

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908

176 (3.6.1908) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 82. öffentliche
Sitzung

Beilage zur Karlsruher Zeitung N 176.

Mittwoch, 3. Juni 1908.

Badischer Landtag.

==== Zweite Kammer. ====

82. öffentliche Sitzung

am Montag den 1. Juni 1908.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten und zwar:

- der Eisenbahnbetriebsverwaltung,
- der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
- über den Anteil Badens am Reinertrag der Rhein-Neckar-Eisenbahn für die Jahre 1908 und 1909

samt Petition der Wärter im Rangierbahnhof Mannheim wegen Bewilligung von Diäten (Bericht Seite 17/23) — Drucksache Nr. 15 —

und damit in Verbindung

Beratung der Berichte derselben Kommission über

- die Petitionen
 - der süddeutschen Verkehrskommission des Verbands reisender Kaufleute Deutschlands in Betreff des Fahrplans und der Eisenbahnerreform,
 - der Stadtgemeinde Neustadt um Aufhebung des Ausnahmetarifs für die Zahnradstrecke auf der Hölentalbahn,
 - der an der Nebenbahn Rosbach-Mudau interessierten Gemeinden um Ermäßigung der Personen- und Gütertarife für diese Bahn, — Drucksache „Zu Nr. 15 I“ —,

- die Petitionen
 - der Landesverwaltung Baden des Verbandes süddeutscher Eisenbahner um Abänderung bzw. Umwandlung der Lohnordnungen in einer auf korporativer Grundlage aufgebauten Lohnstarif sowie um Verbesserung der Dienst- und Einkommensverhältnisse, außerdem um größere Fürsorge für die Invaliden und Hinterbliebenen,
 - des Badischen Eisenbahnerverbandes um Regelung der Lohn- und Dienstverhältnisse des im Tagelohn beschäftigten Personals der Groß- und Staatseisenbahnen und der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
 - der Invaliden der Bad. Staatseisenbahnen um Erhöhung ihrer Gnadenrenten,
 - der Bahnarbeiter des Bahnmeisterbezirks Wilferdingen sowie der Stationsarbeiter daselbst um Erhöhung ihrer Löhne — Drucksache „Zu Nr. 15 II“ —.

- a. den Antrag der Abgg. Muxer und Genossen, die Ruhezeit für die Eisenbahnbediensteten betr., (Drucksache Nr. 41),

- den Antrag der Abgg. Sed und Genossen, die tägliche Arbeitszeit der in Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und Beamten und die Anstellungs- und Befoldungsverhältnisse des Personals der Privatbahnen betr., (Drucksache Nr. 29),

- den Antrag der Abgg. Horst und Genossen, die gesetzliche Festlegung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Institution des Eisenbahnrats betr., (Drucksache Nr. 28) — Drucksache Nr. 28a — Berichtserfasser: Abg. Dr. W i l d e n s (Fortsetzung).

Am Regierungstisch: Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geh. Rat **F r e h r. v o n M a r s c h a l l**, Generaldirektor Geh. Rat **R o t h**, Ministerialdirektor **S c h u l z**, Betriebsdirektor **E u g l e r**, Baudirektor **W a s m e r**, die Oberregierungsräte **H e n n** und **H e r r m a n n**, Regierungsrat **B i t t e r i c h**.

Präsident **F r e h n b a c h** eröffnet um 4 Uhr 20 Min. die Sitzung.

Die eingelaufene Petition des Gemeinderats **R i d e n b a c h** im Amtsbezirk Säckingen um Gewährung eines Staatsbeitrags zum Umbau des Rat- und Schulhauses (übergeben vom Abg. **V i r k e n m a y e r**) wird an die Petitionskommission verwiesen.

Weiter ist eingegangen ein Schreiben des Ministeriums des Innern mit 73 Abdrücken der Nummer 19 des Gesetzes- und Verordnungsblattes vom 30. v. M., enthaltend die landesherrliche Verordnung, den Wasserwirtschaftsrat betreffend, zur Verteilung an die Mitglieder der Kammer.

Vor Eintritt in die Tagesordnung ergreift das Wort Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten **F r e i h e r r v o n M a r s c h a l l**: Im Allerhöchsten Auftrage Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs habe ich die Ehre, dem Landtage, und zwar zunächst diesem Hohen Hause, zwei Gesetzentwürfe vorzulegen:

1. Einen Gesetzentwurf, betreffend die Verlegung der badisch-schweizerischen Landesgrenze bei **L e o p o l d s h ö h e**. Mit diesem Gesetzentwurf wird einem in diesem Hause zum Ausdruck gelangten Wunsche entsprochen.

2. Einen Gesetzentwurf über die Befreiung der **L a h r e r S t r a ß e n b a h n** von der Vermögenssteuer und den sich daran knüpfenden Gemeindefinanzumlagen. Die fortwährend ungünstige Lage dieses Unternehmens rechtfertigt diese Befreiung, um welche die Gesellschaft neuerdings nachgesucht hat, umso mehr, als die übrigen im Großherzogtum befindlichen Privatnebenbahnen, denen ein Staatszuschuß zu den Baukosten bewilligt worden ist, von der Entrichtung der vermögenssteuerlichen Gefälle sowie der damit im Zusammenhang stehenden Gemeindefinanzumlage befreit sind.

Ich übergebe diese beiden Gesetzentwürfe und das Allerhöchste Kommissorium dem Herrn Präsidenten.

Sodann erklärt sich das Haus damit einverstanden, daß in die Versicherungskommission anstelle des Abg. Wittum (natl.) der Abg. Ries (natl.) eintritt.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Hierzu liegt folgender Antrag der Abgg. Fröh auf (freif.), Kolb (Soz.), Bogel (Dem.) und Gen. vor:

„Hohe Zweite Kammer wolle beschließen:

In Erwägung, daß die Tarifreform des Jahres 1907 einen sofortigen jährlichen Ausfall von etwa einer Million Mark verursacht hat; in Erwägung, daß die mit der Tarifreform erstrebte Tarifeinheit der deutschen Bahnen nicht erreicht ist, zur Erreichung dieses Zieles vielmehr eine weitere Verschlechterung und Verteuerung des Betriebes durch Einstellung der 4. Klasse unter gleichzeitiger weiterer Verteuerung der 3. Klasse als notwendige Voraussetzung bezeichnet wird, ersucht die Zweite Kammer die Großh. Regierung, die anlässlich der Tarifreform abgeschlossenen Verträge zu kündigen und den Zweifelpennigtarif für die 3. Klasse aller Züge ohne Schnellzugszuschlag einzuführen.“

Es erhalten das Wort

Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geh. Rat **Roth**: Ich möchte auf einzelne Wünsche und Beschwerden, die in den beiden letzten Sitzungen vorgebracht worden sind, Erklärungen abgeben. Allerdings ist es nicht möglich, schon während der Budgetberatung auf alle einzelnen Punkte einzugehen, schon deshalb nicht, weil die Zeit zwischen zwei Sitzungen sehr kurz ist und wir deshalb nicht in der Lage sind, in allen Fällen das Akten- oder Fahrplanmaterial durchzusehen oder noch weitere Erhebungen anzustellen. Dies gilt insbesondere von Beschwerden und Wünschen, die sich auf örtliche Verhältnisse beziehen, dann aber auch von den Fahrplanwünschen. Indessen bitte ich die geehrten Herren, die Wünsche, auf die nicht sofort geantwortet werden kann, vorgebracht haben, versichert zu sein, daß wir, sobald die Möglichkeit vorliegt, ihre Anregungen gewissenhaft prüfen werden und daß das Nötige vorgekehrt wird, sofern die Anregung begründet erachtet ist und wir Abhilfe für möglich halten.

Der Herr Abg. **Muser** hat eine Anregung wegen der Dienstzeit der weiblichen Beamten gegeben. Gerade hier möchte ich eine besonders freundliche Prüfung zusage, denn es liegt der Generaldirektion sehr daran, daß den Beamtinnen jede mit den dienstlichen Bedürfnissen vereinbare Rücksicht getragen wird.

Der Herr Abg. **Kolb** hat erwähnt, daß die badische Eisenbahnverwaltung früher zweiflügelige Mastsignale gehabt, sie dann abgeschafft, schließlich aber aus übertriebener Rücksicht für Preußen wieder eingeführt habe. Er führte das als einen Beweis an, wie Hunderttausende durch unsere Techniker unnötig ausgegeben würden. Ich möchte dazu zunächst bemerken, daß das zweiflügelige Mastsignal, das ein abzweigendes Gleis kennzeichnen soll, durch die neue vom Bundesrat gemäß Art. 42 und 43 der Reichsverfassung erlassene Eisenbahnsignalordnung vom 24. Juni 1907 vorgeschrieben ist. Die badische Verwaltung könnte also, auch wenn sie nicht mit dem zweiflügeligen Mastsignal einverstanden wäre, sich nicht weigern, dieses Signal ihrerseits einzuführen. Es ist ja richtig, daß Baden seinerzeit die zweiflügeligen Mastsignale hatte, sie sind aber vor mehr als 20 Jahren wieder abgeschafft worden, und zwar deshalb, weil man im Kreise der übrigen süddeutschen Bahnen von dieser Einrichtung nichts wissen wollte und weil unserer Ver-

waltung die Einheit in dem Signalwesen in einem so großen Gebiet, wie es Süddeutschland darstellt, so überaus wertvoll zu sein schien, daß sie ihren Wunsch, das Signal beizubehalten, unterdrückt hat. In neuerer Zeit hat sich aber eine Wandlung in den Anschauungen vollzogen, man hat immer mehr den Wert des zweiflügeligen Mastsignals schätzen gelernt. Sobald die Gelegenheit geboten war, stellte **Baden** bei der Beratung der neuen Signalordnung selbst den Antrag, dieses Signal mit bindender Kraft für alle deutschen Verwaltungen einzuführen. Zu unserer großen Befriedigung ist es gelungen, diesem Antrag allseitige Anerkennung zu verschaffen. Auch Bayern, das vermöge seines Reservatrechts in Eisenbahndingen an die Signalordnung nicht gebunden ist, hat sich dazu entschlossen. Man kann also von unüberlegten Schritten weder vor 20 Jahren noch auch heute sprechen; ich muß nochmals betonen, das Verhalten der badischen Staatsbahnen war immer von dem Gedanken geleitet, daß die Einheitlichkeit des Signalwesens eine der allerwichtigsten Forderungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist und daß die Erzielung dieser Einheit auch eines Opfers wert ist.

Die Zahl der Streckenreferenten bei der Generaldirektion beträgt nicht, wie der Herr Abg. **Kolb** anscheinend in Mißverständnis einer Mitteilung, die ich in der Budgetkommission gemacht hatte, annimmt, 36. Diese Zahl stimmt für alle Referenten der Generaldirektion zusammen, die Abteilungsvorstände und den Generaldirektor eingeschlossen. Unter diesen 36 Beamten befinden sich 4 betriebstechnische, 4 administrative und 3 bahnbauteknische Streckenreferenten. Diese Herren haben allgemeine Geschäfte für das ganze Bahnnetz zu besorgen und daneben eine Reihe von Einzelgeschäften für einen bestimmten örtlich abgegrenzten Bezirk zu erledigen. Die Absicht, die unsere Verwaltung dabei gezeit hat, diese Einrichtung auf 1. Januar d. J. durchzuführen, ist, dadurch eine größere Vertrautheit mit den örtlichen Verhältnissen zu erzielen und durch unmittelbare Hilflung mit dem Aufendienst die Verminderung des Schriftverkehrs, die Beschleunigung der Geschäfte zu ermöglichen. Zu diesem Zwecke haben die Streckenreferenten den ihnen zugewiesenen Bezirk möglichst häufig zu besuchen, dort die Geschäfte, die gerade vorliegen, zu besorgen und gleichzeitig allgemein Nachschau nach der Dienstbejorgung zu halten; sie sollen Anregungen geben und empfangen. Die Einrichtung ist für unseren Bahnunterhaltungsdienst schon sehr alt. Sie ist nunmehr auf den Betriebs- und den Verkehrsdienst ausgedehnt worden. Anderwärts hat sie sich recht gut bewährt, und es ist zu hoffen, daß sie auch in unserem betriebs- und bahnbauteknischen Dienste gute Früchte zeitigen wird.

Die Mitteilung des Herrn Abg. **Kolb** über den „schwarzen Mann“, der sich in der Generaldirektion herumtreiben soll (Geiterkeit), hat uns sehr überrascht. Wir hatten gar keine Ahnung, daß ein so gefährlicher Mann in unserer ständigen Umgebung weile, und daß er auf unsere Entschlüsse in Personalangelegenheiten auch einen Einfluß haben könnte. Wir konnten uns am Anfang gar nicht denken, wer denn überhaupt gemeint war; denn wir kümmern uns nicht um die Konfession und die parteipolitische Ueberzeugung unserer Beamten. (Abg. **Fröh auf**: Na, na! Abg. **Süßkind**: Bloß bei Schaufele! — Geiterkeit bei den Sozialdemokraten.) Nachdem nun mit Bestimmtheit auf einen Beamten hingedeutet worden war, hat man diesem Herrn Gelegenheit gegeben, sich darüber auszusprechen. Er bestreitet mit Entschiedenheit, irgendwelchen Mißbrauch seiner amtlichen Befugnisse für die Zwecke einer politischen Partei getrieben zu haben. Ich verkehre mit diesem Herrn häufig und schätze ihn hoch. Nach meiner persön-

lichen Kenntnis trete ich entschieden dafür ein, daß ich in die Wahrheit seiner Angaben nicht den geringsten Zweifel setze. Außerdem hätte dieser Herr gar keine Gelegenheit, einen solchen unstatthafter Einfluß geltend zu machen, denn nach dem Geschäftsaussteiler ist er gar nicht mit Anstellungs- und Beförderungsverhältnissen befaßt. Die Personalfragen werden nicht von Bureaubeamten entschieden, sondern von den Personalreferenten, unter der Mitwirkung der Abteilungsvorstände und des Generaldirektors. Wir alle halten uns für Manns genug, um unsere Pflicht unbeirrt durch fremde Einflüsse zu tun.

Es ist freilich von dem Herrn Abg. Kolb ein Fall aufgeführt worden, wo dieser Einfluß sich geltend gemacht haben soll. Es handelt sich dabei um einen Mann, der jetzt 43 Jahre alt ist und seit dem Jahre 1893, also seit 15 Jahren, bei der Eisenbahnverwaltung als Schreibgehilfe verweilt, nachdem er ähnliche Stellungen in anderen Zweigen der Staatsverwaltung zur Zufriedenheit bekleidet hatte. Dieser Mann schreibt eine gute Handschrift und hat die ihm übertragene bescheidene Stellung bisher mit Pflichttreue ausgefüllt. Im April laufenden Jahres wurde ihm deshalb auf Antrag seiner vorgelegten Behörde die Beamten-eigenschaft verliehen. Eine Einwirkung auf seine Gehaltsverhältnisse in Gestalt einer Erhöhung hat diese Verleihung zunächst nicht gehabt. Wenn man einen 43jährigen Mann in das Beamtenverhältnis überführt, so kann man doch nicht wohl von einer Bevorzugung sprechen, und ich kann Sie versichern, daß von einem unstatthafter Einfluß auf die Generaldirektion keine Rede war.

Der Herr Abg. Kolb hat ferner bemängelt, daß dem Vorstande der Arbeiterpensionskasse eine Dienstwohnung in dem dieser Kasse gehörigen Gebäude eingeräumt worden sei, während früher die Räume, die er jetzt inne hat, an die Generaldirektion zu Bureauzwecken vermietet worden waren. Die Sache verhält sich so: Es war seinerzeit ein geeignetes Haus überaus schnell feil geworden. Mittel hatte damals die Eisenbahnverwaltung nicht, um das Haus zu erwerben. Dagegen hatte die Arbeiterpensionskasse den Wunsch, ein eigenes Gebäude zu errichten oder zu erwerben, weshalb sie mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde das Haus erworben hat. Schon damals hatten die gewählten Mitglieder der Arbeiterpensionskasse den Wunsch ausgesprochen, es möge dem Vorsitzenden des Vorstandes dieser Kasse — es war der Vorgänger des derzeitigen Vorsitzenden — eine Dienstwohnung in diesem Hause eingeräumt werden. Man hat damals der Kasse empfohlen, sie möge zunächst davon absehen. Wir hatten dringenden Bedarf an weiterem Raum und waren deshalb angenehm berührt, ein Stockwerk von der Pensionskasse mieten zu können. Nun hat sich im Laufe der Jahre eine Aenderung vollzogen, so daß es möglich war, die Bureaus, die bisher in diesem Stockwerk waren, anderswo unterzubringen. Bei diesem Anlaß haben wiederum die gewählten Mitglieder der Arbeiterpensionskasse, also die Vertreter der Arbeiterschaft in dem Vorstande, dringend gewünscht, es möchte dem Vorstande die Wohnung eingeräumt werden. Diesem wiederholt geäußerten Wunsche hat sich die Eisenbahnverwaltung nicht entgegengesetzt: sie hat dem Antrage nachgegeben. Es hat also auch hier kein politischer Einfluß vorgelegen, sondern man hat lediglich dem begründeten Wunsche der gewählten Vertreter der Arbeiterschaft, also dem Antrage eines Selbstverwaltungskörpers, stattgegeben.

Der Herr Abg. Kolb hat ferner das Schreiben der Generaldirektion an die Vorstände der beiden großen Arbeiterverbände beanstandet, worin die Vorstände gewarnt wurden, in ihren Blättern beleidigende und ge-

hässliche Artikel gegen einzelne Beamte und Arbeiter und gegen die Verwaltung erscheinen zu lassen. Ich würde der Auffassung des Herrn Abg. Kolb, daß diese Warnung zum mindesten unnötig gewesen sei, wohl auch meinerseits beitreten, wenn es sich dabei um Blätter handeln würde, die der Eisenbahnverwaltung fernstehen. Gegen Auslassungen in solchen uns fernstehenden Blättern, mögen sie nun Blätter von Interessentengruppen sein oder der politischen Tagespresse angehören, sind wir unempfindlich. Hier aber handelt es sich um Blätter, die sich selbst als Organe der Verbände bezeichnen, mit denen wir in Verkehr bleiben sollen. Da sind wir der Meinung, daß es doch nicht wohl angeht, daß die Verbände zwar lebhaftere Beziehungen zur Eisenbahnverwaltung unterhalten wollen, daß sie in wichtigeren Fragen gehört sein wollen, daß sie einen gewissen Einfluß auf unsere Entschlüsse ausüben, auch gewisse Annehmlichkeiten von uns genießen wollen, daß dann aber in den, wenn ich so sagen darf, „amtlichen“ Organen dieser Verbände Artikel erscheinen, die sich gegen einzelne Personen und gegen die ganze Verwaltung in gehässiger und in beleidigender Weise richten. Der Badische Eisenbahnerverband hat das wohl auch eingesehen und in einer mündlichen Aussprache, die wir mit dem Vorstand hatten, zugesagt, er werde dafür sorgen, daß die Redaktion in Zukunft Einwendungen beleidigender Form zurückweist.

Weiter ist zur Sprache gekommen, daß die Eisenbahnverwaltung den Beamten dieser großen Verbände kein unmittelbares persönliches Gehör mehr geben will. Ich hatte schon in der Kommission dargelegt, daß wir großen Wert darauf legen, mit unseren Arbeitern in persönlicher Führung zu bleiben. Ich bin übrigens zu der Erklärung ermächtigt, daß auch in Zukunft diese Beamte der Verbände, die Sekretäre, in geeigneten Fällen auch persönlichen Zutritt erhalten und gehört werden sollen (Beifall bei den Sozialdemokraten und Demokraten).

Ueber die Mittagspause in der neuen Betriebswerkstätte bei Durlach wurde Klage geführt. Vorausichtlich wird diese Mittagspause von den Arbeitern künftig besser ausgenützt werden können; denn es wird zurzeit geprüft, ob Einrichtungen getroffen werden können, daß die Arbeiter in der unmittelbaren Nähe der Werkstätte aus den Personalzügen, die wir vom Hauptbahnhof Karlsruhe führen, aussteigen und bei der Heimkehr wieder in diese Personalzüge einsteigen können, ohne daß zuvor die umständliche und zeitraubende Fahrt durch den Bahnhof Durlach gemacht werden muß.

Bei diesem Anlaß möchte ich auch beifügen, daß die Befürchtung, die hier geäußert wurde, die Verwaltung könnte etwa die Arbeitslöhne in der neuen Werkstätte aus Anlaß von deren Verlegung von Karlsruhe nach Durlach auf die Durlacher Sätze ermäßigen, unbegründet ist, denn Durlach steht in der gleichen Lohnklasse wie Karlsruhe. Es ist also für den Lohn ohne Bedeutung, ob der Arbeiter in Durlach oder ob er in Karlsruhe arbeitet.

Die Bezahlung der Bahnunterhaltungsarbeiter findet, wie auch die der übrigen Arbeiter der Betriebslohnordnung, in der Regel monatlich statt; es ist aber zugelassen, daß eine vierzehntägige Lohnzahlung eintritt, wenn die Mehrzahl der Arbeiter eines Bahnmeisterbezirkes es wünscht. Die Angabe des Herrn Abg. Kolb, der Bahnmeister in Graben habe eine Eingabe der Arbeiter an die Generaldirektion nicht weiter befördert, wird näher geprüft werden. Ohne dem Ergebnis der Untersuchung, die wir hier zu führen haben, vorzugreifen, möchte ich aber erklären, daß es Pflicht eines jeden Beamten ist, Eingaben an die höhere Be-

hörde, auch wenn er nicht damit einverstanden ist, vorzulegen; die höhere Behörde muß unter allen Umständen Kenntnis davon haben, was an Wünschen oder Beschwerden an sie gebracht werden soll. Daß der Bahnmeister in Graben die Unterzeichner einer weiteren Eingabe mit je einer Mark gestraft haben soll, kann mindestens in dieser Form nicht richtig sein; denn der Bahnmeister hat kein Strafrecht, das steht ausschließlich der Bahnbauinspektion zu.

Da doch einmal die Frage der Lohnzahlung hier angeschnitten ist, möchte ich mitteilen, daß die Eisenbahnverwaltung sich entschlossen hat, dem in der Sitzung der vereinigten Arbeiterausschüsse des Werkstättenendienstes in Durlach geäußerten Wünsche, für die Arbeiter des Werkstättenendienstes allgemein eine wöchentliche Lohnzahlung einzuführen, in der Weise zu entsprechen, daß nach wie vor zum Schluß des Monats über das Lohn Guthaben abgerechnet wird, daß aber in den vorgehenden drei Wochen Abschlagszahlungen auf den Verdienst geleistet werden.

Ich muß es als unrichtig bezeichnen, daß dauernd Unterstützungsbedürftige jedes Jahr eine neue Eingabe machen müssen, um Unterstützung zu erlangen. Wenn wir eine dauernde Unterstützungsbedürftigkeit anerkannt haben, dann werden ständige Unterstützungen gewährt, die also ohne weiteres jährlich, jährlich ausbezahlt werden. Zurzeit prüft die Verwaltung von sich aus, ohne daß es dazu einer Bitte der Unterstützten bedarf, ob die ständigen Unterstützungen noch mit den dermaligen persönlichen Verhältnissen und mit der allgemeinen Teuerung im Einklang stehen; soweit die Frage verneint werden muß, werden die Unterstützungen verwaltungsseitig erhöht werden.

Der blinde Arbeiter, von dem der Herr Abg. Kolb sprach, bezieht außer der Invalidenrente seit dem 1. Januar 1906 eine ständige Unterstützung von 300 M. jährlich. Bei der von mir erwähnten allgemeinen Prüfung, ob unter den dermaligen Verhältnissen die ständigen Unterstützungen noch ausreichend sind, wird auch abgeprüft werden, ob auch dieser Betrag angemessen zu erhöhen ist.

Es wurde dann verlangt, daß den Arbeitern Wohnungsgeld zugebilligt werden sollte. Die Eisenbahnverwaltung hat schon wiederholt darauf aufmerksam gemacht, daß Wohnungsgeld tatsächlich und zwar dadurch gewährt wird, daß die Grundlöhne nach Ortsklassen abgestuft sind. Diese Abstufung hätte ja keinen Sinn, wenn man damit nicht berücksichtigen wollte, daß die Lebensführung an dem einen Orte teurer, an dem anderen Orte billiger ist. Deshalb ist es auch nicht möglich, daß man zu dem in den Löhnen enthaltenen Wohnungsgeld noch ein besonderes Wohnungsgeld dazu gewährt.

Weiter hat der Herr Abg. Kolb angeregt, daß den Arbeitern der Staatseisenbahnverwaltung, die an Privatbahnstrecken wohnen, ebenso wie auf der Staatsbahn Kreifahrt gewährt werden sollte. Gegen diesen Vorschlag haben wir erhebliche Bedenken. Eine Genseitigkeit zwischen den Privatbahnen und der Staatsbahn würde auf schwachen Füßen stehen. Denn in sehr viel zahlreicheren Fällen müßten selbstverständlich die Arbeiter der Staatsbahn die Klasse der Nebenbahnen, als die Arbeiter der Nebenbahnen die Klasse der Staatsbahn benutzen. Die Staatsbahnverwaltung müßte also an die Privatbahnen die Beförderungsgebühr aus ihrer eigenen Kasse bezahlen. Wir sind gerne bereit, unseren Arbeitern auf unseren eigenen Strecken Kreifahrt zu gewähren, weil dies ohne besondere, in die Erscheinung tretende Opfer geschehen kann. Dagegen können wir Zahlungen an die Privatbahnen nicht in Aussicht stellen.

Die Eisenbahnverwaltung übt ja gar keinen Einfluß darauf aus, wo der Arbeiter wohnt, und deshalb kann sie auch keine Folgerungen auf sich nehmen, wenn ein Mann, um an einem billigeren Orte zu leben, genötigt ist, Fahrtauslagen für Fahrten mit der Privatbahn zu machen.

Der Herr Abg. Birkenmayer hat sich beschwert, daß auf der Güterstation Kleinlaufenburg noch keine Einrichtungen für den allgemeinen Personenverkehr getroffen seien. Die Eisenbahnverwaltung konnte sich bis jetzt noch nicht überzeugen, daß hierfür ein erhebliches Bedürfnis vorliegt. An einer Personenhaltestelle bei der Güterstation sind von Kleinlaufenburg nur zwei Seidenfabriken und ein Sägewerk interessiert. Die meisten Arbeiter der Seidenfabriken sind Schweizer oder Italiener, die in Großlaufenburg wohnen und für die die Eisenbahnbeförderung nicht in Frage kommt. Für die Arbeiter aus der Richtung Waldshut ist die Benützung der Güterstation gestattet. Aus der Richtung von Säckingen her kommen keine Arbeiter. Die rein landwirtschaftlichen Orte Stadenshausen, Luttingen, Rogel, Oberwehl, Grunholz und Hochtal, die die Petition unterschrieben haben, können nur ein recht geringes Interesse an einer Haltestelle haben, denn sie können ohne nennenswerten Umweg je nach ihrer Reiserichtung die Stationen Kleinlaufenburg-Personenstation, Albert-Hausenstein oder Albrück benutzen. Wenn sich aber das Bedürfnis nach einer Personenabfertigung durch Ansiedlung weiterer Industrien oder durch Ausbau des Erweiterungsgebietes von Kleinlaufenburg ergeben sollte, dann werden wir auf die Sache zurückkommen. Jedenfalls wird man gut tun, zu warten, bis einmal übersehen werden kann, welche Einwirkung in dieser Hinsicht die Erbauung des großen Elektrizitätswerks in Laufenburg haben wird.

Weiterhin hat der Abg. Birkenmayer darüber Beschwerde geführt, daß statt der im Budget von 1906/07 veranschlagten Güterhalle für Niederschwörstadt nur ein Eisenbahnwagenkasten aufgestellt werden sollte. Dieser Beschwerde liegt folgender Tatbestand zugrunde. Wie schon wiederholt auch in diesem hohen Hause mitgeteilt wurde, tritt das Bedürfnis immer stärker hervor, die Strecke Basel-Konstanz mit einem zweiten Gleise zu versehen, und zwar beginnend von Basel her, wo der Verkehr am dichtesten ist. Wir hoffen, schon im nächsten Budget einen Teilbetrag für diese Herstellung anfordern zu können. Bei der Ausarbeitung der Pläne für das zweite Gleis hat sich nun ergeben, daß der für die Güterhalle in Aussicht genommene Platz für das zweite Gleis beansprucht werden muß. Das Gebäude müßte also nach ganz kurzer Dauer wieder abgebrochen werden, da voraussichtlich die ganze Stationsanlage in Niederschwörstadt wird geändert werden müssen. Man wird ein neues Aufnahmegebäude auf der anderen Bahnseite, auf der Nordseite (Ortsseite) errichten und eine Güterhalle daran anbauen müssen. Unter diesen Verhältnissen wäre es verfehlt gewesen, wenn man mit dem Bau einer Güterhalle, die doch nur wenige Jahre würde stehen bleiben können, hätte beginnen wollen. Man hat dies dem Gemeinderat in Niederschwörstadt im Oktober 1907 mitgeteilt, hat ihm aber dabei bemerkt, daß bis zur endgültigen Entscheidung über den Bau des zweiten Gleises ein oder nötigenfalls zwei Eisenbahnwagenkasten aufgestellt würden. Am 29. Dezember v. J. hat der Gemeinderat darauf bestanden, es müsse eine Güterhalle gebaut werden. Wir haben ihm am 11. Januar d. J. noch einmal erwidert, es ginge doch unter diesen Verhältnissen nicht wohl an, daß wir die Güterhalle jetzt schon bauten. Falls aber der Gemeinderat von unserem Anerbieten, die Wagenkasten aufzustellen, keinen Gebrauch machen wollte, so möge er es mitteilen, damit die einleitenden Arbeiten

die Auffüllungen und die Herstellung eines Zugangsweges wieder eingestelt werden könnten. Wir haben darauf keine Nachricht bekommen, obgleich der Gemeinderat am 19. Februar und am 8. April d. J. daran erinnert wurde. Es liegt also lediglich an dem Gemeinderat, ob er den Notbehelf annehmen will, bis eine endgültige Entscheidung über den Bau des zweiten Gleises und damit über die Verfügung über den Platz, auf welchem die Güterhalle seinerzeit hätte erbaut werden sollen, getroffen worden ist.

Den Ausführungen, die der Herr Abg. Birkenmayer über die von ihm gewünschten Aenderungen auf Station Rheinfelden gemacht hat, konnte ich nicht vollständig folgen, was wohl zum Teil davon herrührt, daß ich mit den örtlichen Verhältnissen nicht so gut vertraut bin wie der Herr Abg. Birkenmayer. Die Generaldirektion wird aber die Angelegenheit prüfen und die Vorlage hierüber an ihr vorgelegtes Ministerium erstatten, so daß der Herr Minister Gelegenheit hat, die von dem Herrn Abg. Birkenmayer angerufene Intervention eintreten zu lassen.

Die Darlegungen, die die Regierung der Budgetkommission über den Durchlauf badischer Personenzüge auf preussischen Strecken gegeben hat, die im gedruckten Bericht des Herrn Abg. Dr. Wildens auf den Seiten 84 und 85 enthalten sind, scheinen da und dort mißverstanden worden zu sein. Die badischen Züge, die von unserer Bahn auf die preussischen übergehen, stehen der preussischen Verwaltung nicht zur beliebigen Verfügung, sondern laufen in ganz bestimmten, vorher vereinbarten Kurven, also in ganz bestimmten Zügen zwischen unserer Ausgangsstation und der preussischen Endstation hin und her, ebenso wie die preussischen Züge in ganz bestimmten Zügen zwischen der preussischen Ausgangsstation und unserer Endstation hin und her laufen. Keine Verwaltung kann die Wagen außerhalb dieses Kurves, der so knapp als möglich gegreift ist, der so geordnet ist, daß die Wagen so rasch als möglich verfahren, verwenden.

Die Angelegenheit in Sachen des Rothauer Bieres dürfte wohl bei der Beratung des Domänenbudgets genügend erörtert worden sein. Die Eisenbahnverwaltung hat noch vor dieser Beratung bei den Bahnhofsverwaltungen angefragt, ob sie bereit wären, mit der Einführung des Rothauer Bieres einen Versuch zu machen. Dies geschah auf Wunsch der leitenden Finanzbehörde, und bei den Verhandlungen über das Domänenbudget in diesem hohen Hause ist das Verfahren der Eisenbahnverwaltung von den verschiedenen Rednern gebilligt worden. Ich glaube, mich also zu der Beschränkung des Herrn Abg. Franz hier nicht mehr weiter äußern zu sollen.

Schließlich möchte ich noch auf einen Punkt kommen, den der Herr Abg. Belzer angeregt hat, auf die Frage der Ablöser. Er hat gewünscht, die Verwaltung möge ihre Anordnung, wonach der Ablöserdienst nicht mehr bei allen Arbeitern des Bahnunterhaltungsdienstes reihenweise herumgehen, sondern an bestimmte Arbeiter für einen bestimmten Dienst übertragen werden soll, zurücknehmen. Das können wir nicht in Aussicht stellen. Die immer größer werdenden Schwierigkeiten des Betriebs, namentlich die immer dichtere Zugfolge und die Beschleunigung der Fahrgewindigkeit hat zu einer Reihe von Unfällen geführt, die in letzter Ursache dadurch veranlaßt worden sind, daß die häufig wechselnden Ablöser für Bahn- und Weichenwärter mit den besonderen Verhältnissen der Posten, auf denen sie standen, nicht genügend vertraut waren. Die Verwaltung sah sich deshalb genötigt, allgemein zu verfügen, daß nicht mehr abwechselungs-

weise von allen Arbeitern des Bahnunterhaltungsdienstes des Bezirks abgelöst wird sondern nur von einzelnen für den Ablöserdienst besonders tauglichen und für den einzelnen Posten besonders eingetübten Arbeitern. Tatsächlich handelt es sich also jetzt um doppelt besetzte Posten, wovon der eine Inhaber ein etatmäßiger Beamter, der andere ein Arbeiter und zwar immer derselbe ist, gerade so wie eine große Zahl von Doppelposten von zwei etatmäßigen Beamten und zwar auch immer von denselben besetzt werden. An dieser Anordnung müssen wir im Interesse der Betriebssicherheit festhalten, wenn wir auch nicht verkennen, daß einzelne Leute in ihrem Einkommen dadurch eine Einbuße erleiden. Aber die Sicherheit des Betriebs ist denn doch die allervornehmste Pflicht der Eisenbahnverwaltung, hinter der auch die persönlichen Interessen Einzelner zurücktreten müssen.

Ministerialdirektor Schulz: Der Herr Abg. Muser hat den Antrag auf gesetzliche Festlegung der Dienst- und Ruhezeiten in diesem hohen Hause wieder eingebracht, und es ist deren empfehlende Ueberweisung an die Großh. Regierung beantragt worden. Ich kann wohl davon absehen, auf diese Frage hier nochmals näher einzugehen, nachdem die Gründe, die dagegen geltend gemacht werden, in dem Bericht des Herrn Abg. Dr. Wildens und in den Ausführungen, die wir am ersten Verhandlungstage von verschiedenen Herren Abgeordneten gehört haben, in so erschöpfender und klarer Weise dargelegt worden sind, daß es wohl nur Wiederholungen sein könnten, was ich heute hier ausführen könnte.

Im Zusammenhang mit diesem Antrag hat aber der Herr Abg. Muser noch einige spezielle Punkte zur Sprache gebracht, über die ich heute Aufschluß geben möchte. Der Herr Abgeordnete Muser bemängelt, daß bei der Bemessung der Dienstzeiten des Lokomotivpersonals das Anheizen, das Delen der Lokomotive, die Inanspruchnahme beim Wegstellen der Lokomotiven usw. nicht eingerechnet werde, während es tatsächlich doch Dienst sei. Es ist bereits auf Seite 14 und 15 des Berichts des Herrn Abg. Dr. Wildens (Beilage Nr. 15 II) im Zusammenhang mit der Erörterung einer Petition dargelegt, daß diese Angabe unzutreffend ist. Es heißt dort: „Für die Instandhaltung der Lokomotiven wird allgemein 1 Stunde, für das Einnehmen von Kohlen und das Wegstellen der Lokomotiven ½ Stunde in die Dienstzeit eingerechnet. Reichen diese Zuschläge in einzelnen Fällen nicht aus, weil die Lokomotive aus irgend einem Grunde, z. B. Vorheizen des Zuges, Verschubdienst usw., nach der Lokomotiv-Fahrordnung früher aus dem Maschinenhaus auszurücken muß, so wird die wirkliche gesamte Dienstzeit in Anrechnung gebracht.“

Es ist ferner von dem Herrn Abg. Muser gefragt worden, was denn auf die Anregung hin geschehen sei, die in dem letzten Kommissionsbericht des Herrn Abg. Dr. Wildens wegen der Lohnzahlung am Erkrankungs- und Wiedergenehungstage der Arbeiter gegeben worden sei, und ferner wie es mit der weiteren Ausgestaltung unserer Lohnzahlungsbedingungen im Sinne des § 616 B. G. B. stehe. Ich darf den Herrn Abg. Muser auf den Bericht der Petitionskommission (Beilage Nr. 50) verweisen, in dem über diesen Punkt regierungsseitig eingehend Auskunft gegeben worden ist. Es ist dort bemerkt worden, daß die Erledigung in dem Sinne erfolgt ist, daß sowohl am Erkrankungs- als am Wiedergenehungstage der volle Taglohn bezahlt wird, und daß ferner eine wesentlich günstigere Gestaltung der Lohnzahlungsverhältnisse bei Einziehung zum Militär für alle Staatsarbeiter einheitlich stattgefunden hat.

Im Zusammenhang mit der Frage der Stabilisierung der Arbeiter, auf die ich heute nicht näher eingehen möchte, hat der Herr Abg. Muser auf eine Schrift des Herrn Dr. v. Zwiédineck-Südenhorst, „Beiträge zur Lehre von den Lohnformen“ hingewiesen und hat die Herren Abgeordneten ersucht, die Frage der Lohnzahlung in dieser sehr interessanten Schrift näher zu studieren. Er hat das im besonderen im Zusammenhang mit den Angriffen getan, die in dieser Schrift auf die Darstellung der Großh. Eisenbahnverwaltung wegen des Ergebnisses des Versuchs der Stabilisierung in Oesterreich enthalten sind. Ich möchte den Herren, die der Einladung des Herrn Abg. Muser folgend diese Schrift einmal einem näheren Studium unterziehen sollten, doch bitten, auch weiterhin Kenntnis zu nehmen von der Erörterung, die sich im Anschluß daran in der „Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft“ zwischen dem Herrn Professor v. Zwiédineck und dem Herrn Baurat Courtin entsponnen hat. Vielleicht werden die Herren dann zu einer anderen Auffassung kommen, als wenn sie bloß das Zwiédinecksche Buch studieren.

Der Herr Abg. Giesler hat im Zusammenhang mit der Frage der Regelung der Dienst- und Ruhezeit einen sehr bedauerlichen Fall zur Sprache gebracht, wo ein Lokomotivführer auf der Fahrt zwischen Offenburg und Willingen auf der Lokomotive vom Schlag getroffen wurde und starb. Es ist damals unmittelbar im Anschluß an jenes Vorkommnis ein Artikel im „Badischen Beobachter“ erschienen, der die Bemerkung enthielt, es sei dieser Unfall nicht merkwürdig, nachdem dieser Mann 11 Tage lang ohne ausreichende Ruhezeit habe Dienst tun müssen. Das Ministerium hat alsbald, nachdem es von diesem Artikel Kenntnis erhalten hatte, eine eingehende Untersuchung vorgenommen. Dieselbe hat aber ergeben, daß die Behauptung des Artikels im „Badischen Beobachter“ vollkommen unzutreffend war. Der Tod Arnolds trat ein am 16. Mai. Dieser Lokomotivführer hatte infolge der Sonntagstruhe im Güterverkehr am 9. Mai einen vollen freien Tag gehabt; er war am Tag vorher, am 8. Mai, um 6,15 Uhr aus dem Dienst getreten und erst am 10. Mai nachmittags 1 Uhr wieder in den Dienst eingetreten. Die Ruhezeit betrug also 42 Stunden. Bereits am 12. Mai hatte er infolge des Christi-Himmelfahrtstages wieder einen vollen freien Tag; er war am Tag zuvor, am 11. Mai, 3,45 Uhr außer Dienst getreten und hatte bis zum 13. Mai 6 Uhr vormittags Ruhezeit gehabt. Die Ruhepause betrug also in diesem Fall 38 Stunden. Der Dienstschiebt vom 15. auf den 16. Mai, bei der dieser Vorfall eintrat, war eine Ruhepause von 11½ Stunden vorausgegangen. Die Dienstschiebt selbst betrug einschließlich des Vorbereitungs- und Abschlußdienstes und der Zwischenpausen 13¼ Stunden. Etwa in der Mitte dieser Dienstzeit befand sich eine zweistündige Ruhezeit. Sie sehen also, daß die Angaben, wie sie in der Presse gegeben wurden, auf unrichtigen Informationen beruhen.

Der Herr Abg. Kolb hat die Frage der Akkordarbeit wieder zur Sprache gebracht. Bereits in der Kommission ist von der Regierungsseite mitgeteilt worden, daß eine Kommission in dieser Frage eingesetzt worden ist, daß sie ihre Untersuchungen zunächst abgeschlossen hat, und daß sich dabei allerdings eine Reformbedürftigkeit des bisherigen Stücklohnes gezeigt hat. Es wird nunmehr die Frage in der Richtung geprüft werden, ob das Stücklohnsystem beibehalten und bejahendenfalls wie es weiterhin geregelt werden soll. Sobald darüber bestimmte Vorschläge vorliegen, werden diese den Arbeiterschüssen, und zwar wieder in ähnlicher Weise, wie das in diesem Frühjahr bei der Arbeitsordnung für die Werk-

stättenarbeiter geschehen ist, durch Zusammenberufung der Vertreter dieser Ausschüsse nach Karlsruhe, zur Aeußerung vorgelegt werden, und es wird auch den Arbeitern Gelegenheit gegeben sein, ihre Erfahrungen und ihre Wünsche in dieser wichtigen Frage der Eisenbahnverwaltung darzulegen. Sie sehen also, daß es durchaus nicht in der Absicht der Großh. Regierung liegt, hier eine endgültige Entscheidung zu treffen, bevor die Arbeiter selbst zu den Fragen Stellung nehmen konnten. In die Regelung dieser Stücklohnfrage werden nicht bloß die Werkstättenarbeiter einbezogen werden, sondern auch die Magazinarbeiter.

Von mehreren Herren Rednern sind die Basler Vorgänge vom vorigen Jahre zur Sprache gebracht worden. Es hat der Herr Abg. Kolb die Wichtigkeit der im Budgetkommissionsbericht enthaltenen Darlegungen der Großh. Regierung über diese Vorgänge auf Grund von Arbeiterangaben bezweifelt. In welcher Richtung die Darlegungen der Großh. Regierung unrichtig sein sollen, ist allerdings von ihm nicht gesagt worden. Ich kann nur konstatieren, daß diese Darlegungen auf Grund ganz zuverlässiger Wahrnehmungen der verantwortlichen Beamten gemacht worden sind. Wenn angegeben worden ist, es seien diese Vorgänge dadurch verursacht worden, daß die Arbeiter ganz im Unklaren darüber gelassen worden seien, was bezüglich der Regelung der Lohnfrage beabsichtigt sei, so muß ich die Wichtigkeit dieser Behauptung nochmals nachdrücklich bestreiten. Die Arbeiter haben zwei Vertreter nach Karlsruhe in das Ministerium entsandt, ich habe selbst mit den Leuten über ½ Stunde eingehend über die Sache verhandelt; ich habe ihnen den Sachverhalt dargelegt und gesagt, daß die Generaldirektion in dieser Frage noch über einige Punkte berichten werde, und daß spätestens etwa Mitte Juni die Entscheidung in dieser Lohnfrage fallen werde; mehr konnte nach der damaligen Sachlage nicht gesagt werden. Es wäre allerdings die Aufgabe dieser Arbeitervertreter gewesen, ihre Auftraggeber in Basel darüber richtig zu informieren, vielleicht hätten jene sich dann zu diesen unbedachten Schritten nicht hinreißen lassen.

Ich kann mit Genugthuung konstatieren, daß nicht nur von Seiten des Herrn Abg. Giesler sondern auch in der Kommission von der ganz überwiegenden Mehrzahl der anderen Herren Abgeordneten nachdrücklich betont worden ist, daß auch nach ihrer Meinung den Eisenbahnarbeitern bei den Funktionen, die ihnen obliegen, ein Streikrecht nicht zusteht. Daß die Großh. Regierung genau auf demselben Standpunkt steht, brauche ich wohl nicht besonders hervorzuheben, ebenso wie sie sich ihrer Pflicht voll bewußt ist, daß, wenn sich ähnliche Vorgänge wiederholen sollten, sie mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln gegen derartige Pflichtverletzungen vorzugehen habe. Wir hoffen aber, daß diese Vorgänge zur Lehre dienen werden und daß ähnliche Vorkommnisse nicht wieder zu beklagen sein werden.

Der Herr Abg. Kolb hat ferner die Frage der Ausbildung unserer Techniker in den Kreis seiner Erörterungen gezogen. Er hat bedauert, daß unsere Techniker nicht vor dem Staatsexamen, ähnlich wie das in Preußen geschehe, ein Jahr im Eisenbahnbetriebsdienst beschäftigt werden. Er hat geglaubt, daß da ein gewisser Zwiespalt in der Anschauung der Großh. Regierung vorläge, indem sie die Einberufung eines Technikers in das Ministerium gerade mit der Kenntnis des Betriebsdienstes seitens der Techniker in Preußen begründet habe. Die Gründe, die Veranlassung dazu gegeben haben, daß in Baden von der Trennung der Vorbereitungszeit für Eisenbahningenieure und für die Ingenieure der Wasser-

und Straßenbauverwaltung abgesehen worden ist, sind wiederholt in diesem Hohen Hause dargelegt worden; sie beruhen darauf, daß man der Meinung ist, daß in einem so kleinen Lande wie Baden eine derartige Trennung unangebracht wäre, und daß es insbesondere auch von großem Werte sei, wenn bei den engen Beziehungen, die zwischen den beiden Verwaltungszweigen naturgemäß bestehen, die Techniker der Eisenbahnverwaltung über die Verhältnisse der Wasser- und Straßenbauverwaltung und umgekehrt die Techniker der letzteren über die Verhältnisse im Eisenbahndienst orientiert seien. Daß die Kenntnisse, die ein Techniker sich in einem Vorbereitungsdienst im Eisenbahnbetrieb und in der Verwaltung erwerben könnte, von Wert sein würden, soll nicht bestritten werden. Aber wenn der Herr Abg. Kolb auf die Heranziehung eines in preussischen Diensten gestandenen Technikers in das badische Ministerium verwiesen hat, so hat er hier zwei Sachen mit einander verwechselt: Denn die Heranziehung ist nicht etwa erfolgt, weil der betr. Herr einen einjährigen Vorbereitungsdienst vor der Staatsprüfung im Eisenbahnbetriebs- und Betriebsdienst in Preußen durchgemacht hätte (es handelt sich zudem hier um einen badischen Ingenieur, der seine ganze Ausbildung in Baden erfahren hat), sondern es ist nur u. a. darauf hingewiesen worden, daß in Preußen die Besorgung des Betriebsdienstes überhaupt in technischen Händen liegt, so daß der betreffende Herr als Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Gelegenheit hatte, auch diesen Dienstzweig in preussischen Diensten zu besorgen. Nun ist die Frage, ob etwa bei uns in Baden der ganze Betriebsdienst auch in technische Hände gelegt werden sollte, von der Eisenbahnverwaltung auch schon ermogelt worden. Man hat davon abgesehen, einmal, weil sich ein eigentliches Bedürfnis dazu bisher nicht gezeigt hat, indem unsere Einrichtungen im großen und ganzen bisher sich als ausreichend erwiesen haben; übrigens sind zurzeit auch eine so große Zahl von administrativen Anwärtern für die Eisenbahnverwaltung und den Betriebsdienst vorhanden, daß wir zurzeit überhaupt nicht in der Lage wären, zu einem anderen System überzugehen. Im übrigen wird diese Frage auch weiterhin von der Verwaltung im Auge behalten werden.

Endlich hat der Herr Abg. Kolb den Wunsch ausgesprochen, es möchte über die Rentabilitätsverhältnisse der Privatbahnen eingehenderer Aufschluß gegeben werden, wie diese Rentabilitätsverhältnisse zustande kämen, und welche Prüfung derselben stattfände; denn es sei doch sehr auffällig, daß trotz der angeblich so schlechten Rentabilität der Privatbahnen sich immer noch so viele Gesellschaften als Bewerber um die Privatbahnen finden. Das letztere ist an sich unrichtig. Viele Gemeinden, die eine Bahn haben wollten, haben sich vergeblich nach einer Gesellschaft umgesehen, die etwa geneigt gewesen wäre, die Bahn zu übernehmen. Was nun die Prüfung dieser Rentabilitätsverhältnisse anbelangt, so ist in den Konzessionen der Großh. Regierung ausdrücklich das Recht vorbehalten, daß sie einen detaillierten Nachweis der Baukosten verlangen kann, sobald der Bau vollzogen ist. Das geschieht auch ganz regelmäßig; diese Baukostenrechnung wird im Ministerium von Sachverständigen einer eingehenden Prüfung unterzogen. Wenn sich dabei Anstände ergeben, werden sie im Benehmen mit den Gesellschaften beseitigt.

Was die Frage der Betriebsergebnisse anlangt, so haben die Gesellschaften nach den Konzessionen die Pflicht, dem Ministerium darüber Vorlage zu machen; das Ministerium hat auch das Recht, die Belege einzuberlangen. Von Einforderung dieser Belege ist bisher deshalb Abstand genommen worden, weil diese Gesellschaften

ja schon nach dem Handelsgesetzbuch zu einer ordnungsgemäßen Buchführung verpflichtet sind. Es ist aber, sobald etwa ein Rückkauf einer solchen Bahn in Frage kommen sollte, der Regierung natürlich unbenommen, und sie wird wohl von diesem Recht dann auch Gebrauch machen, für die Jahre, die bei der Festsetzung der Rückkaufsumme in Betracht kommen, die Belege und die genauen Nachweisungen über ihre Rechnungsführung einzuverlangen. Damit ist wohl der Gefahr, die der Herr Abg. Kolb andeuten wollte, als ob hier absichtliche, unrichtige Darstellungen erfolgen, wenn sie überhaupt bestehen sollte, begegnet.

Oberregierungsrat Herrmann: Der Herr Abg. Kolb hat es bedauert, daß die Eröffnung des neuen Mannheimer Rangierbahnhofes Anlaß gegeben habe zu einer Verkehrsumlegung, die dem badischen Staate einen Ausfall an Verkehrseinnahmen im Betrage von etwa 240 000 M. jährlich verursacht habe. Er hat dabei die Umlegung des Verkehrs von Frankfurt-Ort und Uebergang einerseits und Heidelberg- und Schwetzingen-Ort und Uebergang andererseits von der Main-Neckar-Bahn auf die Niedbahn im Auge gehabt. Es wäre das allerdings eine recht bedauerliche Tatsache, wenn uns die Aufwendung so hoher Kosten, wie sie die Erbauung des Mannheimer Rangierbahnhofes erfordert hat, solch schwere Verkehrsverluste eingebracht hätte. So verhält sich die Sache aber nicht; es liegt eine irrthümliche Auffassung des Herrn Abg. Kolb vor. Es handelt sich um keine Verkehrsumlagerung, die uns etwa von Preußen gegen unseren Willen aufgezwungen worden wäre, sondern um eine Maßnahme, die von uns von langer Zeit her als notwendig und nützlich erkannt worden ist, und die von uns selbst in Vorschlag gebracht war.

Der Mannheimer Rangierbahnhof kann seinen Zweck nur dann voll erfüllen, wenn seine großen Anlagen auch wirklich ausgenützt werden. Es muß also dafür gesorgt werden, daß ein möglichst großer Verkehr in diesem Bahnhof konzentriert wird, es muß dort die Möglichkeit geboten werden, große, voll ausgelastete Züge vollständig ausrangiert auf weite Strecken der badischen Staatsbahnen und auch der Nachbarbahnen hin zu befördern, ohne daß auf den weiter berührten Rangierstationen noch weitere Rangierungen notwendig werden. Weiter muß die Anlage des großen Mannheimer Rangierbahnhofes auch eine Ersparnis insofern bringen, als die vorhandenen Rangierbahnhöfe nicht weiter ausgebaut werden müssen, und als keine neuen Rangierbahnhöfe in seiner nächsten Umgebung anzulegen sind.

Der von Frankfurt und weiterher auf der Main-Neckar-Bahn kommende Verkehr nach Heidelberg und Schwetzingen und umgekehrt hat nun im Laufe der Jahre allmählich einen so großen Umfang angenommen, daß seine Behandlung in dem Bahnhof Friedrichsfeld Main-Neckar-Bahn allmählich auf Schwierigkeiten gestoßen ist. Die Zusammenstellung der von Schwetzingen, Heidelberg und Mannheim kommenden Wagen zu Zügen nach Frankfurt, bezw. in umgekehrter Richtung die Trennung der von Norden her kommenden Züge nach den drei Richtungen Heidelberg, Schwetzingen und Mannheim war in Friedrichsfeld-Main-Neckar-Bahn mit den vorhandenen Anlagen allmählich nicht mehr möglich, und man war vor der Frage gestanden, ob der Rangierbahnhof in Friedrichsfeld auszubauen sei. Nach einer überschlägigen Berechnung hätte das dem badischen Staat einen Kostenaufwand von etwa $\frac{1}{2}$ Million gebracht. Ebenso wären die Bahnhofsanlagen in Schwetzingen und jene in Heidelberg zur Bewältigung des Verkehrs nicht

mehr ausreichend gewesen, es hätten auch hier Vergrößerungen der Bahnhöfe vorgenommen werden müssen. Wir mußten daher darnach trachten, diese Kosten, wenn irgend möglich, zu vermeiden und den Verkehr in dem zur Bewältigung großer Rangierleistungen geeigneten Mannheimer Rangierbahnhof zu konzentrieren.

Durch Verhandlungen mit der preussisch-hessischen Staatsbahn ist dies nun gelungen. Selbst wenn sich bei dieser Verkehrsleitung in den Frachteinahmen ein Ausgleich nicht hätte finden lassen, müßte man sie schon wegen der eben erwähnten Ersparnisse an Baukosten für Baden als durchaus vorteilhaft bezeichnen. Eine Einbuße an Frachteinahmen war aber mit dieser Umlegung gar nicht verbunden. Wie in dem Berichte des Herrn Abg. Dr. Wilkens auf Seite 101 ausführlich dargelegt ist, und wie auch aus dem Betriebsbudget, aus den Einnahmekapiteln, selbst schon hervorgeht, steht dem Verlust an Reineinnahme aus der badischen Strecke der Main-Neckar-Bahn gegenüber ein Gewinn von nahezu 400 000 M. für die badische Staatsbahn aus dem Bezug von den Frachtanteilen für die Beförderung auf der badischen Strecke von Mannheim-Rangierbahnhof nach Heidelberg bezw. Schwetzingen. Diese Mehreinnahmen genügen vollständig, um die Beförderungslast für den neuen, aber Mannheim zugewandenen Verkehr auf den Strecken Mannheim-Heidelberg und Schwetzingen zu bestreiten.

Es handelt sich also um eine durchaus nützliche und vorteilhafte Maßnahme, und würde die Verkehrsleitung noch nicht erfolgt sein, so hätten wir allen Anlaß, uns eifrig zu bemühen, sie alsbald herbeizuführen. Wir können nur zufrieden sein, daß es gelungen ist, diese Umlegung vorzunehmen, ohne daß die badischen Staatsbahnen an Frachteinahmen etwas einzubüßen haben.

Abg. Schmidt-Karlsruhe (Zentr.): Wie auf dem letzten Landtage so habe ich auch diesmal wieder eine größere Anzahl von Wünschen und Beschwerden meines Bezirks vorzubringen.

Obenan stehen die schlechten Zugverbindungen auf der Strecke Karlsruhe-Durmersheim-Kastatt. Es liegt hierüber eine Petition vor, und wir werden über diesen Gegenstand uns noch näher zu verbreiten haben, wenn diese Petition noch zur Verhandlung in diesem Landtag gelangt. Für den Fall aber, daß das nicht mehr geschieht, muß ich mir doch einige Bemerkungen heute gestatten. Es herrscht in dem Bezirk eine wahre Verbitterung und Empörung darüber, daß die Groß- Eisenbahnverwaltung den berechtigten Wünschen der Gegend immer noch nicht nachkommen will, daß sie insbesondere für die Beförderung der Arbeiter rein garnichts tut und immer auf die spätere Eröffnung des neuen Bahnhofs dahier und auf die Möglichkeit verweist, die berühmte Lokalbahn Durmersheim-Spöck zu benützen. Meine Bezirksbewohner meinen, wenn eine Eisenbahn einmal da ist, dann soll man sie auch entsprechend einrichten. Die Leute haben ein großes wirtschaftliches Interesse daran, daß sie morgens zur rechten Zeit nach Karlsruhe fahren und dort ihren Dienst tun können. Nun sagt die Groß- Regierung freilich, es habe in der letzten Zeit der Arbeiterverkehr nach Karlsruhe abgenommen, die Sache sei nicht mehr so wichtig. Ja, diese Tatsache ist natürlich die Folge der schlechten Eisenbahnverbindung. Es ist für die Arbeiter wirklich kein Spaß, im Winter von Detigheim durch den Wald nach Muggensturm zu gehen, um dort auf die Eisenbahn zu warten, um nach Karlsruhe zu gelangen. Sie wenden sich deshalb anderen Arbeitsgelegenheiten zu. Je

mehr aber der Verkehr der Arbeiter hierher beschränkt wird, umso sicherer wird für die Kastatter Unternehmer ein gewisses Monopol gegeben, denn sie haben ja dann nicht mehr die Konkurrenz mit Karlsruhe auszuhalten. Ich möchte deshalb dringend bitten, daß diesen Wünsche endlich nachgegeben wird und daß Arbeiterzüge eingerichtet werden. Der badische Staat hat es doch nicht nötig, sich daran zu stoßen, daß die Herren Aktionäre der Lokalbahn vielleicht $\frac{1}{4}$ oder $\frac{1}{5}$ Proz. weniger Dividende bekommen, falls ein derartiger Arbeiterverkehr eingerichtet wird, und so viel ich unterrichtet bin, steht auch die Konzession in keiner Weise im Widerspruche mit diesem Verlangen. Wenn man nun sagt, man hätte ja die Lokalbahn durchbauen können und die Generaldirektion hätte das auch nahe gelegt, so ist es doch sehr begreiflich, daß wenn die Gegend einmal eine Eisenbahn mit Bahnhöfen hat, sie nicht noch nachher eine derartige Privatbahn bauen und dafür große Opfer bringen will. Ich will auf diese Bemerkungen für heute mich beschränken und nur dem Wunsche Ausdruck geben, daß endlich einmal hier Abhilfe geschaffen wird. So gut das in Heidelberg mit seinen schwierigen Verhältnissen geht, muß es hier auch gehen.

Eine weitere Beschwerde des Bezirkes betrifft die Arbeiterbeförderung, insbesondere die Beförderung der Arbeiterinnen. Als wir im letzten Landtag die Tarifreform beraten haben, wurde auf eine Anfrage aus dem Hause ich glaube des Herrn Abg. Müller gesagt, daß niemand gezwungen werden könne, auf der Fahrt innerhalb des Landes die vierte Klasse zu benützen. Nun wird mir mitgeteilt, daß man die Arbeiterinnen, die auf der Strecke Kastatt-Durmersheim-Karlsruhe verkehren, in die vierte Klasse einsperrt, und zwar in solchen Mengen, daß sie zumteil stehen müssen. (Abg. Dr. Frank: Auf der Main-Neckarbahn auch!) Ich halte nun den Herrn Minister der Eisenbahnen für einen so galanten Herrn (Heiterkeit), daß er derartige Zustände doch schwerlich wird wünschen können, und ich möchte hoffen, daß seine Ritterlichkeit auch vor den Damen aus der Arbeiterwelt nicht Halt macht, daß er vielmehr dafür sorgt, daß den Arbeiterinnen, die abends müde von der Arbeit kommen, nicht so mitgespielt wird, daß sie in einen preussischen Pferd gesperrt werden, wo sie stehen müssen, sondern daß sie auch in einem anständigen badischen Wagen sitzend nach Hause fahren können.

Eine weitere Beschwerde muß ich wiederholen über die Verbindung aus dem Murgtale. Ich habe das im letzten Landtag auch schon getan. Die Anschlüsse nach Karlsruhe sind da ziemlich karglicher Natur. Besonders aber klagen die Arbeiter, die in Gaggenau beschäftigt sind, darüber, daß sie so schlechte Gelegenheit haben, zu einer geschickten Zeit aus dem hinteren Murgtale nach Gaggenau zu kommen. Der erste Zug geht schon 5.47 Uhr früh in Gernsbach ab, sodas die Leute im Winter eine Stunde lang oder noch länger in Gaggenau herumstehen müssen, bevor sie zur Arbeit kommen können. Die Folge ist, daß die Arbeiter aus dem hinteren Murgtale weniger diese Arbeitsgelegenheiten benützen können, und insfolgedessen ist die Fabrikleitung gezwungen, eine größere Anzahl von Italienern einzustellen in Stellen, die sonst recht gut von einheimischen Arbeitern hätten versehen werden können. Auch die Abendverbindung könnte besser gemacht werden, wenn dem Güterzuge 8.40 Uhr abends ein Personenzug angehängt würde. Das würde sich wohl nicht so schwer machen lassen.

In Bischofweier, einer Station an der Bahn Kastatt-Gernsbach, ist die Wartehalle entschieden zu

klein. Von Bischweiler gehen sehr viele Arbeiter in die Fabriken teils nach Kastatt, teils nach Gaggenau. Die Station ist ziemlich weit vom Orte entfernt. Eine andere Unterkunft besteht nicht. Nun bietet diese Wartehalle nur Platz für 20 Personen; es müssen aber oft etwa 70 Personen hier auf den Zug warten. Es ist das ein Mißstand, der dringend Abhilfe verdient.

Es wird auch in Bischweiler vermißt, daß keine amtliche Verwiegungsgelegenheit besteht. Die Landwirte des Ortes und der umliegenden Dörfern, die die Station auch benutzen, haben mich gebeten, auch diesem ihren Wunsche nach einer Verwiegungsstelle hier Ausdruck zu verleihen.

Schon auf dem letzten Landtage habe ich den Wunsch von Niederbühl nach einer Haltestelle dargelegt. Niederbühl liegt zwischen zwei Bahnstrecken eingeklemmt, entbehrt aber einer Haltestelle. Es ist ein ziemlich großer Ort, und der Wunsch ist wohl gerechtfertigt. Ich habe auf dem letzten Landtage eine Antwort auf meine diesbezügliche Anregung, wenn ich mich erinnern kann, nicht erhalten. Ich möchte deshalb bitten, daß die Großregierung diesen Wunsch aus der Tiefe des Papierkorbes wieder emporheben und einer erneuten Prüfung unterziehen möchte.

Auch die Verbindung von Wintersdorf habe ich auf dem letzten Landtage schon besprochen. Sie ist eine ziemlich mangelhafte, es gehen stundenlang keine Züge.

Einen Wunsch haben die Arbeiter des Murgtales, dessen Erfüllung allerdings eine gewisse Neuerung auf dem Gebiete des Wochenartenwesens bedeuten würde. Es ist aber ein Wunsch, der doch der Erwägung wert wäre. Ich habe ihn andeutungsweise schon bei der Schuldebatte erwähnt. Es besteht ja die Einrichtung der Arbeiterwochenarten nur für Arbeiter, die in Landorten wohnen und ins Zentrum der Industrie fahren und umgekehrt. Solche Arbeiter sind nun gerade aus dem Murgtale viel in Kastatt und Gaggenau beschäftigt. Diesen Arbeitern muß das Mittagessen gebracht werden. Es ist das sehr viel schwieriger geworden infolge der Einführung der neuen Schulordnung mit der erweiterten Unterrichtszeit, und die Arbeiter fragten mich deshalb, ob es angängig wäre, daß die Einrichtung der Arbeiterwochenarten auch ausgedehnt würde auf die Essensträger, sei es nun die Frau oder seien es die Kinder, die das tun müssen. Es würde dadurch ein großer Weg für die Leute erspart werden. Wenn die Mutter das Essen bringt, würde sie schneller ihrer Familie zurückgegeben werden, und wenn die Kinder das besorgen, würden sie vor Uebermüdung bewahrt und instandgesetzt werden, dem Unterrichte — denn die meisten dieser Kinder sind in schulpflichtigem Alter — noch mit Nutzen beiwohnen. Ich möchte die Großregierung bitten, auch diesen Wunsch in wohlwollende Berücksichtigung zu ziehen.

Die Bahnarbeiter des Murgtales sind nicht zufrieden mit der Lohnklasse, in welche sie eingereiht sind. Sie sind der Meinung, die Lebensbedingungen in dem Murgtale seien so teuer, insbesondere mit Rücksicht auf die Nähe von Baden, da natürlich die Lebensmittel zum großen Teile dorthin gehen, daß es wohl gerechtfertigt wäre, sie in die erste Lohnklasse einzureihen.

Es wird auch darüber geklagt, daß bei der Verbesserung der Arbeiter die älteren Arbeiter sehr schlecht gefahren seien. Es ist mir mitgeteilt worden, daß einige ältere Arbeiter, die auf der Strecke Kastatt-Gernsbach beschäftigt sind, nur um den Betrag von 10 Pf. pro Tag aufgebeßert worden seien. Das wäre wirklich kein Betrag welcher im Verhältnis stünde zu

den großen gesteigerten Ausgaben, welche die Arbeiter haben.

Die Weichenwärterabläßer haben den Wunsch, den Bahnwartsabläßern in ihren Bezügen gleich gestellt zu werden.

Ein weiterer Wunsch ist mir mitgeteilt worden und auch der Generaldirektion direkt in einer Eingabe zugegangen von den Anwärtern für die Stationen über die Regelung der Beförderungsverhältnisse. Diese Beamten sagen, daß sie früher nach der Zeit ihrer abgelegten Prüfung zur Anstellung gekommen seien. In der letzten Zeit sei man davon abgegangen. Man stelle die Arbeiter jetzt ohne Rücksicht auf die Zeit der Prüfung einfach nach der Dauer der Beschäftigung in dem Betriebe an. Dadurch wird nun die Anstellung der Leute, die schon lange ihre Prüfung gemacht haben und auf Anstellung sehnlich warten, sehr verlangsamt. Es hat mir einer der Leute, mit denen ich gesprochen habe, mitgeteilt, im letzten Jahre habe man ihm gesagt, er sei jetzt der erste auf der Liste, dieses Jahr habe er aber auf einmal erfahren, daß er der 33. geworden sei. Er fürchtet, daß er nächstes Jahr schließlich der 70. ist, weil nach und nach jetzt viele ältere Arbeiter, die sich früher nicht so viel darum gekümmert haben, nun diese Prüfung nachmachen. Ich meine, es wird da doch wohl ein gerechter Ausgleich zu finden sein.

Endlich möchte ich wegen der Gewährung von Freikarten etwas bemerken. Diese Freikarten werden geeigneten Falles auch an die Familienangehörigen abgegeben, wenn diese notwendig in einen bestimmten Ort zu gehen haben. Nun ist in einer Station (ich will den Namen nicht nennen, bin aber bereit, sie dem Herrn Generaldirektor namhaft zu machen) an der Strecke von Karlsruhe nach Graben einem Beamten, der mit seiner Familie dem katholischen Bekenntnis angehört, der früher noch Freikarten zum Besuch des Gottesdienstes für seine Familie bekommen hat, diese Freikarte entzogen worden, und es ist jetzt für den Mann eine sehr teure Ausgabe, für eine Familie von so und so viel Köpfen allsonntäglich Eisenbahnfahrkarten zu lösen, während andere Beamte aus den Nachbarorten, die nicht in einer derartigen Lage sind, Freikarten bekommen. Diese Härte hätte man wohl vermeiden können.

Den Wünschen, die in bezug auf die Waggonfabrik von Kastatt vorgebracht worden sind, möchte auch ich mich anschließen und sie meinerseits unterstützen. Mein Bezirk ist daran lebhaft interessiert, da ja die Mehrzahl dieser Arbeiter, die in der Fabrik beschäftigt sind, aus meinem Bezirke stammen. Ich möchte glauben, daß, wenn die Aufträge der Fabrik rechtzeitig zugehen, sie auch in der Lage sein wird, sie rechtzeitig zu vollziehen. Nun aber scheint mir ersteres nicht immer geschehen zu sein, wohl aber scheint man die Vertragsbestimmungen gegenüber der Fabrik sehr scharf geltend zu machen. Es ist mir mitgeteilt worden, daß von dieser Fabrik wegen verspäteter Lieferung eine Konventionalstrafe von nicht weniger als 32 000 M. anverlangt worden ist. Wenn das auf die Dauer geschieht, so wird diese Fabrik, die sich sowieso sehr schwer hat emporringen müssen, natürlich nie auf einen grünen Zweig kommen. Es will mir auch scheinen, daß die Ziffern über die Vergebung von Wagen nach auswärts und an badische Fabriken doch noch einer Verbesserung zu Gunsten der badischen Fabriken fähig wären.

Ich möchte mich nun noch einigen allgemeinen Fragen zuwenden. Ich habe im letzten Landtage die Verhältnisse der Beamten und der Arbeiter eingehend besprochen. Wenn ich das dieses Jahr nicht tue, so

möchte ich doch den Schein vermieden wissen, als ob ich nun der Ansicht wäre, wie wenn im Laufe der zwei Jahre alles in Ordnung gekommen wäre. Ich tue es (ich wiederhole das) nicht, weil doch immerhin in der Zeit etwas geschehen ist, und weil ich hoffe, daß auch die übrigen Anregungen im Laufe der Zeit zum großen Teile noch erfüllt werden.

Es ist erfreulich, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung endlich dazu übergegangen ist, die sehr ungünstig gewordene Verhältnisnummer der außeretatmäßigen zu den etatmäßigen Beamten zu verbessern, und daß auch die Beamten der Eisenbahn durch die Gehaltsordnung eine Aufbesserung erhalten werden. Ebenso ist es anzuerkennen, daß die Arbeiter in ihren Lohnbezügen gebessert worden sind. Man wird allerdings auch diese Aufbesserung noch durchaus nicht als einen Abschluß bezeichnen können. Es bestehen auch hierin noch viele berechtigte Wünsche, und es muß hervorgehoben werden, daß auch bei der Verteilung dieser Löhne und bei der Lohnordnung auch in Zukunft doch noch verschiedene Ungleichheiten auszugleichen sein werden.

Hierher gehört auch die Ruhezeit der Beamten wie der Arbeiter. Ich bin zwar auch der Meinung, daß wir in Baden diese Ruhezeit nicht für uns allein gesetzlich regeln können, es wird das eine Aufgabe sein, die das Reich zu erfüllen hat. Ich bin aber der Meinung, daß diese Aufgabe vom Reich auch gelöst werden muß, und ich möchte die Großh. Regierung bitten, daß sie ihrerseits im Bundesrat die nötigen Schritte tut, damit eine gesetzliche Regelung der Ruhezeit eintritt, die ungefähr ähnliche Zustände wie in der Schweiz schafft. Solange das aber nicht möglich ist, möchte ich die Regierung bitten, in ihrem Bestreben, die Ruhezeit auszubauen, fortzufahren, sodas wir allmählich auf dem Wege der Verordnung in Baden zu Zuständen gelangen, die den Zuständen in der Schweiz wenigstens einigermaßen nahe kommen.

Besonderer Wert wird von den Beamten unseres Personals auch darauf gelegt, daß ihnen auch eine größere Anzahl von Sonntagen freigegeben wird, als das gegenwärtig der Fall ist. Besonders wird Wert darauf gelegt von den Beamten, welche das Bedürfnis empfinden, am Sonntag auch ihre religiösen Verpflichtungen zu erfüllen.

Daß auch mit der Ruhezeit nicht Alles so glatt ist, geht auch aus dem Kommissionsberichte (auf Seite 47) hervor. Es hat zwar der Herr Ministerialdirektor die Behauptung über den Fall, von dem im „Beobachter“ gesprochen war, als unrichtig nachgewiesen; aber in Basel sind doch auch solche Zustände vorgekommen, und diese mußten zugegeben werden, wo die Arbeiter monatelang keine freien Sonntage gehabt haben. Also es kommt eben doch vor, und es hatte noch kein Mensch darnach gefragt. Der Bahnmeister hat sich nicht daran gekehrt (was nach den Bestimmungen sein sollte), die Bahnbauinspektion hat nicht aufgepaßt. Hinterher, wie auf dem Verbandstag die Beschwerden zur Sprache gebracht worden waren, haben die Herren ja ihre verdienten Nasen bezogen. Aber ich glaube, es wird Aufgabe der Regierung sein, darüber zu wachen, daß derartige Mißstände nicht monatelang oder gar Jahr und Tag fortbestehen können; es wird Aufgabe der Großh. Regierung sein, zu sorgen, daß die Ruhezeit auch für die Eisenbahnbediensteten, Arbeiter wie Beamte, in Zukunft wesentlich verbessert wird.

Auch die Anregungen, die von mehreren Seiten gegeben worden sind, daß doch wenigstens ein Versuch gemacht werden möge, mit dem Akkordlohnsystem zu brechen, möchte ich nur unterstützen. Die Arbeiter, wenigstens

gerade die tüchtigen Arbeiter, sind ziemlich allgemein darin einig, daß dieses System nicht mehr zeitgemäß ist, und auch ich möchte bitten, daß man wenigstens einen Versuch macht. Es hat mich gefreut, daß auch die Budgetkommission in dieser Richtung eine Anregung gegeben hat.

Ich möchte wünschen, daß der Verkehr der Eisenbahnverwaltung mit den Arbeiterauschüssen und auch mit den Organisationen der Arbeiter besser ausgebildet werde. Es wäre manches vermieden worden, wenn das immer von Anfang an geklappt hätte; man hätte die Lohnordnung nicht so oft zu revidieren brauchen, wenn man sich von vornherein mit denjenigen ins Benehmen gesetzt hätte, welche wohl am besten darüber Auskunft zu geben vermögen.

Ich bin erfreut darüber, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung jetzt endlich einen Beginn mit der Stabilisierung von Eisenbahnarbeitern macht. Ich hoffe, daß sie auf diesem Wege fortschreiten möge und daß immer weiteren Kreisen von Arbeitern die Wohltaten dieser Stabilisierung zuteil werden. Wenn das geschieht, dann wird die Eisenbahnverwaltung am allerbesten über derartige Dinge, über derartige Schwierigkeiten hinwegkommen, wie sie sich gerade in Basel im letzten Jahre gezeigt haben; denn Arbeiter, die stabilisiert sind, werden sich nicht so leicht im Unmut in eine derartige Bewegung hineinziehen lassen, die unter Umständen zu einem bedauernden Streik führen könnte.

Was nun den Eisenbahnrat angeht, so bin auch ich der Meinung, daß er sehr wohl auf gesetzliche Grundlage gestellt werden könnte, und ich sehe auch durchaus nicht ein, weshalb nicht in einem solchen Eisenbahnrat, wie es in anderen Kommissionen, Arbeitskommissionen geschieht, auch einzelne Abgeordnete vertreten sein könnten. Vor allem möchte auch ich den Wunsch unterstreichen, daß möglichst bald auch jetzt schon Arbeitervertreter in den Eisenbahnrat aufgenommen werden.

Wegen der Tarife bin ich der Meinung, daß es nicht wohl angängig ist, dieselben gesetzlich festzulegen. Wir könnten höchstens Maximaltarife schaffen, müßten aber dann wieder derartig viele Ausnahmen machen, wenn die Tarife nicht lästige Fesseln sein sollten, daß es eben doch wieder auf das freie Ermessen der Verwaltung mehr oder weniger herauskäme.

Mit der Beseitigung der Fahrkartensteuer wäre ich sehr einverstanden. Ich will darüber nur eines bemerken: Man liest jetzt so viel, namentlich in norddeutschen Zeitungen, daß diese Fahrkartensteuer saniert, reformiert werden solle, und man versteht dort darunter — ich meine, es speziell in der „Rölnischen Zeitung“ vor einiger Zeit gelesen zu haben —, daß man diese Reform dahin trifft, daß nun auch die vierte Klasse, auch unsere Klasse III b, besteuert werden soll. Das würde allerdings eine gründliche Sanierung der Steuer bedeuten, denn dann würden allerdings die Einnahmen, die bis jetzt ausgeblieben sind, kommen. Ich möchte aber gegen eine derartig unsoziale und die ärmeren Volksklassen am meisten belastende Maßnahme entschieden Widerspruch erheben.

Es ist die Einführung der vierten Klasse in dieser Verbindung auch gestreift worden. Wie in früheren Landtagen muß ich auch diesmal wieder auf meinem durchaus ablehnenden Standpunkt gegenüber der Einführung der vierten Klasse beharren. Ich lehne die vierte Klasse ab, weil sie unsozial ist, weil sie verkehrstechnisch verfehlt ist, und weil sie den finanzpolitischen Nutzen nicht bringen wird (Beifall). Es ist nicht erwünscht, daß die Bevölkerung derartig in Klassen auseinandergerissen

wird. Ich bin der Meinung, daß wir mit zwei Klassen, einer Vorklassen und einer anderen Klasse, in allen Zügen auskommen würden (Beifall). Durch die Einführung einer weiteren Klasse würden auch die Züge noch weiter belastet, und das würde auch wieder mit Kosten verbunden sein. Vor allem würde meiner Ueberzeugung nach der Nutzen nicht erzielt werden, den man sich davon verspricht. Wir haben nun den Zweipennigtarif für Personenzüge vor 2 Jahren eingeführt, und ich kann sagen, daß man in meinem Bezirk in den ländlichen Kreisen damit außerordentlich zufrieden ist. Man freut sich darüber, jetzt billige Personenzüge zu haben, die an allen Stationen halten, und man freut sich auch, daß man durch die beschleunigten Personenzüge noch eine billige Beförderungsmöglichkeit dazu bekommen hat. Die Bevölkerung ist durch den Zweipennigtarif in die billigere Klasse abgewandert. Macht man nun etwa aus der IIIb-Klasse eine IV. und schiebt noch eine III. Klasse dazwischen ein, dann werden die Leute, die jetzt in die IIIb-Klasse, also in die künftige IV. Klasse heruntergestiegen sind, eben doch in dieser Klasse beharren, wenn die Wagen in einigermaßen anständigen Zustände sind; derartige Exemplare, wie sie in Preußen in der Industriegegend verkehren, würde man doch wohl nicht wagen, unserer Bevölkerung hier zu bieten. Es würde also ein Aufstieg aus der IV. in die III. Klasse nicht oder doch nur in sehr beschränktem Umfang stattfinden. Wohl aber würde, glaube ich, ein Anderes geschehen. Es würde ein Herabstieg aus der II. Klasse in die III. Klasse stattfinden; denn mancher, dem jetzt die II. Klasse viel zu teuer ist, nachdem sie um 12 Proz. aufgehoben hat, wird sich sagen, man fährt jetzt eigentlich, wenn auch nicht ganz, aber doch noch annähernd „standesgemäß“ in der III. Klasse. Man ist dann auch in der III. Klasse noch über die misera et contribuens plebs immer noch einigermaßen erhaben und kann es sich da einigermaßen bequem machen, wenn man nun auch gerade keine Vorklasse hat. Man macht diese Beobachtung, wenn man in Norddeutschland reist. Dort waren schon früher sehr viele Leute froh, die III. Klasse benützen zu können, da auch noch die IV. Klasse vorhanden war. Ich glaube also, wir sollten von dieser Maßnahme Abstand nehmen, und wenn die II. Klasse nicht anders mehr zu bevölkern ist, dann sollte man sich eher dazu verstehen, die II. Klasse wieder etwas billiger zu machen; denn daß dieser große Preisausschlag eine Wirkung haben mußte im Sinne einer Abwanderung, ist ja ganz natürlich.

An dieser Abwanderung ist nun vielleicht aber auch der Umstand schuld, daß in einzelnen Zügen doch immer noch ein sehr erheblicher Wagenmangel herrscht. Ich habe jetzt z. B. in der letzten Zeit sehr häufig den Sitzzug 2.13 Uhr nach Heidelberg benützen müssen. In diesem Sitzzug ist monatelang nur ein einziger Wagen II. und I. Klasse gegangen, und es haben fast ständig von Bruchsal an viele Leute stehen müssen. Da habe ich letzthin eine sehr interessante Unterhaltung eines stehenden Ehepaars gehört. Da hat die Frau gesagt: „Siehst Du jetzt! Ich habe doch gleich haben wollen, daß wir III. Klasse fahren; jetzt haben wir die II. Klassebilletts und müssen schließlich doch in die III. Klasse hinüber, weil wir hier keinen Platz haben.“ Wenn man die Züge derartig ausstattet, kann es einem auch nicht wundernehmen, wenn die Leute nachher in die anderen Klassen übersiedeln. Ähnliche Zustände herrschen bei dem Mittagzug, der von hier — die Stunde ist mir jetzt im Moment entfallen — etwa gegen 1 Uhr nach Röchwog ins Elsaß geht. Auch da habe ich selbst schon, auch in der Zeit, wo ich nicht mit dem Freifahrtchein fuhr, sondern am Sonntag in den Bezirk fuhr, wiederholt das Vergnügen gehabt, in dem Gange II. Klasse stehen zu dürfen, weil eben einfach kein

Platz vorhanden war. Durch solche Zustände kommt man natürlich nicht dazu, die zweite Klasse beliebter zu machen. Man muß eben doch auch dem Publikum, das II. Klasse fahren will, eine angenehme Gelegenheit der Beförderung verschaffen.

Es hat nun der Herr Kollege Kolb uns am letzten Samstag ein Schauerbild von dem „schwarzen Mann“ an die Wand gemalt, der in der Generaldirektion sein Unwesen treiben und so eine Art Gewissensdruck auf andere Beamten ausüben soll. Der Herr Generaldirektor hat bereits diese Behauptung auf ihren wahren Wert zurückgeführt, daß eben an der Sache nichts daran ist. Wenn es so sein sollte, wie der Herr Kollege Kolb es geschildert hat, dann würde ich natürlich nicht anstehen, zu sagen, daß wir jedem Mißbrauch einer dienstlichen Stellung in religiöser oder politischer Hinsicht durchaus entgegen sein müssen. Es ist aber doch recht auffällig, daß nun gerade der Herr Kollege Kolb eine angeblich schwarze Gefahr in der Generaldirektion gewittert hat, weil er offenbar gehört hat, daß vielleicht der eine oder andere Beamte auch in der Generaldirektion ist, der unserer Richtung näher steht. Wenn der Herr Kollege Kolb nicht haben will, daß von unserer Seite da etwas geschieht, dann sollte er doch auch selbst nicht die „schwarzen Leute“, die in der Generaldirektion sind, gewissermaßen denunzieren und einem Wohlwollen der Generaldirektion, in seinem Sinne natürlich, empfehlen. Ich möchte den Herrn Kolb auch ersuchen, dahin zu wirken, daß auch die Einwirkung seiner Parteigenossen in den Werkstätten, namentlich die Einwirkung auf die Arbeiter, unterbleibt. Es sind mir Beispiele erzählt worden, daß sich dort sozialdemokratische Vorarbeiter sehr lebhafte betätigen. Als seinerzeit der Kohlenarbeiterstreik war, da haben die christlichen Arbeiter für die christlichen Gewerkschaften gesammelt, und da haben dann einzelne Vorarbeiter einen sehr nachhaltigen Einfluß dahin ausgeübt, daß diese Arbeiter nachher noch einmal auch für die sozialdemokratische Gewerkschaft haben geben müssen, obgleich das den Leuten finanziell gewiß ziemlich schwer gefallen ist. Es wird auch sonst ein Druck ausgeübt auf die Arbeiter wegen ihres Beitritts zur Organisation, so daß mir schon oft von christlich organisierten Arbeitern der Hauptwerkstätte geklagt worden ist, daß es zeitweise kaum mehr zum aushalten ist. Ich möchte den Herrn Kollegen Kolb einladen, seine Aufmerksamkeit auch darauf zu lenken und dafür zu sorgen, daß das abgeschafft wird. Dann werden wir vollständig einig sein, wenn wir sagen, wir wollen nicht, daß irgend eine Stelle, irgend ein dienstlicher Einfluß benutzt wird, in politischer oder religiöser Hinsicht Propaganda zu machen. Früher waren wir in der Generaldirektion sehr der leidende Teil. Dem Herrn Kollegen Kolb könnte es bekannt sein, wie früher von Angehörigen einer anderen Partei, besonders allerdings untergeordneten Beamten, ein Einfluß ausgeübt wurde. In letzter Zeit hat man nichts mehr oder doch wenig mehr davon gehört. Diese Fälle zu erwähnen, hat der Herr Kollege Kolb nicht für gut befunden, obgleich ihm vielleicht solche Fälle hätten bekannt sein können. (Abg. Pfeiffle: Wenn da was daran wäre, hätten wir es schon lange gehört, denn im Denunzieren ist das Zentrum großartig! Andere Zurufe.)

Ich will diesen Punkt verlassen und nur noch ein Wort einlegen für die Invaliden und Waisen. Die Ziffern dieser Bezüge, die in der Eingabe angegeben sind, sind wirklich derart, daß die Leute nicht mehr damit auskommen können. Wenn alles andere aufgebessert wird, soll man an diese Ärmsten der Armen doch auch denken und ihnen eine geeignete Aufbesserung zuteil werden lassen.

Ich möchte mit dem Wunsche schließen, daß es möglich sein möge, unsere Eisenbahnen, unter Wahrung unserer Selbständigkeit, auch in Zukunft immer wirtschaftlich auszugestalten und sie als das zu erhalten, was sie bis jetzt mit Recht sind: Der Stolz und die Freude und der Segen unseres Landes! (Beifall im Zentrum).

Abg. Fröhlich (freis.), zugleich zur Begründung seines zu Beginn der Sitzung übergebenen Antrages: In früheren Zeiten war es die Grob. Regierung, die die Stellung ihres Personals gegenüber der Volksvertretung verteidigte, die Erhöhung seiner Bezüge forderte, und es war Sache der Volksvertretung, der Regierung gegenüber darauf zu dringen, daß die Grenze der notwendigen Sparankeit nicht überschritten würde, und daß Uebergriffe von Beamten gegen die Rechte der Bürger verhütet oder gesühnt würden. Diese Zeiten sind längst hinter uns; die Beamtenhaft hat sich heute, ich glaube sowohl hoch als nieder — von den Beamten rede ich hier in Zusammenfassung mit der Arbeiterschaft —, daran gewöhnt, in der Volksvertretung die Stütze für ihre berechtigten Wünsche und Bestrebungen zu erblicken. Das gilt ganz besonders wohl von der Eisenbahnverwaltung, da an der Spitze der Eisenbahnverwaltung eigentliche Sachmänner ja nicht stehen, sondern in der Regel Juristen sich in der leitenden Stellung befinden, so daß also zwar höhere Beamte infolge ihrer akademischen Gleichberechtigung und sozialen Gleichstellung allenfalls noch auf kongeniale Vertretung ihrer Interessen und Wünsche zu rechnen haben (obwohl auch diese nicht in vollem Umfang, weil das technische Sachverständnis doch nicht so ganz vorhanden ist), anders aber die Sache schon bei den mittleren und kleinen Beamten liegt, und ganz schwierig die Dinge selbstverständlich bei den Arbeitern liegen. Es muß dies doppelt schwierig sein, wenn eine Verwaltung, wie das auch die unsrige bisher getan hat, sich steif auf den Standpunkt stellt, mit den selbstgeschaffenen Vertretungskörpern ihrer Beamten und Arbeiter nicht verhandeln zu wollen. In diesem Zustand liegt es begründet, wenn wir seit Jahren unsere Eisenbahndebatten mit Personalfragen überlasten müssen. Ich begrüße es, daß in der heutigen Regierungserklärung eine entscheidende Wandlung hierin konstatiert werden kann. Hätte die Grob. Regierung vor 6 Jahren schon die Stellung eingenommen, daß sie mit den selbstgeschaffenen Vertretungen ihres Personals verhandelt hätte in dem Sinne, wie der Herr Generaldirektor es heute in Aussicht gestellt hat, ich glaube, daß wir heute über die Eisenbahnarbeiterpetitionen kaum mehr zu reden haben würden. Denn auch die Arbeiter — ich kann das aus eigener Erfahrung konstatieren, ich habe sehr häufig schon mit ihnen Besprechungen gehabt und auch praktisch mit ihnen im Mieter- und Bauverein in der Wohnungsfrage zusammengearbeitet — sehnen sich nach der Zeit, wo es nicht mehr nötig ist, durch Presse und Versammlungen scharfe Vorstellungen zu machen, wo das Wort, das seinerzeit Herr Minister von Brauer an sie gerichtet hat, von den „Kameraden vom Flügeltrabe“ zur Wahrheit und ihnen ermöglicht würde, ihre Wünsche und Beschwerden direkt anzubringen. Wir sehen, daß die Grob. Regierung von der Wichtigkeit einer ganzen Reihe von Wünschen und Bestrebungen im Laufe der Jahre sich überzeugt hat. Das hätte vor 6 Jahren schon gerade so gut geschehen können, wie es heute geschehen ist.

In dieser Tatsache liegt wohl auch die glänzendste Rechtfertigung dafür, daß wir von dieser Seite des Hauses nicht müde geworden sind, mit aller Energie für diese Bestrebungen zu einer Zeit einzutreten, als sie sich noch nicht des allgemeinen Wohlwollens zu erfreuen hatten. Ich darf nur den Namen M u s e r aussprechen, um Sie zu

erinnern, daß das Wort Demagogie damit verknüpft war, wenn man damals für Wünsche eingetreten ist, die von der Grob. Regierung heute als berechtigt anerkannt werden.

Ich sehe nun in dem Wachsen des Einflusses einer fremden Eisenbahnverwaltung auf die unsrige eine Gefahr für diese erfreuliche Entwicklung unserer Personalverhältnisse. Ich bin der Ansicht, daß wir nicht rechtzeitig genug die Volksvertreter und auch die Interessenten darauf aufmerksam machen können, daß das Recht der selbständigen Schaffung von Vertretungskörpern und der Einreichung von Petitionen sowie das Recht der Erhaltung einer Sachpresse bedroht zu sein scheint von dem wachsenden Einfluß der preussisch-hessischen Verwaltung auf unsere Verhältnisse.

Einen ersten entscheidenden Schritt in dieser Richtung erblicken wir vor wie nach in dem von der Regierung als prinzipiell behandelten Fall Schäufele. Wenn wir dagegen heute hören, wie die Grob. Regierung gegenüber einer Bemängelung des Herrn Abg. K o l b sich dahin ausgesprochen hat, daß es ihr ganz gleichgültig sei, ihr ganz neu sei und sie sich nie darum gekümmert habe, daß in ihrer eigenen Mitte, wie das unter Anführung von Tatsachen behauptet worden ist, politische Verhältnisse unter Mißbrauch der Amtsgewalt, darf man wohl sagen (anders kann das nicht charakterisiert werden), sich geltend machen, und wenn die Grob. Regierung über diese Dinge, wenn sie vorgekommen sein sollten, so nonchalant hinweggeht, wie das der Fall zu sein scheint, wenn die einfache Erklärung des Betroffenen, daß er es nicht getan habe, schon genügen soll, um die Unrichtigkeit der Anschuldigung zu erweisen, dann muß ich sagen, ich verstehe die Haltung der Grob. Regierung in diesen beiden einander gegenüberstehenden Fragen nicht, und ich glaube, daß, wenn die Grob. Regierung eine so ausgeprägte Scharfsichtigkeit betätigt hat bei Ermittlung der roten Farbe, so würde es eine gewisse Farbenblindheit, die bei der Eisenbahnverwaltung besonders bedenklich wäre, verraten, wenn sie nicht auch die schwarzen Punkte rechtzeitig entdecken würde. Ich glaube also, daß die Frage nicht aufgeklärt ist, sondern, wenn der Betreffende einfach sagte, das ist nicht richtig, was der Herr Abg. K o l b gesagt hat, so hätten ihm die direkt Untergebenen, um die es sich handelt, gegenübergestellt werden müssen, und wenn da Mann gegen Mann und Auge in Auge die Dinge als unrichtig sich herausgestellt hätten, erst dann würde man zu der Ansicht haben kommen können, daß die Beschwerde, die hier vorgehen worden ist, jeglicher Begründung entbehrt.

Wenn ich gesagt habe, das Koalitionsrecht und das Petitionsrecht scheinen mir bedroht zu sein, und zwar nicht bloß bei den Arbeitern sondern auch bei den Beamten, so kann ich Ihnen da mitteilen, daß von Beamten der Main-Neckarbahn mir bereits im Laufe des letzten Jahres mitgeteilt worden ist, daß sämtliche Beschwerden, die sie im Wege einer Petition dem hohen Hause unterbreiten wollten, unterbleiben mußten, weil ihnen von der vorgesetzten Behörde, also hier der preussisch-hessischen Verwaltung, bedeutet worden ist, daß Beschwerden von einzelnen Beamten erhoben und vertreten werden dürfen, daß es aber gegen die Disziplin nach dortigen Begriffen verstößt, wenn Beschwerden oder Petitionen von den Beamten gemeinschaftlich erhoben würden. Wenn das richtig ist, so steht man also heute schon vor der Tatsache, daß badischen Bürgern, soweit sie bei der Main-Neckarbahn beschäftigt sind, das gesetzlich gewährleistete Petitionsrecht ausdrücklich von der vorgesetzten Behörde unterjagt wird! Und es bedarf wohl

keiner weiteren Ausführung, daß, je weiter die Annäherung unserer Verwaltung an die preussisch-preussische eintritt, dieses die Gefahr in sich birgt, daß ein derartiger Zustand auf sämtliche Beamte und Angestellte unserer Eisenbahnverwaltung ausgedehnt wird. Es wäre also Sache der Grohh. Regierung, sich um die Rechte der ihr untergebenen Beamten bei der Main-Neckarbahn anzunehmen und eine energische Erklärung von der jenseitigen Verwaltung zu verlangen, daß zurzeit jedenfalls noch unsere Mitbürger das Recht haben, fernerhin wie bisher in geschlossenen Petitionen gemeinschaftlich ihre Beschwerden vorzubringen sei es gegenüber einem Vorgesetzten, sei es auch direkt, im Fall daß keine Abhilfe eintritt, bei der Volksvertretung, die bisher auch ihre Rechte wahrgenommen hat.

Ich möchte die Regierung bitten, bei den jetzigen Uebergangsverhältnissen, in denen wir stehen, es der Beamtenschaft nicht übel zu nehmen, wenn in einer *Fachpresse* auch einmal ein paar scharfe Worte gebraucht werden. Ich kann da immer nur wieder den Vergleich ziehen mit dem Bund der Landwirte. Glauben Sie, das hat nicht eingeschlagen im ganzen deutschen Reich, daß man gesehen hat, in welchem Ton man sprechen muß, wenn man in Berlin und bei den übrigen Verwaltungszentren gehört werden und zu seinen Rechten gelangen will? Wie wollen Sie es dem kleinen Beamten, dem Arbeiter, dem kleinen Bürgersmann übel nehmen, wenn er sich bedrückt fühlt? Diese nehmen sich ein Beispiel daran, die Blätter des Bundes der Landwirte dienen ihnen als Vorbild, als Muster, in welcher Form und Tonart man seine Wünsche vorzubringen hat. Ich habe noch niemals vom Regierungssitze aus auf diese Parallele eine Antwort bekommen. Man wird doch wahrhaftig von adeligen Großgrundbesitzern noch eher eine gewisse Mäßigung verlangen können, wenn sie mit der Regierung sprechen, denn diese haben ja schon Brücken genug, um in die Schlösser, in die Paläste und in die Ministerhotels zu gelangen. Von ihnen würde man eher eine gewisse Zurückhaltung erwarten können, als man das von den kleinen Leuten draußen erwarten sollte, die doch gar kein anderes Mittel haben, als ihre Stimme öffentlich zu erheben, da es ihnen unmöglich ist, zu Tausenden oder Millionen ihre Anliegen einzeln vorzubringen. Deshalb lassen Sie die *Fachpresse* in Ruhe, wenn die Leute in dem Ton und nach der Bildung, die ihnen die badische Volksschule mit auf den Weg gegeben hat, nach bestem Können ihre Wünsche vertreten, natürlich nicht in dem Ministerial- oder Kurialstil, denn wo sollen sie diesen her haben? Sie tun einfach nichts anderes, als was ihr gutes Recht nach der Verfassung ist, sie wehren sich ihrer Haut, und so empfindlich brauchen die höheren Beamten nicht zu sein, wenn ihnen auch einmal ein scharfes Wort gesagt wird. Es ist nicht die Absicht, die Herren Vorgesetzten zu beleidigen, alle diese Leute sind Gott froh, wenn sie nach ihrem schweren Dienst ihre Ruhe haben, u. nur dringende Sorge um ihr u. ihrer Angehörigen Schicksal bewegt sie, einmal zur Feder oder zum Versammlungsrecht zu greifen. Es kostet ja, wie hier figura zeigt, die Herren an der Spitze oft nur ein kleines Eingehen auf den Gedankengang dieser Leute, um ohne weiteres zu erkennen, daß der Kern dieser Bestrebungen begründet ist, und indem man den begründeten Beschwerden abhilft, hat man den Leuten den Mund gestopft, ohne sich etwas dabei zu vergeben. Dann finden sich die Leute über die man vorher geklagt hat, gern bereit, auch einmal einen Fadelzug einem Minister zu bringen, der ihren berechtigten Beschwerden abgeholfen hat. Wenn also die gute Absicht bei den Leuten, woran nicht gezweifelt werden kann, vorliegt, dann sollte man das nehmen, wie sie es bringen wie es gemeint ist, als ein ehrliches, offenes deutsches Manneswort!

Vom Streikrecht ist gesprochen worden in einem Zusammenhang, der mich doch zu einer Aeußerung nötigt. Ich kann nicht zugeben, daß Arbeitern, die in keinem Beamtenverhältnis stehen, das Streikrecht ohne weiteres hier abdisputiert wird. Ich wüßte auch gar nicht, was die Grohh. Regierung etwa machen wollte, wenn Arbeiter, die mit vierzehntägiger Kündigung angestellt sind, eines Tages, sei es nun im Angriff oder in der Abwehr, zum Streik greifen u. alle gleichzeitig kündigen würden. Zivilrechtlich sind sie dazu doch zweifellos berechtigt. Es scheint sich also darum zu handeln, ob man den Arbeitern das Recht zugestehen will, daß sie ohne vierzehntägige Kündigung, mit sofortiger Wirkung in den Ausstand zu treten berechtigt sind, und das ist selbstverständlich eine sehr heikle Frage. Nur begreife ich nicht, warum Eisenbahnarbeiter nun anders behandelt werden sollen als alle anderen Arbeiter überhaupt. Ich anerkenne, daß der Dienst bei der Eisenbahn eine gewisse Charakteristik in sich trägt, die den Zustand, daß überhaupt mit der Möglichkeit eines solchen plötzlichen Streiks gerechnet werden muß, als bedenklich erscheinen läßt. Aber das Hauptmittel, was man dagegen anwenden muß, scheint mir doch ein ganz anderes zu sein, als daß man ein allen anderen Arbeitern ohne weiteres, zwar nicht de iure, aber de facto zugeständenes Recht nicht anerkennt, durch den Ausstand ihren Wünschen den genügenden Nachdruck zu verschaffen. Sie haben ja ein leichtes Mittel dagegen in der Hand, wie das auch die Großstädte angewandt haben, und die Arbeiter selbst sind ja wahrhaftig nicht auf den Streik aus. Um also diesen Zustand zu vermeiden, braucht man nur die Stabilisierung der Arbeiter in die Wege zu leiten, dann wäre man über diese heikle Frage ohne weiteres hinweg. Wir haben ja schon wiederholt über diese Frage gesprochen, die Grohh. Regierung hat sie für diskutabel erklärt, und die Erwähnung des Streikrechtes gibt mir Veranlassung, mit allem Nachdruck auf diese Frage wiederholt hinzuweisen. Die Grohh. Regierung muß immer einen Stamm von Arbeitern in genügender Anzahl zur Verfügung haben, und es besteht kein Grund, weshalb diesem Stamm von Arbeitern dann nicht auch die Beamteneigenschaft verliehen werden sollte, wodurch ihnen sämtliche Rechte und Pflichten der übrigen Beamten zuteil würden, darunter auch der Verzicht auf den Ausstand oder Streik.

Weshalb mit der Aufhebung des *Akkordlohn*s nicht endlich der Versuch gemacht worden ist, um den wir die Grohh. Regierung gebeten haben, das ist mir nicht verständlich. In irgend einer Werkstätte, nach Auswahl der Verwaltung, sollte der Versuch gemacht werden, ohne diesen sogenannten *Akkord*, der gar keiner ist, auszukommen. Die Grohh. Regierung muß, wenn sie diese Frage nochmals einer Erwägung unterzieht, jetzt unzweifelhaft dazu kommen, dem Hund den Schwanz auf einmal abzuschlagen und nicht ein Stück nach dem anderen. Es tut ja der Verwaltung viel weher und der Schaden ist viel größer, wenn die Verhältnisse einem ständigen Wechsel unterliegen (Zuruf). Der „Hund“ ist hier der Dienst der Grohh. Verwaltung, der geleistet werden muß, die Arbeit, die gemacht werden muß (Geiterkeit). Je öfter die Vorschriften gewechselt werden — das kann Ihnen der kleinste Arbeitgeber sagen —, um so schwieriger ist es für den Arbeitsherrn, mit seinem Arbeitspersonal das erforderliche Ergebnis zustande zu bringen, um so leichter ist es dem minderqualifizierten und schlecht veranlagten Element in der Arbeiterschaft, sich zu drücken, Schleichwege zu finden. Erst wenn ein Zustand so zu sagen ausgeleiert ist, ist die Verwaltung in der Lage, überhaupt definitive Zustände zu schaffen, und auf einem gewissen Arbeitsquantum mit Erfolg und Nachdruck bestehen zu können. Bei dem ständigen Wechsel weiß aber kein Vor-

arbeiter, kein Vorgesetzter und kein Arbeiter, was er nun eigentlich zu leisten und nicht zu leisten hat.

Dem Antrag M u s e r wegen der Ruhezeit und Verkürzung der Arbeitszeit steht die Großh. Regierung mit der Erklärung gegenüber, daß sie heute sich nicht mehr selbständig genug fühle, um allein vorzugehen. Ich sehe dafür keinen genügenden Grund ein. Es greift doch in den Betrieb der übrigen Nachbarverwaltungen absolut nicht ein, nach welchen Grundätzen bei uns das Personal Urlaub, Ruhe und Arbeitszeit zugemessen erhält. Hier müßte einfach der Arzt zu Rate gezogen werden, und nach dem Vorbilde der Schweiz, das auch der Herr Kollege Schmidt mit Recht empfohlen hat, ein Zustand geschaffen werden, auf den wir im Vergleich zu den Zuständen im übrigen Deutschland unbedingt stolz sein könnten. Ich hoffe, daß die Verwaltung dabei auf dem Standpunkt steht, daß in einer möglichst kurzen Arbeitszeit das Erforderliche geschaffen werden soll, aber auch geschaffen werden darf, und daß sie nicht auf dem Standpunkt steht, den ein Beamter in Mannheim vertreten haben soll. Dieser soll, als man ihm nachgewiesen hatte, daß ein bestimmtes Arbeitsquantum gerade so gut in acht Stunden wie in zehn Stunden bewältigt werden könnte, nachdem alle Einwände gegen die geforderte Verkürzung der Arbeitszeit von zehn auf acht Stunden widerlegt waren, schließlich sich darauf zurückgezogen u. gesagt haben: Sie sind eben Arbeiter, und da können Sie doch nicht verlangen, daß sie nur acht Stunden arbeiten, das dürfen wir nur den Beamten zugestehen. Das ist ein Standpunkt, den ich für unvertretbar halte. Die Großh. Regierung wird hoffentlich meiner Ansicht beitreten, daß, wenn ein Mann innerhalb acht Stunden das ihm zugewiesene Pensum zur Zufriedenheit der Verwaltung erledigt hat, es dann keinen Zweck hat und jeder Berechtigung entbehrt, ihn länger als acht Stunden festzuhalten.

Sehr unangenehm berührt die Wahrnehmung, daß die Magazin-, Werkstätte- und Zugbeförderungsbeamten und Arbeiter einen ganz überraschend hohen Krankenstand im letzten Jahre aufgewiesen haben. Es wird das, soviel ich weiß, auf eine Influenzaepidemie mit zurückgeführt; allein die beteiligten Kreise behaupten, daß es nicht bloß die Influenza, sondern vor allen Dingen die übermäßige Ausdehnung der Arbeitszeit sei, welche gerade diese drei Klassen des Personals in steigendem Maße in der Krankenstatistik hervortreten lasse. Ich hoffe deshalb, daß speziell diesen drei Kategorien besondere Aufmerksamkeit wird zugewendet werden.

Was die Arbeiterpensionskasse betrifft, so ist mir ein Rechenschaftsbericht vorgelegt worden, nach dem diese Kasse im letzten Jahre einen Ueberschuß von 731 000 M. erzielt hat. Ich möchte um Aufklärung darüber bitten, wie dieser Ueberschuß zu verstehen ist. Denn nach meiner Ansicht dürfte eine solche Kasse überhaupt keinen Ueberschuß erzielen, jedenfalls nicht in dieser Höhe; es müßte dafür gesorgt werden, daß die Summen, die aus den Beiträgen eingeht, nicht als Ueberschuß in Erscheinung treten, sondern als Leistungen der Kasse wieder zur Ausgabe gelangen. Ich höre allerdings auf der anderen Seite, daß der Stand der Arbeiterpensionskasse keineswegs ein so glänzender sei, daß von Ueberschüssen oder von Mitteln gesprochen werden könnte, die eigentlich entbehrt werden könnten, ohne daß der Zweck der Kasse gefährdet wäre. Im Gegenteil, es heißt ja allgemein, daß die Arbeiterpensionskasse, wenn ihre Verhältnisse sich nicht besserten, in allernächster Zeit durch außerordentliche Maßregeln so gestützt werden müßte, daß ihre Leistungsfähigkeit auch für die Zukunft gesichert bleibe; es scheint mir das allerdings auch das Wahrscheinlichere zu sein. Nur vermisse ich, wie gesagt, eine klare

und erschöpfende Darstellung über die Leistungsfähigkeit und Bedürftigkeit dieser Arbeiterpensionskasse und insbesondere über die Bedeutung dieses in dem Rechenschaftsbericht ausgewiesenen Ueberschusses von 731 000 M. Wenn die Arbeiterpensionskasse, was ich annehme, außerordentlicher Mittel bedarf, um gesichert zu werden, dann möchte ich empfehlen, daß nicht die Beiträge der Versicherten erhöht werden, sondern daß vielleicht der Staat aus eigenen Mitteln zu diesen Beiträgen Zuschußbeiträge leistet und auf diese Weise den finanziellen Stand der Arbeiterpensionskasse in das Gleichgewicht bringt.

Ganz entschieden befürwortet werden muß die Forderung der Invaliden auf Erhöhung ihrer Gnadenrente. Es muß bei uns mit dem Zustand gebrochen werden, daß unsere Pensionäre, Wittwen und Waisen, die unter ganz anderen Umständen und Verhältnissen in die Bezüge gesetzt worden sind, lebenslänglich darauf verwiesen bleiben. Und weshalb? Früher konnte man mit einem gewissen Grad von Berechtigung sagen, Jeder von uns muß an den Verhältnissen, wie sie sich gestaltet haben, teilnehmen, und nur in Ausnahmefällen konnte man aus Mildderzigkeit da einspringen. Heute aber, wo der Staat durch seine Zoll-, Wirtschafts- und Steuerpolitik künstlich die sonst natürlicherweise viel günstiger gelagerten Verhältnisse für diese Wittwen, Waisen, die Invaliden und ihre Hinterbliebenen zu ihren Ungunsten verändert hat, indem er die Preise aus Gründen, die hier nicht interessieren, künstlich — darauf lege ich den Nachdruck — in die Höhe schraubt, hat der Staat auch die Verpflichtung, das wieder gut zu machen denjenigen gegenüber, die sich gegen eine solche Politik nicht anders wehren können, als indem sie sich an den Staat als an ihren früheren Arbeitgeber wenden und um Erhöhung ihrer Bezüge nachsuchen. Es ist also keineswegs die Wildtätigkeit, die da angerufen werden muß, auch beim Beamtengesetz nicht, sondern es ist das Recht dieser Relikten, daß diesem Zustand Rechnung getragen wird, den der Staat selbst mit Bewußtsein herbeigeführt hat, und für den sie allein nicht verantwortlich gemacht werden können. Diese künstliche Preissteigerung beträgt ja bis zu 25 Proz. im Vergleich beispielsweise zur Schweiz. Es ist meines Erachtens garnicht zu viel verlangt, wenn man sagt, die Gnadenrenten für die Invaliden müssen angesichts dieser Preissteigerung im Verhältnis zu dem Zustand von vor 4 oder 5 Jahren ohne weiteres um 25 Proz. erhöht werden.

Dann haben diese unglücklichen Leute mich gebeten, daß ich einen Wunsch befürworten möchte, den sie bis jetzt leider vergeblich an die Verwaltung gerichtet haben, und den Sie (zum Regierungstisch) mit einem Federzug erfüllen können. Sie möchten im Winter, wenn sie als alte, kranke, leidende Leute am Ofen sitzen, nicht die teuren Kohlen beim Kohlenhändler einkaufen müssen, sondern sie bitten, daß doch auch ihnen wie den noch im Dienst Stehenden die Vergünstigung zuteil würde, daß ihnen Kohlen zu Vorzugspreisen abgegeben werden. Das ist ein Wunsch, den man eigentlich nur aussprechen sollte, um ihn ohne weiteres auch erfüllt zu sehen, und es ist mir schwer begreiflich, daß die Verwaltung es überhaupt darauf antommen läßt, daß man eine so selbstverständliche Sache erst im Landtage zur Sprache bringen muß.

Auf eine Arbeiterschicht, wenn sie auch sehr klein ist, muß ich heute die Aufmerksamkeit lenken. Das sind die bei der Cyanisierungsanstalt beschäftigten Arbeiter. Es ist das eine Holzkonserverungsanstalt, die mit Quecksilbersublimat arbeitet. Diese Beschäftigung ist so gefährlich, daß die Arbeiter alle zwei Monate früher waren es glaube ich, vier Monate, die Gefahren für die Arbeiter

waren aber so groß, daß die Zeit verkürzt werden mußte — im Schichtwechsel aus dieser Anstalt wieder ausscheiden, sodaß wir vor der Tatsache stehen, daß ein großer Teil unseres Personals durch diese gesundheitsgefährliche Beschäftigung hindurch gehen muß. Es ist selbstverständlich, daß deshalb im Interesse der Gesundheit der Arbeiter, nicht bloß der 6 oder 8, die momentan da beschäftigt sind, darauf bestanden werden muß, daß die übrigen von der Verwaltung selbst vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln aufs allerpeinlichste beobachtet werden. Mir wird aber mitgeteilt, daß das nicht der Fall ist, sondern daß diese Vorsichtsmaßregeln, weil es an der genügenden Aufsicht fehlt, in leichtfertiger Weise außer Acht bleiben. Ich glaube nicht, daß ich von der Verwaltung die Einwendung zu erwarten habe, die Arbeiter sollten sich selbst darum kümmern. Sie können nach dem Bildungsstande und der Unerfahrenheit manches Arbeiters eben nicht verlangen, daß er der Macht der Gewöhnung soweit trotzt und einer nicht direkt sichtbaren Gefahr gegenüber die nötige Sorgfalt bewahrt. Das ist Sache der vorgesetzten Behörde, hier also der Eisenbahnverwaltung. Insbesondere werden da die Handschuhe vermisst, die nach der Verordnung streng vorgeschrieben sind, in Wirklichkeit aber oft nicht vorhanden sein sollen, sodaß die Vergiftungstoffe mit bloßen Händen berührt werden müssen, wodurch eine Beschleunigung des Vergiftungsprozesses herbeigeführt wird. Wenn diese Vergiftungsercheinungen sich zeigen, dann schreibt die Verordnung vor, soll bis zum Eintreffen des Arztes fortwährend Wasser getrunken werden, in welches frische Eier, etwa 5 bis 7 Stück auf das Liter, eingeührt werden. Tatsache aber ist — ich würde dem Herrn Minister empfehlen, sich durch eine Stichprobe einfach kurzer Hand zu überzeugen, und daß die Leute sich aus eigener nicht vorhandener Wissenschaft mit Brechmitteln bei diesen Zuständen, die sehr häufig eintreten, helfen, also direkt etwas tun, was die ärztlichen Vorschriften widersprechen, und was die Verwaltung selbst nicht haben will. Ich glaube, es bedarf nur dieser Anregung, um die Verwaltung zu veranlassen, hier mit aller Energie von ihrem Aufsichtsrechte Gebrauch zu machen.

Es wird mir auch mitgeteilt, daß die Arbeitszeit dieser Leute 10 Stunden sei. Ich halte das für unbedingt zu viel. Eine derart qualifizierte Arbeit, obgleich qualifizierte Arbeit im schlimmsten Sinne, sollte doch eine Ausnahme bei der Ausdehnung der Arbeitszeit beanspruchen dürfen. So viel ich weiß, kommt man in den Quecksilberfabriken, in den Spiegelabriken in Nürnberg überall mit einer 6stündigen Arbeit aus. Ich glaube, daß deshalb wohl auch hier von der 10stündigen Arbeitszeit unbedingt abgegangen und zu einer ganz erheblich verkürzten, vielleicht am besten nach Anhörung eines Arztes zu bemessenden Arbeitszeit übergegangen werden sollte.

Ich möchte dann einen Personalfall zur Sprache bringen. Er betrifft einen Invaliden, der sich seit dem Jahre 1898 als Hilfsbürodienner verwenden läßt, im Dienste invalide geworden ist und sich nun bemüht, nachdem er 10 Jahre lang zur Zufriedenheit der Verwaltung seinen Dienst versehen hat, als etatmäßiger Büroadbiener statt als Hilfsbüroadbiener angestellt zu werden. Darauf wird ihm nun seitens der Generaldirektion geantwortet im Sinne eines Erlasses, den ich Ihnen kurz vorlesen will: „Die Büroadbienerstellen sind in erster Reihe den zivilverpflichteten Militäramwärttern vorbehalten, aus deren Klasse in neuerer Zeit stets Bewerber auftreten. Außerdem müssen bei der Besetzung von Bureau-

dienerstellen häufig auch Beamte in Betracht kommen, die wegen leidender Gesundheit für den Fahrdienst nicht mehr tauglich sind. Dem Herrmann soll daher eröffnet werden, daß seinem Gesuche keine weitere Folge gegeben werden könne.“

Ich glaube, daß Invalide, die noch verwendungsfähig sind, doch der Vorrang haben müssen vor zivilverpflichteten Militäramwärttern, und daß jedenfalls im Laufe von 10 Jahren sich hätte Gelegenheit bieten können, den Wunsch dieses Mannes zu erfüllen. Es ist nicht angenehm für Jemand, der einen schweren Unfall erlitten hat und invalide ist, nur außeretatmäßig verwendet zu werden und ständig vor der Gefahr der Kündigung seines Dienstverhältnisses zu stehen. Denn wo soll der Mann sich schließlich hinwenden, wenn die Eisenbahnverwaltung ihm den Stuhl vor die Thüre setzt?

Dann möchte ich zugunsten der Beamten und Arbeiter, im Anschlusse an eine Petition, die uns vor kurzer Zeit beschäftigt hat (Sauter-Langenbrücken), den allgemeinen Wunsch aussprechen, daß die vorgesetzten Stellen angewiesen werden, bei Unfällen die Betroffenen möglichst bald über die ihnen zustehenden zivilrechtlichen Ansprüche zu belehren. Ich habe ja nicht selten mit diesen Dingen zu tun und habe regelmäßig die Erfahrung gemacht, daß die Betroffenen keine Ahnung davon haben, was für Ansprüche sie eigentlich auf Grund des Haftpflichtgesetzes oder des Fürsorgegesetzes zu stellen haben. Nun geschieht, wie bei Sauter-Langenbrücken, sehr oft, daß der Mann nach kurzer akuter Erkrankung wieder angenommen wird und über eine gewisse Zeit hin beschäftigt wird, aber eines schönen Tages zeigt sich, daß sein Leiden dauernder Natur ist. Dann ist aber die Frist, die beispielsweise das Haftpflichtgesetz stellt, für seine Ansprüche abgelaufen, wie im Falle Sauter, und er ist um diese Ansprüche gekommen. Das sollte nicht vorkommen, es gehört zur notwendigen Fürsorge des Staates für seine Beamten, daß er bei Unglücksfällen auch selbst mit aller Sorgfalt die Rechte der Betroffenen wahrnimmt. Man kann den Leuten nicht zumuten, sich an die Rechtsauskunftsstelle usw. zu wenden. Es liegt ihnen selbst viel näher, Hand in Hand mit ihren vorgesetzten ihre Verhältnisse, solange es irgend geht, in Güte zu ordnen, als den Rechtsweg zu erzwingen.

Aus den Kreisen der Betriebsbeamten bin ich darauf aufmerksam gemacht worden, daß das neue Zugmeldeverfahren, wonach statt der früher üblichen zwei Telegramme jetzt vier Telegramme gewechselt werden müssen, zu großen Mißständen in der Praxis führt. Ich möchte die Generaldirektion bitten, dieser Frage ihre ernste Aufmerksamkeit zuzuwenden und nicht etwa sich auf Erhebungen und theoretische Untersuchungen zu beschränken, sondern sich nur auf direkte praktische Stichproben zu verlassen, wenn sie zu einem abschließenden Urteil über die Güte dieses Verfahrens gelangen will. Es wird mir mitgeteilt, daß bei gleichzeitigem Durchfahren zweier Züge auf einer Station es oft eine Unmöglichkeit sei, dieses neue Zugmeldeverfahren zur Ausführung zu bringen. Wenn nur ein einziger fahrdienstleitender Beamter an der Station beschäftigt ist, so ist der Mann mit der Beobachtung der Strecke und den sonstigen Funktionen auf dem Bahnsteig und bei der Abfertigung viel zu überlastet, als daß er die Telegramme in dem Augenblicke, in dem es ihm vorgeschrieben ist, ablassen könnte, und so komme es sehr häufig vor, daß er sich in der Not damit helfe, einen Zug zurückzumelden, noch ehe er eingetroffen ist. Daß das selbstverständlich eine sehr gefährliche Uebung wäre, die bei Zusammentreffen mehrerer unglücklicher Umstände zu unabsehbaren Folgen führen könnte, das brauche ich Ihnen nicht erst aus-

einanderzufehen. Deshalb wären Ihnen die Betriebsbeamten sehr dankbar, wenn Sie diese Sache näher untersuchen und Abhilfe vielleicht so treffen wollten, daß jedenfalls für diejenigen Beamten, die bei Kreuzungen dieser Vorrichtung genügen sollen, andere Vorschriften erlassen werden.

Ich habe dann in meiner Eigenschaft als Vertreter von Karlsruhe einen Fall zur Sprache zu bringen, der sich mit der Betriebsicherheit in unserer Stadt zu befassen hat. Beim Entstehen der Südweststadt vor etwa zwölf Jahren, in einem Zeitpunkt, in dem sich dort wenige tausend Einwohner niedergelassen hatten, ist an die Großh. Generaldirektion der Wunsch herangetreten, von der Friedenstraße nach dem Sonntagsplatz einen Uebergang zu errichten, und nach einigem Zögern hat die Großh. Regierung diesem Wunsche auch willfahrt. Es war damals ein ganz wenig besuchter Uebergang, er ist aber inzwischen, seit zwölf Jahren, und zwar dadurch, daß die Südweststadt ein großer Stadtteil geworden ist, zu einem sehr belebten Uebergang geworden. Dieser Uebergang ist nun von alter Zeit her nicht durch persönliche Bewachung gedeckt, sondern er wird von einem Beamten bedient, der bei der Karlstraße steht, und zwar durch eine einfache Seil- oder Drahtverbindung. An diesem Uebergang befindet sich ein „Driller“, wie man sagt, eine Vorrichtung, die das Publikum, wenn es dagegen angeht, selbsttätig durch Vorwärtsrücken durch die Schranke durchläßt. Da ist es nun vorgekommen, daß ein kleiner Knabe von acht Jahren spielend durch diese Schranke gegangen ist, nachdem sie schon geschlossen war. Dieser Knabe kam unglücklicherweise zwischen zwei sich kreuzende Bäume (einen vom Mühlburger Thor, einen vom Hauptbahnhof her) und in dem Bestreben, dem einen auszuweichen, ist er dem andern zum Opfer gefallen und überfahren worden. Ich bin nun der Ansicht, daß in einer Stadt wie Karlsruhe, bei der Nähe des Sonntagsplatzes — eines Kinderspielplatzes, der sich wenige Schritte von dieser Schranke befindet — ein Zustand, wie er heute besteht, unmöglich weiter bestehen darf. Die Verwaltung würde für das Wiederholen eines derartigen Unglücksfalles sich selbst direkt verantwortlich machen. Ich bin der Ansicht, daß diese Schranke, wenn sie nicht von einer Person gedeckt ist, dann wenigstens absolut geschlossen werden muß, so daß sie selbsttätig vom Publikum nicht geöffnet werden kann. Denn das ist doch selbstverständlich, daß man Kindern, Betrunknen oder Leuten, die bei Nacht und Nebel nicht genügend aufpassen, nicht die Verantwortung für ihre persönliche Sicherheit überlassen kann. Ich möchte den Herrn Minister deshalb bitten, bei seinem bewährten Interesse für Karlsruhe dieser Frage seine Aufmerksamkeit zuzuwenden und uns durch möglichst baldige Schaffung eines befriedigenden Zustandes zu erfreuen.

Was den Betrieb betrifft, so habe ich noch eine Kleinigkeit zur Sprache zu bringen. Es haben sich 15 Mannheimer Firmen an die Großh. Regierung wegen der Benützung des Staatslagerhauses in Mannheim gewendet. Dieses Staatslagerhaus ist seit einigen Jahren an eine Firma verpachtet und wird von dieser Firma monopolmäßig betrieben. Die petitionierenden Firmen fühlen sich dadurch benachteiligt, daß dieser Firma das Recht zusteht, durch Monopolpreise und durch monopolartige Behandlung des vom Staate doch für Zweck der Allgemeinheit erbauten Lagerhauses dieses ihnen gegenüber in rigoroser Weise ausnützen zu können. Die Großh. Regierung ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß ein Mißbrauch eines derartigen Pachtrechtes an einem Staatsobjekte verhindert wird. Ich kann darauf hinweisen, daß eine dieser Firmen — sie bezahlt drei- bis viermalhunderttausend Mark Lagergeld an die Pächterin des

Lagerhauses — deren Vertrag in allernächster Zeit abläuft, sich vor einigen Monaten an die Pächterin mit dem Ersuchen gewendet hat, ihr mitzuteilen, ob der Vertrag auf den 1. Oktober zu denselben oder zu welchen Bedingungen verlängert werde, und daß die Pächterin es bis heute, nach Monaten, noch nicht für der Mühe wert gehalten hat, auch nur eine Antwort zu erteilen, sodaß diese große Gesellschaft heute, wenige Wochen vor Ablauf ihres Vertrages, noch nicht einmal in der Lage ist, eine Berechnung aufzustellen. Sie sieht sich also der Möglichkeit ausgesetzt, daß dies vom Staate jener Firma übertragene Monopol ihr gegenüber im letzten Augenblick in rigorosster Weise mißbraucht werden kann. Soweit mir bekannt ist, ist allerdings die Großh. Regierung ohne weiteres nicht in der Lage, da einzuschreiten, außer durch Kündigung des Vertrages. Sie muß aber unter allen Umständen von dieser Kündigung Gebrauch machen, um dafür zu sorgen, daß hier kein Mißbrauch getrieben wird. Wenn Staatsgelder aufgewendet werden, um ein Lagerhaus zu bauen, dann darf jedenfalls das private Interesse erst dann in die Möglichkeit der bedingungslosen Ausnützung eines derartigen Objekts gesetzt werden, wenn kein anderes berechtigtes Interesse mehr dem entgegensteht; solange aber noch 15 Mannheimer Firmen darauf angewiesen sind, dieses Staatsobjekt zu benützen, solange darf nicht eine Privatfirma ohne Staatsaufsicht, sondern nur der Staat selbst oder (zur Verhinderung eines jeden Mißbrauches) eine Privatfirma unter Staatsaufsicht ein derartiges Recht ausnützen.

Ich verweise den Herrn Minister auch auf die vom Herrn Abg. Sängler übergebene Hanauer Denkschrift. Ich hoffe, daß der Herr Kollege Sängler selbst Gelegenheit nehmen wird, auf diese Sache einzugehen. Sie sehen, wie begründet der Widerstand gewesen ist, der s. Zt. von unserer Seite der Regierung gegenüber hinsichtlich der Behandlung der Raftatt-Kehler Verbindung geleistet worden ist, und wie rein sachlich die Gründe gewesen sind, die uns damals bestimmt haben. Heute kämpft der Herr Abg. Franz mit den Vorwürfen, die ihm von den Männern seines Wahlkreises gemacht werden, weil er sich nicht uns angeschlossen hat; ich persönlich halte diese Vorwürfe für gänzlich unberechtigt, nach Lage der Sache konnte er nicht leicht den bösen Schein auf sich laden, als ob er nicht alles getan hätte, um überhaupt eine Verbindung für seinen Wahlkreis herauszuschlagen. Ich kann nur sagen, man sieht daran, wie dringend notwendig ist, daß hier Diejenigen unterstützt werden, welche mit allem Nachdruck sich gegen den Mißbrauch der Privatgesellschaften wenden.

Es ist mir dann von der Stadt Tiengen der Wunsch unterbreitet worden, dafür einzutreten, daß die Schnellzüge dort halten. Die Stadt Tiengen ist mit ihrem Gesuch s. Zt. abgewiesen worden. Sie verweist nun darauf, daß die Schweiz ihre Schnellzüge in Ermatingen, Zurzach und Erzingen halten läßt, und dieser Hinweis schlägt meines Erachtens durch. Ich verweise auf die Zollrevision, die unmittelbar vor Tiengen, in Erzingen vorgenommen wird, und darauf, daß die Revision statt im Zuge auf der Station vorgenommen wird. Sie brauchen also nur die Zollrevision in Erzingen nicht an der Station sondern zwischen Erzingen und der nächsten Station im Zuge stattfinden zu lassen, was man zwischen Basel-Zentralbahnhof und Basel-Badischer Bahnhof heute schon tut, und Sie könnten ohne weiteres den bescheidenen Wunsch Tiengens erfüllen und dessen Einwohnern die traurige Wahrnehmung ersparen, daß die Schweiz viel größere Rücksicht auf die Wünsche der Leute nimmt, als das bei uns der Fall ist.

Ich mache darauf aufmerksam, daß die Kadetten ein Privilegium durch die Benützung der Schnellzüge zu Militärfahrtreisen genießen. Ich glaube, das, was den Kadetten recht ist, das muß den Mittelschülern auch billig sein. Ich kann mich jedenfalls gegen ein solches Privilegium nur mit aller Energie aussprechen. Ich gönne es den Kadetten von Herzen, daß sie von dem mehr als törichtem Schnellschlag befreit werden; aber ich nehme daselbe Recht für unsere Mittelschüler in Anspruch (Zuruf), ich nehme es für alle Menschen in Anspruch ohne Ausnahme. Aber wenn man schon dieser Ausnahme gegenübersteht, dann muß ich doch sagen: Entweder wird die Vergünstigung den Kadetten wieder genommen, oder sie wird sämtlichen Mittelschülern zugebilligt.

Sehr erfreut wäre ich dann, wenn die Gr. Regierung mir noch Antwort gäbe auf die Anfrage, die ich bei der allgemeinen Finanzdebatte gestellt habe wegen der Ermäßigung der Fracht nach Bukarest von 1547 M. auf 800 M. durch Vermittlung einer Wiener Expeditionsfirma. Soviel ich weiß, hat die Gr. Regierung Veranlassung genommen, dieser Sache nachzugehen; es würde mich sehr interessieren, hierüber näheres zu erfahren.

Was nun die Anträge betrifft, so freut es mich, daß die Herren auf allen Seiten des Hauses dem Gedanken, der gesetzlichen Einrichtung des Eisenbahnrats allmählich näherzutreten sich bereit erklären. Man scheint also eingesehen zu haben, daß die absolute Behandlung unserer Interessen immer und immer mehr der parlamentarischen wird zu weichen haben, wenn diese Interessen nicht zu kurz kommen sollen; und ebenso glaube ich, daß auch der Antrag Muser auf Beschaffung gesetzlich festgelegter Tarife seine volle Berechtigung hat, insbesondere auch hinsichtlich der Gütertarife. Ich freue mich, daß auch von anderer Seite darauf hingewiesen worden ist, daß die Klassifikation der Güter nach ihrem Wert und nach anderen Rücksichten (wie beispielsweise die Kohle nur deshalb, weil sie feukalisches Produkt ist, sich des billigsten bestehenden Gütertarifs erfreut) überhaupt aus dem Rahmen des reinen Betriebs längst hinausgeraten ist. Es wird da tatsächlich nichts anderes als eine versteckte Zollpolitik getrieben, die ohne jede parlamentarische oder überhaupt öffentliche Kontrolle sich da im geheimen abspielt. Die Eisenbahnverwaltungen Deutschlands, die in stande sind, industrielle und landwirtschaftliche Produkte mit den verschiedensten Tarifen nach oben oder nach unten zu strafen oder zu belohnen, sind tatsächlich meines Erachtens von viel größerem Einfluß als die Herren, die über den Zolltarif zu beschließen gehabt haben, und das ist wohl auch der Grund, weshalb die energische Bewegung gegen den Zolltarif das Volk als Ganzes nicht mit sich fortgerissen hat, weil eben die Frage immer noch nicht an der Wurzel getroffen ist, solange nicht erfüllt ist, was auch Fürst Bismarck gewollt hat, daß Zoll- und Handelspolitik nur Hand in Hand und parallel zugleich mit der Eisenbahnpolitik auch für Güter getrieben werden. Es ist deshalb ganz unerfindlich, wie die Gr. Regierung befürchten kann, wir wollten ihre Bewegungsfreiheit einschränken. Im Gegenteil, wir wollen die Bewegungsfreiheit nach Möglichkeit erhöhen. Wir wollen sie ja gerade in stand setzen, von Budgetperiode zu Budgetperiode den berechtigten Wünschen der Interessenten nach größter Möglichkeit entgegenzukommen. Es wird die Zeit kommen, wo man die Eisenbahngütertarife einfach in den Dienst der Reichspolitik stellen wird, genau wie das heute mit der Zoll- und Handelspolitik geschieht, und es wird die Zeit kommen, wo man Welt-

marktkampftarife auf den Eisenbahnen wird einführen müssen, wenn die deutschen Industrien auf dem Weltmarkte gleichberechtigt und wettbewerbsfähig bleiben wollen.

Ich habe mir dann erlaubt, einen Antrag auf Kündigung der bestehenden Tarifverträge und Einführung des von uns ja seit vielen Jahren geforderten Zweipennigtarifs einzubringen. Der Herr Minister ist diesem Antrage gegenüber in einer sehr glücklichen Lage. Er ist gebunden an Hände und Füße, kann man wohl sagen (Seiterkeit), durch die bestehenden Verträge. Er kann sie nicht lösen, auch wenn er wollte. Er wird in dieser glücklichen Situation gestützt von rechts und von links, von den zwei großen Parteien. Was will er mehr? Und doch fühlt er sich, glaube ich, sehr unwohl in dieser Situation; denn er wird sich wohl nicht der Einsicht verschließen, daß das, was bis jetzt vom Regierungstische gesprochen worden ist, noch nicht das letzte Wort ist, was die Geschichte über die Entwicklung unserer Eisenbahnverhältnisse gesprochen hat. Und trotz dieser anscheinenden Unmöglichkeit, diese Mauer zu durchbrechen, lasse ich keine Sekunde nach in dem Widerstand gegen die Entwicklung dieser Dinge, und freue mich, daß eine ganze Anzahl von Kollegen aus diesem hohen Hause heute noch mit mir bereit ist, hier Widerstand zu leisten. Was wollen wir? Was haben wir von jeher verlangt? Anlehnung Badens an seine natürlichen Stützen, seine Nachbarn in Süddeutschland, genau wie es in Norddeutschland die einzelnen Eisenbahnverwaltungen von jeher getan haben. Preußen hat sich mit den mitteldeutschen Eisenbahnverwaltungen und mit den anderen norddeutschen, mit Oldenburg usw., verständigt, und schließlich hat es Anlehnung auch an Hessen gesucht. Wir aber haben niemals Anlehnung gesucht, sondern haben — die Schuld trifft alle Staaten in Süddeutschland — unsere Kunst darin bewiesen, einander möglichst Schwierigkeiten zu machen (Sehr richtig!) und uns gegenseitig zu schikanieren (Sehr gut!). Das ist ein ungesunder Zustand, der für die Weitsichtigkeit unserer süddeutschen Diplomatie kein glänzendes Zeugnis ausgestellt, u. wenn die Gesandten, die wir heute noch in München usw. haben, sich zweifellos um derartige Dinge noch niemals gekümmert haben, so haben sie eben meines Erachtens ihren Zweck verfehlt und können ganz ruhig eingezogen werden; denn wenn sie, wo es sich um die wichtigsten Fragen dreht, um die es sich in Deutschland handelt, nicht zu haben sind und uns nichts leisten können, so sehe ich nicht ein, warum wir für ein derartiges Institut Gehälter auswerfen sollten.

Ich bin übrigens der Ansicht, daß es heute noch nicht zu spät ist. Ich meine, Jeder muß heute einsehen, daß es so, wie jetzt die Dinge unter der Tarifreform liegen, ja doch nicht bleiben wird und doch nicht bleiben kann. Es sollte also so schnell als möglich mit den übrigen süddeutschen Staaten Fühlung gesucht werden, um, genau wie das die norddeutschen Staaten gemacht haben, auch in Süddeutschland eine Gemeinschaft uns Leben zu rufen, die zunächst eine selbständige Eisenbahnpolitik verfolgt, zugleich allerdings mit der Erklärung, daß wir jederzeit bereit sind, einer ehrlichen und offenen Reichseisenbahnpolitik nach allen Kräften Vorschub zu leisten. Der Herr Finanzminister meinte, die Zeit für eine Reichseisenbahn sei schon zu spät. Du lieber Gott im Himmel! Wir fangen ja kaum erst an mit diesen Bestrebungen! Der Herr Finanzminister wird das zwar allerdings leider nicht mehr erleben; aber ich wünsche es ihm, er wäre dabei, wenn einmal das deutsche Volk diese Frage aufgreift und mit der Energie und Intensität behandelt wird, wie die Schweizer seinerzeit die Verstaatlichung der Eisen-

bahnen behandelt haben. Niemals, seit die Schweiz besteht, hat das Referendum die tiefsten Tiefen des Volkes so aufgewühlt; niemals, selbst bei dem Verfassungsreferendum nicht, ist eine derartige Stimmzahl erreicht worden. Niemals sind die Rufe der politischen Streiter so hinauf bis in die oberste Sennhütte gedrungen als bei der Frage der Verstaatlichung und Vereinheitlichung des schweizerischen Eisenbahnwesens. Und daß dort nicht umsonst gearbeitet worden ist, das hat ja diese Debatte bis jetzt schon bewiesen, denn wir sind gezwungen, uns beständig auf die Schweiz als Muster zu berufen. Und da glaubt ein Mann von der Bedeutung des Finanzministers in Karlsruhe wirklich, daß es für das deutsche Volk zu spät sei, um einen guten Schritt auf diesem Gebiete zu tun? Nein, so pessimistisch bin ich nicht, daß ich glaube, daß das deutsche Volk seine wichtigsten Lebensinteressen auf die Dauer vernachlässigen und ruhig zusehen wird, wie das gesamte Ausland ihm gegenüber Fortschritte macht, während unsere Existenzfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit durch diesen unheilvollen Bruderzwist, wie man ihn wohl nennen kann, durch diese Konkurrenz, die heute noch unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen besteht, immer mehr bedroht wird. Sie brauchen nur an das Kapitel der Güterumlenkung zu denken, das heute absolut noch nicht erledigt ist. Es erfüllt einen Patrioten und reichsdeutschen Mann mit Scham, daß derartige Dinge bei uns offen getrieben werden können, daß nicht alle, die sich als Deutsche fühlen, sich einmütig dagegen erheben und die Gesellschaft, die nicht fähig ist, dem ein Ende zu machen, in die Unmöglichkeit versetzt, ein derartiges Treiben fortzuführen. Wir können das nicht länger mit ansehen! Im Namen der deutschen Jugend, die ein Recht hat, die Hindernisse fallen zu sehen, die ihr die Zukunft erschweren und versperren, verlange ich, daß diesem Zustande ein Ende gemacht wird. Nur damit wird die deutsche Industrie in die Möglichkeit versetzt, auf dem Weltmarkt die Achtung gebietende Stellung zu erobern, die ihr gebührt.

Wie kann man da sagen, es sei zu spät! Einer muß anfangen mit diesen Dingen, und wir sind heute die, die am nächsten daran sind, wir, die wir so schwer getroffen sind von den Maßregeln, die angeblich auf die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens hingen. Wenn das preussische Volk in der Lage wäre, über diese Dinge mitzusprechen, wäre es nie dahin gekommen. Das preussische Volk wäre dafür zu haben, Hand in Hand mit uns eine Eisenbahngemeinschaft zu schaffen. Sind wir denn wirklich so bettelarm, daß wir uns schämen müßten, als Gleichberechtigte in eine solche Gemeinschaft aufgenommen zu werden? Besitzen wir und die anderen süddeutschen Staaten nicht Wasserkräfte, die Norddeutschland nicht hat, durch die wir in der Lage sind, den elektrischen Betrieb in großem Maßstab aufzunehmen, den sie uns in Norddeutschland nicht nachmachen können? Unsere Stammesbrüder in Preußen werden vielleicht noch einmal recht froh sein, wenn Baden und Bayern geneigt sind, diese unschätzbaren Naturkräfte im Wege einer Reichseisenbahngemeinschaft auch ihnen zugute kommen zu lassen, trotz der angeblich so glänzenden Vermögenslage, in der sich die preussischen Eisenbahnen befinden sollen. Ich muß offen gestehen, daß man bei der jungen Mannschaft große Sympathie nicht finden wird, wenn man ihr den Wert dieses und jenes Kanals, den Wert und die Kosten dieses und jenes Tunnels, den Wert dieses und jenes Wasserfallchens vorrechnet. Ich glaube, so hat man im Jahre 1870/71 die deutsche Einheit auch nicht geschaffen, sondern man hat sie geschaffen, weil sie geschaffen werden mußte, gleichviel ob dieser oder jener etwas mehr oder weniger eingebracht hat. Dafür wäre das preussische Volk auch zu haben; aber der preussische Absolutis-

mus gestattet ihm nicht, in diesen Fragen mitzureden, indem er ihm das allernatürlichste Recht, das jedem anderen Deutschen gestattet ist, verweigert, das Wahlrecht. Wir wollen nicht, daß diesem preussischen Absolutismus unsere Bahnen im Wege der Kapitulation zu Füßen gelegt werden.

Ausschlaggebend für unsere Stellung in dieser Frage ist die Höhe unserer Eisenbahnrente. Der Herr Kollege Binz hat gesagt: Solange diese Rente so befriedigende Resultate zeigt, wie das zurzeit noch der Fall ist, so lange kann an ein Aufgeben der badischen Selbständigkeit nicht gedacht werden. Dieser Standpunkt ist unmöglich zu vertreten. Das heißt doch nichts anderes, als einfach ins Blaue hinein schaffen. Wir müssen doch alle mit der Möglichkeit rechnen, daß die Rente weiter sinkt, und daß dann, wenn es an den Abschluß der Gemeinschaft geht, uns vorgerechnet wird, wie es den Sessen vorgerechnet worden ist: „Euer Kram, den ihr da mitbringt, ist gar nichts mehr wert, da müßt ihr euch eben unseren Bedingungen fügen.“ Wir haben gar nicht das Recht, die sauer verdienten Spargroßchen unserer Vorfahren so aufs Spiel zu setzen. Entweder Gemeinschaft auf Grund des jetzigen Status, da wir noch an der Spitze der deutschen Eisenbahnen einhermarschieren, oder Erhaltung und Steigerung des jetzigen Status durch eigene Kraft! Nicht aber dürfen wir uns darauf einlassen, daß dieser Status sinkt und sinkt und man uns nach und nach aus der Reihe der selbständigen Kulturfaktoren austreicht oder an einen sehr untergeordneten Platz zurückverlegt.

Daß heute die Renten noch spielend gesteigert werden könnten, wenn wir nicht an diese famosen Verträge gebunden wären, davon ist wohl ganz Baden überzeugt, nachdem wir gesehen haben, daß schon die einfache Abschaffung der Kilometerbeste genügt hat, um in die unaufhörliche Steigerung unserer Erträgnisse aus dem Personenverkehr mit einem Schlag plötzlich nicht nur einen Stillstand zu bringen, sondern einen ganz kolossalen Ausfall herbeizuführen. Wir haben nicht nur die Ausfälle zu beklagen, die jetzt die Mindereinnahme darstellen. Wo bleiben denn die Mehreinnahmen, die beim natürlichen Verlauf der Dinge sich im letzten Jahre hätten ergeben müssen? Oder ist vielleicht irgend jemand im Saale, der sagen könnte, warum, nachdem die badischen Eisenbahnen in ungezählten Jahren von Jahr zu Jahr eine Steigerung ihrer Einnahmen aufzuweisen hatten, gerade das Jahr 1907 keine Steigerung sondern eine Minderung hat ergeben müssen? Nach dem Wegfall des Kilometerbestes haben wir also nicht nur keine Steigerung, sondern wir haben eine Minderung der Einnahmen zu beklagen.

Der Herr Staatsminister hat in der allgemeinen Finanzdebatte gesagt: „Ja, wenn man Ihre Vorschläge durchgeführt hätte, dann hätten wir einen noch viel größeren Ausfall.“ Mit diesem Festscherkustück kann man mir nicht imponieren. Es hat die Regierung ja auch niemand gezwungen, gerade meine Vorschläge durchzuführen; wenn sie der Ueberzeugung ist, daß dadurch Ausfälle entstehen, dann lasse sie es ruhig bleiben. Jetzt hat sich aber die Regierung darüber zu verantworten, weshalb die Mehreinnahmen ausgeblieben und Mindereinnahmen entstanden sind. Eine Million Mehreinnahmen ist mindestens weggefallen, wenn man alle Neben- und Ueberrechnungen außer acht läßt, die angestellt werden, um einen über die Tatsache des Ausfalles hinwegzubringen. Diese eine Million Mindereinnahme und eine Million nicht eingetretene Einnahmesteigerung, also das Wenigertragnis von zwei Millionen, bedeuten für unser Budget eine viel größere Belastung, als

das ganze Bauprogramm darstellen würde, mit dem die Großh. Regierung glaubt, den Eisenbahnwünschen der großen Masse unserer Bevölkerung auf zehn Jahre genügen zu können. Wenn die Großh. Regierung die 25 Millionen Mark sofort verbauen und dann keinen Pfennig Rente daraus erzielen würde, so würde sie vom national-ökonomischen Standpunkt aus ein glänzendes Geschäft machen, gegenüber der traurigen Tatsache, daß wir hier vor einem glatten Ausfall von zwei Millionen Mark stehen.

Uns hat man seinerzeit gesagt: Nur keine gewagten Experimente! Aber die Vorschläge, die von uns gemacht worden sind, haben die glänzendsten Erfolge aufzuweisen gehabt, oder sind Sie vielleicht in der Lage, einen Vorschlag zu bezeichnen, der andere als finanziell glänzende Erfolge aufgezeigt hätte? Ich glaube nicht! Wohl aber kann ich sagen, jeder Versuch, Kontredampf in dieser Entwicklung zu geben, ist Ihnen zum Unheil ausgeschlagen und hat mit Mißerfolgen geendigt, und so auch dieser Versuch wieder. Es ist deshalb gar kein Wunder, wenn auch in Regierungskreisen sich eine grimmige Enttäuschung über die Resultate der Tarifreform geltend gemacht hat. Ich gebe ja zu, daß die Fahrkartensteuer sehr wesentlich mit dazu beigetragen hat, und ich freue mich selbstverständlich dieses klaren Mißerfolges, den man in Berlin damit erzielt hat. Wir sehen nun, wie Schlag auf Schlag die Lehren, für die wir eingetreten sind, und zwar wahrhaftig in aufopferndster Weise und ohne Hoffnung auf einen greifbaren Erfolg zu unseren Lebzeiten, sich durch die Tatsachen sowohl nach der positiven als nach der negativen Seite hin auf das glänzendste als richtig erwiesen haben. Um eine Stimme aus dem Volke über diese Fahrkartensteuer zum Worte kommen zu lassen, ein kleines Gedicht:

„Die Fahrkartensteuer ist jammervoll pleite;
Die aus der ersten gehen in die zweite,
Die aus der zweiten sind zur dritten,
Die aus der dritten sind zur vierten geglitten.
Wird' es eine fünfte Klasse geben,
Meine Herren! was würden wir da erleben?
Und es war doch so klar wie der Tag
Nach Adam Riese der Mehrertrag!
Ja, ja verehrter Herr Breitenbach:
Siben acht Spaken auf einem Dach,
Und tu' ich einen herunterblitzen:
Es bleiben doch nicht sieben sitzen!“ (Seiterkeit.)

So denkt man über die Weisheit, mit der man in Preußen verfährt mit dem großen Gut, welches das deutsche Volk in seinen Eisenbahnen angelegt hat.

Und was bedeutet die Tarifreform andererseits? Wer nicht hören will, der muß zahlen und fühlen und verarmen. Denn daß die derartigen Zustände bei uns die Gesamtheit gefährden, das bedarf wohl keiner Ausführung. Die Rente, die wir erzielen, ist die Vorbedingung für jede Verbesserung, für jeden Personalwunschn, und sie ist die Vorbedingung für den Ausbau unseres Eisenbahnnetzes auf dem flachen Lande. Das Herz blutet einem, wenn man draußen im Lande herumgekommen ist und gesehen hat, wie die Leute mit Tränen in den Augen dastehen und sehnsüchtig warten auf die endliche Erfüllung ihrer berechtigten Wünsche, auf den Anschluß an die große Verkehrsstraße, und wenn man dazu auf der anderen Seite sieht, wie hier mit dem Vermögen des Volkes gewirtschaftet wird, wie hier Ausfälle entstehen, die wahrlich zu vermeiden gewesen wären, an deren Stelle man Mehreinnahmen hätte erzielen können. Hier liegt die ernsthafte, die wirkliche Gefahr für alle die Eisenbahnbau-

petitionen, die wir in den nächsten Tagen mit einem großen Aufwand von Wohlwollen empfehlend oder zur Kenntnisnahme der Großh. Regierung überweisen, und die von ihr mit ebenso großem Wohlwollen werden entgegen genommen werden, die aber die Großh. Regierung niemals befriedigen kann, wenn es uns nicht gelingt, die Eisenbahrenten auf eine Höhe zu heben, die unseren Staat stark genug macht, um auch solche Opfer zu bringen. Heute sehe ich allerdings die Eisenbahnschuld mit ganz anderen Augen an als vor 2 oder 4 Jahren. Denn wir sind heute, wenn Sie in der gebundenen Situation verbleiben wollen, gar nicht in der Lage, die Verträge zu ändern und damit die Belastung durch unsere Eisenbahnschuld sobald als möglich zu verringern. Wir sind von der Gnade und Barmherzigkeit der preussisch-hessischen Eisenbahnverwaltung abhängig, die uns langsam auf dem Wege der Tarifreform auszuheilen will, bis wir so mürbe geworden sind wie der Hans im Glück und unsere Bahnen in den preussisch-hessischen Gemeinschaftsbrunnen werfen und Gott danken, daß wir diesen köstlichen Schatz unseres Volkes, den wir von unseren Vätern übernommen haben, endlich los sind.

Freilich, so Angst und Bange ist mirs nicht um die Zukunft, wenn ich sehe, wie gerade Ackerbaustaaten, wie Rußland und Ungarn, zu vernünftigen Tarifmaßregeln gegriffen haben, und dabei auch an unseren Bund der Landwirte denke, der über kurz oder lang dazu kommen wird, den Zweipennigtarif, wie er heute besteht, etwas anders aufzufassen als die Wähler im Wahlkreis des Herrn Abg. Schmidt-Karlsruhe. Diese freuen sich natürlich über die momentane Erleichterung, aber dabon haben sie keine Ahnung, daß jeder Wunsch nach dem Neubau einer Eisenbahn eben dadurch auf den St. Nimmerleinstag verschoben ist.

Wir haben in Baden bei der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung im Personenverkehr eine Mehreinnahme von 12 Proz. erzielt (im Güterverkehr liegt eine kleine Mindereinnahme vor), während wir an unseren Eisenbahnen im Güterverkehr eine Mehreinnahme von 5 Millionen haben, womit sich am besten wohl der Einwand erhebt, als ob man es mit einer Krisis zu tun hätte, die an dem Rückgang unserer Einnahmen aus dem Personenverkehr schuld wäre. Es ist also auch nicht das Wetter daran schuld, wie man im Februar gelesen hat, als die Skiläufer nicht in genügender Anzahl die badischen Bahnen frequentiert haben sollen, denn die Bodenseedampfschiffahrt hat keine Mindereinnahmen zu verzeichnen gehabt. Diese Umstände sind es also nicht, sondern es ist einzig und allein die Tarifreform, welche diese Mindereinnahmen verursacht hat. Wenn wir heute sehen, daß unsere Nachbarn, Württemberg, Elsaß und die Pfalz, alle kleine Ueberschüsse, wenn es auch nur 60—70 000 Mark sind, gemacht haben, so ergibt das doch einen Anhaltspunkt dafür, daß wir mit unseren Ausfällen allein dastehen. Daß es nun nicht das Fehlen der vierten Wagenklasse sein kann, welches diese Mindereinnahmen verursacht hat, das geht, glaube ich, schon ohne weiteres daraus hervor, daß die Einführung der vierten Wagenklasse ja nur eine Belastung von 600 000 M. für unser Land bedeuten würde, wie die Großh. Regierung herausgerechnet hat.

Es ist aber nun gesagt worden, insbesondere von dem Herrn Berichterstatter, daß dieser Ausfall durchaus erwartet und vorhergesehen worden wäre und zwar deshalb, weil der Zweipennigtarif natürlich weniger Einnahmen erbringen müßte als der frühere höhere Tarif. Ich habe mich einigermaßen über diese Behauptung gewundert und zwar deshalb namentlich, weil uns heute noch gar keine Statistik darüber zur Verfügung steht, ob diese Ausfälle überhaupt beim Zweipennigtarif ein-

getreten sind. Ich habe alle Veranlassung, anzunehmen, daß der Ausfall in der Hauptsache sich aus dem Rückgang des Schnellzugsverkehrs herleitet, ich vermisse eine Statistik darüber, daß etwa der billige Personenzugsverkehr die Veranlassung dazu gewesen sei. Der Herr Berichterstatter, der bis jetzt sehr sorgfältig gearbeitet hat, wird mir jedenfalls dankbar sein, wenn ich ihm einen Artikel aus der Fachzeitschrift des Verbandes deutscher Eisenbahnverwaltungen unterbreite, in welchem die Ertragsverhältnisse der württembergischen Staatsbahn nach der Einführung der vierten Wagenklasse untersucht wird. Dieser Artikel vom März d. J. schließt mit folgenden Worten: „Man darf hieraus nur schließen, daß die Einführung der 4. Wagenklasse in Württemberg nicht nur durch eine ganz erhebliche Steigerung der Zahl der beförderten Personen segensreich gewirkt, sondern die damit verbundene Verbilligung der Fahrpreise auch nicht einmal einen nachweisbaren Einnahmeausfall zur Folge gehabt habe.“ Daraus ergibt sich also, daß der Zweifelnigtarif an unseren Mindereinnahmen nicht schuld sein kann, denn wenn er in Württemberg nicht dazu geführt hat, so ist er auch in Baden nicht daran schuld. Also Mindereinnahmen sind durch den Zweifelnigtarif in Württemberg in der 4. Klasse, und, wie ich bis zum Beweis des Gegenteils behaupte, auch in Baden mit der 3 b-Klasse nicht erzielt worden.

Wenn hier gesagt wird, wir hätten Ausfälle erwartet, so ist das ja rechnungsmäßig richtig; Ausfälle waren in der Deutschrift s. Zt. auch vorgesehen. Wo bleiben aber die rechnungsmäßigen Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Schnellzugsfahrpreise? Von diesen hört man gar nichts! Nun, wenn wir an die entscheidenden Ziffern herangehen werden, dann werden wir sehen, wo die rechnungsmäßigen Mehreinnahmen im Schnellzugsverkehr geblieben sind. Es wird sich einfach zeigen, daß der Schnellzug nur noch für die oberen Zehntausend und vielleicht noch für den obersten Teil des Mittelstandes in Baden zur Verfügung steht, und daß der übrige ganze große Mittelstand, von allen unteren Ständen abgesehen, vom Schnellzug heute ausgeschlossen ist. Mit anderen Worten: Sie haben mit dieser Tarifreform einfach wieder rückgängig gemacht, was wir in 12 Jahren langer Arbeit hier erreicht haben, die Einstellung einer dritten Klasse in die Schnellzüge. Wir sind jetzt ungefähr wieder auf dem Standpunkt wie vor 1895, wo die Schnellzüge nur 2. Klasse geführt haben, nur daß wir keine Polster mehr in dieser 2. Klasse haben, sondern heute auf einer Holzbank sitzen, im wesentlichen aber ungefähr dieselben Preise bezahlen wie damals. Für die Polster gibt aber ein vernünftiger Mensch, namentlich im Sommer, überhaupt nichts; die meisten Leute wollen Holzklasse fahren, (ich glaube, auch die allermeisten von uns fahren Holzklasse), und es besteht gar kein Grund, diese teuren Polsterklassen überhaupt mitzuführen. Diese können den Kohl auch nicht fett machen, sondern es ist längst nachgewiesen, daß diese Polsterklassen lediglich zehrende Einrichtungen sind, und daß insbesondere beispielsweise für die württembergische Eisenbahnverwaltung die 1. Klasse ein Opfer von einer Million jährlich bedeutet. Deshalb lasse ich mich auch auf alle diese preussischen Sykophantenrechnungen über die Wirkung der Einführung der 4. Klasse und des Zweifelnigtarifs in unserer 3 b-Klasse absolut nicht ein, sondern ich sage mir einfach, ich halte mich an die absolut feststehenden Tatsachen.

Wir haben in den letzten Jahren mit der Verbilligung der Personentarife einfach glänzende Geschäfte gemacht. Wir haben aus dem Personenverkehr beispielsweise im Jahre 1894 15,7 Millionen eingenommen, im Jahre 1895 16,9 Millionen, als die Kilometerrabattbeste

eingeführt wurden. Dann gab es Kontredampf, 1896 wurde das Rabattbest abgeschafft. Das einzige Jahr in diesen 10 Jahren ist das Jahr 1896, wo ein Einnahmeausfall von 300 000 M. entstand! Dann aber ging es wieder von 1897 bis 1906 in unaufhörlicher Steigerung fort von 18 Millionen auf 27 Millionen, und selbst in dem Krisenjahre 1901 war nur ein Ausfall von lumpigen 100 000 M. auf 22 Millionen zu verzeichnen. Beim Güterverkehr aber hatten wir damals ganz andere Ausfälle: 1900 43 Millionen, 1901 40 Millionen Einnahmen. Da hatten wir also 3 Millionen Ausfälle, und heute 1907 haben wir Mehreinnahmen im Güterverkehr von 5 Millionen und beim Personenverkehr 1 Million Ausfälle! Ich glaube, schreiender kann man den Kontrast nicht mehr kennzeichnen, als wenn man sich diese Tatsachen vergegenwärtigt. Von 1896 bis 1907 also ausnahmslos Steigerung des Personenverkehrs (mit den 100 000 M. Unterbrechung im Jahre 1901) und jetzt plötzlich die volle Katastrophe. Und genau dieselben Erfahrungen haben Sie ja bei der Fahrartensteuer gemacht, Sie haben sie gemacht bei den Zeitungsbeilagen, Sie haben sie gemacht beim Ortsporto im Reich. Auch dort hat man gesehen: Die Verteuerung des Verkehrs ist lediglich zum Nachteil des Fiskus ausgeschlagen.

Nun schlägt man uns vor — das ist der Sinn der Erklärung der Großh. Regierung —, dem kann nur abgeholfen werden durch schleunigste Einführung der 4. Wagenklasse, und morgen wird der Herr Kollege Hergt wohl zum Worte kommen und als Fachmann, was doppelt bedauerlich ist, für diese verhängnisvolle Einrichtung ebenfalls ein Wort einlegen. Ich frage, wie können wir es angesichts einer Situation auf finanziellem Gebiet, in der wir uns heute befinden, verantworten, ein Opfer von 600 000 M. für eine dem ganzen Lande unerwünschte, ja verhasste soziale Verschlechterung unserer Betriebsverhältnisse zu bringen?

Der Herr Kollege Hergt und der Herr Kollege Dr. Zehner haben vor zwei Jahren auf die Marktweiber hingewiesen, denen Plätze für ihre Traglasten besorgt werden müßten. Wo sind die Plätze nun in Württemberg, wo sind sie in der Pfalz? (Zuruf aus dem Zentrum: In Preußen!) Ja, in Preußen sind sie, in Württemberg bedankt man sich dafür, weil die Marktweiber dort sitzen wollen; ihnen ist es wichtiger, daß sie sitzen und die Traglasten stehen, als wie in Preußen, wo die Traglasten sitzen und die Marktweiber stehen (Große Heiterkeit). In Württemberg, in der Pfalz, ist es keinem Menschen eingefallen, für die Marktweiber zu „sorgen“. Aber da hat man in Berlin gesagt: Gott im Himmel, für diese armen pfälzischen Marktweiber muß schleunigst gesorgt werden, und dann kam der Ukas: Heraus mit den Sitzgelegenheiten aus den pfälzischen Wagen IV. Klasse, freie Plätze geschaffen u. Schnüre an die Decke, damit die Leute sich im Stehen daran halten können, wenn es um die Kurven herumgeht, wenn sie gehörig durcheinandergeschüttelt werden! Ich frage Sie, müssen Sie nicht zurückgehen bis zum 30-jährigen Krieg (Heiterkeit), um eine derartige Maßregel zu finden, die etwa ein kriegsführender Staat gegen Kulturgüter des unterlegenen Staates getroffen hat? Ich kenne kein Beispiel dafür, außer ich müßte, wie gesagt, um beinahe 300 Jahre zurückgreifen. Es ist das ein skandalöser Vorgang, daß ein Staat in Friedenszeit, ein Bundesstaat dem andern, einfach Kulturgüter vernichtet aus Uebermut, darf man wohl sagen, ohne irgend welchen praktischen Zweck, und es ist noch skandalöser, daß ein anderer Staat sich das gefallen läßt. Das ist ein Vorgang, der nicht mehr zum Protest herausfordert, sondern der lediglich noch konstatiert, wie weit bei uns die Dinge be-

reits tatsächlich gekommen sind. Wir müssen heute sehen, wie tatsächlich der Bevölkerung zugemutet wird, schlechter als in der Viehklasse befördert zu werden; denn in der Viehklasse wird wenigstens Stroh auf den Boden gelegt, damit das Vieh weich liegt. Für die Menschenklasse aber hat man, wie gesagt, nichts übrig als einen Strick, woran man sich aufhängen kann (Große Geisterkraft).

Und wie sieht es in Württemberg mit dieser IV. Klasse aus? Die Herren zerbrechen sich die Köpfe, wie die III. Klasse besetzt und wie die II. Klasse entvölkert werden wird! Gehen Sie doch einmal hinüber nach Württemberg! Ich bin neulich von Osterburken nach Adelsheim gefahren, der Zug fährt durch bis Stuttgart. In Gedankenlosigkeit nehme ich mir eine Fahrkarte III. Klasse, ich komme auf den Perron Sonntag nachmittags 1 Uhr — das ist eine Zeit, wo doch ein gewisser Verkehr ist — da steht ein Zug mit 7 Wagen, ein Wagen erster und zweiter, zwei Wagen dritter und vier Wagen vierter Klasse. Nun sehe ich, wie die ganze Menschenmenge, die da einsteigt, ausnahmslos in die IV. Klasse einsteigt, hoch und nieder, die feinsten und die gewöhnlichsten Leute, kein Mensch in die dritte Klasse, von der ersten und zweiten ganz zu schweigen. Ich habe mich schließlich geschämt, mich mit meinem Billett allein in die dritte Klasse zu setzen und habe mich auch in die vierte Klasse gesetzt (Geisterkraft).

Nun frage ich Sie, was würde man von einem Privatunternehmer, etwa von einem Droschkenhalter sagen, wenn er in der Weise sein Geschäft betreiben wollte, daß er, wenn Sie heute eine Landpartie machen wollen und einen Krenser mit sechs oder acht Klätzen wollen, vor diesen Krenser einen zweispännigen Landauer und weiter vor noch einen vierspännigen Landauer spannen und dann durch das Land fahren wollte? Den würde man wegen Verschwendung entmündigen, und alle Welt würde hohnlachen, wenn er in Konkurs geriet! So soll aber bei uns gefuhrwert werden. Die ganze Nachmannschaft ist bis auf den letzten Mann fest überzeugt, daß die IV. Klasse vom betriebstechnischen Standpunkt aus ein absoluter Blödsinn ist. Lesen Sie die Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnbeamten! Schon in den 80er Jahren hat ein Verwandter von mir, der im höheren preussischen Eisenbahndienst gewesen ist (Abg. Frhr. v. Menzinger): Aha, darum die Erkenntnis! Aufsätze über diese Frage veröffentlicht und sich ganz entschieden für die Vereinfachung auf bloß zwei Klassen ausgesprochen. Was ist geschehen? Der Mann lebt heute in Pension (da kann man es ja ruhig sagen), sofort kam von oben her die kalte Douche: Du hast ja ganz recht, aber so was sagt man nicht, das ist nicht opportun.

So liegen die Dinge, unter Herr Kollege Hergt als Nachmann hat ebenfalls genau dasselbe schon behauptet. Und es braucht nur einen gesunden Menschenverstand, um ohne weiteres einzusehen, daß zwei Klassen oder mehrnetzen, wenn Sie für den internationalen Schnellzugsverkehr absolut noch eine Klasse haben wollen, im höchsten Falle drei Klassen notwendig sind. Wie man uns aber zumuten kann, 600 000 M. hinauszutwerfen, um diese Torheit nachzumachen, das ist mir vollständig unbegreiflich! (Abg. Kolb: Ist Blödsinn!) Es hat mich deshalb sehr gewundert, daß der Herr Abg. Gieseler vorgestern an die Regierung sich gewendet hat, dafür zu sorgen, daß die Spannung zwischen zweiter und unterster Klasse durch die Einschlebung einer Zwischenklasse abgemildert würde. Es heißt das doch nichts weiter, als daß die vierte Klasse schließlich den Zwang bedeuten soll, für die dritte Klasse mehr zu bezahlen. Das heißt also: Durch weitere Verteuerung und Verschlechterung des Betriebs,

insbesondere der dritten Klasse, soll unseren Finanzen aufgeholfen werden. Das verstehe, wer kann! Wenn da, wie gesagt, nur nicht ganz andere Gründe dahinter stecken, hochpolitische Gründe, wenn man nur nicht Preußen um jeden Preis gefällig sein will! Was würden Sie sagen, wenn ich einen derartigen Antrag hier bringen würde, und die Regierung stünde auf dem gegenteiligen Standpunkte? Ich würde hier nicht einmal zehn Minuten lang sprechen können, ich würde niedergeschrien werden unter dröhnendem Beifall des ganzen badischen Landes. „Hinaus mit solch dummem Teufel!“ würde es heißen, „der es wagt, uns derartige Vorschläge zu machen!“ (Geisterkraft.) So liegen die Dinge in Wirklichkeit.

Ich will es deshalb abwarten, was die Wähler zu einer derartigen Politik sagen werden. Die Leute, die draußen im Lande Eisenbahnwünsche haben, können dann das schöne Lied singen: Behüt dich Gott, es wär zu schön gewesen! Und in den Städten, wo sie heute die erhöhte Umlage bezahlen, sehen die Leute jetzt schon ein, was es heißt, kein Kilometerheft zu haben! Wir sind kleine Leute und auch Leute aus dem Mittelstand gekommen und haben mir vorgerechnet, wie sie 5, 6, ja 700 Mark Mehrausgaben für die Beforgung ihres Geschäfts haben, kleine Leute aus dem Baugewerbe, die im Kreise Karlsruhe bald da, bald dort Bauten ausführen, die für sich und ihre Bauführer und ihr Personal die neuen Fahrpreise zu bezahlen haben. Sie können sich denken, was das auf diese Leute für einen Eindruck macht, wenn die Umlage steigt und zugleich das Kilometerheft ihnen genommen wird! Und dann wird ihnen die vierte Klasse im Bummelzuge angeboten, die für sie gar nicht in Betracht kommen kann, da Zeit für diese Leute Geld ist!

Wenn angesichts einer solchen Situation der Herr Minister uns sagt, ja, da kann ich nichts mehr machen, dann meine ich, müßte auch der Herr Minister herausfühlen, was das heißt, wenn er eine derartige Erklärung abgibt. Das ist eine glatte Abdankung unseres Eisenbahnministeriums! Dann brauchen wir auch kein Eisenbahnministerium mehr! (Sehr richtig!) Dann weiß ich nicht, inwiefern unsere Verwaltung sich von der ersten besten preussischen Eisenbahndirektion unterscheidet, höchstens zum Nachteil dahin, daß sie keine Stimme hat bei den Kollegialbeschlüssen, die in Berlin gefaßt werden. Das ist, glaube ich, ausgeschlossen, daß auf die Dauer eine derartige absolute Untätigkeit und Unmöglichkeit der Betätigung bei einem Ministerium konstatiert wird, und daß man ein solches Ministerium ruhig weiter bestehen lassen soll! Da können wir nicht mitmachen, und deshalb schlagen wir Ihnen vor in dem Sinne, wie ich das entwickelt habe, in ehrlichem, reichspatriotischem Sinne hier zu zeigen, daß es eine bessere Art gibt, seine Rente zu steigern als die nach preussisch-heftigem Beispiele. Wir verweisen Sie auf das Beispiel der Schweiz, wo der Personenverkehr mit allen Mitteln gehoben und wie dort entgegengekommen wird durch Schaffung billiger Rückfahrkarten, kein Zuschlag bei den Schnellzügen wird da erhoben, General- und Jahresabonnements zu billigen und kulantem Preisen werden gegeben! Und was ist der Erfolg? So reichlich fließen die Einnahmen, daß das Personal so behandelt und bezahlt werden kann, daß uns das als unerreichbares Ideal vorfährt, und daß die Schweiz im großen Stile an die Elektrizitätsfrage herantreten kann, an die wir uns aus Angst vor der Steigerung der Eisenbahnschuld im großen Stile nicht herantrauen werden! Deshalb sagen wir: Kehren Sie zurück zu unseren alten Vorschlägen, die wir Ihnen gemacht haben, zum 2-Pfennigtarif der dritten Klasse in allen Zügen! Sie haben kein anderes Mittel, um die badische Eisenbahnrente unter den gegenwärtigen Um-

1896
hr in
Ein-
aber
schö-
Mil-
nur
lonen
r da-
1901
Mil-
hmen
mber-
man
n sich
1907
(mit
und
elben
steuer-
ungs-
o im
erung
aus-

a der
nur
der
ollege
mann,
volle
frage,
inan-
rant-
anzen
erung

Dr.
eiber
forgt
tem-
Zen-
Birt-
eiber
sigen
o die
große
Fei-
for-
Sim-
schleu-
eraus
Ba-
n die
kön-
e ge-
Sie,
krieg
die
des
kein
nabe
löser
des-
aus
schen
n an-
ang,
der
e be-

ständen wieder in die Höhe zu bringen, die Ausfälle wieder gut zu machen, die wir zu verzeichnen haben!

Sie werden mir sagen: Ja, die deutsche Einheit, die erzielt ist, ist doch auch etwas wert! Die deutsche Einheit im Tarifwesen ist gering! Von der IV. Klasse haben wir schon gesprochen. Wer sehen Sie hin auf die preussischen und elsass-lothringischen Sonntagsbillette! Warum haben wir keine Sonntagsbillette? Ich sehe da wirklich keinen Grund ein! Es scheint, daß die Tarifeinheit bloß dann angewendet wird, wenn es zu unserem Nachteil und Schaden ausschlägt, daß Preußen und Elsaß-Lothringen aber für sich in Anspruch nehmen, diese Tarifeinheit zu durchbrechen, ohne daß wir die Möglichkeit haben, das nachzumachen! Das selbe gilt von unseren beschleunigten Personenzügen, die meines Erachtens schon wieder auf den Aussterbeetat gesetzt zu werden drohen, denn daß sie nicht zugenommen haben, das beweist für mich allein schon, daß wir nicht darauf rechnen können, daß diese Einrichtung ausgebaut wird.

Ich weise endlich darauf hin, daß der Nahverkehr bei uns, speziell in Karlsruhe, sich in derartigen Zuständen befindet, daß, wie uns der Herr Kollege Dr. Binz mit Recht schon bezüglich der Pfalz ausgeführt hat, wir uns im Gegensatz zum Oberlande aufs schwerste benachteiligt fühlen dürfen. Uns ist in Karlsruhe ein nennenswerter Nahverkehr bis jetzt nicht eröffnet worden. Die Zustände schreien förmlich nach einer Abhilfe, und wenn wir unsere Freiheit auf dem Tarifgebiete wieder erobert hätten, würde ich Ihnen vorschlagen, Nahverkehrsabonnements für vielleicht einen Umkreis von 25 oder 50 Kilometer zu schaffen, um endlich einmal dem Karlsruher Lokalverkehrsbedürfnis entgegen zu kommen. Ist das ein Zustand, daß wir hier von der nächsten Umgebung, der Pfalz, von Baden-Baden, Heidelberg, so gut wie abgeschnitten sind? Oder daß wir Preise bezahlen müssen, die einfach eine Durchschnittsfamilie auch des besseren Mittelstandes ganz unmöglich bezahlen kann? Das sind ja lächerliche Zustände, von denen kein Mensch glauben kann, daß sie aufrecht erhalten bleiben können!

Der Herr Kollege Dr. Binz hat gemeint, man müsse auch Opfer bringen für die Güter, die man bei dieser Einheit eintauscht. Ich habe schon gesagt, diese Opfer werden von uns verlangt nicht durch das preussische Volk, sondern durch den Absolutismus, und wenn ich die Opfer übersehe, die wir hier im Gebiete des Eisenbahnwesens in den letzten Jahren gebracht haben, da kann man wohl fragen: Wo ist die Gegenleistung, die uns geboten worden ist? Wir haben in ergebener Dankbarkeit gegen diese angeblichen Vorteile sofort eingeführt: Die Plakarte, die Bahnsteigperre, die Expresgutadresse! Unsere herrliche Expresguteneinrichtung ist beseitigt! Wir haben verboten, den „Simplizissimus“ auf den Bahnhöfen zu verkaufen! (Beifall und Heiterkeit beim Zentrum.) Ja, Sie lachen darüber! Wenn es die „Germania“ wäre oder der „Schwarze Jakob“ (Große Heiterkeit), natürlich, dann würden Sie nicht lachen! Ich will hier gar nicht für den „Simplizissimus“ Partei ergreifen, darum handelt es sich hier gar nicht, und wenn der Herr Minister aus eigenem auf diese ingeniöse Idee gekommen wäre, zuerst in Baden den „Simplizissimus“ zu verbieten (Heiterkeit), dann würde für mich die Sache noch gar keinen so betrübenden Anstrich haben. Aber, daß einfach nachgemacht wird, was man in Berlin vormacht, das ist für uns Badenser ein beschämendes Gefühl, das werden Sie mir zugeben! Vom „Simplizissimus“ wollen wir im übrigen nicht reden. Ich kann es den Berlinern nicht übel nehmen, daß sie den „Simplizissimus“ verbieten (Heiterkeit). Die würden auch gern den Oberlandesgerichtsrat Mayer-München noch dazu verbieten!

(Große Heiterkeit.) Auf demselben Niveau steht das Verbot des Rauchens im Speisewagen (Sehr richtig!). Es ist nur eine Kleinigkeit, aber auch das beweist, daß bei uns nicht mehr die spezifisch badischen Interessen die erste Berücksichtigung in der Generaldirektion finden, sondern daß man einfach alles nachmacht, was aus Preußen her diktiert wird, ohne auch nur zu prüfen!

So liegen die Dinge in Wahrheit! Und als Gegenleistung, wie gesagt, kommen außer der Einheit, die wir nicht haben und auch so schnell nicht bekommen werden, diese Klapperkästen aus dem Norden zu uns hergeschifft (Heiterkeit und Zustimmung). Ich habe aus den Erörterungen des Herrn Generaldirektors nicht entnehmen können, ob wir damit rechnen müssen, daß etwa unsere badischen Wagen von Basel bis Altona und Hamburg geschickt werden und im Austausch dafür die preussischen Klapperkästen etwa nur von Mainz bis Basel, sobald wir das Vergnügen hätten, unser Material auf ungeheuer lange Strecken entbehren zu müssen, während Preußen das Vergnügen hätte, sein Material auf möglichst lange Strecken los werden zu können. Ich wäre dem Herrn Generaldirektor deshalb recht dankbar, wenn er darüber Auskunft geben wollte, ob irgendwie dafür gesorgt ist, daß das Wagenmaterial gegenseitig in absolut gleicher Streckenlänge ausgetauscht wird.

Ferner mache ich darauf aufmerksam, daß, wie schon erwähnt, von den 3. Klassepassagieren die 4. Klassebenützung erzwungen wird. Der Herr Kollege Frank hat mir mitgeteilt, daß ihm hunderte von Fahrkarten vorgezeigt worden sind, auf denen mit roter Tinte die 3. Klasse, die bezahlt worden ist, in 4. Klasse auf der Main-Neckarbahn-Strecke umgeändert worden ist, der badischen Strecke! Wenn Sie sich diese Tatsache vor Augen halten und zurück an den heißen Tag denken, den uns damals der Herr Kollege Müller bereitet hat, als er die Sprache auf diese Dinge brachte, wenn Sie zurückdenken, wie damals die Spannung im ganzen Hause aufs höchste gestiegen war, was glauben Sie, was damals das Haus gesagt hätte, wenn der Herr Minister statt seiner damaligen diplomatischen Erklärungen hätte sagen müssen, das werde ich nicht verhindern können, daß auch auf badischen Strecken Menschen mit 3. Klasse-Fahrkarten, die sie bezahlt haben, in die 4. Klasse eingewiesen werden? Das ganze Haus würde ohne Ausnahme erklärt haben: Dann lassen wir uns nicht auf diese Tarifreform ein, wir verlangen absolute Selbständigkeit des Tarifrechtes auf den badischen Strecken.

Man soll das keine Kleinigkeit nennen, sondern die Behandlung dieser Frage ist symptomatisch und prinzipiell. Was würde wohl Preußen sagen, wenn's umgekehrt wäre? Das Hohngelächter möchte ich einmal hören, was da erschalle, wenn wir uns herausnehmen würden, in dieser Weise preussischen Tarifbestimmungen mit roter Tinte nachhelfen zu wollen!

Daß wir fortgesetzt hier Opfer bringen sollen, ohne zu sehen, daß das ein Ende nehmen soll, das will mir nicht einleuchten. Ich bin der Ansicht, daß wir nicht als Opferpriester hierher geschickt worden sind, sondern als Volksvertreter, und als solcher kann ich nur sagen: Diese Tarifreform wird vom ganzen badischen Lande als eine drückende Last empfunden, die je eher umso lieber abgeschüttelt werden möchte. Wenn es dem Herrn Minister darum zu tun ist, sich in der badischen Geschichte einen ehrenvollen Platz zu sichern, dann glaube ich, daß ihm keine andere Wahl bleibt, als mit allem Nachdruck für unseren Antrag einzutreten. Er hat keine partikularistische Tendenz, er will lediglich dem berechtigten Interesse unseres kleinen Staates in einer Notlage gerecht werden, in die ihn ein übereilter und ver-

fehlter Schritt gebracht hat, der Anderen nichts genügt und uns bloß geschadet hat. Dieses selbstverständliche Recht wird man uns doch wohl noch zugestehen müssen. Wir haben keine partikularistische Tendenz im Auge auch deshalb, weil wir jeden Tag bereit sind, uns einer ehrlichen Reichsgemeinschaft anzuschließen und mit vollem Herzen in dieser mitzuarbeiten. Wir haben eine partikularistische Tendenz auch deshalb nicht im Auge, weil wir uns sagen, die Vorteile, die hier bei uns erzielt worden sind, sind vorbildlich für ganz Deutschland, und ein Bundesstaat, der es ehrlich meint und nicht von hinterhältiger Gesinnung erfüllt ist, wird mit Vergnügen einen Fortschritt akzeptieren. Denn das ist eine bundesstaatliche Auffassung, daß man von einander das Gute annimmt und einander auf das Ueble aufmerksam macht und es beseitigen hilft. Hier bei der Eisenbahnverwaltung scheint es aber umgekehrt gehandhabt zu werden, hier soll auf uns das Schlechte abgewälzt, das Gute uns genommen werden. Daß also, wie gesagt, eine Tendenz in unserem Antrage läge, die sich nicht von jedem Standpunkt aus sehen lassen kann, daß eine Tendenz vom partikularistischen Standpunkt aus in unserem Antrag liegt, das muß ich bestreiten. Ich glaube deshalb, daß die Großh. Regierung im Interesse der Selbstständigkeit nicht bloß unserer Eisenbahnverwaltung sondern auch unseres Landes als Bundesstaat verpflichtet ist, diesem Antrag gegenüber eine zustimmende Haltung einzunehmen (Beifall bei den Demokraten).

Präsident des Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr von Marschall: Bei der vorgelassenen Zeit und nachdem bereits mehrere Herren vom Regierungstische aus gesprochen haben, war es eigentlich nicht meine Absicht, heute noch das Wort zu ergreifen. Ich gedenke auch nicht auf alle Ausführungen des Herrn Vorredners einzugehen.

Wenn ich mich aber zum Worte gemeldet habe, so geschah es vor allem deshalb, weil ich, wie es in diesem hohen Hause auch schon bei der allgemeinen Finanzdebatte geschehen ist, entschieden dagegen Protest erheben muß, daß gegen die Regierung des leitenden deutschen Bundesstaates das Wort „Absolutismus“ gebraucht wird. Preußen ist ein konstitutioneller Staat (Aufe: Oh! bei den Sozialdemokraten) seit mehr als einem halben Jahrhundert. Und ich kann es heute ebenso wenig zulassen, daß wir uns hier in innere preussische Verhältnisse einmischen, so wenig wir es zulassen würden, wenn Preußen sich in unsere Verhältnisse einmischen würde, wenn Preußen irgend einen Einfluß darauf ausüben wollte, wie wir uns hier in unserem Hause, in unserem Lande einrichten. Das hat Preußen nicht getan, und ebensowenig haben wir ein Recht, der preussischen Regierung Absolutismus vorzuwerfen. In keiner Weise hat sich die preussische Regierung in die hier vorliegenden Fragen eingemischt.

Es ist ganz unrichtig, wenn behauptet wird, es sei den Beamten der Main-Neckarbahn irgendwie das Petitionsrecht verümmert worden; es haben sich die Beamten der Main-Neckarbahn schon vielfach mit Petitionen an uns gewandt, und wir haben nie gehört, daß sie darunter zu leiden gehabt hätten.

Der Herr Abg. Fröhlich ist in sehr lebendiger Weise für den Antrag eingetreten, welchen er hier mit mehreren anderen Abgeordneten eingebracht hat. In einer Beziehung fühle ich mich mit dem Herrn Abg. Fröhlich vollständig eins. Er wünscht im Interesse einer besseren Ausgestaltung und Belebung des Verkehrs eine größere Vereinheitlichung der deutschen Bahnen. Er glaubt nun

aber, daß es möglich wäre, auf dem Umwege dieses Antrags das zu erreichen; er sagt: Weil wir eine größere Vereinheitlichung wollen, die größere Mehrheit der deutschen Eisenbahnverwaltungen aber übereinstimmend auf falschem Wege sich befindet, so müssen wir dahin streben, unser verhältnismäßig kleines Eisenbahnnetz von 1700 Kilometern in einer ganz anderen Weise auszugestalten, wie die übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen es mit ihren Bahnen tun; wir müssen besondere Tarife einführen, Tarifiermäßigungen zur Geltung bringen, wie sie sonst in ganz Deutschland nicht bestehen. Ich habe immer Freude an jedem Optimismus, und insofern ist mir auch der Optimismus des Herrn Abg. Fröhlich wahrhaft wohlthuend (Geiterkeit), aber ich kann ihm nur nicht folgen. Die Botschaft höre ich wohl, allein mir fehlt der Glaube! (Geiterkeit).

Der Herr Abg. Fröhlich macht uns mit großer Lebhaftigkeit den Vorwurf, wir hätten der Tarifreform zugestimmt und wir seien nun schuld daran, daß wir eine so große Einbuße an Einnahmen im Personenverkehr erlitten hätten. Das haben wir alle sehr wohl vorausgesehen; wir haben im Gegenteil geglaubt, daß unsere Mindereinnahmen im Personenverkehr infolge der Einführung der Tarifreform noch viel größer sein würden. Das ist gar nicht anders denkbar. Man kann nicht in einer Zeit, in welcher die Arbeitslöhne und die Materialpreise gestiegen sind, die Tarife für die große Mehrheit der Bevölkerung herabsetzen, ohne Einbuße zu erleiden. Das kann man nur tun, wenn man überzeugt ist, daß es im wirtschaftlichen Interesse der Bevölkerung liegt. Aber es hat seine Grenzen. Der Herr Abg. Fröhlich wird mir doch zugeben, daß man die Tarife nicht ins Ungemessene herabsetzen kann, daß es bestimmte Grenzen gibt, unter die herabzugehen, nicht möglich ist. Es scheint mir bei dem großen Sinken des Geldwertes, das besonders in den letzten Jahren eingetreten ist, sehr fraglich, ob wir nicht schon etwas unter die Grenze herabgegangen sind. Ich will mich aber hier darüber nicht weiter verbreiten.

Die Haupttendenz des vorliegenden Antrages liegt darin, einerseits den Schnellzugzuschlag aufzuheben und dann den Preis der dritten Klasse in den Schnellzügen ebenfalls auf 2 Pfg. herabzusetzen. Diese Tendenz ist durch unser Kilometerbest. hervorgerufen worden. Unser Kilometerbest. hat Schnellzüge und Personenzüge absolut gleich behandelt. Es hat das zur Folge gehabt, daß bei dem Publikum eine gewisse Schnellzugs-Idiosynkrasie erzeugt wurde. Die Leute glaubten, den Schnellzug auch da benutzen zu müssen, wo sie zeitlich gar keinen Vorteil davon hatten. Es kommt darauf an, die Schnellzüge ihrem eigentlichen Zwecke dienstbar zu erhalten, und ihren eigentlichen Zweck können sie nur dann erfüllen, wenn sie die Anschlüsse, die dem Publikum verheißen sind, auch wirklich erreichen. Wenn die Schnellzüge ohne guten Grund von den Lokalreisenden überfüllt werden, dann ist es einfach nicht möglich, daß sie ihrem eigentlichen Zwecke dienen. Weil die Schnellzüge aber jetzt mit Zuschlägen belastet sind, hat die Eisenbahnverwaltung es sich angelegen sein lassen, auch andere Züge einzuführen, die einerseits sehr schnell fahren und die Reisenden unter verhältnismäßig nicht viel größerem Zeitaufwand an ihr Ziel bringen. Diese Züge haben auch noch den weiteren Vorteil, daß sie nicht allein wie die Schnellzüge nur einer kleinen ausgewählten Zahl von größeren Orten zugute kommen, sondern daß auch die Orte mittlerer Größe dabei zu ihrem Rechte gelangen. Außerdem hat die Eisenbahnverwaltung gerade auch für den Sonntagsverkehr noch Züge eingeführt, die eine ganze Reihe von Stationen überfahren und, obgleich sie ganz eben so schnell fahren wie die Schnellzüge, die Reisenden zum Personenzugspreis an ihr Ziel bringen.

Ich erwähne dies hier besonders deshalb, weil der Herr Abgeordnete Fröhlich von einem mangelnden billigen Verkehr nach Baden-Baden gesprochen hat. Ich glaube, wenn man bei dem gegenwärtigen Geldwert in einem bequemen Wagen dritter Klasse mit Schnelligkeitsgeschwindigkeit für den Preis von 1,50 M. von Karlsruhe nach Baden und zurück fahren kann, so ist dies keine Unterbindung des Verkehrs mehr. Man braucht ja fast soviel, wenn man mit der Droschke an den Bahnhof fährt (Heiterkeit). Ich kann auch noch auf ein anderes Beispiel hinweisen. Ein Ausflug, den man von Freiburg aus ganz besonders gern unternimmt, ist der nach dem Titisee. Da fährt man, obgleich hier die Betriebskosten außerordentlich hohe sind, ebenfalls für 1,50 M. hin und her. Wenn die Preise so weit herabgesetzt sind, kann man doch nicht von einer Unterbindung des Lokalverkehrs, des Ausflugsverkehrs reden!

Der Herr Abg. Fröhlich hat Sonntagskarten bei uns vermisst, die er in Elsaß-Lothringen und in Preußen findet. Nun, so wie die Tarife für die dritte Klasse gegenwärtig gestaltet sind, fahren wir nicht allein an Sonntagen sondern auch an Werktagen in gewisser Beziehung zu Sonntagspreisen, wenigstens zu ebenso billigen Preisen, wie man in Preußen und in Elsaß-Lothringen am Sonntag fahren kann.

Auf die vierte Klasse will ich hier nicht weiter eingehen; es wird dazu gewiß noch später reichlich Gelegenheit gegeben werden. Nur möchte ich eines betonen: Die Beibehaltung der vierten Klasse in Norddeutschland wird immer der preussischen Regierung zum Vorwurf gemacht. Ich glaube dagegen sagen zu können: Es ist der preussische Handelsstand, es ist ein guter Teil der preussischen Bevölkerung, der auf die weitere Beibehaltung der vierten Klasse gedrungen hat. Der Staatsminister Thiel war auf dem besten Wege, die vierte Klasse aufzuheben, seine Bestrebungen sind aber an dem Widerstande der Handelskammern und an dem Widerstande großer Kreise der Bevölkerung gescheitert. (Zuruf aus den Reihen der Sozialdemokraten: Wegen des Zweipfennigtarifs!) Da wird mir wieder „Zweipfennigtarif“ eingeworfen. Es ist nicht allein der Zweipfennigtarif, der die vierte Klasse in Norddeutschland den Leuten anziehend macht, sie sind nun einmal von langer Zeit an diese Art der Beförderungsweise gewöhnt. (Heiterkeit.) Ich bin schon viel in Norddeutschland gefahren. Es war da auch mein Bestreben, mit den verschiedensten Volksschichten Fühlung zu erhalten, und die habe ich in der vierten Klasse viel besser gefunden als in der dritten. Ich erinnere mich z. B. eines Himmelfahrtstages, wo ich am Nachmittag von Mannheim aus die vierte Klasse benutzte habe und meine Freude an den Mannheimer Arbeiterfamilien, die hier ihren Feiertagsausflug in der vierten Klasse machten, gehabt habe, und ich kann die Herren beruhigen, der Zug war so reichlich mit Wagen ausgestattet, daß wir alle zu unserm Sitze kamen. Wenn einmal einer stehen mußte — viele wollten überhaupt stehen, wie auch viele hier auf der elektrischen Bahn lieber stehen als sitzen —, so hat er dann auf der nächsten Station schon einen Sitzplatz gefunden.

Der Herr Abg. Fröhlich, um nur noch dieses eine zu erwähnen, hat uns auch wieder das Verbot des Verkaufes des „Simplizissimus“ in den Bahnhöfen zum Vorwurf gemacht. Wir sind da aus eigener Initiative vorgegangen, und wenn ich Ihnen ganz offen sagen soll, welches Gefühl mich speziell dabei geleitet hat, so war es das der Toleranz. Ich kann nicht mit ansehen, wenn großen Bevölkerungsklassen oder auch Religionsgemeinschaften gegenüber dasjenige, was sie für hoch und heilig halten, in den Kot herabgezogen wird.

(Lebhaftes Bravo im Zentrum.) Darin finde ich einen Akt schreiendster Intoleranz (Sehr richtig! im Zentrum.), und deswegen sah ich mich veranlaßt, hier dem Antrage der Generaldirektion stattzugeben und den Vertrieb des „Simplizissimus“ in den Bahnhöfenbuchhandlungen zu verbieten, auch auf die Gefahr hin, daß dadurch Reklame für ihn gemacht werden könnte (Bravo! im Zentrum); denn ich glaube nicht, daß der Staat dazu da ist, die Hand zu bieten für die Verbreitung von Pressorganen, die größere Teile des Volkes empfindlich verletzen und, wie ich schon gesagt habe, dasjenige in den Kot ziehen, was ihnen hoch und heilig ist. (Sehr richtig! im Zentrum.) Namentlich aber auch vom nationalen Standpunkt! Es ist mir kürzlich aus der Schweiz eine Korrespondenz zugegangen, worin darauf abgehoben wurde, wie schädlich gerade für Deutschland der „Simplizissimus“ in der Schweiz gewirkt habe. Es ist eben gerade das patriotische Gefühl, was so vielfach durch ihn verletzt worden ist.

Ich bin überzeugt, daß den verschiedenen Ausführungen des geehrten Herrn Vorredners im Verlauf der Debatte auch noch vom Regierungstisch aus entgegengetreten wird. Ich stehe nicht auf dem Standpunkt, daß mit der jetzigen Personentarifreform das letzte Wort gesprochen ist. (Zuruf von den Sozialdemokraten: Wir auch nicht!) Die Geschichte schreitet unaufhaltsam vorwärts, und wir werden alle nicht imstande sein, ihren Lauf aufzuhalten. Aber eines glaube ich sagen zu können: Wir müssen darnach streben, eine größere Vereinheitlichung auf dem Gebiete des Verkehrs herbeizuführen. Wir haben durch die Personentarifreform eine vielleicht nach vielen Richtungen hin noch mangelhafte aber doch eine weiter auszubildende Grundlage erhalten, die wir ausbauen müssen. Aber das geschieht nicht dadurch, daß wir uns selbst auf einen partikularistischen Standpunkt stellen, sondern dadurch, daß wir in Gemeinschaft mit den anderen Eisenbahnverwaltungen überall zu verbessern suchen, wo es nur immer möglich ist.

Abg. Frhr. v. Wenningen (Zentr.): Nach den Ausführungen des Herrn Generaldirektors habe ich geglaubt, daß der „Schwarze Mann“ in der Generaldirektion eigentlich erledigt sei. Indessen ist der Herr Abg. Fröhlich noch einmal darauf zurückgekommen. Es scheint aber, daß die Information des Herrn Kollegen Kolb hinsichtlich des schwarzen Mannes auf derselben Stufe steht, wie die Information des Herrn Kollegen Fröhlich hinsichtlich des Kaslatter Konvikts. Niemand in Baden wird es für möglich halten, daß sub umbra alarum des Herrn Generaldirektors ein schwarzer Mann solche Dinge, wie Herr Kolb sie behauptet, treiben kann.

Der Herr Abg. Kolb hat neulich dem Herrn Direktor des Oberschulrats eine Vertrauensfundgebung ausgesprochen und nach meiner privaten Ansicht hat der Direktor des Oberschulrats diese Vertrauensfundgebung allerdings vollkommen verdient (Heiterkeit). Ich bin aber dem Herrn Eisenbahnminister und dem Herrn Generaldirektor sehr dankbar, daß die Herren in dieser Beziehung sich auf einen gänzlich anderen Standpunkt gestellt haben, und aus meinem monarchischen Gefühl heraus kann ich nur sagen: Gott sei Dank, daß die Herren sich auf diesen Standpunkt gestellt haben! Vielleicht nimmt der Herr Eisenbahnminister die Gelegenheit wahr, um mit dem Herrn Unterrichtsminister ein kleines Zwiegespräch über die Homogenität des Staatsministeriums zu halten. Am Ende kommt es möglicherweise zum selben glücklichen Resultat, zu dem wir hinsichtlich des Rothausbieres gelangt sind.

Ich erlaube mir nun, auf einige Wünsche meines Bezirkes einzugehen. Im vorigen Landtag hat der Vertre-

ter der Regierung zugesagt, daß der Bahnhof Wiesloch umgebaut würde. Dieselbe Zusage war schon in einem früheren Landtag gegeben worden. Bis auf die heutige Stunde harret aber der Bahnhof Wiesloch noch der bessernden Hand. Vielleicht hat die Generaldirektion irgendwo noch einen alten Personenvagen stehen, den sie nach Wiesloch schicken kann und dort nach Analogie der Verhältnisse in Schwörstadt als Personenbahnhof aufstellen kann.

Die Einwohner von Wiesloch beschwerten sich über die mangelhafte Zugverbindung. Ich habe hier ein Schreiben des Wirtvereins von Wiesloch und Umgegend zu diesem Punkt, ich habe auch von anderen Seiten schon Beschwerden über den Fahrplan bekommen. Ich erlaube mir, zunächst hier die Bitte zu wiederholen, die ich schon einmal bezüglich der Schnellzugshalte vorgetragen habe. Als die Schnellzugshalte abgelehnt wurden, hat man uns damit vertröstet, daß die beschleunigten Personenzüge eingeführt würden. Die beschleunigten Personenzüge sind aber bis auf zwei in irgend einer Versetzung verschwunden, und diese beiden sind für die Stadt Wiesloch von keinem großen Wert. Denn der beschleunigte Personenzug Nr. 917 nach Norden fährt um 12 Uhr 43 Min. in der Nacht und der Gegenzug nach Süden Nr. 870 um 4 Uhr 51 Min. vormittags. Mit dieser Zugverbindung kann die Stadt Wiesloch nicht viel anfangen. Nun habe ich im Kursbuch nachgesehen, wie denn der Anschluß an die Schnellzüge in Bruchsal in südlicher Richtung ist; nach Norden habe ich mir dieses Nachschlagen erspart, weil die Verbindungen nach Heidelberg insbesondere auch wegen der elektrischen Bahn sehr zahlreich sind. Es ist fünfmal möglich, von Wiesloch aus in Bruchsal Schnellzugsanschlüsse zu erhalten. Diese sind aber nicht alle gleichwertig. Von den fünf Anschlüssen bedingen nämlich drei einen Aufenthalt von 41 bis 45 Minuten in Bruchsal. Etwas besser sind nur die Anschlüsse mit Zug 908 zu D2 und mit 942 zu Zug 16. Ich möchte also in dieser Beziehung die Generaldirektion ersuchen, die Stadt Wiesloch etwas mehr zu berücksichtigen, wenn es schon mit den Schnellzugshalten in Wiesloch nichts sein sollte.

Dann hat mich der Wirtverein in Wiesloch darauf aufmerksam gemacht, daß am Nachmittag zwischen den Zügen 951 und 961 ein sehr langer Zeitraum ist, ebenso zwischen 920 und 930 in der einen und in der anderen Richtung. Es wird daher gebeten, daß da noch eine bessere Verbindung hergestellt werden möge.

Ebenso wird in Stettfeld sowohl wie in Wiesloch über die mangelhaften Anschlüsse der Nebenbahn geklagt, ferner darüber, daß die Tarife der Staatsbahn nicht auch auf den Nebenbahnen eingeführt werden. Wir zahlen auf den Nebenbahnen einen erheblich höheren Tarif als im Personenverkehr, und im Güterverkehr werden die Tarife dadurch erhöht, daß die Kilometerfermen vergößert werden.

Der Herr Kollege Kolb hat sich auch für die finanziellen Verhältnisse der Nebenbahnen interessiert. Ich möchte ihm den Rat geben, einmal einen Aktionär zu fragen, welche Meinung er von der Rentabilität dieser Nebenbahnen hat. Vielleicht tritt ihm einer eine Aktie ab. Ich will nicht gerade sagen, daß sie gut genug ist zum Butterbrot einwickeln, aber viel mehr ist sie nicht wert.

Weiter bin ich ersucht worden, die Generaldirektion auf zwei Stellwerke aufmerksam zu machen, die in Ringolsheim und Dangenbrücken auf dem Bahnsteig erstellt worden sind. Ein etwas forpulerter Mann kann sich zwischen einem fahrenden Zug und dem Stellwerk

nicht gut aufstellen, ohne Gefahr zu laufen, erdrückt zu werden.

Nun noch ein Wort über die Zugskontrolle und Bahnhofssperre. Man hat uns, als die Sperre eingeführt wurde, gesagt, daß damit die Kontrolle auf den Zügen erledigt oder doch wenigstens verringert würde. Auf der Strecke von Bruchsal nach Freiburg, die ich zuweilen benütze, da werde ich in folgender Weise kontrolliert. Man fährt in Bruchsal 6 Uhr und etliche Minuten ab (man ist also früh aufgestanden und daher noch etwas schläfrig), am Bahnsteig erste Kontrolle; zweite Kontrolle, wenn man eingestiegen ist; dritte Kontrolle in Karlsruhe, Personalwechsel; vierte Kontrolle in Ofenburg, Personalwechsel; fünfte Kontrolle am Bahnhof in Freiburg. Das scheint mir gerade keine Verbesserung gegenüber dem früheren Zustand zu sein.

Der Herr Abg. Dr. Binz hat eine Information erhalten dahingehend, daß unser Schaffnerpersonal nicht immer höflich sei. Ich bin weit davon entfernt, die Zuverlässigkeit des Gewährsmannes des Herrn Abg. Dr. Binz in Zweifel zu ziehen, aber meine sehr reiche Erfahrung auf der badischen Staatsbahn hat mich eines anderen belehrt, und ich will Veranlassung nehmen, das Begleitpersonal der Züge hier gegen den Vorwurf in Schutz zu nehmen, als wäre es gegen die Reisenden nicht höflich. Es ist höflich nicht nur gegenüber den Reisenden in den höheren Klassen, sondern, wie ich häufig gesehen habe, auch gegenüber den kleinen und armen Leuten. Diese Beobachtung kann man in Heidelberg machen, wo fast jeden Tag morgens gebrechliche Leute ankommen, um sich in die akademischen Kliniken zu begeben. Da kann man sehen, wie hilfreich die Schaffner gegen diese armen Leute sind. Ich kann also im allgemeinen nicht zugeben, daß das Schaffnerpersonal gegen das Publikum unhöflich sei, Ausnahmen mögen aber vorkommen. (Abg. Dr. Binz: Das habe ich gar nicht behauptet!) Ich habe gar nicht gegen Sie polemisiert, sondern nur sagen wollen, daß Ihre Information auf einem Ausnahmefall beruht.

Ich kann auch bestätigen, daß die Zugverspätungen im allgemeinen nachlassen, aber ich bin schon wiederholt in der Lage gewesen, feststellen zu können, woher bei einem gewissen Zuge die Verspätung kommt. Diese Verspätung kommt daher, daß die rechtsrheinischen Züge, die nach dem Süden fahren, in Frankfurt a. M. von dem dortigen Bahnhofpersonal in auffällender Weise schlechter behandelt werden wie die linksrheinisch fahrenden Züge. Es ist dieses nachmittags 4 Uhr fast täglich zu konstatieren. Da kommen von den verschiedensten Richtungen Schnellzüge, einer von München, oder nach München, einer der linksrheinisch, und einer, der rechtsrheinisch über Mannheim nach Basel fährt, und diese kommen fast alle zu gleicher Zeit an, und zwar am Bahnsteig III und müssen auch wieder von dort abgelassen werden. Da muß immer der rechtsrheinisch fahrende Zug warten und wird zuletzt abgefertigt. Das kann man, wie gesagt, mehrmals in der Woche beobachten. Ich meine, Alles braucht man sich badischerseits von der Frankfurter Bahnhofsverwaltung auch nicht gefallen zu lassen.

Nun hat der Herr Berichterstatter (ich glaube, es ist das auch seitens der Generaldirektion erwähnt worden) die Verminderung des Schreibwerkes und die Vereinfachung der Geschäfte zur Sprache gebracht. Das ist etwas, von dem man schon seit mehreren Dezennien bei den verschiedenen Verwaltungen, auch beim Militär hört, ich habe aber noch niemals die Erfahrung gemacht, daß es zu etwas gekommen ist (Zwischenruf). Ja, im Gegenteil, ich kann nur sagen, daß die Geschäftsnummern sich vermehrt haben, seitdem diese Vereinfachung

eingetreten ist. So hat man eben mit dem hinausgegebenen Erlaß auch nichts anfangen können; wenn man einmal in dem Aktienbetrieb und den bürokratischen Einrichtungen darin ist, so ist es sehr schwer, sich davon loszumachen. Ich halte es fast für unmöglich.

Dann hat man, um die Verhältnisse anderer Eisenbahnverwaltungen kennen zu lernen, Beamte hinausgeschickt, damit diese dort Studien machen. Wenn man beim Militär eine Patrouille losendet, um z. B. etwas im Gelände oder die Stellung des Gegners auszukundschaften, so nimmt man in der Regel die Allerfindigsten. Es scheint nun, daß die Generaldirektion in diesem Fall nicht nach diesem Grundsatz gehandelt hat, denn der Betreffende ist mit der Idee der Streckendepartementen zurückgekommen. Diese Idee hat sich aber gar nicht, mindestens nicht für den Betrieb, bewährt, wie die Sachverständigen sagen, und, wo die Idee der Streckendepartementen wirklich zur Ausführung gekommen ist, wie in Elsaß-Lothringen, da denkt man schon wieder daran, sie abzuschaffen. Die Generaldirektion hat meiner Ansicht nach einen Fehler gemacht, daß sie die Streckendepartementen in ihre Verwaltung hineingenommen hat, ohne zu berücksichtigen, welche Voraussetzungen in jener Verwaltung vorlagen, aus der der betreffende Streckendepartement herkam. Man kann niemals eine Haselnuß auf einen Fichtenzweig pflanzen. So hat es sich denn ereignet, daß der Streckendepartement einen ungeheuren Wirrwarr in der Generaldirektion angerichtet hat, so daß man ein Konzil hat zusammentreten lassen müssen (Lachen), um die Sache wieder in das Geleise zu bringen. Jeder Streckendepartement hat anders entschieden wie seine Kollegen, und deshalb wird es sich wohl für die Zukunft empfehlen, daß man, wenn man etwas Neues von auswärts hereinbringt, zunächst prüft, ob dieses auch in die gegebenen Verhältnisse hineinpaßt.

Es besteht der Wunsch, den ich hinsichtlich der Oberförster bereits vorgetragen habe, nach einer Kompetenz-erweiterung auch bei den Bezirksstellen der Eisenbahnverwaltung. Ich nehme aber an, daß das von sachverständiger Seite wird vorgetragen werden.

Es wäre nun Gelegenheit, noch zu sprechen über die Frage der Detarifizierung von Mehl und Getreide, und über die Frage, ob es sich nicht empfiehlt, daß auch von Baden aus Schritte geschehen, um den Export von Kohlen in das Ausland, der von der preussischen Eisenbahnverwaltung so sehr begünstigt wird, etwas zu inhibieren. Allein ich bin der Meinung, daß der Mikrokosmos der badischen Eisenbahn nicht in der Lage ist, etwas Geeignetes hier zu leisten. Außerdem haben wir diese Frage hier im Hohen Hause und in der Landwirtschaftskammer bereits behandelt, und vielleicht bietet sich noch einmal später Gelegenheit, hierauf einzugehen.

Ich will jetzt nur noch auf die Frage der Behandlung des Personals einen Augenblick zu sprechen kommen. Mein Freund Giesler (auch von anderer Seite ist das schon geschehen) hat der Generaldirektion und dem Herrn Eisenbahnminister Klagen darüber vorgetragen, daß an manchen Orten das Personal nicht gut behandelt und überanstrengt wird. Zunächst will ich mich darüber beschweren, daß durch den Antialkoholismus, hätte ich beinahe gesagt, daß durch die Antialkoholbestrebungen der Generaldirektion in das Beamtentum der Eisenbahnverwaltung eine gewisse Beunruhigung hineingetragen worden ist. Ich bin der allererste, der es verurteilt und für schimpflich hält, wenn jemand sich betrinkt; aber ebenso zuwider ist es mir, wenn man den Alkohol ganz aus dem Leben herausbringen will. Ich kann das hier sagen sowohl im Namen der Beamten, wie derjenigen, die Bier u. Wein produzieren; zu

den letzteren gehöre ich aber nicht (Zuruf: Schnaps), ich produziere auch keinen Schnaps (Lachen). Dadurch, daß man von oben herunter darauf gedrückt hat, daß die Leute dem Alkohol entsagen sollen, hat man sie gezwungen, aus den Bahnhöfenwirtschaften heraus in Winkelwirtschaften zu gehen. Man sieht sie mit geknicktem Knie in irgend einer engen Straße in eine obskure Kneipe sich hineindrücken, voll Angst, daß ein Vorgesetzter es sehen könnte. Das halte ich nicht für richtig, und ich halte auch diese Wasser- und Teekantinen zur fidelem Kaffeeschüssel, oder wie sie alle heißen mögen, nicht für einen vollwertigen Ersatz für Wirtschaften, wo es guten Wein und gutes Bier zu trinken gibt (Abg. Birkenmayer: Sehr richtig! — Geisterheit). Unsere süddeutschen Verhältnisse bieten für extreme Antialkoholbestrebungen keinen Boden.

Sodann kann ich noch das von anderer Seite Gesagte über die Ueberanstrengung des Personals dadurch unterstreichen, daß ich auf bestimmte Kurse von Lokomotivführern abhebe. Es handelt sich um Lokomotivführer, welche Dienst tun auf der Strecke Bruchsal—Germersheim, Bruchsal—Bretten und Dös—Baden. Zum großen Teil sind das Leute, die schon über 60 Jahre alt sind. Sie beklagen sich darüber, daß sie 7 Nächte hintereinander keine Ruhe haben. Es sind 8 Kurse, am neunten Tag ist frei. Erster Kurs: 3 bis 11 Uhr nachmittags, zweiter: 5 Uhr 50 Min. vormittags bis 2 Uhr nachmittags und 9 bis 2 Uhr nachts, dritter: 4 Uhr bis 8 Uhr 50 Min. vormittags und 6 bis 11 Uhr 30 Min. abends, vierter: 2 Uhr bis 6 Uhr 10 morgens und 2 Uhr 30 Min. bis 11 Uhr 30 Min. abends, fünfter: 6 Uhr vormittags bis 2 Uhr nachmittags, sechster: 2 Uhr vormittags bis 2 Uhr nachmittags und 9 bis 12 Uhr nachts, siebter: 12 bis 7 Uhr morgens und 5 bis 12 Uhr nachts, achter: 12 bis 1 Uhr nachts und 10 Uhr vormittags bis 5 Uhr nachmittags. Ich mache insbesondere auf den Kurs 6 aufmerksam, wo der Dienst von 2 Uhr vormittags bis 2 Uhr nachmittags und von 9 bis 12 Uhr nachts dauert. Der Kurs 6 fängt damit an, daß der Mann, der hier in Karlsruhe wohnt, auf den Rangierbahnhof hinausgehen muß, um dort seinen Stumpfschwanz einem Güterzug vorzuspannen; er muß also, wenn er einigermaßen weit in der Stadt drinnen wohnt, mindestens um 1 Uhr nachts schon von zu Hause fort, denn um 2 Uhr fängt der Dienst an. Er muß also den Güterzug bis nach Dös begleiten. Nun sagt für das Lokomotivpersonal die Bestimmung des Reichseisenbahnamtes, daß die Dienstsicht im monatlichen Durchschnitt nicht mehr als 10 Stunden betragen darf. Wenn ich von diesen 94 Stunden Dienst den täglichen Durchschnitt nehme, macht es aber 12 Stunden, und wenn ich den neunten freien Tag dazu nehme, komme ich immerhin auf nicht ganz 11 Stunden, es sind zwischen 10 und 11 Stunden. Auf eine längere Dienstsicht soll in der Regel eine längere Ruhe in der Heimat folgen. Das ist in mehreren dieser Fälle nicht beobachtet. Ich siehe aber auch auf dem Standpunkte, daß man nicht in allen Fällen bis an die äußerste Grenze der erlaubten Anstrengung des Personals gehen darf, sondern daß man nur in Ausnahmefällen soweit gehen darf, und daß man namentlich bei einem Personal von älteren Leuten diese nicht in der äußersten erlaubten Weise anstrengen sollte. Aus diesem Grunde möchte ich dringend bitten, daß der Stundeneinteiler dieses Maschinenpersonals untersucht werde. Ich habe auch von anderer Seite massenhaft Klagen gehört, kann sie aber nicht so genau substantiieren wie diese Klagen hier und muß wiederholt das Ersuchen, nicht mehr an die Generaldirektion, sondern an den Herrn Minister richten, daß er diese Sache einer eingehenden Prüfung unterzieht. Ich meine, es sollte nicht vorkommen, daß die edlen und wohl-

wollenden Absichten des Herrn Ministers durch die gegenfälligen Intentionen der Generaldirektion illusorisch gemacht werden.

Hierauf wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung gegen halb 9 Uhr abends.

* Karlsruhe, 1. Juni. 83. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Dienstag den 2. Juni 1908, nachmittags 4 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten und zwar:

- a. der Eisenbahnbetriebsverwaltung,
- b. der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
- c. über den Anteil Badens am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn für die Jahre 1908 und 1909

samt Petition der Wärter im Rangierbahnhof Mannheim wegen Bewilligung von Diäten (Bericht Seite 17/23) — Drucksache Nr. 15 —

und damit in Verbindung

Beratung der Berichte derselben Kommission über

2. die Petitionen

- a. der süddeutschen Verkehrskommission des Verbandes reisender Kaufleute Deutschlands in Betreff des Fahrplans und der Eisenbahnreform,

- b. der Stadtgemeinde Neustadt um Aufhebung des Ausnahmetarifs für die Fahrradtrede auf der Höllentalbahn,
- c. der an der Nebenbahn Rosbach-Mudau interessierten Gemeinden um Ermäßigung der Personen- und Gülertarife für diese Bahn, — Drucksache „Zu Nr. 15 I“ —,

3. die Petitionen

- a. der Landesverwaltung Baden des Verbandes süddeutscher Eisenbahner um Abänderung bzw. Umwandlung der Lohnordnungen in einem auf korporativer Grundlage aufgebauten Lohn tarif sowie um Verbesserung der Dienst- und Einkommensverhältnisse, außerdem um größere Fürsorge für die Invaliden und Hinterbliebenen,
- b. des Badischen Eisenbahnerverbandes um Regelung der Lohn- und Dienstverhältnisse des im Taglohn beschäftigten Personals der Groß- Staatseisenbahnen und der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
- c. der Invaliden der Bad. Staatseisenbahnen um Erhöhung ihrer Gnadenrenten,
- d. der Bahnarbeiter des Bahnmeisterbezirks Wilferdingen, sowie der Stationsarbeiter daselbst um Erhöhung ihrer Löhne — Drucksache „Zu Nr. 15 II“ —.

- 4. a. den Antrag der Abgg. Muser und Genossen, die Ruhezeit für die Eisenbahnbediensteten betr., (Drucksache Nr. 41),

- b. den Antrag der Abgg. Geck und Genossen, die tägliche Arbeitszeit der in Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und Beamten und die Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse des Personals der Privatbahnen betr. (Drucksache Nr. 29),

- c. den Antrag der Abgg. Horst und Genossen, die gesetzliche Festlegung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Institution des Eisenbahnrats betr. (Drucksache Nr. 28) — Drucksache Nr. 28a —

Berichterstatter: Abg. Dr. W i l d e n s. (Fortsetzung.)

Die erste...
 Die zweite...
 Die dritte...
 Die vierte...
 Die fünfte...
 Die sechste...
 Die siebte...
 Die achte...
 Die neunte...
 Die zehnte...
 Die elfte...
 Die zwölfte...
 Die dreizehnte...
 Die vierzehnte...
 Die fünfzehnte...
 Die sechzehnte...
 Die siebenzehnte...
 Die achtzehnte...
 Die neunzehnte...
 Die zwanzigste...
 Die einundzwanzigste...
 Die zweiundzwanzigste...
 Die dreiundzwanzigste...
 Die vierundzwanzigste...
 Die fünfundzwanzigste...
 Die sechsundzwanzigste...
 Die siebenundzwanzigste...
 Die achtundzwanzigste...
 Die neunundzwanzigste...
 Die dreißigste...