

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908

182 (10.6.1908) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 87. öffentliche
Sitzung

Beilage zur Karlsruher Zeitung **N 182.**

Mittwoch, 10. Juni 1908.

Badischer Landtag.**== Zweite Kammer. ==**87. öffentliche Sitzung
am Samstag, den 6. Juni 1908.**Tagesordnung:**

- 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 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
 2. die Petitionen
 - a. der süddeutschen Verkehrscommission des Verbands reisender Kaufleute Deutschlands in Betreff des Fahrplans und der Eisenbahnreform,
 - b. der Stadtgemeinde Reustadt um Aufhebung des Ausnahme-Tarifs für die Bahnradstrecke auf der Höllethalbahn,
 - c. der an der Nebenbahn Mosbach-Mudau interessierten Gemeinden um Ermäßigung der Personen- und Gütertarife für diese Bahn. — Drucksache „Zu Nr. 15 I“ —
 3. die Petitionen
 - a. der Landesverwaltung Baden des Verbands süddeutscher Eisenbahner um Abänderung bzw. Umwandlung der Lohnordnungen in einen auf korporativer Grundlage aufgebauten Lohnarif sowie um Verbesserung der Dienst- und Einkommensverhältnisse, außerdem um größere Fürsorge für die Invaliden und Hinterbliebenen,
 - b. des Bad. Eisenbahnerverbands um Regelung der Lohn- und Dienstverhältnisse des im Taglohn beschäftigten Personals der Groß- und Staatsbahnen und der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
 - c. der Invaliden der Bad. Staatsbahnen um Erhöhung ihrer Gnadenrenten,
 - d. der Bahnarbeiter des Bahnmeisterbezirks Wislerdingen sowie der Stationsarbeiter daselbst um Erhöhung ihrer Löhne — Drucksache „Zu Nr. 15 II.“ —
 4. den Antrag der Abgg. Muser u. Gen., die Ruhezeit für die Eisenbahnbediensteten betr. (Drucksache Nr. 41),
den Antrag der Abgg. Sed u. Gen., die tägliche Arbeitszeit der in Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und Beamten und die Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse des Personals der Privatbahnen betr. (Drucksache Nr. 29),
den Antrag der Abgg. Forst u. Gen., die gefekliche Festlegung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Institution des Eisenbahnrats betr. (Drucksache Nr. 28) — Drucksache Nr. 28a —
Berichterstatter: Abg. Dr. Wilkens (Fortsetzung und Schluß).

Präsident Fehrenbach eröffnet die Sitzung um 9 Uhr 20 Min.

Die eingelaufene Petition der Paul Federle Eheleute in Karlsruhe um Rechtshilfe wird an die Petitionskommission verwiesen.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten und zwar zunächst in die Schlussberatung zu den vorliegenden Anträgen der Budgetkommission und aus dem Hause.

Zunächst erhält zu dem Antrag der Abgg. Sed und Gen., die Vergütung des Baues der für den Betrieb der Staatsbahn bestimmten Wagen an die in Baden vorhandenen Waggonfabriken betr., das Schlusswort für die Antragsteller

Abg. Sed (Soz.): Unser Antrag hat den Hauptzweck, die Regierung dahin zu beeinflussen, daß sie bei dem Abschluß derartiger Verträge darauf achtet, daß in den betreffenden Fabriken die Arbeit in einer Weise geleistet wird, wie es hier in dem Antrag verlangt ist. Ueberstunden und Nacharbeit, wie das in letzter Zeit bei derartigen Ausführungen in der einen oder der anderen Fabrik vorgekommen ist, sollen wegfallen. Nun ist von verschiedenen Seiten bemerkt worden, der letzte Satz unseres Antrages sei etwas zu kategorisch gehalten. Es ginge nicht an, seitens der Regierung den privaten Unternehmern derartige Vorschriften zu machen. Die Antragsteller sind damit einverstanden, wenn der Antrag dahin geändert wird, daß die Auflage, die im letzten Satz enthalten ist, so abgeändert wird, daß es nun heißt, „es soll bei den Abschläffen darauf Wert gelegt werden, daß die Arbeitszeit der Fabriken in der Regel nicht über das übliche Maß ausgedehnt werden darf.“ Zum übrigen habe ich dem Antrage nichts hinzuzufügen, ich glaube, daß er auf allen Seiten des Hauses Zustimmung finden wird.

Für die Budgetkommission erhält das Schlusswort hiezu Berichterstatter Abg. Dr. Wilkens (natl.): Ich bin der Ansicht, daß der Antrag, wie er von den Herren Abgg. Sed u. Gen. gestellt worden ist, an und für sich nicht notwendig gewesen wäre, nachdem die Budgetkommission schon in einer dem Sinne des Antrages im wesentlichen entsprechenden Weise die Angelegenheit behandelt hatte. Nachdem aber der Antrag in der Weise modifiziert worden ist, wie der Herr Abg. Sed eben vorgeschlagen hat, stimmt er nunmehr überhaupt mit dem überein, was auch die Kommission ausgesprochen hat, und ich

hätte also für meine Person keine Bedenken, wenn der Antrag in dieser abgeänderten Fassung zur Annahme käme. Ausnahmen bleiben natürlich auch nach dem Antrag, wie er jetzt gefaßt ist, vorbehalten, indem es dringliche Fälle geben kann, in welchen ausnahmsweise auch Ueberstundenarbeit oder Nachtarbeit geleistet werden muß.

Zu dem Antrag der Abgg. Fröhlich u. Gen., die Kündigung der anlässlich der Tarifreform abgeschlossenen Verträge und Ausdehnung des Zweipfennigtarifs für die 3. Klasse aller Züge ohne Schnellzugzuschlag betr. erhält das Schlußwort für die Antragsteller

Abg. Fröhlich (frei.): Die Debatte gibt mir Veranlassung, auf diejenigen hauptsächlich Einwendungen, die gegen meine Begründung und den Antrag selbst vorgebracht worden sind, mit einigen Worten zurückzukommen. Der Herr Berichterstatter hat gemeint, meine Begründung komme einem Mißfall in die Debatte vor der Abstimmung über die Tarifreform gleich. Ich glaube, das ist keine Bemängelung meiner Begründung, sondern eine ganz selbstverständliche Charakteristik.

Dann hat der Herr Berichterstatter vollständig mit Recht betont, daß sich hier zwei Anschauungen gegenüberstehen, die sich nicht miteinander versöhnen werden, sondern zwischen denen der Kampf ausgekämpft werden müsse, und zwischen denen schließlich die Entscheidung fallen müsse wie zwischen zwei verschiedenen Weltanschauungen. Wir stehen aber in diesem Kampfe durchaus nicht etwa im Lande mit denselben Truppen einander gegenüber wie in diesem Hause. Z. B. die Rede des Herrn Kollegen Brodmann verrät schon, daß der Gedankengang, den wir vertreten, auch in Kreisen Wurzel geschlagen hat, die dem Herrn Berichterstatter recht nahe stehen, und ich darf wohl auch auf die „Badische Landeszeitung“ und ihre Ausführungen in der letzten Zeit verweisen, mit deren Auslassungen zu dieser Frage ich mich durchaus befreunden kann. Die Anschauungen, die sich da gegenüberstehen, sind folgende. Die Herren, die an der Tarifreform festhalten wollen, wollen nicht von dem bisher beschrittenen Weg, daß man zuerst den alten Dreipfennigtarif genommen und ihn jetzt sogar erhöht hat, abgehen, und dieser Anschauung setzen wir entgegen die Forderung, daß die Erfahrungsgrenze durch Experiment ermittelt werden solle, dadurch, daß man die Tarife genau wie beim Güterverkehr so auch beim Personenverkehr Schritt für Schritt solange verbilligt, bis trotz der Verbilligung Mindereinnahmen sich ergeben. Dieser ehrliche Weg wird niemals beschritten, bei der Tarifreform ist er am allerwenigsten beschritten worden, denn die geringfügige Verbilligung auf 2 Pfennig in den Bummelzügen wird zehnfach aufgewogen durch die viel empfindlichere Verteuerung der Schnellzugfahrpreise; deshalb auch das furchtbare Fiasko dieser Tarifreform!

Ich hätte nicht geglaubt, daß ich mich wiederum verwahren müßte gegen die Behauptung, als ob ich oder einer meiner Gefinnungsgenossen jemals gesagt hätte, jede Verbilligung müsse zu einer Vermehrung der Einnahmen durch gesteigerte Frequenz führen. Wir haben jetzt jahrelang darauf verwiesen, daß, wenn man eine Fahrkarte nach Basel statt zu 10 M. zu 9,90 M. gibt, kein vernünftiger Mensch glauben wird, daß deshalb auch nur eine einzige Person mehr nach Basel fährt und eine Mehreinnahme erzielt wird, sondern die Eisenbahneinnahmen werden am Ende des Jahres um genau so viel mal 10 Pfennig weniger betragen, als sonst auch Personen nach Basel gefahren wären. Wenn Sie aber von 10 Mark auf 7 Mark oder noch besser auf 5 Mark zurückgehen, dann werden Sie sehen, daß die Einnahmen sich nicht bloß ver-

doppeln sondern mindestens verdreifachen; Sie werden statt früher je 10 Mark nunmehr $3 \times 5 = 15$ Mark in der Eisenbahnkasse haben, und für diese Behauptung berufen wir uns zum Beweis auf die glänzende Entwicklung, die jede erhebliche Verbilligung und auch die erheblichere Verbilligung der Tarife in Baden durch das Kilometerheft bisher gezeitigt hat. Ganz besonders möchte ich vor dem Lande feststellen, daß es nicht gelungen ist, die statistischen Unterlagen für die Behauptung zu beschaffen, daß die Ausfälle, die jetzt Tatsache geworden sind, vor zwei Jahren von den Befürwortern der Tarifreform vorhergesehen und vorhergesagt worden seien. Die Behauptung ist nicht wahr, und ich bin berechtigt, diese Behauptung solange zu bestreiten, als sie mir nicht bewiesen wird, und sie ist nicht bewiesen worden; es liegt keine Statistik für diese Behauptung vor. Es ist vor zwei Jahren gesagt worden, rechnungsmäßig werde der 2-Pfennigtarif so und soviel Mindereinnahmen, 1¼ Millionen, bringen. Wo ist der Beweis dafür? Er ist ja bis heute garnicht zu erbringen. Ich habe ihn nicht verlangt, ich habe aber auch nicht die Behauptung aufgestellt, daß er heute schon zu erbringen sei. Das werden wir erst übers Jahr können; hoffentlich aber wird es dann nicht zu spät sein, um der vierten Klasse energisch entgegenzutreten zu können. Dann werden wir sehen, daß der 2-Pfennigtarif, genau wie in Württemberg, Mehreinnahmen erbracht hat, und wir werden sehen, daß die Schnellzugfahrpreise durch die Verödung der Schnellzüge, insbesondere in den Wintermonaten. . . Der Herr Minister lacht; ja, sein Personal hat auch gelacht im Winter, als es gesehen hat, daß die Schnellzüge von Monat zu Monat mit dem Ausschalten der Kilometerhefte leerer geworden sind, und es wird wieder lachen, wenn im nächsten Winter tatsächlich die Schnellzüge rein für die Katz durchs Land gejagt werden (Geiterkeit), weil kein Mensch in der ersten Klasse, ganz wenige in der zweiten und vereinzelte Personen in der dritten Klasse fahren werden. Wir wollen uns daran erinnern, die Statistik wird diese Dinge ja ergeben! Ich habe heute jedenfalls die amtliche Württembergische Statistik aus dem Fachblatt des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, die ich dem Herrn Berichterstatter angeboten habe, für mich und ich muß deshalb hier nochmals wiederholen, daß ich nicht zugeben kann, daß man auf vage Vermutungen hin oder lediglich auf den Eindruck hin, den man auf einer einzelnen Hauptstrecke der Schnellzüge, auf der Strecke Heidelberg-Basel, gewonnen hat, glaubt, daß diese Behauptungen in der Luft stünden. Hier in dieser Statistik werden die württembergischen Verhältnisse genau für ein ganzes Jahr untersucht, insbesondere was in der vierten Klasse dort hereingebracht wurde, und es wird dann gesagt: „Man darf hieraus nur schließen, daß die Einführung der vierten 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.“ In einem Augenblick wie jetzt, wo alles darauf ankommt, im Lande aufklärend zu wirken, um dem Lande ein objektives Urteil zu ermöglichen, muß ich deshalb Protest dagegen erheben, daß man eine durch die Statistik nicht belegte Behauptung ins Land hinaus gibt, die zudem noch entgegensteht dem auf amtliche Statistik des benachbarten Staates gegründeten Urteile. Wir müssen ehrlich erklären, kein Mensch kann heute sagen, wie der 2-Pfennigtarif in Baden gewirkt hat, kein Mensch kann heute sagen, wie die erhöhten Schnellzugfahrpreise gewirkt haben, sondern wir müssen die amtliche Statistik darüber abwarten, und inzwischen gebe

ich dem Lande meine Ansicht als allerdings derjenigen des Herrn Berichterstatters entgegenstehende zu bedenken, und stütze dieselbe, abgesehen von dieser württembergischen Statistik, noch durch den Hinweis auf die Vorgänge in unserem eigenen Lande. Warum haben denn früher die Verbilligungen bei uns keine Ausfälle ergeben, warum ist im Jahre 1895 nicht geradezu ein Debacle in unseren Eisenbahneinnahmen entstanden, wenn doch diese großen Tarifverbilligungen, wie der Herr Minister meint, die Eisenbahneinnahmen gefährden? Dann müßte das Rabattkilometerheft ja direkt unsere Eisenbahnrente auf die Hälfte zurückgeworfen haben! Genau das Gegenteil war der Fall! Die Bahnverwaltung hat damals in 8 Monaten 1,2 Millionen Mark mehr eingenommen als im Jahr vorher, trotz des Rabattheftes, wie Sie (zum Regierungstisch) sagen, oder wie wir sagen, wegen des Rabattheftes! Und wenn Sie Geschäftsleute wären, wie wir es sind, dann würden Sie so eine Behauptung nicht aufstellen, sondern Sie würden es aus eigener Erfahrung wissen, was das Rabattheft für einen selbständigen Gewerbetreibenden bedeutet hat, wie es sich bezahlt gemacht hat, und wie man hier 300, 400 und 500 Mark jährlich für das Rabattheft hat ausgeben können, während man heute für die jetzigen Fahrpreise vielleicht mit 150 Mark sich so ängstlich und armselig wie möglich durchzuhelfen versucht; und diese 300 Mark pro Kopf des selbständigen Gewerbetreibenden in Baden entgehen heute der Bahn und müssen ihr entgehen. Das ist aber der geringste Schaden; der furchtbare nationalökonomische Schaden besteht darin, daß diese 300 Mark pro Kopf des selbständigen Gewerbetreibenden heute gespart, nicht verausgabt werden. Das bedeutet, daß Tausende und Aber-tausende von nützlichen Geschäften, die wieder Steuerobjekte geschaffen hätten, nicht gemacht werden, weil man sich fürchtet, daß die Kosten nicht hereingebracht werden können. Sie (zum Regierungstisch) legen die Steuer auf das producendum, auf den Gewinn, der erst geschaffen werden soll mit Ihren hohen Tarifen, und wir wollen sie legen auf das productum, also erst den tatsächlich gemachten Gewinn; dann aber sollen diejenigen, die ihn gemacht haben, mit einem ganz energischen Prozentsatz zu den öffentlichen Lasten herangezogen werden. Das ist der große prinzipielle Gegensatz, der uns trennt, und über den Gott sei dank hier in dieser Kammer nicht definitiv entschieden wird, auch wenn Sie meinen Antrag ablehnen, sondern dieser Kampf wird weiter gehen, und er wird schließlich das ganze deutsche Volk ergreifen, und auf welche Seite sich dann der Sieg neigen wird, darüber kann kein Zweifel bestehen!

Mir ist vom Herrn Minister und vom Herrn Berichterstatter sodann der Vorwurf gemacht worden, ich hätte mich in unehöflicher Weise Preußen gegenüber ausgesprochen. In dieser Beziehung kann ich mich so ziemlich dem anschließen, was der Herr Abg. Eichhorn gesagt hat. Ich verstehe nicht, wie man das verwechseln kann. Wir reden doch nicht vom preußischen Volk! (Sehr richtig!) Dem preußischen Volk unser Herz, unsere Hand! Lassen Sie nur durch Referendum in Deutschland abstimmen: 2-Pfennigtarif oder vierte Klasse, dann werden Sie vom preußischen Volk eine Antwort bekommen, die Sie sich nicht hinter den Spiegel stecken! Warum tut man das nicht in Berlin? Warum fragt man nicht das mündig gewordene preußische Volk? Nein, da wird lieber irgend so ein Eulenburg gefragt (Seiterkeit), der in solchen Sachen dann einen Rat gibt, an dem das deutsche Volk sich langsam verbluten soll! Dafür bedanken wir uns, und dem werden wir entgegnetreten, und die beste Probe darauf, daß wir nicht preußenfeindlich sind, machen wir dadurch, daß wir, die wir einer deutschen Partei angehören, von

unseren Parteigenossen in Berlin, wenn wir genau dieselben Behauptungen dort aufstellen, noch ermutigt werden: Vertreten Sie im Süden nur den Standpunkt so schroff als möglich, Sie erleichtern uns dadurch den furchtbaren Kampf, in dem wir allein nicht Meister werden können! Und dann kommen wir hierher und müssen uns hier von den Freiherren und Grafen der Preußenfeindschaft bezichtigen lassen (Seiterkeit. Sehr richtig!) Sie kommen uns gerade recht! (Große Seiterkeit.) Ich will aber dem Herrn Minister und dem Herrn Berichterstatter einige Tatsachen an die Hand geben, die sie in ihrem Sinne verwerthen können; ich habe mich gewundert, daß sie dieselben zugunsten ihrer gefährdeten Situation nicht schon selbst ins Feld geführt haben. Soweit zurück brauchen Sie die preußischen Verdienste gar nicht herauszufinden, bis zum Jahre 1870/71. Warum redet der Herr Minister nicht einfach von der Eisenbahnverstaatlichung in Preußen? Das liegt ja viel näher! Es ist aber ganz bezeichnend, daß dieses Verdienst Preußens gar nicht, außer im äußersten Notfalle, in den Vordergrund gehoben wird, weil es der großen Maße sogenannter Preußenfreunde bei jenem Experimente gar nicht so wohl gewesen ist, und sehr Viele heute noch gern sehen würden, wenn diese Verstaatlichung nicht geschehen wäre! Das ist ein wirkliches Verdienst, was Preußen sich auf diesem Gebiete erworben hat; und was wir bekämpfen, ist, daß es soweit gekommen ist, daß in Frankreich drüben auf die preußischen Eisenbahnen als Muster dafür hingewiesen wird, wie der Staatsbetrieb zu teuer sei, und man die französischen Eisenbahnen deshalb lieber im Privatbetriebe belassen solle. Man weist ziffernmäßig — auch ein Artikel aus der Fachzeitschrift der deutschen Eisenbahnverwaltungen aus den letzten Monaten — darauf hin, daß Preußen mit seinen höheren Tarifen geringere Aufwendungen zu leisten vermöchte als die französischen Privatbahnverwaltungen mit ihren niedrigen Tarifen, und man argumentiert in Paris gegen die Verstaatlichung der französischen Eisenbahnen hiermit, daß also der preußische Betrieb sich als zu teuer erwiesen habe. Dagegen verwahren wir uns, daß das Testament Bismarcks, daß die deutschen Eisenbahnen in den bedingungslosen Dienst der Volkswirtschaft gestellt werden sollen, nicht vollstreckt wird. Das wollte man verhindern, deshalb der Kampf!

Der Herr Minister hat dann geglaubt, er könnte uns gruselig machen mit seiner Prozentverrechnung des Reingewinnes, daß dieser sich im Verhältnis zu der Steigerung der Ausgaben und Einnahmen im Rückgang befindet. Aber das ist nur ein Beweis weiter für die gänzliche Unverständlichkeit unseres beiderseitigen Standpunkts. Was Sie beklagen, das begrüßen wir! Der Privatmann, der Krämer, der nur auf seinen eigenen Vorteil zu achten hat, setzt lieber hunderttausend Mark, das Warenhaus eine Million um mit 10 Proz. oder 15 Proz. Profit; und die beklagen es und werden weniger hörbar, wenn sie z. B. ihren Umsatz auf das Doppelte, den Reingewinn aber nicht in selbem Verhältnis steigern. Ganz gewiß der richtige Grundsatz jedes Privatbetriebes! Beim Staatsbetrieb, Herr Minister, ist das genau umgekehrt! Der Staat muß sagen: Ein Betrieb, der 100 Millionen umsetzt statt bloß 10 Millionen, der ist für den Staat um so viel wertvoller als der kleine Betrieb, der nur 10 Millionen umzusetzen vermag, daß ich gern auf eine Erhöhung der landesüblichen Verzinsung verzichten will, wenn es mir nur gelingt, an Stelle des kleinen, überlandesüblich sich verzinsenden Betriebes den Großbetrieb zu setzen; denn das beweist doch, daß ein Staat, der Tausend Millionen meinestwegen in Eisenbahnen umzusetzen vermag, eine ganz andere Rolle auf dem Weltmarkte und auch in der Politik spielt, wenn

er auch nur 2 oder 3 Proz. erzielt als ein Staat, der lumpige Hundert Millionen umsetzt und daraus eine mehr als landesübliche Verzinsung herauswirtschaftet. Ein Fürstentum Lichtenstein kann es sich leisten, eine landesübliche Verzinsung aus einem Staatsunternehmen herauswirtschaften, aber ein Staatsunternehmen ins Leben rufen, das Tausende von Millionen in Bewegung setzt wie das preußische, wie Fürst Bismarck das getan hat, das kann Lichtenstein nicht! Darin liegt der große Unterschied zwischen Staats- und Privatwirtschaft!

Große Heiterkeit in den Kreisen der Karlsruher gewerbetreibenden Bevölkerung hat dann die Behauptung des Herrn Ministers erregt, daß sie doch eigentlich auf den Schnellzug ganz verzichten könne, da ihnen doch der 2-Pfennig-Personenzug zur Verfügung stünde. Was würde der Herr Minister von einem Beamten sagen, der von ihm den Auftrag bekommt, eine Inspektionsreise in die Bodenseegebiete zu machen, die täglich so und so viele Diäten und Reisekosten erfordert, und welcher nun, statt die Schnellzüge zu benutzen, sich in einen möglichst langsam fahrenden Bummelzug hineinsetzt und statt drei Tagen auf diese Weise fünf Tage totschlägt? Er würde sagen: Du verdammter Diätensünder und Faulpelz! (Große Heiterkeit.) Dir will ich einmal zeigen, wie man im Interesse des Staates zu arbeiten hat! Nun was tut der Gewerbetreibende, der in solcher Weise seine Geschäfte besorgt? Der betrügt zwar nicht den Staat, aber er betrügt sich selbst! (Sehr richtig!) Und wenn sie dieses tausend und abertausendmal im Jahre machen, haben alle diese vielen Leute sich allerdings nur selbst betrogen; aber den Schaden hat schließlich doch als Ganzes der Staat, wenn der Kernpunkt, die wirtschaftliche Stütze unseres wirtschaftlichen Lebens, der Mittelstand fortgesetzt verleitet wird, sich selbst zu betrügen. Und weil der Mittelstand nicht so dumm ist, sich selbst zu betrügen, weil er gut rechnen kann und sich sagt, er verdiene in der Stunde immer noch mehr, als die Zuschläge beim Schnellzuge ausmachen, und weil er mit aller Gewalt den Schnellzug zu benutzen versucht, und zwar zu so billigen Preisen, wie die Schweizer, die französische, belgische, holländische und österreichische Konkurrenz draußen das auch tut, weil er mit aller Anstrengung sucht, sich im Wettbewerbe auf dem Weltmarkte zu halten, deshalb wird er vom Herrn Minister der Schnellzugs-Iddioynkrasie beschuldigt! Nun, diese „furchtbare“ Krankheit hat auf die Leute einen ungeheuren Eindruck gemacht, und sie haben sich ernstlich gefragt und unterzucht lassen (Heiterkeit), ob sie von dieser Krankheit geheilt werden können! Damit nun dieses „furchtbare“ Wort nicht unverstanden ins Land hinausgeht, will ich zur Beruhigung unseres Publikums aus authentischer Quelle die Erklärung für diese entsetzliche Krankheit bringen und auch das Heilmittel dafür angeben (Heiterkeit). Ich glaube nämlich nicht, daß die große Masse der Bevölkerung so ohne weiteres in der Lage ist, ein solches Wort verdauen zu können. (Abg. Süßkind: Sehr richtig! — Große Heiterkeit.) Die Iddioynkrasie wird in der neuesten Ausgabe von Meyers Konversationslexikon (Heiterkeit) — ich möchte nicht der Übertreibung beschuldigt werden, wenn ich es erklären will — folgendermaßen erklärt (andauernde Heiterkeit des ganzen Hauses): „Iddioynkrasie (griechisch), ursprünglich die eigentümliche Mischung der Säfte des Körpers, aus der sich, der Ansicht der alten Ärzte zufolge, das verschiedene Verhalten der einzelnen Individuen im gefunden wie im kranken Zustand erklären sollte. Gegenwärtig versteht man unter Iddioynkrasie das dem Individuum als solchem eigentümliche Verhalten gegen die von außen her auf den menschlichen Organismus einwirkenden Eindrücke; häufig aber wird

der Sinn des Wortes Iddioynkrasie in der Weise verstanden, daß wir damit ein bestimmtes abweichendes Verhalten eines Menschen gegen Eindrücke bezeichnen, die auf die große Mehrheit in ganz anderer Weise einwirken. So lieben die einen einen Geruch, welchen andere verabscheuen; so kennt man z. B. Menschen, die infolge des Genusses von Erdbeeren oder von Krebsen Nesselsucht bekommen; andere können trotz des Wohlgeschmacks gewisser Speisen diese nicht genießen, ohne in heftiger Weise zu erkranken.“

Präsident Fehrenbach (unterbrechend): Einen eigentlichen Zusammenhang dieser langen Vorlesung mit dem Zweifelhafteitarife vermag ich nicht zu begreifen (Heiterkeit und Widerspruch).

Abg. Fröhlich (fortfahrend): Das Wort ist gebraucht, und die Bevölkerung hat das Recht, darüber aufgeklärt zu werden! (Heiterkeit und Beifall.) Sonst erleben wir draußen in Versammlungen, daß irgend ein halb- oder viertelgebildeter Onkel aufsteht (Große Heiterkeit) und sagt, uns hätte der Herr Minister gesagt, alle unsere Gründe hätten keinen Wert, wir litten an unheilbarer Iddioynkrasie! (Heiterkeit.) Das Land wenigstens soll wissen, was für eine sonderbare Krankheit das ist. — Wieder andere zeigen Widerwillen gegen gewisse Farben, Töne usw. (Mauern der Kate: Wallenstein, Cäsar; Trompetenton: Mozart). Die Ursachen der sogenannten Iddioynkrasien ist unbekannt, liegt aber wohl in einer nach gewissen Richtungen hin abnorm gesteigerten Empfindlichkeit des Nervensystems. Iddioynkrasien sind bei Frauen viel häufiger als bei Männern. „Idiotenanstalten“, ach so, das ist schon der nächste Absatz! (Stürmische Heiterkeit.) Also die Bevölkerung braucht da noch keine Sorge zu haben, daß, wenn sie sich auch fernerhin dem Kampfe um möglichst leichte Benützung der Schnellzüge anschließt, sie deshalb auf medizinischem Gebiete Bedenken erregen könnte.

Nun hat der Herr Minister gesagt, er habe begründete Zweifel, ob bei uns nicht heute schon zu billig gefahren wird. Er scheint es also für diskutabel zu halten, die heutigen Tarife zu erhöhen. Nun, wenn von uns in Baden schon in der Tarifgemeinschaft solche Fragen erhoben werden, dann möchte ich einer solchen Konferenz amwohnen und hören, was erst von anderer Seite vorgebracht wird. Wie kann man solche Behauptungen aufstellen, wenn hier Herren, wie der Herr Abg. Bamschbach und der Herr Abg. Dieterle aufstehen, die uns die Zustände geschildert haben, wie sie im Lande entstehen, wenn der Tarif nur noch um ein kleines in die Höhe gesetzt wird? Wollen Sie wirklich aus Deutschland ein großes Mosbach-Mudau machen? (Heiterkeit.) Der Herr Minister sagt, der Geldwert sei bei uns so gering, daß die Tarife wohl in die Höhe gehen könnten! In England ist der Geldwert noch geringer, in Amerika ist er noch viel geringer, die Personentarife sind aber dort nicht höher, vielmehr — relativ genommen, weil dort der Geldwert niedriger als bei uns ist — bedeutend niedriger; die Gütertarife sind in Amerika ganz bedeutend, bis zu 50 Proz., billiger als bei uns — und deshalb wird uns eine Position nach der andern auf dem Weltmarkt abgenommen, wenigstens aber wird uns ihre Eroberung erschwert, erschwert durch die deutsche Eisenbahntarifpolitik, die wir bekämpfen. Wenn von höchster Stelle der Eisenbahnverwaltung aus solch gefährliche Worte in das Land hinausgeschleudert werden, daß die heutigen Tarife eher noch als zu billig zu betrachten seien, so müßte hier aus dem Hause ein Protest erschallen so laut als möglich, nachdem doch eben erst die geringfügige Erhöhung der Tarife mit einem Debauche unserer Einnahmen geendet hat.

Eine gute Seite der Reform will ich dem Herrn Minister zum Schluß noch verraten, auf die bis jetzt noch niemand hingewiesen hat: das ist die Befreiung von dem Zwang der Rückfahrkarte. Die Freizügigkeit ist so, wie die Dinge heute liegen, ganz erheblich gesteigert. Das ist ein Vorzug, der aber niemals vom Regierungstisch hervorgehoben wird; und warum? Weil er nur widerwillig in den Kauf genommen zu sein scheint! Es war nicht die Absicht, diesen Vorzug zu schaffen. Sonst wird ängstlich alles zusammengetragen, was ungefähr wenigstens zugunsten dieser Reform sprechen könnte. Hier aber, wo ein prinzipiell zu begrüßender Vorteil im Sinne des Fortschritts herbeigeführt wurde, da wird er vollständig übersehen, was mir den Eindruck erweckt, daß man die Tarifreform noch lieber gemacht hätte, wenn man diesen Fortschritt hätte vermeiden können. Denn sonst hätte man doch wahrlich nicht unterlassen, auf diesen Fortschritt hinzuweisen.

Der Herr Abg. Geppert, der mir schon wiederholt Veranlassung gegeben hat, auf ihn Bezug zu nehmen, hat wiederum den Standpunkt vertreten, den wir für seinen Bezirk und für den beschränkten Interessenkreis, den er im Auge hat, ja nur begrüßen können. Was wir verlangen, ist nur, daß die Herren die Grundsätze, die sie auf dem Gebiete des Personentarifs für Mosbach-Mudau selbst verlangen, und die Grundsätze, wie sie der Herr Geppert für den Gütertarif geltend macht, verallgemeinern (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten), und was wir nicht verstehen, das ist, daß sie sich wie ein Mann erheben, wenn es gilt, unsere Anträge niederzustimmen, die darauf hinausgehen, jene Vorteile der gesamten Bevölkerung zu verschaffen, die Sie (zum Zentrum) in hoffnungslosem aufreibenden Kampf bloß für einzelne Kreise seit Jahren umsonst zu erringen sich bemühen (Sehr richtig!). Aber auf diesen Widerspruch gehen die Herren niemals ein, da klären Sie uns niemals auf, weshalb man nicht dem Getreide, weshalb nicht dem Mehl, der Kohle, dem Petroleum usw. dieselben Vorteile gönnen will wie dem Obst. Das ist das Unverständliche, und das ist auch das Geheimnis, warum niemals durchschlagende Erfolge erzielt werden (Abg. Frhr. v. Mentzingen: Also jetzt haben wir den Grund!).

Wir haben allen Grund, uns gegen die verjüngte Annäherung der badischen Eisenbahnpolitik an die preussische zu wehren. Was der Herr Abg. Dr. Blanckenhorn bezüglich des Rauchverbots in Speisewagen vorgebracht hat, ist vom Regierungstisch nicht aufgeklärt worden, warum plötzlich, nachdem . . .

Präsident Fehrenbach (unterbrechend): Ich muß den Herrn Redner darauf aufmerksam machen, daß er das Schlüsselwort nur hat zu seinem Antrag bezüglich des Zweifelhafentarifs; das Rauchverbot hat damit nichts zu tun. Ich bitte ihn, bei der Sache zu bleiben.

Abg. Fröhlich: „Kündigung der Verträge.“

Präsident Fehrenbach: „Kündigung der Verträge“, ich weiß nicht, was das Rauchverbot mit dem Vertrag zu tun hat.

Abg. Fröhlich: Die absolute Abhängigkeit Badens von dieser Tarifgemeinschaft! (Widerspruch beim Zentrum. Abg. Frhr. v. Mentzingen: Ach was! Heiterkeit.)

Abg. Fröhlich: Seien doch Sie still hier, Herr von Mentzingen (Erneute Heiterkeit).

Präsident Fehrenbach: Ich fordere den Herrn Redner hiermit auf, im Schlüsselwort bei seinem Antrag zu bleiben.

Abg. Fröhlich (fortfahrend): Gewiß! Preußen entnimmt aus der Tarifreform, die es mit uns geschlossen hat, die Berechtigung, Schritt für Schritt uns Vorschriften zu machen, wie wir unseren Betrieb dem feindlichen zu accomodieren haben (Abg. Eichhorn: Sehr richtig!). Wenn Sie etwa haben wollen, daß ich das an der Hand der vierten Klasse ausführlich darstellen soll, so bin ich gerne dazu bereit (Heiterkeit); ich bin aber auch bereit, darauf zu verzichten (Zuruf beim Zentrum: Ah!), weil ich das Thema für erschöpft halte. Wollen Sie mir dann nur gestatten, auf zwei charakteristische Kleinigkeiten hinzuweisen (Zurufe).

Das Rauchverbot beweist, daß man in Baden so weit gekommen ist, ohne Rücksicht darauf, was der badischen Eisenbahnverwaltung oder der badischen Bevölkerung als Notwendigkeit erscheint, etwas Derartiges ohne weiteres als polizeiliche Maßregel kleinlichster Art einzuführen und zwar bloß deshalb, weil der preussische Bundesstaat — nicht Bundesstaat, sondern der jeweilig vollkommen absolute herrschende Eisenbahnminister (denn das wird wohl auch der Herr Minister zugeben, daß wenigstens im Eisenbahnwesen in Preußen der Absolutismus ein unbestreitbarer ist) — aus irgend welchen Gründen dieses Verbot für wünschenswert erachtet hat. Ich kann deshalb die Ausführungen des Herrn Dr. Blanckenhorn nur auf das energischste unterstreichen und hoffe, daß der Herr Minister Veranlassung nimmt, dieses Aergernis wieder aus dem öffentlichen Leben verschwinden zu machen, das, wenn es auch nur eine Kleinigkeit ist, sich aber doch als charakteristisch erwiesen hat.

Dasselbe gilt für die Frage des Simplifizimusverbots. Ich rufe dem badischen Zentrum gegenüber das bayerische Zentrum auf. Wenn das bayerische Zentrum — das in München dominiert! — auf den bayerischen Bahnhöfen den Simplifizimus verkaufen läßt, ohne daß es bis jetzt Widerspruch erhoben oder dagegen gearbeitet hat, dann sollte doch auch das badische Zentrum nicht so kleinlich sein (Sehr richtig!) und sich jetzt über diese tatsächliche Einschränkung der Pressefreiheit freuen, die heute den Simplifizimus getroffen hat und morgen jedem anderen Blatt passieren kann. Es ist bloß ein Kennzeichen dafür, in wie kleinlichen Gedankengängen die Verwaltung des wichtigsten Betriebs unseres Vaterlandes zum Schaden der eigentlichen Zwecke dieser Verwaltung sich bewegt. Wenn die Verwaltungen die kostbare Zeit, die sie auf das Erinnern derartiger Kleinigkeiten verschwenden, auf das Studium der Tariffrage verwenden wollten, dann wären wir auf dem Gebiet, auf das es hier tatsächlich ankommt, viel weiter. Der Herr Abg. Benedy hat ja schon das Nötige bemerkt; ich habe in jener meiner ersten Rede nur deshalb nicht weiter über den Simplifizimus gesprochen, weil ich solche Fragen, so weit sie nicht eisenbahntechnischer Natur waren, als nicht zur Sache gehörig hier nicht hereinziehen wollte; nachdem nun aber doch gestern der Herr Abg. Dr. Fehnter gesprochen hat, will ich, um jedes Mißverständnis auszuschließen, ausdrücklich betonen, daß ich Wort für Wort dessen unterschreibe, was der Herr Kollege Benedy gesagt hat. Wenn man gelegentlich sieht, wie ein höchster badischer Beamter (ich will keinen Namen nennen, aber ich könnte es) in Mühlacker, drei Schritte über der badischen Grenze, sich beeilt, den Simplifizimus zu erwerben, weil er dort erworben werden kann (Heiterkeit), den wir ja doch Alle, wie wir hier sitzen, ohne Ausnahme lesen . . . (Rufe im Zentrum: Oh!). Ach so, Sie verurteilen, ohne ihn gelesen zu haben! (Große Heiterkeit.)

Die Frage, die wir vor Ihnen aufgerollt haben, ist die Frage, welchen der drei Wege Sie beschreiten wollen.

Der eine Weg ist bis zum Jahre 1893 beschritten worden. Es ist der Weg der absoluten Stagnation in Tariffragen im Personenverkehr; er hat jämmerliche Ergebnisse geliefert. Der zweite Weg, den wir Ihnen vorge schlagen haben, ist von 1893—1906 beschritten worden. Erhebliche Verbilligung, Erleichterungen des Verkehrs, das ist das Charakteristikum dieser *Aera Brauer*, und sie hat geendet mit einer Entwicklung des badischen Eisenbahnwesens, die uns mit an die Spitze aller deutschen Eisenbahnverwaltungen gebracht hat und eine Einrichtung geschaffen hat, die unseren Namen über das Weltmeer getragen hat; denn selbst in Amerika hat man in ehrfürchtigem Staunen von der verkehrstechnischen Leistung des badischen Kilometerbestes gesprochen. Der dritte Weg ist der, den Sie jetzt seit 1906 mit der Schaffung der *Tariffreform* eingeschlagen haben und der mit diesem furchtbaren Fiasko, mit dieser Mindereinnahme bereits begonnen hat, und der von Mindereinnahme zu Mindereinnahme, entweder absolut oder jedenfalls relativ, dadurch, daß eben die Mehreinnahmen sich nicht mehr entwickeln können, und damit zum Schaden des ganzen Landes führen wird. Einen andern Weg als einen dieser drei Wege gibt es nicht: Stagnation, Fortschritt oder Rückschritt! Wir fordern Sie auf, den Weg der Erhöhung der Tarife, auf dem jetzt die ehrliche Probe gemacht ist, zu verlassen und wieder auf das Beschreiten des bewährten Weges der Verbilligung der Tarife und damit auf die Schaffung von Mehreinnahmen mit uns hinzuwirken. Tun wir das nicht, dann sind wir es dem Lande gegenüber schuldig, daß wir ihm eben auch die Aufklärung dafür geben, weshalb alle seine Wünsche nicht erfüllt werden können. Dann müssen wir der gesamten Tariffreform einen Leichenstein setzen, müssen ihn *Millionen Grab* nennen und müssen darauf schreiben lassen: Hier ruhen alle schönen Wünsche des badischen Volkes, soweit sie Geld kosten sollten; hier ruht das Eisenbahnbauprogramm des badischen Volkes, hier ruhen die Beiträge für Kulturzwecke aller Art, die von der Volksvertretung einmütig bei allen Anlässen immer und immer wieder vergeblich gefordert wurden, und hier ruhen endlich die Beträge, welche notwendig gewesen wären, um die Gehälter und Löhne im badischen Lande auch nur auf die Durchschnittshöhe des im Westen des deutschen Reiches üblichen Standartes hinaufzuheben. Den Mut, einen solchen Leichenstein errichten zu helfen, habe ich nicht, und ich warne Sie in letzter Stunde davor, sich an einer derartigen Arbeit zu beteiligen, denn unser Volk und die Geschichte werden Sie dafür zur Verantwortung ziehen (Beifall bei den Demokraten und Sozialdemokraten).

Das Schlusswort namens der Budgetkommission hierzu erhält der Berichterstatter

Abg. Dr. **Wilkens** (natl.): Ich kann nicht finden, daß von dem Herrn Vorredner ein glücklicher Ton angeschlagen worden ist, und habe den Eindruck, daß er mit dem sehr schroffen, zum Teil übertriebenen Ausführungen, die wir soeben zu hören bekommen haben, der von ihm vertretenen Sache einen sonderlichen Dienst nicht geleistet hat (Sehr richtig! im Zentrum). Nach meiner Ansicht ist der Gegenstand, um den es sich hier handelt, doch zu ernst, als daß es angebracht wäre, ihn wenigstens stellerweise auf die scherzhafte Art zu behandeln, wie dies der Herr Vorredner getan hat (Abg. **Frühau**: Bitterer Ernst, Herr Kollege!). Ja, dann waren Sie aber in dem Ausdruck dieses Ernstes nicht glücklich, das muß ich Ihnen offen aussprechen (Abg. **Süßkind**: Ich bin anderer Meinung! **Präsident**: Herr Abg. **Süßkind**! Jetzt trägt der Herr Kollege **Wilkens** eben seine Mei-

nung vor! Abg. **Süßkind**: Ich bin auch Mitglied der Budgetkommission!).

Zu der Sache selber hat der Herr Kollege **Frühau** gemeint, ich hätte ihm einen Vorwurf daraus machen wollen, daß er bei seinen Ausführungen auf die Debatte des Jahres 1906 zurückgegriffen habe. Das ist mir ferngelegen. Ich habe nur gesagt, daß der Inhalt der ganzen Debatte, wie sich solche diesmal hier abgepielt hat, sich im wesentlichen auf der Linie bewege, auf der sie sich schon im Jahre 1906 bewegt hatte, und ich glaube, das kann man feststellen, ohne daß man damit irgend Jemanden einen Vorwurf machen will. Ist eben doch damals die Sache unsererseits in diesem hohen Hause so gründlich behandelt worden, daß man neue Dinge so gut wie nicht mehr vorbringen kann. Wir mußten uns also notwendigerweise (auch beim Herrn Abg. **Frühau** war das der Fall) im wesentlichen in den Gleisen bewegen, die schon auf dem Landtage 1906 in der Sache betreten worden waren. Darin hat ja allerdings der Herr Kollege **Frühau** recht, daß es zu einer Einigung auch diesmal wieder gerade so wenig kommen wird wie 1906, weil die grundsätzlichen Auffassungen, von denen beiderseits ausgegangen wird, vollständig verschieden sind.

Der Herr Kollege **Frühau** traut dem bad. Staate die Kraft zu, eine durchaus selbständige Tarifpolitik auf dem Gebiete des Personenverkehrs zu treiben, die sich in keiner Weise nach dem richtet, was die anderen deutschen Staaten auf diesem Gebiete unternommen haben. Er meint, wir seien in der Lage, wenn es not tue, auch einmal einen frischen, fröhlichen Tarifkrieg mit den andern deutschen Staaten zu führen, und wir würden in einem solchen aller Voraussicht nach Sieger bleiben. Ich stehe dagegen auf dem Boden, daß ein derartiger Kampf ein im höchsten Grade gewagtes Experiment sein würde. Ich halte unseren badischen Staat dazu im Verhältnis zu dem übrigen Deutschland für zu klein, und wir würden, wenn wir einen solchen Versuch unternehmen wollten, aller Voraussicht nach unter den Wagen kommen, u. zwar in einem Maße, daß schließlich die Selbstständigkeit unserer badischen Bahnen allerdings gefährdet sein würde. Deswegen haben wir seither den Standpunkt vertreten, daß ein solches Experiment nicht gemacht werden könne. Auf diesem Standpunkt stehen wir auch heute noch.

Ich glaube, der Herr Kollege **Frühau** irrt auch in Einem: Er meint, daß, wenn wir eine sehr starke Herabsetzung der Tarife auf dem Gebiete des Personenverkehrs herbeiführen würden, der Verkehr dann in einem so erheblichen Maße zunehmen würde, daß über kurz oder lang nicht nur Ausfälle ausbleiben, sondern auch noch erhebliche Mehreinnahmen sich ergeben würden. Ich habe nun aber schon auf dem letzten Landtag dem Herrn Kollegen **Frühau** gegenüber bemerkt, daß, wenn der Verkehr sich wirklich in einem so erheblichen Maße weiter steigern sollte, sich eben auch die Betriebsausgaben steigern werden.

Es ist aber auch weiter darüber kaum ein Zweifel möglich, daß der Ausgleich, den der Herr Kollege **Frühau** annimmt, nicht momentan eintreten wird. Er wird sich nicht von heute auf morgen vollziehen, sondern sich vielleicht erst nach Jahren einstellen, weshalb auch für uns der Ausfall, der im Jahre 1907 eingetreten ist, aus den Gründen, die ich lesthin schon eingehend dargelegt habe, etwas überraschendes nicht gehabt hat. Wir haben mit der Regierung schon auf dem letzten Landtage mit einem derartigen Ausfall gerechnet; er ist aber glücklicherweise geringer geworden, als wir damals angenommen hatten.

Ich kann es auch wirklich nicht verstehen, wie der Herr Kollege **Frühau** immer aufs neue wieder die Behaup-

tung aufstellt, daß bei der Personentarifreform nur eine geringfügige Verbilligung der Taxe eingetreten sei. Wir haben doch im Laufe der Verhandlungen der letzten Tage wiederholt von dieser und jener Seite gehört, daß die Bevölkerung draußen die Wohltat des Zweifennigtarifs in den Personenzügen voll und ganz anerkennt, und es ist auch von einem der Herren mit Recht gesagt worden, daß man noch vor einigen Jahren kaum zu hoffen gewagt hätte, in verhältnismäßig so kurzer Zeit zum Zweifennigtarif in der dritten Klasse, wenigstens in den Personenzügen, zu gelangen. Nun ist dieser Fortschritt früher, als man erwartet hatte, eingetreten. Ich kann es nicht für gut halten, daß er nun aber jetzt in der Weise heruntergesetzt wird, wie dies fortgesetzt geschieht. Sie müssen doch berücksichtigen, Herr Kollege Fröhlich, daß wir auch mit dem Kilometerheft nur zur Taxe von 2,4 Pfg. gefahren sind, während jetzt in den Personenzügen und beschleunigten Personenzügen zu 2 Pfg. per Kilometer in der untersten Klasse gefahren wird. Das ist eine Sache, die doch auch anerkannt werden sollte, und man kann da nicht immer sagen, die ganze Personentarifreform sei ein verunglücktes Experiment, und es sei jetzt nichts Schlimmeres zu tun, als sie wieder abzuschaffen. So kann man doch das Kind nicht mit dem Bad ausschütten, besonders wenn die Dinge so liegen, wie Herr Kollege Fröhlich selbst behauptet, daß nämlich ein klarer Ueberblick über die finanziellen Wirkungen der Personentarifreform noch gar nicht vorliegt. Die Regierung hat uns übrigens Material in dieser Richtung noch in Aussicht gestellt, das wir abwarten wollen. So aber kann man jedenfalls nicht vorgehen, daß man mit einer Reform, die auf dem letzten Landtag mit überwiegender Mehrheit beschlossen worden ist, jetzt, ehe die Sache auch nur in allen ihren Konsequenzen überblickt werden kann, wieder tabula rasa macht und sagt: Wir kündigen die Tarifverträge, wir gehen wieder selbständig vor und entwickeln uns unter Umständen in einen Tarifkrieg, der wahrscheinlich zu sehr wenig guten Resultaten für unser badisches Land führen würde!

Ich kann im übrigen nicht auf alle Einzelheiten, die Herr Kollege Fröhlich vorgetragen hat, eingehen; die Zeit ist dazu zu weit vorgeschritten, und es ist auch das Meiste, was er behandelt hat, in der Debatte schon Gegenstand eingehender Erörterung gewesen.

Darüber habe ich mich indeß gefreut, daß er wenigstens ein Verdienst des preussischen Staates auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens anerkannt hat, nämlich die Verstaatlichung der Eisenbahnen. Da stimme ich ihm zu, das war wirklich eine große Tat, die vom preussischen Staat vollbracht worden ist. Nach meiner Ansicht ergibt sich daraus aber, daß in Preußen die Dinge doch nicht so schlecht liegen können, wie hier in diesem Hause in einseitiger Behauptung wird, daß vielmehr der preussische Staat und die preussische Regierung gerade hier einen gewaltigen Erfolg zu verzeichnen haben. Man mag auch im übrigen über die preussische Eisenbahnpolitik sagen, was man will, die Tatsache ist jedenfalls unbestreitbar, daß ein großer Teil des preussischen Staatshaushalts gerade auf den Eisenbahnüberschüssen basiert. Die Preußen sind in dieser Beziehung in viel günstigerer Lage, wie wir, und es ist jedenfalls kein Zeichen schlechter Wirtschaft, wenn sie alljährlich aus den Ergebnissen des Eisenbahnbetriebs Hunderte von Millionen an die allgemeine Staatsverwaltung abführen und auf diese Weise ihrem Staatsbudget ein festes Rückgrat geben können, während wir in Baden noch Zuschüsse aus allgemeinen Staatsmitteln zur Eisenbahnschuldentilgungskasse leisten. Da sollte man doch nicht so abschend urteilen, wie dies der Herr Kollege Fröhlich auch heute wieder getan hat.

Derselbe hat dann noch zwei Dinge zur Sprache gebracht, die ich eigentlich erst im Schlußwort zur Generaldebatte erwähnen wollte. Nachdem sie aber jetzt schon zur Erörterung gekommen sind, will ich mich bei dieser Gelegenheit kurz darüber aussprechen.

Er hat zunächst ein neues Beispiel der „Verpreußung“ unserer badischen Bahnen darin erblickt, daß das Rauchverbot in den Speisewagen in dem Umfang durchgeführt worden sei, wie der Herr Kollege Dr. Blantzenhorn angegeben hat. Ich stehe nicht an, zu sagen, daß ich dieses Verbot für nicht glücklich halte, und daß ich der Meinung bin, die Grob. Regierung sollte hier Wandel schaffen. Es entspricht ein derartiges Verbot in der Tat unseren süddeutschen Lebensgewohnheiten und Lebensgebräuchen nicht.

Was sodann die Frage des „Simplizissimusverbots“ anbelangt, so mache ich daraus kein Geheiß, daß dieses Blatt mir sehr wenig sympathisch ist. Ich lese es nicht regelmäßig, bekomme aber doch alle paar Wochen einmal eine Nummer davon zu Gesicht, und kann es nicht billigen, daß dieses Blatt an einer ganzen Reihe staatlicher Einrichtungen eine zerlegende Kritik übt, die keinen guten Eindruck macht und namentlich für unsere Jugend nicht unbedenklich ist, die sich anfangs daran gewöhnt, ihre historische und politische Weisheit aus solchen Blättern zu schöpfen (Hört, hört! im Zentrum) und in dem Sinn und Geist zu nörgeln und Kritik zu üben, wie dies im „Simplizissimus“ geschieht. Wenn ich aber auch an der Grundtendenz des Blattes wesentliche Ausstellungen zu machen habe, so sage ich doch ganz offen: Ein Verbot des Verkaufs des „Simplizissimus“ an den Bahnhöfen würde ich nicht erlassen haben (Abg. Fröhlich Bravo!). Ein solches Verbot widerspricht den Anschauungen, die wir in unserem freiheitlichem Lande seither gehabt haben. Alle Maßnahmen, die auch nur entfernt an Zensur erinnern, werden von unserer Bevölkerung heutigen Tages nicht mehr ertragen, und man macht mit solchen Verböten die Sache unter Umständen insofern noch schlimmer, als damit für das betreffende Blatt eine gewisse Reklame geschaffen wird. Ich bin also der Meinung, es sollte die Grob. Regierung auch da sich die Frage vorlegen, ob, wenn in Bayern dieses Blatt an den Bahnhöfen verkauft werden darf (ich glaube, auch in Württemberg ist dies der Fall), es nicht zweckmäßiger wäre, es auch in Baden zum Verkauf an den Bahnhöfen zuzulassen.

Im übrigen kann ich nur sagen: In der Hauptfrage trennen uns grundsätzliche Anschauungen. Die Zukunft erst wird zeigen, wer von uns recht hat. Das aber dürfen wir für uns beanspruchen, daß wir in dieser Angelegenheit gerade so das Beste wollen und das Wohl des Vaterlandes im Auge haben, wie ich dies ohne weiteres beim Herrn Kollegen Fröhlich und bei den Mitunterzeichnern seines Antrages voraussetze (Beifall bei den Nationalliberalen).

Zum Antrag der Budgetkommission zur Bitte der Invaliden der badischen Staatsbahnen um Erhöhung ihrer Gnadenrenten erhält das Schlußwort der Berichterstatter

Abg. Dr. Wilkens (natl.): Diese Angelegenheit ist im Laufe der Debatte von den verschiedensten Seiten besprochen worden. Es hat dabei der Antrag der Budgetkommission nach keiner Richtung hin Beanstandung erfahren; im Gegenteil, von allen Seiten wurde gewünscht, daß in ausgiebiger Weise seitens der Eisenbahnverwaltung zu Gunsten der Invaliden vorgegangen werde, so daß ich auf weitere Ausführungen verzichten kann.

Zum Hauptantrag der Budgetkommission auf Genehmigung des vorliegenden Budgets erhält das Schlußwort

Berichterstatter Abg. Dr. Wilkens (natl.): Ich habe schon während der Debatte einmal das Wort ergriffen, um die Gesichtspunkte, die ich speziell noch glaubte hervorheben zu sollen, zu behandeln, und kann mich daher jetzt auf wenige Bemerkungen beschränken, wozu mir namentlich die gestrige Rede des Herrn Abg. Eichhorn Anlaß gibt. Wir haben ja auf diesem Landtage selten das Vergnügen, den Herrn Kollegen Eichhorn in unserer Mitte begrüßen zu dürfen (Lachen). Er war lange im Reichstag in ausgiebiger Weise in Anspruch genommen. Als ich ihn aber gestern nach längerer Zeit zum ersten Male bei uns wieder sprechen hörte, da sind mir wohlbekannte Töne vom letzten Landtag aufs neue entgegengetreten. Das Kompliment kann ich dem Herrn Kollegen jedenfalls machen, daß er sich in der Zwischenzeit nicht verändert hat, daß er noch das gleich lebhafte Temperament besitzt wie früher, daß er aber auch noch über die nämliche Kraft der Sprache verfügt, wie das auf dem letzten Landtage der Fall gewesen ist, wie er denn auch immer noch ab und zu in Verlegenheit ist, für dieses oder jenes einen parlamentarischen Ausdruck zu finden (Heiterkeit).

Was den materiellen Inhalt seiner Ausführungen anbelangt, so hat sich mit denselben ja gestern bereits der Herr Minister beschäftigt, und man wird mit dem, was derselbe dem Herrn Abg. Eichhorn erwidert hat, sich im wesentlichen einverstanden erklären können. Der Herr Abg. Eichhorn hat sich namentlich mit den Vorkommnissen in Basel im Jahre 1907 noch einmal eingehend befaßt, und es ist hierauf auch der Herr Abg. Kräuter zu sprechen gekommen. Ich glaube aber, daß es für uns jetzt keinen rechten Zweck mehr hat, breite Untersuchungen darüber anzustellen, ob wirklich die Gefahr einer Eisenbahnerstreiks in Basel vorlag oder nicht. Der Herr Kollege Kräuter meint, es sei eine solche Gefahr nicht vorhanden gewesen; andere Herren aber sind in dieser Hinsicht anderer Meinung, und namentlich die Gr. Regierung hat offenbar die Vorgänge doch erheblich ernster beurteilt. Nach meiner Auffassung ist unter allen Umständen s. Zt. in Basel von den Arbeitern in einer Weise mit dem Feuer gespielt worden, die keinen unbedenklichen Eindruck macht. Und daß in einer Situation, wie sie sich schließlich ergeben hatte, die Eisenbahnverwaltung Alles aufgeboten hat, um gegen einen etwaigen Streik gerüstet und gewappnet zu sein, das kann ich nur billigen. Ich glaube, es war geradezu ihre Pflicht, in dieser Weise vorzugehen, und sie würde sich begründeten Vorwürfen ausgesetzt haben, wenn sie es nicht getan hätte.

Eine andere Frage ist freilich die, ob man seitens der Verwaltung die Situation im Jahre 1907 in Basel soweit hätte kommen lassen sollen, ob es nicht vielmehr ratsam gewesen wäre, mit positiven Maßnahmen zu Gunsten der Arbeiter schon früher einzugreifen. Es ist von verschiedenen Seiten im Hause, auch seitens des Herrn Kollegen Siefler, darauf hingewiesen worden, daß in dieser Hinsicht nicht alles einwandfrei gewesen zu sein scheint. Wenn die richtige Fühlung der Eisenbahnverwaltung mit den Arbeitern vorhanden gewesen wäre, so würde wohl, ehe die Verbitterung einen so großen Grad erreicht hätte, wie es dann tatsächlich der Fall gewesen ist, eine Beilegung der Differenz erfolgt sein, und ich kann daher auch hier nur aufs Neue wieder dem Wunsch und der Hoffnung Ausdruck geben, daß durch intensiveres Benehmen der Verwaltung mit den Arbeiterausschüssen so be-

dauerliche Vorkommnisse wie in Basel künftighin unmöglich gemacht werden möchten.

Die Frage, ob die Eisenbahner Koalitionsfreiheit und Streikrecht haben oder nicht, hat gestern dem Herrn Abg. Eichhorn zu weitläufigen Erörterungen Anlaß gegeben und er hat namentlich auch, was die Koalitionsfreiheit anbelangt, uns Verschiedenes aus einer Rede des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vorgelesen. Uns in Baden sollten aber doch eigentlich weniger die Ausführungen des Herrn Ministers Breitenbach in Berlin (Abg. Eichhorn: Sehr logar!) als vielmehr diejenigen interessieren, welche die Großh. Badische Regierung auf diesem Gebiet gemacht hat (Zuruf des Abg. Dr. Frank), und da muß ich denn doch darauf hinweisen, daß die einschlägigen Fragen — es ist das vielleicht dem Herrn Abg. Eichhorn entgangen — in einem der Druckberichte eingehend erörtert sind. Es ist in dem Druckbericht Nr. 15 II Seite 4 und 5 die bezügliche Stellungnahme der Großh. Regierung eingehend dargelegt, und es hat letztere der Kommission gegenüber insbesondere die Erklärung abgegeben, daß sie gegen den Zusammenschluß des Eisenbahnpersonals zu Vereinen und Verbänden, welche die Interessen ihrer Mitglieder zu fördern bestrebt sind, noch niemals Einspruch erhoben habe, daß sie vielmehr der Entwicklung dieser Verbände freie Bahn gelassen, den Besuch der Verbandsversammlungen durch Einräumung freier Fahrt erleichtert, die seitens der Verbände vorgebrachten Wünsche und Anregungen jeweils auf ihre Durchführbarkeit geprüft und ihnen, soweit es mit dem dienstlichen Bedürfnisse vereinbar gewesen, stattgegeben habe. An dieser Stellungnahme gegenüber den Verbänden werde die Verwaltung auch für die Folge festhalten, sofern die Verbände bei der Verfolgung ihrer Ziele auf dem Boden der dienstlichen Ordnung stehen bleiben würden. In Bezug auf die Frage aber, ob die Bestimmungen der Gewerbeordnung, und namentlich der § 152 derselben, welcher alle Verbote und Strafbestimmungen wegen Verabredungen und Vereinigungen behufs Erlangung günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen, insbesondere mittelst Einteilung der Arbeit, für aufgehoben erklärt hat, auf die Eisenbahnarbeiter anwendbar seien, hat die Großh. Regierung der Kommission gegenüber erklärt, daß die Gewerbeordnung nach deren § 6 auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahn-Unternehmungen grundsätzlich keine Anwendung finde. Bezüglich aus freien Stücken, ohne Anerkennung einer gesetzlichen Verpflichtung, habe die badische Eisenbahnverwaltung sich entschlossen, den Titel VII der Gewerbeordnung, enthaltend die §§ 105 bis 139 b, auf das Verhältnis zwischen der Verwaltung und ihren gewerblichen Arbeitern Anwendung finden zu lassen. Auf die übrigen Titel, also auch auf den § 152, beziehe sich dagegen dieses Zugeständnis nicht.

Diese Erklärung der Großh. Regierung ist in der Kommission beraten worden, und es hat dieselbe wenigstens in rechtlicher Beziehung keine Beanstandung erfahren und wohl auch nicht erfahren können. Darnach steht also die Eisenbahnverwaltung jedenfalls auf dem Standpunkt, daß sie eine Streikbesnis der Eisenbahnarbeiter nicht anerkennt, und ich glaube, sie kann auch eine solche Besnis unmöglich anerkennen. Es würde ja ein Eisenbahnerstreik unter Umständen geradezu zu einer Katastrophe für das ganze Land führen können. Daß es aber in der Praxis vielleicht doch einmal zu einem solchen Streik kommen kann, namentlich wenn solche Agitationsreden, wie gestern der Herr Kollege Eichhorn eine gehalten hat, in größerer Zahl in die Arbeiterbevölkerung hinausgetragen werden, das ist ja allerdings nicht völlig ausgeschlossen. Ich hoffe indes bestimmt, daß unsere Eisenbahnarbeiter nach den großen

Verbesserungen, die ihrer Lage zu teil geworden sind, in absehbarer Zeit nicht so tödlich sein werden, ihre eigene Existenz sowie die Existenz ihrer Mitmenschen durch einen Streik geradezu aufs Spiel zu setzen. Sie werden dazu auch umsoweniger schreiten können, je mehr sie in das Beamtenverhältnis übergeführt werden. Denn wenn man vielleicht auch theoretisch darüber streiten kann, ob auf 14tägige Kündigung angestellte Eisenbahnarbeiter nicht auch einmal eines schönen Tages in einen Streik sich einlassen können, so kann doch darüber keinerlei Zweifel sein, daß Eisenbahnbeamte wie Staatsbeamte überhaupt kein Streikrecht haben, daß vielmehr bei ihnen, die zum Staate in einem lebenslänglichen Verhältnis der Treue stehen, ein Streik zu den unmöglichen Dingen gehört und gehören muß.

Ich kann also nur sagen, die Verhältnisse liegen in Baden auf diesem Gebiete so, daß man zufrieden sein kann, und daß es wirklich unnötig ist, da vor preussischen Einflüssen zu warnen. Ich glaube, die Regierung hat in diesen Dingen seit ihrer Selbstständigkeit vollauf gewahrt, und es ist auch dasjenige, was sie in sachlicher Beziehung auf diesem Gebiete getan hat, so gewesen, daß es den Interessen der Arbeiter durchaus Rechnung trägt.

Wenn sodann im Laufe der Debatte der Wunsch ausgesprochen worden ist, daß das technische Element in unserer Eisenbahnverwaltung und speziell in der Generaldirektion eine stärkere Vertretung finden möge, als dies bismarckianer Fall ist, so kann ich mich diesem Wunsche nur anschließen, wie er ja denn auch im Kommissionsberichte Ausdruck gefunden hat.

Wir haben uns davon vorhin auch mit einem Antrag befaßt, den der Herr Abg. Geck in bezug auf die vorzugsweise Berücksichtigung der badischen Industrie bei Lieferung des rollenden Materials eingebracht hatte. Ich glaube feststellen zu dürfen, daß, wenn dieser Antrag nachher zur Annahme gelangt, er sich seinem Sinne nach auch auf Fälle bezieht, in denen es sich nicht gerade nur um Lieferung von Lokomotiven und Wagen, sondern auch um Lieferung anderer Gegenstände handelt, die von badischen Fabriken oder Gewerbetreibenden hergestellt werden können. Wir wünschen, daß auch hier die einheimische Industrie in erster Linie von der Eisenbahnverwaltung berücksichtigt werde.

Was die Fahrkartensteuer angeht, so hat der Herr Abg. Pfeiffle die Meinung ausgesprochen, daß in den Regierungs-Entwürfen bezüglich der Reichs-Steuer-Reform die Fahrkartensteuer gar nicht enthalten gewesen sei. Das ist aber wovon er sich wohl inzwischen überzeugt hat ein Irrtum gewesen. Es war die Fahrkartensteuer schon in der Regierungsvorlage vorgelegen, allerdings in anderer Form, als sie im Reichstage schließlich zur Annahme gelangt ist, nämlich in Form eines Fixstempels, unabhängig von der Entfernung sowie für alle Wagenklassen. Im Reichstage ist dann auf Anregung der nationalliberalen Partei, aber auch unter Mitwirkung des Zentrums und der Konservativen, die jetzige Form der Fahrkartensteuer geschaffen worden, bei welcher die Zweipfennigklasse von der Steuer freigeblieben ist, was immerhin der Regierungsvorlage gegenüber einen Fortschritt bedeutete.

Der Herr Kollege Venedey hat verschiedene Ausführungen gemacht, von denen ich zwei nicht unwidersprochen lassen will. Er hat von einer Maskerade gesprochen, die unlängst auf der Dohkönigsburg aufgeführt worden sei, und die Behauptung aufgestellt, daß man sich damit in Deutschland wie in Europa lächerlich gemacht habe. Demgegenüber stelle ich fest, daß es meines Erachtens nicht beanstandet werden kann, daß, nachdem ein Schloß, wie die Dohkönigsburg, aus Mitteln des Reiches wie von Elsaß-Lothringen wieder

aufgebaut worden ist, beim ersten Besuch desselben durch den Kaiser ein historischer Festzug veranstaltet wird. Etwas Weiteres aber ist, soviel mir bekannt, nicht geschehen. Solche historische Festzüge haben wir doch schon oft in Deutschland gehabt (Zustimmung). Sie kommen auch in anderen Ländern, wie z. B. in der Schweiz, vor, und ich selber erinnere mich heute noch mit großer Befriedigung an den historischen Festzug, der im Jahre 1886 aus Anlaß der 500-jährigen Jubelfeier der Ruperto-Carola in Gegenwart der Großherzoglichen Herrschaften in Heidelberg veranstaltet worden ist. Ich glaube, kein Mensch hat damals den Eindruck gehabt, daß es sich um eine Maskerade handle. Jedermann war vielmehr erfreut darüber, daß alte geschichtliche Reminiszenzen in so schöner und erhebender Weise wieder aufgefrischt worden sind. Ich kann daher nicht finden, daß die erwähnte Äußerung des Herrn Kollegen Venedey am Plage war.

Ich kann ihm auch im Punkte der Bahnsteigsperre nicht zustimmen, insofern er der Anschauung Ausdruck gegeben hat, es sei wohl am zweckmäßigsten, wenn man diese Einrichtung sobald wie möglich wieder beseitige. Dieses Hohe Haus ist ja seinerzeit allerdings nur zögernd an die Einführung der Perronsperre herangetreten. Man hat sich aber durch die Gründe, die die Groß-Regierung geltend gemacht hatte, schließlich bestimmen lassen, sein Einverständnis mit der ganzen Maßnahme zu erklären. Und jetzt nachdem sie im Lande durchgeführt oder wenigstens nahezu durchgeführt ist, sie gleich wieder zu beseitigen, dem kann doch unmöglich das Wort geredet werden! Sie hat gewiß ihre Schattenseiten und kann leicht zu Belästigungen des reisenden Publikums führen. Sie hat auf der andern Seite aber doch auch den Vorzug, daß der Dienst, namentlich auf unseren großen Bahnhöfen, sich jetzt mit weit mehr Ruhe, Sicherheit und Ordnung abwickelt, als dies vorher der Fall gewesen ist. Wer früher, namentlich an Sonn- und Feiertagen, z. B. in Heidelberg oder Mannheim das Treiben auf den Bahnhöfen beobachtet hat und damit den heutigen Zustand vergleicht, muß zugeben, daß es seit Einführung der Bahnsteigsperre erheblich besser geworden ist als früher, wo alle möglichen Leute, die auf dem Bahnsteig gar nichts zu tun hatten, sich dort herumtrieben und die Ueberfülltheit des Verkehrs und die ganze Tätigkeit des Zugpersonals direkt erschwerten und beeinträchtigten. Ich glaube also, man sollte an dieser Einrichtung nicht schon wieder rütteln. Die Eisenbahnverwaltung sollte allerdings darauf hinwirken, daß die Belästigung des Publikums, die mit der ganzen Einrichtung verbunden ist, auf das geringste Maß zurückgeführt wird, und da ist es eben namentlich nötig, die Sperre durch das Personal in einer Weise ausüben zu lassen, daß man nicht zu lange warten muß. Es kommt aber auch bei stärkerem Verkehr leider immer noch vor, daß man selbst auf größeren Bahnhöfen nur von einem Bahnsteigschaffner abgefertigt wird. Der Mann tut seine Schuldigkeit nach allen Richtungen, er kann aber allein den großen Verkehr nur in langsamem Tempo bewältigen. Da muß eben dann eine Personalvermehrung erfolgen, damit den berechtigten Wünschen der Reisenden entsprochen werden kann. Aber einer Abschaffung der ganzen Einrichtung kann ich als Berichterstatter der Budgetkommission das Wort nicht reden.

Abg. Süßkind (Soz.) persönliche Bemerkung: Ich habe bei den Ausführungen des Herrn Berichterstatters gegenüber seinen Worten: „Ich und meine politischen Freunde sind der Anschauung“, gerufen: Ich bin anderer Meinung! Dabei wurde ich vom Herrn Präsidenten unterbrochen.

*

Ich habe mit diesem Zwischenrufe als Mitglied der Budgetkommission zum Ausdruck bringen wollen, daß der Herr Berichterstatter in diesem Augenblick für sich und nicht im Namen der Budgetkommission gesprochen hat. Das war mein gutes Recht, und dieses gute Recht werde ich mir auch nicht verkürzen lassen!

Berichterstatter Abg. Dr. Wilkens (natl.): Es ist mir nicht erinnerlich, daß ich eine derartige Wendung gebraucht habe. Wenn mir eine solche aber je einschläpft sein sollte, so nehme ich sie feierlich zurück (große Heiterkeit.) Denn ich habe in diesem Falle als Berichterstatter gesprochen und nicht als Redner der nationalliberalen Partei.

Präsident Fehrenbach: Wenn in den Schlussworten des Herrn Abg. Süßkind eine Kritik der Tätigkeit des Präsidenten enthalten sein sollte, so mache ich darauf aufmerksam, daß es Aufgabe des Präsidenten ist, jedenfalls sein Recht ist, störende Zwischenrufe zu verhindern. In diesem Sinne ist das Eingreifen des Präsidenten erfolgt, und demgegenüber würde irgend eine Kritik des Herrn Abg. Süßkind nicht am Platze sein.

Abg. Süßkind (Soz.): Ich habe keine Kritik geübt, ich habe bloß von meinem Rechte als Budgetkommissionsmitglied gegenüber dem Herrn Berichterstatter Gebrauch gemacht und darauf aufmerksam gemacht, daß der Herr Berichterstatter bei dieser Äußerung nicht im Namen der Budgetkommission gesprochen hat.

Präsident Fehrenbach: Dagegen hat der Präsident in seinen jetzigen Bemerkungen kein Wort gesagt!

Abg. Süßkind (Soz.): Ich habe aber auch nichts hiegegen bemerkt!

Im übrigen wird das Schlusswort nicht verlangt.

In der Einzelberatung erhalten das Wort

Zu 1. Eisenbahnbetriebsverwaltung, Ausgabe, Titel I. Gehalte und Wohnungsgeld der etatmäßigen Beamten, § 1a Gehalte

Abg. Dr. Frank (Soz.): Meine Freunde haben den Gedanken geprüft, ob bei der heutigen politischen Situation sie nicht dafür stimmen sollten, daß das Gehalt des Herrn Generaldirektors gestrichen werde. Wir sind ausgegangen von der Erwägung, daß während der Amstätigkeit des Herrn Generaldirektors der Grundsatz der Rechtsgleichheit, der unsere Verfassung beherrschen soll, in dem Falle Schiefele verletzt worden ist. Wir sind weiter ausgegangen von der Erwägung, daß wichtige Landesinteressen nicht genügend gewahrt worden sind gegenüber dem wirtschaftlichen und politischen Drucke des größten deutschen Bundesstaates. Wir sind aber nicht dazu gekommen, den Beschluß zu fassen, gegen das Gehalt des Herrn Generaldirektors zu stimmen, weil wir nach den Erklärungen der letzten Tage die Ueberzeugung gewonnen haben, daß der Herr Generaldirektor nur das ausführende Organ des Herrn Ministers gewesen ist. Es ist wohl kein Zweifel, daß der Herr Minister in dem, was er in den letzten Tagen in den betreffenden Fragen hier gesagt hat, einen Gedanken gehabt hat, allerdings keinen glücklichen.

Wenn wir nun also doch für den Gehalt des Herrn Generaldirektors stimmen, so sind wir uns dabei allerdings klar, daß trotzdem seine Mitverantwortlichkeit gegeben ist, und es wird der Herr Generaldirektor ein Interesse daran haben, daß sein Schuldkonto nicht zu sehr belastet wird. Ich möchte ihm deshalb Gelegenheit geben, sich eute noch einmal zu einer Frage zu äußern, die gestern hier angeschnitten, aber von der Regierungsbank aus

nicht beantwortet worden ist; es ist dies die Frage, ob in den Bahnhofsbuchhandlungen Blätter der sozialdemokratischen Richtung verkauft werden dürfen oder nicht. Mein Freund Kräuter hat im Zusammenhang mit der Simplizissimusfrage auch diesen Punkt in die Debatte gezogen; es ist aber möglich, daß wir uns um's Kaisers Bart gestritten haben, es ist möglich, daß hier die Situation ähnlich ist wie bei den Seminaren, daß nämlich grundsätzlich und gesetzlich nichts im Wege steht, in den Bahnhöfen sozialdemokratische Blätter zu verkaufen, daß aber tatsächlich, vielleicht zufällig, derartige Blätter dort nicht gehalten werden.

Es hat sich allerdings im Hause ein Abgeordneter gefunden, der im voraus, und bevor diese Frage geklärt ist, sich zum freiwilligen Vertreter etwa vorhandener Regierungsmeinungen aufgeworfen hat. Das war der Herr Abg. Dr. Zehnter, der vom monarchischen Standpunkt aus der Regierung das Recht gegeben hat oder geben wollte, sozialdemokratische, also antimonarchische Blätter vom Bahnhofsbuchhandel auszuschließen. Ich will nebenbei bemerken, daß es recht eigenartig berührt hat, gerade aus dem Munde des Herrn Abgeordneten Dr. Zehnter diese Ausführungen zu hören. Ich habe seinerzeit mit großem Vergnügen, mit ästhetischem und politischem Vergnügen die große Verherrlichung der Freiheit gehört (Abg. Eichhorn: „Wahrheit, Freiheit und Recht!“), die der Abg. Dr. Zehnter bei Beratung des Vereinsgesetzes im Reichstag gehalten hat. Mit leidenschaftlicher Wärme hat er den Wert und die Bedeutung der Freiheit hervorgehoben und gesagt, nicht bloß die Einheit des Vaterlandes — die Freiheit müsse verteidigt werden, und die sei es, die dem Reiche Bestand gebe! Es sind zwei Seelen in der Brust der Herrn Abg. Dr. Zehnter, das hat sich nicht bloß bei dieser, sondern auch schon bei mancher anderen Gelegenheit gezeigt. Und gestern kam nun wieder diejenige Seele in Aktion, die zu der in Berlin gehaltenen Freiheitsrede sehr schlecht stimmt (Abg. Süßkind: Sehr richtig!).

Ich meine, die Regierung wird auch nach dem, was heute der Herr Berichterstatter in der Simplizissimusfrage gesagt hat, sich noch einmal ernstlich die Frage vorlegen müssen, ob es das Recht der Regierung und ihre Sache sei, eine Bevormundung des reisenden Publikums durchzuführen. Was man der Regierung zugestehen kann, was man von der Regierung verlangen kann, das ist, daß sie dafür zu sorgen hat, daß in ihren Bahnhöfen die Buchhandlungen nach den Grundsätzen eines anständigen Buchhändlers geführt werden. So wenig wir aber von einem anständigen Buchhändler verlangen, daß er nach politischen Grundsätzen eine Zensur seines Schaufensters oder seines Bücherlagers durchführe, so wenig hat die Regierung ein Recht, so wenig hat sie dem Publikum gegenüber ein Recht, eine derartige Zensur zu befürworten oder einzuleiten.

Der Herr Abg. Zehnter hat allerdings gemeint, die Regierung könne in ihrem Hause — es sei ja das Haus eines monarchischen Staates — in dem Punkte machen, was sie wolle. Wir sind der Auffassung, das Haus, um das es sich handelt, sei nicht das Haus der Regierung, sondern das Haus des Landes, das Haus des badischen Volkes (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Und das Volk hat einen Anspruch darauf, daß seinen Bedürfnissen, auch seinen Lebensbedürfnissen, Rechnung getragen werde.

Wie gesagt, ich habe einleitend schon betont, die Regierung hätte sich zu der Sache nicht geäußert, und es würde uns freuen, wenn der Herr Abg. Kräuter in dieser Frage offene Türen eingeraumt hätte, wenn es

nur ein Zufall, nicht behördliche Anordnung sein sollte, daß Blätter einer bestimmten politischen Richtung vom Verkauf in den badischen Bahnhofsbuchhandlungen ausgeschlossen sind. Ich erwarte, daß die Großh. Regierung heute noch zu diesem Punkte Stellung nimmt.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten **Fehr. von Marschall**: Gegenüber den Angriffen, die hier gegen den Herrn Generaldirektor erhoben worden sind — denn so muß ich den Eingang der Rede des Herrn Abg. Frank auffassen —, muß ich erklären, daß ich für dasjenige, was seitens des Herrn Generaldirektors und seitens der Großh. Generaldirektion geschehen ist, die Verantwortung nach allen Richtungen übernehme, und daß ich daher diese Angriffe als gegen mich gerichtet betrachte. Ich kann bei dieser Gelegenheit nur dem Wunsche Ausdruck geben, daß der Herr Generaldirektor noch recht lange an der Spitze unserer Eisenbahnverwaltung segensreich wirken möge (Zuruf: Segensreich!). Gerade dem Herrn Abg. Frank und seinen politischen Freunden gegenüber muß ich betonen, daß das Meiste von dem, was im Interesse der Arbeiterfürsorge in der letzten Zeit geleistet wurde, auf die verdienstvolle Tätigkeit des Herrn Generaldirektors zurückzuführen ist.

Was die spezielle Frage betrifft, ob irgend ein Verbot ergangen sei, daß Pressorgane der sozialdemokratischen Partei in Bahnhofsbuchhandlungen feilgehalten werden, so kann ich hier nur erklären, daß bis jetzt kein Anlaß für uns vorgelegen hat, uns mit dieser Frage zu beschäftigen.

Abg. Dr. Heimburger (Dem.): Ich hatte die Absicht, bei diesem Titel einige Mißstände der Lokalbahn **Rehl a. Rh. — Altenheim — Offenburg und Altenheim — Ottenheim** vorzubringen. Im Interesse der Geschäftslage des Hauses verzichte ich aber auf Ausführungen hier und werde die Beschwerde schriftlich bei der Großh. Generaldirektion einreichen.

Zu Titel II, Andere persönliche Ausgaben und Löhne, § 3, Tag- und Akkordböhne:

Abg. Eichhorn (Soz.): Ich habe gestern eine Beschwerde und Wünsche vorgebracht, die sich auf die verschiedene Bezahlung und die verschieden lange Beschäftigung der Streckenarbeiter bei den Bahnmeistereien **Durlach, Wilferdingen und Karlsruhe** bezogen. Ich habe keine Antwort erhalten; das erklärt sich wohl daraus, daß gestern die Sitzung ziemlich rasch zu Ende ging. Ich würde Wert darauf legen, jetzt eine Antwort auf meine gestrigen Ausführungen zu erhalten.

Generaldirektor Geh. Rat Roth: Die Frage der Bezahlung der Streckenarbeiter des Bahnmeisterbezirks **Wilferdingen** wie überhaupt der Bezahlung der Streckenarbeiter, über die auch aus anderen Bezirken Klagen hier laut geworden sind, kann nicht für jeden dieser Bezirke für sich behandelt, sondern muß einheitlich geprüft werden, damit nicht wieder die Klage entsteht, der eine sei besser oder schlechter behandelt als ein anderer. Diese einheitliche Prüfung wird wie ich hoffe noch im Laufe dieses Jahres möglich sein.

Zu Einnahme, Titel I Personen und Gepäckverkehr, § 1, für Beförderung von Personen ausschließlich Militär auf Militärfahrtscheine und Militärfahrkarten:

Abg. Eichhorn (Soz.): Ich hätte hier die gleiche Bitte, wie ich sie vorhin äußerte. Ich möchte bitten, mir mitzuteilen, wie die Gr. Regierung sich zu den Wünschen stellt, die ich gestern in bezug auf den Ar-

beiterverkehr äußerte. Ich habe dort, wie ich glaube, ziemlich gewichtige Mißstände über den Arbeiterverkehr von **Pforzheim** und nach **Pforzheim** zu rügen gehabt, und ich hätte nun den Wunsch, auch zu erfahren, wie sich die Gr. Regierung gegenüber dem Verlangen stellt, diese Arbeiterfahrarten nicht mehr als Wochenarten, sondern einfach als über eine Reihe von Fahrten lautend auszugeben, so daß die Karten nur dann ihre Gültigkeit verlieren, wenn sie wirklich abgefahren sind.

Oberregierungsrat Herrmann: Ich möchte auf die Anfrage, die der Herr Abg. Eichhorn gestern bereits und soeben wiederholt wegen der **Arbeiterwochenarten** gestellt hat, folgendes bemerken: Der Herr Abg. Eichhorn hat eine sehr abfällige Kritik an der neuen Art von Arbeiterwochenarten geübt, die seit dem 1. Januar in einer besonderen Form in **Pforzheim** eingeführt wurden, und die den Zweck haben, den Arbeitern eine Wochenkarte zu bieten, die die in die Arbeitswoche fallenden Feiertage im Preise berücksichtigt, und er hat ferner bemängelt, daß wir vor Erlassung der betreffenden Vorschriften das Gutachten der **Pforzheimer Handelskammer** eingeholt und uns nicht direkt an die Arbeiterverbände gewendet haben.

Ich muß sagen, ich war über die herbe Kritik unseres Vorgehens recht überrascht. Auf dem letzten Landtage hat der Herr Abg. **Belzer** in der 105. Sitzung ausgeführt: „Eines möchte ich noch erwähnen, was tatsächlich als eine Härte empfunden wird, und das ist das, daß die Arbeiter ihre Wochenarten für voll bezahlen müssen, selbst dann, wenn sie die halbe Woche nicht benutzbar sind, wenn mehrere Feiertage in der Woche sind. Das kommt an Weihnachten beispielsweise vor. Es kann auch sonst im Jahre bei besonderen Anlässen vorkommen; an Pfingsten, am Fronleichnamstag, an Christi Himmelfahrt und auch am Neujahrstag usw. ist die Benützung dieser Karte verboten. Trotzdem muß aber der volle Betrag bezahlt werden. Unsere Privatbahngesellschaften sind in dieser Beziehung bedeutend kulanter. Dort werden diese Tage, soviel mir von jenen Arbeitern mitgeteilt worden ist, in Abzug gebracht. Ich glaube, das Verlangen von Seiten der Arbeiterschaft ist nicht ungerechtfertigt, und ich glaube auch, daß die Großh. Regierung diesem Verlangen wohl entsprechen könnte.“

Diesen Ausführungen des Herrn Abg. **Belzer** hat sich der Herr Abg. **Rösch** angeschlossen, indem er ausführte: „Bezüglich der Wochenarten für Arbeiter möchte ich mich dem Wunsche des Herrn Kollegen **Belzer** anschließen, daß die Feiertage für die Zukunft nicht miteingerechnet werden, wenn man daran geht, die Wochenarten neu herauszugeben.“

Nun, diese Wünsche haben wir vollkommen und restlos erfüllt. Wir haben das Verlangen des Hohen Hauses, uns zu überlegen, wie man die Feiertage bei Festsetzung des Preises der Arbeiterwochenarten berücksichtigen könne, vollkommen befriedigt (**Abg. Eichhorn**: Arbeitsmangel erzeugt auch Feiertage!), und glaubten, eine freundliche Beurteilung erwerben zu können.

Am meisten hat es mich gewundert, daß der Herr Abgeordnete unser Vorgehen als ein bürokratisches Vorgehen bezeichnet hat. Vom grünen Tisch herab und ohne Fühlung mit dem wirtschaftlichen Leben wurden die Bestimmungen, die wir gegeben haben, nicht erlassen. Wir haben uns mit den Interessenten vorher aufs genaueste verständigt und haben, soweit es irgend möglich war, ihre Wünsche durchaus berücksichtigt. Will eine Behörde mit den Interessenten Fühlung nehmen, so muß sie sich vor allen Dingen in acht nehmen, daß sie nicht einseitig informiert wird, daß sie auch alle Interessenten, die in Betracht kommen, hört. Einseitig informiert wären wir

geworden, wenn wir den Weg beschriftet hätten, den der Herr Abg. Eichhorn uns angegeben hat, wenn wir uns nur an den Verband der Metallarbeiter gewendet hätten. Es gibt auch noch andere Vertretungen von Arbeitern in Pforzheim. Wir mußten uns also an eine Stelle wenden, von der wir die Sicherheit haben konnten, daß sie auch wirklich alle Interessenten zum Wort kommen ließ. Eine andere Vertretung als die Handelskammer kam dabei für uns nicht wohl in Frage. Solange keine Arbeitskammern bestehen und solange wir nicht etwa im Eisenbahnrat Vertreter der Arbeiterschaft haben, konnten wir uns an eine andere Stelle nicht wenden. Wir haben denn auch von der Handelskammer Pforzheim nicht nur die Neuherausgabe des Metallarbeiterverbandes auf die Anfrage bekommen, sondern auch die Neuherausgaben zweier anderer Arbeitervertretungen. Diese wären also ungehört geblieben, wenn wir den Weg beschriftet hätten, den der Herr Abg. Eichhorn uns empfohlen hat.

Diese drei Vertretungen haben sich nun durchaus nicht so abfällig über die Neuordnung der Arbeiterwochenkarten ausgesprochen wie der Herr Abg. Eichhorn. Ganz im Gegenteil, es haben alle drei mitgeteilt, die beteiligten Arbeiterkreise hätten die Neuordnung — ich zitiere wörtlich — mit Befriedigung aufgenommen und sie begrüßten sie mit Freuden.

Allerdings haben die Arbeiterverbände dabei einen Wunsch geäußert, den auch gestern der Herr Abg. Eichhorn wieder vorgetragen hat, nämlich den, es möchten die für vier bzw. fünf Wochentage geltenden Karten nicht auf die Wochen mit offiziellen Feiertagen beschränkt bleiben, sondern auch auf die Wochen ausgedehnt werden, in denen die Arbeit an einzelnen Tagen auf Anordnung des Arbeitgebers ruht. Zunächst hat uns die Handelskammer mitgeteilt, daß die sogenannten Aussetztage in Zeiten schlechten Geschäftsgangs allerdings vereinzelt vorkommen; es könne aber durchaus nicht anerkannt werden, daß dies sehr oft geschehe; jedenfalls könne von einem allgemeinen Bedürfnis nach Berücksichtigung der Aussetztage nicht gesprochen werden.

Wir haben nun in Pforzheim speziell eine besondere Einrichtung getroffen, die es ermöglichen soll, die Arbeiter möglichst schnell durch die Sperre passieren lassen zu können. Wir haben, der Herr Abg. Eichhorn hat das gestern näher geschildert, Karten eingeführt, die jede Woche mit neuen Farben oder Kennzeichen versehen sind, so daß es den Arbeitern möglich ist, lediglich unter Vorzeigung der Karte, ohne Aufenthalt durch das Loch der Karte, durch die Sperre zu gehen. Die Einrichtung hat bei den Arbeitern lebhafteste Zustimmung gefunden. Sie haben, obwohl wir ihnen die Wahl ließen zwischen der alten und der neuen Karte, doch sofort die neue Karte akzeptiert. Diese Einrichtung müßten wir wieder fallen lassen, wenn wir den Anträgen folgen wollten. Dem es ist nicht möglich, mit der Kontrolle durchzukommen, wenn die Gültigkeit der Karten bei ausgefallenen Arbeitstagen verlängert würde.

Es kommt auch ferner in Betracht, daß unsere Nachbarbahnen, auf die wir doch auch einige Rücksicht zu nehmen haben, ähnliche Bestimmungen, wie sie der Herr Abg. Eichhorn befürwortet hat, nicht haben. Wir müssen in Pforzheim insbesondere auf Württemberg Rücksicht nehmen, und auch Württemberg hat eine solche Bestimmung nicht.

Der Herr Abg. Eichhorn meinte nun freilich, die ganze Einrichtung müsse dann eben abgeändert werden, es müßten Arbeiterkarten eingerichtet werden, die für eine bestimmte Anzahl von Fahrten innerhalb einer längeren Benutzungsdauer gelten; bei jeder Fahrt, die ausge-

führt werde, müßte dann ein Abschnitt der Karte gelöst oder ein einzelner Fahrchein abgenommen werden; ging das nicht wegen der Schwierigkeit der Kontrolle, so sollte man die Kontrolle in die Züge legen oder sich sonst helfen. Das können wir nicht mehr; die Kontrolle in die Züge zu legen, wäre ein ganz gewaltiger Arbeitsschritt. Ich möchte vor allem darauf hinweisen, daß der Massenverkehr der Arbeiter kaum mehr kontrolliert werden könnte, wenn es in den Zügen geschehen müßte. Wir haben nicht überall Durchgangswagen, es müßte also der kontrollierende Schaffner wieder an den Zügen entlang klettern, und das ist etwas, was wir sicher nicht wieder einführen wollen.

Nimmt man aber der Arbeiterkarte die Eigenschaft der Wochenkarte, und würde sie künftig den Inhaber beliebig oft, innerhalb eines Zeitraums zu beliebiger Zeit Fahrten vorzunehmen, dann laufen wir Gefahr, daß mancher dieser Arbeiterwochenarten erhebliche Mißbräuche in Gebrauch getrieben werden, dann nimmt sich jemand, der kein Arbeiter ist im Sinne des Tarifs, eine Arbeiterwochenkarte zu, — allzu schwer ist das auf der badischen Bahn nicht, denn wir verlangen keine Arbeitgeberbescheinigung und unternimmt damit Reisen zum Vergnügen oder sonstigen Geschäftszwecken, und wir bekommen dann für die Fahrten nur 1 Pf. pro Kilometer. Würde gar die Karte unbeschränkt übertragbar gemacht, dann tauchen Unternehmen auf, die sich ein Geschäft daraus machen, solche Karten zum Verkauf anzubieten, und es kann jeder Arbeiter seine Fahrkarte ungefahr zum Arbeiterkartenpreis kaufen.

Ich meine, es sind das so wichtige Bedenken, daß wir nicht so leicht es uns tun, die Wünsche der Arbeiter in dieser Richtung nicht erfüllen zu können, den Anträgen nicht nachzutreten können. Ich glaube, wir können uns dabei beruhigen, wenn wir berücksichtigen, was die Handelskammer mitgeteilt hat, daß nämlich die Zwangsfeiertage nur seltene Ausnahmen sind, und ich meine, wir könnten ruhig bei dem bleiben, was wir für Pforzheim geschaffen haben, umso mehr, als von den drei Arbeitervertretungen, die geäußert haben, gesagt worden ist, man begrüße in der Arbeiterkarte die neue Einrichtung mit Freuden.

Abg. Frig (Dem.): Ich habe vor zwei Tagen Aufmerksamkeit der Großh. Regierung darauf gelenkt, daß die Schülerfahrpreise für Ferienkolonisten und Schüler, die Klassenausflüge machen, in Baden höher sind als die im Reichskursbuch angegebenen. Ich habe den Wunsch geäußert, man möge wenigstens das Verhältnis, wie es im Reichskursbuch angegeben ist, auch in Baden der Preisberechnung zugrunde legen. Die Großh. Regierung hat sich zu dieser Anregung nicht geäußert. Ich bin daher von meiner Fraktion veranlaßt worden, nochmals darauf hinzuweisen und die Großh. Regierung darum zu bitten, daß sie kurzerhand eine Verfügung trifft, daß für möglichst sofort die Bestimmungen des Reichskursbuches in Kraft treten. Es ist jetzt Zeit, in der die Schülerausflüge gemacht werden, in kurzer Zeit werden auch die Ferienkolonisten in Gebirge und die Solbäder befördert. Die Sache also eine drängende, und so möchte ich die Großh. Regierung um Auskunft bitten, ob sie bereit ist, der Regierung Folge zu geben.

Abg. Eichhorn (Soz.): Die Antwort, die ich von der Großh. Regierung in bezug auf den Arbeiterverkehr erhalten habe, befriedigt mich in keiner Weise. Es ist richtig, daß die Arbeiter natürlich das kleine Entgegenkommen anerkennen. Sie sehen, wie dankbar die Arbeiter auch für das kleine Entgegenkommen sind, daß man wenigstens in den Wochen, in die ein sogenannter offizieller Feiertag fällt, diesen nicht mitbezahlen läßt. Wenn die Großh. Regierung im vorigen Jahr auf die Beschwerden

er Abgg. Belzer und Rösch hin die Einrichtung ge-
 roffen hat, die am 1. Januar d. J. in Kraft getreten ist,
 dann war es nur zu bedauern, daß die Herren Belzer und
 Rösch die Zustände in Pforzheim nicht kannten, denn
 nicht hätten diese außer auf die religiösen und offiziellen
 Feiertage auch auf die Zwangsfeiertage hingewiesen, die
 durch das Ausfallen der Arbeit entstehen, und die Grob-
 h. Regierung wäre dann vielleicht auch zu Erwägungen dar-
 über gekommen, ob die Arbeiter auch zu schützen seien vor
 der Bezahlung von Fahrten, die sie tatsächlich nicht ge-
 macht haben.

Der Herr Vertreter der Grob. Regierung hat die Ant-
 wort der Handelskammer Pforzheim angeführt, wonach
 die Ausfertigung nur vereinzelt vorkommen. Eben hat der
 Herr Koll. Wittum den Saal verlassen. Ich wollte ihn als
 Zeugen dafür anrufen, wie
 außerordentlich erheblich die Beschränkung der Arbeits-
 zeit in der sogenannten flauen Zeit, in der absteigenden
 Saison in Pforzheim ist. So weit meine Information
 reicht, geht jetzt schon seit Monaten die Arbeit in Pforz-
 heim so schlecht, daß fast durchgängig Woche für Woche er-
 gänzung am Mittwoch, zeitweilig erst am Donnerstag die Arbeit
 begonnen wird. Ich habe die Statistik des Metallarbeiter-
 Verbandes angeführt, nach der bis zu 133 Arbeitstagen
 im Jahre ausfallen. Das ist über ein Drittel der gesam-
 ten Jahresarbeitstage. Man rechnet 300 Arbeitstage im
 Jahre. An diesen ausfallenden Arbeitstagen können die
 Arbeiter die Karten nicht benutzen, die sie aber doch zu be-
 nutzen haben. Da muß die Grob. Regierung doch auf
 die Mittel und Wege sinnen, wie die Arbeiter geschützt wer-
 den könnten.

Es handelt sich nun wieder um die Kontrolle in-
 richtungen. Ich habe gestern so ganz nebenbei ge-
 sagt, man könnte die Frage erwägen, ob man etwa in
 Pforzheim speziell für die Arbeitermassen, wenn sie an-
 kommen, die Sperre aufheben, ob man sie durch einen be-
 sonderen Ausgang herauslassen solle. Das würde die
 Kontrolle nicht unmöglich machen.

Es genügt, die Kontrolle an der Sperre der Abgangs-
 station und bei der Heimfahrt vorzunehmen. Abends zur
 Heimfahrt kommen die Arbeiter ja stets in kleineren Par-
 tien an den Bahnhof; da kann dann die Karte bei der
 Heimfahrt durchlocht und außerdem ja wieder bei dem
 Aufsteigen kontrolliert werden.

Also, was soll da noch eine besondere Kontrolle not-
 wendig sein, um den Betrug, wie man ihn immer
 vermutet, hintanzuhalten? Es ist hier von verschiedenen
 Seiten schon darüber geklagt worden, daß neben den
 Bahnsperren in unseren Zügen noch so viele Schaffner
 zur Kontrolle herumlaufen. Wenn man von Karlsruhe
 nach Berlin fährt, so kommt auf der ganzen preussischen
 Strecke nur einmal ein Schaffner zur Kontrolle, sonst
 niemand mehr auf der ganzen langen Strecke. Die Züge
 fahren in Preußen mitunter mit einem einzigen Kontroll-
 leutnant. Es geht mich das nichts an, und wenn die Re-
 gierung meint, sie müsse kontrollieren, so soll sie es nur
 selbst tun; aber ich darf doch darauf verweisen, daß das
 Privatkapital in dieser Beziehung viel toleranter ist.
 Man hat f. Bt. Straßenbahnen eingeführt, die überhaupt
 keinen Schaffner hatten, wo das Publikum selbst das
 Fahrgeld in einen Zahlapparat steckte und dabei sich selbst
 ganz gut kontrollierte. So war es z. B. in Sena und
 auch in Chemnitz.

Nun sagt der Herr Oberregierungsrat Herrmann, es
 ist nicht möglich, sich gegen Betrug zu sichern bei der Ver-
 teilung von Arbeiterkarten, es würden sich Händler aufzun-
 gen, die solche Karten verkaufen, und man könne es dann er-
 weisen, daß Arbeiterkarten z. B. auch zu Vergnügungs-
 Fahrten usw. benutzt würden. Nun, die Arbeiter werden
 nichts dagegen haben, und ich glaube, es ist auch

schließlich kein allzugroßes Verlangen, wenn bei der er-
 sten Lösung einer solchen Arbeiterkarte die Ver-
 scheinigung des Unternehmers beigebracht
 werden muß, daß der Betreffende in einem Arbeitsver-
 hältnis steht. Eine neue Karte erhält er dann später ein-
 fach gegen Zurückgabe der alten Karte. Er braucht also
 nur ein einziges Mal, das erste Mal eine solche Verschei-
 nigung. Die Kontrolle wäre dadurch genügend gegeben;
 ein Mißbrauch mit solchen Karten könnte nicht mehr ge-
 trieben werden. Im übrigen fährt auch niemand zum
 Vergnügen mit einem Arbeiterzug und diese Karten ha-
 ben ja nur Geltung im Arbeiterverkehr, für den Arbei-
 terzug.

Wenn die Grob. Regierung meine diesmaligen Aus-
 führungen zum Gegenstand weiterer Erörterungen macht,
 wie ich es dringend wünsche und hoffe, dann bitte ich auch
 in Zukunft die Arbeiter nicht zu übergeben. Der Herr
 Vertreter der Regierung wäre nicht einseitig informiert
 worden, wenn er auch die Arbeiter gehört hätte.
 Wer ist denn der Interessent an dieser Sache? Das sind
 nur die Arbeiter, aber auch nur die Arbeiter,
 die Handelskammer geht diese Frage gar
 nichts an. Man hätte die Ansichten der Arbeiter
 leicht zu hören bekommen, wenn man sich beispielsweise
 an die Gewerkschaftskartelle oder an irgend eine andere
 Organisation gewandt hätte, von dem Arbeitersekretär
 in Pforzheim oder auch vom Bezirksamt hätte man leicht
 in Erfahrung bringen können, welche derartige Organi-
 sationen in Pforzheim bestehen. Daneben hätte man aller-
 dings die Handelskammer auch befragen können. Gätte
 man die Arbeiter direkt befragt u. sich nicht nur an die
 Handelskammer gewendet, dann hätten wir nicht so son-
 derbare Bemerkungen hören müssen über den Ausfall an
 Arbeitstagen. Der Herr Kollege Wittum, der jetzt wieder
 da sitzt, wird mir sicher bestätigen, daß zu gewissen Zeit-
 en der Ausfall an Arbeitstagen ganz außerordentlich groß
 ist, wie z. B. gerade in diesem Jahre, wo die Arbeit mo-
 natelang oft erst am Mittwoch oder Donnerstag beginnt.

Ich bitte also die Grob. Regierung, im Laufe der
 nächsten Zeit diese Frage noch einmal in Erwägung zu
 ziehen, und daselbe freundliche Entgegenkommen, das sie
 den offiziellen Feiertagen gegenüber befundet, auch diesen
 Zwangsfeiertagen gegenüber zu befunden und anstatt
 Wochenkarten Fahrkarten herauszugeben über eine ge-
 wisse Zahl von Fahrten, die ihre Gültigkeit erst verlieren,
 wenn sie völlig abgefahren sind. Ueber die Kontrollein-
 richtungen wird man sich leicht verständigen. Die Arbei-
 ter werden, wenn ihnen da entgegengekommen wird,
 gerne bereit sein, diese kleinen Kontrollmaßregeln auf sich
 zu nehmen.

Abg. Wittum (natl.): Da der Herr Abg. Eichhorn
 mich aufgerufen hat, habe ich mich wider meinen Willen
 zum Wort melden müssen. Ich kann den Herren mit-
 teilen, daß ich in der Angelegenheit, die der Herr Abg.
 Eichhorn soeben wieder mit einem kolossalen Aufwand von
 Worten behandelt hat, schon vor Monaten persönlich bei
 der Generaldirektion vorstellig geworden bin. Die General-
 direktion hat auch zugesagt, daß sie den Gegenstand sehr
 reiflich erwägen wolle. In einer späteren Verhandlung
 habe ich mich überzeugt, daß es in der Tat außerordentlich
 schwer ist, dem Wunsche der betreffenden Arbeiter stattzu-
 geben. Ich kann bestätigen, daß gegenwärtig in vielen
 Geschäften erst Mittwoch oder auch erst am Donnerstag
 mit der Arbeit angefangen wird (Hört! Hört!), und wenn sich
 nun Mittel und Wege finden ließen, dem Wunsche der
 Arbeiter stattzugeben, so würde mich das ganz außer-
 ordentlich freuen. Ich kann aber auch sagen, daß die
 Kontrolle der Arbeiter in Pforzheim, die morgens mit
 den Zügen kommen, eine gute ist, und daß die Kontroll-

einrichtungen, die getroffen worden sind, als mustergiltig bezeichnet werden müssen. Ich glaube also, daß man in dieser Beziehung der Großh. Generaldirektion keinen Vorwurf machen kann, und ich habe die Ueberzeugung, daß sie sehr gern den Wünschen der Arbeiter nachkommen würde, wenn sie irgend ein Mittel wüßte, das zu tun. Findet sie noch ein derartiges Mittel, dann wird es mir selbst persönlich auch sehr angenehm sein.

Abg. Belzer (Zentr.): Zunächst will ich der Großh. Regierung meinen Dank dafür aussprechen, daß sie in der Hauptsache das, was ich im letzten Landtage gewünscht habe, eingeführt hat. Ich glaube aber dort auch gesagt zu haben, daß es mein Wunsch wäre, eine fortlaufende Fahrkarte für Arbeiter, wie es vorhin der Herr Abg. Eichhorn gesagt hat, einzuführen. Ich habe damals den drastischen Fall angeführt, daß sogar für die Feiertage die Fahrten bezahlt werden müssen, an denen überhaupt nicht gearbeitet wird. Ferner sind ja auch für den Arbeiter, der wegen Arbeitslosigkeit ein oder mehrere Tage in der Woche nicht arbeiten kann, solche Tage auch Feiertage. Auch ich würde es begrüßen, wenn die Regierung auch in dieser Richtung entgegenkommen würde.

Was nun die Bescheinigung des Unternehmers als Legitimation für die Arbeiterwochenkarten anbelangt, so hat das auch seine zwei Seiten. Viele Arbeiter gehen z. B. Montags fort und suchen sich Arbeit, sie lösen sich dann gleich ihre Wochenkarte, um nicht ein besonderes Fahrgeld bezahlen zu müssen. Solche Arbeiter können aber keine Bescheinigung vorzeigen.

Wie mir gesagt worden ist, ist die Kontrolle am Bahnhof in Pforzheim erleichtert worden. Die Karten werden dort nicht mehr durchsucht, sondern nur emporgehalten. Ich weiß nicht, ob dort noch in dieser Beziehung Beschwerden vorhanden sind, mir ist nichts davon bekannt geworden, jedenfalls wird es aber so sein, wenn es die Arbeiter dem Herrn Abgeordneten ihres Bezirks zu Ohren gebracht haben.

Was nun den Wunsch anbelangt, daß die Arbeiter direkt gehört werden sollen, so kann ich ihn nur unterstützen. Tatsache ist, daß die Arbeiter die Interessenten bei dieser Angelegenheit sind. Auch ich sehe nicht ein, warum da die Unternehmer gefragt werden sollen. Die Unternehmer fahren doch nicht mit Arbeiterwochenkarten sondern mit anderen Karten; sie können also keine besonderen Wünsche in dieser Beziehung haben. Im übrigen möchte ich die Großh. Regierung bitten, den Arbeitern noch weiter entgegenzukommen, aber nicht allein für Pforzheim sondern auch für die anderen Arbeiter, die wir sonst im Lande haben. Wenn man den Arbeitern beim Staate jetzt freie Fahrt gewährt hat, so glaube ich, daß man auch für die anderen Arbeiter noch etwas weiter gehen kann. Auch diese zahlen ihre Steuer gerade so gut wie andere Leute.

Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geh. Rat Roth: Der Herr Abg. Zhrig hat Antwort erbeten auf seine Frage, wie es mit der Taxberechnung für die Ausflüge der Schüler gehalten werden solle. Es ist mir leider nicht möglich, heute eine sachliche Antwort in dieser Hinsicht zu geben. Eine solche Antwort setzt doch eine eingehende Prüfung voraus, die, wie ich annehme, wohl nur im Benehmen des Ministeriums mit der Generaldirektion stattfinden könnte. Das ist aber von vorgestern abend bis heute vormittag begreiflicherweise nicht möglich, um so weniger, als der Herr Minister und die übrigen Herren, die mit der Erörterung befaßt gewesen wären, gestern schon vormittags von 10 bis 1 Uhr in der Budgetkommission zu tun hatten. Daneben haben wir natürlich auch noch das Allerdingenste des laufenden

den Dienstes zu besorgen. Ich muß deswegen den allgemeinen Vorbehalt, daß alle Anregungen geprüft werden, auch auf diesen Punkt beziehen. Der Grund, den Herr Abg. Zhrig für eine möglichst rasche Erledigung der Frage angegeben hat, ist ohne weiteres einleuchtend, und ich glaube zuzagen zu können, daß die Prüfung in aller kürzester Zeit erfolgen wird.

Bei diesem Anlaß möchte ich aber doch auch anregen, ob nicht solche Gegenstände zweckmäßigerweise einige Zeit vor der Beratung im Plenum einem Regierungsvertreter mitgeteilt werden möchten; dann ist die Möglichkeit einer rechtzeitigen Prüfung geboten, und es wird auch möglich sein, bei der Beratung in diesem hohen Hause sofort die sachliche Antwort zu erteilen.

Zu Titel II, Güterverkehr:

Abg. Belzer (Zentr.): Ich habe bereits auf dem letzten Landtag einen Wunsch geäußert in bezug auf die Station Malsch, auf welcher hinsichtlich der Güterbeförderung Mißstände bestehen. Ich will nun aber mit Rücksicht auf die Geschäftslage des Hauses darauf verzichten, hier weitere Ausführungen zu machen, und werde diese Angelegenheit der Großh. Regierung persönlich mitteilen.

Zu Titel II, § 11 Zur Beförderung von Vieh, einschließlich Pferden:

Abg. Müller (natl.): Es sind mir in den letzten Zeiten von verschiedenen Seiten lebhaft Klagen mitgeteilt worden über die zu langsame Beförderung von Fohlen, die auf die Fohlenweide Eichhof bei Mosbach gebracht werden. Ich hatte vor, eingehende Ausführungen über diesen Mißstand zu machen, ziehe aber bei der Geschäftslage des Hauses vor, meine diesbezüglichen Wünsche dem Herrn Generaldirektor schriftlich zu übergeben.

Zu 2. Bodensee-Dampfschiffahrtsverwaltung, Titel I, Gehalte und Wohnungsgeld der etatmäßigen Beamten, § 1 a Gehalte:

Abg. Benedey (Dem.): Ich möchte bei diesem Anlaß der Vermehrung des etatmäßigen Beamtenpersonals bei der Bodensee-Dampfschiffahrtsverwaltung das Wort reden. Wir sehen aus den Erläuterungen zum Budget, daß überall weniger etatmäßige Stellen vorgezogen sind, als dem wirklichen Bedürfnis entspricht. Ich will beispielsweise die Schiffskassiere herausgreifen. Sie sehen aus der Zusammenstellung, daß 8 Schiffskassiere an ständigen Dienstposten vorhanden sind. Bisher waren aber bloß drei Schiffskassiere etatmäßig angestellt, jetzt sollen es vier werden, also eine Vermehrung um einen. Immerhin ist dann nur die Hälfte der ständigen Dienstposten mit etatmäßigen Beamten versehen. Ich halte das für ein durchaus unrichtiges und unbilliges Verhältnis. Ich will darauf hinweisen, daß bei den Schiffskapitänen die Lage viel günstiger ist; es sind sämtliche ständigen Dienstposten mit etatmäßigen Beamten besetzt, es werden jetzt 7 Schiffskapitäne angefordert, während es bisher 6 waren. Ich meine, daß man es bei den anderen Beamten der Bodensee-Dampfschiffahrtsverwaltung ebenso machen soll. Was speziell die Schiffskassiere anbelangt, so haben einzelne als Schiffskassiere verwendete Untersteuerleute eine Eingabe gemacht und mir auch eine Abschrift davon zukommen lassen, worin sie verlangen, daß eine entsprechende Vermehrung ihrer Stellen eintreten solle, daß sie ebensoviele Stellen bekommen wie die Schiffskapitäne.

Die Bittsteller weisen darauf hin, daß sie seit dem Jahre 1900 als Schiffskassiere verwendet sind, also schon 8 Jahre, und immer noch nicht zur etatmäßigen Anstellung

kommen können. Sie machen mit Recht darauf aufmerksam, daß die Anforderungen an die Schiffskassiere sehr große sind. Insbesondere in den letzten Jahren, wo der Transport italienischer Arbeiter ungemein zugenommen hat, haben diese Leute die Abfertigung der Eisenbahnfahrkarten für die italienischen Arbeiter und haben damit sehr viele Arbeit. Sie haben auch schriftliche Arbeiten, auch die Besorgung der Postbriefbeutel, auferlegt bekommen und werden dadurch auch lastbar gemacht, sie bekommen aber für diese beiden Tätigkeiten, sowohl für die Abfertigung der Eisenbahnfahrkarten der italienischen Arbeiter als für die Besorgung der Postbriefbeutel, keinerlei besondere Vergütung, während das in anderen Ländern anders ist. Wie mir gesagt wird, erhalten die württembergischen Kassierer 50 Pfg. pro Tag für die Besorgung der Post und die österreichischen Schiffskassierer erhalten, sobald sie mindestens für 50 Italiener die Eisenbahnfahrkartenabfertigung besorgen müssen, 2 M. pro Fahrt. So kommt es öfters vor, daß österreichische Schiffskassierer sich neben ihrem Gehalte einen Nebenverdienst von 4 M. täglich machen können. Ich sehe nicht ein, warum unsere Leute schlechter gestellt werden sollen, und warum für diese außerordentlichen Arbeiten, die oft noch Verluste verursachen und jedenfalls eine große Verantwortlichkeit erfordern, nicht eine besondere Vergütung bezahlt werden soll.

Jedenfalls müssen aber mehr etatmäßige Stellen für die Leute geschaffen werden, damit einigermaßen dem tatsächlichen Bedürfnisse Genüge geleistet wird.

Es trifft das auf sämtliche Kategorien der Schiffsbendiensten (mit Ausnahme der Kapitäne) zu, insbesondere auf die Schiffskassiere.

Zu 3. Anteil Badens an den Reineinnahmen der Main-Neckar-Eisenbahn, Einnahme Titel I, § 1 Anteil an den Reineinnahmen:

Abg. **Rechtold** (Soz.): Während der Generaldebatte hat der Herr Kollege Müller die Verhältnisse der Bahnbeamten und Arbeiter auf der Main-Neckarbahn eingehend besprochen, und ich will mir in Anbetracht der vorgedachten Zeit nähere Ausführungen hierüber gönnen.

Tatsache ist aber, daß die dortigen Beamten durch den Nachdienst derartig in Anspruch genommen sind, daß man tagtäglich dort Beamte auf dem Bahnhof sieht, die einen Eindruck machen, daß man sagen muß: Hier ist etwas nicht in Ordnung. Die Leute sind derart hart angestrengt, daß es dringend erforderlich wäre, daß die Gr. Regierung ihren Einfluß bei der Eisenbahndirektion Mainz dahin geltend mache, daß die Leute dort entlastet werden.

Im Anschluß hieran muß ich ein Vorkommnis bei der Bahnmeisterei Friedrichsfeld zur Sprache bringen, das mir sozusagen unbegreiflich ist. Die Arbeiter können dort nicht in ein etatmäßiges Verhältnis kommen, und wenn sie 50 und mehr Jahre lang dort arbeiten. Die Löhne sind geringer als bei ihren badischen Kollegen. Nun haben im Jahre 1907 die Arbeiter dort tatsächlich Grund gehabt, sich über die persönliche Behandlung zu beklagen und sechs von diesen Arbeitern haben unter Einhaltung der zwoöchentlichen Kündigungsfrist gekündigt und dann bei der Bahnmeisterei Mannheim um Arbeit angefragt. Dort sind zwei von ihnen sofort angestellt worden, die andern haben keine Arbeit bekommen mit dem Hinweis, sie sollten einige Tage später noch einmal kommen. Als die Arbeiter einige Tage später kamen, hat man ihnen gesagt, es tut uns leid, wir können Euch nicht einstellen. Es geschah dies mit der Begründung, weil die Leute in Friedrichsfeld bei der Main-Neckar-Bahn ausgetreten seien. Ich glaube nun,

es besteht für die badische Bahnverwaltung kein Grund, Arbeiter, die regelrecht gekündigt haben und sich dann anderswo um Arbeit bewerben, abzuweisen. Ich meine, hier hat doch der preussische Geist bis zu einem gewissen Grade mitgewirkt. Die Großh. Regierung sollte Vorkehrungen treffen, daß derartige Vorfälle in Zukunft dort nicht mehr vorkommen. Ich meinerseits muß energisch dagegen protestieren, daß man die Arbeiter auf solche Art und Weise außer Brot setzt, wozu meiner Meinung nach gar keine Veranlassung vorliegt.

Der Herr Kollege Müller hat schon einige Beschwerden über die Beförderung der Arbeiter vorgebracht. Es ist da unter anderem im April 1907 sozusagen über Nacht verordnet worden, daß die Arbeiter den Zug 906 nach Mannheim nicht mehr benutzen dürften. Die Leute haben gar nicht gewußt, worin der Grund für diese Bestimmung eigentlich liegt. Sie haben sich sehr beeinträchtigt gefühlt, und zwar meiner Ansicht nach mit Recht, weil sie sich sagen: Wenn wir eine viertel Stunde früher fahren müssen — und der einzige Zug, den sie benutzen können, geht eine viertel Stunde früher weg —, so sind wir eine viertel Stunde früher in Mannheim und müssen bei der kalten Jahreszeit uns noch eine halbe Stunde auf der Straße aufhalten oder in den Wirtschaften herum liegen. Man sucht auf die Arbeiter doch immer dahin zu wirken, daß sie die Wirtschaften nicht so sehr besuchen. Aber hier bleibt den Arbeitern nichts anderes übrig, da man seitens der Bahnverwaltung eben keine Rücksicht auf sie nimmt, als eben in die Wirtschaften zu gehen, um sich zu wärmen oder sich wenigstens ins Trockene zu bringen. In Ludenburg hat aus dem Anlaß eine öffentliche Versammlung stattgefunden, und es ist von dort eine Eingabe an die Direktion Mainz mit 50—60 Unterschriften abgeschickt worden. Die Direktion Mainz hat den Leuten bis jetzt noch keine Antwort gegeben! Da zeigt sich der preussische Geist! Es wird kommandiert, und wir Badener haben zu gehorchen.

Es klagen die Leute auch wegen der Fahrgelegenheit am Abend. Mit dem Zuge, der um 6.15 Uhr in Mannheim abgeht, können nur die Arbeiter nach Hause fahren, die in nächster Nähe der Bahn beschäftigt sind. Alle diejenigen, deren Beschäftigungsort etwas weiter entfernt liegt, können den Zug nicht mehr erreichen. Trotzdem die Leute dieserhalb schon vorstellig geworden sind und ihren Wunsch eingehend begründet haben, ist den Leuten nicht die Möglichkeit geboten worden, zu dem Ziele zu gelangen, daß der Zug vielleicht um 6.20 Uhr oder 25 abgeht. Die Leute sind daher gezwungen, einen späteren Zug zu benutzen. Sie müssen vielleicht eine halbe Stunde oder noch länger im Bahnhof verweilen oder eben wieder die Wirtschaften aufsuchen. Sie kommen dann selbstverständlich erst erheblich später nach Hause. Der Herr Minister war ja loyal genug, hier zu erklären, die Arbeiter in erster Reihe hätten ein Anrecht darauf, wenn sie abends müde und abgeradert von der schweren Arbeit nach Hause fahren wollen, daß man sie so schnell wie möglich befördert. Aber hier scheint man sich doch auf den entgegengesetzten Standpunkt zu stellen. Ich glaube, die Großh. Regierung recht eindringlich bitten zu dürfen, ihren Einfluß dahin geltend zu machen, daß diesen berechtigten Wünschen Rechnung getragen wird.

Dieselben Klagen werden mir von der Einwohnerschaft Geddesheims mitgeteilt. Auch sagen die Leute, es sei heinade bei jedem Arbeiterzuge Wagenmangel. Sie wollen auch bequem fahren und sich nicht in die ihrer Menschenwürde nicht entsprechende vierte Wagenklasse herein-schieben lassen. Sie sagen: Wenn wir den Tag über schwer gearbeitet haben, haben wir wenigstens ein Anrecht darauf, gleich den übrigen badischen Staatsangehörigen bei der Heimfahrt einen Sitzplatz zu beanspruchen. Ich

meine, es ist doch etwas Ungeheuerliches, wenn man hier in Baden davon reden muß, daß auf einer Bahnstrecke, bei der die badische Eisenbahnverwaltung mitzusprechen hat, die Arbeiter anders behandelt werden als auf den übrigen badischen Strecken! Es sollte hier unter allen Umständen Abhilfe geschaffen werden!

Die Aenderung der Fahrkarten auf der Main-Neckar-Bahn — der Herr Kollege Müller hat ja die Angelegenheit schon berührt — redet eine beredte Sprache. Man ändert den Leuten die wohlverordneten und gut bezahlten Wochenkarten, die sie berechnigen, in dritter Klasse zu fahren, mit roter Tinte in solche vierter Klasse ab und glaubt, die Sache hiermit aus der Welt zu schaffen! Die Arbeiter sind dazu nicht nur früher sondern auch jetzt noch in Heidelberg, in Mannheim und Friedrichsfeld haufenweise aus den Zügen getrieben worden. Was soll das eigentlich bedeuten, daß man die Arbeiter derartig chikaniert? Man sollte endlich dafür sorgen, daß hier auf den badischen Stationen einmal ein ersöhnendes Wort von der Regierung gesprochen wird. Es sollten Mittel und Wege gefunden werden, damit die Arbeiter, soweit die badischen Stationen in Betracht kommen, zu ihrem Rechte gelangen.

Es ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß die Arbeiter, die morgens mit dem Zuge Nr. 906 fahren könnten, vielleicht wegen Unwohlseins oder Verschlafens zu dem früheren Zug zu spät kommen. Dann müssen sie bis Friedrichsfeld Fahrgeld bezahlen oder einen viertel Tag opfern. Wenn sie aber mit dem Zug Nr. 906 fahren dürften, könnten sie allenfalls noch mit geringer Verspätung zu ihrer Arbeitsstätte gelangen. Wenn es etwa an Wagenmaterial fehlt, dann ist es nach meiner Ansicht recht leicht, Abhilfe zu schaffen.

Die Güterabfertigung läßt auch zu wünschen übrig. Kollege Säger hat ja einen Fall von Station Seddesheim vorgetragen, wo wegen verspäteten Ausladens eines Waggons 5 M. Strafe bezahlt werden mußte; auf der Station Radenburg ist es ganz genau so, die Geschäftsleute beklagen sich bitter, sie fühlen sich heute gar nicht mehr wohl in Radenburg. Es sei eine Plage, wenn sie jetzt mit der Bahnverwaltung mit Transportangelegenheiten zu tun bekämen. Sind die Leute behindert, die Wagen, welche ihnen abfertigt werden, sofort auszuladen, weil sie nicht gleich die nötigen Arbeitskräfte oder Fuhrwerke zur Verfügung haben, dann werden sie sogleich mit empfindlichen Strafen belegt. Im umgekehrten Falle aber, wenn Wagen abfertigt sind, die Wagen aber in Wirklichkeit noch nicht eingetroffen oder noch nicht an dem Platze sind, wo die Ausladung zu erfolgen hat, oder wenn die Leute sonst durch Verschulden der Bahnverwaltung stundenlang hingehalten werden, dann trägt kein Bahn darnach, dann müssen die Leute insbesondere auch den Schaden tragen, der dadurch entsteht, daß sie ihre Arbeiter bezahlen müssen, ohne Beschäftigung für sie zu haben! Man sollte darauf drängen, daß die Leute zu ihrem Rechte kommen, daß wieder für die Geschäftsleute in Radenburg Zustände Platz greifen, die man einigermassen als erträgliche bezeichnen kann.

Endlich bin ich der Meinung, daß wir alle Ursache haben, uns in Baden mit allen gesetzlichen Mitteln, die uns zu Gebote stehen, gegen die Einführung der vierten Wagenklasse zu wenden. Unsere Arbeiter und unser reisendes Publikum überhaupt verwahrt sich entschieden dagegen, daß ihm zugemutet wird, in diese menschenunwürdigen Wagen hineinzugehen, die man sonst als Viehwagen bezeichnet. Man muß berücksichtigen, daß unsere Bevölkerung von ganz anderer Art ist als die in Ostpreußen oder Posen, wo die Menschen in kultureller Be-

ziehung erheblich gegenüber unserer Bevölkerung zurückstehen und weniger Ansprüche machen. Wir müssen hier unter allen Umständen daran festhalten, daß dem berechtigten Wünsche unseres badischen Volkes Rechnung getragen wird.

Abg. Dr. Frank (Soz.): Auch ich bin durch zahlreiche Zuschriften aus dem Gebiete der Main-Neckarbahn von Laudenbach bis Mannheim veranlaßt worden, die Mißstände zur Sprache zu bringen, die eben mein Freund Bestold vorgebracht hat. Ich vermiße bis jetzt namentlich noch, daß von seiten der Grob. Regierung ein Wort der Mißbilligung über das Verhalten derjenigen Beamten gefallen wäre, die in rechtswidriger Weise die Arbeiterwochenkarten aus Karten dritter Klasse in solche vierter Klasse verwandelt haben. Wenn ein Fahrgast dazu übergeht, aus einem Billet dritter Klasse die 3 auszuradiieren und dafür eine 2 zu setzen, so ist das wohl eine Urkundenfälschung, die strafrechtlich geahndet wird; wenn also ein Beamter, wie es hier in zahlreichen Fällen geschehen ist, Arbeiterkarten einsammelt und dann mit roter Tinte anstelle der 3 eine 4 setzt, so möchte ich es der Regierung überlassen zu beurteilen, wie dies Verhalten zu betrachten ist. Man hat auf diese Weise den Arbeitern den Mut nehmen wollen und wohl zum Teil auch genommen, zu verlangen, die ihnen zukommenden Wagenabteilungen dritter Klasse benützen zu dürfen. Und ich will es hier aussprechen, wenn es auf dieser Strecke Laudenbach bis Mannheim nicht zu ernstlichen Ausschreitungen, nicht zu bedauerlichen Mißgriffen gekommen ist, so ist das nicht ein Verdienst der Beamten, sondern lediglich ein Verdienst der Arbeiterschaft, die kaltes Blut bewahrt hat gegenüber den provozierenden Auftreten mancher Beamten, die die Arbeiter mit Gewalt in die vierte Wagenklasse hineindrängen wollten.

Ich will auch weiter den Wunsch unterstützen, daß wenn möglich ein Zug eingelegt wird, der es den Arbeitern ermöglicht, morgens, wenn die Arbeit erst um 7 Uhr beginnt, nicht schon um 6 Uhr oder 6 $\frac{1}{4}$ in Mannheim eintreffen zu müssen. Jetzt sind die Arbeiter dieser ganzen Strecke gezwungen (und das ist namentlich im Winter sehr beschwerlich) $\frac{3}{4}$ Stunden oder 1 Stunde in Mannheim herumzusitzen, bevor sie zur Arbeit gehen.

Der gleiche Mißstand besteht auch abends. Der Arbeiterzug auf dieser Main-Neckarlinie geht, wenn ich nicht irre, um 6 Uhr 15 oder 6 Uhr 20 von Mannheim wieder zurück. Nur diejenigen Arbeiter, die in der Nähe der Bahn ihre Arbeitsstätte haben, können dann den Zug noch erreichen; die Uebrigen haben die größten Beschwerden mitzukommen, entweder Beschwerden im Geschäft, wenn sie dort früher weggehen müssen, oder an der Bahn, daß sie noch recht kommen.

Ich glaube, daß man mit gutem Willen diesen Wünschen, die durchaus berechtigt sind, leicht entgegenkommen könnte.

Abg. Fröhlich (freij.): Dadurch, daß die Regierung einfach keine Antwort auf diese Anfrage gibt, ist natürlich nichts geschehen. Es scheint, daß die Regierung entweder nicht will oder nicht mehr kann, oder daß es von Berlin aus bereits unterjagt ist, über die Frage zu sprechen, ob der Herr Minister imstande ist, sein Versprechen einzulösen, was er uns vor zwei Jahren gegeben hat. Als der Herr Abg. Müller vor der Abstimmung über die Reform hier die Frage angeschnitten hat, es wäre sehr zweifelhaft, ob in Zukunft auf badischen Strecken nicht der Zwang ausgeübt würde, mit einem Dritterklassebillet in die vierte Klasse hineingehen zu müssen, da hat nach einigen diplomatischen Redewendungen der Herr Minister, als er gesehen hat, daß das Haus bereit war, die Reform ebenf.

abzulehnen, schließlich erklärt: Nein, dieser Zwang wird nicht auf badischen Strecken eingeführt werden, wir werden unsere Tarifhoheit bewahren. Niemand wird gezwungen sein, in Baden wider seinen Willen vierter Klasse zu fahren! Wir hören nun vom Herrn Abg. Müller und vom Herrn Abg. Bechtold, daß tatsächlich das Jahr hindurch badische Bürger in widerrechtlicher Weise und unter Vornahme von offensichtlich falschen Urkundenfälschungen, durch Abänderung von Eisenbahnkarten dritter Klasse in solche vierter Klasse, gezwungen werden, für ihr gutes Geld statt in die dritte Klasse in die vierte Klasse widerwillig zu steigen. Und auf drei Anfragen hin sieht sich die Regierung nicht bemüht, überhaupt darauf zu antworten! Sie sieht das also entweder für selbstverständlich an (das kann aber nicht wohl sein, denn der Herr Minister hat sich ja vor zwei Jahren festgelegt), oder es bleibt nur die Erklärung, daß der Herr Minister überhaupt auf diese Frage keine befriedigende Erklärung mehr geben kann und es deshalb vorzieht, zu schweigen. Sie sehen, wie weit die Dinge mit dieser „hervorragenden“ Tarifreform gekommen sind! Sie haben jetzt noch die Möglichkeit, den Schritt, den Sie vor zwei Jahren getan haben, gutzumachen; Sie können jetzt noch sagen: Wenn die Versprechungen, die uns gegeben worden sind, nicht gehalten werden können oder nicht gehalten werden sollen, dann sind auch wir nicht an die Tarifreform gebunden.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Herr von Marshall: So sehr ich den Wunsch der Herren Abgeordneten zu schätzen weiß, bald wieder die Heimat zu erreichen (Sehr richtig!) und die Verhandlungen tunlichst abgekürzt zu sehen, so kann ich doch dem Herrn Abg. Fröhlich den Gefallen nicht tun, hier zu schweigen, umso weniger, als die Mißstände, die berührt wurden, im wesentlichen bereits seit Mitte Mai des vorigen Jahres beseitigt sind (Zurufe). Ich kann mich da auf einen kompetenten Zeugen, auf den Herrn Abg. Müller, berufen. Es haben allerdings derartige Mißstände gleich nach Inkrafttreten der Tarifreform bestanden; aber es ist dann die Regierung eingeschritten und sie hat verlangt, daß diejenigen Arbeiter, welche eine Fahrkarte 3. Klasse haben, einen Sitzplatz erhalten, und es ist diesen Wünschen unserer Regierung seitens der Eisenbahndirektion Mainz vollständig stattgegeben worden. Seit Mitte Mai des vorigen Jahres, jedenfalls seit dem 20. Mai vorigen Jahres, bestehen diese Mißstände nicht mehr.

Wenn etwa auf Fahrkarten 3. Klasse von Beamten die Bezeichnung der Klasse geändert worden ist, indem aus der 3 eine 4 gemacht wurde, so kann die Regierung dies nur mißbilligen.

Was die Lage der Arbeiterzüge betrifft, so wird es die Regierung sich angelegen sein lassen, tunlichst dahin zu wirken, daß die Legung derselben (es ist da namentlich auf den Winter abgehoben worden) den Bedürfnissen des Arbeiterverkehrs mehr entspricht.

Abg. Fröhlich (frei): Wir haben aus der Erklärung der Regierung gehört, daß den Leuten zwar Sitzplätze zur Verfügung gestellt werden sollen, aber nach dieser Erklärung können auch Sitzplätze vierter Klasse zur Verfügung gestellt werden — und darauf lassen wir uns eben nicht ein! Ich habe einen anderen Sitzplatz zu beanspruchen, wenn ich eine Karte dritter Klasse gelöst habe; diese Karte berechtigt mich, auf einen Platz zu sitzen, vor welchem nicht 10 oder 12 Menschen an Stricken aufgehängt stehen (Lebhafte Heiterkeit). Sie berechtigt mich, einen Platz zu erhalten in einem Lokal,

wo nur Sitzplätze und keine Stehplätze sind, und wo nicht die Leute bei jeder Kurve und Ecke durcheinandergeschüttelt werden, wo Marktkörbe und Viktualien nebeneinander stehen, und wo nicht, wie das vor zwei Jahren ein badisches Budgetkommissionsmitglied als wünschenswert bezeichnet hat, nötigenfalls in einen solchen Wagen auch kleine Schweinchen mitgebracht werden könnten. Der Herr Minister hat vor zwei Jahren versprochen, daß man in Baden mit Karten dritter Klasse nicht anders als dritter Klasse, jedenfalls nicht zwangsweise vierter Klasse, zu fahren braucht. Der Herr Minister ist, wie es scheint, eben nicht in der Lage, dieses sein Versprechen zu erfüllen. Dann wäre das ganze Haus, nachdem es damals dem Auftreten des Herrn Kollegen Müller vollkommen beipflichtet hatte, ohne Unterschied der Parteien solidarisch verpflichtet, zu verlangen, daß das Wort des Herrn Ministers eingelöst wird, oder, wenn er das nicht kann, die Tarifreform zu kündigen, wie wir es verlangen.

Abg. Dr. Obkircher (natl.): In der Darstellung der Ereignisse des letzten Landtags, soweit sie sich auf die jetzt angechnittene Frage beziehen, muß ich etwas weiter zurückgreifen. Es war in der Budgetkommission. Da wurde, als die Tarifreform behandelt wurde, die Frage vonseiten der Regierungsvertreter aufgeworfen, wie es, wenn wir in Baden die vierte Klasse nicht einführen, auf denjenigen Strecken zu halten sei, wo der Betrieb einer außerbadischen Verwaltung über eine badische Strecke auf eine badische Station geleitet wird, wo also die Wagen vierter Klasse bis auf die badische Station heringeführt werden, wie es da zu halten sei mit denjenigen Reisenden, die Fahrkarten der badischen dritten Klasse haben. Wir haben uns damals in der Budgetkommission vollkommen geeinigt, wie diese Frage zu beantworten ist, und zwar dahin, daß diejenigen, die auf badischen Stationen Fahrkarten der badischen dritten Klasse gelöst haben, selbstverständlich das Recht haben, in die badische dritte Klasse einzusteigen, und wo eine badische dritte Klasse nicht vorhanden ist, einzusteigen in die dritte Klasse, die vorhanden ist, und daß sie jedenfalls nicht genötigt werden können, in die vierte Klasse einzusteigen. Das geschah vollkommen einmütig. Man hat damals von der Main-Neckarbahn nicht gesprochen, es hat sich zufällig kein Anlaß dazu gegeben. Als dann im Plenum, ich erinnere mich ganz bestimmt daran, durch den Herrn Kollegen Müller die Frage aufgeworfen wurde, wie es mit der Main-Neckarbahn gehalten werden solle, da war die Stimmung des Hauses zweifellos die, daß es auf der Main-Neckarbahn, so weit sie über badisches Gebiet geführt wird, genau so gehalten wird wie z. B. auf der Strecke Nehl-Appenweier. Es war also auch Einmütigkeit über die Betriebsweise auf der Main-Neckarbahn vorhanden, und ich muß speziell als meine bestimmte Meinung aussprechen, daß die Erklärung des Herrn Ministers bezüglich der Betriebsweise auf der Main-Neckarbahn auch wesentlich mit dazu beigetragen hat, die Abstimmung über die Tarifreform im ganzen zu beeinflussen (Abg. Fröhlich: Hört, hört!). Und wenn jetzt heute von seiten des Herrn Ministers erklärt werden müßte, daß er die dort ausgedrückte Anschauung nicht in die Praxis hat überführen können, und daß das auch in Zukunft nicht der Fall sein könne, so würde das ein höchst eigenartiges Ergebnis sein, das von unserer Seite aus sehr bedauert werden müßte.

Daß wir über der einen Frage aber die Tarifreform wieder umstürzen würden, könnte ich für meine Person wenigstens nicht aussprechen. Denn ich glaube, die Tarifreform, sie mag jetzt mehr oder weniger Freude im badischen Land erweckt haben, ist doch immerhin ein so großes Werk, daß dessen Aufrechterhaltung nur von großer:

Gesichtspunkten aus beurteilt werden kann und nicht von einer Einzelheit, wie sie hier vorliegt. Aber ich möchte den Herrn Minister bitten, eine präzisere Erklärung über die aufgeworfene Frage abzugeben, weil sie wichtig genug ist, um hier in aller Offenheit erörtert zu werden.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten **Fehr. von Marshall**: Ich habe eben noch von dem Herrn Abg. Müller gehört, daß die Arbeiter mit der gegenwärtigen Beförderungsweise vollständig einverstanden sind. Ich kann es gar nicht verstehen, wie man immer wieder sagt, es sei notwendig, daß einer in einem Wagen sitze, der als 3. Klasse bezeichnet ist, obwohl er in einem anderen die gleichen Bequemlichkeiten hat. Es wird sich vielleicht, wenn etwa noch Mißstände bestehen sollten — sie bestehen aber nicht nach den Aussagen des Herrn Abg. Müller — ein Weg finden lassen, um dafür zu sorgen, daß die Wagen, in welchen die Arbeiter bequem Platz finden, auch als Wagen 3. Klasse bezeichnet werden.

Abg. **Alb (Soz.)**: Die vorige Erklärung des Herrn Ministers war sehr unbefriedigend, die jetzige läßt aber gar keinen Zweifel darüber, daß der Herr Minister sich weigert, auf die ganz bestimmte, klare Anfrage, die von zwei Seiten an ihn gestellt worden ist, auch eine ebenso bestimmte, klare Antwort zu geben. Wir haben in der Debatte wiederholt hervorgehoben, daß wir mit unserer Bahn unter preussischem Einfluß stehen, daß der badische Eisenbahnminister keine freie Hand mehr hat. Deshalb haben wir den Antrag auf Kündigung der Tarifreform gestellt, weil wir der Meinung sind, daß das, was sich auf der Main-Neckarbahn abgespielt hat, sich auf jeder beliebigen anderen Strecke wiederholen kann. An den Herrn Minister ist die Anfrage gestellt worden, ob er das Versprechen, das er im letzten Landtag gegeben hat, eingelöst hat, daß die Personen, die Fahrkarten dritter Klasse haben, auch dritter Klasse befördert werden. Auf diese Anfrage hat der Herr Minister keine klare Antwort gegeben, er windet sich um die Sache herum, indem er sagt, daß die Arbeiter mit dem jetzigen Zustand zufrieden sind. Dabei beruft sich der verantwortliche Minister auf den unverantwortlichen Abg. Müller. Was hat denn der Herr Abg. Müller dabei zu tun, wenn wir den verantwortlichen Minister fragen, ob er in der Lage ist, sein gegebenes Versprechen einzulösen? Ich richte also nochmals die Anfrage an den Herrn Minister, ob er in der Lage ist, das im letzten Landtag gegebene Versprechen, das nach den eben gehörten Ausführungen des Herrn Abg. Oberkircher auf die damalige Abstimmung von Einfluß war, so zu halten, wie er es dort gegeben hat.

Abg. **Dr. Wilkens (natl.)**: Ich kann nur bedauern, daß diese Angelegenheit, die schon vor zwei Jahren zu unangenehmen Zwischenfällen in diesem Hause geführt hat, auch heute wieder Erörterungen hervorruft, die nach meiner Ansicht uns eigentlich hätten erspart werden sollen. Die Sache liegt doch so, daß wir auf dem letzten Landtag beschlossen haben, daß für den Fall der Einführung der 4. Wagenklasse auf der Main-Neckarbahn die auf Seite 71 des damaligen Kommissionsberichts bezeichnete gleichmäßige Behandlung der Wagen 3. und 4. Klasse auch auf den badischen Strecken der Main-Neckarbahn Anwendung finden solle. Wenn Sie aber Seite 71 jenes Berichts nachsehen, so finden Sie, daß es da heißt: „Die Budgetkommission ist mit der Großh. Regierung der Ansicht, daß im Wechselverkehr mit den Nachbarbahnen wie bisher die Züge gegenseitig übernommen, also auf badischem Gebiet auch die von den Anschluß-

bahnen in diesen Zügen kommenden Wagen 4. Klasse bis zu geeigneten Betriebsknotenpunkten durchgeführt werden sollen. Dabei würden auf den badischen Bahnen Wagen 3. und 4. Klasse vollständig gleich behandelt, dem Publikum also überlassen werden, welche dieser Wagen es auf die Fahrarten zum Preis von 2 Pf. benützen wolle.“ (Abg. Frühauß: Hört, hört! Dem Publikum!). Nun muß ich sagen, daß dasjenige, was wir bis jetzt in der Sache seitens der Großh. Regierung gehört haben, diesem Beschlusse nicht zu entsprechen scheint (Sehr richtig! auf verschiedenen Seiten). Denn die Absicht der Kommission wie des Hohen Hauses ist damals jedenfalls dahin gegangen, daß das Publikum darüber soll zu entscheiden haben, ob es auf solchen Strecken auf die Fahrart zum Preis von 2 Pfennig, einen Wagen 3. Klasse oder einen Wagen 4. Klasse benützen will. Ich bin daher der Meinung, daß, wenn bisher die damals von uns genehmigte Ordnung der Sache nicht durchgeführt worden ist, was ich bedauern müßte, sie seitens der Großh. Regierung wenigstens nachträglich durchzuführen wäre, und daß man sich unsererseits nicht ohne weiteres mit der Regelung wird zufrieden geben können, welche die Großh. Regierung im letzten Jahre tatsächlich getroffen hat, die aber dem nicht vollkommen Rechnung zu tragen scheint, was vom Landtag vor zwei Jahren beschlossen worden ist.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten **Fehr. von Marshall**: Es ist in dem eben zitierten Bericht hervorgehoben, daß es dem Publikum überlassen werden soll, welche dieser Wagen es auf die Fahrarten zum Preise von 2 Pf. benützen will. Nun können wir wahrlich doch nicht den Arbeitern Vorschriften in dieser Richtung machen. Wenn sie in den mit Sitzplätzen reichlich ausgestatteten Wagen vierter Klasse gern Platz nehmen, so können wir sie daran nicht hindern (Zwischenruf). Es wird aber im Benehmen mit der preussisch-hessischen Eisenbahnverwaltung dafür gesorgt werden, daß diejenigen Arbeiter, die nicht in die vierte Klasse einsteigen wollen, genügend Plätze in der dritten Wagenklasse finden (Zwischenruf).

Abg. **Dr. Frauk (Soz.)**: Wenn ich den Herrn Minister recht verstanden habe, so will er die Arbeiter in Schutz nehmen gegen die Wünsche der Kammer. Es klingt fast, als wenn wir einen Druck auf die Arbeiter ausüben wollten, lieber dritter Klasse zu fahren, während ihnen der Herr Minister das Recht geben will, in der vierten Wagenklasse zu fahren. Wenn der Herr Minister, und das verlangen wir, seine Informationen über die Stimmung der Arbeiter an der Main-Neckarbahn nicht bloß von dem Herrn Kollegen Müller sondern von den Arbeitern selber sich holen wird, und die Gelegenheit dazu hat er, dann wird er finden, daß eine außerordentlich empörte und gereizte Stimmung gegen den Herrn Minister herrscht an der ganzen Strecke, um die es sich da handelt. Ich möchte bitten, daß das Haus über die Hauptsachen, um die es sich heute dreht, nicht stillschweigend hinweggeht.

Hier ist lebendig die Frage zu entscheiden: Hat ein badischer Minister das Versprechen eingelöst, das er der Volksvertretung und damit dem badischen Volke gegeben hat, oder hat er das Versprechen nicht eingelöst, und wenn Sie mit uns antworten, das Versprechen ist nur zum Teil eingelöst, also gar nicht, so ist zu fragen, hat der Herr Minister dann das aus Bosheit getan, oder hat er es unterlassen, sein Versprechen einzulösen, weil er nicht mehr kann, weil er nicht mehr darf? (Sehr richtig!) Ich glaube, der Eindruck, den jeder Unbefangene

gewinnen muß, ist der, daß dem Herrn Minister heute schon durch den Vertrag oder sonstwie die Hände gebunden sind. Es mag sein, daß vielleicht ein einzelner Arbeiter, wenn gerade der Wagen vierter Klasse nicht überfüllt ist, sich nicht beschwert fühlt, wenn ihm ein Sitzplatz in der vierten Wagenklasse angeboten wird; das aber, was die Kammer mit ihrer Stellungnahme gewollt hat, war etwas Prinzipielles. Wir wollten aus der allgemeinen Erwägung, weil wir die badische Bevölkerung nicht in die vierte Wagenklasse hineindrängen lassen wollen, vermeiden, daß in irgend einer Form ein Druck ausgeübt wird. Der Herr Minister aber hat nur erklärt, jeder Arbeiter, der in die vierte Klasse gewiesen werde, könne keinen Sitzplatz verlangen. Das ist ein Widerspruch zu der früheren bestimmten Erklärung des Herrn Ministers, und ich bin der Meinung, daß die Frage, um die es sich heute dreht, keine kleine ist. (Abg. Fröhlich und andere: Sehr richtig!) Ich bin auch nicht der Meinung im Gegensatz zu dem Herrn Abg. Dr. Obkircher (Zwischenruf des Abg. Dr. Obkircher), daß es ein kleiner Gesichtspunkt ist. Man kann vielleicht sagen, es handelt sich hier nur um wenige 100 Arbeiter auf einer einzelnen Strecke, aber, was auf dieser Strecke durch den Herrn Minister nicht hat verhindert werden können oder werden wollen, das wird konsequenter Weise für unser ganzes Eisenbahnnetz nicht verhindert werden können. (Abg. Fröhlich und andere: Sehr richtig!) Wer gibt uns die Gewähr dafür, daß der Herr Minister, der hier sein Wort nicht eingelöst hat, dann in einer Sache, wo er nicht so gebunden ist, mehr Bedeutung und Einfluß haben wird? Wir können die Augen nicht verschließen vor der Tatsache, daß heute schon in wichtigen Eisenbahnbetriebsfragen der badische Minister ohnmächtig ist (Abg. Kolb: Sehr richtig!), daß er sich vor dem Lande sagen lassen muß, daß er sein feierliches Versprechen nicht hat einlösen können; und deswegen, um zum Ausbruch zu bringen, daß wir diese Stellungnahme des Herrn Ministers bebauern und nicht billigen, im Interesse des Ansehens des badischen Landes, deswegen, meine ich, sollten wir Gelegenheit nehmen, dem Antrag auf Kündigung des Tarifvertrages zuzustimmen. Wir sollten Gelegenheit nehmen, vor dem ganzen Lande zu sagen, in der Kammer hätte man vor zwei Jahren jenem Vertrag nicht zugestimmt, wenn man gewußt und geglaubt hätte, daß die badische Regierung so ohnmächtig ist, daß sie außer Stande oder nicht willens ist, ihre Versprechungen einzulösen, die dem Lande, die der Volksvertretung feierlich gegeben worden sind. (Beifall.)

Abg. Müller (natl.): Ich habe vorgestern, wie Sie alle gehört haben, in eingehender Weise auf die Mißstände hingewiesen, die im Monat Mai des vorigen Jahres in den ersten 14 Tagen auf dem badischen Teil der Main-Neckarbahn herrschten. Ich habe damals ausgeführt, die Großh. Regierung hätte, nachdem sie Kenntnis von diesen Zuständen erhalten hätte, dieselben auch abgestellt. Mir ist damals von vielen Arbeitern gesagt worden, man sei ihnen entgegengekommen, sie hätten jetzt keine Klagen mehr vorzubringen. Ich habe vorhin dem Herrn Minister auf Befragen erklärt, daß nach meinem Kenntnis der Verhältnisse im Augenblick keine Unzufriedenheit herrscht. Mir ist wenigstens von Arbeitern keine Klage mehr vorgebracht worden. Ich weiß also nicht, ob noch Arbeiter vorhanden sind, welche die vierte Wagenklasse benutzen. Auf der Strecke zwischen Großschachen, Friedrichsfeld und Heidelberg fährt kein Arbeiter vierter Klasse. Ich habe wiederholt in der letzten Zeit Gelegenheit gehabt, Samstag nachmittags auf dieser Linie zu fahren, und habe stets die Wahrnehmung gemacht, daß die Arbeiter alle dritter Klasse fahren. Ich

habe mich auch bei Arbeitern erkundigt; aber die Beschwerden, die sie hatten, und die ich vorgetragen habe, betrafen nur die Fahrarten usw., über die Wagenklasse hatten sie mir gegenüber keine Beschwerden mehr.

Abg. Dr. Zehner (Zentr.): Nach den Erklärungen, die der Herr Abg. Müller abgegeben hat, scheint mir also die tatsächliche Situation jetzt ruhig zu sein (Abg. Dr. Franke: Wir haben noch Eingaben der Arbeiter, datiert vom 17. Mai!). Jedenfalls liegen die Dinge so, daß die Großh. Regierung, und das ist auch unsere Meinung, dafür sorgen müßte, daß der Rechtsstandpunkt, den die Kammer und die Regierung damals bei der Frage der Einführung der Tarifreform eingenommen haben, daß dieser Rechtsstandpunkt zur Geltung gebracht wird, d. h. daß, wenn etwa auf dieser Strecke tatsächlich Wagen vierter Klasse geführt werden sollten, keinem Passagier, auch keinem Arbeiter zugemutet werden kann, gegen seinen Willen in einen Wagen vierter Klasse einzusteigen, wenn er bei uns in Baden eine Fahrkarte für die dritte Wagenklasse hat. Das, meine ich, müßte die Großh. Regierung entschieden anstreben, und in dieser Richtung wird es ihr nicht erspart werden können, daß sie sich mit der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ins Benehmen setzt.

Wir sind aber auch der Meinung, daß aus diesen Gründen doch für uns keine Veranlassung genommen werden kann, daß wir dem Antrag, der von Seiten der Herren Sozialdemokraten und von Seiten des Herrn Abg. Fröhlich gestellt worden ist, auf Kündigung der Tarifreform zustimmen können. Die Mißlichkeiten, die sich aus diesen Dingen ergeben, müßten beseitigt werden, aber die Hauptfrage, nämlich die Tarifreform selbst, muß festgehalten und in der Zukunft verbessert werden.

Es scheint aber, daß ähnliche Zustände wie auf der Main-Neckar-Bahn von Mannheim bis hinter Weinheim auch auf den Strecken bestehen, die an anderen Stellen des badischen Landes in das Land hereingehen. Der Herr Kollege Schmidt hat neulich schon darauf hingewiesen, daß den Arbeitern und Arbeiterinnen auf der Strecke Rastatt-Karlsruhe auch zugemutet wird, mindestens von Rastatt an Wagen 4. Kl. zu besteigen (Abg. Fröhlich auf: Hört!), und es wird notwendig sein, daß die Gr. Regierung sich nicht bloß mit der preußisch-hessischen Gemeinschaft wegen dieser Frage beschäftigt, sondern auch mit anderen Bahnverwaltungen, also insbesondere mit der Bahnverwaltung von Elz-Rothbrunn, d. h. mit der preußischen Bahnverwaltung (Abg. Fröhlich auf: Sehr richtig!). Die Frage wird nun auch sein, ob nicht etwa auch von Württemberg her derartige Zustände bestehen auf der Strecke von Bietigheim nach Bretten-Bruchsal (Zuruf: Gausach!), also wo es eben in Betracht kommt. Zimmendingen kommt ja auch in Betracht. (Zuruf: Freudenstadt!) Also es wird notwendig sein, daß man diese Frage vom allgemeineren Gesichtspunkt aus behandelt, und daß da der Standpunkt, der damals eingenommen wurde, auch zur Geltung gebracht wird.

Abg. Schmidt-Karlsruhe (Zentr.): Der Herr Abg. Dr. Zehner hat das Wesentliche von dem schon gesagt, was ich noch bemerken wollte. Ich habe leßthin an die Ritterlichkeit des Herrn Ministers appelliert hinsichtlich der Behandlung der Arbeiterinnen auf der Strecke Rastatt-Karlsruhe. Die Arbeiterinnen werden da, wie mir von unterrichteter Seite mitgeteilt worden ist, gezwungen, in die Wagen IV. Klasse einzusteigen (Hört, hört!), als einzige Beförderungsmöglichkeit, sonst werden sie einfach nicht mitgenommen. Auf diese Beschwerden bin ich aber seitens der Großh. Regierung bisher einer Antwort nicht gewürdigt worden, wie die

meisten Anregungen, die ich gegeben habe, von der Regierungsbank nicht beantwortet sind (Hört, hört!). Ich möchte deshalb den Herrn Minister im Interesse meines Wahlkreises noch einmal dringend bitten, sich darüber zu erklären, mit welchem Recht die Arbeiterinnen auf dieser Strecke, die ganz im badischen Lande gelegen ist, und auch auf anderen badischen Strecken in die IV. Klasse hineingezwungen werden. Der Fall scheint mir viel krasser zu liegen als der Fall auf der Main-Neckar-Bahn: denn da handelt es sich doch wenigstens um eine Bahnlinie, die einem anderen gehört, während es hier auf unserer eigenen Bahn geschieht.

Präsident des Groß. Ministeriums des Groß. Hauses und der auswärtigen Angelegenheit *Frhr. von Marschall*: Wenn ich in der Lage sein soll, Mißstände zu beseitigen, so müssen sie mir auch zur Kenntnis gebracht werden. (Zuruf des Abg. Dr. Frank). Ich danke dem Herrn Abg. Schmidt-Karlsruhe, daß er in einer der letzten Sitzungen diesen Mißstand zur Sprache gebracht hat. Ich habe aber geglaubt, wie auch der Herr Generaldirektor und die übrigen Herren, die hier auf der Regierungsbank anwesend sind, im Interesse des Hohen Hauses zu handeln, wenn ich nicht auf jede vorgetragene Beschwerde gleich eine Antwort gebe. Denn diese Beschwerden sind so vielgestaltig, daß es unmöglich ist, sie sofort auf ihren Grund zu prüfen, namentlich dann, wenn man jeden Tag durch Sitzungen in Anspruch genommen ist.

Es wird aber von meiner Seite alles geschehen, um dem hier zur Sprache gebrachten Mißstand abzuhelfen. Ich mich werde sowohl mit der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen wie auch mit der Preussisch-Hessischen Gemeinschaft in Verbindung setzen, damit die Arbeiter, die auf dem badischen Gebiet befördert werden, auch Unterkunft in der 3. Klasse finden, wenn sie im Besitze einer Fahrkarte 3. Klasse sind.

Abg. *Hergt* (Zentr.): Ich kann mich des Eindrucks nicht erwehren, daß die Gegner der im letzten Landtag angenommenen Tarifreform erfreut waren, heute durch die Beschwerden der Arbeiter einen Anlaß zu finden, nun gegen die Tarifreform Sturm zu laufen und vielleicht auf diesem Wege gegenüber der bisher allgemein bekundeten Stimmung ihrem Antrag auf Kündigung des Tarifvertrags im letzten Augenblick noch etwas mehr Nachdruck zu geben und Stimmen zu gewinnen. Das scheint mir der eigentliche Zweck des Lärms zu sein (Lebhafter Widerspruch bei den Sozialdemokraten). Es befreit ja Niemand, daß Mißstände bestehen, daß auf einzelnen Anschlußstrecken des Bahnnetzes gegen die Vereinbarungen verstoßen wird. Nun, diese Mißstände müssen eben abgestellt werden, aber sie können uns keinen Anlaß geben, nunmehr die Tarifreform wieder aufheben zu wollen und die Vorteile, die wir anerkanntermaßen mit der Tarifreform erreicht haben — die können die Herren doch auch nicht in Abrede stellen —, nun einfach wieder zum Fenster hinauszumwerfen. So etwas können Sie uns nicht zumuten. Deshalb ist alles vergeblich von Ihnen geredet, wir werden Ihren Antrag ablehnen.

Der Herr Minister hat jetzt doch die Erklärung abgegeben, die dem ganzen Kampfe gegen seine Stellungnahme die Spitze abbrechen mußte. Er hat gesagt, er wolle durch Verhandlung mit den andern Bahnverwaltungen dafür sorgen, daß den Beschwerden abgeholfen wird und daß jeder im badischen Lande mit einer Fahrkarte 3. Klasse auch wirklich in 3. Klasse fahren könne. (Abg. *Frühau*: Das hat er vor 2 Jahren auch gesagt!) Nun, wenn er es jetzt wiederholt, so wird es doch sicher geschehen. (Abg. *Frühau*: Das kann er sein Leben lang sagen!)

Etwas ganz anderes ist es — und das muß ich für mich und von meinem Standpunkt aus sagen, den ich jüngst und auch im letzten Landtag vertreten habe —, ob es überhaupt möglich sein wird, auf die Dauer die 4. Klasse fernzuhalten (Lebhafter Widerspruch), ich stehe heute noch auf dem Standpunkt, daß die Einführung der 4. Klasse zwar nicht nötig ist, aber kein Unglück wäre. Man muß nicht so einseitig sein, aus vereinzelten schlechten Erfahrungen zu schließen, daß sie eine schlechte Einrichtung überhaupt sei. (Abg. *Frühau*: Jetzt kommt wieder die Generaldebatte!) Die Generaldebatte ist glücklicherweise vorbei!

Ich glaube, damit, daß der Herr Kollege *Sehner* gesagt hat, wir müßten darauf bestehen, daß die Groß. Regierung sich an die Vereinbarung und die Auslegung hält, unter welcher die Tarifreform im letzten Landtag Annahme gefunden hat, und deren Bestimmungen auch Geltung verschafft, können wir vollständig zufrieden geben. Auf diesen Standpunkt stelle auch ich mich, und ich glaube, daß nicht der geringste Anlaß dazu vorhanden ist, nun aus Anlaß dieser Beschwerden auf den Antrag der Herren Tarifgegner einzugehen.

Abg. Dr. *Obkircher* (natl.): Wenn der Herr Minister gleich, nachdem die Frage zum erstenmal aufgeworfen worden war, die Erklärung abgegeben hätte, die er jetzt abgegeben hat, dann hätten sich diese Verhandlungen wohl wesentlich abgekürzt. Es hat doch den Eindruck machen müssen, als ob der Herr Minister seine Erklärungen zu dieser immerhin wichtigen Frage nur zögernd und stückweise abgeben wolle. Aber wir können darüber nicht rechten, das ist Sache des Herrn Ministers; wir können dazu nur unsere Meinung sagen, und meine Meinung geht dahin, daß es sich empfohlen hätte, daß der Herr Minister gleich von Anfang an mit Bestimmtheit diejenige Erklärung abgegeben hätte, die er zuletzt abgegeben hat. Nachdem das nun aber geschehen ist, und zwar zusehen ist nicht bloß bezüglich des Betriebs auf der Main-Neckarbahn, sondern auch des Betriebs auf allen den anderen Anschlußstrecken an unsere Nachbarbahnen, glaube ich, daß wir uns zufrieden geben könnten. Ich kann nicht annehmen, wie der Herr Kollege Dr. Frank anzunehmen scheint, daß der Herr Minister hier eine Erklärung abgegeben hat, deren Erfüllung bei den gegenwärtigen Verhältnissen, bei dem Verhältnis der badischen Verwaltung mit den außerbadischen Verwaltungen, ihm gar nicht möglich wäre, weil er sich dort schon in irgend einer Weise gebunden hätte (Zuruf). Ich halte für ausgeschlossen, daß der Herr Minister hier eine Zusage abgibt, von der er von vornherein annehmen muß, daß er sie nicht einhalten kann.

Ich habe vorhin gesagt, es handelt sich um eine Einzelfrage. Das ist auch jetzt noch meine Auffassung, eine Einzelfrage, deren Beantwortung es nicht zuläßt, Schlüsse auf das Allgemeine, auf das Ganze zu ziehen, und wenn der Herr Minister bei der Erfüllung der auf dem letzten Landtage abgegebenen Zusage es in dieser Einzelfrage an den nötigen Direktiven an die ihm unterstellten Behörden hat fehlen lassen, so ist daraus nicht der Schluß zu ziehen, daß der Herr Minister nicht in der Lage oder nicht gewillt wäre, auch in anderer Beziehung die dem Hause gegebenen Zusagen zu erfüllen. Daher kann auch aus dem, was jetzt sich hier zugetragen hat, durchaus nicht der mindeste Anlaß entnommen werden, unsere Stellung zur Tarifreform im ganzen dadurch beeinflussen zu lassen. Ich kann den Herren (zu den Demokraten und Sozialdemokraten), für meine Person wenigstens und wohl auch namens meiner politischen Freunde, die Aussicht nicht eröffnen, daß wir nach dem, was jetzt geschehen ist, eine andere Stellung zu dem An-

trage, den Sie in bezug auf die Tarifreform eingereicht haben, einnehmen werden. Wir werden gegen den Antrag stimmen, weil wir der Meinung sind, daß es sich gar nicht machen lasse, nachdem man vor zwei Jahren erst einer so großen Sache zugestimmt hat, schon nach Ablauf einer so kurzen Frist, und ohne daß sich in der Zwischenzeit Erhebliches herausgestellt hätte, was anders geworden wäre, als damals angenommen worden ist, damit wieder abzubrechen und jetzt für die Aufhebung dieser Tarifreform durch die Kündigung der betreffenden Vereinbarungen einzutreten.

Abg. **Rechtold** (Soz.): Ich möchte nur konstatieren, daß im Dezember vorigen Jahres eine öffentliche Versammlung in Radenburg stattgefunden hat, die sich eingehend mit diesen Fragen beschäftigt hat, hauptsächlich mit der vierten Wagenklasse. Es war dort ein Beamter der Main-Neckarbahn zugegen, der auf diese Frage gar nicht eingegangen ist, sondern einfach erklärt hat, er finde in der Handlungsweise der Verwaltung im allgemeinen gar keine Härte den Arbeitern gegenüber. Sie bräuchten gar nicht daran zu denken, daß in bezug auf die vorliegenden Fragen Wandel geschaffen werde. Die Sache ist einfach die, daß bei jedem Zuge Wagenmangel herrscht und die Arbeiter mit Wochenkarten zwar das Anrecht haben, in der dritten Klasse zu fahren und einen Sitzplatz zu bekommen, wenn nun aber bei allen Zügen Wagen mit vierter Wagenklasse mitgeführt werden, dann werden die Arbeiter vor die Alternative gestellt, entweder in die vierte Klasse zu steigen oder zurückzubleiben, bis der nächste Zug kommt. Um nicht zu spät zu kommen, bleibt den Leuten nichts übrig, wie in die vierte Klasse zu steigen, und der Zweck der preußisch-hessischen Bahnverwaltung ist erreicht.

Abg. **Koß** (Soz.): Der Herr Abg. **Sergt** hat vorhin gemeint, wir hätten sozusagen diesen Anlaß an den Haaren herbeigezogen, um Stimmung für unseren Antrag zu machen. Ich muß gegen eine solche Unterstellung entschieden Verwahrung einlegen. Die Sache hat sich in dieser Weise von selbst entwickelt, und nachdem wir durch den Verlauf der ganzen Debatte allgemein, wie ich glaube, hüben wie drüben in diesem Hause, den Eindruck gewinnen mußten, daß die Regierung hier nicht mehr freie Hand hat, mußten wir, die wir auf dem letzten Landtage schon all das vorausgesagt haben, Toren sein, wenn wir den Anlaß nicht benutzen würden, nicht um hier Stimmung zu machen für unseren Antrag, sondern um dem Lande draußen die Augen zu öffnen über die Dinge, wie sie in Wirklichkeit liegen, Herr Kollege **Sergt**!

Das mußten wir, daß weder das Zentrum, noch die Nationalliberalen für unseren Antrag stimmen werden. Aber darum handelt es sich jetzt auch gar nicht, sondern wir wollen dem badischen Volke zeigen, daß das Verhängnis seinen Lauf nimmt, das durch die Zustimmung zu dieser Tarifreform über uns hereingebrochen ist; und daß der Minister keine freie Hand mehr hat, das geht unzweifelhaft aus seiner ganzen Haltung hervor, die er heute eingenommen hat! Die ganze Woche her mußten wir wahrnehmen, daß die ganze Regierungsbank gelächelt hat, wenn in der Debatte von der Verpreuung unserer badischen Eisenbahnverwaltung die Rede war. Und nun, in diesem Augenblick, macht die Regierungsbank den Eindruck des Mitleids! Die Herren lächeln nicht mehr, sondern sie sitzen da und können keine bestimmte Antwort geben, wenn wir eine Frage an sie richten; wir haben jetzt noch keine bestimmte Antwort. . . (Der Präsident rügt den Ausdruck, die Regierung mache den Eindruck des Mitleids, als parlamentarisch nicht

zulässig.) Ich sage, die Regierung ist jetzt noch nicht in der Lage, eine bestimmte Antwort darüber zu geben, die Antwort, die wir verlangt haben! Was soll das heißen, wenn der Minister sagt, er werde mit der preußisch-hessischen und mit der elsässischen Verwaltung in Verbindung treten? Wir haben auf dem letzten Landtage schon das Versprechen bekommen, daß das von uns gerügte Vorkommnis nicht stattfinden dürfe, und jetzt mit einem Male kommt der Herr Minister und will erst mit den anderen Verwaltungen in Verbindung treten! Ich glaube, daß dabei nichts mehr herauskommt! Der Minister macht den Eindruck, als ob er vollständig gebunden sei, sonst kämen solche Dinge nicht vor. Wer gibt den untergeordneten Organen auf einer Strecke wie die von Kastatt nach Röchwoog das Recht, derartige Mißstände hervorzurufen, wie sie von dem Herrn Abg. **Schmidt-Karlsruhe** kritisiert worden sind? Macht das ein Beamter von sich aus, hat der so viele Rechte, daß er badische Bürger zwingen kann, in die vierte Wagenklasse einzusteigen, trotz der Erklärung des Ministers auf dem Landtage, daß das nicht geschehen darf? Oder von wem kommt dieser Druck? Darüber wollen wir Antwort haben!

Aber wir wissen, und wir sind überzeugt, daß das ein Symptom in der ganzen Eisenbahnverwaltung ist! Wir haben nicht erst auf dem letzten Landtag sondern früher schon bei dem Inkrafttreten des Main-Neckarbahnvertrages vorhergesagt, was kommen wird: die Verpreuung der badischen Bahnen (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten)! Wir haben jetzt schon nicht einmal mehr das Recht, auf unserer badischen Bahn zu bestimmen, was wir wollen, und es wird kommen, was der Herr Kollege **Sergt** vorhin gesagt hat, wir werden die vierte Klasse bekommen, sie wird uns aufgedrängt werden, und wenn wir sie haben, so wird das den finanziellen Bankrott unserer Bahnen bedeuten, wir werden auf unseren Eisenbahnen so große Einnahmeausfälle bekommen, daß wir froh sein werden, wenn Preußen uns den Gefallen tut, uns die ganze Bahn abzunehmen! (Lebhaftes Sehr richtig! links.)

Deshalb haben wir die Dinge behandelt, deshalb, weil wir sehen, wo es schließlich enden wird! Und Sie (zu den Nationalliberalen) dort drüben, tragen die Verantwortung dafür, daß unsere badischen Bahnen, die die ersten waren in Deutschland, in kurzer Zeit an Preußen verloren gehen! (Lebhafter Beifall bei den Sozialdemokraten.)

Abg. **Dr. Zehner** (Zentr.): Mir scheint die Rechtslage schwierig und fiktlich zu sein. Wenn nicht die Regierung in dem Tarifvertrag selbst sich dagegen gesichert hat, daß das reisende badische Publikum nicht in die vierte Klasse gezwungen werden kann, dann müssen wir zurückgreifen auf die ursprünglichen Verträge, wodurch den auswärtigen Staaten das Recht gegeben worden ist, mit ihren Bahnen in das badische Gebiet hereinzufahren. Wenn beispielsweise der württembergischen Regierung in dem Verträge von 1800 undsonstsoviel das Recht gegeben ist, von Mühlacker nach Bruchsal hereinzufahren und auf dieser Strecke den württembergischen Betrieb zu führen, dann wird die Frage sein, ob wir sie jetzt, wenn sie sich nicht freiwillig im Interesse einer nachbarlichen Verständigung dazu herbeiläßt, noch verhindern können, daß sie dem reisenden Publikum sagt, wenn du für 2 Pf. den Kilometer befördert werden willst, so kann das nur in einem Wagen vierter Klasse geschehen, da wir für 2 Pf. nur vierte Klasse führen.

Man wird die Frage also auch von diesem Gesichtspunkte aus betrachten und untersuchen müssen, ob wir, wenn nicht die benachbarten Eisenbahnverwaltungen den guten Willen haben, in der Lage sind, diese überhaupt

zu zwingen, unsere Reisenden auf badischem Gebiet für 2 Pfennig in dritter Klasse zu befördern (Sehr gut! links), falls das nicht in dem Tarifvertrage ausgemacht ist. Wäre das im Tarifvertrag ausgemacht, so wären wir ja gesichert. Wenn das aber nicht der Fall wäre, wenn es nicht im Vertrag über die Tarifreform steht, so würde auch die Kündigung dieses Vertrages vielleicht nichts nützen, denn dann könnten die Nachbarverwaltungen auf Grund ihrer ursprünglichen Verträge mit uns doch ihren Betrieb in unser Land fortsetzen, ohne daß wir vielleicht im Stande wären, über die Art des Betriebs Vorschriften zu machen. Auf dem vorigen Landtage ist die Sprache auf diese Dinge gekommen vor allem mit Rücksicht auf den Verkehr auf der Main-Neckarbahn, und dort, bezüglich der Main-Neckarbahn, ist allerdings, glaube ich, der Vertrag, den wir geschlossen haben, derart, daß wir dort schon auf Grund unseres ursprünglichen Vertrages verlangen können, daß die Beförderung so stattfindet, wie sie bei uns in Baden erfolgt, und nicht so, wie sie nach den preussisch-hessischen Einrichtungen üblich ist. Wie es aber mit den Verträgen steht, die wir im übrigen mit unseren Nachbarstaaten geschlossen haben, weiß ich im Augenblick nicht.

Abg. Dr. Frank (Soz.): Der Herr Abg. Dr. Zehnter hat die juristische Frage aufgeworfen, ob wir nach dem Inhalt des Vertrages einen Anspruch darauf haben, auf badischen Bahnen ausschließlich in der dritten Klasse zu fahren, wenn wir die niederste Wagenklasse bezahlt haben. Ich glaube, für uns hier handelt es sich nicht um eine juristische Frage sondern um eine politische Frage (Abg. Kolb und Andere: Sehr richtig!). Mag im Vertrag stehen, was wolle, so hat doch der Herr Minister uns gegenüber in Kenntnis des Vertrages die Garantie dafür übernommen, daß auf den badischen Bahnen niemand gegen seinen Willen in die vierte Klasse einzusteigen braucht; so liegt für uns die Sache. Die Frage ist: Haben wir auf den badischen Bahnen einen Anspruch darauf — wenn nicht gegen die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft, so doch gegenüber dem badischen Eisenbahnminister —, daß er dafür sorgt, daß er sein Wort einlöst, daß auf badischen Bahnen niemand gezwungen ist, in die vierte Klasse einzusteigen.

Wenn ich mich recht erinnere, ist in dem Vertrag Baden ausdrücklich für die badischen Strecken die Tarifhoheit zugestanden. Wenn ich mich darin nicht täusche, dann hätte der Herr Minister die Möglichkeit, auf der badischen Strecke sein Wort einzulösen (Abg. Dr. Zehnter: Preussisch-hessischer Vertrag!). Gewiß, in dem preussisch-hessischen Vertrag auf der badischen Strecke sein Wort einzulösen (Abg. Fröhau: Sehr richtig!). Wenn für Baden auf badischen Strecken die Tarifhoheit besteht, dann sind auch diejenigen badischen Strecken, die zur preussisch-hessischen Gemeinschaft gehören, nicht von diesen öffentlich-rechtlichen Befugnissen ausgeschlossen, die der badischen Eisenbahnverwaltung mit der Tarifhoheit zugestanden sind.

Ich meine aber, es macht einen merkwürdigen Eindruck, wenn nicht bloß auf dieser Strecke, bei der juristisch auch eine außerbadische Eisenbahnverwaltung mitzureden hat, sondern wenn auf ausgesprochen badischen Strecken die gleichen Erscheinungen zutage treten. Hier kommt der Herr Minister um seine persönliche Verantwortung in keinem Falle herum. Er hat die Verantwortung dafür, wenn untergeordnete Beamte monatelang, jahrelang in dieser gesetzwidrigen Weise die Leute zwingen, in die vierte Wagenklasse einzusteigen, und wenn der Herr Minister vielleicht, wie er vorhin angedeutet hat, sagen will, er habe nichts davon gewußt, so wird die Sache dadurch

für den Herrn Minister nicht besser, sondern schlimmer! (Sehr richtig!). Wir verlangen vom badischen Eisenbahnminister, daß er derartige Erscheinungen, die Reisenden bekannt sind, vor allem selbst kennt, wir verlangen von ihm, daß er durch seine Beamten derart informiert wird, daß er derartige Erscheinungen — die eine Bedeutung weit über den lokalen Kreis hinaus haben — kennt, prüft und abändert, wenn sie in Widerspruch mit den gesetzlichen Bestimmungen stehen. Wenn der Herr Minister selbst uns sagt, er habe von diesen Vorgängen bis zu der Äußerung des Herrn Abg. Schmidt-Karlsruhe nichts gewußt, so ist das die schlimmste Kritik, die überhaupt an der Amtsführung des Herrn Ministers geübt werden kann (Sehr richtig!), und diese Kritik hat nicht ein Abgeordneter geübt, sondern der Herr Minister selbst (Abg. Fröhau: Ob man in Berlin auch nichts davon gewußt hat?!). Ob man in Berlin auch nichts davon gewußt hat, die Frage zu entscheiden, überlasse ich dem Herrn Minister selbst. Wir hier, als badische Volksvertreter, haben einen Anspruch darauf: Erstens, daß der Herr Minister sein Wort einlöst, und zweitens, daß der Herr Minister Dinge kennt, die Tausende von Anderen kennen, die nicht auf dem Ministerstisch sitzen.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten **Fehr. von Marschall**: Seitdem ich mein Amt angetreten habe, habe ich bei jeder Gelegenheit, die mir dazu geboten wurde, Hoch und Nieder aufgefördert, Beschwerden, zu denen der Eisenbahnbetrieb Anlaß giebt, mögen sie groß oder noch so geringfügig sein, zu meiner Kenntnis zu bringen; und ich habe seitdem auch alles getan, was in meinen Kräften stand, um diesen Beschwerden abzuhelfen. Ich verlange es von Jedermann als eine Pflicht, die er gegenüber seinen Mitmenschen hat, derartige Beschwerden an maßgebender Stelle mitzuteilen.

Hier wird von einer Beschwerde bezüglich Beförderung der Arbeiter auf der Main-Neckarbahn gesprochen, die vom 17. Mai datiert; warum wird dieselbe erst heute, am 6. Juni, hier im Hause zu meiner Kenntnis gebracht? Würde der Herr Abg. Dr. Frank zu mir gekommen sein, oder würde er am 18. Mai die Beschwerde mir zugefandt haben, so würde heute schon lange Gelegenheit gegeben gewesen sein, dieser Beschwerde abzuhelfen.

Ebenso ist es mit der Beschwerde des Herrn Abg. Schmidt-Karlsruhe. Wenn der Herr Abg. Schmidt — dem ich häufig begegne, — mir diese Beschwerde mitgeteilt hätte, so hätte ich Gelegenheit gehabt, hier abzuhelfen. Denn Unwissenheit (Zurufe: Zeitungen!) können Sie von keinem Menschen verlangen! Solange ich auf der badischen Bahn fahre, bemühe ich mich auf jeder Station, zu sehen, ob nichts wahrzunehmen ist, was der Besserung bedarf.

Ich kann nur nochmals erklären: Ich bin Jedermann dankbar, und ich bin insbesondere einem Volksvertreter, der dazu berufen ist, dankbar, wenn er Beschwerden zu meiner Kenntnis bringt und zwar sobald wie irgend möglich! Dazu braucht nicht eine Plenarverhandlung abgewartet zu werden, ich bin immer zu sprechen! (Zuruf: Es steht in allen Zeitungen!)

Das Schlusswort hierzu erhält

Berichterstatter Abg. Dr. **Wilkens** (natl.): Ich will nur in aller Kürze sagen, daß ich mich auf dem Standpunkt befinde, den vorhin der Herr Abg. Dr. Obkircher das Näheren dargelegt hat. Bei der vorgeschrittenen Zeit wird es mir erspart bleiben, diesen Standpunkt meinerseits nochmals näher darzulegen. Ich will nur noch

darauf aufmerksam machen, daß im Artikel 7 des Staatsvertrages bezüglich der Main-Neckarbahn die Tarifhoheit auf badischem Gebiet der badischen Regierung ausdrücklich vorbehalten worden ist. Ich glaube, es ist daher möglich, daß der Herr Minister die Zusage vom letzten Landtag erfüllt (Abg. Kolb: Aber er kann nicht!), wonach auf den badischen Strecken die Wagen dritter und vierter Klasse gleich behandelt werden sollen und es Sache der Reisenden sein soll, darüber zu befinden, ob sie auf Fahrkarten zum Preise von 2 Pf. die dritte oder vierte Wagenklasse benötigen wollen.

Für jetzt sollten wir uns jedenfalls mit der nunmehr abgegebenen Erklärung des Herrn Ministers, wonach das Erforderliche veranlaßt werden soll, und zwar nicht nur auf der Main-Neckarbahn, sondern auch auf den anderen in Betracht kommenden Bahnstrecken, begnügen. Wir müssen aber die Erwartung aussprechen, daß nunmehr Dasjenige geschieht, was nach Maßgabe der Beschlüsse des letzten Landtags zu geschehen hat und schon früher hätte geschehen sollen.

Sierauf wird zur Abstimmung geschritten.

Der Antrag der Abgg. Ged und Gen., betr. die Vergabe des Baues der für den Betrieb der Staatsbahn bestimmten Wagen an die in Baden vorhandenen Waggonfabriken, wird einstimmig angenommen.

Der Antrag der Abgg. Fröhlich und Gen., die anlässlich der Tarifreform abgeschlossenen Verträge zu kündigen und den Zweipfennigtarif für die dritte Klasse aller Züge ohne Schnellzugzuschlag einzuführen, wird gegen die Stimmen der Sozialdemokraten, Demokraten und des Abg. Birkenmayer (Zentr.) abgelehnt.

Der Antrag der Abgg. Muser und Gen., die gesetzliche Festlegung der für die Personen- und Güterbeförderung auf den badischen Staatsbahnen maßgebenden allgemeinen Grundsätze betr., wird gegen die Stimmen der Sozialdemokraten, Demokraten und des Abg. Birkenmayer (Zentr.) abgelehnt.

Der Kommissionsantrag zu dem Antrag der Abgg. Horst und Gen., die gesetzliche Festlegung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Institutionen des Eisenbahnrats betr., lautend:

„Das Hohe Haus wolle der Ziffer I des Antrags der Abgg. Horst und Gen., die gesetzliche Festlegung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr sowie die Institution des Eisenbahnrats betr., keine weitere Folge geben, dagegen die Grohh. Regierung ersuchen, den Inhalt der Ziffer II, insofern solche nicht von den Antragstellern zurückgezogen worden ist, einer nochmaligen Prüfung im Sinne der Ausführungen im Kommissionsbericht zu unterwerfen“ wird gegen die Stimmen der Sozialdemokraten und Demokraten angenommen.

Der Gegenantrag der Abg. Eichhorn und Gen. auf empfehlende Ueberweisung ist damit abgelehnt.

Die Gegenanträge der Abgg. Muser und Gen. und Eichhorn und Gen. (auf empfehlende Ueberweisung der Anträge der Abgg. Muser und Gen. und Ged und Gen.) zum Kommissionsantrag:

„Das Hohe Haus wolle den Anträgen der Abgg. Muser und Gen., die Ruhezeit für die Eisenbahnbediensteten betr., und der Abgg. Ged und Gen., die tägliche Arbeitszeit der in den Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und Beamten und die Anstel-

lungs- und Besoldungsverhältnisse des Personals der Privatbahnen betr., keine weitere Folge geben, dagegen die Grohh. Regierung ersuchen, auf dem Gebiete der Dienstverlehterung des Eisenbahnpersonals mit Verbesserungen im einzelnen wie bisher fortzufahren und jede mit dem Dienstbetrieb vereinbarte Kürzung der Arbeitszeit durchzuführen“

werden gegen die Stimmen der Sozialdemokraten, Demokraten und des Abg. Birkenmayer (Zentr.) abgelehnt und der Kommissionsantrag einstimmig bei Stimmenenthaltung des Abg. Muser angenommen.

Die Kommissionsanträge auf empfehlende Ueberweisung

der Bitte der Landesverwaltung Baden des Verbandes süddeutscher Eisenbahner um Abänderung bezw. Umwandlung der Lohnordnung in einen auf korporativer Grundlage aufgebauten Lohnarif sowie um Verbesserung der Dienst- und Einkommensverhältnisse, außerdem um größere Fürsorge für die Invaliden und Hinterbliebenen,

der Bitte des badischen Eisenbahnerverbandes um Regelung der Lohn- und Dienstverhältnisse des im Tagelohn beschäftigten Personals der Grohh. Staatseisenbahnen und der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,

sowie der Bitte der Invaliden der bad. Staatseisenbahnen um Erhöhung ihrer Gnadenrenten,

werden einstimmig angenommen.

Der Antrag der Abgg. Schmidt-Bretten und Gen. auf empfehlende Ueberweisung der Bitte der Bahnarbeiter des Bahnmeistereibezirks Wilferdingen, sowie der Stationsarbeiter daselbst um Erhöhung ihrer Löhne wird mit 28 gegen 27 Stimmen (dafür die Sozialdemokraten und Konserverativen, Teil des Zentrums und der Demokraten) angenommen.

Der Kommissionsantrag auf Ueberweisung zur Kenntnisnahme ist somit abgelehnt.

Die Kommissionsanträge,

die Eingabe der süddeutschen Verkehrskommission des Verbandes reisender Kaufleute Deutschlands in Betreff des Fahrplans und der Eisenbahnreform durch die Erklärung der Generaldirektion für erledigt zu erklären,

die Bitte der Stadtgemeinde Neustadt um Aufhebung des Ausnahmetarifs für die Zahnradstrecke der Söllentalbahn der Grohh. Regierung empfehlend zu überweisen,

die Bitte der an der Nebenbahn Mosbach—Mudau interessierten Gemeinden um Ermäßigung der Personen- und Gütertarife der Grohh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen,

werden einstimmig angenommen.

Der Kommissionsantrag,

die Petition der Wärter im Rangierbahnhof Mannheim wegen Bewilligung von Diäten nach den entgegenkommenden Erklärungen der Grohh. Regierung für erledigt zu erklären,

wird einstimmig angenommen.

Der Kommissionsantrag zum Budget, das Spezialbudget der Verkehrsanstalten zu genehmigen, wird einstimmig angenommen.

Es wird noch mitgeteilt, daß in der Kommission für das Versicherungswesen zum Berichterstatter für den Gesetzentwurf, die Versicherung gegen Hagelschaden betr., der Abg. Frhr. v. Gleichenstein ernannt worden ist.

Während der Sitzung sind noch eingegangen:

- 1. Antrag der Abgg. Gerd (Soz.) und Gen.:
1. Die Unterzeichneten beantragen, die Zweite Kammer möge die Grobsh. Regierung ersuchen, alsbald einen Gesetzentwurf vorzulegen, welcher den Schuldenabzug bei der Feststellung der Gemeindebesteuerung gestattet."
- 2. Antrag der Abgg. Vogel (Dem.) und Gen.:
„Die Unterzeichneten beantragen, die Zweite Kammer wolle die Grobsh. Regierung ersuchen, dem Landtag eine Vorlage über Aenderung des Gemeindesteuergesetzes in dem Sinne zu machen, daß auch bei der Gemeindebesteuerung ein Schuldenabzug ermöglicht wird."

Nach Feststellung der Tagesordnung für die nächste am 15. d. M. stattfindende Sitzung schließt der Präsident mit den besten Wünschen für die Feiertage um 1 Uhr 20 Minuten die Sitzung.

*** Karlsruhe, 9. Juni. 88. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Montag den 15. Juni 1908, nachmittags 4 Uhr:**

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

- 1. Beratung der mündlichen Berichte der Budgetkommission über
 - a. die Anforderung im Spezialbudget des Ministeriums der Finanzen Titel VII B § 7 — Erweiterung des Nebenzollamts- und Niederlagegebäudes in Offenburg — und die bezügliche Petition des Stadtrats Offenburg; Berichterstatter: Abg. S ü h l i n d;
 - b. die Anforderung im Spezialbudget des Ministeriums des Innern Titel IX B § 6 — Erstellung von Dienstwohngebäuden für die Schutzmannschaft in Mannheim — und die bezügliche Petition des Gemeinnützigen Vereins Jungbusch-Redarpsche in Mannheim;
 - c. die Petition des Vereins „Fürsorge für Frauen, Mädchen und Kinder“ in Heidelberg wegen Gewährung eines Staatszuschusses zur Förderung seiner Bestrebungen;
 - d. die Petition des Gemeinderats Minsheim um weitergehende Beteiligung des Staats an den Kosten des Wegbaus Hettlingen—Minsheim; Berichterstatter: Abg. K o p f.
- 2. Beratung der mündlichen Berichte der Petitionskommission über
 - a. die Bitte des ehemaligen Schutzmanns Heinrich Reifmann in Freiburg um Erhöhung seines Ruhegehalts;
 - b. die Bitte der Schutzmann Adam Grafer Ehefrau in Freiburg um Gewährung eines Unterstützungsgehalts; Berichterstatter: Abg. K r a m e r;
 - c. die Bitte des Landtagswärters a. D. Carl Nachbauer in Pfaffenheim um Erhöhung seiner Pension; Berichterstatter: Abg. W e l z e r;
 - d. die Bitte des Schutzmanns a. D. Jung in Heidelberg um Entschädigung und Pension bezw. Unterstützung; Berichterstatter: Abg. Frhr. v. G l e i c h e n s t e i n;
 - e. die Bitte der Kriegsteilnehmer Franz Mannier und Christ. Dertel, beide in Karlsruhe, um Gewährung der Veteranenbeihilfe; Berichterstatter: Abg. G i e r i c h.