3. St. Unterhandlungen mit einem Unternehmer stattfinden, und ich möchte meinerseits den Wunsch aussprechen, daß diese Verhandlungen dazu führen möchten, daß diese Bahn, die wir genehmigt haben, auch tatsächlich gebaut wird.

Der Herr Kollege Breitner hat auch verschiedene Wünsche aus seinem Wahlkreise vorgebracht. Er hat zunächst für eine Bahn Philippsburg—Oberhausen nach Kirrlach und eventl. eine Fortsetzung bis Lindenheim plaidiert, dann wieder für eine Bahn von Bruchsal nach Hambrücken. Das sind Wünsche, die gewiß beachtenswert sind. Wie weit sie zunächst zu erledigen sind, ob sie in dem großen Rahmen, innerhalb dessen sich die Eisenbahnwünsche bewegen, bald zur Erledigung kommen können, kann ich als Berichterstatter nicht beurteilen. Jedenfalls wünsche auch ich, daß alle diese Projekte eingehend geprüft werden.

Auch der Herr Kollege Jhrig hat für zwei Projekte gesprochen: Einmal für eine Linie Hambrücken—Bruchsal, das wäre also eine Ergänzung und Fortsetzung der Linie, für die der Herr Abg. Breitner eingetreten ist, dann für eine Bahn ab Eberbach auf den Winterhauch. Diese Angelegenheit kennen wir vom früheren Landtag; wir haben sie damals eingehend besprochen. Wir haben allerdings dabei gehört, daß die Kosten groß und der direkte Vorteil vielleicht geringer sein dürfte. Allein wenn man die Sache vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, kommt man vielleicht doch später dem Wunsche des Herrn Kollegen Jhrig entgegen.

Schließlich hat der Herr Kollege Eichhorn zwei Bahnverbindungen angeregt. Er sprach zunächst von einer Verbindungsbahn von Bretten direkt nach Pforzheim. Das ist eine Sache, die Aussicht haben kann, sie entspricht einem Wunsch, den die Arbeiterschaft jener Gegend schon lange hegt.

Dann hat er für Verbindungen von Pforzheim nach dem württembergischen Mittelland gesprochen und drei Varianten erwähnt. Ich kann das, was er in dieser Beziehung vorgetragen hat, als Berichterstatter nicht beurteilen. Es wird das Beste sein, wenn dafür Petitionen einlaufen, damit die Großh. Regierung die Sache prüft.

Ich bin damit mit meinen Betrachtungen am Ende; (Bravo!), ich kann nur noch einmal wiederholen: Es soll mich freuen, wenn die Wünsche der Herren Kollegen möglichst in Erfüllung gehen. (Beifall).

Hierauf wird abgestimmt über die Resolution der Budgetkommission. Dieselbe lautet:

„Mit Rücksicht auf die vielen seit Jahren und auch in der laufenden Session aus den verschiedenen Landesteilen an die Landstände eingereichten, von der Zweiten Kammer der Großh. Regierung zur Berücksichtigung überwiesenen Petitionen auf Herstellung von weiteren Bahnverbindungen (Staatsbahnen und durch Staatszuschüsse unterstützte Privatbahnen) sollen in den nächsten fünf Budgetperioden für den Bau solcher Bahnen durchschnittlich fünf Millionen Mark in jeder Budgetperiode aufgewendet werden.“

Die Resolution wird einstimmig angenommen.

Ebenso wird der Antrag Sergt und Gen., der dahin lautet:

„Das Hohe Haus wolle die Großh. Regierung ersuchen, in eine Nachprüfung des Enteignungsgesetzes vom 26. Juni 1899 auf Grund der bis jetzt insbesondere bei der Eisenbahnverwaltung gewon-

nenen Erfahrungen alsbald einzutreten und dem nächsten Landtag eine Novelle zu diesem Gesetz vorzulegen“

einstimmig angenommen.

Hierauf wird abgebrochen.

Der Präsident teilt mit, daß die Kommission für den Gesetzesvorschlag, betreffend die teilweise Aufhebung des Gesetzes vom 19. Februar 1874, angezeigt habe, daß sie sich konstituiert und daß sie zum Vorsitzenden den Abg. Müller, zum Berichterstatter den Abg. Büchner gewählt habe.

Eine von dem Abg. Fehrenbach übergebene Petition der städtischen Waldhüterin Freiburg i. B. um Ermöglichung der Aufnahme derselben in die städtische Dienst- und Gehaltsordnung wird der Petitionskommission überwiesen.

Schluß der Sitzung kurz nach halb 1 Uhr.

\* Karlsruhe, 28. Juni. 112. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Samstag den 30. Juni 1906, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

Fortsetzung der Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues für die Jahre 1906 und 1907 (Spezialdiskussion) samt einschlägigen Petitionen (Seite 18 ff., 58 ff., 61 ff., 73 ff., 77 ff., 80 ff., 82 ff., 84 ff., 88 ff., 110 ff. des Kommissionsberichts) — Druckfache Nr. 15. — Berichterstatter: Abg. Pfefferle.



Un  
Seine  
von  
von

1. A  
2. B  
Budget  
terricht  
gabtit  
richter

Am  
nister  
herr v  
Dr. v o  
B ö h n

Der  
Sigung

Neue

Zunö  
Präl  
budgets  
fung  
der St  
tät von  
Regieru  
und ich  
Bemerfr  
den Blä  
Berufun  
auch me  
it, der  
ten um  
hat dan