

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910

120 (3.5.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen
Ständeversammlung Nr. 84. Zweite Kammer. 72. öffentliche Sitzung

Amtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

N. 84.

Karlsruhe, den 3. Mai

1910.

==== Zweite Kammer. ====

72. öffentliche Sitzung

am Montag den 2. Mai 1910.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

1. Beratung über die geschäftliche Behandlung

- 1) des Antrags der Abgg. Wehbold u. Gen., die Einführung der Verhältniswahl für die Wahlen zur Zweiten Kammer betr. (Drucksache Nr. 69);
- 2) des Gesetzentwurfs, die Abänderung des Gesetzes über die Gewährung von Entschädigungen bei Seuchenverlusten und des Gesetzes über die Versicherung der Rindviehbestände betr. (Der Ersten Kammer vorgelegt).

2. Mündlicher Bericht der Budgetkommission und Beginn der Beratung über die Anforderungen unter § 12 u. § 19 des Eisenbahnbaubudgets für 1910 u. 1911, nämlich: § 12 Gengenbach-Gausach, II. Gleis, VI. und letzte Teilsforderung mit 1188 000 M., § 19 Ruzgatalbahn, Linienverlegungen zwischen Seinsbach und Weisenbach mit 250 000 M., Berichterstatter: Abg. Pfefferle.

3. Berichte der Budgetkommission und Beratung über

- a) das Spezialbudget der Verkehrsanstalten für 1910 und 1911, und zwar:

Kapitel 1 a. Ministerialabteilung für das Eisenbahnwesen.

Kapitel 1 b. Eisenbahnbetriebsverwaltung.

Kapitel 2. Badenseebampfschiffahrtsverwaltung, sowie b) das Spezialbudget über den Anteil Badens an den Reineinnahmen der Main-Redarbahn für 1910 und 1911, und damit in Verbindung über die Petitionen

1. der Gemeinde Weißen um Rückkauf eines geleisteten Beitrags zur Errichtung der Güterstation Ubstadt;
2. der in Pforzheim Beschäftigten, aber auswärts wohnenden Arbeiter um Einführung von Arbeiterwochenlöhnen mit fünf- und viertägiger Gültigkeit — Drucksache Nr. 15 —;

c) den Nachtrag zum Spezialbudget der Verkehrsanstalten, sowie die Denkschrift der Großh. Regierung mit Vorschlägen zur Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr (Drucksache Nr. 8 c), und damit in Verbindung über

- 1) den Antrag der Abgg. Muser u. Gen., die gesetzliche Festlegung der allgemeinen Tarifgrundsätze und Bestimmung der zulässigen Höchstsätze betr. (Drucksache Nr. 24 a);
- 2) den Antrag der Abgg. Wehbold u. Gen., die Abschaffung der I. Wagenklasse und die Wiedereinführung des Kilometerpreises betr. (Drucksache Nr. 24 b);
- 3) die Denkschrift der Großh. Regierung über die Bildung des Deutschen Staatsbahnenverbandes (Drucksache Nr. 24 c). — Drucksache Nr. 15 a —, Berichterstatter: Abg. Hummel.

4. In Verbindung mit Ziffer 3: Fortsetzung der in der 71. Sitzung begonnenen Beratung über die Petition der Stadtgemeinde Triberg u. a., den Umbau des Bahnhofes Triberg betr., Berichterstatter: Abg. Odenwald.

Am Regierungstisch: Staatsminister Wirkl. Geheimrat Dr. Frhr. von Dusch, Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geheimrat Frhr. von Marshall, Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimrat Roth, Ministerialdirektor Geheimrat Schulz, die Geh. Oberbauräte Basmer und Engler, die Oberregierungsräte Henn und Herrmann.

Präsident Rohrhurst eröffnet kurz nach 4¼ Uhr die Sitzung.

Zunächst werden folgende Eingänge angezeigt:

I. Petitionen:

1. des Bahnarbeiters Damian Gaud in Kirrlach um Gewährung einer jährlichen Unterstützung;

2. des badischen Gastwirteverbandes um Aufhebung der Transferierungstaxe;

3. der Vorstände der Stadtverordneten der zehn badischen Städte der Städteordnung zu dem Gesetzentwurf über Abänderung der Städteordnung, übergeben vom Abg. Odenwald.

Es werden überwiesen: Ziffer 1 der Petitionskommission, Ziffer 2 und 3 der Kommission für Justiz und Verwaltung.

II. Eingabe des Deutschen Arbeitgeberbundes für das Baugewerbe mit dem Ersuchen um Verteilung der beigefügten Drucksache in betreff der Krisis im Baugewerbe.

Dem Ersuchen wird stattgegeben werden.

III. Schreiben des Präsidiums der Ersten Kammer des Inhalts, daß diese von dem Budget des Großh. Ministeriums des Innern für 1910 und 1911 die von der Zweiten Kammer unverändert nach dem Vorschlag genehmigten Ausgaben unter Titel XVI und Einnahmen unter Titel VII — Landwirtschaft — ebenfalls beraten und bis auf die Anforderung im außerordentlichen Ausgabeetat § 18 (Ackerbauschule Hochburg, sonstiger Aufwand), welche um 5 000 M., also von 25 600 M. auf 20 600 M. jährlich gekürzt wurde, genehmigt habe.

Die Mitteilung wird an die Budgetkommission überwiesen.

IV. Erklärung, daß der Antrag der Abgg. Neuwirth und Gen. wegen Erhöhung der Budgetposition zur Bewilligung von Beiträgen an unbemittelte Gemeinden zu den Kosten von Wasserversorgungsanlagen zurückgezogen wird, nachdem der Zweck desselben durch § 3 des Gesetzes vom 28. Dezember 1909 über Änderung des Jahrmisversicherungsgesetzes erreicht ist.

V. Mitteilungen der Kommission für Justiz und Verwaltung, daß anstelle des Abg. Ziegelmeyer der Abg. Schunk, und der Schulkommission, daß anstelle des Abg. Schmidt-Bretten der Abg. Gierich in die betr. Kommission eingetreten sei.

Das Haus ist damit einberstanden.

VI. Einladung seitens des Herrn Ministers des Innern auf Dienstag den 10. Mai abends 8 Uhr.

VII. Interpellation der Abgg. Schmidt-Bretten (Abg. d. Ldw.), Gierich (konf.) und Banschbald (konf.):

Was gedenkt die Großh. Regierung zu tun, um derartige Schädigungen, wie sie infolge der von zwei württembergischen Schultheißen zum Nachteil der städtischen Sparkasse in Bretten verübten Veruntreuungen zutage getreten sind, zu verhindern?

VIII. Interpellation der Abgg. Moninger (Soz.) und Genossen:

Ist die Großh. Regierung davon überzeugt, daß die für das Großherzogtum Baden landesstatistisch festgestellte, sehr erhebliche Verminderung der Schweine- und Rindviehbestände in ihrer während des letzten Jahrzehntes fortlaufend ungünstigen Entwicklung eine genügende Fleischversorgung unserer Bevölkerung verbürgert?

Gedenkt die Großh. Regierung gegen die Gefahr dieser volkswirtschaftlich und kulturell sehr beklagenswerten Erscheinung schleunige Vorkehrung zu treffen im Interesse einer ausreichenden Volksernährung?

IX. Antrag der Abgg. Muser (fortsch. Soz.) und Genossen:

Wir beantragen, den Antrag der Abgg. Muser und Gen., die gezielte Festlegung der Eisenbahntarife betr., der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zu Ziffer I derselben werden gemäß dem auf Grund einer Vereinbarung im Seniorenkonvent gemachten Vorschlag des Präsidenten der Antrag der Abgg. Bechtold und Gen., die Einführung der Verhältniswahl für die Wahlen zur Zweiten Kammer betreffend, sowie der Gesetzentwurf, die Abänderung des Gesetzes über die Gewährung von Entschädigungen bei Seuchenverlusten und des Gesetzes über die Versicherung der Rindviehbestände betr. (der Ersten Kammer vorgelegt), der Kommission für Justiz und Verwaltung überwiesen.

Zu Ziffer II der Tagesordnung erhält das Wort

Berichterstatter Abg. Pfefferle (natl.): Anlässlich der Beratung des Eisenbahnbudgets in der Budgetkommission hat die Großh. Regierung den Wunsch ausgesprochen, es möchten die beiden Positionen § 12 und § 19 zur Vorausberatung an das Hohe Haus gelangen, da es sich bei diesen Positionen um Bauten handle, die im Interesse des Eisenbahnbetriebs möglichst rasch fertiggestellt werden sollten. Die Budgetkommission hat ihrerseits dem Ansuchen entsprochen und die beiden Positionen alsbald in Beratung genommen. Namens der Budgetkommission kann ich in bezug auf beide Positionen an das Hohe Haus den Antrag stellen, dieselben zu genehmigen und darüber eine Beschlusfassung im voraus herbeizuführen.

Unter § 12 des Baubudgets wird zur Fertigstellung des zweiten Gleises zwischen Gengenbach und Hausach eine sechste und letzte Teilanforderung von 1 188 000 M. angefordert. Mit dem Ausbau dieser Teilstrecke der Schwarzwaldbahn mit dem zweiten Gleis soll gleichzeitig durch Herstellung eines Unterführungs die Beseitigung des Landstraßenüberganges unterhalb des Bahnhofes Hausach durchgeführt

Genehmigung in vorausgehender Beschlusfassung erteilen.

b) darüber in abgekürzter Form beraten.

Der Kommissionsantrag wird ohne Debatte einstimmig angenommen.

Zu Ziffer III u. IV der Tagesordnung gibt zunächst der Präsident den Wunsch des Seniorskonvents bekannt, daß aus der Beratung über den Eisenbahnbetrieb alle Fragen, die sich auf die dienstlichen und Einkommensverhältnisse der Eisenbahnbeamten, Bediensteten und Arbeiter beziehen, ausscheiden und später im Zusammenhange mit den diesbezüglichen Petitionen der Eisenbahnbeamten und Arbeiter behandelt werden sollen; die Beratung über die Petition der Stadtgemeinde Triberg soll bei Ausgabebetitel VI § 23 des Budgets erfolgen.

Sodann erhält das Wort

Berichterstatter Abg. Hummel (fortf. Sp.): Zunächst möchte ich ein paar Worte zur Abfassung des Berichts sagen. Wir haben in der Budgetkommission seinerzeit beschlossen, die schriftlichen Berichte in möglichst kurzer Form abzufassen. Es hat sich im Laufe der Verhandlungen gezeigt, daß es bei dem Bericht über das Eisenbahnbetriebsbudget wünschenswert ist, daß er etwas inhaltsvoller ausfällt als die übrigen Berichte, und wir haben uns vereinbart, daß in diesem Bericht auch alle die Punkte hineinkommen sollen, nach deren Aufnahme aus den Reihen der Kommission ein Wunsch laut wird. So ist der erste Bericht in dieser immerhin noch etwas abgekürzten Form abgefaßt worden. Im zweiten Teil meines Berichts, den ich nachträglich erstattet habe, habe ich die Konsequenzen aus der Notwendigkeit gezogen, die sich inzwischen ergeben hat, die Berichte in Zukunft ausführlicher zu machen, und ich glaube, ich darf es hier wohl zum Ausdruck bringen, daß es für die Zukunft wünschenswert sein wird, wenigstens den Bericht über den Eisenbahnbetrieb in der früheren Ausdehnung abzufassen; es sind mir insbesondere auch aus Kreisen außerhalb der Kammer dahingehende Wünsche ausgesprochen worden.

Der Herr Präsident hat schon erklärt, daß wir aus der Debatte und damit auch aus dem Bericht die Erörterung aller mit den Verhältnissen der Eisenbahnbeamten und Eisenbahnarbeiter zusammenhängenden Fragen ausscheiden wollen, auch ich füge mich in meinem mündlichen Bericht dieser Abmachung.

Das Budget, das uns vorliegt, ist aufgestellt worden unter dem Eindruck der schlechten finanziellen Ergebnisse des Jahres 1908, und es war verständlich, daß im Hinblick auf diese schlechten Ergebnisse über dem ganzen Budget das Prinzip der Sparsamkeit gewaltet hat. Es war auch selbstverständlich, daß in den Reihen der Budgetkommission selbst der Wunsch stark war, bei der Behandlung des Budgets den Grundsatz der Sparsamkeit möglichst walten zu lassen. Insbesondere hat man sich in der Kommission auch über die Frage ausgesprochen, inwieweit es möglich sein werde und könne, in den Ausgaben, die persönliche Ausgaben sind, in Zukunft etwas sparsamer zu verfahren, und wie es insbesondere möglich

Es wird der Wunsch ausgesprochen, daß diese Unterführung gleichzeitig mit der Herstellung des zweiten Gleises stattfinden solle, weil dann der Bau wesentlich billiger durchgeführt werden kann, als wenn er zu einer späteren Zeit stattfindet.

Die Gesamtkosten wurden nach den Budgeterläuterungen auf rund 2 762 000 M. berechnet, worunter sich 2 500 000 M. für den nachträglich eingestellten Unterführungsbau bei Hausach befinden. Von den schon bewilligten Mitteln für diesen Bau sind 1 274 200 M. verbaut. Von der letzten Bewilligung noch unverbraucht waren 2 000 000 M. in das neue Budget übertragen und hierauf die Restforderung mit rund 1 188 000 M. als Teilforderung zur Anforderung. Nach dem Beitrag zum Baubudget stehen den Kosten für die geplante Unterführung bei Hausach Ersparnisse für Bahnunterführung in Höhe von jährlich 3850 M. gegenüber.

Die Budgetkommission hat diese Anforderung eingehend durchberaten und kam zu dem Resultat, daß sie Antrag stellt, diese Position zu genehmigen.

Unter § 19 des Baubudgets werden zu Linienveränderungen zwischen Gernsbach und Weisenbach 259 000 M. angefordert. Die Berechnung dieser Anforderung ist ebenfalls aus den Budgeterläuterungen zu ersehen. Aus dem Beitrag zum Baubudget insbesondere geht hervor, daß diese Bahnstrecke Gernsbach-Weisenbach in ihrer ganzen Anlage so ausgeführt ist, daß sie nur mit Geschwindigkeiten bis höchstens 20 km befahren werden kann. Für die vordere Bahnstrecke Gernsbach-Weisenbach ist dagegen eine Fahrgeschwindigkeit von 40 km zugelassen und die Neubautrecke Weisenbach-Forbach wird nach ihrer ganzen Anlage mit den besten für Nebenbahnen in Betracht kommenden Geschwindigkeiten befahren werden können. Um also die ganze Murgtalbahn gleichmäßig befahren zu können, ist es notwendig, einige Linienführungen zu verlegen, wozu der genannte Betrag von 259 000 M. erforderlich ist.

Diese Verbesserung ist eine zweifellos notwendige, wenn es erscheint nicht angängig, daß man sich bei einer Linie, die im großen und ganzen mit Geschwindigkeiten bis zu 40 km befahren werden kann, auf einer Zwischenstrecke mit einer verminderten Geschwindigkeit begnügen soll. Es ist daher dringlich, daß man hier sofort ans Werk geht, da die Neubautrecke Weisenbach-Forbach demnächst eröffnet wird. Die Großh. Regierung hat der Kommission mitgeteilt, daß die Absicht besteht, bis Ende Juni die Strecke bis Forbach zu eröffnen, daß es daher dringend notwendig sei, die Linienverlegungsarbeiten jetzt auszuführen, damit der Betrieb von diesem Tage an auf der ganzen Strecke gleichmäßig durchgeführt werden kann. Die Kommission hat sich diese Absicht der Großh. Regierung zu eigen gemacht und stellt an das Hohe Haus den Antrag, auch diese Position zu genehmigen.

Der gesamte Antrag der Budgetkommission lautet: Das Hohe Haus wolle:

a) für die unter Ausgabe Titel II, § 12 Gengenbach-Hausach, zweites Gleis, sechste und letzte Teilanforderung mit 1 880 000 M. und § 19, Murgtalbahn, Linienführungen zwischen Gernsbach und Weisenbach, mit 259 000 M. in das Eisenbahnbaubudget für die Jahre 1910 und 1911 eingestellten Summen die landständische

sein werde, unter Umständen durch eine Vereinfachung der Organisation eine gewisse Sparbarkeit zu erzielen. Es ist in der Kommission davon gesprochen worden, ob es nicht möglich wäre, eine Vereinfachung der Organisation dadurch herbeizuführen, daß man etwa eine Zusammenlegung der Generaldirektion und der Ministerialabteilung beim Ministerium des Großh. Hauses stattfinden lassen könne. Es ist insbesondere hingewiesen worden auf den ziemlich erheblichen Geschäftsumfang der Ministerialabteilung, auf die Tatsache, daß sie sich die Entscheidung auch in relativ untergeordneten Fragen vorbehalten hat. Seitens der Großh. Regierung ist uns aber mitgeteilt worden, daß ihrer Ansicht nach ein Bedürfnis nach Aufrechterhaltung, nach Trennung dieser beiden Behörden bestehe, und zwar insbesondere aus Gründen der Überprüfung, auf die ich schon in meinem schriftlichen Bericht hingewiesen habe. Aber es ist dann wenigstens in zwei anderen Titeln eine Ersparnis auf dem Gebiete der Vereinfachung der Organisation zu verzeichnen gewesen. Zunächst ist man dazu geschritten, den ganzen Wagenwärterdienst ganz oder wenigstens soweit, als er sich auf die Personenzüge und die Schnellzüge erstreckt, aufzuheben. Es liegen zu dieser Frage ja einige Wünsche vor, und es wird infolgedessen auch die Besprechung der ganzen Frage mit dem Bericht verbunden werden müssen, auf den der Herr Präsident vorher hingewiesen hat. Ich versage es mir deshalb, an dieser Stelle weitere Ausführungen zu dieser Frage zu machen. Es darf aber hervor gehoben werden, daß durch diese Maßregel im letzten Jahr allein 63 000 M. an Fahrgebühren als Ersparnis zu verzeichnen gewesen sind. Auch zwei Bahnbauinspektionen sind aufgehoben worden, eine Maßregel, die ebenfalls in das Gebiet der Sparbarkeit gehört, und die Großh. Regierung hat uns vorgerechnet, daß mit dieser Maßregel im Dauerzustand eine Ersparnis von 415 700 M. eintreten werde, also immerhin eine Ziffer von einiger Bedeutung.

Bei den einzelnen Titeln und Paragraphen des Budgets ist nun eine erhebliche Reihe von Einzelfragen erörtert worden, die ich zum Teil im schriftlichen Bericht schon erwähnt habe, so daß ich darauf verzichten kann, nochmals darauf zurückzukommen. Ich will aber wenigstens einige noch herausgreifen, um Ihnen mitzuteilen, was in bezug auf diese Fragen in der Kommission gespielt hat.

Als ein Erfolg der Beratungen der Kommission darf es wohl bezeichnet werden, daß seit dem 1. Mai d. S. das Rauchen in sämtlichen Speisewagen unserer Linien, mit Ausnahme derer auf der Main-Neckarbahn, wieder gestattet ist, nachdem die Kommission den einhelligen Wunsch ausgesprochen hatte, daß diese Erlaubnis wieder wenigstens in einem der beiden Abteile eintreten möge. Wie wir sehen, ist also durch die Großh. Generaldirektion nach dieser Richtung hin Abhilfe getroffen worden.

Es wurde auch eine andere Frage, die schon bei verschiedenen Kammerverhandlungen gespielt hat, erörtert, und zwar die Frage der Thermometer in unseren Personenzügen. In der Kommission wurde darauf hingewiesen, daß seitens der Regierung offenbar die Absicht bestehe, diese Thermometer in Zukunft nicht mehr in unseren Wägen anbringen zu lassen, und es ist uns dann von der Großh. Regierung mitgeteilt worden, daß diese Absicht allerdings bestehe und zwar deshalb, weil die Behandlung dieser Thermometer durch das Publikum nicht

immer die wünschenswerte gewesen ist. Es darf vielleicht an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, daß tatsächlich vom Januar 1908 bis zum Februar 1910 in der II. Klasse 40, in der III. Klasse 214 Stück Thermometer gestohlen und in der II. Klasse 371, in der III. Klasse 648 Thermometer beschädigt worden sind. Die Großh. Regierung berechnet den Gesamtaufwand, der für den Ersatz dieser Thermometer notwendig wäre, auf 1104 M., der verursachte Schaden beziffert sich demnach im Monat auf 43,30 M. Es darf doch wohl bemerkt werden, daß es wünschenswert wäre, daß das reisende Publikum sorgfältigere Handhabung eintreten lassen möchte. Ich ist aber in der Kommission doch der Wunsch ausgesprochen worden, die Großh. Regierung möge nicht zu der Maßregel greifen, diese Thermometer in unseren Personenzügen prinzipiell abzuschaffen, da sie immerhin einem wirklichen Bedürfnis entsprechen.

Die Kommission ist ferner in die Prüfung einer Frage eingetreten, die auch in der Öffentlichkeit schon wiederholt gespielt hat, die Frage der Dienstwohnungen. Die von der Großh. Eisenbahnverwaltung insbesondere den Beamten der höheren Gehaltsklassen gestellt worden. Ich glaube auch an dieser Stelle mitteilen zu sollen, daß wir bei einer ganz genauen Prüfung dieser Frage zu Überzeugung gelangt sind, daß bei diesen Dienstwohnungen keine wesentliche Ersparnisse mehr stattfinden können, da sich bei Betrachtung der einzelnen Fälle doch zeigt, daß der Preis der Dienstwohnungen, auch wenn er etwas hoch erscheint, in Anbetracht der Umstände, die im einzelnen Falle mitzuspielen, sich immerhin noch rechtfertigen lassen.

Des weiteren ist der Wunsch laut geworden, es möchte im Hinblick auf die Konkurrenz, die uns die Schweizer den oberen Landesteilen macht, die Militärtarife in unsern inneren Verkehr etwas ermäßigt werden. In dieser Hinsicht hat die Unterstützung der Kommission gefunden.

Im übrigen ist das gesamte Budget mit einer außerordentlichen Sparbarkeit aufgestellt, so daß es der Kommission trotz ziemlicher Hindigkeit nicht gelungen ist, irgend einen Posten zu finden, an dem sich noch Ersparnisse erzielen lassen werden, vielleicht mit Ausnahme eines, auf den wir im Laufe der Spezialdebatte näher kommen werden, und über den ich deshalb hier kein Wort verlieren möchte.

Im Zusammenhang mit dem Budget sind dann in der Kommission zwei Petitionen verhandelt worden, denen die Kommission ebenfalls Anträge gestellt hat. Zunächst ist in einer Petition der in Forstorten beschäftigten, aber auswärts wohnenden Arbeiter um Einführung von Arbeiterwochenkarten mit fünf- und viertägiger Gültigkeit darauf hingewiesen worden, daß es notwendig sei, derartige Wochenkarten einzuführen, weil sie und da eine Beschränkung der Arbeitszeit dadurch finde, daß ein Arbeitstag in der Woche ausgelassen werde. Die Großh. Regierung hat in Beantwortung dieser Petition die hauptsächlichsten Wünsche der Petenten erfüllt und insbesondere zugesagt, daß die Ausgabe dieser Arbeiterwochenkarten nicht mehr auf die Kalenderwochen und Feiertagen beschränkt sein solle, ebenso, daß dem Wunsch der Petenten auch dahin Rechnung getragen werden solle, daß diese Karten wie seither auch für solche Wochen

werden sollen, in welche allgemeine Feiertage
 Da durch diese Erklärung der Großh. Regierung
 hauptsächlichen Wünschen der Petenten entsprochen
 ist, gelangte Ihre Kommission zu dem Antrag,
 möge diese Petition durch die Erklärung der Großh.
 Regierung als erledigt erklären.

Eine weitere Petition, die eine Behandlung in der Kom-
 mission gefunden hat, ist die Bitte des Gemeinde-
 rat Weiber um Rückersatz des seitens
 der Gemeinde Weiber geleisteten Bei-
 trags zur Errichtung der Güterstation
 in Rudi. In dieser Petition weist der Gemeinderat
 darauf hin, daß derartige Beiträge nicht üb-
 lich seien und die Gemeinde zur Leistung eines solchen
 dadurch überredet worden sei, daß ihr von einem
 Beamten mitgeteilt worden sei, man könne diesen
 Beitrag zunächst einmal leisten und dann in der näch-
 sten Zukunft den Rückersatz auf dem Wege der Petition
 erlangen (Güterzeit). Nun hat sich durch Erhebungen,
 die bei dem betreffenden Beamten gemacht worden sind,
 ergeben, daß die Äußerungen in der Form, wie sie der
 Gemeinderat Weiber angibt, wohl nicht gefallen sein wer-
 den sollen.

Die Großh. Regierung weist auch darauf hin, daß
 der Beitrag, der geleistet worden ist, in Wirklichkeit
 nichts anderes darstellt als den Preis für das Gelände,
 für die Güterstation notwendig war, sowie daß die
 Stellung des Geländes bei derartigen Bauten üblich
 ist. Es ist auch weiterhin daran zu denken, daß die Er-
 richtung einer solchen Petition von unabsehbaren Folgen
 begleitet sein würde, da natürlich ein Petitionssturm
 nach das ganze Land ausbrechen würde. Jede Stadt
 und jede Gemeinde, die irgendwie einmal einen Beitrag
 zu einem solchen Bau geleistet hat, würde sich beeilen, im
 Wege der Petition nun die Rückstattung des Beitrags
 zu erlangen, was zu unhaltbaren Zuständen führen
 würde. Die Kommission ist deshalb dazu gelangt, dem
 hohen Hause zu empfehlen, über die Bitte des Gemein-
 de-rats Weiber zur Tagesordnung überzugehen.

rigen Erörterungen geführt haben. Zunächst ist uns von
 der Regierung eine Denkschrift über die Bil-
 dung des deutschen Staatsbahnwagen-
 verbandes vorgelegt worden, die eine Besprechung in
 der Kommission gefunden hat, und ich darf vielleicht kurz
 darauf hinweisen, was durch die Regierung in dieser
 Denkschrift niedergelegt worden ist. Vor dem Inkraft-
 treten der Abmachungen, die zu dem deutschen Staats-
 wagenverband geführt haben, also vor dem 1. April 1909,
 war die Verwendung der Güterwagen nicht in dem Maße
 wirtschaftlich, als sie sich jetzt nach diesen Abmachungen
 gestalten läßt. Die Wagen fremder Verwaltungen wa-
 ren nämlich bald wieder beladen der Heimatsbahn zuzu-
 senden, diese Möglichkeit war aber räumlich und zeitlich
 begrenzt, und wenn sich das in diesen Grenzen nicht
 durchführen ließ, so war die Eisenbahnverwaltung ver-
 pflichtet, die fremden Güterwagen leer in die Heimat zu-
 rückzuschicken. Dadurch waren unsere Güterzüge und
 unser Verkehr in höherem Maße, als es jetzt der Fall ist,
 mit sogenannten Leerläufen behaftet, die eine außerordent-
 liche Erschwerung des Betriebes bedeuteten und einen ziem-
 lichen Kostenaufwand verursacht haben. Durch die Ab-
 machungen, die zum deutschen Staatswagenverband ge-
 führt haben, ist nun die Benutzung derjenigen Güter-
 wagen, die fremden Staatsbahnen gehören, eine leichtere
 und eine freiere geworden. Damit jeder der beteiligten
 Verwaltungen eine genügende Zahl von Güterwagen zur
 Verfügung steht und garantiert ist, ist für jede der betei-
 ligten Eisenbahnverwaltungen ein Sollbestand des Wa-
 genparks festgestellt worden, den Sie auf Seite 21 der
 Denkschrift über den Staatswagenverband finden. Dar-
 nach hätte das preussisch-hessische Staatsbahnetz und die
 Reichseisenbahnen über 370 000 Wagen zu stellen, die
 bayerischen Staatseisenbahnen hätten über 42 000, die
 sächsischen über 30 000, die württembergischen etwas über
 10 000 und die badische Eisenbahnverwaltung hätte etwas
 über 17 000 Güterwagen zu stellen. Im Rahmen dieses
 Sollbestandes findet nun eine freie Benützung der Güter-
 wagen durch alle beteiligten Eisenbahnverwaltungen
 statt. Damit nun ein gewisser Ausgleich der Güterwagen
 nach Zahl und Bedarf stattfinden kann, sind zunächst
 Gruppenausgleichstellen geschaffen, die ihrerseits wieder
 der Verwaltung des Hauptwagenamtes in Berlin unter-
 stehen. Auf Seite 27 der Denkschrift über den Staats-
 wagenverband finden Sie die Bestimmungen über
 diese Gruppen, nach denen eine Verteilungsgruppe ge-
 bildet wird durch die württembergischen und badischen
 Staatseisenbahnen zusammen mit dem Bezirk der Königl.
 Preussischen und Großh. Hessischen Eisenbahndirektion in
 Mainz, und der Ausgleich in dieser Wagenverteilungs-
 gruppe wird durch die Generaldirektion in Karlsruhe be-
 sorgt, so daß wir also einen gewissen maßgebenden Ein-
 fluß auf die Verteilung der Wagen besitzen. Ferner fin-
 det durch die beteiligten Eisenbahnverwaltungen eine
 Vergütung an die Wagengemeinschaft statt für die Be-
 nützung der Güterwagen, die pro Achskilometer nahezu
 1 Pfennig beträgt und je nach der einzelnen Verwaltung
 verschieden ist. Sie finden diese Sätze auf Seite 28 der
 uns von der Großh. Regierung überwiesenen Denkschrift.
 Für die ganze Abmachung ist nun die Verteilung der
 Einnahmen außerordentlich wichtig. Während die Aus-
 gaben nach Achskilometer abgeführt werden müssen, fin-
 det die Verteilung der Einnahmen in dieser Güterwagen-
 gemeinschaft nach der Zahl der vorrätig gehaltenen Gü-

Ich möchte dann an dieser Stelle noch auf eine Frage
 eingehen, die im Nachtragsset zum Eisenbahnbetriebs-
 budget zum ersten Male aufgetreten ist. Die Großh. Re-
 gierung hat dort einen Betrag von 50 000 M. eingestellt
 zur Unterstützung von Automobillinien
 im Lande, über diese Position hat in der Kommission
 ebenfalls eine ausführliche Aussprache stattgefunden. Es
 ist außerordentlich begrüßt worden, daß die Regierung
 sich dazu entschlossen hat, einen solchen Betrag einzustel-
 len. Auch die Grundsätze, welche die Großh. Regierung
 aufgestellt hat, und welche bei der Verteilung der Beträge,
 die dabei in Betracht kommen, maßgebend sein sollen, sind
 seitens der Kommission nicht beanstandet worden. Die
 Regierung beabsichtigt, nur derartige Unternehmen zu
 berücksichtigen, die schon bis zu einem gewissen Grade
 selber finanziert sind, und jeweils bei Verteilung der Be-
 träge nur nach genauer Prüfung des einzelnen Falles
 vorzugehen. Im Hinblick auf diese zukünftige Praxis
 und unter Begründung der Tatsache, daß ein derartiger
 Betrag eingestellt worden ist, bittet die Kommission, diese
 Position ebenfalls genehmigen zu wollen.

Es wären nun noch bei Gelegenheit dieses Betriebs-
 budgets einige größere Fragen zu besprechen, die
 in der Kommission ebenfalls zu lebhaften und langwie-

terwagen statt, so daß jede der beteiligten Eisenbahnverwaltungen ein Interesse daran hat, ihren Bestand möglichst auf den Sollbestand zu bringen.

Die Unterhaltung der Güterwagen erfolgt, und das ist eine Änderung des jetzigen Zustandes, durch die Empfangsbahn, und zwar jeweils auf Kosten der Heimatbahn des Güterwagens, dagegen soll die Revision der Wagen, die jetzt schon in Fristen von 3 Jahren stattfindet, nach wie vor durch die Heimatbahn stattfinden. Eine Untersuchung der Güterwagen beim Übergang von dem Gebiete einer Eisenbahnverwaltung in das Gebiet einer anderen findet in Zukunft nicht mehr statt. Auch die Einheitlichkeit der Bauart ist in den Abmachungen als Grundsatz aufgestellt, und auf diese Abmachungen in bezug auf die Einheitlichkeit der Bauart ist es zurückzuführen, daß unsere badischen Güterwagen in Zukunft die uns bis jetzt etwas ungewohnte rote Farbe tragen werden, die man nun an den neuen Güterwagen und an den älteren neu gestrichenen sieht. Es beruht das, wie uns die Großh. Regierung mitteilt, darauf, daß diese rote Farbe billiger ist als die übrigen Farben; die Ersparnis pro Wagen soll sich nach Angabe der Großh. Regierung zwischen 4 und 6 M. belaufen.

Im Zusammenhang mit dem Budgetrecht der Stände ist nun eine Abmachung getroffen worden in bezug auf die laufende Vermehrung dieses Güterwagenbestandes. Hier ist die Stelle in diesen Abmachungen, in der das Budgetrecht der Einzelstaaten gewahrt ist. Wenn der Einzelstaat der dabei beteiligten Staaten die Mittel für die Mehranschaffung solcher Güterwagen verweigern würde, so hätte die dadurch betroffene Regierung das Recht, von den Abmachungen zurückzutreten.

Selbstverständlich ist, daß die einzelnen Verbandsmitglieder auch an dem Zentralwagenamt beteiligt sind; so haben auch wir einen Vertreter an dem Zentralwagenamt in Berlin.

Nun ist ohne weiteres klar, daß mit dieser Abmachung auch gewisse Nachteile verknüpft sind, die, wie wir hoffen wollen, in der Zukunft mehr oder weniger behoben werden können. Naturgemäß wird diese ganze Abmachung dazu führen, daß eben die verminderte Konkurrenz zwischen den Einzelverwaltungen die Folge haben wird, daß in Zukunft nicht mehr in der umfangreichen Art Spezialwagen zur Verfügung stehen, wie das früher der Fall war. So ist insbesondere durch diese Abmachung etwas eingetreten, was schon seitens einzelner Kreise, die mit der Viehbeförderung zu tun haben, beklagt worden ist; es sind die kleinen gedeckten Güterwagen zu Viehtransporten nicht mehr in der Zahl zu erhalten und sollen auch in Zukunft nicht mehr so zahlreich hergestellt werden, wie das früher der Fall war. Eine Änderung hierin wird nur dadurch herbeigeführt werden können, daß man für derartige Verhältnisse eben eine Änderung in der Tarifierung eintreten läßt, und es ist von der Großh. Regierung auch in der Kommission davon gesprochen worden, daß man in dieser Richtung das nötige tun wolle.

Auf der anderen Seite sind aber mit der Einführung dieses Staatswagenverbandes zweifellos große Vorzüge verbunden gewesen. Es ist zunächst, wie uns die Großh. Regierung mitteilt, das Ladegeschäft und die

ganze Wagenstellung leichter und rascher geworden, als das früher der Fall war. Es ist auch eine Verminderung der Leerläufe eingetreten, wenn auch nicht in einem sehr erheblichen Umfang; wenn sie auch nicht ganz genau festzustellen ist, so ist doch immerhin eine solche eingetreten. Es fällt in Zukunft das Bekleben der einzelnen Güterwagen und das Ausschreiben weg, das früher stattfinden mußte; die ganze Wagenkontrolle, die wir in unserer Eisenbahnverwaltung hatten, und, worauf ich schon vorher hingewiesen habe, die Revision an den Übergangsstellen fällt ebenfalls infolge dieses Staatswagenverbandes in Zukunft weg.

Durch die Großh. Regierung wurde eine Berechnung der finanziellen Wirkung dieser Maßregel aufgestellt, die Sie auf Seite 18 der Denkschrift über den Staatswagenverband finden, wo für das Jahr 1908 ein Ersparnis von insgesamt über 729 000 M. herausgerechnet ist, wobei uns aber allerdings bemerkt worden ist, daß an dieser Ziffer unter Umständen sich einiges ändern könne. Ob und bis zu welchem Grade das eingetreten ist, bin ich zurzeit nicht in der Lage zu ermitteln. Nebenfalls ist uns dieser berechnete finanzielle Effekt von der Großh. Regierung nicht als etwas absolut gewisses und in der Höhe sicheres hingestellt worden. Die Kommission hat aber doch im Hinblick auf die unleugbaren Vorzüge die uns die Begründung dieses Staatswagenverbandes gebracht hat, sich ohne Widerspruch auf den Standpunkt gestellt, daß diese Maßregel sich durchaus bewährt hat.

Eine weitere Frage, die in der Kommission ausgedehnte Verhandlungen hervorgerufen hat, hing zusammen mit einer Interpellation, welche zunächst seitens der national-liberalen Partei über die Abschaffung der beschleunigten Personenzüge eingebracht worden war. Bei der Besprechung in der Kommission hat sich die Großh. Regierung dazu bereit erklärt, eine schriftliche Erklärung abzugeben, und daraufhin ist die Interpellation von den Interpellanten zurückgezogen worden. Diese Erklärung der Großh. Regierung zu der Aufhebung der beschleunigten Personenzüge ist eingegangen und dem Bericht beigelegt und die geehrten Herren können durch Einsichtnahme in diese Erklärung den Standpunkt der Regierung kennen lernen. Im wesentlichen hat sich die Regierung in dieser Erklärung auf den Standpunkt gestellt, daß dasjenige, was in den früheren Kommissionsberichten und durch einzelne Abgeordnete seitens der Großh. Regierung als bindende Zusagen aufgefaßt worden ist, von ihr nicht in dem Maße als bindende Zusagen angesehen worden sei; sie hat es in ihrer Erklärung vielmehr so hingestellt, daß sie keine Einwendungen gegen die Voraussetzungen erhoben habe, unter denen seitens der damaligen Mehrheit des badischen Landtags der beabsichtigten Tarifreform zugestimmt wurde. Sie hat aber dann im Hinblick auf die schlechten finanziellen Ergebnisse des Jahres 1908 auf die Notwendigkeit von Ersparnissen hingewiesen, die dadurch herbeigeführt werden konnten, daß man eine Einschränkung im Personenzugverkehr hat stattfinden lassen, auch dadurch, daß man eben diese beschleunigten Personenzüge, die nach Ansicht der Großh. Regierung unwirtschaftlich sind, aufgehoben hat. Es ist nun in der Kommission — ich kann im Hinblick auf den etwas ausführlichen schriftlichen Bericht mich nach der Richtung hin

etwas kurz fassen — darauf hingewiesen worden, daß die schließlichen Ergebnisse des Jahres 1908 nicht in dem Maße hätten zwingend sein sollen, da zu erwarten war, daß die folgenden Jahre eine erhebliche Besserung aufweisen würden, die ja dann in Wirklichkeit auch eingetreten ist. Dem übrigen aber hat sich die Mehrheit der Kommission bezüglich des bindenden Charakters der Zusage, die von der Regierung seiner Zeit erteilt worden ist, auf einen etwas anderen Standpunkt gestellt und hat besonders darauf hingewiesen, daß, wenn damals, als man der Personentarifreform zustimmte, bekannt gewesen wäre, daß die Großh. Regierung in Zukunft eine Einschränkung dieser beschleunigten Personenzüge stattfinden lassen werde, dann wohl nicht von allen denjenigen der Personentarifreform zugestimmt worden wäre, die das dann in Wirklichkeit taten. Als Resultat der Verhandlungen in der Kommission ist dann durch die Kommission die Resolution angenommen worden, die Sie im Bericht, den ich Ihnen überreicht habe, abgedruckt finden.

In der Kommission hatten wir uns weiterhin zu beschäftigen mit den Vorschlägen, die uns die Großh. Regierung zur Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr überreicht hat. Diese Vorschläge der Großh. Regierung liegen als Beilage zu dem Nachtragsetat dem Hohen Hause gedruckt vor. Ich darf auch in Kürze auf den Inhalt dieser Erklärung eingehen. Es wird darin davon gesprochen, daß an sich drei Möglichkeiten gegeben sind, die Einnahmen der Eisenbahnen zu erhöhen: das ist die Steigerung des Güterverkehrs, die Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehr und die Steigerung der sonstigen Einnahmen. Auf die Steigerung des Güterverkehrs ist zunächst nach Ansicht der Großh. Regierung kein maßgebender Einfluß zu nehmen. In bezug auf die sonstigen Einnahmen hat man sich bemüht, eine Erhöhung durchzuführen, auch mit einem gewissen Erfolg, und man ist nun dazu gelangt, auch die Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr in Betracht zu ziehen, und es wird seitens der Großh. Regierung der Grundsatz aufgestellt, daß der Personenverkehr die zur Verrückung seiner Ausgaben erforderlichen Einnahmen möglichst selbst aufbringen müsse. Um das zu erreichen, werden nun verschiedene Vorschläge betrachtet, und die Großh. Regierung entschließt sich zuletzt, sich auf den Boden eines dieser Vorschläge zu stellen. Zunächst werden die Verhältnisse in Württemberg nach der Tarifreform besprochen. In Württemberg hatte man damals die IV. Klasse zum Preis von 2 Pfg. eingeführt, aber mit einer Bauart, die durchaus der Bauart der Wagen III. Klasse gleichen. Damit hat nun, wie uns die Großh. Regierung mitgeteilt, Württemberg kein günstiges finanzielles Ergebnis gehabt. Es wird uns mitgeteilt, daß die Benützung der II. und III. Klasse in Württemberg im Jahre 1908 geringer war als in allen übrigen Staaten, eben weil der größte Teil der Passagiere in die IV. Klasse abgewandert ist. So vermag sich die Regierung nicht auf den Standpunkt zu stellen, die Einführung der württembergischen Bauart zum Preis von 2 Pfg. zu empfehlen. Auch die Erhöhung des Fahrpreises der IIIb Klasse auf 2,3 Pfg. kann seitens der Großh. Regierung nicht empfohlen werden. Wenn auch durch die Durchführung dieser Maßregel an sich unter Zugrundelegung des Personenverkehrs von 1908 eine Mehreinnahme von etwa 1½ Millionen stattfinden könnte, so wäre damit etwas an-

deres verknüpft, nämlich das Inkrafttreten der Bestimmungen des Fahrkartensteuergesetzes. Wir wären dann genötigt, etwa einen Betrag von 400 000 M. an Fahrkartensteuer an das Reich abzuführen und dadurch unsere Passagiere zu belasten. Die IIIb Klasse ist ja nur insofern von der Fahrkartensteuer befreit, als der Preis pro Kilometer nicht höher ist als 2 Pfg. Es hat sich auch gezeigt, daß die Erhöhung des Fahrpreises der IV. Klasse in Württemberg auf 2,3 Pfg. an sich nicht den finanziellen Effekt gehabt hat, den man sich drüben berechnet hat, und zwar, weil es sich, wie die Regierung uns Seite 6 dieser Denkschrift mitteilt, gezeigt hat, daß im Lauf der ersten Monate des Jahre 1910 auch in den übrigen deutschen Bundesstaaten eine starke Erhöhung der Einnahmen eingetreten ist, und zwar in einzelnen Bundesstaaten eine viel höhere als in Württemberg, unter anderem auch bei den badiischen Staatseisenbahnen. Auch dann, wenn man die Fahrkartensteuer dadurch vermeiden wollte, daß man einen IVer an die Stelle der IIIer malt, die auf diesen IIIb-Wagen sich befinden, würde ein anderer Nachteil eintreten, das wären die Wettbewerbsbeziehungen mit den elsäß-lothringischen Staatsbahnen, die ja dann eine IV. Klasse zu einem billigeren Preis hätten als wir in Baden, eine Tatsache, die notwendig machen würde, daß wir in all den Verkehrsbeziehungen, die etwa zu elsäß-lothringischen in Konkurrenz treten würden, eine Herabsetzung der Fahrpreise eintreten lassen müßten, so daß für weite Entfernungen auf unseren Staatsbahnen ein gleicher niedriger Fahrpreis bezahlt werden könnte, wie das in Elsäß-Lothringen der Fall wäre. Aus diesen Gründen glaubt die Großh. Regierung zu keiner von diesen erörterten Maßregeln greifen zu sollen, insbesondere auch deshalb, weil, wie die Regierung mitteilt, unter Umständen damit zu rechnen sei, daß in Zukunft das Fahrkartensteuergesetz in der Richtung geändert werde, daß alle Jahrausweise, auch die IV. Klasse, die höher als 2 Pfg. pro Kilometer berechnet werden, von der Fahrkartensteuer betroffen würden. So kommt die Regierung dazu, uns den Vorschlag zu machen, nun zur Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr zwar die IV. Klasse zu 2 Pfg. pro Kilometer einzuführen, aber nach preussischer Bauart, also nur mit teilweise vorhandenen Sitzplätzen, so daß nicht jeder Passagier an sich einen Sitzplatz in dem Wagen zu beanspruchen hat sondern, wenn der Wagen voll besetzt ist, nur etwa die Hälfte der Passagiere. Es wird darauf hingewiesen, daß diese Maßregel einen günstigen finanziellen Erfolg bringen würde, und zwar besonders deshalb, weil sich in Preußen und Sachsen gezeigt habe, daß hier viel weniger Personenkilometer auf die IV. Klasse entfallen als in Württemberg, und weil eine Anzahl von Personen deshalb lieber die III. Klasse als die IV. Klasse benützt. Wenn nun mit einer Abwanderung von etwa 10 Prozent — wie die Regierung berechnet — in die zukünftige III. Klasse zu rechnen wäre, so würde dadurch eine Mehreinnahme von etwa über einer Million eintreten. Und um diesen finanziellen Effekt zu erzielen, schlägt die Großh. Regierung vor, dieser Neueinführung zuzustimmen. Es wird darauf hingewiesen, daß damit verschiedene Vorteile für unser Staatsbahnwesen verknüpft wären. Zunächst wäre dadurch eine Übereinstimmung in der Klassenbildung mit der Mehrheit aller übrigen deutschen Bundesstaaten durchgeführt.

Wir hätten die Einnahmen — wie die Grohh. Regierung berechnet — erhöht, ohne eine eigentliche Tarifierhöhung für die unterste Klasse durchzuführen. Es wären Unterbietungen durch die benachbarten Bahnen ausgeschlossen, und die Grohh. Regierung glaubt auch, daß dann in Zukunft in höherem Maße als bisher eine Durchführung von Personenzügen von benachbarten Bundesstaaten durch unser Land stattfinden könne. Es wird auch hingewiesen auf die Möglichkeit der Abmachungen über die Wettbewerbsbeziehungen mit den benachbarten Eisenbahnverwaltungen. Die Grohh. Regierung weist ferner auf gewisse Vorzüge dieser IV. Klasse hin, die darin liegen sollen, daß die Mitnahme von Handwerkszeug, von Handkörben und ähnlichen Gegenständen in diese Wagen in höherem Maße möglich sei als in die Wagen III. Klasse nach unserer Bauart. Die Mehrkosten, die dadurch etwa nötig fallen würden, werden von der Regierung gleichfalls als relativ geringe angesehen.

Nach ausführlicher Beratung dieser Denkschrift kam die Kommission nicht dazu, den Vorschlägen der Grohh. Regierung zuzustimmen, und im Zusammenhange damit hat sie auch den Antrag an das Hohe Haus zu stellen, den Positionen des Nachtragssetats, die damit in Verbindung stehen, nicht zuzustimmen. Ich habe die Beratungen der Kommission über diese Frage in dem gedruckten Nachtragsbericht ebenfalls etwas ausführlicher erörtert und kann deshalb mit meiner mündlichen Berichterstattung mich auf das Wesentliche, was als das Resultat der Diskussion zu bezeichnen ist, beschränken. Es ist in der Kommission auf die Möglichkeit der Verschärfung der sozialen Gegensätze hingewiesen worden, die dadurch eintreten könnte, daß unser reisendes Publikum in mehr Klassen getrennt wird, als das bei unseren jetzigen Verkehrsmöglichkeiten der Fall ist. Man hat auch gewünscht, daß man nicht dazu schreiten möge, das vorhandene Wagenmaterial III. Klasse, das man zu diesem Zwecke umwandeln will, etwa dadurch zu verschlechtern, daß Sitzplätze herausgenommen würden. Man hat davon gesprochen, daß in das Empfinden unserer Bevölkerung das Recht auf einen Sitzplatz sich so stark eingelebt habe, daß sie es als außerordentlich bitter empfinden würde, wenn man durch die Schaffung dieser neuen Verhältnisse eine große Zahl von Passagieren zwingen wollte, auf den Sitzplatz zu verzichten. Auch wurde darauf hingewiesen, daß die Aussicht bestehe, daß unsere finanzielle Lage hinsichtlich der Eisenbahn in Zukunft eine erhebliche Besserung erfährt, und daß es deshalb wünschenswert wäre, mit solchen Maßnahmen, die zweifellos eine Verschlechterung der Verkehrsmöglichkeit bringen würden, doch mindestens zuzuwarten, bis man ein besseres Bild über die Entwicklung unserer Eisenbahnfinanzen gewinnen könne. Auf der anderen Seite hat die Regierung darauf hingewiesen, daß eben der finanzielle Erfolg, den sie erwartet, nur dadurch erzielt werden könne, daß man die Fahrgelegenheit in der IV. Klasse erheblich schlechter macht als in der III. Klasse, weil nur dadurch naturgemäß eine Abwanderung aus dieser IV. Klasse in die III. Klasse — im Vergleich zur früheren III. b Klasse — stattfinden würde. Die Kommission konnte sich nicht entschließen, sich auf den Boden dieser Vorschläge zu stellen, und hat deshalb die Anträge an das Hohe Haus zu stellen, von denen ich vorhin schon gesprochen habe.

Im Zusammenhange mit diesen Fragen wurde auch der Antrag Muzer behandelt, der die gesetzliche Festlegung der allgemeinen Grundsätze für die Personen- und Güterbeförderung, insbesondere die Bestimmung der zulässigen Höchstpreise, herbeiführen will. Die Kommission hat sich in ihrer Mehrheit nicht auf den Standpunkt dieses Antrages gestellt, weil die Mehrheit der Kommission in der Durchführung des Antrages eine Durchbrechung des Prinzips der Vereinheitlichung erblickt hat, das jetzt durch die ganze Eisenbahnpolitik hindurchzieht. Es ist auch auf die Behandlung hingewiesen worden, die dieser Antrag schon auf den früheren Landtagen gefunden hat, und die Mehrheit der Kommission hat sich deshalb auf den Standpunkt gestellt, dem Hohen Hause zu empfehlen, diesem Antrage nicht beizutreten.

Ein weiterer Antrag, der in der Kommission behandelt wurde, ist der Antrag der Abgg. Vechold und Gen., der die Abschaffung der I. Wagenklasse im Eisenbahnerpersonenverkehr und die Wiedereinführung des Kilometerheftes zum Gegenstande hat. Auch die Besprechung dieses Antrages ist im gedruckten Berichte etwas ausführlicher behandelt. Die Regierung hat auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die damit verknüpft wären, wenn sie den Teil a dieses Antrages zur Durchführung bringen wollte. Diese Schwierigkeiten, die in den Verhandlungen mit den beteiligten Regierungen, auch in einem teilweisen Bedürfnis nach Beibehaltung der I. Klasse begründet sind, wurden in der Kommission zum Teil anerkannt. Es wurde aber im Prinzip doch als wünschenswert erklärt, daß man in unserem Zugverkehr aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nur zwei Klassen führen möge, eine gepolsterte Klasse und eine nichtgepolsterte Klasse, und die Kommission hat sich deshalb entschlossen, den Teil a des Antrages Vechold in der Form abzuändern, wie sie ihn jetzt dem Hohen Hause zur Annahme empfiehlt, und wie er in dem gedruckten Bericht Nr. 15 a S. 12 zu finden ist. Der zweite Teil des Antrages, der die Wiedereinführung des Kilometerheftes zum Gegenstande hat, hat ebenfalls nicht die Billigung der Mehrheit der Kommission gefunden. Man hat die Wiedereinführung des Kilometerheftes als eine Konkurrenzmaßnahme gegenüber den übrigen Eisenbahnverwaltungen bezeichnet, die naturgemäß durch Konkurrenzmaßnahmen der übrigen Verwaltungen beantwortet werden würde. Die Wiedereinführung ist auch als eine Durchbrechung der Abmachungen bezeichnet worden, welche zur Tarifreform geführt haben, weshalb sie ebenfalls nicht durchführbar sei; man hat in dem Antrage auch weiter die Tendenz gefunden, die man schon in dem Antrage Muzer gefunden hat, die Tendenz, daß er im Widerspruch stehe mit dem Prinzip der Vereinheitlichung unserer deutschen Eisenbahnpolitik. Und so ist die Mehrheit der Kommission dazu gelangt, dem Teil b des Antrages der Abgg. Vechold und Gen. nicht beizutreten.

So ist zum Schlusse der Beratungen in der Kommission keiner der Vorschläge, die seitens der Regierung oder seitens einzelner Abgeordneter zum Zwecke der Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr gemacht worden sind, angenommen worden und liegen zurzeit weder von der Kommission noch von der Regierung neue Vorschläge in dieser Hinsicht an das Hohe Haus vor.

Ich darf zum Schlusse meines mündlichen Berichtes noch einen kurzen Überblick über die finanzielle Lage unseres Eisenbahnwesens geben, wie sie sich nun nach den Ergebnissen des letzten Jahres und im Hinblick auf die Entwicklung der nächsten zwei Jahre gestaltet. Wir haben infolge der gesteigerten Baukosten in unserem Staatsbahnwesen für das Jahr 1910 über 31 Millionen, für das Jahr 1911 über 33 Millionen für Verzinsung und Amortisationsquote nach dem Vorschlage der Eisenbahn-Kreditkassen aufzubringen. Im Jahre 1909 ist eine bemerkenswerte Erscheinung im Verhältnis zwischen den persönlichen und den sachlichen Ausgaben aufgetreten. Während früher die sachlichen Ausgaben immer noch etwas höher waren als die persönlichen, so betragen im Jahre 1909 die persönlichen Ausgaben 54,33%, die sachlichen nur 45,47% der Gesamtausgaben. Das ist im wesentlichen dadurch herbeigeführt worden, daß eine Ersparnis bei gewissen Titeln der Ausgaben möglich war. Die Reineinnahmen des Jahres 1909 in der Höhe von 28 552 795 M. sind ja dem hohen Maße bekannt; sie ergeben sich aus einer Einnahme von 11 Millionen und einer Ausgabe von über 77 Millionen Mark. Erfreulich gegenüber dem Vorjahre ist, daß der Betriebskoeffizient geringer geworden ist. Während er im Jahre 1908 noch 85,92% betrug, betrug er im Jahre 1909 nur noch 76,71%, zeigt also eine ziemlich erhebliche Besserung gegenüber dem Vorjahre. Wenn nun dieses bessere Ergebnis des Jahres 1909 auch wohl damit zusammenhängt, daß man in den Ausgaben eine starke Sparlichkeit hat walten lassen, so ist es doch immerhin als erfreulich zu verzeichnen, daß das Ergebnis auch zurückzuführen ist auf eine erhebliche Steigerung unserer Einnahmen, und zwar auf dem Gebiete des Personenverkehrs, des Güterverkehrs wie auf dem Gebiete der Veräußerungen.

Wir dürfen aus der ganzen Betrachtung der finanziellen Lage, wenn wir gar nicht optimistisch sein wollen, wenigstens das eine schließen, daß wir in einem Zustande des langsamen aber sicheren Anstiegens unserer Eisenbahneinnahmen, im Stadium der Besserung unserer Eisenbahnfinanzen begriffen sind. Was uns bei der Beurteilung unserer Eisenbahnverhältnisse durchaus freudig stimmen kann, das ist die Tatsache, daß sowohl die prozentuale Zunahme als der absolute Betrag der auf das Personenkilometer entfallenden Einnahmen, abgesehen von Preußen und Sachsen, der höchste von allen deutschen Eisenbahnverwaltungen ist. Das ist doch wohl ein Zeichen dafür, daß unsere Eisenbahnen noch entwicklungsfähig sind. Die Kommission ist deshalb auch in ihrer überwiegenden Mehrheit auf dem Standpunkte geblieben, daß aus dieser Entwicklungsfähigkeit heraus an der Selbständigkeit unseres Eisenbahnwesens durchaus festzuhalten sei. Seitens der Großherzoglichen Regierung ist über diese Frage eine schriftliche Erklärung abgegeben worden, welche gedruckt dem Berichte gleichfalls beigelegt ist; man konnte dieser im wesentlichen durchaus zustimmen. Die Mehrheit der Kommission steht also, wie ich schon sagte, auf dem Standpunkte, daß an der Selbständigkeit unseres Eisenbahnwesens festzuhalten ist, und daß auf jeden Fall festzuhalten ist an dem Budgetrecht des badischen Landtages. Es ist ja in der Öffentlichkeit in Bezug auf diese Frage verschiedenes erörtert worden;

man hat da die Frage der süddeutschen Eisenbahngemeinschaft erörtert, man hat da auch die Frage des Zusammenchlusses aller deutschen Eisenbahnverwaltungen besprochen. Bei der Besprechung in der Kommission ist aber doch die Ansicht die maßgebende gewesen, die politische Lage sei zurzeit viel zu ungeklärt, als daß man zu diesen Fragen schon eine feste Stellung nehmen könne; insbesondere hat man auch darauf hingewiesen, daß es zurzeit ganz unmöglich sei, sich ein Bild über die Aussichten zu machen, welche derartige Vorschläge haben. Und so hat man sich im wesentlichen auf den Standpunkt gestellt, daß der Weg, den die Großh. Regierung jetzt in einzelnen Fragen begangen hat, im wesentlichen der richtige sein werde, der Weg, mit den deutschen Bundesstaaten von Fall zu Fall Abmachungen in Form von Zweckverbänden oder wie man das bezeichnen will, zu treffen, wie eine solche heute in der Form des Staatswagenverbandes usw. in die Erscheinung getreten ist. Es ist dabei aber als durchaus wichtig bezeichnet worden, daß bei solchen Abmachungen unter allen Umständen das Budgetrecht der Stände gewahrt bleiben müsse, und so ist die Kommission dazu gelangt, Sie zu ersuchen, den von ihr an das Hohe Haus gestellten Anträgen, wie sie auf Seite 4 des Kommissionsberichts Nr. 15 und auf Seite 11 ff. des Berichts Nr. 15a enthalten sind, zuzustimmen.

In der allgemeinen Beratung erhalten das Wort

Staatsminister Dr. Freiherr von Dujah: Wenn ich schon bei diesem Stande der Debatte das Wort ergreife, so geschieht es nicht zu dem Zwecke, um in eine zusammenfassende Erörterung unseres ganzen Eisenbahnwesens und über die Rede des Herrn Berichterstatters einzutreten, sondern um in einem Punkte, der in der Öffentlichkeit großes Aufsehen erregt und den heute auch der Herr Berichterstatter behandelt hat, den Standpunkt der Regierung klar zu legen.

Es handelt sich um die sogenannten beschleunigten Züge, bezüglich deren ja alsbald nach der Maßregel, die die Großh. Regierung im Frühjahr 1909 getroffen hat, sich ein wahrer Sturm der Entrüstung erhoben hat. Es wurde damals von allen Seiten von einem Wortbruch der Regierung gesprochen, und diese Vorwürfe haben sich nun zuletzt in einem Tadelsvotum konzentriert, das die Kommission dieses hohen Hauses gegen die Regierung beschlossen hat. Ich will die Frage nicht erörtern, ob überhaupt eine Kommission dieses hohen Hauses in der Lage ist, ein solches Tadelsvotum zu beschließen. Die Tatsache aber, daß ein solches Votum erfolgt ist, nötigt die Regierung, die in ihrer Gesamtheit angegriffen ist, alsbald bei Beginn der Debatte ihren Standpunkt klar zu legen.

Der Herr Berichterstatter hat, wie ich anerkennen muß, diesen Punkt in seinem Berichte mit einer gewissen Zurückhaltung und Schonung behandelt; er ist soweit gegangen, daß nicht einmal der Kommissionsbeschluß zur Verlesung gelangt ist. Bei der Wichtigkeit der Sache muß ich deshalb darauf hinweisen, wie dieser Mehrheitsbeschluß der Kommission lautet; er geht dahin:

„Die Budgetkommission der Zweiten Kammer spricht ihr

Bedauern darüber aus, daß die Grohh. Regierung in Widerspruch mit den Erklärungen, die sie vor Abschaffung des Kilometerheftes abgegeben hat und die als Zusagen in dem Kommissionsbericht vom Jahre 1906 niedergelegt sind, die Zahl der beschleunigten Personenzüge ohne Zustimmung der Landstände vermindert hat."

Ich mache vor allem auf eines aufmerksam. Es ist auch von dem Herrn Berichterstatter heute wiederholt von „den beschleunigten Personenzügen“ gesprochen worden, ein anderesmal hat er die Wendung gebraucht „Diese Züge“; demgegenüber muß ich alsbald feststellen, daß es sich nicht etwa um eine Aufhebung aller beschleunigten Züge gehandelt hat, die 1907 eingeführt worden sind, sondern um eine beschränkte Zahl solcher Züge, wie aus der schriftlichen Erklärung der Regierung, die als letztes Bruchstück dem Berichte Nr. 15 a beigelegt ist, hervorgeht. Ich will Ihnen die Zahlen, die in jener Erklärung nicht enthalten sind, darlegen. Die beschleunigten Züge, bezüglich deren im Jahre 1906 bei den Verhandlungen über die Personentarifreform die Eisenbahnverwaltung die Einführung zugesagt hat, beliefen sich zusammen auf eine Strecke von täglich 1928 Kilometer. Von diesen 1928 Kilometern sind inzwischen 351 Kilometer beseitigt worden, es bleibt also eine Zahl von 1577 Kilometer, die auch jetzt noch täglich an beschleunigten Zügen gefahren werden. Dazu kommen aber noch 110 weitere Kilometer. Es sind nämlich außer den zugesagten Zügen noch eine Anzahl andere eingeführt, einzelne davon auch wieder ausgeschaltet worden, und die Differenz dieser eingeführten und dann teilweise wieder beseitigten Züge beläuft sich auf jetzt noch 110 Kilometer, so daß wir tatsächlich jetzt noch täglich 1687 Kilometer beschleunigte Züge fahren im Vergleich zu den 1928 Kilometer, die im Jahre 1906 zugesagt wurden. Es ist also ein Siebteil der Züge beseitigt worden, während sechs Siebteile noch laufen. Man kann daran ermessen, wie unberechtigt der Sturm der Entrüstung vor allem in der Presse gewesen ist, ein Entrüstungssturm, dem sich ja der Herr Berichterstatter selbst nicht angeschlossen hat. Allein es ist doch von Interesse, in solchen Fällen festzustellen, wie die öffentliche Meinung gemacht wird. Es wird glattweg erklärt: Die Regierung hat ihr Wort gebrochen, sie hat die beschleunigten Züge aufgehoben, und niemand unterzieht sich der Mühe, zu untersuchen, was eigentlich geschehen ist.

Das sind die Zahlen, die ich an die Spitze meiner Ausführungen stellen mußte. Was nun den Vorwurf anbelangt, daß die Regierung, speziell die Eisenbahnverwaltung, mit der Aufhebung, wie ich soeben ausgeführt habe, nicht der sondern eines kleinen Teils der beschleunigten Züge eine von ihr erteilte Zulage nicht eingehalten oder auf deutsch gesagt: ihr Wort gebrochen habe, so ist es zunächst von Interesse, sich einmal über die rechtliche Natur der Vorgänge, die bei den Verhandlungen über die Personentarifreform im Jahre 1906 gespielt haben, klar zu werden. Hier steht nun fest und wird auch von keiner Seite in diesem hohen Hause bestritten werden, daß die Festsetzung der Tarife eine Verwaltungsmaßregel ist, die lediglich im Ermessen der Regierung steht. Daß das auch die Ansicht derjenigen ist, die eine andere Regelung der Sache wünschen, ergibt sich daraus, daß seit einer Reihe von Landtagen, auch jetzt wieder in diesem Landtage von dem Herrn Abg. Nusser, der Antrag gestellt worden ist, eine gesetzliche Festlegung der

Tarife oder wenigstens eine gesetzliche Festlegung der Grundsätze erfolgen zu lassen, nach denen die Tarife zu bestimmen sollen. Diese Anträge sind bis jetzt immer verworfen worden; der Antrag wird auch in diesem Landtag voraussichtlich wieder verworfen werden, und in der Tat sind auch die Gründe, die gegen eine solche gesetzliche Festlegung der Tarife sprechen, so einschlagend, daß es wohl einer Ausführung meinerseits, der ich ja nicht Ressortminister bin, in dieser Beziehung nicht weiter bedarf. Ich möchte statt aller weiteren Ausführungen über diesen Punkt auf den vorerwähnten Kommissionsbericht vom Juli 1900 verweisen, in dem die ganze Sachlage und Rechtslage, auch die Zustände in anderen deutschen und außerdeutschen Staaten eingehend erörtert worden sind.

Es hat demnach, wenn die Regierung an sich das Recht hat, ihrerseits im Wege einer Verwaltungsmaßregel die Tarife festzusetzen, die Anhörung der Stände im Jahre 1906 nicht etwa die Bedeutung haben können, daß die Regierung sich damit etwa einer für sie rechtlich erforderlichen Zustimmung der Stände zu ihren Maßnahmen versichern wollte; vielmehr ist die Anhörung der Stände damals zu dem Zweck erfolgt, um in einer so außerordentlich wichtigen und eingreifenden Frage auch die Meinung der Stände zu hören, die selbstverständlich, wenn dieser Meinung auch nicht etwa die Bedeutung zukommt wie der Zustimmung zu einem Gesetz, doch für die Entschliessung der Regierung an sich eine sehr wichtige ist, eine doppelt wichtige, wenn die Regierung selbst sich entschließt, in einem derartigen Falle die Meinung der Stände zu hören. Allein die Einholung des Einverständnisses der beiden Kammern konnte damals und könnte auch in Zukunft nie eine reine Verwaltungsmaßregel mit dem Charakter eines Gesetzes umkleiden. Die Verhandlungen des Jahres 1906 sind in dieser Richtung außerordentlich interessant und lehrreich. Wenn man die Reden durchliest, so findet man eigentlich wenige Gedanken darüber geäußert, was der Charakter dieser Einholung der Zustimmung der Stände sei. Ich habe bei der Durchsicht der Protokolle von demals — ich will Sie nicht mit langen Verlesungen ermüden — in zwei Reden sehr interessante und die Sache beleuchtende Stellen gefunden. Es ist das vor allem eine Rede in der Sitzung vom 19. Juni 1906, die der Herr Abg. Fröhlich, ein Vertreter der gesetzlichen Festlegung der Tarife, gehalten hat und in der sich folgende Sätze finden: „Warum befinden wir uns in der bedauerlichen Lage, daß die badische Volksvertretung nicht das letzte Wort in diesen Fragen hat? Weil unsere Stände es versäumt haben, die Eisenbahnen sofort unter die gesetzgeberische Kontrolle der Volksvertretung zu stellen.“ „Wir haben ja auch in jedem Jahre, wo wir die Möglichkeit dazu hatten, den Antrag auf gesetzliche Festlegung des Tarifwesens gestellt. Sie wissen, welches Schicksal er jeweils erlitten hat, die Majorität dieses Hauses hat sich nicht von seiner Wichtigkeit überzeugen können. Wir sind aber nicht die ersten gewesen, die diesen Gedanken aufgegriffen haben.“ Das wird dann weiter ausgeführt unter Verufung auf den württembergischen Abgeordneten Moriz Mohl. Dann heißt es weiter: „Auch diesmal ist von uns ein solcher Antrag gestellt, und wenn Sie den Lande und Deutschland als Ganzem und der ganzen zivilisierten Welt einen Wink geben wollten, welche Bahnen beschriftet werden müssen, um eine richtige Eisenbahn- und Betriebspolitik einzuleiten, und

Sie uns bewahren wollten vor dieser Eisenbahn-Tarifsreform, wie sie jetzt geplant ist, vor dem Verlust unserer Selbstständigkeit, so müßten Sie diesem Antrag in letzter Stunde zustimmen, müßten ihn an Stelle der verdrängten Reform setzen."

Das ist der Standpunkt eines damaligen grundsätzlichen Gegners der Reform und Freundes der gesetzlichen Regelung der Tarife. Demgegenüber hat nun ein Abgeordneter, zugleich Eisenbahnmann, der Abg. Hergt, in der Sitzung vom 20. Juni 1906 folgendes ausgeführt, was die ganze damalige Lage charakterisiert. Er hat gesagt: „Was von dem Herrn Kollegen Fröhlich ausgesprochen worden ist, daß die Entscheidung über diese Frage vor allem daran frage, daß nicht eine gesetzliche Festsetzung der Tarife den Landständen möglich sei, das halte ich nicht für ausschlaggebend. Ich glaube, daß das Ergebnis unserer Verhandlungen heute genau das Gleiche sein würde, ob es sich jetzt um einen von der Großh. Regierung uns nur gewissermaßen zur Begutachtung vorgelegten Reformvorschlag oder ob es sich um eine Gesetzesvorlage handelte. Diejenigen Herren, welche aus inneren Gründen geneigt sind, diese Reformvorlage anzunehmen, würden ebenfalls auch einer Gesetzesvorlage in gleichem Sinne ihre Zustimmung geben. Die Großh. Regierung", heißt es weiter, „hat sich ja auf den Standpunkt gestellt, daß der Landtag über diese Frage mitzusprechen habe, sie hat zu erkennen gegeben, daß es ihr darauf ankomme, die Zustimmung des Landtags für diese wichtige, in alle Verhältnisse unseres öffentlichen Lebens tief eingreifende Reform vor ihrer endgültigen Entscheidung zu erhalten; es ist also nur eine andere Form der Mitwirkung des Landtags, aber in der Sache ist es das Gleiche, wie wenn uns eine Gesetzesvorlage gemacht worden wäre“.

Diese Darstellung ist interessant, weil sich daraus ergibt, daß offenbar eine vollkommene Klarheit über die Rechtslage damals nicht geherrscht hat. Der Gedanke, den der Herr Abg. Hergt damals an die Spitze gestellt hat, daß es sich um einen von der Regierung dem Landtag gewissermaßen zur Begutachtung vorgelegten Reformvorschlag handelt, scheint mir der richtige zu sein, denn in Wirklichkeit wußte ich nicht, auf Grund welcher verfassungsrechtlichen Bestimmungen etwa der Landtag Anspruch nehmen wollte, bei der Festsetzung von Tarifen in der gleichen Form mitzuwirken wie bei den Gesetzen. Und in der Tat, in dem andern Hohen Hause ist die Frage damals wesentlich anders behandelt worden. In der Ersten Kammer ist nicht ein Beschluß gefaßt worden wie derjenige, der im Kommissionsbericht des damaligen Abg. Wildens niedergelegt ist, sondern die Erste Kammer hat sich damals darauf beschränkt, in ihrem Kommissionsbericht zu erklären, daß sie trotz erheblicher Bedenken gegen den Reformvorschlag einen Widerspruch nicht erheben wolle. Es hat auch eine Abstimmung darüber in der Ersten Kammer nicht stattgefunden, sondern es ist nur dadurch, daß eine Reihe von Rednern, obgleich meist grundsätzlich Gegnern der damaligen Reform, erklärt haben, sie wollten unter diesen Umständen einen Widerspruch nicht erheben. So also ist die Sache damals gegangen, und ich glaube, auch daraus ergibt sich, daß die ganze damalige Aktion nicht

einen Gesetzesähnlichen Charakter gehabt hat. Stellen Sie sich nur die Folgen vor, wenn man annehmen wollte, daß der damalige Beschluß der Zweiten Kammer, mit dem die Regierung sich einverstanden erklärt hat, einen Gesetzesähnlichen Charakter gehabt hat. Man würde geradezu zu der Konsequenz kommen, daß damit der Fahrplan, mindestens in gewissen Teilen, gesetzlich festgelegt wäre. Denn die Eisenbahnverwaltung hat damals eine ganze Reihe von einzelnen beschleunigten Zügen bezeichnet, nach Nummern und Strecken angeführt, und die Einführung dieser Züge wurde als eine der Voraussetzungen für die Zustimmung der Zweiten Kammer bezeichnet. Es könnten also tatsächlich diese Züge, solange die Zweite Kammer nicht ihre Zustimmung gibt, überhaupt nicht mehr aufgehoben werden. Das wäre, abgesehen von der Sonderbarkeit, daß nur eines der beiden Häuser in dieser Weise mitzuwirken hätte, eine ganz eigentümliche Konsequenz, die dazu führen würde, daß die Regierung in einer Verwaltungsmaßnahme, die nach der Natur aller Verwaltungsmaßnahmen von den Umständen, von den veränderten Verhältnissen, abhängig ist, für alle Zukunft festgelegt wäre.

Nun ist auch der Versuch gemacht worden, in der Öffentlichkeit, in politischen Reden und in Artikeln, der damaligen Aktion der Zweiten Kammer und der Regierung den Charakter eines Vertrags, einer Art Abkommen beizulegen. Auch diese Rubrik ist mir als Juristen für diesen Fall vollkommen unverständlich. Es hat sich nicht darum handeln können, daß ein Vertrag abgeschlossen wird, die Regierung gibt das und das zu, und die Kammer ist unter diesen Umständen einverstanden, sondern es konnte sich nur darum handeln, daß die Kammer ihre, wie ich vorhin schon sagte, der Regierung überaus wichtige und überaus wertvolle Äußerung abgegeben hat, und daß die Regierung in Aussicht gestellt hat, entsprechend den Wünschen, die von dem Hohen Hause geäußert wurden, eine Anzahl von beschleunigten Personenzügen gehen zu lassen und noch andere Voraussetzungen zu erfüllen (Unruhe). Sie dürfen mich nicht mißverstehen und aus dem Gesagten nicht schließen, daß meine Ausführungen darauf hinausgehen, daß ich die Regierung an ihre Zusage nicht für gebunden halte. Nichts liegt mir ferner. Das wäre eine merkwürdige Politik, wenn die Regierung sich nicht an ihre Zusagen gebunden fühlte, wenn sie glaubte, sie nach freier Willkür ändern zu können. Aber es ist immer zu untersuchen, was eigentlich der Inhalt einer Zusage war, was bei der Zusage beabsichtigt war und allein beabsichtigt sein konnte. Und in dieser Hinsicht kann ich nur eines sagen: Die Zusage ist in dem Sinne, wie damals im Jahre 1906 u. a. von den Herren Abgg. Dr. Binz und Wildens ihre „loyale Durchführung“ als Voraussetzung der Zustimmung der Stände zur Tarifsreform verlangt worden ist, auch wirklich in loyaler Weise durchgeführt worden. Wir haben während vier Fahrplanperioden, vom Mai 1907 bis Mai 1909, die Züge gehen lassen und erst dann uns zur Änderung entschlossen, als die Verhältnisse solche geworden waren, daß die Regierung eine weitere Verantwortung für einen so ausgedehnten Fahrplan nicht mehr hat übernehmen können. Ich habe vorhin schon ausgeführt, daß es sich darum gehandelt hat, nicht etwa die beschleunigten Züge überhaupt aufzuheben, sondern einen kleinen Teil derselben, nämlich ein Siebteil

nicht mehr gehen zu lassen. Für uns war bei der Entscheidung darüber, ob eine solche Maßregel notwendig sei, die Finanzlage des Staates, besonders der Eisenbahnverwaltung maßgebend, und in dieser Richtung kann ich mich dem Optimismus, den uns heute der Herr Berichterstatter gezeigt hat, in keiner Weise anschließen. Ich glaube, wer mit einiger Aufmerksamkeit die Erklärung der Regierung und die Denkschrift der Eisenbahnschuldenverwaltung liest, wird zu dem Ergebnis kommen, daß zwar seit zwei Jahren die Einnahmen wieder etwas anziehen, daß aber geradezu Wunder an Einnahmen geschehen müßten, wenn dadurch das ganze Defizit, das vorhanden ist und das mit dem Anwachsen der Eisenbahnschuld noch anwächst, gedeckt werden soll.

Der Herr Berichterstatter hat darauf abgehoben, und es scheint nach einer Bemerkung des Berichts auch in der Kommission geschehen zu sein, man solle das Jahr 1908 nicht als ein normales ansehen. Ja, für uns bei der Entscheidung im Frühjahr 1909 war in der Tat dieses Jahr ein entscheidendes. Es war in den ersten Monaten des Jahres 1909, als die Betriebsergebnisse des letzten Jahres uns vorgelegt wurden. Allein, wer die damals in der „Karlsruher Zeitung“ erschienene amtliche Darstellung über den Reinertrag der Eisenbahnen im Jahre 1908 verfolgt hat, der um nahezu 19 Millionen gegen das Vorjahr zurückblieb, muß sich doch sagen, daß die Regierung keineswegs dem Jahre 1908 alle Schuld zugeschoben hat, sondern es ist mit voller Objektivität erörtert worden, welche Gründe bei der Verminderung der Einnahmen und der Steigerung der Ausgaben obgewaltet haben, und welchen dieser Gründe ein dauernder Charakter zukommt. Ich will, um nicht den Anschein zu erwecken, als ob ich zur Rechtfertigung der Eisenbahnverwaltung nur auf das eine Jahr 1908 abhebe, einige Zahlen, die Ihnen im Kommissionsbericht Nr. 15 vorliegen, anführen, und zwar nicht in der Weise, daß ich einzelne Jahre heraus greife, sondern immer zwei Jahre zusammen nehme. Der Herr Berichterstatter wird mir zugeben, daß es ein durchaus loyales Verfahren ist, wenn ich zur Rechtfertigung einer im Frühjahr 1909 getroffenen Maßregel auch noch das ganze Jahr 1909 zuziehe. Und wenn ich das letztere zuziehe, ergibt sich folgendes bedenkliche Bild: In den Jahren 1906 und 1907 haben die Einnahmen zusammen 196,7 Millionen betragen, in den Jahren 1908 und 1909 zusammen 199,5 Millionen. Das macht eine Steigerung von etwa 3 Millionen oder 1½ Prozent. Dieser Steigerung der Einnahmen gegenüber steht nun folgende Steigerung der Ausgaben: Die Ausgaben haben betragen in den Jahren 1906 und 1907 140,4 Millionen und in den Jahren 1908 und 1909 162,1 Millionen, das ist eine Steigerung von nahezu 22 Millionen oder etwa 16 Prozent. Also für 100 000 M., die wir mehr eingenommen haben, haben wir 1 Million Mark mehr ausgegeben. Daß das eine Finanzlage ist, die man als äußerst ernst betrachten muß, bedarf keiner weiteren Darlegung.

Wenn ich weiter frage, welche Erscheinungen mitgewirkt haben, das Ergebnis im Jahre 1908 so zu verschlechtern, so will ich von allen Ausgaben und Einnahmen absehen, die Schwankungen unterliegen und nur eine charakteristische Zahl herausgreifen, die auch der Herr Berichterstatter gestreift hat, das ist die Steigerung der persönlichen Ausgaben. Wir haben in den

Jahren 1906/07 noch 68,9 Millionen persönlicher Ausgaben gehabt, 1908/09 83,3 Millionen. Wenn Sie nun diese Rubrik noch weiter zurück verfolgen, es ergibt sich das Nötige aus dem Kommissionsbericht der Ersten Kammer aus dem Jahre 1906, so finden Sie folgende Zahlen: Im Jahre 1903, also vor 6 Jahren vom Jahre 1909 an gerechnet, haben die persönlichen Ausgaben noch betragen 29 Millionen, im Jahre 1904 29,7 Millionen, im Jahre 1905 30,7 Millionen, also immer eine noch erträgliche Steigerung; im Jahre 1906 33,3 Millionen, im Jahre 1907 35,6 Millionen. Und nun kommt der große Sprung im Jahre 1908 durch die Gehaltsreform von 35,6 auf 41,1 Millionen, also allein 5,4 Millionen. Diese Steigerung im Jahre 1908 war nicht durch Zufälligkeiten veranlaßt, die den Betriebskoeffizienten so oder so beeinflussen können, sondern sie war die Folge von Maßnahmen, deren Wirkung ja dem hohen Hause, in dem die Gehaltsreform verhandelt worden ist, klar vorliegt. Das sind Ursachen, die jetzt noch fortauern und in diesem Jahre auch wieder zu Steigerungen führen werden. Zu dieser abnormen Steigerung des persönlichen Aufwands — es handelt sich in den Jahren von 1903 bis 1909, also in 6 Jahren, um eine Steigerung von 29 auf 42,3 Millionen, das ist also eine Steigerung des Aufwands um nahezu 50 Prozent — kam dann noch die Steigerung der sachlichen Ausgaben, der Materialpreise und anderer Dinge, auf die näher einzugehen ich als Nicht-Eisenbahnverständiger mich enthalten muß. Wie stand es nun demgegenüber mit den Erfolgen der Personentarifreform von 1906? Es sind damals außerordentlich optimistische Ansichten geäußert worden, nicht bloß von Männern, die überhaupt geneigt sind, sehr rosig zu malen, sondern auch von sehr ruhigen Beobachtern; selbst der damalige Herr Berichterstatter hat ausgeführt, man erwarte zwar von dieser Tarifreform einen momentanen Rückgang der Einnahmen — darüber war sich jedermann klar —, allein dieser werde allmählich durch die außerordentliche Vermehrung des Verkehrs, die damals von einem andern Herrn Abgeordneten auf etwa 25 Proz. geschätzt wurde, ausgeglichen, und deshalb erwarte man eine erhebliche Steigerung der Einnahmen. Was ist nun davon eingetroffen? Wir dürfen wohl eine Tatsache schon jetzt als feststehend erachten, daß wir bei einem Fahrpreis von 2 Pf. auf den Kilometer nicht auf unsere Kosten kommen, daß wir unter den Selbstkosten fahren. Diese Tatsache wird bestritten mit dem Hinweis darauf, daß das nicht absolut zahlenmäßig nachzuweisen sei. Ja, in dieser Berechnung, die in außerordentlich eingehender Weise von der Generaldirektion aufgestellt und geprüft worden ist, sind sogar nur die eigentlichen Betriebskosten enthalten und nicht etwa das, was der Kaufmann als Generalaufkosten bezeichnen würde. Es ist da von Stations- und Gleisanlagen nicht die Rede sondern allein von den Betriebskosten. So erklärt sich wohl, daß in der Schweiz angenommen wird, daß dort die Betriebskosten pro Kilometer etwa 3 Franken, also erheblich mehr betragen. Wenn nun an sich schon, was die Überzeugung aller Sachverständiger ist, der Tarif ein außerordentlich billiger ist und wenn er die Selbstkosten nicht deckt, so mußte selbstverständlich (und das war ja bis zu einem gewissen Grade auch die Hoffnung aller Beteiligten) dieser Ausfall gedeckt werden durch eine erhebliche Steigerung der

Erhöhungen in den höheren Klassen, eine Steigerung, die zum Teil sich schon daraus ergeben mußte, daß der Preis für die höheren Klassen ziemlich erheblich gestiegen war. Ich verweise auf die II. Klasse und auf die I. Klasse, was ergibt sich aber da für ein Bild? Es ergibt sich, daß die Personentarifreform bei uns dazu geführt hat, daß eine Abwanderung nach unten, in die unteren Klassen eingetreten und daß sie immer größer geworden ist (Sehr richtig!), und nicht etwa eingetreten ist durch die Personentarifreform allein, vielmehr hat zweifellos auch die Einkommensteuer mitgewirkt. Aber die Tatsache besteht, und auch da gestatten Sie mir — ich möchte Ihre Geduld nicht zu lange in Anspruch nehmen —, nur einige wenige Zahlen festzustellen. Es haben die Einnahmen aus dem Personenverkehr an Prozenten der Gesamteinnahme betragen von der I. Klasse im Jahre 1907 4,16 — ich nenne immer gleich die Zahlen vom nächsten Jahr, von 1908 dagegen — und 1908 3,69, von der II. Klasse 1907 19,59 und 1908 17,81 Prozent, von der Klasse IIIa im Jahre 1907 46,34, im Jahre 1908 32,33 Proz., von der Klasse III b im Jahre 1907 28,20 und im Jahre 1908 44,42 Proz. Also namentlich in der III. Klasse haben wir eine vollständige Umkehrung der Verhältnisse, und wenn Sie nur die Zahl der Reisenden ins Auge fassen, so ergibt sich nach der Statistik der Eisenbahnen, daß im Jahre 1908 gefahren sind in der I. Klasse 0,30, in der II. 3,17, in der IIIa Klasse 16,69 und in der III b Klasse 77,8 Prozent aller Reisenden. Das sind Zahlen, die sehr ernst stimmen müssen bezüglich der Folgen der Personentarifreform, denn es ist daraus mit ziemlicher Sicherheit zu ersehen, daß eine erhebliche Steigerung der Einnahmen nicht zu erwarten ist, jedenfalls keine Steigerung, die irgendwie in der Lage wäre, die außerordentlichen Ausfälle und Unterbilanzen zu decken, die gegenüber dem Stand der Eisenbahnschuldenverwaltung unbedingt sich ergeben müssen.

Ich komme damit kurz auf die Eisenbahnschuldenverwaltung. Ich habe vorhin schon darauf hingewiesen, und es hat das schon Gegenstand einer längeren Erörterung in der allgemeinen Finanzdebatte bildet, daß die Deckschrift der Eisenbahnschuldenverwaltung nicht intensiv genug geprüft werden kann. Wenn Sie die Zahlen vergleichen, die ich für die Zukunft, allerdings nur approximativ, aufgestellt werden konnten, wenn Sie bedenken, daß unsere Eisenbahnschulden nach Schätzung der Staatsfinanzverwaltung in einem Jahrzehnt auf etwa 800 Millionen gestiegen sein werden — dabei ist vorausgesetzt, daß keine Dotationen stattfinden, bei Dotationen von jährlich 4 Millionen wären es 760 Millionen —, und wenn Sie bedenken, daß diese Zahlen nicht etwa das Produkt einer einseitigen Betrachtung seitens der Finanzverwaltung sind, sondern daß die Generaldirektion sie im einzelnen nachgeprüft hat und zu dem Ergebnis gekommen ist, daß sie um etwa 22 Millionen hinter den vorhin von mir erwähnten Zahlen zurückbleiben, so ergibt sich daraus der eminente Ernst der Lage, der uns mit aller Notwendigkeit daraufhin drängt, nicht nur äußerste Sparsamkeit walten zu lassen, sondern die Einnahmen der Eisenbahnverwaltung so weit als irgend möglich zu steigern. Nun stehen diesen Bestrebungen, eine möglichste Sparsamkeit walten zu lassen, ja große Hindernisse im Wege. Wir haben noch gewaltige Aufgaben zu lösen, es müssen eine Reihe von großen Bahnhöfen noch durchgeführt werden,

die ungeheure Summen verschlingen. Ich will übrigens diese Frage, die noch beim Eisenbahnbaubudget zu erörtern sein wird, jetzt hier nicht in Angriff nehmen, ich bemerke nur, daß diese Summen eine außerordentliche Rolle spielen. Vor allem müssen wir aber eines bedenken, daß nämlich, wenn man die Sache genau unter die Lupe nimmt, unsere Betriebsüberschüsse sich zwar sehr schön ausnehmen, daß sie aber eigentlich einer ganz genauen Prüfung insofern nicht standhalten können, als, der badischen Finanzpraxis entsprechend, manche Ausgaben auf die Eisenbahnschuld übernommen werden, die — man spricht immer von kaufmännischer Gebarung — jeder Kaufmann nicht auf Kredit sondern auf laufende Rechnung übernehmen müßte. Wenn Sie bedenken, ich will nur ein Beispiel anführen, daß wir Lokomotiven zum Teil auf Anleihen bauen, wobei wir mit einem Lebensalter der Lokomotive von etwa 15 Jahren zu rechnen haben, daß aber dann die Anleihen teilweise durch Aufnahme neuer getilgt werden müssen, so können wir dazu kommen, daß schließlich nach 120 Jahren eine Lokomotive endlich amortisiert ist, während inzwischen 7 weitere gebaut worden sind. Ich führe das nur nebenbei als eines der Beispiele an. Der Herr Bericht-erstatte hat bereits angeführt, daß die Eisenbahnschulden erheblich gewachsen seien, und es ist auch da von Interesse, sich klar zu werden, wie die Sache jetzt liegt, und wenn Sie auf die Zahlen auch nur der letzten 5 Jahre zurückgreifen, so ergibt sich Folgendes: Wir haben im Jahre 1905 noch einen Schuldenstand von rund 430 Millionen gehabt, im Jahre 1909 waren es 520 Millionen; die Schuld ist in den zwei Perioden, die ich vorhin erwähnt habe, in der Periode 1906/07 auf 455 Millionen gestiegen, in der Periode 1908/09 auf 520 Millionen Mark, also um rund 65 Millionen, und in der laufenden Budgetperiode wird sie durch das Baubudget annähernd wiederum um über 60 Millionen Mark steigen. Ich führe diese Zahlen nicht an, um damit im einzelnen weiter zu operieren, sondern nur um den einen Gedanken auszudrücken. Die äußerste Vorsicht ist geboten, und die Regierung hat, wenn sie Vorsicht im Jahre 1909 hat walten lassen, lediglich ihre Pflicht erfüllt.

Die Regierung durfte auch bei der Maßregel, die im Jahre 1909 getroffen worden ist, noch etwas weiteres nicht außer acht lassen, das war die Lage des allgemeinen Staatshaushalts. Es gibt außerhalb der Eisenbahn auch noch andere Kulturinteressen, und wenn auch einmal von einem Abgeordneten hier die Ehese aufgestellt worden ist, es sei ein Recht des Volkes, billig und schnell zu fahren, so möchte ich demgegenüber doch die Frage aufwerfen, ob es auch für das Volk sehr erfreulich wäre, eine Pflicht des Volkes statuiert zu sehen, nunmehr durch das Steuerzahlen das einzubringen, um was der andere zu billig fährt. Denn das ist doch eigentlich das Ergebnis unserer Eisenbahndotationspolitik. Es wird aus allgemeinen Staatsmitteln darauf gelegt, um die Sache im Gange zu halten. Es muß also der Steuerzahler dafür zahlen, daß, er vielleicht auch zum Teil, im wesentlichen aber andere den Vorteil vom billigen und angenehmen Reisebetrieb haben.

So lag die Sache, und wir haben uns im Staatsministerium in Erwägung aller dieser Umstände die Frage vorgelegt, ob und welche Maßregeln ergriffen werden müssen. Und da war ganz naturgemäß der erste Ge-

danke der, daß der Fahrplan das Gebiet sei, auf dem gespart werden könne. Ich will, um mich da nicht zu sehr in Einzelheiten zu verlieren, nur zwei Tatsachen anführen. In vier Jahren, von 1904—1908, haben sich, wie in der Denkschrift der Regierung ausgeführt ist, die Züge, die wir fahren lassen, um 20 Prozent vermehrt. Wenn Sie damit die Tatsache zusammenhalten, daß nach der Eisenbahnstatistik nur etwa 20 Proz. der Plätze in den Zügen belegt sind, etwa ein Fünftel durchschnittlich, so kommen wir zu dem Ergebnis, daß wir einen überreichen Fahrplan haben, der ja außerordentlich angenehm für alle Beteiligten ist, aber dessen Begrenzung eben darin gefunden werden muß, daß die Sache auf Kosten der Steuerzahler geht. Nun ist damals im Staatsministerium selbstverständlich auch eingehend erwogen worden, ob nicht Bedenken der Art vorliegen, daß man nicht entgegen der im Jahre 1906 gegebenen Zusage jetzt zu einer Aufhebung einzelner Züge schreiten könne. Ich habe Ihnen vorhin klar gelegt, als was die Regierung diese Zusage aufgefaßt hat. Sie hat sie aufgefaßt als eine Zusage, die, wie naturgemäß derartige Zusagen im öffentlichen Leben, *rebus sic stantibus* gegeben war. Gegenüber einem solchen, ich will nicht sagen, Niederbruch, aber gegenüber einem derart gefährlichen Rückgang der Eisenbahnrente mußte unbedingt die Erwägung maßgebend werden, daß nunmehr mit größter Sparsamkeit vorzugehen sei. Der Entschluß war, wie die Herren wohl denken können, kein leichter und ist nach eingehendster Erwägung gefaßt worden; es hat, wie die Herren wissen, auch eine Anhörung des Eisenbahnrats stattgefunden, der allerdings auch seinerseits in der Mehrzahl seiner Mitglieder gewünscht hatte, daß man noch die Stände vorher hören möge. Von Interesse bei den Verhandlungen des Eisenbahnrats ist, daß von keiner Seite etwa davon die Rede war, es bedürfe der Zustimmung der Stände, sondern es empfahl sich, die Stände noch anzuhören. Ich habe vorhin ausgeführt, was für Konsequenzen eine derartige Anhörung hätte haben könnten. Wenn die Kammer sich auf den Standpunkt gestellt hätte: Ohne unsere Zustimmung kann keiner der Züge geändert werden, dann wären wir in einer staatsrechtlichen Sackgasse, aus der ein Ausweg nicht gegeben ist. Wenn aber die Kammer — und das war auch die Erwartung, als das Staatsministerium den Entschluß faßte, mit der Aufhebung einzelner Züge vorzugehen —, wir wir alle erwarten mußten und wie ich heute noch als den Ausdruck der Mehrheit dieses Hauses erwarten möchte, diese Maßregel der Regierung billigte oder nach Sachlage billigen müßte, dann war lediglich ein Aufschub von einem Jahre bewirkt, ein Aufschub, der uns die nette Summe von 530 000 M. gekostet hätte; das ist die Summe, die aus der Einsparung der Züge vom 1. Mai 1909 bis heute erfolgt ist. Um diese Summe wären wir gekommen, und ich frage, ob jemand bei unserer Finanzlage wirklich den Mut haben möchte, zu sagen, nein, auf diese halbe Million kommt es nicht an, man hätte warten müssen, bis die Stände gehört waren? Wir haben diese Verantwortung nicht übernehmen wollen; wir waren der Überzeugung, daß nicht Zeit zum Verhandeln sei, sondern daß gehandelt werden müsse. Die Regierung ist der Meinung, daß sie an der Verantwortung für diese Stellungnahme im Frühjahr 1909 nicht schwer trägt. Sehr schwer aber müßte die Regierung an einer Verantwortung dafür tragen, wenn

sie den ja ganz naturgemäß auf einem Gebiet wie dem der Eisenbahn sich immer von allen Seiten zeigenden Wünschen gegenüber sich konnivent verhielte und unsere Eisenbahnfinanzen, die der ernstesten Betrachtung wert sind, noch belasten wollte mit neuen Ausgaben für Zwecke, die mindestens nicht als unverschieblich bezeichnet werden können. Ich glaube damit genug gesagt zu haben, um die Stellung der Regierung im Jahre 1909 zu rechtfertigen, und bitte das hohe Haus wenn überhaupt, was mir nicht bekannt ist, noch ein Antrag in dieser Sache eingebracht werden sollte — es ist ja seitens des Herrn Berichtstatters nicht geschehen —, diese Darlegungen zu würdigen und zu dem Ergebnis zu gelangen, daß die angefochtenen Maßregel eine notwendige und durchaus gerechtfertigte war.

Abg. Reuhaus (Zentr.): Wenn wir als badische Volksvertreter jetzt in die Lage der Verhandlungen über den Eisenbahnbetrieb eintreten, so werden wir alle unter dem betrübenden Eindruck stehen, daß leider die finanziellen Erträge unserer Eisenbahnbetriebsverwaltung in den letzten beiden Jahren nach keiner Richtung hin erfreulich waren. Bevor ich hierauf näher eingehe, halte ich es aber für eine Pflicht des Volksvertreters und meine, wir sollten es nicht unterlassen, sowohl der Verwaltung als auch sämtlichen Beamten bis herunter zum letzten Arbeiter öffentlich unseren Dank, unter Lob und unsere Anerkennung dafür auszusprechen, daß wir in bezug auf den Bau, Betrieb und Verkehr in Baden mit an erster Stelle stehen. Wir haben einen flotten Eisenbahnbetrieb, vielleicht eher einen zu flotten Eisenbahnbetrieb. Wir haben einen geordneten Betrieb, es kommen verhältnismäßig wenige Verhätungen vor, unser rollendes Material, die ganze Zugsausrüstung, ist erstklassig, sie dürfte weder von irgend einer anderen deutschen, noch viel weniger von einer außerdeutschen Verwaltung übertroffen werden, und mit besonderem Stolz dürfen wir wohl auch hervorheben, daß die Mehrzahl der Wagen badisches Fabrikat sind, daß wir in Baden eine Waggonindustrie haben, die sich mit ihren Leistungen sehen lassen kann. In den letzten Jahren haben wir für die Sicherheit des Betriebes jahraus jahrein Budget für Budgetperiode außerordentlich viel getan, wir haben die Streckenfernsprecher eingerichtet und vervollkommenet, elektrische Streckenblockierungen, Vorfignale usw. erstellt, wir haben jedes Jahr Summen für die Beseitigung der schienenenebenen Bahnübergänge bewilligt, wir haben immer bedeutende Mittel für verstärkten Oberbau und verstärkten Brückenbau einstellen müssen, damit sowohl die schweren neuen Lokomotiven dort gefahrlos überfahren können, als auch die in der Schnelligkeit immer rascher talenden Schnell-, Expres- und Eilzüge gefahrlos verkehren können. Wir wollen unserer Freude Ausdruck geben, daß in den beiden letzten Jahren unser badisches Land Gott sei Dank von einem größeren Eisenbahnunglück verschont geblieben ist. Wenn wir bedenken, welches Unglück vor wenigen Wochen in Breußen, in Mülheim a. Rh., befiert ist, so können wir uns zwar freuen, daß bei uns ein derartiges großes Unglück in den letzten Jahren nicht vorgekommen ist, aber, mögen wir auch die allerbesten und vollkommensten Einrichtungen haben, es spielen bei solchen Eisenbahnunglücksfällen sehr viele unglückliche Momente mit. Neben den besten und vollkommensten Einrichtungen, wie sie die modernste Technik uns

betet, ist es wohl eine Hauptaufgabe aller in dem Betrieb und Verkehr tätigen Personen, vom Arbeiter über Schaffner und Lokomotivführer bis hinauf zu den höchsten leitenden Stellen, daß mit großem Pflichtbewußtsein, mit Aufmerksamkeit und Geistesgegenwart gearbeitet werden muß.

Wie der Herr Staatsminister bereits vorhin sagte, haben wir da und dort einen sehr reichhaltigen Fahrplan. Man kann das, was unsere Hauptbahnlinie anbetrifft, ohne Einschränkung zugeben. Leider aber — ich will nur im allgemeinen sprechen und mich auf kleinere Nebenfragen nicht einlassen —, muß doch dazu erwähnt werden, daß unsere zweite Hauptlinie über den Schwarzwald nicht gut ausgestattet ist, und daß die Klagen, die von allen Teilen des Schwarzwaldes kommen und die sich zu einer Petition verdichtet haben, wirklich berechtigt sind. Der Schwarzwald sollte mehr berücksichtigt werden, er, der das Hauptgebiet für den internationalen Fremdenverkehr ist. Was dort an Eisenbahneinnahmen nicht hereinfließt, würde reichlich an den sonstigen Einnahmen hereinkommen, die eben der Schwarzwald durch den starken Fremdenverkehr zu haben würde. Ich habe mir Zusammenstellungen gemacht und muß sagen, daß zwar Rücksichten auf den großen internationalen Schnellzugsverkehr notwendig sind, daß aber ohne Zweifel die großen und vielen internationalen Schnellzüge für den Eisenbahnbetrieb kaum günstige Resultate bringen (Sehr richtig!). Es muß dabei allerdings in Betracht gezogen werden, daß was durch den Eisenbahnbetrieb an Einnahmen nicht eingehet, auf andere Weise wieder dem Lande zugute kommt, da gerade Baden hervorragende Orte für den Fremdenverkehr hat, so daß wir das internationale Fremdenpublikum nicht an Baden vorübergehen lassen dürfen. Ich glaube aber, daß durch den überreichlichen Schnellzugsverkehr auf den Hauptbahnen der innere Verkehr in Baden selbst etwas Not leidet. Schnellzüge, die z. B. nur zwei oder dreimal im badischen Lande überhaupt halten und alle anderen Stationen durchfahren, haben natürlich für den innerbadischen Verkehr nur einen außerordentlich geringen praktischen Wert. Unser stärkster Verkehr ist natürlicherweise auf der Strecke zwischen Karlsruhe und Appenweier; von Norden nach Süden oder vom Unterlande nach dem Oberlande gerechnet, nimmt diese Bahnlinie den Verkehr von Amsterdam—Cöln, von Bremen—Hamburg, von Berlin und ab Karlsruhe von Wien—München auf und schiebt ihn hinauf über den Schwarzwald, über Freiburg bis nach der Schweiz, nach Straßburg und Paris. Das ist natürlich die Ursache, warum auf dieser Strecke eine so ungeheuer reiche Ausstattung mit Schnellzügen Platz gegriffen hat. Wir haben dort 22 Eil- und Schnellzüge und 2 Kuruszüge, das sind zusammen 24 Schnellzüge, dagegen nur 14 Personenzüge. Es macht wohl auf jeden einen wenig vorteilhaften Eindruck, daß zeitweise eine ganze Reihe Schnellzüge in einem ungemein kurzen Abstände nach einander fahren. In Karlsruhe fahren z. B. Schnell- oder Eilzüge ab: Morgens 8,37, 8,50, 9,03, 9,43 (also in einer Stunde fahren vier Schnellzüge in das badische Oberland), dann mittags 12,11, 12,19, 12,36, 1,18, wiederum vier Schnellzüge innerhalb einer Stunde; später 2,28, 2,36, 2,57, 3,22 fahren ebenfalls vier Schnellzüge in weniger als einer Stunde. Dagegen wird sich das badische Oberland wohl mit Recht darüber zu beklagen haben, daß jemand, der nicht spätestens 8,03 von Karlsruhe nach Freiburg ab-

fährt und erst den folgenden Zug benutzen kann, vor 1,30 nachts nicht in Freiburg ankommt.

Unsere badischen und unsere deutschen Schnellzugs- und D-Zugswagen sind auch außerhalb Deutschlands außerordentlich beliebt. Wer im Auslande fährt, kann immer beobachten, daß in der Schweiz und in Italien unsere deutschen D-Zugswagen, die über die Grenze gehen, nicht nur von deutschen sondern auch von einheimischen Reisenden mit Vorliebe aufgesucht werden. Ich habe beobachten können, daß unsere deutschen D-Zugswagen in der Schweiz oftmals bis zum letzten Plaz gefüllt sind, während die schweizerischen einfacher konstruierten Wagen, die die Schweizer auch in den Schnellzügen mitfahren lassen, oft große Lücken aufweisen. Vielleicht haben unsere D-Zugswagen einen Fehler. Ich habe gefunden, daß sowohl in Frankreich als auch in England bei den großen D-Zugswagen nicht bloß die beiden Türen am Anfang und Ende des Wagens vorhanden sind, sondern daß außerdem auf durchschnittlich zwei Abteile auch in der Längswand Türen angebracht werden. Hiergegen wird wohl eingewendet, daß bei Zusammenstößen und dergleichen die Widerstandskraft der großen Schnellzugswagen geschwächt wäre, wenn auch noch in der Längswand Türen angebracht würden. Ich glaube aber doch, daß bei einer solchen Einrichtung im Falle eines Unglücks der Zug sich viel rascher leeren kann. Außerdem wäre das Ein- und Aussteigen schneller möglich, denn wir alle wissen, daß unsere D-Zugswagen den großen Nachteil haben, daß es bei starker Frequenz oder, wenn auf einer Station viele Personen ein- und aussteigen wollen, sehr lange dauert, bis sich der Wagen entleert und wieder gefüllt hat.

Wenn man daran denkt, wie man vor 15, 20 und 25 Jahren gefahren ist, kann man sich freuen, welche großen Fortschritte gemacht worden sind. So besonders durch die Einführung der Centralheizung. Früher geschah die Heizung durch einfache Öfen, noch früher durch Plattenheizung, wie sie von den alten Postwagen übernommen wurde. Einen ganz bedeutenden Fortschritt haben wir auch in der Beleuchtung gemacht. Es scheint ja, daß man von der elektrischen Beleuchtung endgültig Abstand genommen hat, seitdem die Hängegasglühlampen zur Einführung gekommen sind. Es macht auch in der letzten Zeit den Eindruck, daß sich diese Beleuchtung gut bewährt, denn man findet nicht mehr so oft wie im Anfange, daß diese Hängegasglühlampen zerbrochen sind. Ferner haben wir seit ungefähr 15 Jahren in Deutschland Speisewagen. Wir können uns freuen, daß immer mehr Schnellzüge mit Speisewagen versehen worden sind. Und ebenso haben wir seit der gleichen Zeit oder schon etwas länger die Einrichtung der Schlafwagen, und es werden im ganzen Deutschen Reiche immer mehr Nachtzüge mit Schlafwagen eingerichtet. Auch ich freue mich wie der Herr Berichterstatter, daß die badische Regierung sich entschlossen hat, von gestern ab ein Abteil der Speisewagen wieder für Raucher freizugeben. Es ist bisher ein eigenartiger Zustand gewesen, daß in den Zügen von Westen nach Osten und umgekehrt das Rauchen in den Speisewagen erlaubt war, während bei den Zügen, die von Preußen kamen, es auch bei uns so sein mußte, wie es in Preußen war, daß nämlich nicht geraucht werden durfte.

Auch mit den Lokomotiven stehen wir an der

Spitze. Ich glaube, wir haben die größten und kräftigsten Maschinen. Wenn ich diese großen Masteimaschinen 2 D sowohl wie die neuen in Karlsruhe erbauten 4 F-Maschinen sehe, erinnere ich mich unwillkürlich an die großen Transatlantic-Maschinen, wie man sie, wenn man auch selbst nicht in Amerika war, immerhin aber auf den Abbildungen der großen amerikanischen Prärie- und Durchgangszüge abgebildet sieht.

Es ist auch in Deutschland mehr als in anderen Ländern eingeführt, daß fast alle Schnellzüge die III. Klasse führen. In Sachsen und Württemberg haben alle Züge die III. Klasse, in Bayern hat, glaube ich, ein Schnellzugpaar keine III. Klasse, bei uns in Baden fahren ebenfalls einige Schnellzüge ohne die III. Klasse; es sind das solche, die, soweit ich orientiert bin, wegen der großen Anzahl der mitzunehmenden Wagen sehr stark belastet sind, so daß es bei der erforderlichen Anzahl von Wagen I. und II. Klasse nicht möglich ist, die III. Wagenklasse mitzuführen.

Im deutschen Eisenbahnfahrplan müßte eigentlich eine gründliche Reform vorgenommen werden, da mit Recht da und dort beklagt wird, daß die Schnellzüge viel zu wenig Rücksicht auf weiterfahrende oder kommende Personenzüge nehmen.

Eine andere Frage will ich auch noch ganz kurz ansprechen. Es hat mir immer sehr gut gefallen, daß in Italien der 24-Stundenfahrplan besteht, nicht wie bei uns der 12-Stundenfahrplan, bei welchem die Tageszeiten (von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends) ohne den bekannten Strich unter der Minutenzahl sind, während die Nachtzeiten diesen Strich unter der Minutenziffer haben. Bekanntlich zählen die Italiener von 1 bis 24 durch. Die italienische Bevölkerung hat sich daran sehr gewöhnt. Selbstverständlich stelle ich nicht etwa den Antrag, die badische Regierung solle von sich aus einen Fahrplan einführen, bei welchem die Stundenzahlen von 1 bis 24 gehen. Eine derartige Sache ließe sich natürlich nur machen, wenn sie von allen deutschen Eisenbahnverwaltungen eingeführt würde. Der 24-Stundenfahrplan hat den großen und unerkennbaren Vorteil, daß man sich niemals verlesen kann, und ich bezweifle gar nicht, daß, sobald das deutsche Publikum die Vorteile dieses Fahrplans erkennen würde, es sich daran auch gewöhnen würde.

Daß bei uns im Deutschen Reiche und in Baden im allgemeinen so gut gefahren wird, das haben wir wohl größtenteils dem Staatsbahnbetrieb zu verdanken. Die 5 großen französischen Privateisenbahngesellschaften leisten namentlich für den Mittelstand und für die Masse der Bevölkerung nicht, was bei uns in Deutschland und in Baden für diesen Teil der Bevölkerung geleistet wird. Bei den französischen Bahnen nehmen vielfach die wirklich rasch fahrenden Schnellzüge keine Rücksicht auf den Mittelstand, das Publikum erster Klasse findet eine weitgehende Bevorzugung, in Schnellzügen höchstens noch das zweite Klasse. Dasjenige Publikum aber, welches nur dritter Klasse fahren kann, ist in Frankreich vielfach schlechter daran als bei uns in Deutschland und muß sehr langsam fahren. Die großen Privatgesellschaften stellen rein finanzielle Rücksichten in den Vordergrund, während bei uns auch noch volkswirtschaftliche und soziale Rücksichten maßgebend sind. Daraus ist der erwähnte Unterschied zu erklären.

Ich möchte hier den Wunsch äußern, daß die badische Eisenbahnverwaltung recht rasch voranmacht und weiter daran arbeitet, daß endlich alle unsere Abteiltüren in den Personenzügen mit Selbstschließern und Selbstöffnern versehen werden. Es ist manchmal sehr unangenehm, wenn man erst die Fenster öffnen muß, um die Türen öffnen zu können; mit den Armen kann man nicht an die Kiegel heranreichen; es ist weit und breit kein Schaffner da, da wir die Anzahl der Schaffner reduziert haben, man muß sich womöglich des Schirmes oder Stockes bedienen; besonders wenn es sich um Damen handelt, ist es immer sehr unangenehm, wenn sie so lange rufen und um Hilfe schreien müssen, bis endlich jemand kommt, der von außen die Türen öffnet.

Ich möchte hier anfragen, warum wir in Baden so verhältnismäßig wenig Holzschwellen haben; wir haben in unserem Lande doch einen großen Holzreichtum. Andere Eisenbahnverwaltungen verwenden verhältnismäßig mehr Holzschwellen. Ich bin bisher immer der Meinung gewesen, daß die Züge auf Holzschwellen elastischer und leichter fahren.

Wir in Baden haben bis jetzt 45 Proz. unserer Bahnen mit zweigleisigem Betrieb. Ibertroffen werden wir in dieser Beziehung nur noch von Elßaß-Lothringen mit 48 Proz.; Preußen hat 39 Proz., Bayern 35 Proz., Sachsen 31 Proz. und Württemberg 25 Proz. seiner Bahnen zweigleisig ausgeführt. Daß eine zweigleisige Eisenbahn sicherer fährt, daß sich der Verkehr auf ihr viel leichter bewältigen, daß er sich auch leichter beschleunigen läßt, ist ganz natürlich. Andererseits erfordert, wenn eine Eisenbahn zweigleisig ist, das natürlicherweise größere Mittel für Betrieb und Bau, die die Steuerzahler aufzubringen haben.

Man muß sich heute wundern, daß es vor 50 Jahren auch bei uns in Baden recht viel Leute gegeben hat, die sich gegen die Einführung von Eisenbahnen gewehrt haben. Es gab damals Orte, die darum petitioniert haben, man möge nur ja nicht bei ihnen eine Station anlegen, man möge nur ja die Eisenbahn nicht zu nahe bei ihnen vorbeifahren lassen. Wie haben sich hier die Auffassungen geändert! Jetzt werden wir jahraus jahrein mit Petitionen um Haltestellen und dergl. überschüttet. Bei der außerordentlich hohen kulturellen und volkswirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahn infolge deren manchmal Sein oder Nichtsein, Blühen und Gedeihen von Gemeinden ganz oder fast ausschließlich, ja die Entwicklung ganzer Gegenden von dem Vorhandensein eines Anschlusses an das Bahnetz abhängt, ist das ganz natürlich. Da ist es auch notwendig, daß allen Landesteilen, denen heute noch eine Eisenbahn fehlt, recht bald der Wunsch erfüllt wird, an den großen Schienenstrang angeschlossen zu werden.

Ich glaube, es ist eine Binsenwahrheit, wenn man sagt, daß Tarifiermächtigungen den Verkehr steigern, und daß, je billiger man fährt, umso mehr Beaufassung genommen wird, zu fahren. Bei solchen Tarifierbilligungen aber sollte unter gar keinen Umständen das finanzielle Ergebnis außerachtgelassen werden. Wenn die Ausgaben stärker steigen als die Einnahmen, dann ist der betretene Weg auf die Dauer ungangbar. Den Satz kann man ruhig unterschreiben: „Großer Umfaß kleiner Nutzen“; aber man soll dabei nicht zu weit gehen; man soll nicht soweit gehen, wie es

in den 90er Jahren einmal von dem Verein „Zonentarif“ gefordert wurde, der verlangt hat, wie man für 10 Pf. durch ganz Deutschland einen Brief schicken könne, solle man für eine Mark durch ganz Deutschland fahren können. Diese Forderung hat man in den letzten 10 Jahren auch vom „Zonentarif“ nicht mehr gehört. Ich glaube, es ist auch bei den entragtesten Eisenbahntarifvernehmern ziemlich viel Wasser in den Reformwein hineingegossen worden.

Von allgemeinen müßte sich eine Eisenbahn ohne Staatszuschuß ernähren können, und ich glaube, wenn ich meine politischen Freunde sämtlich mit mir überein, Ausnahmen will ich gelten lassen, ich will gelassen lassen, daß man zum Eisenbahnbetrieb aus allgemeinen Staatsmitteln soweit Zuschüsse gibt, als unumgänglich ist, um die Fehlbeträge der Nebenbahnen zu decken, da diejenigen Nebenbahnen, die zur Erschließung des Landes notwendig sind, sich vor Ablauf von 20 bis 25 Jahren nicht rentieren werden. Schließlich wird aber bei jeder Nebenbahn mehr oder weniger einmal die Zeit kommen, in der auch sie sich rentiert. Ein ständiges großes Defizit bei unseren badischen Eisenbahnen aber — das ist meine festeste Überzeugung —, das wäre der Nagel zum Sarg für die Selbständigkeit unserer Eisenbahnen. Ich glaube auch nicht, und damit stimmt ich ganz mit dem überein, was der Herr Staatsminister ausgeführt hat, daß unsere badische Bevölkerung auf die Dauer dafür zu haben sein wird, daß sie immer stärker in den Steuerfädel hineingreifen muß und daß wir genötigt sind, immer größere Beträge aus den allgemeinen Steuermitteln zum Eisenbahnbetrieb oder zur Eisenbahnschuldentilgungskasse — es kommt schließlich alles auf eins hinaus — zuzuschlagen. Wir haben ja eine Neuanforderung, daß jährlich 4 Millionen Mark aus allgemeinen Steuermitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse zugeführt werden sollen; meines Erachtens ist dieser Weg durchaus ungangbar.

Ich habe vorhin schon gesagt, daß die französischen Nebenbahnen lediglich finanzielle Rücksichten in den Vordergrund schieben, aber das sollte auch zu denken geben, daß der Betriebskoeffizient bei ihnen durchweg um 20 bis 30 Prozent niedriger war als bei den deutschen Bahnen, gegenüber den badischen sogar um 30 Prozent. Es gibt, wenn wir unsere badischen Bahnen in Ordnung halten wollen, nur zwei Wege: Auf der einen Seite möglichst Beschränkung der Ausgaben, auf der anderen Seite ist die Frage ernstlich zu erörtern, wie wir zu einer Erhöhung unserer Einnahmen kommen.

Die Umbauten unserer großen Bahnhöfe kosten uns fürchtbares Geld. Während, in runder Summe gesagt, unsere Eisenbahnschuld heute 500 Millionen bzw. 550 Millionen beträgt, wird durch die Umbauten der großen Bahnhöfe unsere Eisenbahnschuld allmählich auf eine Höhe von über 800 Millionen kommen. Unsere Eisenbahnschuld wird sich also, wenn nicht die Zinsen entsprechend steigt wie in den letzten Jahren, ungefähr um 50 Prozent erhöhen. In 25 Jahren werden wir also für die Umbauten der großen Bahnhöfe die Hälfte von dem ausgeben müssen, was uns überhaupt unsere sämtlichen badischen Eisenbahnen bei der Erstellung gekostet haben.

Wenn man vom Sparen bei der Eisenbahn spricht, so muß man sagen, daß die Eisenbahnverwaltung bei den

sachlichen Ausgaben auch den allgemeinen Verhältnissen unterworfen ist. Wenn man z. B. nachsieht, was uns in den letzten Jahren der Bedarf an Kohlen und Schmiermaterial mehr gekostet hat, sowohl infolge des gesteigerten Betriebes als auch infolge der gesteigerten Einstandspreise, so sehen wir da jahraus jahrein ein Wachstum um ungefähr eine Million Mark. Dem kann die Eisenbahn nicht ausweichen. Anders verhält es sich mit der Frage, ob nicht in den letzten 10 Jahren die persönlichen Ausgaben viel zu stark gestiegen sind. Im Jahr 1900 haben die persönlichen Ausgaben 22,9 Millionen betragen, im Budget für 1910 werden 43,5 Millionen Mark anverlangt: das ist eine Steigerung von nahezu 100 Prozent. Die sachlichen Ausgaben waren im Jahr 1909 31,7 Millionen und betragen 1910 37,2 Millionen Mark, sie sind also ganz bedeutend weniger gestiegen als die persönlichen Ausgaben. Dagegen sind bei den sachlichen Ausgaben die Ausgaben für Betriebsmaterialien und dergleichen wiederum von 7,9 Millionen im Jahre 1900 auf 14 Millionen im Jahre 1910 gestiegen. Das sind solche Ausgaben, bei denen nicht gespart werden kann, weil es sich hier einfach um laufende Bedürfnisse handelt, die jeweils befriedigt werden müssen.

Unsere Einnahmen dagegen betragen im Jahre 1900: 60,6 Millionen, im Jahre 1909: 90 Millionen. Nehmen wir nun an, daß in diesem Jahre (die Aussichten sind ja nicht ungünstig) die Einnahmen vielleicht auf 93 Millionen steigen werden, dann beträgt die Einnahmesteigerung (ich meine nur die aus dem Personen- und Güterverkehr) in diesen 10 Jahren ungefähr 50 Prozent, während, wie ich vorhin gesagt habe, die persönlichen Ausgaben und ein Teil der sachlichen Ausgaben in diesen 10 Jahren um annähernd 100 Prozent gestiegen sind. Daher haben wir ein ständiges Steigen unseres Betriebskoeffizienten. Er betrug 1900: 77,53 Prozent, 1901: 80,77 Prozent, 1902: 81,20 Prozent; das galt damals allgemein als ein erschreckend hoher Betriebskoeffizient, dann wurde an allen Ecken und Ranten gespart und es kamen bessere wirtschaftliche Verhältnisse; 1903 fiel der Betriebskoeffizient auf 71,7 Prozent, 1904 noch tiefer: auf 68,47 Prozent; 1905 betrug er 70,83 Prozent; 1906 hielt er sich auf dieser Höhe, stieg aber 1907 auf 72,65 Prozent und 1908 beinahe auf 86 Prozent; 1909 beträgt er beinahe 78 Prozent. Man kann ja vielleicht über den Betriebskoeffizienten verschiedener Meinung sein. Wenn er in dem einen Jahre 86 Prozent und in dem andern Jahre, wie im letzten Jahre, 78 Prozent beträgt, so wäre es meines Erachtens eine falsche Schlussfolgerung, wenn man annehmen wollte, daß nun die Differenz von 86 auf 78 Prozent, abgesehen von den gesteigerten Einnahmen, durch wirklich erzielte Ersparnisse erreicht worden wäre. Das zeigt der Voranschlag des Budgets für 1910. Da werden weniger angefordert gegen das vorige Budget für Schienen 392 000 M., für Schwellen 472 000 M. Für Lokomotiven wird nichts angefordert, das bedeutet bei Lokomotiven ein Weniger gegen das Vorjahr von 1 523 000 M. Für Personenwagen werden 415 000 M. weniger angefordert. Das sind also im ganzen 2,8 Millionen Wenigeranforderungen, die aber nicht wirkliche Ersparnisse sind, und wenn diese Gegenstände in einem Jahre nicht oder nur in geringem Umfange angeschafft werden, so wird die Zeit kommen, wo wir gezwungen sein werden, hier in den Ausgaben wieder stärker voranzugehen. Es sind das meines Erachtens nur vorübergehende Ersparnisse, Ersparnisse, die man mit

Gewalt machen will, nachdem man einen so außerordentlich hohen Betriebskoeffizienten bekommen hat.

Ich habe gesagt, man kann über den Betriebskoeffizienten zweierlei Meinung sein, auch aus folgendem Grunde: Wie man in einem Geschäft eine Bilanz einmal oder zweimal etwas frisieren kann, so kann man auch mit Rücksicht auf den Betriebskoeffizienten etwas zurückstellen, was die normalen Bedürfnisse eigentlich erfordert hätten. Auf diese Weise kann man den Betriebskoeffizienten in einem der zwei Jahren einmal zurückdrängen. Aber wenn man sich vor Augen hält, wie unser Betriebskoeffizient in den letzten Jahrzehnten im Durchschnitt ständig gestiegen ist, dann muß einem das doch durchaus schreckhaft vorkommen. Der Betriebskoeffizient betrug in den Jahren 1880 bis 1889 im Durchschnitt 58,8 Proz., in den Jahren 1890 bis 1899 war er schon auf 65,1 Proz. gestiegen. In den Jahren 1900 bis 1909 ist er auf 75,6 Proz. gestiegen. Die Ausgaben im letzten Jahrzehnt betragen also durchschnittlich über drei Viertel der Einnahmen, und wenn es so weiter geht wie bisher, so glaube ich, wird der Betriebskoeffizient auch in dem jetzigen neu angetretenen Dezennium wieder stärker steigen, als er in den Jahren 1900 bis 1909 im Durchschnitt betrug.

Das ungünstigste Jahr für unsere badischen Eisenbahnen ist das Jahr 1908. Ich stimme aber nicht in den Jubel ein, weil nun das Jahr 1909 etwas besser abgeschlossen hat. Ich bin nicht der Meinung, als ob nun für unsere badischen Eisenbahnen die Gefahren vorbei wären. Wenn wir in dem Jahre 1908 ein Defizit von 13,5 bzw. 14 Millionen hatten und wenn dieses Defizit im Jahre 1909 auf ungefähr 6,5 Millionen zurückging, so haben wir doch in diesen beiden Jahren zusammen notorisch ein Defizit von 20 Millionen gehabt, und es kommt auf das einzelne Jahr ein durchschnittliches Defizit von 10 Millionen. Bei einem solchen Defizit von 10 Millionen können wir gerade noch die Zinsen bezahlen, wir sind aber nicht mehr in der Lage, mit Hilfe unserer Eisenbahneinnahmen auch nur noch einen Pfennig zur Schuldentilgung beizutragen. Wenn das Jahr 1910 besser abschließen wird, wenn wir einige Millionen mehr Einnahmen bekommen werden, so müssen wir nicht vergessen, daß 1910 auch gewisse unabwendbare Ausgaben wieder steigen. Die Schuldzinsen und die Quoten für die Amortisation werden 1910 32 Millionen betragen, das sind schon 3 Millionen Mark mehr wie 1909. Die persönlichen Ausgaben betragen 1910 $1\frac{1}{4}$ Million mehr, für Betriebsmaterialien werden 0,75 Millionen mehr angefordert; das sind solche Anforderungen, die in den Verhältnissen (in dem stärkeren Bedarf und den höheren Materialpreisen) begründet sind. Die gesamten Ausgaben werden 1910 um 5 Millionen höher sein. Nach dem Voranschlag für 1910/11 sollen zwar die Ausgaben mit 81 Millionen insgesamt nicht höher werden als die im Jahre 1908/09. Wie ich aber vorhin schon vorgelesen habe, fehlen eben im Betriebsbudget 1910 die Anforderungen für Lokomotiven, Personenwagen, Schienen und Schwellen mit 3 Millionen und die Anforderung für Kosten erheblicher Veränderungen mit einer weiteren Million. Das sind zusammen 4 Millionen. Das sind aufgeschobene, aber meines Erachtens keine aufgehobenen Bedürfnisse.

Unsere Eisenbahnschulden stiegen in der Periode 1870 bis 1879 von 202 Millionen auf 324 Mil-

lionen. 1880 bis 1889 (das waren gute Jahre) hielt sich die Eisenbahnschuld auf 329 bis 330 Millionen. Ebenso ging es uns von 1890 bis 1899. Da betrug die Eisenbahnschuld 330 Millionen und stieg auf 333 Millionen. Nun aber kommt es anders: In den Jahren 1900 bis 1909 stieg unsere Eisenbahnschuld von 336 auf 520 Millionen, und nach der Annahme der Denkschrift, die uns wegen der Eisenbahnschuld zugegangen ist, werden wir, wenn nicht ganz andere Verhältnisse eintreten, von 1910 bis 1920 von rund 545 Millionen auf rund 800 Millionen Eisenbahnschuld steigen. Entweder müssen da ganz bedeutende Staatszuschüsse geleistet werden, oder aber wir müssen in den Einnahmen und Ausgaben ganz andere Wege beschreiten, als wir bisher beschritten haben. Ich habe einmal (ich glaube, es sind 6 oder 8 Jahre her) hier an dieser Stelle ausgeführt, in unserm badischen Eisenbahnwesen sei nur dann das richtige Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben vorhanden, wenn der Betriebskoeffizient im Durchschnitt nicht über 70 Prozent beträgt. Die badischen Eisenbahnen müßten 30 Prozent ihrer Einnahmen zur Zahlung unserer Eisenbahnschulden abliefern können. Es ist ja richtig, daß unsere Eisenbahnbauten uns ungefähr 50 Prozent mehr gekostet haben als die Eisenbahnbauten im Flachlande Preußens. Aber dadurch, daß unsere Eisenbahnschuld, wenn keine Tilgung vorgenommen worden wäre, heute ungefähr 750 Millionen betragen würde, aber tatsächlich nur 550 Millionen beträgt, so daß wir also 200 Millionen abgetragen haben, stehen heute (ich will einen kaufmännischen Ausdruck gebrauchen) die badischen Eisenbahnen nicht teurer im Buch, als die preussischen Eisenbahnen kosteten.

Wir haben seit dem Jahre 1880 durch allgemeine Steuermittel 62 Millionen Mark Zuschuß zur Eisenbahnschuldentilgungskasse geleistet. Einsparen will ich hier, daß wir seit dem Jahre 1894 auch 10 Millionen Mark Zuschuß für Privat-, Neben- und Lokalbahnen gegeben haben. Unsere gesamten Eisenbahneinnahmen betragen bei rund 1700 Kilometer Eisenbahnlänge 100 Millionen Mark, ich nenne nur ganz runde Zahlen. Die preussischen und hessischen Eisenbahnen haben zusammen eine Länge von 34 000 Kilometer und haben in diesem Jahre zum ersten Male über zwei Millionen den eingenommen. Es sind sowohl die Betriebskosten als auch die Einnahmen beide fast ganz genau um ein Drittel größer als unsere badischen Eisenbahneinnahmen und unsere badische Eisenbahnbetriebsstrecke. Andererseits werden wir wohl niemals hoffen können, daß wir mit unserm Betriebskoeffizienten dahin kommen, wie Preußen war und ist, denn das entspricht nicht unserm Lande und seinen Bedürfnissen. Wir haben einen viel tieferen Betrieb, eine bedeutend reichere Anzahl von Haltepunkten, natürlich auch nur eine einzige durchgehende Hauptlinie, die durch die Ebene läuft, dagegen viele Gebirgsbahnen (Odenwald und Schwarzwald), denn die drückende linksrheinische Konkurrenz, die uns ebenfalls außerordentlich viele Ausgaben aufzwingt. Preußen hatte im letzten Jahre einen Reinüberschuß von rund 170 Millionen Mark. Wie schön wäre es, wenn auch unser Reinüberschuß den 20. Teil so groß wäre wie der preussische, wenn unser Eisenbahnminister eines Tages zum Finanzminister käme und brächte ihm den 20. Teil des preussischen Überschusses, das wären etwa 8 Millionen Mark! Aber wir wollen nicht so weit gehen mit unsern kühnen Hoffnungen, sondern zufrieden sein, wenn unsere Eisenbahnschulden nicht mehr zunehmen und wir nicht

mehr genötigt sind, gar so tief in den Geldbeutel der Steuerzahler hineinzulangen, um überhaupt unsere Eisenbahnfinanzen in Ordnung zu halten.

Ausgabenvermindernd wird — der Herr Berichterstatter hat schon des näheren darauf abgehoben — der seit vorigem Jahre ins Leben getretene Deutsche Staatsbahnenverband sein. Es ist sehr erfreulich, daß hier etwa dreiviertel Millionen erspart werden. Die Ersparnisse resultieren aber nicht nur daraus, daß wir viel weniger Leerläufe haben, sondern, wie wir in der Budgetkommission gehört haben, auch daraus, daß wir die Aufgabe der etwas rascheren Beförderung und der verminderten Leerläufe einzelne mittlere Rangierbahnhöfe nicht so rasch umzubauen brauchen.

Handel und Industrie begrüßen alles aufs lebhafteste, was geschieht, um unsere deutschen Eisenbahnen in immer nähere Beziehungen zueinander zu bringen. Handel und Industrie sind wohl in der Forderung tätig, daß das erstrebenswerte Ziel eine Eisenbahngemeinschaft in irgend einer Form sei, zum mindesten eine Eisenbahnbetriebsgemeinschaft. Sie alle wissen, daß ein Lehrer an der Handelsschule Mannheim, Herr Regierungsrat Endreß, den Gedanken einer Einigung auf föderativer Grundlage vertritt. Er macht die Behauptung, daß in Deutschland mindestens 100 Millionen Mark jährlich erspart würden, wenn eine Eisenbahngemeinschaft zu Stande käme. Was wäre für uns allein die Milderung des Konkurrenzkampfes oder das Wegfallen der Umlenkung des Güterverkehrs ein außerordentliches Vorteil! Bis 20 Proz., glaube ich, darf man heute noch Güter umlenken, ohne sich eine verhängnisvolle Sünde zu Schulden kommen zu lassen. Solch unendliches Schreib- und Abrechnungswerk würde wegfallen, die großen Bauten der Güter- und Rangierbahnhöfe könnten eingeschränkt werden, es würde, glaube ich, sogar auf die Personenbahnhöfe Einfluß haben, wenn wir in Deutschland in irgend einer Form eine Eisenbahngemeinschaft hätten. Es scheint mir, daß heute der Widerstand gegen eine solche weniger in Süddeutschland als in Preußen liegt, daß Preußen wegen seiner außerordentlich hohen Eisenbahneinnahme wenig Neigung hat, mit andern deutschen Staaten zusammen zu gehen. Ich denke dabei nicht daran, daß wir mit Preußen in eine Eisenbahngemeinschaft eintraten sollten, wie sie zwischen Preußen und Hessen besteht. Wenn aber Preußen einmal mit solcher Energie und solchem Zielbewußtsein auf eine deutsche Eisenbahngemeinschaft losginge, wie es in den letzten Jahren bei Schiffsabgaben losgegangen ist, dann hätten wir bald die deutsche Eisenbahngemeinschaft oder Eisenbahnbetriebsgemeinschaft. Wenn es aber solange dauert, bis die schwarze Kohle durch die weiße Kohle, das fließende Wasser, verdrängt wird, dann kann der Tag kommen, wo Bayern und Baden ein gewichtiges Wort mitzusprechen, und dann ist Preußen vielleicht auch genötigt, in irgend eine Betriebsgemeinschaft mit Süddeutschland einzutreten.

Wir begrüßen auch die neu geschaffene Gemeinschaft zum Abschluß von Tarifverträgen mit dem Ausland, die die einzelnen deutschen Eisenbahnbetriebsgemeinschaften der Notwendigkeit enthebt, mit dem Ausland Sonderabkommen zu treffen.

Mit Ersparnissen allein werden wir aber, wie ich glaube, unsere Eisenbahnen nicht in Ordnung halten

können. Die Regierung schlägt vor, und auf dem Boden steht auch die Denkschrift über die Lage der badischen Eisenbahnschuldentilgungskasse, jedes Jahr 4 Millionen Mark aus allgemeinen Steuermitteln der Eisenbahn zuzuführen. Diesen Weg halte ich nicht für gangbar; einen so großen Zuschuß zu Gunsten derer, die die Eisenbahn benutzen, können wir den badischen Steuerzahlern nicht zumuten. Darunter würden die andern Kulturaufgaben zu sehr Not leiden. Man mag die kulturelle und wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen noch so hoch einschätzen, ich glaube, am Geldbeutel würde auch dieser Liebe etwas Eintrag getan werden. Die Eisenbahn muß sich selbst unterhalten, diesen Standpunkt hat auch der Fraktionsredner der nationalliberalen Partei bei der allgemeinen Finanzdebatte eingenommen und dieses Ziel muß erreicht werden. Es ist die Frage die: Steuererhöhung zu Lasten der Allgemeinheit oder Tarifierhöhung. Ich glaube, wenn die Frage klipp und klar so gestellt wird, wird sie von der großen Mehrheit unseres Volkes richtig beantwortet werden. Es soll der, der die Bahn benutzt, dies auch so bezahlen, daß der Betrieb der Bahn sich rentiert und diese nicht aus allgemeinen Steuermitteln lebensfähig gehalten werden muß (Beifall im Zentrum). Auch andere Staaten kommen so weit. Wie oft haben wir bei Staatseisenbahndebatten Loblieder gesungen auf die Einrichtungen, die die Schweiz getroffen hat. Wir wissen aber, daß die Schweiz ihre Ausnahmebestimmungen sehr, sehr zurückgeschraubt und seit dem letzten Jahre eine Erhöhung der Tarife eingeführt hat. Die Selbstständigkeit unserer Eisenbahnen uns zu erhalten, bringen wir nur fertig, wenn wir die Eisenbahnfinanzen in Ordnung halten. Der frühere Staatsminister von Brauer hat bereits im Jahre 1902 gesagt: „Die Gefahren, unsere Eisenbahnhöhe zu verlieren, kommen nur von innen, nicht von außen, etwa von Preußen“.

Wenn man an eine Erhöhung der Tarife denkt, ist die Erhöhung der Gütertarife vollkommen ausgeschlossen, da uns eine solche auf dem allgemeinen Markt vollkommen konkurrenzunfähig machen würde. Deshalb können wir den Vorschlag, die Gütertarife zu erhöhen, nicht beifürworten. Dagegen könnten wir heute darüber einer Meinung sein, daß sich die Personentarifreform vom Jahre 1906 nicht bewährt hat, vor allem, glaube ich, kann sich diese Tarifreform auf die Dauer nicht halten mit der Verschärfung der fast gleichzeitig eingeführten verunglückten Fahrkartensteuer. Wir haben eine außerordentlich starke Abwanderung der Reisenden aus den höheren in die unteren Klassen zu verzeichnen gehabt, weil man eben bei der Tarifreform und bei der Fahrkartensteuer das Portemonnaie der Wohlhabenden, der reichen Leute, zu sehr überschätzt hat. Ich will nur ein Beispiel anführen. Eine Fahrt, die früher I. Klasse 41 M. gekostet hat, kostet jetzt 59 M.; da darf man sich freilich nicht wundern, wenn auch das internationale Reizepublikum sich überlegt, ob es nicht bei einer Fahrt von 8—10 Stunden die II. Klasse benutzen und dabei nicht weniger als 18 M. ersparen will.

Nun haben die Sozialdemokraten einen Antrag auf Wiedereinführung des Kilometerheftes eingebracht. Es ist gar kein Zweifel, daß das Kilometerheft außerordentlich volkstümlich und beliebt gewesen ist, weil man vor allen Dingen billiger fuhr als vorher, weil man, wenn man einmal Eisenbahn fahren wollte, nicht vorher nach dem Stand des Geldbeutels zu sehen brauchte,

sondern einfach sein Kilometerheft nehmen und ruhig auf die Eisenbahn gehen konnte. Dann gab es keinen Schnellzugszuschlag usw., also nach allen Seiten hin hat das Kilometerheft Vorteile gehabt. Ich will nicht näher darauf eingehen, welche Gründe für meine politischen Freunde wie für die Mehrheit des ganzen Hohen Hauses im Jahre 1906 maßgebend gewesen sind, um der Tarifreform trotz der schweren Bedenken zuzustimmen. Wir gingen von dem Standpunkt aus, daß das Kilometerheft auf die Dauer nicht gehalten werden könne, daß vielmehr im Interesse der Erhaltung unserer Selbständigkeit erforderlich sei, davon abzugehen, da wir andernfalls im Personen- und Güterverkehr konkurrenzieren worden wären, und es uns namentlich bei der schweren linksrheinischen Konkurrenz, der sich dann auch Württemberg auf der anderen Seite angegeschlossen hätte, nicht möglich gewesen wäre, das Kilometerheft auf die Dauer zu halten, zumal die Hoffnung, daß andere Bundesstaaten uns das Kilometerheft nachmachen würden, inzwischen auch zusehends geworden war. Nun wird vielfach gesagt, man hört es noch immer und liest es auch da und dort in den Zeitungen, es wäre unbestreitbar, daß das Kilometerheft außerordentlich starke Mehreinnahmen gebracht habe. Ein Jahr nach seiner Einführung, im Jahre 1896, brachte das Kilometerheft 2,5 Millionen, während es im Jahre 1906 den großen Betrag von 9,2 Millionen Mark brachte, und da rechnete man nun aus, Baden habe infolge des Kilometerheftes während 10 Jahren jährlich 7 Millionen Mark mehr eingenommen. Dagegen steht aber doch tatsächlich unumstößlich fest, daß innerhalb dieser 10 Jahre Badens Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr nicht stärker, im Gegenteil schwächer gestiegen sind als bei den andern deutschen Eisenbahnverwaltungen, und diese unbestreitbare Tatsache kann gar nicht oft genug hervorgehoben werden. Daß für Baden das Kilometerheft eine besondere Einnahmequelle gewesen wäre, ist nicht richtig. Deshalb können wir, meine politischen Freunde und ich, uns nicht entschließen, der Wiedereinführung des Kilometerheftes zuzustimmen aus dem einfachen Grund, weil wir in Baden nicht einen Personentarif für uns allein haben können, der sonst im deutschen Reiche nicht gilt, weil wir fürchten, daß die Vorteile, die wir dadurch eventuell hätten, große Nachteile im Gefolge haben würden durch die Konkurrenzierung und durch den Kampf, den die anderen Eisenbahnverwaltungen ohne Zweifel gegen uns aufnehmen würden.

Die Regierung hat nun die Erzielung höherer Einnahmen durch die Einführung der IV. Wagenklasse nach preussischem, bezw. linksrheinischem System vorgeschlagen. Ob die Mehreinnahmen nun 1,1 Millionen Mark betragen würden, wie man annimmt, oder ob sie 1 Million oder 0,9 Millionen betragen würden, das wird man nicht voraussagen können, jedenfalls ist anzunehmen, daß, wenn wir die IV. Wagenklasse nach dem System einführen würden, also mit Sitzplätzen und Stehplätzen, dann ein Teil des Publikums nicht mehr IV. Klasse sondern in einer höheren fahren würde, und daß man deshalb auf höhere Einnahmen rechnen konnte. Wenn auch der Vorschlag der Regierung in der Budgetkommission keine Gegenliebe fand und einstimmig abgelehnt wurde, begrüßen wir das Vorgehen der Groß-Regierung doch, weil sie hier einmal den klaren und energischen Willen gezeigt hat, Wege zu beschreiten, die aus dem Personenverkehr höhere Ein-

nahmen erzielen lassen. Man kann darüber sehr verschiedener Meinung sein, ob der Weg, den die Regierung vorschlägt, der richtige ist, aber daß sie einmal den Weg beschritten hat, daß sie gesagt hat, so kann es nicht weitergehen, es muß aus dem Personenverkehr mehr herausgeholt werden, dafür sollte das Land der Regierung zu Dank verpflichtet sein.

Württemberg hat im Jahre 1906 die IV. Wagenklasse in ganz besonderer Art und Weise eingeführt, indem es an die III. Wagenklasse, unsere III b Klasse, eine IV. gepinselt hat. Seit Jahresfrist ist aber, ohne daß eine große Aufregung darüber zu bemerken gewesen wäre, der Satz von 2 Pfg. pro Kilometer auf 2,3 Pfg. erhöht worden, weil Württemberg eingesehen hat, daß es nicht damit existieren kann. Man berechnete in Württemberg, daß diese Maßregel $1\frac{1}{4}$ Millionen mehr einbringen werde. Wenn Baden das württembergische System einführen würde, daß also auf die Wagen statt III. Klasse IV. Klasse geschrieben würde, und wenn der Tarif auf 2,3 Pfg. erhöht würde, so könnte man annehmen, daß Baden etwa $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark mehr einnehmen würde. Davor möchte ich aber warnen, daß wir etwa an unserer III b Klasse die III. stehen lassen und im übrigen wie Württemberg den Tarif von 2 auf 2,3 Pfg. erhöhen, denn dieses kleine Schönheitsmanöver würde Baden durch die Fahrkartensteuer mit jährlich über 400 000 M. bezahlen. Ich glaube, dafür wird man doch wohl in Baden kein Verständnis haben, daß man wegen dieses Schönheitsfehlers das badische Publikum durch die Fahrkartensteuer mit über 400 000 M. belastet, da bekanntlich für alle Wagenklassen, die höhere Sätze als 2 Pfg. pro Kilometer haben, Fahrkartensteuer bezahlt werden muß, wenn es nicht die IV. Klasse ist. Also Württemberg kommt mit dem 2, 3 Pfennigtarif nur deshalb um die Fahrkartensteuer herum, weil an den Wagen die Zahl IV, nicht die Zahl III steht. Ich habe nie daraus einen Hehl gemacht, daß ich für meine Person von jeher ein Anhänger der IV. Klasse bin, nicht etwa, weil ich die IV. Klasse liebe, sondern der Not gehorchend, weil ich immer der Meinung gewesen bin — ich habe diese Ansicht auch damals bei den Verhandlungen über die Personenverkehrreform vertreten —, wir kommen zu unserem Bedauern nicht darum herum, die Verhältnisse werden uns eben allmählich dazu zwingen. Ich stehe übrigens mit dieser meiner Auffassung nicht allein. Im Jahre 1908 sagte der Fraktionsredner der Sozialdemokraten Herr Abg. Kolb: „Die Annahme der Tarifreform bedeutet die Einführung der IV. Klasse. Die Entwicklung geht mit absoluter Sicherheit vor sich; wir können kaum einen anderen Weg einschlagen.“ Und der Fraktionsredner der Nationalliberalen Herr Abg. Dr. Vinz führte aus: „Ich habe zwar keine Sympathie für die IV. Klasse; aber wenn aus finanziellen oder anderen Gründen die Notwendigkeit hervortreten sollte, eine Änderung am bestehenden System herbeizuführen, so könnte man sich auf die Dauer dem nicht widersetzen.“ Die Einführung der IV. Wagenklasse ist eine ernste wirtschaftliche Frage, sie ist viel zu bedeutungsvoll für die Rentabilität und Selbständigkeit unserer badischen Eisenbahnen, als daß man sie als Zankapfel herunterreißen sollte ins Getriebe der Parteien. Es ist im Zentrum nicht ein einziger Freund der IV. Klasse als solcher, aber ein großer Teil meiner politischen Freunde ist der Meinung — und ich für meine Person gehe damit einig —, daß man, den Verhältnissen Rechnung tragend,

leider gezwungen sein wird, die IV. Klasse einzuführen, es sei denn, daß es der badischen Regierung gelingen sollte, die preußische Regierung zur Aufgabe der IV. Wagenklasse zu veranlassen (Seiterkeit). Wenn im deutschen Reich heute noch keine IV. Wagenklasse behände und ich hätte, bei der Frage, ob sie eingeführt werden solle, ein entscheidendes Wort mitzusprechen, so würde ich nie und nimmer für die IV. Wagenklasse zu haben sein. Wenn man es nun taktische Erwägungen nennt, daß wir gegen die IV. Wagenklasse stimmen, so erwidern wir, es sind praktische Gründe. Es handelt sich hier nicht um eine Frage, die nach parteipolitischen Gesichtspunkten zu entscheiden ist, es muß der Tag kommen, an dem eine große Mehrheit der badischen Zweiten Kammer gemeinsam über Mittel und Wege einig ist, wie dem Ziel einen guten Schritt näher zu kommen ist, die Einnahmen und Ausgaben der badischen Eisenbahnen ins richtige Verhältnis zu bringen. Es muß für uns durchaus nicht die IV. Klasse sein, wir hätten auch nichts dagegen einzuwenden, es etwa so zu machen wie Württemberg, etwa den 2,3 Pfennig-Tarif mit garantierter Sitzgelegenheit und mit der Zahl IV auf den Wagen zu schaffen. In der Budgetkommission war übrigens außerhalb unserer Reihen Stimmung dafür vorhanden, daß man das württembergische System mit dem Tarif von 2,3 Pfennig einführen könnte. Ich glaube zwar, daß auf die Dauer unter keines badisches Eisenbahnen sich dem Zwang der Verhältnisse nicht entziehen kann und daß wir, so leid es uns tut, dem einzelnen und uns allen, in nicht zu ferner Zukunft gezwungen sein werden, die IV. Klasse nach dem preußischen System einzuführen, so daß, wenn wir etwa in diesem oder im nächsten Landtag dazu kommen sollten, das württembergische System mit dem 2,3 Pfennigtarif und mit garantierter Sitzgelegenheit und der Zahl IV auf den Wagen einzuführen, auch das für uns in Baden nur ein Übergangsstadium sein wird. Es wird auch schwer zu beurteilen sein, ob die große Masse unserer Bevölkerung lieber das preußische System mit dem 2 Pfennigtarif, oder das württembergische System mit 2,3 Pf. hätte. Wenn wir in diesem Jahr zu keinem Entschluß kommen, müssen wir allerdings die Folge auf uns nehmen, daß bis zur nächsten Budgetperiode in der einen Art 2 Millionen Mark Mindereinnahmen vorhanden sein werden und in der anderen Art (nach dem württembergischen System) vielleicht 3 Millionen Mark. Ich hoffe aber, es wird einmal mit der Entscheidung der Frage der Tarifreform, III. oder IV. oder IIIb-Klasse, auch bei uns in Baden so gehen, wie es vor 10 Jahren mit der Bahnsteigsperre gegangen ist. Im Jahre 1900 war die badische Zweite Kammer fast geschlossen gegen die Bahnsteigsperre, und im Jahre 1904 hat die badische Zweite Kammer die Sperre nahezu einstimmig gut geheißt (Taus aus dem Zentrum: Leider!) und sich für deren Einführung erklärt (Zuruf des Abgeordneten Kolb).

Die Tarifreform vom Jahre 1906 mit samt der unglückseligen Fahrkartensteuer hatte ein Abwandern in die unteren Klassen zur Folge. Im Jahre 1905 fuhren in Baden in der I. und II. Klasse 18 Proz., im Jahre 1908 nur noch 10 Proz. in der I. und II. Klasse. Daher die Mindereinnahmen. Von der sozialdemokratischen Partei ist ein Antrag eingebracht worden, daß Baden dafür sorgen möge, daß die I. Wagenklasse abgeschafft werde. Die Budgetkommission hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß eine gepolsterte Klasse in

Deutschland genügen würde und daß die Eisenbahnverwaltung in dieser Richtung ihren Einfluß geltend machen möge. Tatsächlich würden in jedem Zuge zwei Klassen vollständig ausreichen: eine gepolsterte und eine Holzklasse. In England fahren sehr viel Züge mit nur I. und III. Klasse; man hat die II. Klasse ausfallen lassen. Mein Freund, der frühere Abgeordnete Bergt, schlug bereits vor 4 Jahren vor: Das beste Mittel wäre, die Personenzüge mit 2 Klassen fahren zu lassen, die eine mit dem 2-Pfennigtarif, ob man es III b oder IV. Klasse nennt, sei ganz einerlei, mit Sitzgelegenheit, und für 3 Pf. eine gepolsterte Klasse. Wenn wir heute in den Personenzügen eine gepolsterte Klasse für 3 Pfennig hätten und würden sie III. Klasse taufen und wenn wir eine andere Klasse, eine Sitzklasse, hätten und würden sie IV. Klasse taufen, mit 2-Pfennig- oder 2,3-Pfennigtarif, dann glaube ich, würden wir in den Personenzügen eine bessere Rente haben als heute, wo fast kein Mensch mehr in II. Klasse fährt. Diese Einrichtung im Personenzug könnten wir in Baden ganz selbständig für uns machen. In den Schnellzügen müssen wir uns allerdings einstweilen mit 3 Klassen zufrieden geben, weil wir da in Baden allein eine Änderung nicht einführen können; aber auch in Schnellzügen würde vollständig eine Holzklasse und eine gepolsterte Klasse genügen.

Ich habe mir einmal die Mühe gemacht und habe nachgesehen, wie teuer man denn in außerdeutschen Staaten fährt, und habe kein Land gefunden, in dem man so billig fährt wie bei uns in Deutschland bzw. in Baden. Es gibt kein Land außerhalb Deutschlands, in dem man rund gerechnet unter 2,5 Pfennig fährt. Bei den österreichisch-ungarischen Staatsbahnen kostet das Kilometer 2,8 Heller, also 2,4 Pfennig. Das wäre ja scheinbar billiger als die von mir genannte Zahl 2,5 Pfennig, aber man bekommt bei der österreichisch-ungarischen Staatsbahn keine Fahrkarte unter 10 Kilometer, und bei der österreichischen Südbahn sind die Tarife wesentlich erhöht worden, da ist der Tarif über 3 Pfennig. In Belgien fährt man im Personenzug III. Klasse — in Pfennig umgerechnet — für 2,5 Pfennig, im Schnellzug III. Klasse für 3,8 Pfennig. In Schweden, Norwegen und Dänemark kostet der Personenzug III. Klasse 2,8 Pfennig. Das ist jeweils die billigste Fahrgelegenheit. In Frankreich kostet der Personenzug III. Klasse bei einfacher Fahrt 4 Pfennig, und bei einer Rückfahrkarte kommt die einfache Fahrt auf 3,15 Pfennig. In England kostet die III. Klasse sogar 5 Pfennig und teilweise sogar über 5 Pfennig. In Italien kostet die III. Klasse im Personenzug 4,2 Pfennig und im Schnellzug 4,7 Pfennig. In Holland kostet die einfache Fahrt in III. Klasse im Personenzug 3½ Pfennig, bei einer Rückfahrkarte 2½ Pfennig für die einfache Fahrt gerechnet. In der Schweiz kostet Personenzug und Schnellzug III. Klasse dasselbe, nämlich 4,16 Pfennig, bei einer Rückfahrkarte die einfache Fahrt auf 2,6 Pfennig. Ich habe vorhin bereits gesagt, daß die Schweizer voriges Jahr mit den Tarifen in die Höhe gegangen sind, weil sie kein anderes Mittel wußten, um die Einnahmen und die Ausgaben einigermaßen in ein erträgliches Verhältnis zu bringen.

Vor ungefähr 10 Jahren haben die preußischen Eisenbahnminister Maybach und Thielen vorgeschlagen, die IV. Klasse abzuschaffen und einfach einen Tarif von 2 Pf. für die III., 4 Pf. für die II. und 6 Pf. für die I. Klasse einzuführen. Wertwürdigerweise, für uns im Süden unver-

ständlicherweise, hat sich damals in Preußen gegen die Abschaffung der IV. Klasse Widerspruch erhoben, weil man in weiten Kreisen Preußens der Meinung war, daß die IV. Klasse gegenüber der III. Klasse Vorteile biete. Ich will darauf nicht näher eingehen. Damals hatte Preußen jährlich mehr als 100 Millionen Eisenbahnüberschüsse, die der Eisenbahnminister abliefern konnte. Nachdem aber in den letzten Jahren diese Überschüsse bedeutend zurückgegangen sind, ist wohl der Gedanke, in Preußen einmal einen Tarif von 2 Pf., 4 Pf. und 6 Pf. für die III., II. und I. Klasse zur Einführung zu bringen, als begraben zu betrachten.

Die Regierung hat auch, um das Verhältnis zwischen den Einnahmen und Ausgaben zu verbessern, im vorigen Jahre einen Teil der beschleunigten Personenzüge abgeschafft. Der Herr Staatsminister hat sich mit dieser Frage heute des ausführlicheren beschäftigt. Wir vertreten den gleichen Standpunkt, den wir bereits in der Budgetkommission eingenommen haben, daß 1906 die Regierung kein für die Zahl und die Ausdehnung der beschleunigten Personenzüge bindendes Versprechen abgegeben hat; in der damaligen schriftlichen Erklärung der Regierung an uns ist das Wort „tunlichst“ eingefügt (Widerspruch links). Es steht „tunlichst“ in der Erklärung, ich finde es zwar augenblicklich nicht, aber das Wort steht tatsächlich darin. Es hat zwar voriges Jahr, als ein Teil der beschleunigten Personenzüge in Wegfall kam, in einzelnen Landesteilen, namentlich im badischen Mittellande, ziemlich Aufregung gegeben. Aber seit dem neuen Fahrplan 1909/10, seit dem die Verbindungen auch in Mittelbaden wieder besser geworden sind, hat man sich, soweit ich unterrichtet bin, auch im badischen Mittellande damit so ziemlich ausgesöhnt. Früher konnte es geschehen, wenn man vom Mittellande ins Oberland hinauf fuhr, daß man in Oos oder in Appenweiler oft ein paar Stunden auf Anschlußschnellzüge warten mußte; jetzt ist das anders. Wir sind auch der Meinung, daß damals kein bindender Vertrag zwischen der Volksvertretung und der Regierung zustande gekommen ist; wir sind der Meinung, daß die Regierung diese Zusage nur in der Voraussetzung gemacht hat, daß die Verhältnisse sich so gestalten würden, daß für die damit verknüpften großen Ausgaben durch erheblich verstärkten Verkehr ein entsprechender Ausgleich geschaffen würde. Man hatte nicht mit einem so bedeutenden Ausfall gerechnet. Wir sind damals in der Beurteilung der Ergebnisse der Personentarifreform viel zu optimistisch gewesen. Wir können uns aber deshalb nicht auf den Standpunkt stellen, daß nunmehr der Bruch eines fest gegebenen Versprechens seitens der Regierung vorliegt. Wir sind auch ferner der Meinung, wenn die Regierung einen Schritt tut, der unsere Betriebsausgaben verringern kann, und wenn mit einem solchen Schritt im Jahre 500 000 M. erspart werden können, also in der Budgetperiode 1 Million, so darf man nicht sofort der Regierung in den Arm fallen und darf sie nicht mit den heftigsten Vorwürfen überhäufen. Wir haben schon so oft das Prinzip aufgestellt, daß die Regierung kaufmännisch handeln solle. Wenn ein Kaufmann ein bis zwei Jahre lang warten wollte, nachdem er eingesehen hat, daß es in seinem Geschäft irgendwo schlecht ist, und daß Abhilfe geschaffen werden muß, wenn das etwa der Direktor irgend einer Aktiengesellschaft täte, so möchte ich sehen, ob er von der Generalversammlung ein Lob dafür bekommt, weil er nicht zur rechten Zeit einschreitet! (Abg. Kolb: Ein-

Kaufmann hätte die Tarifreform überhaupt nicht eingeführt!) Herr Abg. Kolb, ich habe Ihnen schon vorhin gesagt, daß die Personentarifreform sich nicht bewährt hat. Ich habe diesen Standpunkt im Jahre 1906 vertreten und habe es auch vorhin wieder erwähnt, daß die Regierung damals halbe Sache gemacht hat. Wir sollten uns darüber klar sein: Entweder wir führen eine Tarifreform ein mit vollständig den gleichen Einrichtungen, wie wir sie in Preußen haben, oder wir führen eine solche Tarifreform überhaupt nicht ein. Wir haben aber einen unglückseligen halben Schritt getan. Wir hätten der Sache kühn und mutig ins Auge schauen sollen und nur ein klares Ja oder Nein sprechen sollen. Ich habe mich deshalb damals von der Debatte zurückgehalten, weil es meine Überzeugung war, daß wir im Jahre 1906 mit der Tarifreform einen Fehler gemacht haben. Wir hätten energisch und zielbewußt vorgehen sollen, um Verhältnisse zu vermeiden, wie sie sich tatsächlich heute zeigen.

Es sprechen ja Gründe dafür und dagegen, wie die Regierung gehandelt hat. Ich habe mir einige Notizen darüber gemacht, wie es sich mit der Entwicklung bei uns in Baden verhält. Wir haben z. B. in den Jahren 1904 bis 1908 die Zugskilometer um etwa 20 Proz. vermehrt; die Personenkilometer sind in der gleichen Zeit um etwa 24 Proz. gestiegen. Das ist weit hinter den Erwartungen auf eine stark wachsende Frequenz geblieben, die wir an die Personentarifreform geknüpft haben. Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug im Jahre 1904, also vor der Personentarifreform, 24 Millionen Mark, im Jahre 1908 26 Millionen Mark; während also die Zugskilometer um etwa 20 Proz. gestiegen sind, die Frequenz um 24 Proz., sind in diesen vier Jahren unsere Einnahmen nur um 8 Prozent gestiegen. Die Einnahmen hätten entsprechend dem Wachsen der Einnahmen in den früheren Jahren um ungefähr 5,7 Millionen Mark steigen müssen; wir haben also tatsächlich einen Ausfall von 3,7 Millionen Mark. Man mag die Tarife so billig stellen, wie man will, die Benutzung der Eisenbahnen wird immer und immer ihre Schranken haben, denn es fährt doch niemand zum Vergnügen auf der Bahn, er muß doch in Rechnung ziehen, daß die Zeit, die er auf der Eisenbahn zubringt, immer verlorene Zeit ist. Man will gern rasch fahren und man will auch billig fahren; aber auch die billigste Fahrt wird niemals einen Reisenden veranlassen, nur deshalb zu fahren, weil er billig fährt, sondern er muß einen anderen Grund für seine Reise haben.

Die Herren Abg. Muser und Genossen haben den Antrag eingebracht, daß wir die Eisenbahntarife in Baden gesetzlich festlegen bezw. einen Höchstfuß gesetzlich normieren sollen. Es ist das an sich ein ganz guter Gedanke, aber ein Gedanke, für den unser badisches Land viel zu klein ist. Wenn eine solche Frage ernstlich erörtert werden und wirtschaftlich einmal praktischen Zweck haben soll, so ist das doch eine Reichsangelegenheit. Wie können denn wir in Baden allein der Regierung die Hand binden, daß sie bei Verhandlungen über den Preistarif und bei allen Tarifänderungen erst den Landtag fragen soll, daß sie immer erst einen Landtagsbeschuß dazu einholen soll, wo wir nur alle 2 Jahre tagen! Der Regierung würden ja die Hände vollständig gebunden! Ich finde es begreiflich, wenn man in denjenigen Ländern, in denen Privatbahnen sind, also etwa in Frankreich, in England und namentlich auch in Amerika, wo ja oftmals mit der

des Landes gebaut werden. Gemeinsam müssen wir das gleiche Ziel verfolgen zum Wohle unseres Landes (Weifall im Zentrum).

Hierauf wird abgebrochen.

Es wird noch mitgeteilt, daß der Abg. Breitenfeld wegen stärkerer Erkrankung den Verhandlungen noch nicht beiwohnen kann. Der Präsident wünscht baldige Genesung.

Schluß der Sitzung gegen 1/2 8 Uhr.

* Karlsruhe, 3. Mai. 73. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Dienstag den 3. Mai 1910, vormittags 9 Uhr.

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

1. Fortsetzung der Beratung über

a) das Spezialbudget der Verkehrsanstalten für 1910 und 1911, und zwar:

Kapitel 1a. Ministerialabteilung für das Eisenbahnwesen,

Kapitel 1b. Eisenbahnbetriebsverwaltung,

Kapitel 2. Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung, sowie

b) das Spezialbudget über den Anteil Badens an den Reineinnahmen der Main-Neckarbahn für 1910 und 1911 und damit in Verbindung über die Petitionen

1. der Gemeinde Weiher um Rückersatz eines geleisteten Beitrags zur Errichtung der Güterstation Abstadt,

2. der in Pforzheim beschäftigten, aber auswärts wohnenden Arbeiter um Einführung von Arbeiterwochenkarten mit fünf- und viertägiger Gültigkeit. — Drucksache Nr. 15 —

c) den Nachtrag zum Spezialbudget der Verkehrsanstalten sowie die Denkschrift der Großh. Regierung mit Vorschlägen zur Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr (Drucksache Nr. 8c) und damit in Verbindung über

1. den Antrag der Abgg. Rufer u. Gen., die gesetzliche Festlegung der allgemeinen Tarifgrundsätze und Bestimmung der zulässigen Höchstsätze betr. (Drucksache Nr. 24a),

2. den Antrag der Abgg. Bechtold u. Gen., die Abschaffung der 1. Wagenklasse und die Wiedereinführung des Kilometerheftes betr. (Drucksache Nr. 24b),

3. die Denkschrift der Großh. Regierung über die Bildung des deutschen Staatsbahnenverbandes

tarifen Anflug getrieben wird, mit derartigen Maßnahmen vorgeht; ich finde es begreiflich, wenn man diese gesetzlichen Schutzmaßnahmen für das Publikum trifft. Ich möchte aber für uns gar keinen praktischen Wert, den wir von der Sache hätten, denn wir haben dazu wenig bis jetzt in der Vergangenheit gar keine Veranlassung gehabt. Die Gütertarife sind eine allgemeine Angelegenheit, und bei den Personentarifen hat die Regierung ja tatsächlich vor vier Jahren unsere Meinung eingeholt und auf die vom Landtage geäußerte Meinung entsprechend Rücksicht genommen. Es sind dies die Gründe, die von den Rednern meiner Fraktion schon in früheren Jahren ausführlich dargelegt worden sind, und die uns veranlassen, auch diesmal wieder dem Antrag der Abgg. Rufer und Gen. nicht zuzustimmen.

Wenn ich nun kurz zusammenfassen will, dann muß ich sagen: Es muß unbedingt in Betrieb und Verwaltung unserer badischen Eisenbahnen gespart werden. Es dürfen auch meines Erachtens von der Großh. Bad. Eisenbahnverwaltung in den nächsten Jahren weitere große Bahnhofumbauten nicht ernstlich ins Auge gefaßt werden, es sei denn, daß die absoluteste Notwendigkeit der Betriebssicherheit es erforderlich macht. Für die nächsten 10 Jahre sind wir mit den Projekten, die bereits in Angriff genommen worden sind, so reichlich und schwer belastet, daß unsere badischen Eisenbahnen eine weitere Belastung nach dieser Richtung hin nicht ertragen können. Sparsamkeit war noch niemals populär. Die öffentliche Meinung sollte nicht gleich mit zu scharfer Kritik einfallen, auch nicht wenn minder angenehme Maßnahmen eingeführt werden müssen. Regierung und Volksvertretung sollten bald dahin kommen, einen gemeinsamen Boden zu finden, wie auch bei uns in Baden die Einnahmen zu steigern sind.

Zuletzt nenne ich das eine Kur à la Doktor Eisenhart, wenn nun, weil wir schlechte Betriebsergebnisse haben, die Regierung damit kommt, daß nun auf Jahre hinaus überhaupt gar keine Eisenbahnen mehr gebaut werden sollen, auch nicht für erst zu erschließende Landesteile, die sie absolut notwendig haben. Ich glaube nicht, daß zwischen Volksvertretung und Großh. Regierung eine Einigung auf dem Boden zustande kommt, daß auf der einen Seite aus allgemeinen Steuermitteln für den Eisenbahnbetrieb oder für die Eisenbahnschuldentilgungskasse bedeutende Zuschüsse gegeben werden sollen, während sich die Großh. Regierung auf der andern Seite weigert, Mittel für die weitere Erschließung des Landes einzustellen.

Nur kurz will ich zum Schluß erwähnen, daß wir zum erstenmal eine Anforderung von 50000 M. für das Jahr zur Unterstützung des Motorwagenbetriebes im Budget haben. Es ist das eine kleine Abschlagszahlung für diejenigen Gegenden, in denen in den nächsten Jahren notwendige Eisenbahnen noch nicht gebaut werden; bilden sich da Motorwagen-Gesellschaften, so kann die Regierung einen entsprechenden Zuschuß geben.

Ich schließe mich dem Wunsche, es möchten Regierung und Volksvertretung recht bald über Mittel und Wege einig werden, wie die Einnahmen und Ausgaben unserer Bahnen ins richtige Verhältnis kommen, daß aber auch recht bald die notwendigsten Bahnen zur Erschließung

(Drucksache Nr. 24c), — Drucksache Nr. 15a —, Berichterstatter: Abg. S u m m e l;

2. in Verbindung mit Ziffer 1: Fortsetzung der in der 71. Sitzung begonnenen Beratung über die Petition der Stadtgemeinde Triberg u. a., den Umbau des Bahnhofes Triberg betr., Berichterstatter: Abg. D e n w a l d.

* Karlsruhe, 3. Mai. 74. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Mittwoch den 4. Mai 1910, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Fortsetzung der Beratung über

a) das Spezialbudget der Verkehrsanstalten für 1910 und 1911, und zwar:

Kapitel 1 a. Ministerialabteilung für das Eisenbahnwesen,

Kapitel 1 b. Eisenbahnbetriebsverwaltung,

Kapitel 2. Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung, sowie

b) das Spezialbudget über den Anteil Badens an den Reineinnahmen der Rhein-Neckarbahn für 1910 und 1911 und damit in Verbindung über die Petitionen

1. der Gemeinde Weiher um Rückersatz eines geleisteten Beitrags zur Errichtung der Güterstation Uffstätt,

2. der in Pforzheim beschäftigten, aber auswärts wohnenden Arbeiter um Einführung von Arbeiterwohnkassen mit fünf- und viertägiger Gültigkeit, — Drucksache Nr. 15 —,

c) den Nachtrag zum Spezialbudget der Verkehrsanstalten sowie die Denkschrift der Großh. Regierung mit Vorschlägen zur Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr (Drucksache Nr. 8 c), und damit in Verbindung über

1. den Antrag der Abgg. Muser u. Gen., die gesetzliche Festlegung der allgemeinen Tarifgrundsätze und Bestimmung der zulässigen Höchstsätze betr. (Drucksache Nr. 24 a),

2. den Antrag der Abgg. Bechtold u. Gen., die Abänderung der 1. Wagenklasse und die Wiedereinführung des Kilometerheftes betr. (Drucksache Nr. 24 b),

3. die Denkschrift der Großh. Regierung über die Bildung des Deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes (Drucksache Nr. 24 c), — Drucksache Nr. 15 a —, Berichterstatter: Abg. S u m m e l.

2. In Verbindung mit Ziffer 1: Fortsetzung der in der 71. Sitzung begonnenen Beratung über die Petition der Stadtgemeinde Triberg u. a., den Umbau des Bahnhofes Triberg betr., Berichterstatter: Abg. D e n w a l d.

Verantwortlich für den Bericht über die Verhandlungen der Zweiten Kammer: Dr. Otto Walli.
Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei. Weide in Karlsruhe.