

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910

121 (4.5.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen
Ständeversammlung Nr. 85. Zweite Kammer. 73. öffentliche Sitzung

Ämtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

N. 85.

Karlsruhe, den 4. Mai

1910.

==== Zweite Kammer. ====

73. öffentliche Sitzung

am Dienstag den 3. Mai 1910.

Tagesordnung:

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 Rückzahlung eines geleisteten Beitrags zur Errichtung der Güterstation Altstadt,

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

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

2. den Antrag der Abgg. Wechtold u. Gen., die Ausweisung der 1. Wagenklasse und die Wiedereinführung des Kilometerbestes betr. (Drucksache Nr. 24b),

3. die Denkschrift der Großh. Regierung über die Bildung des deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes (Drucksache Nr. 24c). — Drucksache Nr. 15a —, Berichterstatter: Abg. Hummel;

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. Odenwald.

Am Regierungstisch: Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Birkh. Geheimrat Frhr. von Marschall, Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimrat Roth, Ministerialdirektor Geheimrat Schulz, die Geh. Oberbauräte Basmer und Engler, die Oberregierungsräte Penn und Herrmann.

Präsident Rohrhurst eröffnet kurz nach 9¼ Uhr die Sitzung.

Die eingegangene Petition des früheren Ratsschreibers Adam Haber in Salmersheim um Gewährung eines Ruhegehalts wird der Petitionskommission überwiesen.

Zur Tagesordnung erhalten das Wort

Abg. Kolb (Soz.): Das Budget, mit dem wir uns jetzt zu beschäftigen haben, ist ganz zweifellos das wichtigste von allen Budgets, die unserer Beschlussfassung unterliegen. Es verzeichnet in Einnahme die runde Summe von 101 Millionen, das ist mehr als die Einnahmen der sämtlichen übrigen Staatsverwaltungszweige. Schon von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet muß man ohne weiteres zugeben, daß es sich hier um eine außerordentlich wichtige Sache handelt; und auf der anderen Seite muß man bedauern, daß in der Behandlung dieses Budgets von Seiten der Volksvertretung ein so großer prinzipieller Gegensatz gegenüber der Behandlung der übrigen Budgets besteht: Während wir bei allen übrigen Budgets über die Einnahmen zu beschließen haben, die Einnahmen genehmigen oder ablehnen können, stehen wir hier vor der Tatsache, daß wir über diese Einnahmen von 101 Millionen überhaupt nichts zu beschließen haben. Hier herrscht eine Autokratie der Verwaltung, wie sie in gar keinem der übrigen Zweige der Staatsverwaltung vorhanden ist. Dieser ungeheuerliche Zustand steht in schroffstem, schreiendstem Widerspruch zu den übrigen staatsrechtlichen Einrichtungen, die wir haben, und ich verstehe es nicht, wie man sich heute noch vom Standpunkt der Volksvertretung aus gegen die Auffassung wehren kann, daß endlich einmal der Volksvertretung auch auf dem Gebiete der Einnahmen bei den Eisenbahnen das gleiche Recht gewährt wird, das sie bei allen übrigen Staatsverwaltungszweigen schon längst hat. Kein Faktor wirkt auf unsere Volkswirtschaft so ungeheuer ein wie gerade unsere Eisenbahnen; sie sind der wichtigste volkswirtschaftliche und auch einer der wichtigsten Kulturfaktoren, und dieses wichtige Instrument befindet sich, wie gesagt, vollständig in den Händen einer Bureaucratie, die damit schalten und walten kann, wie sie will. Wir haben es nicht in der Hand, irgendwelche Bestimmungen über die Tarife zu treffen, und wir haben es schon mehr als einmal erlebt, daß durchgreifende Tarif-

Veränderungen sowohl auf dem Gebiete des Güterverkehrs wie auch auf dem Gebiete des Personenverkehrs vorgenommen worden sind, ohne daß wir davon auch nur eine Ahnung hatten, ohne daß wir da irgendwie eingreifen konnten. Ich sage, es ist auffallend, wie ein großer Teil der Volksvertretung sich gegen den Gedanken sträuben kann, daß uns auch hier ein Mitbestimmungsrecht gestattet wird. Wir haben uns erst vor einigen Tagen in der Budgetkommission darüber unterhalten, daß die Regierung Umänderungen an einigen Bahnhofprojekten vorgenommen hat, die Mehrkosten von einigen Hunderttausend verursachen. Wir sind in solchen Dingen außerordentlich peinlich und wachen ungemein genau darüber, daß die Großregierung dabei ihre Befugnisse nicht überschreitet. Wir müssen bei allen übrigen Budgets die kleinsten Ausgaben erst genehmigen und sehen mit großer Gewissenhaftigkeit darauf, daß die Regierung da nicht etwa in die Rechte der Volksvertretung eingreift; und hier, wo es sich um viele Millionen handelt, um über hundert Millionen Einnahmen, da sollen wir mit gebundenen Händen dastehen, sollen wir überhaupt nichts sagen dürfen, und man erklärt obendrein noch, daß dieser Zustand ein durchaus vernünftiger sei!

Wenn man sich darüber klar werden will, warum unsere Eisenbahnen, und zwar nicht bloß unsere badischen sondern alle deutschen Staatseisenbahnen nicht in dem Maße rentieren, wie das eigentlich ganz selbstverständlich sein müßte, so ist hier die Wurzel des Übels zu suchen. Man trifft es kein zweitesmal auf der Welt, daß ein derartiges Unternehmen, in dem Hunderte von Millionen, in dem Milliarden von Kapital angelegt sind, das unter den denkbar günstigsten Bedingungen arbeitet, bei dem die Barzahlung absolute Voraussetzung ist, bei dem jede Konkurrenz von vornherein vollständig ausgeschlossen ist, so schlecht rentiert wie unsere Staatseisenbahnen im allgemeinen. Das muß doch irgend eine Ursache haben. Es ist ganz ausgeschlossen, daß ein Privatbetrieb unter denselben Voraussetzungen ebenso schlechte Geschäfte macht, wenn er nicht große Fehler begeht. Man wird mich auf die Privatbahnen verweisen. Allein ich bin der festen Überzeugung, einmal, daß die Abrechnungen, die uns die Privatbahnen vorlegen, nicht stimmen, daß die Rente der Privatbahnen in Wirklichkeit eine größere ist, als sie uns dargestellt wird, daß wir es hier mit frisierten Bilanzen zu tun haben. Ich bin aber auch andererseits der Meinung, daß die Privatbahnen ebenfalls gebunden sind, daß sie nicht in der Weise arbeiten können, wie sie vielleicht arbeiten würden, wenn sie nicht unter der Kontrolle der Staatsverwaltung stehen würden.

Es ist ganz zweifellos keine Übertreibung, wenn der bekannte Eisenbahnreformer Engel in einer seiner Broschüren schreibt, daß die Geschichte der Eisenbahnen eine Geschichte menschlicher Kurzsichtigkeit sei. In der Tat, wenn man die Dinge verfolgt, wie sie sich im Laufe der Jahrzehnte abgespielt haben, dann steht man vor einem Rätsel, dann muß man sich immer und immer wieder fragen: Ist es denn möglich, ein derartig wichtiges Instrument, ohne das wir heute überhaupt nicht mehr leben können, ohne das wir volkswirtschaftlich gar nicht mehr existenzfähig sind, in solcher Weise zu verwalten, wie es tatsächlich bis heute verwaltet worden ist? Wir können die sämtlichen Wissenschaften durchgehen, und wir werden bei keiner einzigen die Tatsache finden wie hier bei den Eisenbahnen, daß man an dem Irrtum mit einer solchen

Gartnäckigkeit festhält, wie es hier bei den Eisenbahnen der Fall ist. Dieser Irrtum, diese falsche Auffassung beginnt mit der Behauptung, die seinerzeit aufgestellt wurde, als die erste Eisenbahn in Deutschland errichtet werden sollte, daß das nicht möglich sei, weil die menschlichen Respiationsorgane eine solche schnelle Bewegung gar nicht aushalten würden. Das war der wissenschaftliche Beweis, den man damals gegen die Erbauung der Eisenbahn vorgebracht hat. Und ein Techniker hat sogar erklärt, man könne deshalb keine Eisenbahnen bauen, weil die Wagenachsen durch die Rotation geschmolzen würden. Das dünkt uns heute ungebührlich lächerlich; allein jene Behauptungen standen auf der Höhe der Beweisraft wie die, die wir heute hören, daß der Zweifelnig-Tarif die Selbstkosten nicht deckt. Diese Behauptung ist nicht minder lächerlich als die Behauptungen, die früher von Seiten der Wissenschaft aufgestellt worden sind. Man beweist uns heute oder versucht es wenigstens, uns zu beweisen, daß der Personenverkehr nicht rentabel ausgestaltet werden könne, wenn man nicht mit den Tarifen in die Höhe gehe. Wodenselben Argumenten hat man vor 30 bis 40 Jahren bewiesen, daß die Eisenbahnen eigentlich nur dazu da seien, um Menschen zu befördern, daß man immer Gütermassen überhaupt nicht mit der Eisenbahn befördern könne. Das haben damals die Fachleute behauptet. Heute begeht man noch ähnliche Fehler, indem man sagt, es sei gar nicht möglich, unter den obwaltenden Verhältnissen den Personenverkehr rentabel zu gestalten. Das kommt eben daher, daß die Leute, die die Eisenbahnen verwalten, die autokratisch darüber herrschen, soweit die Tarife in Frage kommen, die Menschen heute noch tariflich ganz anders behandeln als alle toten Waren und alle anderen zwei- und vierbeinigen Lebewesen. Ich habe noch nie verstanden, aus welchen Gründen der Wein und der Zwedmähigkeit heraus man die Menschen anders tarifiert, bei der Bemessung der Fahrpreise anders behandelt, als man die Waren und die vier- und zweibeinigen Tiere behandelt. Ich habe das umsoweniger begriffen, als ganz zweifellos die Beförderung des Menschen in der Eisenbahn der Eisenbahnverwaltung viel weniger Kosten verursacht als die Beförderung toter Güter oder die Beförderung der Tiere; denn der Mensch befragt das, wozu die Eisenbahnverwaltung im Güterverkehr besonderes Personal notwendig hat, alles selbst: holt sich seine Fahrkarte, er läßt sich selbst ein und läßt sich selbst aus, die Eisenbahnverwaltung hat in der Richtung gar keine Mühe, während auf der andern Seite, wenn man ein Gut oder ein Stück Vieh verfrachtet, eine ganze Reihe von Leuten notwendig ist, um die nötigen Vorarbeiten dazu zu verrichten; und trotzdem muß der Mensch erheblich mehr bezahlen, als für die Güter und für die Tiere zu bezahlen ist. Das ist wie gesagt ein Widerspruch, über den ich mir bis heute noch nicht klar geworden bin.

Man hat auch bei allen übrigen Verfrachtungen längst den rohen Entfernungstarif beseitigt, man hat längst eingesehen, daß es schlechterdings unmöglich ist, bei dem Güterverkehr dieselben Tarifprinzipien anzuwenden wie bei dem Transport der Menschen, und trotzdem wird heute in Finanzkalamitäten sind und uns darüber unterhalten, ob wir nicht schließlich den Zweifelnigtarif erhöhen sollten, damit unser Personenverkehr mehr Einnahmen liefert, ist es doch keinem Menschen eingefallen, etwa einen ähnlichen Vorschlag in bezug auf den Güterverkehr zu machen, zu sagen: Wir wollen einmal sehen, ob nicht bei dem Güterverkehr durch die Erhöhung

der Tarife mehr herausgeschlagen werden kann. Das ist doch außerordentlich charakteristisch. Warum will man denn nicht beim Güterverkehr mit den Tarifen in die Höhe gehen? Weil dort jedermann ohne weiteres einsehen kann, daß das nicht eine Vermehrung unserer Einnahmen, sondern höchstwahrscheinlich eine Verminderung derselben, einen Rückgang des Verkehrs zur Folge haben würde. Da, warum läßt man dieses Prinzip beim Güterverkehr gelten und nicht beim Personenverkehr? Wohin kämen wir beim Güterverkehr, wenn jedes Gut genau so tarifiert würde, wie es bei den Menschen der Fall ist, das heißt wenn jedes Kilometer, das von einem Gut auf der Eisenbahn zurückgelegt wird, genau soviel kosten würde wie das erste Kilometer, ganz einerlei, ob es hundert oder tausend Kilometer sind, wenn man auch beim Güterverkehr keinen Staffeltarif gelten lassen würde? Wir wären damit auf dem Weltmarkt schlechterdings nicht mehr konkurrenzfähig, es wäre gar nicht denkbar, daß wir gegenüber den übrigen Nationen aufkommen könnten. Aber ich meine, daß, was bei den Gütern zweckmäßig ist, womit man so gute Erfahrungen gemacht hat, das kann unmöglich bei der Personenbeförderung ein solches Prinzip sein. Warum hat man beim Telephon, warum hat man beim Telegraph, warum hat man bei der Post dieses einfache und vernünftige selbstverständliche Prinzip schon lange anerkannt, und warum will man es beim Personenverkehr nicht anerkennen? Was spricht denn dafür, daß man den Menschen in der Beziehung ganz anders behandelt? Kostet denn ein Mensch, wenn er hundert Kilometer fährt oder wenn er zwei, dreihundert Kilometer fährt, beim zwei-, dreihundertsten Kilometer genau so viel wie bei den ersten zehn, zwanzig Kilometern? Steigen denn die Kosten der Eisenbahnverwaltung mit der Entfernung des Transports? Das zu behaupten, wird sich wohl niemand hergeben, auch kein einziger Sachmann wird es wagen, die Behauptung aufzustellen, daß die Kosten der Eisenbahnverwaltung bei der Personenbeförderung in gleichem Maße wie die Höhe der Entfernung steigen. Wenn man aber das zu behaupten nicht wagen will, so muß man auch den Mut haben, daraus die nötige Schlussfolgerung zu ziehen, und dann wird man erst kommen, daß auch der Personenverkehr rentieren wird, daß er, wenn auch nicht ganz so hohe, so doch ähnlich hohe Einnahmen liefern wird, wie das beim Güterverkehr der Fall ist.

Wenn ich ein Telegramm abschicke, kostet das Wort 5 Pf., ganz einerlei ob ich nach Mannheim, Berlin, Hannover oder Köln telegraphiere; darnach fragt die Telegraphenverwaltung gar nicht, die Entfernung spielt für sie keine Rolle. So ist es bei der Post; da kostet ein Paket mit bestimmtem Gewicht innerhalb der ersten Zone einen bestimmten Betrag, vielleicht 50 Pf., und wenn es in die zweite Zone geht, vielleicht 70 Pf. oder 1 M., der Betrag spielt ja in diesem Augenblick keine Rolle. Jedenfalls ist man also da den Zonentarif anerkannt, und es ist kein Zweifel, daß wenn wir hier einen Entfernungstarif hätten wie beim Personenverkehr, die Post nicht entfernt die hohen Einnahmen hätte, und zwar deshalb nicht, weil ein ganz großer Teil der Personen nicht in der Lage wäre, von diesem zweckmäßigen Verkehrsmittel Gebrauch zu machen. Dasselbe ist beim Briefverkehr der Fall. Ein Brief kostet innerhalb Deutschlands 10 Pf., ganz einerlei ob er nach Durlach oder nach Buztebude geht, und wenn er nach Afrika geht, kostet er 20 Pf., auch nach Amerika, wenn er ein bestimmtes Gewicht nicht überschreitet. Da ist also das Prinzip des Zonentarifs anerkannt. Als

aber seinerzeit ein englischer Schullehrer den Vorschlag machte, den Penny-Tarif für den Briefverkehr einzuführen, haben die Fachleute mit ganz denselben Gründen operiert, wie das heute von den Gegnern der Einführung des Zonentarifs für die Personenbeförderung geschieht. Als der englische Generalpostmeister den Vorschlag des Schullehrers hörte, hat er gesagt, ein so toller Gedanke sei ihm noch nicht vorgekommen, das Penny-Porto zu erheben, gleichgültig wie weit der Brief verschickt werde. Heute würde man es für einen ganz tollen Gedanken erklären, wenn man bei der Post das gleiche Prinzip handhaben wollte, das bei der Personenbeförderung gehandhabt wird. Worin bestand denn der tolle Gedanke des Schullehrers? Doch einfach darin, daß er die Entdeckung machte, daß die Entfernung gegenüber dem Gewicht bei der gleichen toten Last keine Rolle spielt, daß es nicht darauf ankommt, wie weit der einzelne Gegenstand befördert wird, sondern daß es zweckmäßig ist und finanziell vorteilhaft, wenn ein mäßiger Einheitstarif Platz greift, daß man mit einem mäßigen Einheitstarif mindestens dieselben guten Resultate, meistens bessere Resultate erzielt, als wenn man das Prinzip der Tarifierung durchführen würde, wie es heute noch im Personenverkehr besteht. Daß dieses Prinzip des Einheitstarifs sich beim Briefverkehr glänzend bewährt hat, darüber besteht heute doch wohl kein Zweifel. Wir würden, wenn wir dieses Prinzip, wenn auch nicht in der gleichen Einfachheit, so doch ähnlich auf den Personenverkehr übertragen würden, dieselben guten Erfahrungen machen.

Woran frunkt denn der Personenverkehr heute? Daran, daß er viel zu kompliziert ist, derart kompliziert, daß ein gewöhnlicher Mann, der nicht Fachmann ist, sich kaum in den Einzelheiten des Betriebs auskennt. Nehmen Sie das Büchlein zu Hand, das wir jährlich bekommen, in dem die finanziellen Ergebnisse des Eisenbahnverkehrs und die Tarife dargestellt sind, und sehen Sie sich an, was darin über den Güterverkehr steht. Ich habe mich tagelang bemüht, mich in dem Lohwobohu zurecht zu finden, es ist mir aber nicht gelungen. Ist das vernünftig, wenn man erst ein Studium braucht, um zu erfahren, wie man seine Ware am billigsten verfrachtet? Das ist ein Zustand, der in unsere Zeit paßt wie eine Faust aufs Auge. Auf allen Gebieten ist man bestrebt, die Dinge zu vereinfachen, sie möglichst klar und übersichtlich zu gestalten, nur hier wird alles möglichst kompliziert. Beim Personenverkehr hatten wir bis vor wenigen Jahren ein solches Durcheinander von Fahrarten, daß der gewöhnliche Mann, der selten die Eisenbahn benutzt, nicht wußte, wie er am billigsten fahre. Gerade die, welche am seltensten fahren, sind infolgedessen am teuersten gefahren, während die, die häufig fahren und sich in den Schikane auskannten, in der Lage waren, sich die billigste Fahrarten auszusuchen zu können. Eine sehr deutliche Sprache in dieser Richtung spricht die Eisenbahnstatistik, die beweist, daß das heutige System der Tarifierung im Personenverkehr ein durchaus unhaltbares geworden ist. Die Eisenbahnverwaltung selbst, die Fachleute, haben auch etwas wie Erkenntnis davon bekommen, daß ihr Normaltarif glatterdings ein Unsinn ist; denn sie haben so viele Ausnahmebestimmungen im Personenverkehr eingeführt, daß schließlich ihr Normaltarif überhaupt nicht mehr als solcher bestanden hat. Nicht weniger als 77 Prozent der in Baden beförderten Personen sind bis zum Jahre 1907 auf Grund von *Ausnahmetarifen* befördert worden, und nur ganze 23 Prozent der beförderten Menschen haben den Normaltarif bezahlt. Ist das nicht der glänzendste Beweis dafür, daß der Normaltarif ein Un-

sinn, eine überwindene Sache ist, daß man die Konsequenz daraus ziehen mußte, diesen Normtarif zu ändern und einen anderen Tarif einzuführen? Heute in der Zeit der Verkehr, wo über die ganze zivilisierte Welt ein Netz von Eisenbahnen gespannt ist, wo sich die Menschen täglich die größte Mühe geben, Erfindungen zu machen, durch welche die Entfernungen überwunden werden, heute wo Milliarden von Betriebskapital in solchen Unternehmungen angelegt sind, wo die Waren auf dem schnellsten Wege überall hin befördert werden sollen, heute kommt der Mensch in Baden und wohl auch in anderen Staaten im Durchschnitt nicht über 20 Kilometer über seinen Wohnort hinaus! Das ist eine geradezu verblüffende Tatsache gegenüber der Tarifpolitik, die im Personenverkehr zur Anwendung kommt. Durchschnittlich 20 Kilometer! Das heißt, die über große Mehrheit der Menschen in unserem deutschen Vaterlande lernt noch nicht einmal ihr eigenes Vaterland über 20 Kilometer hinaus kennen. Das ist ein Zustand, der im schreiendsten Widerspruch steht zu den Bemühungen, den Verkehr auszubauen und die Schnelligkeit des Verkehrs zu heben, kurzum ein Zustand im Zeitalter des Verkehrs, den wir nicht für möglich halten sollten. Damit ist auch bewiesen, daß es mit der Freizügigkeit in der Praxis ganz anders aussieht als in der Theorie. In der Theorie haben wir sie, da ist kein Mensch an die Scholle gebunden; aber sobald die Praxis in Frage kommt, ist die große Mehrheit der Menschen doch an die Scholle gebunden, ist gar nicht in der Lage, von der Freizügigkeit Gebrauch zu machen. Das bringt die Eisenbahnverwaltung fertig, dadurch daß sie heute noch ein ganz anderes System der Tarifierung des Personenverkehrs hat als bei jeder andern Verkehrseinrichtung. Ich glaube, es würde sich ein Schrei der Entrüstung erheben, wenn man dazu übergehen wollte, beim Güterverkehr daselbe Prinzip wie beim Personenverkehr anzuwenden. Eine Eisenbahnverwaltung, die auch nur diesen Versuch machen wollte, würde vom Protest des Volkes einfach weggeschwemmt werden. Wenn man das aber zugibt, warum kann man dann nicht vom Personenverkehr daselbe gelten lassen, was man für jede andere Verkehrsart gelten läßt? Es kann nicht bestritten werden, daß größere Entfernungen auf der Eisenbahn heute einfach deshalb nicht zurückgelegt werden, weil die Kosten des Transports für die große Mehrheit der Bevölkerung geradezu unerschwinglich sind. Wenn heute ein Arbeiter, der in Karlsruhe geboren ist, nach Köln, Magdeburg, Hamburg oder Berlin geht, um dort Arbeit zu suchen, dann ist das für seine Angehörigen genau so, wie wenn er nach Amerika oder Australien gegangen wäre, d. h. seine Familienangehörigen sind gar nicht in der Lage, den Mann einmal in Berlin oder in Hamburg oder in Köln besuchen zu können, weil sie das Geld nicht dazu haben. Wieviel Leute aus der Masse des Volkes können sich den Luxus erlauben, eine Reise, wenn auch nur von 3 oder 4 tägiger Dauer nach Hamburg oder Berlin zu unternehmen? Das können sie einfach nicht, und zwar aus dem Grunde nicht, weil ein halber oder gar ein ganzer Monatsgehalt darauf geht, wenn sie die Reise unternehmen. Das heißt aber, verkehrstechnisch gesprochen, gar nichts anderes, als daß man durch eine derartige Tarifierung die bestmögliche Ausnützung des vorhandenen Anlagekapitals, der vorhandenen Wagen unmöglich macht, daß man Schranken in den Verkehr setzt, die am allerwenigsten bei einer solchen Einrichtung am Plage sind. Fragen Sie einmal irgend einen Geschäftsman, was die Transportkosten und die Kosten der Personenbeförderung im Geschäft ausmachen. Die Leute

rechnen sehr genau, und ich begehre wohl keine Induktion, wenn ich hier einmal etwas vortrage, was mir in einigen Tagen der Herr Kollege Neuhaus aus seiner Praxis erzählt hat. Er hat mir gesagt, daß er in einigen Jahren die Zigarren nach Königsberg auf dem Postwege wesentlich billiger habe transportieren können, als wenn er die Eisenbahn benützt hätte. Einmal sei der Tarif geändert worden, und er habe es herausgefunden, daß er seine Zigarren billiger auf dem Eisenbahnwege transportiere als mit der Post, vorher habe er 20 Pakete machen müssen, um sie mit der Post befördern zu lassen, jetzt komme er mit einem großen Paket aus und brauche nicht mehr diese Pakete machen zu lassen. Die Geschäftsleute berechnen das sehr genau, und sie sehen auf jeden Pfennig, denn das macht im Jahre eine sehr große Summe aus, wenn auch im einzelnen Fall nur wenige Pfennige Ersparnis in Betracht kommen. Was für den Güterverkehr gilt, das gilt aber auch für den der Menschen. Jeder Geschäftsman wird es sich heute, wo die Kilometerbeste abgeschafft sind, viel mehr überlegen, ehe er eine Reise unternimmt, als früher, wo wir das Kilometerbeste gehabt haben. Heute werden sie ganz anders kalkulieren, und durch der Eisenbahn Einnahmen verloren gehen, die beim Kilometerbeste von vornherein gehabt hat, bevor sie dem Betreffenden irgend eine Leistung zur Verfügung gestellt hatte.

Ich habe vorhin auf die zahllosen Ausnahmestarttarife verwiesen, die wir bis vor ganz kurzer Zeit im Personentarifwesen gehabt haben, und die der denkbar schlagendste Beweis dafür sind, daß das Tarifwesen, wie wir es heute haben, auf die Dauer nicht zu halten ist. Wir haben früher zunächst einfache Fahrarten gehabt, später hat man die Rückfahrarten eingeführt; wer sich der Rückfahrarten gereist ist, der ist, auf den einzelnen Kilometer berechnet, billiger gefahren als der, welcher nur eine einfache Karte gehabt hat. Wenn z. B. jemand von hier nach Freiburg gefahren ist und wieder zurück, so ist er viel billiger gefahren, als wenn er dieselbe Kilometerzahl auf einmal gefahren wäre. Es werden mir ohne weiteres zugeben, warum soll denn ein Reisender, der eine Strecke fährt, und dann wieder zurückfährt, billiger fahren als der andere, der eine große Strecke fährt, sie aber nicht wieder zurückfährt, sondern ein Stück weiter fährt? Es geht doch die Eisenbahnverwaltung gar nichts an, ob der Reisende nun wieder die Strecke zurückfährt oder nicht, sondern vom factmännischen Standpunkt aus betrachtet ist die Dampflok, daß der betreffende Mann überhaupt diese große Strecke mit der Bahn zurücklegt. Wo wollte man aber im gewöhnlichen Geschäftsleben hinkommen, wenn man derartige Prinzipien der Behinderung in der Entwicklung des Verkehrs zur Anwendung bringen wollte? Später hat man die Monats- und die Jahreskarten eingeführt, die Rundreisebilletts, Karten für Bergnützungstouren und alle möglichen Vergünstigungen, damit die Eisenbahn mehr benützt werde, als das unter anderen Umständen der Fall gewesen wäre. Jede einzelne dieser Maßnahmen für sich ist aber ein Beweis dafür, daß die Eisenbahnbureauftraten ihr Handwerk verstanden haben. Ich habe vorhin schon gesagt, daß früher ungeschätzte Prozent der Reisenden auf Grund von Ausnahmestarttarifen gefahren sind. 1904 waren es 74,82 Proz., 1905 74,16 Proz., 1906 77,54 Proz., 1907, nachdem die Tarifreform eingeführt worden war, ist die Prozentziffer auf 48,82 gesunken und im Jahre 1908 sogar plötzlich auf 7,16. Wir sehen also, daß früher der weitaus überwiegende Teil der Menschen, welche die Eisenbahn benützt haben, auf

Grund von Ausnahmetarifen befördert worden sind. Man hat man aber auch bei diesen Ausnahmetarifen alle möglichen Schwierigkeiten angewendet, um den Leuten das Reisen so schwer wie möglich zu machen. Ich erinnere Sie an die Tatsache, daß man bei der Einführung der Rückfahrkarten ihre Gültigkeitsdauer zunächst auf 2 Tage beschränkt hat. In Württemberg hat eine Fahrkarte bis zu 71 Kilometer zweitägige Dauer gehabt. Nun werden Sie mir weiter zugeben: Wenn ich die Frage aufwerfe, warum hat die Gültigkeitsdauer nur 2 Tage betragen, warum hat man sie auf 71 Kilometer beschränkt, warum ist man nicht auf 200 oder 300 Kilometer gegangen, warum hat man die Gültigkeitsdauer nicht aufgehoben, was geht es die Eisenbahnverwaltung an, wie lange ich mich an einem Orte aufhalte? Dafür ist doch kein vernünftiger Grund vorhanden! Später, nachdem Preußen die 45tägige Gültigkeit eingeführt hat, ist diese von den süddeutschen Verwaltungen auch eingeführt worden, da ist es auf einmal mit einer 45tägigen Dauer gegangen. Warum hat man denn nicht die Gültigkeitsdauer auf 100 Tage festgesetzt, warum nicht auf 365? Was kümmert sich denn die Eisenbahnverwaltung darum, wie lange sich jemand an irgend einem Orte aufhält, und wann er weiterfährt? Stellen Sie sich einmal vor, wenn ich mir irgendwo eine Ware kaufe, z. B. ein Paar Stiefel bei einem Schuhmacher, und der Schuhmacher würde dann sagen, die Stiefel kosten 15 M., aber Sie bekommen sie nur unter der Bedingung, daß die Sohlen in 4 Wochen durchgelaufen sind, was würde man einem solchen Kaufmann sagen? Es fällt keinem Menschen ein, im gewöhnlichen Leben eine solche Bedingung zu stellen. Warum bestimmt denn die Eisenbahnverwaltung, welchen Grund hat sie dafür, daß der Reisende innerhalb einer bestimmten Frist zurückfahren muß, weil sonst die Fahrkarte nicht mehr gültig ist? In den meisten Fällen wird ja eine Fahrkarte mit 45tägiger Gültigkeit gar nicht voll ausgenutzt werden, denn wenn man eine Bergnügungsreise unternimmt, so bleibt man nur in den allerersten Fällen länger fort. Noch toller war es mit den Platzkarten, das war ein Unikum von Einrichtung im Verkehrsweisen. Da kauft man sich zunächst eine Fahrkarte, dann muß man obendrein einen Sammelzugzuschlag bezahlen, und nachdem man diese Karten gelöst hatte, kam die Eisenbahnverwaltung und sagte: So dürfen Sie noch nicht fahren, jetzt müssen Sie erst noch eine Platzkarte kaufen! Und diese Platzkarten waren gar nicht billig, sie kosteten 50 Pf., 1 M., ja bis zu 2 M. Was ist denn das für ein Zustand, daß die Leute vorzeitig schikaniert werden und ihnen Geld abgenommen wird für Zwecke, für die man einen vernünftigen Grund nicht einsehen kann. Jetzt hat man die Platzkarten ja wieder abgeschafft; aber auf einen solchen Gedanken hätte man gar nie kommen dürfen, wenn man im Auge hat, den Verkehr rentabel zu gestalten. Stellen Sie sich einmal vor, daß derartige Verkehrsprinzipien, oder besser ausgedrückt, verkehrte Prinzipien auf den Güterverkehr angewendet würden. Die Kaufleute würden sich dafür bedanken, wenn sie da ertragen sollten, was man hier auf dem Gebiet des Personenverkehrs lange genug hat erdulden müssen. Was war nun der Erfolg aller dieser Schikanen? Der Erfolg aller dieser Schikanen war der, daß eine ganze Menge von Beamten beschäftigt werden mußte, die nachher Berechnungen über alle diese Sondererleichterungen führen mußten. Wir haben heute in den Eisenbahnverwaltungen in Deutschland diese Hunderte von Beamten beschäftigt, die volkswirtschaftlich betrachtet, vollständig wertlose Arbeit verrichten, und in diese volkswirtschaftlich betrachtet, wertlose Arbeit zu verrichten, müssen diese Leute eine Mittelschulbildung

durchmachen und obendrein noch ein paar Examen ablegen. Es kann gar kein Zweifel darüber sein, daß, wenn man bei der Eisenbahn das Prinzip, das heute schon bei dem Post-, bei dem Telegraphenwesen und teilweise auch beim Güterverkehr angewendet wird, auf den Personenverkehr übernehmen würde, dann eine ganz große Anzahl von Beamten absolut überflüssig würde, und zwar schon aus dem einfachen Grunde, weil eine ganze Reihe von Berechnungsstellen, die lediglich Rechnungen machen, welche volkswirtschaftlich betrachtet gar keinen Zweck haben, überflüssig werden und wegfallen würden, so daß damit kolossal viel Geld erspart würde. Der Herr Kollege Neuhaus hat nicht mit Unrecht auf die große Steigerung der persönlichen Ausgaben abgehoben. Ist das ein Wunder, wenn man einen derartig komplizierten Betrieb hat, daß da die persönlichen Ausgaben in einem so raschen Tempo wachsen, wie das heute der Fall ist, und dabei arbeiten die Leute, welche diese volkswirtschaftlich wertlose Arbeit verrichten müssen, 8 Stunden täglich auf ihren Bureaus, während die anderen, die die volkswirtschaftlich nützliche Arbeit verrichten müssen, die gefährliche Arbeit, gefährlich für das Leben der Leute, die in dem verantwortungsvollen und schweren Eisenbahnbetrieb stehen, 12, 14, 16 und noch mehr Stunden täglich arbeiten müssen. Das ist doch ein Zustand, der einfach haarsträubend ist! Man kommt nicht zu einer Änderung, wenn hier nicht im System durchgreifende Änderungen vorgenommen werden, wenn man nicht endlich davon abgeht, ein altes, überlebtes System noch weiter bestehen zu lassen.

Eine Vereinfachung auf dem Gebiete des Personenverkehrs wäre sehr leicht durchzuführen, ohne daß man damit auf irgend welchen Widerspruch stoßen würde; im Gegenteil, die übergroße Mehrheit der Bevölkerung würde mit Jubel eine solche Vereinfachung begrüßen; ich meine die Vereinfachung der Klassen. Wir haben heute drei bzw. vier Klassen. Wenn man aber die Statistik durchsieht, so findet man, daß diese 4 Klassen im Durchschnitt sehr schlecht besetzt sind. In der I. Klasse ist der Prozentsatz der Besetzung nicht einmal ganz 1 Proz., in der II. Klasse etwas über 1 Proz., 2 Proz., manchmal, wenn es ganz gut geht, 3 Proz., in der III. Klasse 26 bis 30 Proz., und dabei sind hier Millionen und Abermillionen angelegt und es steht die Tatsache fest, daß die übergroße Mehrheit der Bevölkerung heute noch nicht über durchschnittlich 20 Kilometer hinaus die Eisenbahn benutzen kann. Ich meine, da könnte ohne weiteres der Hebel angelegt werden und könnten ganz bedeutende Mehreinnahmen erzielt werden. Man sagt zwar immer — und der Herr Abg. Neuhaus hat das auch gesagt —, diese Steigerung des Personenverkehrs habe doch ihre Grenzen. Das ist die immer wiederkehrende Ausrede. Das kann man auch beim Güterverkehr sehen. Vor etwa 15 Jahren hat der preussische Eisenbahnminister v. Thielen im preussischen Abgeordnetenhaus gesagt: Wir sind jetzt am Ende unserer Leistungsfähigkeit bei den Eisenbahnen angelangt, weiter gehts nicht mehr. Wie weit sind wir seitdem wieder gekommen! Sehen Sie sich nur die Ziffern an, die infolge der Einführung des 2 Pfennig-Tarifs bei uns in Baden erzielt wurden, wie vom Jahre 1906 bis zum Jahre 1908 nicht weniger als 6 Millionen Menschen mehr gefahren sind, allein in Baden während dieses Zeitraums von 2, 3 Jahren mit dem 2 Pfennig-Tarif. Wie viele Millionen könnten noch mehr befördert werden, wenn endlich einmal der rohe Entfernungstarif beseitigt würde, wenn die Menschen um billiges Geld auch einmal ihr deutsches Vaterland auf größere Entfernungen hinaus ansehen könnten, was heute tatsächlich nicht der

Fall ist. Warum sollen wir mit 2 Klassen nicht auskommen, wo doch heute die I. und II. Klasse absolut nicht rentiert? Man sagt, das würde dem internationalen Durchgangsverkehr, den wir haben, schaden. Das glaube ich nie und nimmermehr. Die Leute kommen doch nicht deshalb nach Deutschland, nach Baden-Baden z. B., weil wir in Deutschland eine I. Klasse haben, sondern sie würden hinkommen, selbst wenn wir ganz elende Bummelzüge hätten, wenn kein anderes Beförderungsmittel zur Verfügung stände. Der Herr Minister schüttelt mit dem Kopf (Seiterkeit). Wenn ich heute nach Dalmatien gehe, um mir dieses Land anzusehen, dann muß ich mich mit all den Unbequemlichkeiten abfinden, die dort nun einmal infolge mangelhafter Entwicklung der Kultureinrichtungen vorhanden sind, ich kann dagegen nichts machen, wenn ich den Wunsch habe, mir Dalmatien anzusehen. Genau so ist es auch hier. Übrigens liegen die Dinge in der Praxis nicht so. Unsere II. Klasse ist derartig gut eingerichtet, daß sie immer noch weit besser ist als die erste Klasse in Italien und verschiedenen anderen Staaten (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Das ist auch in der Budgetkommission anerkannt worden. Wenn wir zwei Klassen hätten, dann würden ganz zweifellos diese zwei Klassen prozentual erheblich höher besetzt werden, als das heute der Fall ist. Wenn ich darüber aus eigener Machtvollkommenheit zu verfügen hätte, so würde ich den Tarif der II. Klasse ganz bedeutend ermäßigen. Denn das ist heute ein Tarif, der prohibitiv wirkt, der die Leute abschreckt, die II. Klasse zu benutzen. Wer kann denn heute die II. Klasse benutzen? Zunächst die Herren von der Eisenbahnverwaltung, die Freifahrten bekommen, und dann die Leute, die über ein paar tausend Mark Einkommen im Jahr verfügen. Alle übrigen Leute können die II. Klasse gar nicht benutzen. Die Zahl der Benutzer der II. Klasse ist von vornherein eine ganz eng umgrenzte Zahl von Menschen. Warum denn das? Spricht denn nicht die Vernunft dafür, daß man auch für die II. Klasse einen Tarif einführt, der es ermöglicht, daß Geschäftsleute, Leute aus dem Mittelstand die II. Klasse benutzen können. Dann würde die II. Klasse so stark benützt werden, daß sie das Drei- und Vierfache mehr einbrächte, als das heute der Fall ist, und damit könnte man schon eine erhebliche bessere Rentabilität erzielen, als das unter den gegenwärtigen Umständen der Fall ist, wo, wie gesagt, die Prozentsätze der Einnahmen aus dieser Klasse ganz gering sind.

Nun einige Zahlen! Wir haben im Jahre 1904 eingenommen in der I. Klasse 624 982 M., das sind 2,58 Proz. der Einnahmen, auf den Kilometer ausgerechnet 385 M. Im Jahre 1908 belief sich die Zahl auf 956 740 M. Einnahmen, das sind 3,69 Proz., macht etwa 390 M. pro Kilometer Einnahme in der I. Klasse. In den 5 Jahren von 1904 bis 1908 hat die I. Klasse eingenommen ganze 3 489 129 M. In der II. Klasse beliefen sich die Einnahmen — ich will runde Zahlen nennen — im Jahre 1904 auf 2,1 Millionen, im Jahre 1905 auf 2,1 Millionen, im Jahre 1906 auf 1,88 Millionen, im Jahre 1907 auf 2,7 Millionen und im Jahre 1908 auf 4,6 Millionen. Eine ganz bedeutende Steigerung im Jahre 1908. In Prozentzahlen ausgedrückt: 8,83 Proz. im Jahre 1904, im Jahre 1905 8,56 Proz., im Jahre 1906 6,78 Proz., im Jahre 1907 10,30 Proz. und im Jahre 1908 17,81 Proz.; auf den Kilometer umgerechnet: im Jahre 1904 1320 M., im Jahre 1905 1311 M., im Jahre 1906 1119 M., im Jahre 1907 1649 M., für 1908 ist die Zahl in dem Bericht, aus dem ich die Zahlen entnommen habe, nicht enthalten. Und nun sehen Sie sich einmal die Zahlen

der III. Klasse an! Das ist außerordentlich interessant! Im Jahre 1904 Einnahmen 3 464 798 M., gleich 14,27 Proz., auf den Kilometer 2133 Mark gegen 385 M. in der I. Klasse; im Jahre 1905 3 659 563 M., auf den Kilometer ausgerechnet 2 446 M.; im Jahre 1906 3 623 212 M., auf den Kilometer ausgerechnet 2 210 M.; im Jahre 1907 — nach der Einführung des 2 Pfennigtarifs, der angeblich die Selbstkosten nicht decken soll — in der Klasse IIIa 4 598 599 M., gleich 18,95 Proz. der Gesamteinnahmen, auf den Kilometer ausgerechnet 3 015 M., und in der „unrentablen“, angeblich die Selbstkosten nicht deckenden IIIb Klasse Einnahmen 6 655 750 M., gleich 25,43 Proz., auf den Kilometer ausgerechnet 4 048 M., gegenüber 385 M. in der I. Klasse! Insgesamt im Jahre 1907 in der IIIa und IIIb Klasse eine Einnahme von 11 254 349 M. gegen 637 430 M. in der I. Klasse, oder auf den Kilometer ausgerechnet, in der IIIa und IIIb Klasse eine Einnahme von 7 063 M., während die I. Klasse 388 M. und die II. Klasse 1 649 M. erbrachte! Und da kommt man und sagt uns, daß der 2 Pfennigtarif sich nicht rentiert, sagt aber nicht, daß diese I. und II. Klasse sich nicht rentieren! (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Wenn da sieben Plätze vorhanden sind, ist einer besetzt, die ganzen Plätze sind derartig komfortabel eingerichtet, daß, auch wenn sie zur Hälfte besetzt wären, damit noch nicht die Auslagen gedeckt wären, die der Eisenbahnverwaltung entstehen, während auf der anderen Seite die Masse für 2 Pf. in Holzkästen, manchmal in ganz miserablen Holzkästen befördert wird in der Klasse, die das Geld einbringt! Da kommt man also und sagt, diese Klasse rentiere sich nicht, und deshalb, weil sie sich nicht rentiere, sollen die unteren Klassen, die heute schon das Geld einbringen, noch mehr bezahlen! Im Jahre 1908 sind die Zahlen noch ganz andere. In der IIIa Klasse wurden eingenommen 8 376 056 M., in der IIIb Klasse 11 508 106 M., das macht 19 884 262 M. gegenüber 5 1/2 Millionen Mark in der I. und II. Klasse zusammen genommen. Im ganzen wurden in der III. Klasse, in der IIIa und IIIb Klasse, in den fünf Jahren von 1904 bis 1909 38 421 386 M. eingenommen, in der I. und II. Klasse nur 17 006 992 M.

So liegen die Dinge in Wirklichkeit. Nun wird man mir sagen: Trotzdem aber rentiert sich der Zweipfennigtarif nicht, deckt er die Selbstkosten nicht. Ich bestreite die Richtigkeit dieser Behauptung auf alle Allereinstimmigste! Die Zahlen, die wir von der Großh. Generaldirektion darüber zugestellt bekommen, sprechen klar und deutlich dagegen. Ich habe hier die Statistik vom Jahre 1908. Danach wurden, auf die Person berechnet, eingenommen: In der I. Klasse 6,66 Pf., in der II. Klasse 2,58 Pf., in der III. Klasse 1,04 Pf., in der IIIb Klasse 0,31 Pf., beim Militär 0,62 Pf., im Durchschnitt pro Person 0,54 Pf., also etwa ein halber Pfennig pro Person; darunter zu ermäßigten Preisen: In der I. Klasse 5,32 Pf., in der II. Klasse 0,78 Pf., in der III. Klasse 0,16 Pf., in der IIIb Klasse 0,09 Pf. Ich gehe wohl nicht fehl, wenn ich sage, diese 0,09 Pf. beziehen sich auf die Arbeiterwochenfahrten. Hat die Großh. Generaldirektion dem Mut zu sagen, daß die Arbeiterwochenfahrten sich für die Eisenbahnverwaltung nicht rentieren, daß die Arbeiter, welche diese Wochenfahrten benutzen, die Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung nicht decken? Ich glaube, Sie werden das im Ernste nicht behaupten wollen. Die Arbeiterzüge rentieren viel besser wie die anderen Züge, die zum Teil sehr schlecht besetzt sind; sie fahren jeden Tag zu bestimmten Zeiten, sind über und über besetzt und bringen der Eisenbahnverwaltung

viel Geld ein, und dabei zahlen die Leute durchschnittlich 0,99 Pf. auf den Kilometer! Sie sehen also, daß die Behauptung, der Zwei-Pfennig-Tarif decke die Selbstkosten nicht, absolut hinfällig ist, hinfällig deshalb, weil man die Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung bei der Personenbeförderung überhaupt gar nicht ausrechnen kann. Das Kunststück bringt keiner fertig, und wenn er noch so gut rechnen gelernt hat, denn die Selbstkosten sind ganz verschieden; sie sind in einem vollbesetzten Zuge ganz andere wie in einem schlechtbesetzten Zuge, sie sind ganz andere in einem Zuge mit drei oder vier Klassen wie in einem Zuge mit nur zwei Klassen. Man kann allerdings, wenn das Jahr herum ist, ausrechnen, was auf die einzelne Person an Selbstkosten entfällt. Aber damit ist doch noch nicht die Selbstkostenrechnung aufgestellt! Denn die Eisenbahn ist doch nicht bloß dazu da, um Menschen zu befördern, sondern sie befördert mit denselben Schienen und mit demselben Beamtenapparate auch Güter, sie befördert Gepäck und anderes. Wie wollen Sie da ausrechnen, was auf die einzelne Person an Verwaltungskosten, an Amortisation und an Zins für das Anlagekapital der Eisenbahn entfällt? Das ist doch gar nicht möglich! Es lassen sich also Behauptungen wie die, die Selbstkosten würden nicht gedeckt, absolut nicht beweisen. Wohin man übrigens mit dieser Selbstkostenutopie kommt, habe ich vor kurzem im Karlsruher Stadtrat gesehen. Dort hat man ausgerechnet, die Abonnenten der Straßenbahn und die Arbeiter, die auf Wochenkarten fahren, deckten die Selbstkosten der Stadt für die Straßenbahn nicht. Da habe ich erklärt: „Es ist ganz ungeheuerlich, was Sie das behaupten; die anderen Leute decken die Selbstkosten nicht, die Leute, die alle paar Wochen oder alle paar Tage ihr Zehn-Pfennig-Billet kaufen! Aber die Selbstkosten werden gedeckt von den Arbeitern, die jeden Tag viermal zur selben Stunde die Straßenbahn benötigen. Die Kosten bleiben genau dieselben, nur hat die Straßenbahnverwaltung hier eine regelmäßige Einnahme, die sie sonst ohne die Arbeiterwochenfahrkarten nicht haben würde. Das ist fast geschenktes Geld, das die Stadtkasse dadurch bekommt.“ Wenn man aus der Behauptung, der Zweipfennigtarif decke die Selbstkosten nicht, die Konsequenzen ziehen wollte, was müßten wir dann für Tarife aufstellen? Das gäbe ganz ungeheuerliche Zahlen! Mit dieser Selbstkostenrechnung geht es also nicht, das ist eine durchaus falsche Annahme, daß der Zweipfennigtarif die Selbstkosten nicht decke. Wir haben diese Mißere, in der wir uns jetzt befinden, nicht durch den Zweipfennigtarif bekommen, sondern dafür waren ganz andere Gründe maßgebend. Die theoretische Seite der Frage, die ich erörtert habe, hat ja augenblicklich keinen praktischen Erfolg, darüber bin ich mir vollständig klar. Allein ich bin auch überzeugt, daß auf die Dauer die jetzigen Zustände nicht aufrecht erhalten werden können, daß es ganz und gar undenkbar ist, mit dem System, wie wir es heute haben, noch lange fortzuwirtschaften, denn wir sind heute schon nahe daran, den Bankrott öffentlich zugestehen zu müssen. Wenn man jetzt kommt und sagt, der Zweipfennigtarif decke die Selbstkosten nicht, so ist das für mich ein Beweis dafür, daß es mit dem jetzigen System nicht weiter geht. Denn wenn der Zweipfennigtarif erhöht wird, so wird damit gar nichts anderes erreicht, als daß wir eine große Anzahl Leute davon abhalten, die Eisenbahn zu benutzen, die sie bisher benützt haben. Mit anderen Worten, wir machen das Gegenteil von dem, was wir eigentlich tun müßten.

Man hat heute noch den Schnellzugszuschlag. Ich habe vor zwei Jahren auf die Schrift eines badischen Eisenbahnbeamten hingewiesen, der wissenschaftliche Untersuchungen angestellt hat, welche Gattung von Zügen für die Eisenbahnverwaltung die billigsten sind; der

Mann hat ausgerechnet, daß im Güterverkehr die Eilzüge und im Personenverkehr die Schnellzüge für die Verwaltung die billigsten seien, und daß im Güter- und Personenverkehr die Dummelzüge die teuersten seien. Man braucht gar kein Fachmann zu sein, um ohne weiteres zu begreifen, daß das selbstverständlich ist; denn wenn ein Zug alle paar Minuten hält und gebremst wird und dann die Lokomotive immer wieder neu anziehen muß, so muß ja an Material viel mehr draufgehen und an Zerstörung viel mehr geleistet werden, als wenn ein Zug 60—70 Kilometer durchsaust. Trotzdem erhebt man heute noch den Schnellzugszuschlag, angeblich, weil man im Schnellzuge schneller befördert wird und dafür ein Extrabergütung zu leisten hat. Als ob die Eisenbahnverwaltung — volkswirtschaftlich gedacht — nicht das allergrößte Interesse daran hätte, die Personen, die die Eisenbahn benutzen, so schnell wie möglich an ihren Bestimmungsort zu bringen! Bei dem heutigen System ist das gar nicht möglich, weil wir die Trennung des Nahverkehrs und des Fernverkehrs nicht durchgeführt haben. Wir führen heute noch Dummelzüge von Mannheim bis hinauf nach Basel; das ist volkswirtschaftlich und finanziell gedacht das unrentabelste, was man sich überhaupt denken kann! Warum geht man nicht dazu über, den Nahverkehr von dem Fernverkehr zu trennen und damit die Möglichkeit zu schaffen, daß Leute, die auf größere Entfernungen reisen müssen, so schnell wie möglich an ihren Bestimmungsort gelangen? Man würde einmal dem Nahverkehr viel mehr Rechnung tragen können, als das heute der Fall ist, und andererseits würde der Fernverkehr die größten Vorteile davon haben. Ich habe schon in der Budgetkommission und in früheren Jahren darauf hingewiesen: Wenn es möglich wäre, den Betrag auszurechnen, der der deutschen Volkswirtschaft alljährlich dadurch verloren geht, daß Millionen und Abermillionen von Leuten gezwungen sind, im Dummelzuge zu fahren und dort ihre Zeit unnütz totzuschlagen, während sie im Interesse der Volkswirtschaft zweckmäßiger im Schnellzuge befördert würden, so würden uns die Augen überlaufen über die kolossalen Summen, die da nutzlos verschwendet werden. Und trotzdem kann man sich nicht dazu aufschwingen, das Prinzip anzuerkennen, daß der Schnellzug als der billigere Zug zuschlagsfrei bleiben muß, vor allem aber, daß die Eisenbahnverwaltung ganz anders rechnen muß als ein Privatunternehmer; denn sie steht nicht auf eigenen Füßen, sondern sie steht im Zusammenhange mit allen übrigen Zwecken der Staatsverwaltung, und was die Eisenbahn durch Förderung des Verkehrs für die Volkswirtschaft hervorruft, das kommt auf der anderen Seite durch Steuern dem Staate wieder zugute, die doch auch in die Rechnung einbezogen werden müssen, wenn man die Eisenbahn richtig bewerten will.

Der Herr Abg. Neuhaus hat richtig darauf hingewiesen, wie notwendig es ist, daß heute noch nicht erschlossene Gegenden mit Eisenbahnen versehen werden, was das für den Staat an Einnahmen bedeute in dem Augenblick, wo die Leute an den allgemeinen Verkehr angeschlossen sind und mit dem Weltverkehr in Verbindung kommen. Das Zentrum rechnet ganz richtig, wenn es sagt: Das ist nicht nur für die Leute eine Wohlfahrt, sondern auch für das Staatsganze. Warum führt man das Prinzip nicht konsequent durch? Stellen Sie sich vor, daß wir drüben in unseren Kolonien auch so rechnen würden, wie wir in Deutschland rechnen, daß wir auch da sagen: Einstweilen errichten wir keine Eisenbahn, erst müssen wir die Garantie dafür haben, daß sie sich auch rentiert. Da würden wir überhaupt zu keiner Eisenbahn kommen, das ist selbstverständlich.

Dort rechnet man umgekehrt; dort sagt man, die Kolonien haben erst Wert, wenn wir Eisenbahnen haben. Was nützt uns der ganze Reichtum an Naturerzeugnissen, wenn wir keine Eisenbahnen haben, die uns den Reichtum an das Meer transportieren, damit wir sie auf das Schiff verladen und nach Europa transportieren können? Gar keinen Wert hätte der Naturreichtum dort. Wenn das aber für die Kolonien zutrifft, um wieviel mehr trifft das bei uns zu, wo die Kultur eine solche Höhe erreicht hat, daß der letzte Mann der Bevölkerung, jeder Bauer, jeder Handwerker an den internationalen Verkehr angeschlossen sein müßte, wenn er existenzfähig sein will!

Nun will ich zu den aktuellen Fragen unserer badischen Eisenbahnen übergehen. Es ist Zeit, daß wir hier einmal ganz offen unsere Meinung sagen. Es hat gar keinen Wert mehr, mit seiner Ansicht hinter dem Berge zu halten. Ich glaube nicht zu viel zu sagen, wenn ich behaupte, daß wir alle zusammen nicht erst seit gestern und vorgestern sondern schon lange unter dem Eindruck stehen, unserer Eisenbahnverwaltung fehlt der Kopf, die Leitung befindet sich in zu vielen Händen; es geht drunter und drüber, man weiß nicht, wer Koch und wer Kellner ist. Es ist schon in den verschiedensten Arten in die Erscheinung getreten, daß hier nicht mehr alles klappt. Das trifft nicht bloß auf die Ministerialabteilung zu, das trifft ebenso auch auf die Generaldirektion zu. Ich kann mich des Eindrucks nicht erwehren, daß gewisse Chefs der Unterabteilungen die Gutmütigkeit des Chefs der Generaldirektion allzusehr dazu benützten, um sich besonders wichtig und nützlich zu machen und um Dinge zu begehren, die ganz unmöglich passieren könnten, wenn die Leitung fest in einer Hand wäre und wenn die Zügel etwas straffer angezogen wären. Ich will nur an die Ruhebetterläß erinnern. Ich mache selbstverständlich dem Herrn Generaldirektor nicht den leisesten Vorwurf daraus, daß er diesen Erlaß unterschrieben, aber nicht gelesen hat. Es ist mir klar, daß es für den Chef einer solchen Verwaltung ganz unmöglich ist, alle die Erlasse, die ihm im Tag zur Unterschrift vorgelegt werden, genau zu prüfen und zu lesen, ehe er sie unterschreibt. Er muß sich hier auf das ihm unterstellte Personal verlassen können. Was ich bedauere, und was für die Zustände bezeichnend ist, das ist, daß dem Herrn Generaldirektor dieser Erlaß vorgelegt wurde, ohne daß man ihm vorher Mitteilung über die Bedeutung und Tragweite dieses Erlasses gemacht hat und daß man ihn — der doch für solche Anordnungen verantwortlich ist — vollständig über das im Unklaren gelassen hat, was die Herren unter sich ausgemacht hatten. Er muß seine Haut zu Markte tragen, während die Herren, die das verbot haben, ganz außerhalb der Schutzlinie stehen. Darüber sollten sich doch die Herren, die diesen Erlaß entworfen haben, klar gewesen sein, daß es, wenn es draußen bekannt wird, böses Blut erregen wird, daß man den Leuten mit ihrer langen Dienstzeit und mit ihrer ungeheuer schweren Arbeit noch die Möglichkeit entziehen will, in den wenigen Ruhepausen, die sie haben, sich auf einen Amerikanerstuhl oder auf ein Ruhebett zu legen. Trotzdem haben die Herren den Erlaß entworfen und der Herr Generaldirektor hat ihn unterschrieben, ohne daß er wußte, was die Herren geschrieben haben. Ich will nicht von Mitteilungen Gebrauch machen, die mir und wahrscheinlich auch anderen Abgeordneten über die Verhältnisse der Generaldirektion zugegangen sind. Ich habe nur den einen Fall herausgegriffen, weil er mir typisch für die Zustände zu sein scheint, wie sie nach und nach eingegriffen sind.

Aber, ebenso sieht es, wie ich schon vorher gesagt

habe, in der Ministerialabteilung aus. In der Situation wurde gestern blühend beleuchtet, als der Herr Staatsminister am Regierungstisch erschien (Sehr richtig, bei den Sozialdemokraten und der fortschr. Volkspartei), um zur Rechtfertigung der Regierung wegen der teilweise Abschaffung der beschleunigten Personenzüge eine Erklärung abzugeben. Ich spreche nicht zuviel, wenn ich sage: Das hätte sich kein anderer Ressortminister bieten lassen, eine solche an sich höchst unbedeutende Erklärung durch den Herrn Staatsminister abgeben zu lassen. Warum hat sie der Herr Eisenbahnminister nicht selbst abgeben? Er ist doch dazu viel eher in der Lage, denn er mußte doch wahrscheinlich dem Herrn Staatsminister erst das Material für die Erklärung liefern, die dieser gestern abgegeben hat. Denn ich nehme nicht an, daß der Herr Staatsminister seinerseits sich auch noch um alle Einzelheiten der Eisenbahnverwaltung kümmert. Die Erklärung war weder formell noch materiell von so weittragender Bedeutung, daß sie nicht der Herr Eisenbahnminister selbst hätte abgeben können; wir haben es schon Duzende von Malen erlebt, daß der Herr Minister von Bodman oder irgend ein anderer Minister „im Namen des Staatsministeriums“ Erklärungen abgegeben hat, die auf ihre Ressorts Bezug hatten; warum mußte hier auf einmal der Herr Staatsminister erscheinen? Ich sage, das erhellt die Situation blühend. Ich will gar nicht mehr sagen, ich glaube, das war deutlich genug (Lachen bei den Sozialdemokraten.)

Ich kann das, was der Herr Staatsminister gestern zur Rechtfertigung der Grob-Regierung vorgebracht hat, nicht gelten lassen. Er hat darauf abgehoben, daß die Presse einen großen Spektakel gemacht hätte, ohne sich genau zu informieren. Die Presse hat es dem Herrn Staatsminister angetan; fast jedesmal, wenn er hier spricht, hat er irgend eine Klage über die Redakteure und über die Presse vorzubringen. Sie können es ihm nie recht machen, dazu sind sie auch gar nicht da. Wenn der Herr Staatsminister das verhalten wollte, warum hat er nicht dafür gesorgt, daß die „Karlsruher Zeitung“ Aufklärungen verbreitete? Die Zahlen, die er gestern vorgebracht hat, habe ich vorher nie gehört und weder in der „Karlsruher Zeitung“ noch sonstwo gelesen. Aber selbst diese Zahlen rechtfertigen das Vorgehen der Grob-Regierung nicht. Der Herr Staatsminister hat gesagt: Es sind ja nur ein paar hundert Kilometer an beschleunigten Personenzügen, die weggefallen sind, zwei bis dreihundert Kilometer macht es im Tag aus. Das hat mich unwillkürlich an die Geschichte des Mädchens erinnert, das ein Kind geboren hatte und das, als man ihm Vorwürfe gemacht hatte, gesagt hat: Es ist nichts Schlimmes, es war ja nur ein ganz kleines Kind (Heiterkeit). So liegt die Sache denn doch nicht, daß wir, weil es nur etwas über 300 Kilometer sind, die weggefallen sind, jeden Grund zur Beschwerde verloren hätten. Heute wird man sich doch darüber klar sein, daß im Jahre 1906 die Tarifreform im Landtag nie und nimmer angenommen worden wäre, wenn nicht das als festes Versprechen anerkannt worden wäre, was hier gedruckt im damaligen Kommissionsbericht steht. Dort sind die einzelnen Züge ganz genau aufgeführt, die als beschleunigte Personenzüge in Frage kommen konnten, und das Wort „tunlichst“ spielt da gar keine Rolle. Das steht im Kommissionsbericht, allein Sie erinnern sich alle noch der Szene, die sich hier im Plenum abgespielt hat. Sie war nicht die erste ihrer Art, wir hatten schon mehrere solcher erlebt; Sie erinnern sich, wie dabei ganz bestimmte positive Erklärungen abgegeben worden sind. Heute kommt man und stützt sich auf

das Wort „tunlichst“ und will damit beweisen, daß die Befreiung eines Teils dieser beschleunigten Personenzüge durchaus zweckmäßig wäre.

Der Herr Staatsminister ist sogar soweit gegangen, daß er gesagt hat, die GrobH. Regierung hätte es gar nicht verantworten können, wenn sie diese Maßregel nicht getroffen hätte; denn sie hätte sonst 500 000 M. im Jahre ausgegeben, die sie jetzt nicht ausgeben. Damit hat offenbar bewiesen werden sollen, daß sich diese beschleunigten Personenzüge nicht rentieren. Ich kann den Beweis, den der Herr Staatsminister hier angeführt hat, durchaus nicht als stichhaltig betrachten. Ich möchte von der GrobH. Regierung eine andere Auskunft über die Rentabilität der beschleunigten Personenzüge haben. Ich kann nicht verstehen, wie diese Züge, die jedesmal vollbesetzt waren (Abg. Süßkind: Sehr richtig), sich nicht besonders rentieren können, wo sie sich doch besser rentieren wie viele andere, die halber leer sind. Das kann nicht stimmen, das kann ich nicht verstehen, und diese Rechnung, die uns die GrobH. Regierung aufgemacht hat, stimmt nicht.

Wie steht es mit unserer Eisenbahnpolitik? Ich habe schon vor zwei Jahren gesagt, daß wir uns auf einer schiefen Ebene befinden, die nach abwärts führt und daß diese Geschichte damals angefangen hat, als der Landtag in seiner Mehrheit dem Staatsvertrag über die Verwaltung der Main-Neckarbahn zugestimmt hat. Das war der erste verhängnisvolle Schritt, und seitdem ist es ständig abwärts gegangen. Im Augenblick befinden wir uns in einer Zwickmühle, wo kein Mensch mehr ein noch aus weiß. Die Regierung macht Vorschläge zur Besserung der Rentabilität, die Mehrheit des Landtags lehnt sie ab, weil sie glaubt, die Verantwortung nicht übernehmen zu können. Ich glaube, damit ist die Sache nicht erledigt; irgend ein Ausweg muß gefunden werden, darüber werden wir uns alle klar sein. Wohin der Weg führt, darüber bin ich nie im Zweifel gewesen. Der Herr Abg. Neuhaus hat gestern ein Zitat aus der Rede vorgelesen, die ich seinerzeit bei der Debatte über die Tarifreform gehalten habe. Ich habe damals gesagt — das ist heute noch meine Überzeugung, und es ist durch die Erklärungen, die wir mittlerweile erhalten haben, bestätigt worden — daß eine Zustimmung zu der Tarifreform mit absoluter Sicherheit zur Einführung der vierten Wagenklasse führe, und ich füge heute weiter hinzu: Sie wird in ihrer weiteren Konsequenz dazu führen, daß eines schönen Tages der Zweifelpennigtarif in Deutschland auch für die vierte Klasse begraben wird. Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten, Zuzuse rechts). Warten Sie nur erst ab, bis die vierte Klasse in ganz Deutschland eingeführt ist, dann werden die Herren kommen und sagen, daß der Zweifelpennigtarif die Selbstkosten nicht decke, dann wird man es überall machen, wie man es in Württemberg gemacht hat; dann wird man auch in der vierten Klasse die Personen so teuer machen, wie man bei uns in Baden mit dem Kilometer- und Schnellzug gefahren worden ist, ohne daß die badische Eisenbahnverwaltung schlechte Geschäfte dabei gemacht hat. Sie hat ein besseres Geschäft damit gemacht, als wenn sie für die vierte Wagenklasse 2,3 Pf. rechnete.

Heute kommt man und sagt uns: Ein Zurück gibt es nicht mehr, die Tarifreform ist durchgeführt, damit ist das Prinzip der Einheitlichkeit durchgeführt, und man darf nicht mehr durchbrochen werden. Wie kann man angesichts der wirklichen Zustände von einem Prinzip der Einheitlichkeit reden! Das haben wir heute so wenig, wie wir es vor der Tarifreform gehabt haben. Wir haben heute noch eine ganze Reihe von verschiedensten Tarifen für dieselbe Klasse.

Wir haben in Mecklenburg den Tarif von 3,3 Pfennig für die III. Klasse, während man in allen übrigen Staaten den Dreifelpennigtarif hat. Wir haben in Preußen den Zweifelpennigtarif für die IV. Klasse. In Württemberg hat man den Tarif von 2,3 Pfennig für die IV. Klasse. In Baden hat man in der III. Klasse den Dreifelpennigtarif, in der III b-Klasse den Zweifelpennigtarif. Dasselbe ist in Bayern der Fall. Also ganz verschiedenartige Tarife! Das Prinzip der Einheitlichkeit ist noch nicht durchgeführt und kann nur durchgeführt werden, wenn wir uns eben einfach Preußen ausliefern und das machen, was die preußische Regierung schon lange getan hat. Aber das ist der entgegengesetzte Weg, um die Rentabilität unserer Eisenbahnen zu verbessern. Der Weg, der beschritten werden muß, und längst hätte beschritten werden müssen, ist in Art. 42 der deutschen Reichsverfassung klar und deutlich vorgeschrieben. Dort heißt es: „Die Bundesregierungen verpflichten sich, die Deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten und zu diesem Behufe auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und auszurüsten zu lassen.“ Artikel 43 sagt: „Es sollen demgemäß in tunlichster Beschleunigung übereinstimmende Betriebs-einrichtungen getroffen werden.“ Und Artikel 45 endlich sagt: „Dem Reiche steht die Kontrolle über das Tarifwesen zu.“ Davon haben wir bis jetzt gar nichts bemerkt. „Dasselbe wird namentlich dahin wirken, 1. daß baldigt auf allen Deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden; 2. daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt werde.“ Im Jahre 1871 wurde das in die Reichsverfassung hineingenommen, und heute im Jahre des Heils 1910 sind wir glücklich so weit, daß wir die Erhöhung der Tarife beschließen wollen! Da war der Weg angegeben, der beschritten werden mußte, um zu einem einheitlichen deutschen Eisenbahnwesen zu kommen: man mußte die Eisenbahnen dem Reich unterstellen. Man hätte sie durchaus nicht an das Reich abgeben müssen, man hätte das ganz gut machen können, wenn man nur den guten Willen dazu gehabt hätte. Statt dessen aber haben die deutschen Eisenbahnverwaltungen sich Jahrzehnte hindurch eine Konkurrenz bereitet, die nicht weit von dem Begriff der unlauteren Konkurrenz entfernt ist. Eine Eisenbahnverwaltung um die andere hat versucht, ihre Nachbarin zu schädigen, zu schikanieren, ihr den Verkehr abzunehmen, und auf diese Weise hat man ein Durcheinander hervorgerufen, das schließlich so groß war, daß kein Mensch sich mehr damit zufrieden geben konnte, daß alle Welt danach strebte, es endlich einmal auf irgend eine Weise aus der Welt zu schaffen.

Nachdem die kleinen Eisenbahnverwaltungen Jahre und Jahrzehnte hindurch gerade dieses Prinzip, das in der Reichsverfassung niedergelegt ist, außer acht gelassen haben, haben sie sich eine um die andere Preußen ausgeliefert. Baden hat damit angefangen, die Verwaltung seiner Main-Neckarbahn an Preußen abzutreten. Dann ist die Tarifreform gekommen, und heute erklärt man: „Ja, was wollen wir denn machen? Das Kilometerheft einführen? Ach, da machen sie uns tot!“ Wir sind anderer Auffassung. Wir sind auch für die Einheitlichkeit der deutschen Eisenbahnen und wir würden es mit lebhafter Freude begrüßen, wenn sie heute schon durchgeführt werden könnte. Aber wir sind uns darüber klar, daß diese Einheitlichkeit nicht erzielt wird, so wie wir sie wollen, solange wir ein Preußen haben, wie wir es heute haben. Wir werden uns immer und immer mit Händen und Füßen dagegen wehren, unsere deut-

schen Eisenbahnverwaltungen dem preussischen Junker- und Dreiklassenparlament auszuliefern (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Eine ganz andere Frage wäre es, wenn wir ein modernes, ein verfassungsmäßiges Preußen hätten, ein Preußen, in dem der Geist der Freiheit und des Fortschritts herrschen würde. Aber unsere deutschen Eisenbahnverwaltungen den preussischen Junkern auszuliefern, das hieße, die verkehrte Zollpolitik, die wir für den Weltmarkt haben, auch noch in unserm deutschen Vaterlande innerhalb der schwarz-weiß-roten Grenzpfähle zu treiben, und dazu werden wir nie und nimmer unsere Zustimmung geben. Ich habe die feste Überzeugung, Preußen könnte uns, wenn wir heute das Kilometerheft wieder einführen, ebenso wenig tot konkurrieren, als es das früher unter der Herrschaft des Kilometerhefts fertig gebracht hat. Sind wir denn unter der Herrschaft des Kilometerhefts schlecht gefahren, haben wir nicht mit unseren Einnahmen an zweiter Stelle gestanden, trotzdem angeblich auch das Kilometerheft finanziell nicht rentieren sollte? Man kommt und sagt: Das Kilometerheft hat die finanzielle Bedeutung nicht, die man ihm zuschiebt, im Gegenteil (der Herr Abg. Neuhaus hat das gestern auch wieder hervorgehoben), unsere Einnahmen sind unter der Herrschaft des Kilometerhefts prozentual nicht so hoch gestiegen wie die der anderen Staaten. Ich habe schon vor zwei Jahren gesagt: Bleiben Sie uns doch mit Prozentziffern vom Halse, was wird denn damit bewiesen! Nicht auf die Prozentziffern kommt es an, sondern auf die absoluten Ziffern, und absolut stehen wir unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen an zweiter Stelle und das, obwohl vielleicht keine andere Eisenbahnverwaltung so viele unrentable Nebenbahnen hat wie das badische Land (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten), obwohl vielleicht keine andere Eisenbahnverwaltung einen so ungeheuren Fehler begangen hat wie die badische, ihre Hauptlinie von Rastatt nach Kehl nicht auszubauen, die heute zweifellos ebenso rentieren würde wie die Hauptlinie, die durch das übrige Land führt. Das Kilometerheft ist, wenn es eine Konkurrenzmaßregel ist, ein sehr vorteilhaftes Tarifmittel. Entweder hat das Kilometerheft die Eigenschaft, den anderen Verwaltungen Konkurrenz zu bereiten, und dann muß es finanziell gut wirken; oder es hat diese Eigenschaft nicht, dann sind alle die Einnahmen gegen das Kilometerheft, soweit sie finanzieller Art sind, hinfällig. Warum hat denn Preußen seit Jahr und Tag mit allen Mitteln gegen das Kilometerheft Front gemacht? Die preussischen Junker und die preussische Eisenbahnverwaltung waren sich ganz klar darüber, warum sie das getan haben. Mit dem Kilometerheft war der Beweis de facto erbracht, daß man für 2,4 Pf. Schnellzug fahren kann und daß die Eisenbahnverwaltung damit gute Geschäfte macht. Das war das beste Argument gegen die unwürdige preussische IV. Klasse. Deshalb hat man so dagegen gekämpft, weil man nicht den Nachweis dauernd führen lassen wollte, daß die vierte Klasse überflüssig ist, daß sie menschenunwürdig ist und daß sie obendrein noch viel zu teuer ist. Das war der Grund, warum man gegen das Kilometerheft gekämpft hat. Das, was heute aufgeführt wird, sind Scheinmanöver. In dem Augenblick, wo wir uns ausgeliefert haben, muß natürlich Bayern nachfolgen, denn wenn auch wir noch die vierte Klasse haben (auch in Württemberg und im Elsaß hat man sie), dann können die Bayern sie nicht mehr länger von sich fernhalten, dann müssen sie sie auch einführen, und ist sie überall eingeführt, dann wird man den Tarif von 2 auf 2,3 Pfennig erhöhen, vielleicht dann auch die Fahrkartenteuer wieder abschaffen, die ja sowieso nichts einbringt,

die ja nur schätzenswert auf die Entwicklung des Verkehrs wirkt. Dann sind wir eben da, wohin wir, wie wir vor ein paar Jahren prophezeit haben, hinkommen werden, daß nämlich der Verkehr anstatt entwickelt, beschränkt wird. Der Herr Abg. Neuhaus hat vergessen, hervorzuheben, daß wir unter der Herrschaft des Kilometerhefts mit dem Schnellzugsverkehr weitaus an erster Stelle gestanden sind, daß keine Eisenbahnverwaltung in Deutschland einen so hoch entwickelten Schnellzugsverkehr aufweisen konnte, wie es bei uns in Baden vorhanden war. Ich weiß sehr wohl, daß das den anderen Eisenbahnverwaltungen außerordentlich unbequem war. Der württembergische Eisenbahnminister hat einmal im württembergischen Landtag als Argument gegen die Kilometerhefte hervorgehoben, daß die Schnellzüge so sehr überfüllt wären. Als ob das ein Übel wäre, wenn die Züge überfüllt sind! Darüber sollte sich doch jede Eisenbahnverwaltung freuen, wenn die Züge überfüllt sind. Aber in Württemberg hatte man immer Angst, daß man dann nicht genug Schnellzüge einführen könne, und deshalb war das Kilometerheft „eine vorteilhafte tarifliche Maßregel.“

Der Herr Regierungsrat Endreß hat ja einen Vorschlag gemacht, wie man zu der Einheitlichkeit im deutschen Eisenbahnwesen kommen kann. Er hat das föderative Prinzip vorgeschlagen, ähnlich wie es heute in der Reichspolitik vorhanden ist. Es soll ein Bundesausschuß zusammengekehrt werden, der die Verwaltung der deutschen Eisenbahnen übernimmt. Das Prinzip hat etwas Bestechendes für sich, allein ich könnte meinerseits die Zustimmung dazu nur geben, wenn die Volksvertretungen ein maßgebender Einfluß bei der Zusammenfassung dieses Bundesausschusses, der die Eisenbahnen verwalten soll, geübt würde. Wenn das lediglich Sache der deutschen Eisenbahnverwaltung sein sollte, dann könnte ich nie und nimmer meine Zustimmung zur Durchführung eines derartigen Prinzips geben, denn ich habe nicht das Vertrauen zu unieren Eisenbahnverwaltungen, daß sie gegenüber Preußen das nötige Rückgrat zeigen. Die Dinge, die wir in den letzten Jahren erlebt haben, beweisen uns, daß unsere Eisenbahnverwaltungen Schritt für Schritt vor Preußen zurückgewichen sind und daß wir heute nahe daran stehen, das Sprichwort verwirklichen zu müssen: Vogel fröh oder stirb! Entweder — oder! Entweder sich Preußen auszuliefern oder zu unserm Kilometerheft zurückkehren. Und weil wir der Meinung sind, daß wir in der Situation stehen, die uns gar nichts anderes übrig bleibt, als entweder die Konsequenz der Tarifreform vom Jahre 1906 in der Richtung zu ziehen, mit Preußen überhaupt gemeinliche Sache zu machen oder wieder unsere Eisenbahneigenständigkeit zu erhalten zu suchen, deshalb haben wir diesen Antrag gestellt, die Kilometerhefte wieder einzuführen und zwar in der Weise, daß für die III. Klasse 25 M. für 1000 Kilometer, 12,50 M. für 500 Kilometer und die II. Klasse 40 M. erhoben werden. Wir gehen dabei von der Überzeugung aus, daß, wenn das gemacht würde, mit unserm Schnellzugsverkehr wieder rentabler geschaltet würden, daß aber auch die II. Klasse wesentlich besser besetzt wäre, als das heute der Fall ist, und die große Spannung, die wir zwischen der II. und der III. Klasse, auch der III. Klasse haben, beseitigt würde und einigermaßen ein normaler Zustand herbeigeführt würde. Ich war mir von vornherein klar, daß die Reichsregierung sich mit Händen und Füßen dagegen wehren würde, weil das eine Durchbrechung der Abmachungen ist, die im Jahre 1906 getroffen worden sind. Allein unsere Selbständigkeit kann nicht erhalten werden, wenn

Wir müßten den Mut haben, das, was im Jahre 1906 gemacht wurde, zu durchbrechen. Es gibt keine andere Wege. Scheuen wir nicht davor zurück, haben wir den Mut, unsere Eisenbahn wieder auf eigene Füße zu stellen und das wieder zu machen, was sich so glänzend bewährt hat, oder wir liefern uns Preußen aus! Der Zustand, der heute besteht, kann nicht lange bestehen; wir halten das nicht aus. Preußen läßt uns keine Ruhe, es besteht darauf, daß wir die IV. Klasse einführen und daß der preußische Geist auf der ganzen Linie zum Durchbruch kommt.

Ich bin damit am Schlusse meiner Ausführungen und kann nur bitten, unserem Antrag Ihre Zustimmung zu geben. Wenn Sie das nicht tun, so werden Sie, das ist meine feste Überzeugung, auch wenn Sie heute gegen den Vorschlag der Regierung eine ablehnende Haltung einnehmen, über kurz oder lang den Weg beschreiten müssen, den ich im Jahre 1906 hier angedeutet habe. Damals habe ich gesagt, und laut und eindringlich gewarnt: „Diejenigen Leute, die jetzt die Tarifreform ablehnen, werden in einigen Jahren auch die IV. Klasse ablehnen.“ Damals hat man mich ausgelacht und gesagt, das sei eine sozialdemokratische Übertreibung. Das war aber keine Übertreibung, sondern eine klare, offensichtliche Konsequenz des Beschlusses, den Sie damals gefaßt haben. Darüber konnte niemand, der die Dinge überdacht hat, im Zweifel sein, daß, wenn wir Preußen den kleinen Finger reichen, es in wenigen Jahren unsere beiden Hände nehmen wird. Heute stehen wir auf dem Punkt, entweder jenen Schritt wieder zurückzumachen oder auf der schiefen Ebene weiter zu gehen, die wir damals beschritten haben, und dann ist nur ein ganz kleiner Schritt zur badisch-preussischen Eisenbahngemeinschaft. Wenn Sie einen solchen Fehler machen wollen, dann ist es besser, Sie machen den Schritt heute. Das ist viel besser als dieses langsame Absterbenlassen, das jetzt zu Tage tritt; dieses wirkt für das badische Land viel schlimmer, als wenn Sie gleich den Schritt machen, den Sie in kurzer Zeit dann doch machen müssen. Wir haben Sie von Anfang an gewarnt, Sie haben uns aber bezeichnet als Leute, die übertreiben, als Leute, die die Dinge nicht verstehen. Wir haben uns gründlicher damit beschäftigt als die, die uns diese Vorwürfe gemacht haben. Wir, die Eisenbahnreformer haben uns seit vielen Jahren mit diesen Dingen beschäftigt und haben klarer gesehen als alle die Leute, die damals so geschwiegen sein wollten und sagten: Jetzt führen wir einmal die Einheitlichkeit ein, unser badisches Volk bekommt den Zweifennigtarif in der III. Klasse. Heute haben Sie die Beförderung. Meine Partei lehnt die Verantwortung ab für das, was die logische und naturnotwendige Folge sein wird, wenn Sie heute unsern Antrag ablehnen (Beifall bei den Sozialdemokraten).

Hr. Reumann (natl.): Ich gedenke eine Reihe von Einzelheiten über das badische Eisenbahnwesen, die mit den Fragen zusammenhängen, die wir heute zu behandeln haben, vorläufig zurückzustellen und mich der Erörterung einiger grundsätzlicher Fragen zuzuwenden.

Die Verhandlungen, die wir heute zu führen haben, sind im ganzen nicht erfreulich, sie sind von Jahr zu Jahr weniger erfreulich geworden; die Unzufriedenheit nimmt ihren Ausgang immer von dem letzten aller Dinge, von dem Geld. Bei allen unseren Verhandlungen hat überall ein Unterton mit durchgeklungen, das ist unsere üble Finanzlage, und zwar nicht bloß die Finanzlage der Eisenbahnen sondern auch die allgemeine Finanzlage. Auch der Herr Staatsminister hat gestern als eines seiner Ar-

gumente angeführt, daß gerade die Lage unserer allgemeinen Staatsfinanzen mit von Einfluß gewesen sei auf die Entschließung der Regierung in der Frage, die er zu verteidigen hatte. Die Eisenbahnverwaltung und die badische Regierung haben bei verschiedenen Gelegenheiten die Lage der badischen Eisenbahnfinanzen in lebhaften Farben gemalt, so daß wir also wohl Kenntnis gehabt haben von den Stimmungen, von den Anschauungen, die in der Eisenbahnverwaltung geherrscht haben. Wenn nun da und dort der Vorwurf durchgeklungen hat, daß die Volksvertretung zwar sehr wohl geneigt sei, sowohl in Beziehung auf die Personenbeförderung, als auch auf den Bau neuer Linien weitere Beiträge für das Volk zu verlangen, daß sie es aber an dem Willen fehlen lasse, auch die nötigen Mittel dafür zu bewilligen, so ist das ein Vorwurf, der zu Unrecht erhoben wird. Wir haben bis jetzt im großen und ganzen das gesamte Staatsbudget genehmigt. In diesem sind eine ganze Menge von Maßregeln vorhanden, die für Einzelne und für ganze Gruppen außerordentlich unangenehm sind. Wir haben zu allem Ja und Amen gesagt und damit diese Sparmaßregeln im großen u. ganzen gebilligt. Auf der andern Seite hat die Kammer auch die Ausgaben, die notwendig waren, gebilligt, und zwar ohne große Debatten. Ich darf daran erinnern, daß vor wenigen Tagen hier das Gesetz über die Einkommensteuer verabschiedet worden ist, das an sich schon eine nicht unbedeutende Erhöhung der Einkommensteuer bedeutet. Das Gesetz ist nach kurzer Debatte einstimmig angenommen worden. Ich darf weiter erinnern, daß wir vor 2 Jahren den Gehaltstarif bewilligt haben, der große neue Ausgaben gebracht hat, für die Deckung gesucht werden mußte. Auch damals hat die Kammer die Konsequenz aus ihrer Haltung gezogen und dem badischen Volk die Lasten aufgeladen, die daraus erwachsen sind. Man darf also wohl sagen, daß die Kammer immer auch die Konsequenzen aus ihren Beschlüssen gezogen und für die Deckung der Ausgaben gesorgt hat, so daß man ihr Vorwürfe in dieser Richtung nicht machen kann.

Wenn wir an die Prüfung der Rechnung der Staatseisenbahnverwaltung gehen, kann man die große Reihe von Zahlen, die uns gedruckt vorgelegt und vorgetragen worden sind, in verschiedener Weise zusammenstellen. Es sind uns gestern dergleichen Zusammenstellungen vorgetragen worden, einmal vom Herrn Abg. Neubaus, vorher vom Herrn Staatsminister, von diesem unter dem Gesichtspunkt, der für seine Rede maßgebend war. Er hat ein sehr scharf beleuchtetes Bild gezeichnet, in dem insgedessen auch die Schatten sehr scharf hervorgetreten sind, um den lebhaften Eindruck zu erwecken, daß unsere Eisenbahnfinanzen in so außerordentlicher Lage waren, daß auch außerordentliche Maßregeln notwendig und gerechtfertigt erscheinen mußten. Nun ist aber mit den Zahlen allein noch nichts getan, die Zahlen reden ihre Sprache erst dann, wenn man den Ursachen nachforscht, die sie erzeugten. Und wenn man der Ursache nachforscht, dann reden die Zahlen auch von andern Dingen als nur von dem Niedergang unserer Eisenbahnfinanzen. Wenn wir unsere Einnahmen ansehen, finden wir im großen ganzen, daß sie bis zum Jahre 1907 gestiegen sind; dann folgte der bekannte Abfall des Jahres 1908; im Jahre 1909 sind wir wieder ungefähr auf der Höhe des Jahres 1907 angelangt. Ich will Sie mit diesen Zahlen und Zahlenreihen nicht weiter belästigen, Sie haben ja alles Material gedruckt in der Hand, auch ist ja in der Richtung schon manches vorgetragen worden. Es ergibt sich aus diesen Zahlen eine Steigerung der Einnahmen in der Budgetperiode 1908/09 um 3 Millionen. Die Hauptzahlen ergeben sich aus den

beiden großen Einnahmegruppen, aus dem Personenverkehr und dem Güterverkehr, und es zeigt sich, daß in ganzen in den Einnahmen aus dem Personenverkehr ganz geringe Schwankungen in dieser Zeit stattgefunden haben, sie bewegen sich Jahr für Jahr um die Zahl von 28 Millionen herum, ohne wesentlich davon abzuweichen, d. h. also, die großen Klagen über den Rückgang unserer Einnahmen aus dem Personenverkehr sind an sich diesen Zahlen gegenüber nicht berechtigt. Man dürfte nach den Ergebnissen in früheren Jahren der Hoffnung sein, daß hier eine stetige gleichmäßige Entwicklung nach aufwärts stattfinden wird, das ist aber nicht eingetreten, sondern wir haben in den Jahren 1907 und 1908 eine Stockung, eine Hemmung dieses Entwicklungsganges vor uns, dessen Ursachen noch nachzugehen wäre. Genau dieselben Ursachen zeigen sich in diesen 4 Jahren von 1905 bis 1909 auch auf dem Gebiete des Güterverkehrs, auch hier schwankt die Zahl um die 61 Millionen herum, von der sie nur um unwesentliche Beträge nach oben oder unten abweicht. Auch hier zeigt sich dieselbe Erscheinung, daß das regelmäßige Ansteigen, das wir jahrelang hindurch gewohnt waren, in diesem selben Jahre eine Hemmung erfahren hat; beide Erscheinungen zeigen uns nun die eigentliche Wurzel, wenigstens die erste und die kräftigste Wurzel, aller dieser Vorgänge. Die Jahre 1907 und 1908 waren die Jahre scharfen wirtschaftlichen Rückgangs, und ich glaube immer noch, daß die Erträge unserer Eisenbahn, wissenschaftlich gesprochen, eine Funktion der wirtschaftlichen Verhältnisse sind, daß sie ein Zeiger sind für den Stand unserer wirtschaftlichen Verhältnisse; in ihnen hat man in allererster Linie die Ursache des Rückgangs zu suchen. Dieser Zeiger ist so empfindlich, daß jede kleine Stockung in den wirtschaftlichen Verhältnissen, jede kleine Besserung in den wirtschaftlichen Verhältnissen auf der einen Seite sofort einen Nachschuß und auf der anderen Seite eine Steigerung der Einnahmen, jedenfalls der Einnahmen aus dem Güterverkehr mit sich bringt. Deshalb bin ich unentwegt der Meinung, daß wir in den wirtschaftlichen Verhältnissen die allererste Ursache des Wechsels in den Einnahmen aus unserer Eisenbahn zu suchen haben.

Im ganzen haben wir in der Wirtschafts- und Budgetperiode 1908/09 an Einnahmen gehabt 199 Millionen, an Ausgaben 162 Millionen; das sind die Gesamtzahlen. Wenn wir nun einzelne Maßnahmen beschließen, die auf der einen Seite eine Verminderung der Ausgaben, auf der anderen eine Erhöhung der Einnahmen bezwecken sollen, so müssen wir doch den Gesamteffekt immer wieder an diesen Zahlen messen und darnach die Wichtigkeit der einzelnen Faktoren für das Gesamtergebnis in Berücksichtigung ziehen. Da scheint mir, daß man dieser und jener halben Million, die man mehr oder weniger ausgegeben hat, im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen und -Ausgaben da und dort ein zu großes Schwergewicht beigelegt hat. Das entbindet uns in keiner Weise von der ernsthaften Pflicht, auch in kleinen Dingen dafür zu sorgen, daß unsere Einnahmen sich heben und unsere Ausgaben sich mindern. Wir haben ja auch in allen einzelnen Fällen den einzelnen Maßnahmen zugestimmt, nur könnten wir nicht daran glauben, daß diese oder jene halbe Million nun mit dem Leben und Sterben der badischen Eisenbahn so eng verknüpft ist, daß man von deren Existenz derartig abhängig sein soll, wie zuweilen angenommen wird. Da kommen ganz andere Dinge in Frage. Unsere Eisenbahnen hängen so eng mit wirtschaftlichen Dingen zusammen, sie sind aus ihnen hervorgegangen und mit ihnen derart verknüpft, daß das wirtschaftliche Leben in seinem ganzen Umfang derjenige Faktor ist, der das Gedeihen der

Eisenbahn bestimmt. Wenn man an einzelne derartige Erscheinungen pessimistische Auffassungen knüpft, wenn man daraus den Ruin der Eisenbahnen hervorgehen sieht, so hängt ja die Beurteilung im einzelnen ab von dem Maß des Vertrauens, das man in die Entwicklung unserer wirtschaftlichen Zukunft setzt. Diese ist natürlich nicht mit mathematischer Genauigkeit vorausszusehen, aber es läßt sich doch aus dem, was in der Vergangenheit geschehen ist, ein Schluß ziehen. Wenn ich für meine Person jedes denkbare Maß von Vertrauen in die Entwicklung unserer wirtschaftlichen Zustände habe, so gründet sich das auf den Gang der Entwicklung unserer ganzen wirtschaftlichen Verhältnisse. Das, was in der Entwicklung unseres wirtschaftlichen Lebens an geistiger und an materieller Kraft in unserem Volke niedergelegt ist, ist so ungeheuer groß, daß ich an der Kraft unseres Volkes und an seiner gesamten Entwicklung verzweifeln müßte, wenn ich die Grundlage so pessimistisch betrachten wollte. Darum kann ich und will ich das nicht zugeben, weil ich an die innere Kraft unseres Volkes und seine Zukunft auf wirtschaftlichem Gebiete einen festen und unerschütterlichen Glauben habe. Diesen Glauben stören mir auch nicht die Schwankungen, die im einzelnen auftreten, auch wenn sie noch so empfindlich sind, wie das in den letzten Jahren der Fall gewesen ist. Aus diesem Zusammenhang heraus bin ich gezwungen, diesen wirtschaftlichen Verhältnissen einen viel größeren Spielraum und ein viel größeres Gewicht für die Entwicklung unserer Eisenbahnverhältnisse zuzugestehen, als das wohl da und dort zugestanden wird.

Was unsere Ausgaben anbelangt, so ist ihr Wachstum zum Teil automatisch. Da sind zunächst die großen Posten — ich beschränke mich zunächst wieder auf diese — für den persönlichen Aufwand. Da ist ohne weiteres zugestehen, daß diese in unerwünschtem Maße gestiegen sind. Wie weit hier Einschränkungen zu machen sind, entzieht sich zunächst unserer Kenntnis so lange, als wir nicht einen genaueren Einblick in alle zugehörigen Verhältnisse im Eisenbahnbetrieb im großen und im kleinen haben. Da der uns versagt ist und uns versagt bleiben muß, kann ich in eine solche allgemeine Kritik unserer Betriebsverwaltung, wie sie der Herr Kolb geübt hat, solange nicht einstimmen, als ich eben diesen genaueren Einblick in die Verhältnisse nicht habe. Dem allgemeinen Eindruck kann ich mich aber auch nicht verschließen, daß in der Einheitlichkeit unserer Verwaltung noch mehreres geleistet werden könnte, und daß allerlei Dinge gegangen sind, die nicht so hätten gehen sollen, und die besser ungeschehen geblieben wären. Jedemfalls aber haben wir den guten Willen dahin gezeigt, daß wir den Maßnahmen, die auch hier getroffen worden sind, um die Verwaltung zu vereinfachen, also dem Einzug von Stellen, zugestimmt haben, da wir den Grundgedanken als richtig anerkennen müssen. Einzelne Ausgabenposten in diesem Bericht sind auch im Rückgang begriffen, so insbesondere der Posten für Reisekosten, für Lageder, und zwar um einen ganz ansehnlichen Betrag, der weit über eine Million hinausgeht. Und hier habe ich den Eindruck, als ob das vielleicht eine Stelle wäre, an der entweder in der Vergangenheit zu viel ausgegeben worden ist oder in der Gegenwart zu viel gespart wird. Die Augen der Behörde, und daß sind eben diejenigen Beamten, die den Verkehr mit den außerhalb der Zentralleitung befindlichen Stellen zu vermitteln und diese zu überwachen haben, sollen überall sein, dieser Verkehr darf im Interesse des Gedeihens des Ganzen nicht über ein gewisses Maß eingeschränkt werden. Wie es auf dem Gebiete der Landwirtschaft heißt: „Des Herren Auge macht die Röhre fett“, geradejo wird hier ein entsprechender Spruch wohl auch für die Eisenbahnverwaltung gelten.

Die zweite Gruppe von Ausgaben umfaßt die Titel V, VI und VII, das sind diejenigen Titel, die das Gebiet umfassen, das wir Laien nur mit einem heiligen Schauer betreten, das ist das Gebiet, wo der Techniker unumhört herrscht, also in Sachen Betriebsrichtungen, baulichen Einrichtungen und alles dessen, was damit zusammenhängt. Da fällt auf, daß die Ausgaben in der Budgetperiode 1908/09 wiederum um 9 Millionen gestiegen sind. Wenn der Herr Staatsminister gestern mit ganz besonderer Betonung das Steigen des personellen Aufwands hervorgehoben hat, so muß ich das ergänzen durch den Hinweis darauf, daß in diesen Titeln auch der sachliche Aufwand um eine ganz erhebliche Zahl von Millionen gestiegen ist. Das sind wiederum diejenigen Titel, in die der Einblick im einzelnen dem Nichtfachmann schwer, ich möchte sagen, vielleicht unmöglich geworden ist, und die wir deshalb ja auch ohne viel Abstriche genehmigt haben.

Wenn wir nun Einnahmen u. Ausgaben im ganzen zusammennehmen, so ergibt sich allerdings das unerfreuliche Bild, daß die Einnahmen im ganzen um 3 Millionen gestiegen sind, die Ausgaben dagegen um 22 Millionen. Daß eine Besserung wiederum im Gange ist, ist nicht zu verkennen, wenn auch im ganzen die Lage der badischen Eisenbahnen noch unerfreulich genug ist. Aber daß eine Besserung im Gange ist, daß überhaupt der Abfall viel zu schlimm beurteilt worden ist, ergibt sich neben anderem auch daraus, daß die Personenkilometerzahl die ganze Zeit hindurch ein ständiges, wenn auch ganz langsames Wachstum zeigt. Für diesen Sommer unserer Eisenbahnfinanzen haben sich nun alle Faktoren, die Volksvertretung, die Regierung, die öffentliche Meinung bemüht, wenigstens ihre Meinung beizubringen, sie haben sich alle auf das lebhafteste mit der Frage unserer Eisenbahnfinanzen befaßt, aber ein Einklang ist dabei nicht zustande gekommen, es sieht sogar aus, als ob der Wirrwarr auf diesem Gebiet von Jahr zu Jahr größer werden sollte.

Die Entwicklung unserer badischen Eisenbahnfinanzen hat im ganzen einen ruhigen Fortgang genommen bis zu dem Eintreten zweier Ereignisse. Das eine war die Einführung des Kilometerheftes, das andere war der Beginn der großen Bahnhofumbauten. Es zeigt sich heute, daß an beiden Schritten Kritik geübt werden kann, daß z. T. die Grundlagen, die diese Schritte veranlaßt haben, sich als nicht richtig herausgestellt haben. Die Einführung des Kilometerheftes ging von der Anschauung aus, daß wir im Bereich unserer badischen Eisenbahnen noch so weit selbständig wären, daß wir eine derartige Regelung der Eisenbahntarife für uns allein vornehmen könnten. Die Inangriffnahme der großen Bahnhofumbauten hatte wohl auch die Anschauung zur Voraussetzung, daß die Entwicklung unseres Eisenbahnverkehrs sowohl für die Personen als für die Güter dasselbe Tempo des raschen Fortschreitens wie vor 10 Jahren beibehalten werde. Da von den Bahnhofumbauten später zu reden sein wird, will ich mich heute mit dieser einen Andeutung begnügen.

Ein anderes ist die Frage der Tarifpolitik, und da muß man sich über den Eingang in dieses Gebiet immer wieder die Zahlen hinschreiben, die hier entscheidend sind. Baden hat 1700 Kilometer Eisenbahnen, die preußisch-hessische Gemeinschaft 34 000 Kilometer, also das zwanzigfache. Darin liegt ein ganz eigener Zwang. Ich werde mich später noch mit der Frage zu beschäftigen haben, wie weit die badischen Eisenbahnen noch die Möglichkeit einer Selbständigkeit haben, aber diese eine Tatsache darf man dabei aber niemals aus den Augen verlieren.

Die verschiedenen Möglichkeiten der Erzielung höherer Einnahmen auf diesem Gebiet, nachdem die Verhältnisse infolge der Konkurrenzierung unerträglich geworden waren, waren einmal, daß man an dem selbständigen Vorgehen unseres Heimatlandes festhielt, und das ist nun, wenn man diese einfachen Zahlen betrachtet, die ich schon angegeben habe, ein Gedanke, den man aufgeben muß in demselben Augenblick, wo man ihn sich ernsthaft überlegt. Selbständig vorgehen heißt, die volle Konkurrenz aller derjenigen auf sich nehmen, die um einen herumliegen. Nun sind unsere 1700 Kilometer ja an sich ganz schön, und wir freuen von uns Herzen darüber. Wenn man aber betrachtet, welchen Teil das ausmacht in dem großen deutschen Eisenbahnbetriebe, welchen Teil es insbesondere ausmacht in dem mitteleuropäischen Wirtschaftsgebiete, dessen Teil wir sind, so wird man ganz von vornherein von diesem Gedanken abkommen, der ja überhaupt in keinem aufkommen kann, der mit wirtschaftlichen Entwicklungen und wirtschaftlichen Verhältnissen vertraut ist. Es ist jetzt bald jeder Schuhmacher hineingezogen in die Verhältnisse des Weltmarkts; jeder Schuhmacher, der ein paar Stiefel macht, muß sich nach den Preisen richten, die der Weltmarkt auf diesem Gebiete vorschreibt. Dieser Weltmarktbetrieb ist es aber auch, der den kleinen Handwerker tod-drückt. Genau so ist es mit unserem badischen Eisenbahnwesen, auch das würde von der Konkurrenz einfach erstickt, wenn es für sich allein seine Tarifselbständigkeit behalten wollte. Ich kann deshalb die Hoffnungen, die an eine selbständige badische Eisenbahn- und Tarifpolitik geknüpft sind, in keiner Weise teilen, weil ich mich an die nackten, harten Tatsachen halte, die unsere Eisenbahnpolitik zwingend beeinflussen.

Das zweite ist die Frage der Reichseisenbahn. Es ist zweifellos, daß die Verufung auf die Reichsverfassung, die einer der Herren Vorredner gemacht hat, an sich ganz richtig ist und daß es ein schöner Gedanke war, ein Gedanke, der so schön ist, daß er heute noch volle Berücksichtigung verdiente, wenn er überhaupt noch möglich wäre. Wir wären auch bereit, zugunsten des Gedankens der Reichseisenbahn in irgend einer Form Opfer an Selbständigkeit zu bringen. Aber das ist vorbei, und zwar ist der Gedanke der Reichseisenbahn nach meiner Überzeugung begraben worden in dem Augenblick, wo Preußen seine Privatbahnen aufgekauft und sich damit ein Eisenbahnnetz geschaffen hat, das in seinen finanziellen Erträgen das Rückgrat der preußischen Staatsfinanzen und damit des preußischen Staates geworden ist. Preußen kann einfach seine Eisenbahnen nicht mehr an das Reich abgeben, wenn es nicht sein ganzes Finanzwesen zerstören will. Wenn man also diesen Gedanken aufgeben muß, und zwar meiner Ansicht nach auf absehbare Zeit, so wird man doch Wege suchen müssen, um auf andere Weise ein ähnliches Ziel zu erreichen, und da liegt zunächst auf dem Wege die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft. Das sind nun allerdings Spuren, die uns zur Nachahmung nicht locken, und ich müßte meine Einwilligung zu einem derartigen Vertrage rundweg verweigern. Ich glaube auch nicht, daß nach den Vorgängen, die sich in Hessen abgespielt haben, insbesondere nach der Art und Weise, wie der hessische Staat an dieser Gemeinschaft beteiligt worden ist, sich unsere badische Staatsregierung bereit finden würde, einen Vertrag dieser Art überhaupt abzuschließen. Denn wir haben doch genug gelernt, um uns in diese Löwenhöhle nicht hineinzubegeben.

Das dritte ist der Gedanke einer jüddeutschen

Eisenbahngemeinschaft, wie er zeitweilig wohl auch erwogen worden ist. Aber man wird auch diesen Gedanken ablehnen müssen, weil die Schwierigkeiten, die drei Staaten Baden, Württemberg und Bayern, um die es sich handelt, unter einen Hut zu bringen, so gut wie unübersteiglich sind. Alles, was bis jetzt geschehen ist, zeigt uns in der Tat, daß dieser Weg, wenn er vielleicht an sich auch wünschenswert sein mag, außerordentlich schwierig ist, daß insbesondere die besonderen Interessen dieser drei Staaten auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens so verschieden sind, daß eine Einigung unter ihnen kaum denkbar ist.

Demnach bleibt nun nur noch eines übrig, und zwar der Weg, den wir seit dem Jahre 1906 beschritten haben, und das ist, daß man Schritt für Schritt auf dem Wege der Verträge im einzelnen dem Ziele zutreibt, eine Eisenbahngemeinschaft nach und nach in bestimmten Grenzen herzustellen. Die einzelnen Etappen für diese Vertragspolitik sind erstens die Personentarifreform, zweitens der Staatsbahnwagenverband, endlich die Tarifgemeinschaft für Verhandlungen in Tariffachen mit dem Auslande; das sind drei vertretbare Schritte auf diesem Wege, bei dem der Grundgedanke der ist, auf dem Wege von Verträgen zu einer Gemeinschaft zu kommen. Nun folgt aus diesen Gedanken allerlei, insbesondere auch die Beurteilung einer ganzen Reihe von Einzelheiten, die ja jede einzeln für sich vielleicht auch anders erledigt werden könnte.

Da ist zunächst die Frage des Kilometerheftes. Es ist zweifellos, daß bei uns zunächst noch in der Brust ein warmes Gedenken an die Schönheiten des Kilometerheftes hängen geblieben ist, an seine Vorzüge und auch an seine kleinen Fehler. Unwirtschaftlich war es ja für den einzelnen in vielen Fällen, der beim Gedanken an die Kilometer, die er noch in seinem Kilometerhefte gehabt hat, sich nicht so recht genau mehr die Notwendigkeit jeder einzelnen Reise klar gemacht hat. Aber die Erträgnisse des Kilometerheftes will ich mich hier nicht äußern; denn hier liegen die Zahlen so außerordentlich unklar und sind so schwer festzustellen, daß man mit diesen Zahlen nach der einen und nach der anderen Seite alles mögliche beweisen kann. Das scheint mir klar zu sein, daß eine Verkehrssteigerung im ganzen durch das Kilometerheft an sich nicht erzeugt worden ist; aber das eine ist mir vollständig klar, daß mit einer Vertragspolitik, wie wir sie jetzt eingeschlagen haben, das Bestehen einer solchen Sondereinrichtung nicht mehr verträglich ist. Das Kilometerheft als solches stellt eine scharfe Konkurrenzierung der Nachbarbahnen dar, ist als solche empfunden und mit entsprechenden Gegenmaßnahmen beantwortet worden. Mit dem Gedanken des Zusammengehens auf vertraglicher Grundlage ist es aber absolut unvereinbar, daß wir mit diesem schärfsten Konkurrenzmittel, das wir gehabt haben, in einer Zeit vorgehen, wo, wie gesagt, der Grundgedanke ist, sich auf dem Wege von Einzelverträgen zu verständigen. Wenn ferner als einer der Mängel unseres heutigen Tarifwesens der bezeichnet worden ist, daß der Nah- und der Fernverkehr nicht scharf voneinander getrennt worden sind, so ist gerade dem Kilometerhefte die Schuld zu geben, daß es diese Verwischung erzeugt und die Trennung so viel als möglich erschwert hat. Denn das Kilometerheft mit seinem Charakter als ein Mittel für den Schnellzugsverkehr ist auch in ausgedehntester Weise für den Nahverkehr benützt worden. Wer von hier nach Ettlingen oder nach Rastatt gefahren ist, hat alle Personenzüge ruhig vorbeifahren lassen, die dem Nahverkehr dienen, und hat sich in den nächsten Schnellzug hineingeseht. In diesem Zusammenhang fällt auch die gesetzliche Regelung der Tarife. Der Antrag darauf ist ja

nicht zum ersten Male hier im Hause eingebracht worden, wir haben uns in früheren Verhandlungen schon darüber geäußert, und viel Neues dafür oder dagegen wird heute nicht mehr zu bringen sein. Ich will es mir daher versagen, Ihnen die Gründe dagegen in extenso vorzuführen. Aber das eine muß doch gesagt werden: So lange wir noch im Stadium der Vorbereitung sind, wo wir erst einzelne Verträge für den Gesamtverkehr haben, wo wir also noch in der Vorbereitung der Eisenbahngemeinschaft sind, erscheint mir das gesetzliche Festlegen der Tarife an sich nicht gut möglich und auch wieder mit dem Gedanken der Tarifpolitik in Widerspruch zu stehen. Denn solange noch Verhandlungen zwischen den einzelnen Staaten notwendig sind, um die Einheit herbeizuführen, geht es nicht an, daß der eine oder der andere Staat dadurch behindert ist, daß die Tarife gesetzlich festgelegt worden sind; jeder Staat muß da vielmehr Ellenbogenfreiheit haben. Diese gesetzliche Regelung verträglich auch nicht gut mit dem Gedanken, der immer und immer wieder geäußert wird, daß unser ganzes Eisenbahnwesen nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu regeln und das viel mehr kaufmännischer Geist in unsere Eisenbahnverwaltung einzuführen sei. Mit dem Gedanken des kaufmännischen Geistes ist es aber durchaus unverträglich, daß man in der wichtigsten Maßregel, die jedem kaufmännischen Gebahren freigestellt sein muß, in der Bestimmung des Preises der Ware, der Möglichkeit des Ab- und Zugehens, außerordentlich beschränkt ist. Gerade dafür, für die freie Beweglichkeit, die ein Kaufmann haben soll und die für ein kaufmännisches Gebahren verlangt wird, ist die gesetzliche Festlegung der Tarife das allergrößte Hindernis. Ganz anders dagegen liegt die Frage, wenn wir erst einmal die deutsche Eisenbahngemeinschaft haben. Dann ist der Gedanke vertretbar, ob es dann nicht an der Zeit ist, sich die Frage vorzulegen, wie weit die Volksvertretung auf die Festlegung der Tarife ihren Einfluß zu wahren hat. Bis dorthin muß ich aber dieser Frage das non liquet entgegenstellen.

Wenn nun trotz allem diesem unser Zustand auch fest ist, wo wir in das Vertragsverhältnis hineingehen, noch unbefriedigend ist, so liegt der Schlüssel dafür in der Frage der IV. Wagenklasse. Zweifellos ist es, da hat der Herr Abg. Kolb ganz recht, ein Vorzug des preussischen Systems, daß es in sich vollständig geschlossen und einheitlich ist und daß es einen Aufbau der Tarife enthält, der jedenfalls nach einheitlichen und durchsichtigen Gesichtspunkten gemacht worden ist. Es ist auch zweifellos, daß nach dieser Seite hin die Annahme des preussischen Systems in einer gewissen Zeit vielleicht einmal eine Notwendigkeit wird, wenn wir bis dahin noch dieselben Verhältnisse haben, wie wir sie heute haben. Nun ist von Seiten der Regierung der Standpunkt vertreten worden, daß die III. Wagenklasse die Selbstkosten nicht deckt; demgegenüber sagt der Herr Abg. Kolb, sie decke die Selbstkosten. Er hat sogar einen Zahlenbeweis dafür geführt, hat aber wenige Augenblicke nachher gesagt: Diese Selbstkosten kann niemand berechnen (Heiterkeit). Das scheint mir ein innerer Widerspruch zu sein, der mir nur das beweist, daß der Herr Abg. Kolb mit seinem letzten Auspruch wohl mehr recht gehabt hat als mit dem verjachten Beweis, daß die dritte Wagenklasse die Selbstkosten deckt. Es ist in der Tat so, daß hier so viele Dinge ineinandergreifen, daß eine glatte Rechnung nicht aufgestellt werden kann. Vorläufig aber müssen wir dem glauben, was uns die Regierung hierüber sagt, und ich habe diesen Glauben, daß die Einnahmen aus unserer heutigen dritten Wagenklasse die Betriebskosten nicht decken, oder daß sie wenigstens einen so geringen Prozentsatz

halten Beitrag dazu aufgebracht haben, daß an eine Verbesserung gedacht werden muß.

Hier werden nun als Heilmittel angeführt: die vierte Wagenklasse, Einführung des württembergischen Systems, Erhöhung des Rheinfennigtarifs und dann, wie wir vom Herrn Abg. Kolb gehört haben, noch eine wesentliche Vereinfachung und Verbilligung des ganzen Fahrpreises.

Der Herr Abg. Kolb hat mit großer innerer Wärme die Gedanken vertreten, die er uns jeweils schon in den letzten Landtagen vorgetragen hat und die darauf hinausgingen, daß der Massenverkehr auch alle Kosten aufbringen und decken müsse, daß der Massenverkehr an sich geeignet sei, nun alle die gehofften Überschüsse in unsere Eisenbahngasse hineinzubringen. Er hat dazu allerlei Beispiele angeführt, die ich als solche nicht gelten lassen kann, insbesondere neuen Gedanken gegenüber nicht gelten lassen kann. Er hat gemeint, daß man seinerzeit bei der Einführung unserer Eisenbahnen allerlei ungeheuerliche Bedenken gehabt habe, die man heute verlacht, und er hat den Ausdruck des Eisenbahnreformers Engels angeführt, daß die ganze Eisenbahnpolitik eine ganze Reihe von Irrtümern gewesen sei. Ich gebe die krassen Beispiele, die er angeführt hat, ohne weiteres zu. Aber die Grundstimmung hat sich seit jener Zeit doch ganz gewaltig geändert und von derartigen Behauptungen, wie er sie angeführt hat, ist heute, nachdem die Menschheit die Entwicklung des letzten Menschenalters durchgemacht hat, gar nicht mehr die Rede. Wir stehen derartigen neuen Gedanken jetzt nicht mehr zagend gegenüber, sondern im Gegenteil mit einem Überschwang von Hoffnungen, der über alle Grenzen hinausgeht. Ich erinnere Sie daran, kaum ist ein halbwegs brauchbares Luftschiff erfunden, in demselben Augenblick träumt man schon von Beförderung über den Ozean und über die ganze Welt hinaus; in demselben Augenblick also, wo der neue Gedanke überhaupt aufsteht, wird er von der großen Masse des Volkes aufgenommen, nicht mehr zögernd, sondern der Flug, ja der Sturm der Gedanken geht weit über dasjenige hinaus, was heute möglich ist. Wir leben nicht umsonst in einem Zeitalter der Erfindungen und der Entdeckungen, das modell unser ganzes Zeitalter; solche schwere Irrtümer wie die angeführten begegnen uns nicht mehr, im Gegenteil, wir sind so weit, daß wir auf allen Gebieten derartigen Überschwang zu bremsen haben; der sich nicht mehr mit dem Tatsächlichen, mit dem Boden, auf dem wir stehen, verträgt. Der Herr Kolb gehört nun meines Erachtens auch der Gedanke, daß eine ungemessene Verbilligung des Verkehrs den Verkehr an sich und infolge davon auch die Einnahmen daraus bis ins Ungemessene steigern müsse. Diesen Gedankengang vermag ich nicht zu folgen; es mag sein, daß ich dazu zu alt, vielleicht auch zu rückständig bin (Seiterkeit); aber darüber komme ich nicht hinaus (Abg. Kolb: Wer spricht denn von ungemessener Verbilligung? Kein Mensch!). Er hat auch einen Vergleich mit dem 10 Pfennigporto gezogen, er hat aber kann selbst noch in seinen Ausführungen über den Personentarif ein Beispiel dagegen gegeben. Seine ersten Ausführungen haben so gelautet, daß man eigentlich den Zalus daraus ziehen mußte, man müsse die Menschen nach dem Lebendgewicht befördern (Seiterkeit). Er hat sehr lebhaft die Unterschiede geschildert, die zwischen der Beförderung eines Briefs und der Personenbeförderung bestehen. Man kann ja an sich diesen Gedanken nicht unympathisch gegenüberstehen (Seiterkeit). Wenn er konsequent durchgeführt wird, hat er ganz gewiß etwas Bestehendes. Ich möchte nur von

dem Herrn Abg. Kolb hören, wie er sich denn die Ausführung im einzelnen denkt. Er könnte sich hier unter unseren Kollegen einige Beispiele herauslesen und könnte uns sagen, wie er den einen oder anderen differenziell behandelt (Seiterkeit). Es muß eben auch hier jedes Ding nach eigenem Maß, nach dem in ihm liegenden Bedürfnis und nach seinen Verhältnissen beurteilt werden, und so lange Menschen keine Briefe und keine Cichorienpakete sind, werden sie eben nach den Gesichtspunkten behandelt werden müssen, die ein Mensch für sich in Anspruch nehmen darf. Was nun die Vermehrung des Verkehrs anbelangt, so ist dies an sich nicht etwas, was unter allen Umständen erzeugt werden muß; der Verkehr muß einen Sinn haben. Ich kann Ihnen (zum Abg. Kolb) wenigstens in einer Hinsicht zustimmen, und dieses einzige, was ich anerkennen muß, das ist, daß es für den Arbeiter ein schweres Hindernis in der Verwertung seiner Arbeitskraft ist, daß er gerade durch die Eisenbahntarife in der unbeschränkten Verwertung derselben gehindert ist. Als Mittel dagegen hat der Herr Abg. Kolb Staffeltarife empfohlen. Nun, diese Staffeltarife haben ja ihre Probe gemacht; soweit ich aber weiß, haben sie sich in Ungarn, wo man einen ausgedehnten Versuch damit gemacht hat, insbesondere auch nach der finanziellen Seite hin so wenig bewährt, daß man wieder davon abgekommen ist.

Alles das nun aber der Eisenbahnbureaokratie in die Schuhe zu schieben, das halte ich nicht für recht. Ich halte die Eisenbahnbureaokratie nicht für so böshaft, daß sie sich bloß deswegen, weil sie einmal da ist, gegen einen jeden Schritt nach vorwärts sträubt, sondern ich muß anerkennen und der Herr Kollege Kolb wird das auch anerkennen, daß gegen die lustigen Gebilde der Phantasia die Wirklichkeit mit ihren harten Notwendigkeiten steht, daß diese eine Bremse darstellen, die zu allen Zeiten gewirkt hat und auch in Zukunft wirken wird.

Dann hat der Herr Kollege Kolb noch einen sehr lebhaften Kampf gegen die Rückfahrarten und gegen die Plakarten geführt. Den Zweck der ganzen Übung habe ich nicht mehr so recht einsehen können, nachdem wir doch beide abgeschafft haben (Zuruf des Abg. Kolb). Das sind vergangene Dinge und über diese sind wir jetzt hinaus.

Wenn er dann weiter noch die Vereinfachung des Klassensystems empfohlen hat, so sind wir ja in der Budgetkommission einstimmig der Meinung gewesen, daß wir diesem Gedanken beitreten wollten. In der Tat wird der ganze Betrieb überaus schwerfällig, wenn die vier vorhandenen Wagenklassen in verschiedenen Kombinationen und in verschiedenen Zugarten geführt werden müssen. Wir sind deshalb für eine Vereinfachung dieses Systems eingetreten, ohne uns zu verhehlen, daß dem erhebliche Schwierigkeiten im Wege stehen, was ja auch durch die Form anerkannt wird, die der sozialdemokratische Antrag in dieser Beziehung hat. Aber dem Gedanken wollen wir beitreten, daß hier ein Punkt ist, an dem vereinfacht werden kann, aus dessen Vereinfachung auch materielle Vorteile für uns erwachsen können.

Den Vorschlag, die IV. Wagenklasse nach preussischem Muster einzuführen, lehnen wir ab, halten aber im ganzen an der Tarifreform fest. Zufügen will ich noch, daß eine der Bedingungen, an die wir unsere Zustimmung zu der Tarifreform vor vier Jahren geknüpft haben, die Einführung der beschleunigten Personenzüge gewesen ist. Darüber wird im einzelnen der nächste von unseren Fraktionsrednern sprechen, weshalb ich mich auf nur ganz wenige Dinge beschränken will. Der Herr Staatsminister hat die staatsrechtliche Seite dieser Frage scharf in den Vordergrund

gerückt. Nur, das ist Sache der Juristen, das will ich ihnen auch überlassen, ich will das Tatsächliche hervorheben. Die Groß. Regierung hat vor vier Jahren anlässlich der Tarifreform das sehr lebhafteste Bedürfnis empfunden, die Volksvertretung an der Verantwortung für den ganzen Schritt teilnehmen zu lassen, und hat insbesondere auch wegen der odiosen Maßregeln, die damit verknüpft waren, insbesondere wegen der Abschaffung des Kilometerhefts, die Volksvertretung an dieser Verantwortung beteiligt. Das ist der Wunsch der Regierung gewesen, und zwar aus der Erkenntnis heraus, daß eine in viele Verhältnisse so tief eingreifende Maßregel, eine Maßregel, die so vielen Kreisen so unangenehm ist und sie schwer trifft, ohne Einberufen mit der Volksvertretung von der Regierung nicht gemacht werden wollte. Das ist die eine Tatsache, und in dieser Tatsache liegt der Schlüssel zu allem anderen. Welche rechtliche Form diese Tatsache hat, das ist vorläufig ganz gleichgültig. Die Tatsache bleibt, daß die Volksvertretung an dieser Sache beteiligt worden ist, und das kann auch dem Herrn Abg. M u s e r ein kleiner Trost sein, daß, wenn sein Antrag auch jetzt abgelehnt wird, doch diese Art der Beteiligung der Volksvertretung ein Schritt ist auf dem Wege, den er betreten wissen will in der Richtung, daß die Volksvertretung mehr als bisher an den Eisenbahnsachen, insbesondere an der Genehmigung der Einnahmen beteiligt wird. Dieser Schritt ist nicht von der Volksvertretung getan worden, sondern ist von der Groß. Regierung ausgegangen, weil sie in dieser besonderen Frage die Last der Verantwortung nicht allein tragen wollte. Ob nun das den Charakter eines Gesetzes oder den Charakter eines Vertrages hat, das kann uns im gegenwärtigen Augenblick ganz gleichgültig sein und kann auch an der Beurteilung der ganzen Frage nichts ändern; denn wenn die Regierung bei dieser Gelegenheit die Verantwortung der Volksvertretung gesucht hat, so mußte sie sie auch suchen für den ganzen Komplex von Fragen, die damit verbunden waren. Eine der wesentlichen Bedingungen für unsere Zustimmung zur Personentarifreform war eben die Einführung der beschleunigten Personenzüge, und der Herr Abg. Kolb wird wohl recht haben, wenn er gesagt hat, daß ohne diese Einführung der beschleunigten Personenzüge die Zustimmung der Zweiten Kammer zu der ganzen Sache wohl nicht zu haben gewesen wäre. Das ist unser grundsätzlicher Standpunkt zu der ganzen Sache, den unser nächster Redner noch weiter vertreten wird. Daß er richtig ist, daß er auch von der Regierung mindestens als richtig empfunden worden ist, das zeigt der weitere Vorgang, daß die Eisenbahnverwaltung für sich allein die Abschaffung dieser Personenzüge nicht unternommen hat, sondern daß sie Dedung durch das Groß. Staatsministerium gesucht hat, ein Schritt, der sonst an sich nicht verständlich wäre. Sie ist außerdem auch noch durch den Eisenbahnrat auf den richtigen Weg gewiesen worden. Diese Behörde, die ja sonst als etwas konservativ gilt, hat doch der Groß. Regierung den Rat gegeben, sich in dieser Frage erst an die Volksvertretung zu wenden. Das war eine gewichtige Stimme, die man nicht hätte ungehört lassen sollen. Soviel von den Fragen, die mit der Personentarifreform zusammenhängen.

Eine weitere Maßnahme betrifft den Staatswageneverhand. Das ist ein Vorgang, dem wir ganz unbeschränkt unsere Zustimmung geben können und geben wollen. Es ist das eine Maßnahme, die nach allen Seiten hin durchaus befriedigend ist, die eine große Menge von Missetänden, die schwer auf der ganzen Eisenbahnverwaltung und auf den Finanzen gelastet haben, ab-

schafft. Wir sind daher restlos damit einverstanden. Wir haben auch in der Budgetkommission über eine Reihe von Einzelfragen verhandelt, die damit im Zusammenhang stehen, und es hat sich hier gezeigt, daß dies auch in den Einzelheiten eine wirklich ernsthafte Reform ist, der wir nur noch recht viele Nachfolger wünschen können.

Dasselbe gilt auch von dem dritten Verträge, der nach dieser Seite abgeschlossen oder in die Wege geleitet ist; von der Vereinigung der deutschen Eisenbahnen behufs Verhandlungen mit fremden Eisenbahnverwaltungen in Tarif-sachen, und wenn eines daran auszusagen ist, so ist es das, daß diese uns so selbstverständlich scheinende Sache erst jetzt in die Wege geleitet worden ist und daß es noch vor Jahresfrist möglich war, daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen etwa bei Verhandlungen mit der Schweiz oder mit Österreich-Ungarn sich gegenseitig Konkurrenz machen konnten, ja, wie mitgeteilt worden ist, daß Österreich von dieser Vereinigung außerordentlich unangenehm berührt gewesen sei, weil ihm damit die Möglichkeit genommen war, in seinen Tarifverhandlungen die einzelnen deutschen Eisenbahnverwaltungen gegen einander auszuspielen.

Wenn wir also meinen, daß im ganzen an dieser Vertragspolitik festgehalten werden soll und daß sie noch weiter ausgebaut werden soll, so muß doch bei all dem an dem einen Gedanken festgehalten werden, daß wir die Selbständigkeit unserer Eisenbahnen wahren. Der Herr Abg. Kolb hat uns in überaus lebhaften Farben die Gefahr gemalt, die den badischen Eisenbahnen dahin droht, daß wir in kurzer Zeit von den Preußen ganz und gar verschluckt werden würden. Ich halte diese Gefahr nicht für so groß, und zwar deswegen, weil mir der Bissen badische Eisenbahn gar nicht so überaus schmackhaft erscheint. Wenn in allerlei Preberzeugnissen so getan wird, als ob Preußen nur darauf lauere, die badischen Bahnen sobald als möglich einzustucken, so bin ich der gegenteiligen Meinung. Ein Blick auf unsere Finanzverhältnisse, insbesondere auf die Verhältnisse unseres Eisenbahnschuldendienstes, zeigt, daß dieser Bissen in der Tat nicht besonders schmackhaft ist. Ja, wenn wir einen Vertrag nach preussisch-hessischem Muster bekämen, dann wäre eine derartige Möglichkeit vielleicht vorhanden. Davor sind wir aber doch jetzt hoffentlich sicher. Aber die badischen Eisenbahnen mit all ihren Schulden, mit allem, was drum und dran hängt, zu schlucken, das kann, glaube ich, kaum irgend jemand locken. Und wenn nun die Gefahr ebenso lebhaft gemalt worden ist, daß, wenn wir etwa einmal ganz in die preussischen Arme gesunken sein würden, dann im selben Augenblick das allererste wäre, daß eine Tarifserhöhung stattfinden würde, so habe ich den Glauben daran nicht, ich kann diese Befürchtung nicht in diesem Maße teilen. Dafür wird schon der ganze Weltverkehr sorgen, dafür wird die Konkurrenz sorgen. Es ist heute nicht mehr möglich, daß ein einzelnes Glied dieses Weltverkehrs ganz allein und selbständig mit seinen Tarifen hin und her wirtschaftet. So gut uns in kleinem die Konkurrenz von Elsaß-Lothringen und Württemberg unangenehm geworden ist, ebenso kann uns, und wir als Grenzland empfinden das, die Konkurrenz des Auslands weh tun. Wir sehen ja heute schon, wie die Schnellzüge von Paris nach Wien auch über Basel und den Arlberg geleitet werden können. So ist es auch mit den Gütern der Fall. Ich muß also rundweg in Abrede stellen, daß es möglich wäre, mit unseren Tarifen nach Güttern zu schalten und walten. Unsere Tarife werden uns von der Konkurrenz vorgeföhren, genau wie einem Geschäftsmann

brauchen die Preise im guten Teil von der Konkurrenz vorgeschrieben werden. Diese Befürchtungen also kann ich nicht teilen.

In der Frage der Selbständigkeit unserer Bahnen glaube ich, spielen allerlei Momente durcheinander, deren eines das Gefühlsmoment ist. Wir sind stolz auf unsere Eisenbahnen, wir sind stolz auf das, was das badische Volk aus seinen Mitteln und seiner Kraft heraus geschaffen hat; wir haben unsere herzliche Freude daran; wir freuen uns alles dessen, was an unsern Eisenbahnen gut ist. Ich unterschreibe jedes freundliche Wort, das der Herr Abg. Neuhaus über unsere Eisenbahnen gesagt hat, die Männer in ihrem schweren Beruf, die mit einem Fuß im Grab und mit dem andern im Zuchthaus stehen und trotzdem ihre ganze Kraft an die Erfüllung ihrer Aufgabe setzen. Wir wollen stolz darauf sein, was sie alle leisten, jedenfalls soweit die Lichtigkeit und das Pflichtgefühl in Frage kommt. Da dürfen wir unsern Beamten und unsern Arbeitern ein uneingeschränktes Lob geben.

Das sind die Gefühlsmomente, die aber bei einer Frage, wo so große Summen in Rechnung stehen, nicht in die erste Linie gerückt werden dürfen. Und nun ist es kein Zweifel, daß unsere Eisenbahnen uns noch Geld kosten werden, daß vielleicht in diesem Landtag noch Geld bewilligt werden muß in Form von Zuschüssen an die Amortisationskasse, wenn darüber auch noch nicht das letzte Wort gesprochen worden ist. Das eine aber wird ausschlaggebend sein, und das ist der Bau neuer Eisenbahnen. Ich bin auch der Meinung wie der Herr Abg. Kolb, daß das eine volkswirtschaftliche Pflicht ist, der sich heute kein Staat mehr entziehen darf. Nun liegen in unserm badischen Land für den Eisenbahnbau die Verhältnisse nicht günstig. Wir haben vor Württemberg einen Vorzug, eine durchgehende große Völkerstraße, die niemals in ihrer Bedeutung für den Verkehr zerrört werden kann, unser Rheintal. Die übrigen Teile unseres Landes sind aber für den Eisenbahnbau und den Eisenbahnbetrieb nicht günstig, zum Unterschied von Norddeutschland, das ganz ungeheure ebene Länderkomplexe zur Verfügung hat, in die es seine Eisenbahnen strecken ohne Schwierigkeit legen und ohne Schwierigkeit betreiben kann, ein Grund für die große Rente, die strecken aus seinen Eisenbahnen herauszieht. So sehr der Schwarzwald und der Odenwald als nationale Güter bezeichnet werden, die mit ihren Naturschönheiten und Naturschätzen bis in ferne Zeit hinaus halten werden, ebenso übel sind sie, wenn man sie hinsichtlich der wirtschaftlichen Verhältnisse betrachtet. Da muß jeder Kenner sagen, daß gerade auf dem Schwarzwald, wo der Boden lerg und die Natur ärmlich ist, wo die Erwerbsmöglichkeiten schon von Natur aus beschränkt sind, nun noch ein weiteres dazu kommt, daß nämlich der Mangel an Eisenbahnverbindungen der Bevölkerung die Erwerbsmöglichkeiten noch mehr einschränkt. Also unsere an sich schon armen und gegenüber den Bewohnern des Rheintals schlimmer gestellten Bewohner des Schwarzwalds und Odenwalds wären dadurch doppelt schlimm gestellt, daß ihnen ein Eisenbahnnetz ver sagt geblieben ist, das das Rheintal bekommen hat. Das gibt uns die Verpflichtung, daß wir für diese Landesgegenden soviel als möglich sorgen. Diese Pflicht hat das badische Volk in den Grenzen der Möglichkeit bisher erfüllt, sie ist aber noch nicht vollständig erfüllt, sie muß in der Zukunft noch in viel höherem Maße erfüllt werden, als es bisher der Fall ist. Zu unserm allerlebhaftesten Bedauern — ich muß hier einen Augenblick vom Eisenbahnbau sprechen — ist zur Lösung dieser Aufgabe in unserm jetzigen Budget fast nichts gegeben. Das ändert aber an der Sache nichts und ich kann die Hoffnung noch nicht aufgeben, daß es uns noch

gelingen wird, wenigstens einen Teil der Aufgabe in die Wege zu leiten. Ich sage also, der badische Staat muß seinen von der Natur wenig begünstigten Landesteilen die Möglichkeit höherer Erwerbstätigkeit auf dem Wege der Beschaffung von Eisenbahnen zuführen, und wird das auch in Zukunft tun müssen. Ob aber nun, wenn unsere Eisenbahnen in einem größeren Komplex aufgegangen sein würden, dieser größere Komplex für unser badisches Hinterland, für unsern badischen Schwarzwald und Odenwald mit derselben Liebe sorgen würde, wie wir das tun, das scheint mir im höchsten Grade zweifelhaft. Und das ist für mich der ausschlaggebende Punkt, daß ich dafür bin, daß wir auf absehbare Zeit hinaus unsere Eisenbahn nicht aus der Hand geben dürfen, auch wenn dem badischen Volk noch mehr Opfer dafür zugemutet werden. Es hat sie bisher gebracht, und es ist meine feste Überzeugung, daß es auch in Zukunft gewillt sein wird, für seine Landesfinder auch noch mehr Opfer zu bringen, wenn sie nötig fallen werden (Beifall bei den Nationalliberalen).

Minister Freiherr von Marschall: Die bisherigen Verhandlungen stehen ganz unter dem Eindruck der ungünstigen Finanzlage, in der wir uns befinden, und es ist darum vorwiegend ein sehr ernster Ton, von dem sie getragen sind. Wir beklagen es, daß gegenwärtig die Rentabilität unserer Staatsbahnen eine so geringe ist. Ich will ja gerne zugeben, daß dieselbe in erster Reihe auf die ungünstige wirtschaftliche Konjunktur zurückzuführen ist; aber wir dürfen uns auch nicht verhehlen, daß die Rentabilität unserer Bahn eine bessere sein könnte, wenn wir nicht so viele an sich unrentable Bahnen gebaut hätten. Diese unrentablen Bahnen zehren an den Einnahmen aus dem Verkehr unserer Hauptbahnen. Wir sind ja in der günstigen Lage, einen Zweig einer Weltverkehrslinie zu bilden, ja, sogar zweier Weltverkehrslinien, wenn wir in Richtung ziehen, daß auf einem nicht unbeträchtlichen Teil unserer Bahnen auch der Weltverkehr von Ost nach West sich bewegt. Ich glaube, wir würden aus dem Eisenbahnverkehr eine viel größere Rente ziehen können, wenn wir die Einnahmen hieraus nicht dazu verwenden müßten, um die Einbuße zu decken, die uns bei dem Betriebe anderer Bahnen erwächst. Ich will darum aber durchaus nicht sagen, daß wir jetzt überhaupt von der Erbauung weiterer Bahnen absehen sollen, ich hoffe, daß die Zeit bald kommen wird, wo wir auch den Verpflichtungen gerecht werden können, die wir anderen Landesteilen gegenüber haben, die von der Wohltat des Eisenbahnverkehrs noch nahezu ausgeschlossen sind, aber gönnen Sie uns in dieser Beziehung einige Zeit. Wir haben unter Ihrer Zustimmung große Aufgaben in der letzten Zeit unternommen, und wenn wir später an das Eisenbahnbudget herantreten, so werden Sie alle, wie dies schon die Budgetkommission getan hat, klar erkennen müssen, daß es wesentlich die Konsequenzen der früheren Beschlüsse der Landstände gewesen sind, die sie auf Antrag der Regierung gefaßt haben, welche uns nötigen, jetzt so bedeutende Summen aufzuwenden. Es ist aber die mangelnde Rentabilität unserer Bahnen auch dadurch bedingt, daß wir den sich immer steigenden Ansprüchen des reisenden Publikums an die Schnelligkeit, an die Bequemlichkeit unserer Züge in weitem Maße entgegengekommen sind. Ich glaube nicht fehlzugehen, wenn ich sage, wir haben hier und da die Bequemlichkeit des Reisenden höher geachtet als die Interessen der Gesamtheit der Steuerzahler. Wir lassen durch fortwährendes Entgegenkommen gegenüber den Wünschen des Publikums die Ausgaben immer steigen, die Reineinnahmen fallen. Wir müssen unseren Personenverkehr

zunächst so gestalten, um die Einnahmen zu den Ausgaben in das richtige Verhältnis zu setzen. Es ist keine Frage mehr, der Personenverkehr zehrt auf Kosten des Güterverkehrs. Es ist vollständig richtig, was heute wiederholt betont wurde, daß es außerordentlich schwer ist, genau zu bemessen, welche Ausgaben der Eisenbahnverwaltung auf den Personenverkehr und welche auf den Güterverkehr entfallen. Fast sämtliche Einrichtungen der Bahn dienen sowohl dem Personenverkehr als dem Güterverkehr. Aber das ist doch möglich, die Kosten zu berechnen, welche durch die Führung eines Zuges an und für sich erwachsen. Diese Berechnungen sind seitens der Eisenbahnverwaltung aufgestellt worden, und sie haben ergeben, daß, wenn man von allen generellen Unkosten abzieht, ein Betrag von 1.46 M. pro Kilometer aufgewendet werden muß, um einen Zug zu befördern. Halten Sie sich dieses gegenwärtig, so werden Sie doch sagen, ein Betrag von 54 Pf. pro Zugkilometer reicht nicht aus, um alle die allgemeinen Unkosten zu bestreiten, die der Eisenbahnverwaltung abgehen von der Führung des einzelnen Zuges für den Personenverkehr erwachsen. Das, glaube ich, ist doch ein Beweis dafür, daß ein Betrag von 2 Pf. für den Personenkilometer nicht genügt, um die Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung zu decken. Ich halte es für eine dringende Pflicht jeder Eisenbahnverwaltung, das Publikum darüber aufzuklären, mit welchen Opfern seine Wünsche erfüllt werden, damit es nicht auf Kosten der Allgemeinheit eine ungebührliche Bevorzugung erlangt.

Die Regierung mußte bei dieser mangelnden Rentabilität unserer Bahnen sich die Frage vorlegen: Wie kann dem abgeholfen werden? In der Denkschrift, die Ihnen vorliegt, sind verschiedene Möglichkeiten des näheren entwickelt. Sobald wir eine Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr herbeiführen wollen, so ist es unbedingt notwendig, daß wir für einen gewissen Teil der Reisenden den Fahrpreis erhöhen. Sehr ungern geht die Großreg. Regierung daran, den 2 Pfennigtarif für die Allgemeinheit aufzugeben. Wir glauben, daß es dringend wünschenswert ist, daß die Möglichkeit, für 2 Pf. den Kilometer zurückzulegen, der Bevölkerung eröffnet bleibt. Wenn wir das aber wollen und zugleich die Einnahmen erhöhen wollen, so können wir das nur in der Art tun, daß wir nur denjenigen den 2 Pfennigtarif gewähren, die vermöge ihrer Verhältnisse es wirklich nötig haben, von demselben Gebrauch zu machen, und das ist der Hauptgrund für den Antrag auf Einführung der IV. Klasse. Dort, wo die IV. Klasse besteht, dort, wo sie eingeführt wurde, hat sie sich sehr schnell eingebürgert, ohne daß lebhaftere Klagen erwachsen sind. Wir haben dies bemerkt in Elsaß-Lothringen und in der Pfalz, und es wird vergebliche Mühe sein, uns beweisen zu wollen, daß in den Landesteilen jenseits des Rheins, die unmittelbar an unsere Heimat grenzen, eine andere soziale Struktur besteht als in unserem Lande. Die Annahme, daß in der IV. Klasse keine Sitzgelegenheit sei, ist durchaus unrichtig. In der IV. Klasse, wie sie in dem größten Teil des übrigen Deutschlands besteht, ist solche Sitzgelegenheit etwa für die Hälfte aller Personen vorhanden, die ein Wagen IV. Klasse zu fassen vermag. Ich habe dabei natürlich nicht die älteren Wagen IV. Klasse im Auge, wie sie früher und vielleicht auch jetzt noch in einzelnen Teilen Preußens kursieren, sondern die neuen Wagen dieser Art, welche mit ziemlich viel Sitzplätzen ausgerüstet sind, dabei aber den Reisenden den großen Vorteil gewähren, daß dieselben ihre Traglasten mit in den Wagen nehmen können. Das ist insbesondere für den Marktbesucher von großer Bedeutung. Es ist für die Marktbesucher, die ihre Waren zum Markt bringen, von sehr großem Wert, wenn sie dieselben nicht erst in dem

Gepäckwagen unterbringen müssen, sondern wenn sie sie unter den eigenen Augen behalten können. Dieses erleichtert ihnen außerordentlich die Verpackung und die Kontrolle. Aber auch sonst, für Handwerker z. B., ist es von großem Wert, wenn sie ihr Handwerkszeug bei sich behalten können und es nicht aus der Hand geben müssen. Wir hatten früher geglaubt, daß die Einführung einer IV. Klasse nach dem im größten Teil Deutschlands bestehenden Typus eine soziale Scheidung bewirken würde. Wir haben uns aber inzwischen aus den Verhältnissen, wie wir sie in den Nachbarländern beobachten können, überzeugt, daß eine solche Gefahr nicht vorhanden ist. Wir müssen auch in Rücksicht ziehen, daß, wenn wir diese IV. Klasse adoptieren würden, wir uns in Übereinstimmung mit dem größten Teil des übrigen Deutschlands setzen würden.

Es sind hier vielfach Lüne angeschlagen worden, welche die Überzeugung zum Ausdruck brachten, daß ein innigerer Zusammenschluß der deutschen Bahnen notwendig ist. Ich bin ganz fest überzeugt, daß dieser innigere Zusammenschluß sich bewirken läßt ohne Aufgabe unserer Selbstständigkeit, ohne Eingriff in die Rechte unserer Bundesländer. Gerade der Abschluß eines deutschen Staatsbahnwagenverbandes und die gegenständlichen Wirkungen, welche sich bereits bemerkbar machen, haben die Hoffnungen auf diesem Gebiete in vollstem Maße erfüllt. Dieser Staatsbahnwagenverband ermöglicht die schnellste Wiederherbeziehung und damit die weitgehendste Ausnutzung unseres Wagenparks, er vereinfacht und erleichtert den Betrieb und trägt so zu der im Interesse der finanziellen Lage der Bundesstaaten so wünschenswerten Verminderung der Betriebskosten bei. Ich glaube, man könnte in dieser Richtung allmählich von Fall zu Fall weitergehen. Das wird aber natürlich erheblich erleichtert, wenn das ganze deutsche Eisenbahnwesen mehr und mehr auf eine einheitliche Grundlage gestellt wird. Kommen wir dahin, so werden wir unsere Selbstständigkeit fördern, währenddem eine schrankenlose Konkurrenz und dieselbe nehmen würde. Bei einer schrankenlosen Konkurrenz würden wir ganz unbedingt die Geschobenen sein und nicht die Schiebenden.

Ich habe mich deshalb auch gestreut, daß die größte Zahl der Redner, die bisher gesprochen haben, einer Wiedereinführung des Kilometerheftes nicht das Wort geredet haben. Es hat sich mehr und mehr herausgestellt, daß sehr viele der günstigen finanziellen Ergebnisse, die zur Zeit des Kilometerheftes unseren Bahnen erwachsen, nicht auf dasselbe zurückzuführen sind. Das Kilometerheft hatten wir zu einer Zeit, wo Handel und Verkehr sich in einem ganz außerordentlichen Aufschwung befunden haben; die vorurteilsloseste Betrachtung der finanziellen Ergebnisse zu dieser Zeit hat aber ergeben, daß wir wohl noch höhere Einnahmen zu verzeichnen gehabt hätten, wenn wir damals die Einrichtung des Kilometerhefts nicht gehabt hätten. Wenn heute ein Antrag die Wiedereinführung desselben bezweckt, so muß ich sagen, ich erkenne das damalige Kilometerheft bei diesem Antrag eigentlich nicht wieder, denn alle Beschränkungen, die die Benutzung desselben bedingte, sind in dem Antrag weggefallen. Im ganzen hatte ich bei dem Antrag den Eindruck: Er bezweckt nur eine weitere Verbilligung unseres Personenverkehrs, und um die Sache nach außen hin schwachhaft zu machen, hat man ihm den Mantel des Kilometerhefts umgehängt.

Von dem letzten Herrn Vorredner ist mit Recht hervorgehoben worden, daß das Tarifsystem, wie es in dem größten Teile Deutschlands besteht, ein in sich festgeschlossenes, ein in sich aufgebautes ist. Ich glaube, wenn der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten mit den günstigen Ergebnissen jüngst vor den Landtag tritt

kannte, so verdankt er dies auch wesentlich der festen Ge-
 schlossenheit dieses Systems. Wir haben uns seinerzeit
 auf die Personentarifreform eingelassen. Wir haben
 dies mit gutem Grunde getan, denn wir konnten uns
 nicht gegenüber den anderen deutschen Staaten abschlie-
 ßen. Aber ich stehe nicht an, Ihnen zu sagen, wir sind
 auf halbem Wege stehen geblieben, und die Vorwürfe,
 die jetzt so vielfach gegen die Personentarifreform er-
 hoben werden, sind darauf zurückzuführen, daß wir eben
 auf halbem Wege stehen geblieben sind. Wir haben aus
 dem festgefügtten Gebäude einen Stein herausgerissen,
 wir haben die IV. Klasse nicht adoptiert, haben die III.
 Klasse einfach auf den Preis von 2 Bfg. normiert, und
 damit haben wir ein System für uns angenommen,
 welches unbedingt die Herabwanderung der Reisenden
 aus den oberen Klassen in die untere Klasse fördern
 mußte. Wir haben damit bewirkt, daß eine ganze Reihe
 von Personen von dem Zweipennigtarife einen Ge-
 brauch machen, welche nach ihren Verhältnissen sehr wohl
 in der Lage wären, bei ihren Reisen einen höheren Bei-
 trag für die Allgemeinheit beizusteuern. Wenn wir die
 IV. Klasse damals durchgeführt hätten, so würden wir
 das Publikum in die Lage gesetzt haben, sich selbst einzu-
 schätzen und je nach seinen Verhältnissen und je nach dem
 Zweck der Reise diejenige Klasse zu benützen, welche ihm
 die zuzugewandte war. Vom rein theoretischen Standpunkt
 aus genommen bin ich nicht ein Anhänger von vier
 Klassen. Wie haben sich aber die vier Klassen bei uns in
 Deutschland herausgebildet? Hauptsächlich durch den
 Wunsch, demjenigen, der es nötig hat, den Zweipennig-
 tarif zu gewähren.

Es ist auch ein Antrag gestellt worden, wir möchten
 mit den übrigen Eisenbahnverwaltungen dahin verhan-
 deln, daß nur eine Polsterklasse künftig geführt
 werde. Ich kann kaum in Aussicht stellen, daß wir der-
 artige Verhandlungen im gegenwärtigen Zeitpunkte ein-
 leiten werden, denn wir sind einer Ablehnung absolut
 sicher. Hier ist eine Frage, bei der nicht allein Deutsch-
 land zu entscheiden hat, sondern wo wir auch auf die
 anderen Staaten Rücksicht nehmen müssen. Es ist ganz
 gewiß, daß der Besuch unseres Landes wesentlich auch
 dadurch bedingt ist, daß wir gute und bequeme Reiseein-
 richtungen schaffen, und daß wir dabei Rücksicht nehmen
 auf die Lebensgewohnheiten der betreffenden Reisenden
 (Zweitstehens). Wenn wir hier diese Bedingungen ver-
 schlechtern, so wird die Folge ohne weiteres die sein, daß
 andere Plätze aufgesucht werden. Hat man ja doch auch
 schon vielfach behauptet, daß schon ein einfacher und
 schlichter Bahnhof geeignet sei, den Reisenden von dem
 Besuche des betreffenden Ortes abzuschrecken, obgleich
 doch wahrlich der Reisende nicht zunächst an den Bahnhof
 denkt, wenn er einen Ort zum Aufenthalt aufsuchen will
 (Zweitstehens des Abg. Kolb).

Ich wende mich nun zu einigen Bemerkungen des
 Herrn Abg. Kolb. Schon der Herr Abg. Rebmann hat
 nach verschiedenen Richtungen hin ausgeführt, wie wenig
 zutreffend viele seiner Bemerkungen gewesen sind. Der
 Abg. Kolb hat, wie es in früheren Jahren oft geschah,
 immer wieder auf die Post exemplifiziert, um damit die
 Behauptung zu begründen, daß man auch im Eisenbahn-
 verkehr ähnliche Wege einschlagen solle. Ich glaube
 wahrlich, daß er den Unterschied zwischen der Be-
 förderung von Gegenständen, die der Post anvertraut
 werden, und der Beförderung von Personen auf der
 Eisenbahn wesentlich unterschätzt hat. Wir müssen beim
 Eisenbahnverkehr immer daran festhalten, daß die Be-
 förderung jeder einzelnen Person wieder gewisse Kosten
 zur Folge hat, daß wir nicht eine geringe Zahl von Per-
 sonen zum gleichen Preis wie eine größere Zahl beför-

dern können, und daß gerade jede Steigerung des Eisen-
 bahverkehrs eine Steigerung der dafür aufzuwendenden
 Ausgaben zur Folge hat, was in diesem Maße bei der
 Post nicht der Fall ist. Wir müssen uns dies umsomehr
 gegenwärtig halten, als die Preise, die wir für die Be-
 förderung der einzelnen Personen erheben, außerordent-
 lich niedrige sind. Und das hat zur Folge, daß die Mehr-
 einnahme nicht mehr im richtigen Verhältnis steht zu der
 bei der Steigerung des Personenverkehrs erwachsenden
 Mehrausgabe. Ich bitte auch das gegenwärtig zu halten,
 daß die Post gar nicht in der Lage wäre, so gute Geschäfte
 zu machen, wenn nicht zu ihren Gunsten den Eisenbahnen
 so sehr schwere Lasten durch das Eisenbahnpostgesetz auf-
 erlegt worden wären.

Der Herr Abg. Kolb hat behauptet, man sehe so recht
 bei den Arbeiterzügen, wie auch ganz minimale
 Preise eine sehr günstige Rente zur Folge hätten. Ich
 nehme keinen Anstand, Ihnen hier zu erklären, daß wir
 bei der Beförderung der Arbeiter keine finanziellen Ge-
 schäfte machen. Daran liegt es uns aber auch gar nicht.
 Es sind sehr wichtige soziale und volkswirtschaftliche
 Momente, die hier befriedigt werden müssen; und da
 ist es die Aufgabe der Eisenbahn, diesen Momenten ge-
 recht zu werden, auch wenn sie dabei finanziellen Ver-
 lust erleidet. Wenn wir auf kurze Strecken eine Menge
 von Arbeitern des Morgens und des Abends befördert
 haben und während des ganzen zwischenliegenden Tages
 für das betreffende Material keine Verwendung haben,
 so werden Sie schon daraus ersehen, daß von einem
 finanziellen Effekt für die Eisenbahnverwaltung hierbei
 keine Rede sein kann.

Man hat es der Regierung zum Vorwurf gemacht, daß
 sie eine Einschränkung der beschleunigten Züge
 habe eintreten lassen, ohne vorher die Volksvertretung
 gefragt zu haben. Dieser Entschluß ist der Regierung
 gewiß nicht leicht geworden, und wie Sie gestern auch
 gehört haben, ist er erst nach eingehenden Erwägungen
 nach allen Seiten hin erfolgt. Die Regierung glaubte
 aber, es dem Lande gegenüber nicht länger verantwor-
 ten zu können, so hohe Kosten aufzuwenden, um den
 Fahrplan in dieser Reichhaltigkeit ausgestattet zu lassen.
 Sie sah sich genötigt, hier eine, wenn auch nur kleine
 Beschränkung eintreten zu lassen, und sie hat das in
 einer Weise getan, daß das Interesse des reisenden
 Publikums nicht wesentlich tangiert worden ist. Sie
 haben ersehen, wie sich diese Maßregel im ganzen sehr
 ruhig, und ohne lebhaftes Besprechen hervorzurufen,
 vollzogen hat.

Ich werde wohl noch mehrfach Gelegenheit haben, auf
 die einzelnen Fragen, die hier herorgetreten sind, zu-
 rückzukommen. Ich möchte noch meinen Dank dafür
 aussprechen, daß unseres Eisenbahnpersonals
 so freundlich gedacht worden ist. Wir dürfen allerdings
 froh und dankbar sein, daß wir in den letzten Jahren
 vor irgendwie erheblichen Eisenbahnunfällen bewahrt
 worden sind; das danken wir in erster Reihe auch der
 Aufmerksamkeit, der Pflichttreue und der Zuverlässig-
 keit unseres Personals (Sehr richtig). Wir mögen
 die Sicherheitsrichtungen nach allen Richtungen hin
 zunächst vervollkommen, und ich bitte Sie auch darum,
 auf diesem Wege der Eisenbahnverwaltung zu folgen
 und Sie darin zu unterstützen, wir werden aber immer
 jagen müssen: In letzter Reihe hängt doch wieder die
 Sicherheit unseres Betriebs von der Zuverlässigkeit, von
 der Tüchtigkeit unseres Personals ab, und es hat mich
 darum sehr gefreut, daß von mehreren Rednern unserem
 Eisenbahnpersonal diese Anerkennung gespendet wor-
 den ist.

Hierauf wird folgender Antrag der Abgg. Kolb

(Soz.), *Muser* (fortsch. Sp.) und Genossen bekanntgegeben:

Die Unterzeichneten beantragen, die Groß. Regierung aufzufordern, im Wege der Verhandlung für die badischen Staatsbahnen für die Schnell- und Eilzüge das Kilometerheft wieder einzuführen und zwar für 1000 Kilometer 3. Klasse im Preise von 25 M., für 1000 Kilometer 2. Klasse im Preise von 40 M., für 500 Kilometer 3. Klasse zum Preise von 12,50 M., für 500 Kilometer 2. Klasse zum Preise von 20 M. Die Kilometerhefte sollen übertragbar sein.

Die Begründung zu diesem Antrag ist bereits in den obigen Ausführungen des Abg. Kolb erfolgt.

Weiter erhält das Wort

Abg. *Hummel* (fortsch. Sp.): Von zwei verschiedenen Seiten ist auf die Verhältnisse in der Leitung unseres Staatsbahnwesens hingewiesen worden. Es ist auch in der Kommission über die Frage der Organisation der Leitung unseres Eisenbahnwesens ausführlich verhandelt worden, und es sind dort gegen den jetzigen Zustand Bedenken vorgetragen worden, die nun hier im Hohen Hause in sehr viel lebhafterer Weise hervorgetreten sind. Ich möchte deshalb nicht mit meiner Meinung darüber zurückhalten, daß auch mir der jetzige Zustand des Dualismus in der Leitung unserer Eisenbahnverwaltung nicht der richtige, nicht der wirtschaftliche und nicht der im Interesse unseres Eisenbahnwesens liegende zu sein scheint. Es hat offenbar in der letzten Zeit eine starke Abwanderung von Zuständigkeiten von der Generaldirektion in die Eisenbahnabteilung des Ministeriums stattgefunden, so daß wir jetzt tatsächlich den Zustand haben, daß die Ministerialabteilung des Eisenbahnwesens sich eine Reihe von Zuständigkeiten vorbehalten hat, die sich schließlich auch auf ganz neben-sächliche Dinge erstrecken. Ich kann mir nicht denken, daß es für eine leitende Behörde, so wie es die Eisenbahnabteilung des Ministeriums sein soll, einen Sinn haben soll, sich mit der Regelung von so vielen kleinen Angelegenheiten zu beschäftigen, wie wir sie in dem Verzeichnis der Zuständigkeiten enthalten finden, die sich die Ministerialabteilung vorbehalten hat. Ich darf vielleicht darauf hinweisen, daß zu diesen Zuständigkeiten unter vielem anderen auch gehört: Die Regelung der Dienstbefugnisse der Revisionsbeamten der Generaldirektion, der Bezirks- und örtlichen Dienststellen, die Abgrenzung der Geschäftskreise der einzelnen Bezirksstellen, die Zuteilung der örtlichen Dienststellen zu den Bezirken, die Benennung und Einreihung von Stationen, Grundsätze über die Entlohnung der nichtetatmäßigen Beamten, Annahme der Anwärter für den höheren technischen Dienst, Bestimmungen über Freifahrtwesen, über die Dienstkleidung, weiterhin Genehmigung der allgemeinen Bedingungen der Verpachtung von Lagerplätzen und Lagerhallen, Genehmigung der Verträge über Vermietung von Lagerhäusern und größeren Lagerhallen, Feststellung und Änderung der Fahrpreise für den regelmäßigen Personenverkehr. Weil man aber offenbar die Empfindung gehabt hat, daß das noch nicht genügend ist, wurde weiterhin die Bestimmung getroffen, daß „von Vorgängen und Maßregeln, von denen anzunehmen ist, daß deren Kenntnis für das Ministerium von Interesse ist, demselben auch dann Kenntnis zu geben ist, wenn es sich nicht um dem Geschäftskreis des Ministeriums vorbehaltene Angelegenheiten handelt“. Ich meine, es wird doch dadurch, daß sich die Ministerialabteilung mit allen diesen vielen kleinen Einzelfragen beschäftigt, von der Generaldirektion ein großer Teil der Verantwortlichkeit weggenommen, was dann gleichzeitig auch eine Verminderung des Verantwortlichkeitsgefühles selbst her-

beiführt, wie es doch in einer so leitenden Behörde, wie sie die Generaldirektion ihrem Charakter nach sein soll, vorhanden sein muß. Es wird ohne Zweifel durch dieses Verfahren, durch das Hineinwandern der vielen einzelnen Dinge, die infolge dieser Zuständigkeitsenteilung zwischen Ministerialabteilung und Generaldirektion spielen, eine Erschwerung des Geschäftsganges herbeigeführt. Ich kann mir nun nicht denken, daß der Verwaltungsaufwand, der für diesen Geschäftsgang aufgewendet wird, in wirtschaftlicher Weise verwendet wird, und so dürfte man die Frage der Vereinfachung in der Organisation der Leitung unseres Eisenbahnwesens trotz allem, was die Regierung uns für die Verbeibehaltung des Zustandes vorgebracht hat, in ernsthafte Erwägung ziehen. Ich möchte bei der Gelegenheit noch an etwas anderes erinnern, was auch in der Öffentlichkeit wohl schon hier und da besprochen worden ist: Wir haben eine Interesse daran, darauf zu sehen, daß die leitenden technischen Beamten unserer Eisenbahnverwaltung nicht in zu hohe Altersstufen hineingelangen. Ich glaube, mich auf diese Bemerkungen beschränken zu dürfen.

Ich darf dann wohl bei der Besprechung des gesamten Eisenbahnbetriebs auch kurz auf die Zustände der Schwarzwaldbahn eingehen, weil ja die Schwarzwaldbahn selbst einen großen und bedeutenden Teil unseres ganzen Staatsbahnnetzes ausmacht. Es ist der Regierung eine Eingabe der an der Schwarzwaldbahn interessierten Kreise vorgelegt worden, und es hat eine teilweise Erledigung dieser Eingabe stattgefunden. Ich möchte im Anschluß hieran auf die Beurteilung einer Versammlung zurückkommen, die zur Besprechung dieser Frage in Triberg stattgefunden hat. Insbesondere hat man sich auch über den Ton der Eingabe beklagt, die das Resultat dieser Versammlung war. Ich möchte demgegenüber doch erklären, daß, wenn an dem Ton etwas ausgeübt wurde — ich habe nicht das Empfinden gehabt, ich habe der Versammlung selbst beigewohnt —, das wohl dadurch veranlaßt war, daß dort oben eine scharfe Sprache gesprochen worden ist; diese scharfe Sprache aber war nichts als das Echo der Überfüllung mit Kongressen, die man dem Schwarzwald und den interessierten Kreisen seit Jahren hat angeheißt lassen (Abg. *Monjé*: Sehr richtig). Es ist ja einem kleinen Teil der Wünsche, die von droben vorgebracht worden sind, Rechnung getragen worden; man hat einige Dinge abgestellt, die eigentlich nicht nötig haben sollen, abgestellt zu werden, weil man nicht hätte glauben sollen, daß derartige Dinge überhaupt möglich sind. In unserem badischen Kursbuch hat die Bezeichnung dieser Bahn als badische Schwarzwaldbahn noch nicht existiert; sie ist in unserem Kursbuch lediglich als Nr. 26 aufgeführt. Sie ist meines Erachtens die zweitwichtigste Linie im ganzen Land, hat aber in der ganzen Art und Weise ihrer Behandlung durchaus den Charakter einer Nebenbahn aufgeprägt erhalten. Es haben an wichtigen Stellen des Kursbuchs die Hinweise auf die Verkehrsmöglichkeit mit dieser Schwarzwaldbahn gefehlt, und es hat erst der erwähnten Eingabe bedurft, um die Groß. Regierung auf die Notwendigkeit solcher Hinweise aufmerksam zu machen. Im ganzen darf man wohl der Empfindung Ausdruck geben, daß unsere Eisenbahnverwaltung aus dieser Bahnlinie nicht das gemacht hat, was man aus ihr hätte machen können und was den Bedürfnissen des gesamten Schwarzwaldes einigermaßen entgegenkommen und entsprechen würde.

Der Herr Minister hat eben mit etwas spöttischer Miene auf eine meiner Bemerkungen bezüglich des Bahnhofgebäudes in Triberg hingewiesen. Er ist offenbar der Meinung, daß dieses Bahnhofgebäude

das Ideal der architektonischen Schönheit darstellt. Es ist nicht das einzige Bahnhofgebäude an der Schwarzwaldbahn, das sich in solch trauriger Verfassung befindet. Ich weise hin auf die Bahnhofgebäude in Hornberg, in St. Georgen, auf alle diese Bahnhofgebäude, die vor 35 Jahren als Propärium errichtet worden sind, und ich bitte Sie, sich nun zu überlegen, wie man in unserer heutigen Zeit mit Bahnhofgebäuden, die damals schon als Propärium gedacht waren, noch auskommen will. Wenn der Herr Minister aber etwa bezweifelt, daß es Reisenden schicklich, wenn sie an einer Station wie Triberg aussteigen und ein derartiges Empfangsgebäude sehen, wie es da vorhanden ist, so bitte ich ihn, doch zu überlegen, warum man denn in Städten wie Karlsruhe so kolossale Aufwendungen für monumentale Empfangsgebäude gemacht hat, wenn sie etwa bei der Betrachtung einer Station im ganzen keine Rolle spielen sollen. Es ist selbstverständlich, daß, wenn ein Fremder und Ausländer von Triberg hört, von dem er Jahr aus, Jahr ein in den Zeitungen liest, und von anderen derartigen Orten der Schwarzwaldbahn, er sich dann eben auch ein anderes Empfangsgebäude bei einem so weltbekannten Orte, wie es nun einmal Triberg ist, vorstellt (Abg. Monjch: Sehr wahr!). Ich will über diese Dinge keine weiteren Bemerkungen machen, ich hätte sie auch nicht gemacht, wenn ich nicht durch den Herrn Minister selbst an dieser Stelle dazu provoziert worden wäre.

Im ganzen aber hat man an der Schwarzwaldbahn veräumt, wichtigen Orten, die eine bessere Ausgestaltung des Verkehrs bedürfen, die nötigen Verkehrsmöglichkeiten anzudeuten zu lassen. Ich darf z. B. darauf hinweisen, daß man den gesamten Sommerfahrplan für den Schwarzwald viel zu spät einführt; er tritt erst am 1. Juli in Kraft, er könnte nach übereinstimmender Ansicht aller derjenigen, die einen Einblick in die Verhältnisse des Schwarzwaldes haben, ruhig einen Monat früher in Wirksamkeit gesetzt werden (Abg. Monjch: Sehr richtig). Es geht z. B. nach 4.30 Uhr ab Offenburg kein Schnellzug mehr in den Schwarzwald hinein, so daß man vor Offenburg ab von diesem Zeitpunkt an nur noch mit Personenzügen die Schwarzwaldbahn benutzen kann. Für den unteren Teil der gesamten Schwarzwaldbahn existiert überhaupt kein einziger früher Schnellzug, so daß man morgens nur mittels Personenzügen und nicht ohne eine längeren Aufenthalt in Offenburg in die unteren und oberen Landesteile gelangen kann. Ich will nur an zwei Orte kurz erinnern: St. Georgen bekommt von unten nach 3 Uhr mittags keinen Schnellzug mehr. Zwischen 4 und 1 Uhr existiert für die Stadt St. Georgen überhaupt keine Verbindung mit dem Unterlande. Ich darf auch darauf hinweisen, daß in Hornberg vor dem 1. Juli der letzte Schnellzug abwärts um 5 Uhr fährt, so daß sich das reisende Publikum von dem Zeitpunkt an nur noch der Personenzüge bedienen kann. Es ließe sich eine Erleichterung des Verkehrs dadurch erreichen, daß man auch Fortführung des Zuges 142 von Hausach nach oben dem Dorfe Gutach, der Stadt Hornberg usw. auch noch zwischen 5 und 8 Uhr eine Verkehrsmöglichkeit schaffen würde. Auch diesem Wunsch ist seitens der Generaldirektion nicht entgegen worden.

Man hat nun in der Eingabe, die das Resultat der Versammlung war, von der ich schon kurz gesprochen habe, darauf hingewiesen, daß es wünschenswert wäre, mehr Durchgangswagen für die Schwarzwaldbahn einzuführen, die Schwarzwaldbahn auch mit Schlafwagen auszustatten. Die Begründung, welche die Großh. Regierung dagegen vorgebracht hat, beschränkt sich darauf, daß kein Bedarf sei, weil die Züge, die zu dem Zwecke notwendig wären, nicht fahren. Ja, in dem Wunsch kommt eben zum Ausdruck, daß man Züge führen möge,

die Durchgangswagen und die Schlafwagen enthalten. Auf einem anderen Wege kann ich mir allerdings den Transport von Schlafwagen nicht denken, als daß man sie eben in Züge einstellt.

In den letzten Jahren ist auch die Propaganda und die Reklame für die Schwarzwaldbahn vollständig aufgegeben worden. Die Großh. Regierung sagt, daß sie nach getroffenen Vereinbarungen keine Propaganda mehr treibe. Ich erinnere mich nicht, einmal gehört zu haben, mit wem diese Vereinbarungen getroffen worden sind. Es kann ja sein, daß davon einmal gesprochen worden ist. Sollten diese Vereinbarungen etwa auch mit Preußen getroffen worden sein, so stellen sie ein weiteres Beispiel von Abmachungen mit Preußen dar, die nicht nachahmenswert sind. Wenn man das Unterlassen der Propaganda und der Reklame damit begründet, daß man an den Landesverband zur Hebung des Fremdenverkehrs 10 000 M. zur Unterstützung in der Propaganda gebe, so ist das doch ein Betrag, der für ein Land wie Baden und bei der Ausdehnung unseres Staatsbahnnetzes gar keine Rolle spielt. Was heißen denn 10 000 M. für Reklame und Propaganda für unsere Bahnen? Wenn man schon dazu schreiten wollte, diese Reklame und Propaganda durch den Verband zur Hebung des Fremdenverkehrs zu unternehmen, so sollte man ihn eben mit einer höheren Summe als 10 000 M. unterstützen (Abg. Monjch: Sehr richtig). Keinesfalls aber sollte man meines Erachtens unterlassen, durch die Herstellung von künstlerisch ausgestatteten Plakaten auf die Existenz dieser Schwarzwaldbahn überhaupt hinzuweisen. Warum können das denn fremde Eisenbahnverwaltungen machen? Warum sehen wir in den schweizerischen Wagen die bunten Photographien von Gegenden der Schweiz hängen? Warum sehen wir künstlerisch ausgestattete Reklame von den kanadischen Pazifikbahnen in unseren badischen Bahnhöfen? Ich meine, wenn man das alles sieht, so kann man sich dem Gedanken doch nicht verschließen, daß andere Staatsverwaltungen und andere Eisenbahnverwaltungen eben etwas machen, was unsere Eisenbahnverwaltung zum Schaden unseres eigenen Eisenbahnnetzes unterläßt. Man könnte sich auch in viel höherem Maße, als das bisher geschehen ist, mit internationalen Reisebüros in Verbindung setzen. Es hat auch wieder der Anregung durch eine in einem der Großh. Regierung nicht behagenden Tone abgefaßte Eingabe der Schwarzwaldbahnteressenten bedurft, um die Großh. Regierung zu veranlassen, mit englischen Reisebüros in Verbindung zu treten, um die Besucher der Oberammergauer Pantomimenspiele auf den Besuch des Schwarzwalds und der Schwarzwaldbahn aufmerksam zu machen.

Wenn man immer wieder darauf kommt, daß wir in der Ausgestaltung unseres Staatsbahnnetzes auf die finanzielle Lage Rücksicht nehmen müssen, so meine ich, man sollte dieses ewige Klagegedicht endlich einmal einstellen. Es macht einen wirklich jämmerlichen Eindruck, wenn man ewig dieses Klagegedicht hört, das nach außen den Eindruck hervorruft, als ob unser Eisenbahnwesen sich in den letzten Atemzügen befinden würde. (Abg. Monjch: Wenn wir so weiter machen, ist es auch der Fall!)

Es ist uns seitens der Regierung auf die Frage der Abschaffung der beschleunigten Personenzüge eine Antwort erteilt worden. Der Herr Staatsminister hat zunächst die Rechtsfrage aufgerollt und hat der Kommission an sich das Recht bestritten, in der Art Stellung zu nehmen, wie es die Kommission getan hat. Es war das wohl nicht der einzige Fall, in dem die Kommission einen derartigen Beschluß gefaßt hat, sondern es sind schon derartige Resolutionen auch früher, meines Erinnerns ohne den Widerspruch des Ministeriums, gefaßt worden. Wenn aber dem Herrn Staatsminister

ein Gefallen damit getan werden kann, daß wir diese Resolution der Beschlußfassung des Hohen Hauses unterwerfen, so sind wir gerne zu einem derartigen Schritt bereit. Die Antworten, die uns der Herr Staatsminister und auch der Herr Eisenbahnminister erteilt haben, sind aber meines Erachtens nach keiner Seite hin befriedigend. Durch das Ganze hat so durchgeklungen: „Es ist doch eigentlich gar nichts geschehen,“ und auf der andern Seite ist uns wieder gesagt worden: „Es ist uns kolossal schwer geworden, was wir in dieser Sache getan haben.“ Das sind zwei Anschauungen, die nicht vollständig miteinander übereinstimmen. Wenn seitens des Herrn Staatsministers gesagt worden ist, bei dieser Maßregel sei nur $\frac{1}{2}$ der Personenzüge aufgehoben worden, so wollen wir uns auf diese Bruchrechnung nicht einlassen, sondern wollen ganz nackt sagen, was man abgehandelt hat. Man hat einen beschleunigten Personenzug von Mannheim nach Basel vollständig ausfallen lassen, einen von Basel nach Mannheim vollständig, und einen anderen beinahe, dadurch, daß man seine Fahrzeit stark verlängert hat. Und was man bezüglich des Schwarzwalds s. Zt. zugelegt hat, das ist im wesentlichen auch wieder rückgängig gemacht worden. Nun hat sich der Herr Minister über den staatsrechtlichen und juristischen Charakter der Zusage, wie wir sie bezeichnet haben, hier vor uns ausgelassen und er hat davon gesprochen, daß für den Juristen die Sache eigentlich nicht recht verständlich sei. Ich weiß nicht, ob das für alle Juristen nicht recht verständlich ist. Für diejenigen, die nicht Juristen sind, ist die Sache, glaube ich, sehr leicht verständlich. Es handelt sich einfach um die Frage, ob ein Versprechen gehalten werden muß oder nicht gehalten werden muß. Und wenn davon gesprochen worden ist, es habe sich nur um eine bedingte Zusage gehandelt, so kann ich dem durchaus nicht zustimmen. Es hat sich um eine ganz glatte Zusage gehandelt. (Abg. Süßkind: Sehr richtig!) Der Herr Minister beruft sich darauf, er habe selbst das Wort „soweit tunlich“ gebraucht. Das ist richtig. Es ist dieses Wort dann aber kommentiert worden, indem die Regierung mitgeteilt hat, was tunlich ist, und tunlich war die Durchführung aller derjenigen Züge, die in jener Zusage aufgeführt und einzeln enthalten sind. Dieses „soweit tunlich“ konnte keinen einschränkenden Charakter haben, sondern es ist in jener Zusage auch eine Bemerkung enthalten, die zeigt, daß die Grobreg. Regierung eher die gegenteilige Absicht als die einer Einschränkung gehabt hat. Es steht auch in der Erklärung, daß, wenn sich herausstellen würde, daß die beschleunigten Personenzüge eine gute Frequenz aufweisen, die Grobreg. Regierung nicht anstehen werde, die Anzahl der beschleunigten Personenzüge zu vermehren, unter Umständen einzelne doppelt zu führen. Wenn eine derartige Sachlage vorliegt, so darf man sich nicht auf den Standpunkt stellen, man habe keine Zusage, kein Versprechen gegeben, sondern meines Erachtens kann gar keine Frage darüber sein, daß es sich hier um eine ganz glatte Zusage gehandelt hat.

Es ist seitens der Regierung auf den Eisenbahnrat hingewiesen worden, auch seitens einzelner Herren, die in der Diskussion bereits das Wort ergriffen haben. Mir scheint der Eisenbahnrat an sich ein leises Zugeständnis der Regierung zu sein, daß es doch wünschenswert wäre, wenn man noch eine beschließende Instanz für wichtige Fragen des Eisenbahnwesens hätte, insbesondere für die Tarife und andere Angelegenheiten. Die Existenz des Eisenbahnrats und die Tatsache, daß man hier und da darauf hinweist, ist für mich der Beweis, daß es sich darum handelt, daß in Zukunft besser

der Weg gegangen würde, den der Antrag Muser vorschlägt und über den ich kein Wort verlieren will, weil mein Freund Muser selbst die Begründung des Antrags übernommen hat.

Die Regierung hat die Frage gestellt, was sie tun sollen, wenn bei ihrer Maßregel, die Anzahl der beschleunigten Personenzüge abzuschnitten, der Landtag nicht zugestimmt hätte. Das beweist nur, daß unsere badische Regierung nicht gewohnt ist, ihre Stellung in konstitutioneller und parlamentarischer Weise aufzufassen. Wenn ich an der Spitze der Regierung gestanden hätte, und es hätte sich die Mehrheit des Parlaments gegen mich gewandt, hätte ich auf Grund meiner konstitutionellen Auffassung meiner Stellung gewußt, was zu tun sei. Tatsache ist, daß die Regierung Versprechungen gemacht hat, um die Zustimmung des Landtags oder der Mehrheit des Landtags herbeizuführen; und diese Versprechungen sind in der Weise, wie wir es hier gesehen haben, eben nicht zur Durchführung gelangt, wie ich mich einmal ausdrücken will. Die Grobreg. Regierung hat aber bis zu einem gewissen Grad die Notwendigkeit, den Landtag über ihr Vorgehen zu hören, doch zugegeben. Denn sie hat sich darauf berufen, daß die Notwendigkeit zu dieser Maßnahme ihr erst in einem Augenblick aufgetaucht sei, in der der Landtag schon auseinandergegangen war. Und so meine ich, dürften wir auch bei dieser Gelegenheit darauf hinweisen, von wie großem Nachteil unsere zweijährige Budgetperiode begleitet ist, und wie notwendig die einjährige Budgetperiode wäre.

Ich muß mich auch zu den Vorschlägen, die die Grobreg. Regierung zur Erhöhung der Einnahmen der Eisenbahn gemacht hat, äußern. Und da muß ich wirklich sagen: Von dem Boden aus, auf dem die Tarifreformmehrheit steht, ist der Weg, den die Grobreg. Regierung angibt, zweifellos der zweckmäßigere. Wenn man auf dem Standpunkt steht, daß die Erhöhung der Einnahmen durch eine Verschlechterung und Verteuerung des Verkehrs herbeigeführt werden soll, dann geht die Grobreg. Regierung meiner Meinung nach einen viel besseren Weg, als von anderer Seite vorgeschlagen worden ist. Er ist besser als das württembergische System, das Kilometer zu 2 Pf. zu fahren, weil das nicht die genügenden Einnahmen bringt, auch besser als die Erhöhung des Preises der III. Klasse auf 2,3 Pf., weil damit auch die Fahrartensteuer käme, und besser als die Einführung der IV. Klasse zu 2,3 Pf. wie in Württemberg, weil diese Maßnahme keine Erhöhung der Einnahme gebracht hat und weil sie Wettbewerbsmaßregeln, z. B. der ellabothringischen Eisenbahnverwaltung, nicht verhindern kann. Wenn aber der Herr Minister auch auf andere Vorzüge der IV. Klasse hingewiesen hat, so möchte ich zu diesen Vorzügen auch einiges sagen. Er meinte man könne auch Traglasten und Marktkörbe (Zwischenruttschweine und Hühner!) in den Wagen nehmen; daß das nun ein großer Vorzug für unsere reisende Bevölkerung sei, insbesondere auch für diejenigen, die sich solcher Traglasten und Marktkörbe bedienen, das kann ich nicht zugeben. Ich möchte dem Herrn Minister nur einmal raten, sich unter genauer Bezeichnung seines Amtescharakterers neben eine mit Marktkörben oder Traglasten vertehene Frau, die keinen Sitzplatz bekommen hat, zu setzen, um die nötigen Bemerkungen darüber zu hören (Geierkeit). Wenn der Herr Minister gesagt hat, es wäre durch eine Möglichkeit der Selbsteinschätzung des Publikums herbeigeführt neben der Einschätzung, die durch die Steuerkommissionäre stattfindet, so hat sich unser Publikum schon längst eingeschätzt und unser badisches Publikum hat sich dahin eingeschätzt, daß es nicht in der IV. Klasse nach preussischer Bauart fahren will (Sehr gut!). Ich glaube mich auf diese wenigen Bemerkungen dazu

beschränken zu können. Wir selbst stehen auf einem grundsätzlichen anderen Standpunkt, weil wir der Meinung sind, daß die Erhöhung der Einnahmen wie in jedem modernen Betrieb nicht auf dem Wege herbeigeführt werden kann, den die Großh. Regierung vorschlägt, sondern dadurch, daß wir eine möglichst hohe Qualität zu einem möglichst niedrigen Preis an das konsumierende Publikum abgeben. Ohne Zweifel wäre mit der Einführung der IV. Klasse nach dem preussischen Muster eine Deckelung unseres reisenden Publikums verbunden, und wenn der Herr Minister darauf hinweist, daß unser Publikum sich daran gewöhnen werde, und daß kein lebhafter Widerstand an sich dagegen nachher zu erwarten sei, so möchte ich doch bitten, Wohlthaten nicht Reuten zu erweisen, welche Wohlthaten gar nicht haben wollen. Ich meine, wenn man auf die sogenannte verfluchte Bedürfnislosigkeit als nationalökonomischen Faktor spekuliert, so ist das kein Standpunkt, den eine moderne Regierung einnehmen sollte (Sehr gut!). Will man aber schon, ohne unseren Vorschlag und ohne den Vorschlag der Regierung anzunehmen, eine Erhöhung der Einnahmen aus unserem Personenverkehr herbeiführen, so muß man eben daran denken, ob es nicht angängig wäre, dann wenigstens dafür zu sorgen, daß die II. Klasse unserer Personenzüge besetzt ist. Wenn wir jetzt einen Personenzug durch das Land hindurchfahren sehen, so befindet sich in der II. Klasse gar niemand als irgend ein Baubeamter oder ein Beamter der Generaldirektion oder ein Abgeordneter mit der Freikarte, und im übrigen sieht man in Personenzügen die II. Klasse nur in den seltensten Ausnahmen von wenigen Passagieren besetzt. Zweifellos würde eine stärkere Benutzung dadurch herbeigeführt werden, daß man den Tarif von 4,5 M. auf 3,5 M. herabsetzt, weil man dadurch eine große Anzahl von Bahngärgern, denen unsere III. Klasse schon zu schlecht ist — nicht etwa die IV. Klasse —, veranlassen würde, in Zukunft die II. Klasse der Personenzüge zu benutzen.

Es ist nun auch über unsere Stellungnahme zum Kilometerheft seitens verschiedener Redner gesprochen und auch von der Regierung einiges bemerkt worden. Ich möchte dazu nur auf eines hinweisen. Wenn davon gesprochen worden ist, es wären wie in allen Dingen auch der Eisenbahnverwaltung durch die Konkurrenz die Preise vorgezeichnet, so meine ich, die Konkurrenz schreibt doch die Preise nur nach oben vor und nicht nach unten, und wir stehen auf einem Standpunkt, der eine Herabsetzung der Preise nicht nach oben sondern nach unten durchzuführen will. Aber die Frage der Rentabilität des Kilometerheftes ist schon das Verschiedenste da und dort gesagt worden, eine unbestreitbare Tatsache ist aber, daß vom Jahre 1894, dem Jahr vor der Einführung des Kilometerheftes, bis zum Jahre 1905, dem Jahr vor der Abschaffung des Kilometerheftes, die Einnahmen aus dem Personenverkehr von 15,7 Millionen auf 27 Millionen gestiegen sind, in einem Jahresdurchschnitt von einer Million, in den letzten Jahren sogar von etwas über einer Million, und daß mit der Abschaffung des Kilometerheftes diese Steigerung nicht mehr stattgefunden hat. Ich für meine Person ziehe daraus den entscheidenden Schluß, daß das Kilometerheft an sich eine bedeutende Steigerung der Einnahmen im Personenverkehr herbeigeführt hat, und ich warte auf den Gegenbeweis, insbesondere dafür, was eigentlich die Selbstkosten des Personenverkehrs sind. Der Herr Minister hat uns Zahlen mitgeteilt, aber diese Zahlen schweben für uns vollständig in der Luft, sie haben jeder Begründung entbehrt. Wenn der Herr Minister überhaupt meint, der Personenverkehr zehre auf Kosten des Güterverkehrs, dann müßte er entsprechend seinem

Standpunkt in dieser Frage aber auch konsequent vorgehen und müßte den Personenverkehr abschaffen und nur noch den rentablen Güterverkehr betreiben (Seiterkeit). Das zeigt, wie unsicher die Sache an sich schon ist. Gätten wir weiter eine Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehr, wie sie von 1894 bis 1906 stattgefunden hat, gehabt, so hätten wir 1910 etwa 5 Millionen mehr Einnahmen, als wir sie jetzt aus dem Personenverkehr ziehen, und das wäre mit den erwarteten Reineinnahmen eine Summe, die uns doch in erheblich besserem Maße in die Lage versetzte, die Verzinsung und Amortisation unserer Eisenbahnschuld durchzuführen, als das unter den jetzigen Zuständen möglich ist. Was helfen uns demgegenüber die prozentualen Vergleiche mit der Einnahmesteigerung der anderen Bundesstaaten, wenn bei uns die absolute Zunahme in dem Maße vorhanden ist, wie sie zum Ausdruck kommt bei den absoluten Einnahmen auf den Personenkilometer unserer Staatsbahn! Man hat dem Kilometerheft vorgeworfen, es wäre eine plutokratische Einrichtung. Wenn es wirklich eine Bevorzugung der Reichen und eine plutokratische Einrichtung war, so möchte ich doch fragen, warum denn gerade die minderbemittelte Bevölkerung sich um das Kilometerheft heute noch so interessiert? (Sehr gut!) Man sagt nun wohl, wenn wir selbständig zu der Wiedereinführung des Kilometerheftes schreiten würden, so würden wir dadurch Konkurrenzmaßnahmen der benachbarten Staatseisenbahnverwaltungen hervorrufen. Ich glaube, man dürfte doch im Rahmen unserer Abmachungen mit fremden Bundesstaaten nicht für alle Zukunft den Gedanken aufgeben, daß es möglich ist, im Rahmen dieser Vereinbarungen auf tarifarischem Gebiete Fortschritte zu erreichen, und wir erlauben uns deshalb immer und immer wieder, durch unseren Antrag auf Einführung des Kilometerheftes auf diese Möglichkeit der zukünftigen Entwicklung hinzuweisen, und wenn man uns die nationale Einheit immer auf dem Gebiete rückschrittlicher Maßnahmen vorkhält, so meine ich, dürfen wir auch gerade so gut auf den Begriff der nationalen Einheit in fortschrittlicher Hinsicht immer und immer wieder hinweisen. Wir werden deshalb dem Antrag auf Einführung des Kilometerheftes zustimmen, und wir haben diesen Antrag auch von unserer Seite aus unterschrieben.

Es ist nun auch über die finanzielle Lage unserer Eisenbahnverwaltung und über die künftige Entwicklung dieser finanziellen Lage von der Regierung und aus dem hohen Hause verschiedenes erwähnt worden. Jedenfalls ist das eine sicher, daß unsere Eisenbahnverwaltung selbst bei der Betrachtung der finanziellen Lage unseres Eisenbahnwesens immer eine kleine Stufe optimistischer war als die übrige Staatsverwaltung. Es ist das auch dadurch zum Ausdruck gekommen, daß unsere Eisenbahnverwaltung die pessimistischen Anschauungen des Herrn Finanzministers über die Lage der Eisenbahnfinanzen vielleicht nicht in vollem Umfang geteilt hat. Ich will mich darüber relativ kurz fassen und möchte nur auf den Zusammenhang zwischen der finanziellen Lage des Eisenbahnwesens und den Grundfragen der allgemeinen Rentabilität des Staatsbahnwesens, die seitens der Eisenbahnverwaltung aufgestellt worden sind, hinweisen. Der Herr Staatsminister hat davon gesprochen, daß die Dotation die wir unserer Eisenbahnverwaltung geben wollten, nichts anderes darstelle als eine Belastung der Steuerzahler, damit Andere billiger fahren können. Ich glaube, das ist kein übermäßig hoher Gesichtspunkt der Beurteilung unserer Eisenbahnpolitik (Zwischenruf). Zum Vergnügen halten sich die wenigsten Leute im Zuge auf und durch die Einführung der IV

Klasse würde einem ja das Vergnügen zum Aufenthalt in dem Zuge außerordentlich rasch und andauernd vertrieben werden. Es erhebt sich aber doch die Frage, ob denn von dem Eisenbahnfahren eigentlich nur diejenigen Vorteile haben, die in der Eisenbahn selbst liegen. Zunächst muß man doch daran denken, daß von denen, die die Eisenbahn nicht benutzen, die größte Zahl sie nicht benutzt, weil in ihrer Gegend keine Eisenbahn vorbeiführt, und die anderen deshalb, weil das Fahren auf der Eisenbahn für ihre Verhältnisse viel zu teuer ist, trotzdem sie die Benutzung der Eisenbahn außerordentlich notwendig hätten. Vom Standpunkt des Herrn Staatsministers aus stellt ja der Eisenbahntarif schließlich gar nichts anderes mehr dar als eine Strafe für die Benutzung des Personenverkehrs der Eisenbahn (Widerpruch im Zentrum. Abg. K o p f: Leistung und Gegenleistung!). Die wirtschaftliche Bedeutung des Personenverkehrs und die wirtschaftliche Bedeutung des Eisenbahnverkehrs überhaupt wird nicht erschöpft in der Anschauung, daß der Eisenbahnverkehr und der Personenverkehr die auf ihn entfallenden Lasten unter allen Umständen selbst und dauernd zu tragen haben. Wenn man den Grundsatz der Aufhebung von Einrichtungen, die eine mangelnde Rentabilität aufweisen — diesen Grundsatz, den man seitens der Regierung so oft geäußert hat —, nur wenigstens auch konsequent durchführen würde, so würde man ohne weiteres dazu kommen, an die Beseitigung der I. Klasse zu gehen. Denn darüber kann doch kein Zweifel sein, daß die I. Klasse ihre Ausgaben aus ihren eigenen Einnahmen nicht selbst alimentiert. Eben wenn die Regierung für die Beibehaltung der I. Klasse eintritt, so macht sie ja gerade aufmerksam auf alle die wirtschaftlichen Zusammenhänge, die zwischen der Benutzung der Eisenbahn und zwischen dem wirtschaftlichen Leben draußen vorliegen. Warum wollen wir die I. Klasse beibehalten? Nicht weil sie ihre Ausgaben selbst deckt, sondern weil die Passagiere, die sie benutzen, unsere Badeorte besuchen und dort ein gewisses Kapital konsumieren, das in unserem Lande bleibt, kurz, weil die Passagiere der I. Klasse auf das wirtschaftliche Leben unseres Landes belebend einwirken. Bei der I. Klasse gibt man also den Einfluß des Eisenbahnverkehrs auf das allgemeine wirtschaftliche Leben zu, bei der III. und IV. Klasse will man das aber nicht zugeben. Darin kommt doch zum Ausdruck, daß man zwar Rücksicht nimmt auf die Bequemlichkeit der oberen Zehntausend, daß man aber Rücksicht nicht nehmen will auf die Bequemlichkeit derjenigen, die nun einmal die III. oder IV. Klasse benutzen müssen.

Wenn heute von Anschauungen gesprochen worden ist, die bei Begründung des deutschen Eisenbahnwesens seiner Einführung hindernd im Wege gestanden sind und die uns jetzt außerordentlich bizarr vorkommen, so möchte ich doch darauf hinweisen, daß es in jener Zeit auch Äußerungen gegeben hat, die auch heute nicht bizarr vorkommen und von denen ich nur wünschen würde, daß auch die heutige badische Eisenbahnverwaltung sich auf ihrem Standpunkt in bezug auf die Beurteilung der wirtschaftlichen Bedeutung des Staatsbahnwesens befinden würde. Ich habe eine ganz alte Nummer der Augsburger „Allgemeinen Zeitung“ aus dem Jahre 1837 und finde darin eine „Fortsetzung der Auszüge aus dem Berichte des badischen Eisenbahnkomitees“, dessen Verfasser der Staatsrat von Rebenius, der bekannte badische Staatsmann war, und ich will einen Satz daraus vorlesen, der zeigt, daß man damals in der Beurteilung der

wirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahn einen Standpunkt eingenommen hat, auf dem man sich jetzt nicht mehr befindet, der aber durchaus mit dem übereinstimmt, was wir in dieser Beziehung für das richtige halten. Es wird dort geschrieben: „Lassen sich öffentliche Unternehmungen, von welchen nicht mit vollkommener Sicherheit nachgewiesen werden kann, daß sie unmittelbar ihren Aufwand lohnen, in irgend einem Zweige redlicheren, so ist dies bei allen jenen der Fall, welche die Erleichterung des Verkehrs bezwecken. Kaum für zweifelhaft kann man es halten, daß, wenn der Staat bei der Bewahrung der Eisenbahn ein Opfer bringen wollte, er in den mittelbaren Folgen, die sich an die Erleichterung und die größere Lebhaftigkeit des Verkehrs knüpfen, sich eine reichliche Vergütung finden wird. Er hätte aber bei der Unternehmung diese mittelbaren Wirkungen mit in Anschlag zu bringen, wenn er den Grundsätzen getreu bleiben will, die er bei allen anderen gemeinnützigen Unternehmungen befolgt.“ Und er schreibt in aller Kürze weiter: „Alle Rücksichten, welche den Staat bestimmen können, an die Stelle der alten Landwege Kunststraßen zu setzen, sprechen auch für die Herstellung der Eisenbahnen. Diese wirtschaftlichen Grundsätze, die man damals bei der Schaffung unseres Eisenbahnnetzes, wie wir sie sehen, hat maßgebend sein lassen, könnte man auch heute, nach über 70 Jahren, als richtig empfinden und in einer fortschrittlichen Eisenbahnverwaltung zur Durchführung bringen.“

Ich möchte bei dieser Gelegenheit — es ist nur eine Kleinigkeit — auf etwas hinweisen, was mir in diesen Tagen mitgeteilt worden ist. Man ist seitens unserer Eisenbahnverwaltung offenbar nicht geneigt, Neuerungen allzuheftig zu Angriff zu nehmen, und so hat man auch in der Frage der automatischen Kupplungen unserer Güterwagen in diesen Tagen eine Angelegenheit etwas zu rasch erledigt, die man auch in etwas befriedigenderer Art hätte erledigen können. Es ist aus meinem Wahlkreis das Modell einer automatischen Kupplung übergeben worden, das ich den Interessierten gerne zum Einblick zur Verfügung stelle, das auch die Groß- Eisenbahnverwaltung angeboten worden ist. Sie hat aber, wie mir mitgeteilt worden ist, in einem Schreiben den Erfinder in einer Art zurückgewiesen, was der er entnehmen mußte, daß man sich nicht einmal in die Nähe genommene hat, die Möglichkeit der Verwendung des Modells in Erwägung zu ziehen. Man dürfte bei derartigen Fragen, bei der Einführung so wichtiger Einrichtungen doch wohl in einer etwas anderen Weise vorgehen, als das offenbar bei unserer Eisenbahnverwaltung der Fall ist.

Im ganzen können wir von unserem Standpunkt aus mit den wirtschaftlichen Grundsätzen, wie sie nun durch die Einführung der IV. Klasse und durch ähnliche Maßnahmen zum Ausdruck kommen, nicht einverstanden sein, und wir können alle Maßnahmen, die in der Richtung liegen, die nun einmal die Staatsbahnverwaltung eingeschlagen hat, nicht unterstützen. Die Mehrheit für unsere Anschauungen über die Nichtigkeit der Eisenbahnpolitik besitzen wir zurzeit leider in diesem hohen Grade nicht. So bleibt uns von unserer Seite nichts anderes übrig, als mit beschränkten Armen zuzusehen, wie nun die Regierung und die eventuelle Mehrheit der Sachverständigen in die Schranken fordern (Beifall bei der fortschrittlichen Volkspartei).

Hierauf wird abgebrochen.
Schluß der Sitzung 1 Uhr.