

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910**

86 (6.5.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen  
Ständeversammlung Nr. 86. Zweite Kammer. 74. öffentliche Sitzung

# Amtliche Berichte

über die

## Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

N 86.

Karlsruhe, den 6. Mai

1910.

### ==== Zweite Kammer. ====

#### 74. öffentliche Sitzung

am Mittwoch den 4. Mai 1910.

#### Tagesordnung:

Angelegenheiten neuer Eingaben. Sodann

1. Fortsetzung der Beratung über

a) das Spezialbudget der Verkehrsanstalten für 1910 und 1911, und zwar:  
Kapitel 1 a. Ministerialabteilung für das Eisenbahnwesen.Kapitel 1 b. Eisenbahnbetriebsverwaltung.  
Kapitel 2. Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung, sowie  
b) das Spezialbudget über den Anteil Badens an den Einnahmen der Main-Neckarbahn für 1910 und 1911 und damit in Verbindung über die Petitionen

1. der Gemeinde Weiher um Rückerzins eines geleisteten Beitrags zur Errichtung der Sinterstation Hstst.

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

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

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

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

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

4. In Verbindung mit Ziffer 1: Fortsetzung der in der 1. 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 Wirkl. Geheimerat Frhr. von Marschall, Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimerat Roth, Ministerialdirektor Geheimerat Schulz, die Geh. Oberbauräte Wasmer und Engler, die Oberregierungsräte Heun und Herrmann.

Präsident Kohlhurst eröffnet kurz nach 9¼ Uhr die Sitzung.

Die eingegangene Petition der Zweigvereine Karlsruhe der verschiedenen Bauarbeiterverbände Deutschlands wegen Fortsetzung der öffentlichen Bauten im Sinne einer Resolution der ausgesperrten Arbeiterschaft wird der Petitionskommission überwiesen.

Gegen das Ersuchen des Großh. Landgerichts (Zivilkammer II) Offenburg um Genehmigung zur Einvernahme des Abg. Büchner daselbst als Zeugen in einer Privatprozesssache erhebt sich kein Widerspruch.

Zur Tagesordnung erhalten das Wort

Ministerialdirektor Schulz: Es hat nunmehr die erste Reihe der Fraktionsredner zu dem vorliegenden Budget gesprochen, mit Ausnahme der Konservativen, die sich, wie ich aus der Rednerliste ersehe, erst später zum Worte gemeldet haben. Ich möchte mir deshalb gestatten, jetzt schon auf einige Punkte, die bisher in der Beratung Gegenstand der Erörterung gewesen sind, einzugehen. Vorausschicken möchte ich dabei, wie das auch früher jeweils geschehen ist, daß, wenn es uns nicht möglich ist, auf alle Einzelwünsche gleich Antwort zu geben, die Herren überzeugt sein mögen, daß sie trotzdem eingehend geprüft werden und daß die Verwaltung Veranlassung nehmen wird, wo sich Wünsche als berechtigt erweisen, für Abhilfe zu sorgen. Diese Vorbemerkung gilt insbesondere für die Fahrplánwünsche, denn es ist ja ganz ausgeschlossen, daß wir hier in dieser Versammlung über Einzelheiten des Fahrplans Rede und Antwort stehen. Wir müßten das ganze Fahrplánmaterial hier zur Hand

haben und mühten auch die Referenten, die in die Einzelheiten eingeweiht sind, hierher mitnehmen. Aus all diesen Gründen ist es nicht möglich, auf diese Einzelheiten zu antworten; aber auch für sie gilt, was ich zunächst gesagt habe.

Wegen einzelner Punkte, die bereits in der Generaldebatte berührt worden sind, die aber eigentlich mehr in die Spezialdebatte gehören, wird wohl die Verwaltung noch Veranlassung haben, bei der Spezialdebatte näheren Aufschluß zu geben.

Eine allgemeine Fahrplanangelegenheit hat der Abg. Gummel besprochen. Sie betrifft die Wünsche der Schwarzwaldbahninteressenten. Ich glaube mich der Zustimmung des Hohen Hauses versichert halten zu dürfen, wenn ich mir verjage, auf diesen Gegenstand jetzt überhaupt einzugehen, da bekanntlich eine Petition dem Hohen Hause vorliegt, die der Regierung zur Abgabe einer Erklärung überwiesen ist. Ich glaube, es wird der richtige Zeitpunkt zur Abgabe einer Erklärung sein, wenn diese Petition auf der Tagesordnung steht.

Nur einen Punkt aus diesen Wünschen, der allgemeiner Art ist, möchte ich jetzt vorweg nehmen. Es ist der Wunsch, daß sich die Verwaltung in weitgehender Weise als bisher an der Propaganda, der Reklametätigkeit im Interesse der Benutzung der Staatsbahnen beteiligen möge. Es wird die Herren interessieren, zu erfahren, was bis jetzt darin geschehen ist. Es erhält der badische Landesverband zur Hebung des Fremdenverkehrs einen regelmäßigen Zuschuß von 10 000 M.; er erhält ferner für das laufende Jahr einen außerordentlichen Beitrag von 2000 M. für seine eigenen Zwecke und er hat einen weiteren Zuschuß von 1000 M. erhalten für die Ausgabe einer Bodenfeenummer, die inzwischen erschienen ist. Ferner ist dem Landesverband in Aussicht gestellt, daß er im neuen Personenbahnhof hier ein Bureau zugewiesen bekommen soll, und daß ihm auch ein Beamter des Stationsamtes bezeichnen werden soll, der ihm mit Rat und Tat bei Erledigung von Anfragen an die Hand zu gehen hat. Weiter beteiligt sich die badische Verwaltung an dem internationalen Auskunfts-bureau in Berlin mit einem Jahreszuschuß von 5000 M. Sie hat außerdem in dieses Bureau einen Beamten abgeordnet, der einen Gehalt von 2000 M. erhält, der zum Teil allerdings, aber nicht ganz, von dem internationalen Bureau rück-erstattet wird. Wir haben dem Landesverband ferner 1000 Stück der Reliefkarten des badischen Landes, die in der Hauptsache den Schwarzwald darstellen, überwiesen, damit er sie an die in Betracht kommenden Bureaus verteilen kann. Das Kärtchen über die Schwarzwaldbahn ist fortgesetzt bei den Bahnschaltern zu haben; wenn der Vorrat aufgebraucht ist, so wird eine neue Auflage erfolgen.

Der Herr Abg. Gummel ist ferner eingegangen auf eine sehr wichtige Frage, die Frage der Organisation der leitenden Behörden der Eisenbahnverwaltung. Er hat der Meinung Ausdruck gegeben, daß hier ein bedauerlicher Dualismus zwischen Ministerium und Generaldirektion bestehe. Ich kann diesen Vorwurf nur so verstehen, daß hier zwei Behörden neben einander regierten, so daß es manchmal wohl vorkomme, daß sie auch etwas gegen einander regieren. Wenn das so verstanden ist, möchte ich diesen Vorwurf auf das entschiedenste zurückweisen. Es ist von einem derartigen Zustand nicht im entferntesten die Rede. Wenn man dagegen überhaupt nicht haben wollte,

daß die Oberleitung und die eigentliche Ausführung getrennt ist, ja, dann mühte man wohl generell an der Aufhebung sämtlicher Mittelstellen herantreten. Denn bei diesen allen, bei der Zollbehörde, der Forstbehörde, der Wasser- und Straßenbaubehörde liegt der Zustand vor, daß beim Ministerium die Oberleitung sich befindet, bei diesen Behörden aber die eigentliche Ausführung und die Leitung mehr im einzelnen. Die Frage ist im vorigen Jahre innerhalb der Eisenbahnverwaltung eingehend geprüft worden. Insbesondere hat auch der Herr Generaldirektor dem Ministerium eine eingehende Denkschrift über diese Frage vorgelegt; ohne daß ich auf die Einzelheiten der Sache im jetzigen Stadium weiter eingehen will, kann ich den Herren nur mitteilen, daß auch der Herr Generaldirektor zur nachdrücklichen Befürwortung des jetzigen Zustandes gekommen ist. Ich denke, gerade der Herr Generaldirektor wird Ihnen als durchaus unfangener Zeuge in dieser Hinsicht gelten können. Ich habe auch nicht die Befürchtung, daß die Herren am besten den Abteilungs-vorstände der Generaldirektion die Ausführungen, die ich soeben gemacht habe, als nicht zutreffend erkennen; denn es wird tatsächlich die ganze Geschäftsführung in der Weise geleitet, daß wir in allen Dingen im engsten Konnex mit der Generaldirektion vorgehen, daß die Generaldirektion Gelegenheit hat und davon durchaus auch den ihr zustehenden Gebrauch macht, ihre Wünsche und Bedenken dem Ministerium vorzutragen, und daß, wenn Meinungsverschiedenheiten bestehen, wie sie in einem so großen Geschäft ganz selbstverständlich sind, regelmäßig ein Benehmen mit den betreffenden Herren der Generaldirektion stattfindet. Man findet es schon vorher im Sinne einer Verminderung des Schriftverkehrs in mündlicher und telephonischer Weise statt.

Der Herr Abg. Gummel glaubte nun, seine Meinung auf die vom Ministerium erlassene Zuständigkeitsverordnung stützen zu können. Diese Zuständigkeitsverordnung war zunächst eine Notwendigkeit, weil früher nirgends festgelegt war, inwieweit sich das Ministerium die Mitwirkung bei der Erledigung der Einzelheiten vorbehalten hat. Es war zunächst eine Kodifizierung des bestehenden Rechtes. Wir haben aber weiterhin uns die Geschäftsordnungen sämtlicher bestehender deutscher Staatsbahnverwaltungen verschafft und haben gesehen, wie die Sache dort geregelt ist. Wir haben aus diesem Material manchen wertvollen Fingerzeig bekommen. Ich kann aber, wie ich das schon in der Kommission getan habe, feststellen, daß die Zuständigkeit unseres Ministeriums von allen deutschen Ministerien vielleicht die wenigst weitgehende ist. Zu dieser Zuständigkeitsordnung ist übrigens natürlich auch die Generaldirektion gehört worden, sie hat ihre Wünsche vorgetragen, und diese sind restlos berücksichtigt worden. In einer Beziehung allerdings muß ich zugeben, daß das Ministerium gegen früher eine wesentliche Erweiterung seiner Zuständigkeit vorgenommen, das ist, daß es sich seine Mitwirkung in viel weitergehendem Maße vorbehalten hat in bezug auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebs und bezüglich der Aufsicht über die Einhaltung der Budgetmittel. Ich glaube aber, daß, wenn das Ministerium in dieser Richtung vorgegangen ist, am wenigsten dieses Hohen Hauses Anlaß haben wird, darüber dem Ministerium einen Vorwurf zu machen. Im übrigen haben wir uns noch in einer Weise, wie das früher nicht der Fall war, die Genehmigung wichtiger Projekte, wichtiger Bahnhofprojekte und wichtiger Hochbauprojekte

vorbehalten; in letzterer Hinsicht wird allerdings ein wesentlicher Einfluß auf die Gestaltung der Staatsbahnbauten vom Ministerium ausgeübt. Wir haben uns ferner die Genehmigung von Vergabungen im Betrag von über 300 000 Mark vorbehalten. Sie werden aber gegeben, daß es auch für das Ministerium von Wichtigkeit ist, zu erfahren, wie bei diesen großen Vergabungen verfahren wird, wie es z. B. bei den Kohlenvergebungen geschieht, bei den großen Schwellen- und Schienenlieferungen, wo es sich um in die Hunderttausende gehende Werte handelt. Daß wir in dieser Weise vorzugehen veranlaßt waren, ist übrigens zum großen Teil auch herbeigeführt durch die Verantwortung, die in erster Linie dem Ministerium vor den Landständen trifft. Den Herren ist allen bekannt, wie gerade in dieser Hinsicht von Budgetperiode zu Budgetperiode der Stoff wächst, wie in immer weitergehender Maße gerade auch die Landstände mit Einzelheiten der Eisenbahnverwaltung befaßt werden. Wer Veranlassung hat, wie das bei uns der Fall ist, die Druckfachen des Landtags, die sich auf die Eisenbahnwesen beziehen, für sich zu sammeln, der kann diese Entwicklung aus dem äußerlichen Umfang der Druckfachen am besten entnehmen. Das Faszikel, das mir aus der Landtagssession 1900/01 über die damaligen Verhandlungen vorliegt, ist vielleicht 2 Finger dick, denn sind es 2 Bände.

Der Herr Abg. Gummel hat nun Einzelheiten aus der Zuständigkeitsverordnung vorgelesen. Der Herr Abgeordnete wird es mir nicht verargen, wenn ich ihm hier sage, daß er da doch nicht den nötigen Einblick hat, um zu übersehen, was für eine Bedeutung diese Einzelheiten haben. Ich will nur ein Beispiel herausgreifen. Der Herr Abgeordnete zitierte unter anderem, daß sich das Ministerium die Genehmigung der Zentralverkefrenanweisung vorbehalten habe. Das ist eine Anweisung, die vor etwa 3 Jahren ergangen ist; damit ist die Sache auf Jahre hinaus erledigt, und erst wenn es sich um die Änderung der allgemeinen Dienstverteilung handelt, wird das Ministerium wiederum Veranlassung haben, sich mit der Sache zu befassen. Ich will uns die Organisation, die Bezeichnung der Stationen und die Zuteilung der Stationen vorbehalten haben, ist an sich, glaube ich, ziemlich selbstverständlich, kommt übrigens auf landesherlicher Verordnung. Ich will Sie nicht mit einem Eingehen auf weitere derartige Einzelheiten behelligen, ich kann Ihnen nur versichern, daß auch bei dem Umfang, den die Geschäfte nachsichts der Zuständigkeitsregelung im Ministerium angenommen haben, die Eisenbahnabteilung mit ihrem dermaligen Personalstand recht wohl in der Lage ist, die Geschäfte zu führen und darüber nicht die wichtigen Fragen zu vernachlässigen.

Wenn der Herr Abg. Gummel die eine Bestimmung als besonders bedenklich bezeichnet hat, nämlich daß die Generaldirektion von Vorgängen und Maßnahmen, von denen anzunehmen ist, daß deren Kenntnis für das Ministerium von Interesse sei, demselben auch dann Kenntnis zu geben habe, wenn es sich nicht um dem Geschäftskreis des Ministeriums vorbehaltene Angelegenheiten handle, und daß das insbesondere auch für wichtigeren, mit großen Kosten verknüpfte Versuche gelte, so ist, glaube ich, auch das nur eine notwendige und fast selbstverständliche Ergänzung dieser Zuständigkeitsregelung. Ein Beispiel aus den letzten Tagen möge Ihnen das erläutern. Zur Genehmigung des Bureau's in der Nähe der Bahn ist die Generaldirektion durchaus zuständig. Vor ein paar Tagen hat uns aber die

Generaldirektion eine Angelegenheit vorgelegt, wobei es sich um den Plan der Luftschiffbauaktiengesellschaft handelt, in der unmittelbaren Nähe der Station Dos eine Luftschiffhalle zu errichten, wogegen die Generaldirektion lebhaftes Bedenken hat. Die Generaldirektion hat dann diese Bedenken dem Ministerium vorgebracht. Das war außerordentlich zweckmäßig, denn am gleichen Tage, als wir Kenntnis davon bekamen, ist auch bereits der Herr Bürgermeister von Baden erschienen, und am Tage darauf ist an den Herrn Minister die Frage erneut von Seiten des Ministeriums des Innern herangetreten. Ohne dieses Vorgehen der Generaldirektion hätten wir erklären müssen, daß wir von der Sache nichts wissen und keine weitere Auskunft geben können.

Ein anderer Fall dürfte vielleicht auch interessieren. Ich glaube, wenn diese Bestimmung früher schon bestanden hätte, so würden wir vielleicht nicht in die Notwendigkeit versetzt sein, jetzt erst das Rauchverbot in den Speisewagen aufzuheben. Die Generaldirektion hat vor ein paar Jahren, als in Preußen diese Maßregel getroffen wurde, sie auch für ihr Bahnnetz übernommen. Das Ministerium hat von der Maßregel erst Kenntnis erhalten, nachdem sie schon getroffen war. Ich glaube, wenn wir vorher Kenntnis davon bekommen hätten, so würden wir von uns aus Veranlassung genommen haben, mit den übrigen süddeutschen Verwaltungen ins Benehmen zu treten. Auch solche Sachen werden natürlich auf Grund dieser Bestimmung dem Ministerium jetzt zur Entscheidung vorgelegt werden.

Der Herr Abg. Gummel hat auch eine Bestimmung angeführt, die ich, wenn die Sache doch einmal hier im einzelnen zur Sprache kommt, auch behandeln möchte; es ist die folgende: „Wenn nicht ausdrücklich die förmliche Berichterstattung angeordnet ist, oder wenn es sich nicht um die Abgabe gutachtlicher Äußerungen handelt, kann die Einholung der Entschliebung des Ministeriums mittels kurzer Vorlage des Verfügungsentwurfs oder mittels kurzen Berichts unter Vorlage des Entschliebungsentwurfs der Generaldirektion (zusammen mit den zu diesem vollem Verständnis erforderlichen Akten) erfolgen. Dies hat namentlich bei Personalsachen, bei einfachen Gegenständen und dann zu geschehen, wenn es im Interesse der Beschleunigung erwünscht und ohne Beeinträchtigung einer vollständigen und gründlichen Behandlung der Sache angängig erscheint.“ Von dieser Ermächtigung wird der weitgehendste Gebrauch gemacht. Die Generaldirektion schreibt den Verfügungsentwurf, an dem Rand steht dann bloß: „Ab. dem Eisenbahnministerium vorzulegen.“ und von diesem wird dann, wenn keine Beanstandung erfolgt, die Genehmigung darauf gesetzt, worauf die Sache an die Generaldirektion zurück geht.

Ich habe vorher schon gesagt: Auf die Frage, aus welchen Gründen der Herr Generaldirektor in Übereinstimmung mit einem Gutachten der Ministerialabteilung des Ministeriums zu der Meinung gekommen ist, daß die dermalige Organisation aufrecht zu erhalten sei, will ich hier jetzt nicht näher eingehen. Die Gründe hierfür sind im Bericht des Herrn Abg. Gummel allerdings nur sehr kurz gestreift. Ich kann nur mitteilen, es sind noch wesentlich mehr und zum Teil auch noch triftigere Gründe, die nach Meinung der Behörde dafür sprechen. Gleichwohl ist die Sache noch nicht definitiv abgeschlossen. Der Herr Minister hat bereits im vorigen Jahr eine Kommission eingesetzt, bestehend aus 12 Beamten, darunter, wie ich gleich bemerken will, 7 technische Beamte und 5 administrative Herren, die den Auftrag haben, die gesamten Organisationsverhältnisse

der Staatseisenbahnverwaltung einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Wir hatten die Hoffnung, diese Arbeit noch vor dem Zusammentritt des Landtags abschließen zu können; das ist leider nicht möglich gewesen, und während der Landtag arbeitet, ist es besonders für das Mitglied des Ministeriums nicht möglich, an dieser sehr wichtigen und schwierigen Arbeit zu bleiben. Inzwischen ist aber ein Ausschuß von Herren, die dieser Kommission angehören, beauftragt worden, bei den anderen deutschen Staatsbahnverwaltungen die Verhältnisse eingehend zu studieren und über die dort bestehenden Regelungen zunächst dieser Kommission Bericht zu erstatten; dieses Material wird dann als weitere Grundlage für die Vorschläge, welche die Kommission später dem Herrn Minister zu unterbreiten haben wird, zu dienen haben. Es wird damit insbesondere auch die wichtige Frage einer eingehenden Prüfung unterzogen werden, ob Veranlassung vorliegt, in der Besorgung unseres Betriebsdienstes eine wesentliche Änderung in der Weise etwa eintreten zu lassen, wie es in Norddeutschland geschieht, daß der Dienst Bahnbautechnikern überlassen wird, oder ob es sich empfiehlt, ihn Maschinenteknikern zu übertragen, oder ob die Beibehaltung unseres bisherigen Systems das beste ist. Auch alle anderen Fragen, insbesondere auch die der Verwertung des technischen Personals, der Besetzung der technischen Dienststellen, der Verwendung der Bahnmeister usw., gehören in den Geschäftsbereich dieser Kommission. Sie sehen daraus, daß die Absicht besteht, alle diese Verhältnisse eingehend zu durchleuchten, und für eine solche Durchleuchtung ist ja schließlich auch eine „Dunkelkammer“ ganz der richtige Ort.

Ich möchte dann eingehen auf die Fragen, die mit dem Staatsbahnwagenverband zusammenhängen. Es ist das wohl das erfreulichste Kapitel, über das wir auf diesem Landtag zu verhandeln haben, besonders erfreulich deshalb, weil es allseitige Zustimmung gefunden hat. Es war nicht immer so. Wer die Äußerungen verfolgt hat, die noch kurz vor dem Abschluß dieser Verhandlungen, ja auch nach Abschluß derselben und nach Bekanntgabe der ganzen Regelung und der Vorteile derselben in einem Teil der Presse sich gezeigt haben, der wird mir Recht geben, daß es noch weithin eine recht unfreundliche Kritik gewesen ist, und auch das Wort „Verpreßung“, das ja in allen solchen Fällen erhalten muß, ist wieder auf der Bildfläche erschienen.

Der Staatsbahnwagenverband ist ja, wie Ihnen bekannt ist, herausgewachsen aus den Verhandlungen, die unter den Verwaltungen über die Bildung einer Betriebsgemeinschaft jahrelang geführt worden sind. Nachdem in dem Hohen Hause allseitig der Wunsch ausgesprochen worden ist, daß die Groß-Regierung in der Bildung solcher Zweckverbände, wie es der Staatsbahnwagenverband ist, fortfahren sollte, möchte ich doch die Herren auf die Darlegungen aufmerksam machen, die Ihnen die Groß-Regierung im März 1906 gegeben hat — es ist Drucksache Nr. 52 c vom 10. März 1906 — über die auf eine größere Vereinheitlichung des Verkehrs wesens gerichteten Bestrebungen der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Man kann ja nicht selten hören, daß Wort Betriebsmittelgemeinschaft sei ein Schlagwort, mancher denke sich etwas dabei, mancher nichts. Ich kann das letztere nicht bestreiten, ich gebe zu, daß nirgends das Schlagwort eine größere Rolle spielt als gerade im Eisenbahnwesen. Daß aber die, die an der Sache mitgearbeitet haben, sich doch etwas dabei gedacht haben, das werden Sie aus jener Drucksache entnehmen

können. Ich darf Ihnen nur kurz eine Stelle aus der Denkschrift verlesen, aus der Ihnen vielleicht die Wichtigkeit und die Bedeutung dieser Sache deutlicher herorgeworfen wird, nachdem inzwischen so viele Abhandlungen über Gemeinschaftsbildungen durch die Öffentlichkeit gegangen sind. Es ist folgende Stelle: „Zur Wahrnehmung der aus der Gemeinschaft sich ergebenden Zentralgeschäfte wird ein Gemeinschaftsamt unter Leitung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten mit dem Sitz in Berlin errichtet. Die an der Gemeinschaft beteiligten Staaten entsenden in das Gemeinschaftsamt eine ihrer Beteiligung entsprechende Anzahl von Beamten, die nach wie vor Beamte des Staates bleiben, von dessen Regierung sie bestellt sind, die aber ihr Dienstverhältnis zur Rechnung der Gemeinschaft erhalten. Einer dieser Beamten soll als Bevollmächtigter seine Regierung im Gemeinschaftsamt vertreten und deren Interessen insbesondere wahrnehmen. Zur Zuständigkeit des Amtes soll in der Hauptsache gehören: . . .“ Es kommt dann die Ausführung der Einzelheiten, mit der ich Sie nicht weiter aufhalten will; und es heißt dann weiter: „Bei sollen aber alle für diese Tätigkeit maßgebenden Vorschriften grundlegender Art von den Regierungen vereinbart werden, so daß dem Gemeinschaftsamt die wesentlichen die Ausführung dieser Bestimmungen überbleibt. In dem Gemeinschaftsamt wäre sonach ein wichtiges Organ geschaffen, durch das die an der Gemeinschaft beteiligten Verwaltungen in gemeinsamer Arbeit einen sehr wichtigen Teil des deutschen Eisenbahnwesens einheitlich leiten würden. Daß der Träger dieses Amtes der preussische Eisenbahnminister sein soll, erscheint bei der überwiegenden Bedeutung der preussischen Verwaltung in den Verhältnissen begründet. Das Gemeinschaftsamt könnte im Wege freier Vereinbarung unter den Regierungen auch die Regelung weiterer gemeinschaftlicher Angelegenheiten übertragen werden. Ich möchte Sie besonders auch auf das letzte Sätzchen, das an sich misschienbar ist, aufmerksam machen. Ich glaube, wenn es gelingen wäre, ein derartiges Gemeinschaftsamt zu bilden, so wäre gerade die Bildung einzelner Zweckverbände in ganz erheblicher Weise gefördert worden. Leider ist es zunächst ein frommer Wunsch, daß die Betriebsmittelgemeinschaft zustande kommen werde. Es ist aber immerhin erfreulich, daß aus den damaligen Verhandlungen wenigstens ein wichtiger Teil hervorgegangen ist, wie allerdings zuzugeben ist, der finanziell wenigstens wichtigste Teil, nämlich der Staatsbahnwagenverband. Da dort darauf hingewiesen werden, daß, nachdem die Verhandlungen über die Bildung der Betriebsmittelgemeinschaft zunächst gescheitert waren, nachdem auch die von bayerischer Seite wegen der Bildung einer Güterwagengemeinschaft gemachten Vorschläge auf ernste Bedenken insbesondere auch der preussischen Verwaltung gestoßen waren, die badische Verwaltung es gewesen ist, die den Antrag gestellt hat, in Verhandlungen auf der jetzt vorliegenden Basis einzutreten.

Von Interesse dürfte es für die Herren übrigens sein, einige Ergänzungen der Zahlenangaben zu erhalten, die wir Ihnen in der Denkschrift gemacht haben. Zahlenangaben, die sich auf die bisher vorliegenden Ermittlungen bzw. Abrechnungen beziehen. Die Zahl der Gesamtwagenachskilometer, die auf den badischen Staatsbahnen in der Zeit vom 1. April 1909 bis Ende Febr. 1910 zurückgelegt worden sind, beläuft sich auf 350 Millionen. Davon sind leer zurückgelegt worden 150 Millionen Achskilometer, es betragen also die

unter 33,5 Proz. der Gesamtwagenachskilometer. Früher betrug dieses Verhältnis, wie aus der Denkschrift hervorgeht, 37,4 Proz., sodaß es sich also jetzt vermindert hat um 3,9 Proz. oder nahezu um den Prozentfuß, der schon in der Denkschrift angegeben ist. Dabei zeigen gerade die letzten Monate eine weitere Verbesserung des Verhältnisses der Leerkilometer zu den Gesamtwagenachskilometern. Die Gesamtzahl wird, wenn man für den Monat März noch den Durchschnitt zugrunde legt, der in den vorhergegangenen Monaten an Achskilometern erwachsen ist, auf rund 600 Millionen Achskilometer anzunehmen sein; im Jahre 1908 waren es 535 Millionen. Es ist also in dem Jahre April 1909/10 eine Verminderung um 26 Millionen eingetreten. Dies ist ein sehr erfreuliches Ergebnis, besonders auch wenn man berücksichtigt, daß tatsächlich der Verkehr in dem Jahre 1909/10 bereits wieder erheblich stärker gewesen ist als im Jahre 1908. Auch das vorläufige Berechnungsergebnis ist befriedigend ausgefallen. Ich habe ausdrücklich; es ist vorläufig, denn es können sich bei der definitiven Abrechnung noch einige Veränderungen ergeben. Wir haben im Budget unter § 33 veranschlagt als Ausgabe für die Wagenmiete 962 000 M., als Einnahme 612 000 M., also tatsächlich eine Saldoschuld der badischen Staatsbahnverwaltung von 350 000 M. Nach der vorläufigen Abrechnung ergibt sich eine tatsächliche Saldoschuld der badischen Staatsbahnen von 240 000 M. oder 110 000 M. weniger, als wir auf Grund des Durchschnitts der letzten drei Jahre angenommen haben. Dabei ist zu berücksichtigen, daß wir bereits die auf Grund dieses Durchschnitts ermittelte Zahl im Budget im Hinblick auf die durch den Staatsbahnwagenverband zu erwartenden Vorteile, wie Sie aus dem Beiseit ersehen, um 100 000 M. schätzungsweise gekürzt haben.

Ich möchte diesen Anlaß noch benutzen, um dem Herrn Abgeordneten Cypert auf eine Frage Antwort zu geben, die er bei Beratung der Anforderung für Güterwagen hier gestellt hat und die zu beantworten ich damals nicht ohne Rücksicht in der Lage war. Sie betrifft die Beförderung von frischem Obst in großen Güterwagen. Die Sache ist die, daß frisches Obst in die Lüste für große Güterwagen nicht aufgenommen ist, weil es als Gütergut befördert werden muß, diese Gütergüter aber nur für Frachtgut gilt. Unsere Obstwagen haben eine Bodenfläche von 24,4 und 24,8 Quadratmeter und ein Ladegewicht von 12 Tonnen. Der Verwendung größerer Wagen — darunter sind vorhanden Wagen von über 24 Quadratmeter Bodenfläche — im Städtgutverkehr auch bei Obst, bei dem in erster Linie die Abfertigung als Städtgut in Frage kommt, steht nichts im Wege. Die Verwendung dieser Wagen erfolgt zurzeit überhaupt sehr stark im Städtgutverkehr. Im Monat Januar z. B. waren von 11 600 benutzten großen badischen Wagen über 9 600 im Städtgutverkehr verwendet. Auch im Güterwagenladungsverkehr wird die Verwendung der großen Wagen voraussichtlich nicht in Anspruch genommen werden können.

Zum Schluß möchte ich noch auf die Frage der Tarifreform, der Einführung der IV. Wagenklasse eingehen. Ich schicke nur ganz kurz einen Rückblick auf die Entwicklung, die diese Angelegenheit genommen hat, voraus. Der Wunsch, auf dem wichtigsten Gebiet der Personentarisfe zu einer größeren Einheitlichkeit zu gelangen, war ein alter, er war auch in diesem hohen Hause wiederholt zum Ausdruck ge-

kommen. Die Schwierigkeiten waren bekanntlich außerordentlich große, denn es waren die Verschiedenheiten, sowohl der Einrichtung der Wagenklassen als der Einheitsätze, unter den deutschen Verwaltungen sehr erheblich. Da kam der vorher schon erörterte Gedanke der Bildung einer Betriebsmittelgemeinschaft, der mit einer gewissen Notwendigkeit dahin führte, auch zu einer Einheitlichkeit in fraglicher Hinsicht zu gelangen. Es bestand bei der Regierung kein Zweifel, daß, wenn diese Tarifreform unter Einführung der IV. Klasse norddeutschen Typs im Zusammenhange mit der Einführung einer Betriebsmittelgemeinschaft erfolgen könnte, die Bedenken, die ja vielfach im Süden gegen die IV. Klasse bestehen, wohl überwunden werden könnten. In dieser Annahme hat sich die Regierung auch nicht getäuscht. Ich weise darauf hin, daß im Budgetkommissionsberichte des Jahres 1906 ausdrücklich als Meinung der Kommission hervorgehoben worden ist, daß über die Bedenken gegen die IV. Klasse wohl allerdings hätte hinweggesehen werden können bei deren Einführung im Zusammenhange mit der Betriebsmittelgemeinschaft.

Die Betriebsmittelgemeinschaft ist leider aus Gründen gescheitert, die ich hier nicht näher auseinanderlegen kann und will. Die Notwendigkeit, der Tarifabmachung beizutreten, ist trotzdem für die badische Verwaltung geblieben, und es darf wohl als eine erfreuliche Übereinstimmung wenigstens das bezeichnet werden, daß die überwiegende Majorität dieses hohen Hauses auch jetzt noch der Meinung ist, daß diese Gemeinschaft nicht aufzugeben sei, daß die Notwendigkeit vorliegt, an diesem Zustande festzuhalten, trotzdem er ja nicht in allen Teilen befriedigt hat.

Das Verschwinden der Betriebsmittelgemeinschaft ist allerdings in jenem Zeitpunkt für die Großh. Regierung ein sehr unerwünschter Vorgang gewesen. Sie mußte sich selbst sagen, daß dabei die Bedenken gegen die IV. Klasse an Gewicht gewinnen würden. Sie haben gestern vom Herrn Minister gehört, wie ohne weiteres zugegeben wird, daß es richtiger gewesen wäre, damals den letzten Schluß zu ziehen und trotz aller Bedenken schon damals die Einführung der IV. Klasse preußischen Systems vorzunehmen. Die Regierung hat angesichts der Stimmung im Lande und in diesem hohen Hause damals geglaubt, davon Umgang nehmen zu sollen. Immerhin war auch sie damals der Ansicht, daß das eine dauernde Regelung nicht sein könne. Das war übrigens auch die Meinung dieses hohen Hauses; der Herr Abg. Dr. Wildens hat 1906 bei der Begründung der Tarifreform ausdrücklich bemerkt: „Ich bin überhaupt der Ansicht, daß mit dem, was jetzt vorgeschlagen wird, die Personentarisreform nicht als definitiv abgeschlossen angesehen werden kann.“ Bereits auf dem letzten Landtage hat die Großh. Regierung sich dahin geäußert, daß, nachdem ringsherum die IV. Klasse eingeführt sei, Baden auf die Dauer nicht zurückbleiben könne, daß die notwendige Konsequenz sein werde, auch bei uns die IV. Klasse einzuführen. Es war damals aber in Aussicht genommen, zunächst noch Erhebungen bei den Nachbarverwaltungen über die Erfahrungen mit der IV. Klasse zu machen. Leider konnten diese Erhebungen nicht mehr so frühzeitig abgeschlossen werden, daß wir dem hohen Hause noch vor oder während der Beratungen des Betriebsbudgets im Jahre 1908 davon hätten Mitteilung machen können.

Wer den Verhandlungen des letzten Landtages ange- wohnt hat, wird mir nun allerdings zugeben, daß die Erklärungen, die aus diesem Hause erfolgt sind nicht

sehr hoffnungsfreudig geklungen haben. Auch auf dieser Seite des Hauses (zur Rechten) erinnere ich mich noch, daß die Reden meistens so ausgingen: Man sehe sich genötigt, zu den Steinen, die auf die böse IV. Klasse schon gefallen seien, noch weitere Steine zu werfen. Um so erfreulicher ist es, wenn in diesem Punkte inzwischen eine gewisse Klärung der Meinungen einzusetzen begonnen hat. Der Herr Abg. Neuhaus hat mit vollem Rechte darauf hingewiesen, daß solche Sachen auch eine gewisse Entwicklung haben wollen; er hat mit Recht auf die Anschauungen hingewiesen, die über die Einführung der Perronsperre ursprünglich bestanden haben und die heute darüber bestehen. Ich glaube, der ganz überwiegende Teil des Publikums, sicher aber unsere sämtlichen Eisenbahnbeamten, würden heute die Perronsperre nicht mehr missen wollen.

Nun hat man allerdings gesagt, es war ein schwerer Fehler, daß die Verwaltung damals das III b-Klassensystem eingeführt hat. Daß es richtiger gewesen wäre, die IV. Klasse, die preussische IV. Klasse einzuführen, ist ohne weiteres zuzugeben. Daß es aber auch richtiger gewesen wäre, die württembergische IV. Klasse einzuführen, möchte ich bestreiten. Ich darf mich in dieser Hinsicht auf die Darlegungen der Denkschrift mit dem Gesamtzahlenmaterial berufen, die wir Ihnen gegeben haben. Ich darf mich aber ferner auch auf die Äußerungen berufen, die bei der Verhandlung der Tarifierhöhung in der württembergischen Kammer seitens des Berichterstatters für das Eisenbahnbetriebsbudget gemacht worden sind. Er hat dort folgendes ausgeführt: „Die gleiche Ausrüstung bildet den notwendigen Antrieb für das gesamte Reisepublikum, sich in diese billigste Klasse zu setzen, nachdem man dort gerade so bequem alles hat und gerade so gut sitzen kann wie in der III. Klasse. (Zuruf links: Besser wie in der II.) Ja, man sagt auch, daß man sogar besser wie in der II. dort fahren könne. . . Ich behaupte nach wie vor, daß die im wesentlichen ganz gleichmäßige, zum Teil noch bessere Ausrüstung der IV. Klasse gegenüber der III. bei der großen Preisverschiedenheit die wesentliche Mitursache an der gewaltigen und unerwartet eingetretenen Abwanderung (Sehr richtig!) ist, und wenn sie etwas gebessert werden soll, wenn man rationeller verfahren will, so muß eben auch daran gedacht werden, daß hier eine gewisse differentiale Behandlung eintritt, daß doch ein gewisser Unterschied gemacht wird bezüglich der Ausrüstung der zwei Solz-Klassen, wenn ich auch nicht verlange, daß man alle Sitzgelegenheit aus der IV. Klasse entferne. Auch das wird man sagen dürfen: man würde die IV. Klasse ihrem eigentlichen Zwecke näher bringen, wenn man größeren Raum in ihr frei ließe zur Abstellung von großen Traglasten, damit die Leute, die mit Handwerkszeug, Marktörben und dergleichen hereinkommen, sich ungenierter bewegen können und nicht den anderen Mitreisenden zur Last und manchmal nahezu zu Schaden werden können.“ Tarifarisch ist wohl zuzugeben, daß das württembergische System — vom Zweipfennigtarif natürlich gesprochen — einen Vorzug vor dem unseren hat: es ist konsequenter aufgebaut. Daß es finanziell einen Vorteil hat, bestreite ich lebhaft, und ich glaube, in den eben verlesenen Darlegungen wird auch der beste Beweis dafür gefunden werden können. Ich darf dabei daran erinnern, daß es früher in einzelnen Plättern als der Weisheit letzter Schluß in finanzieller Hinsicht erklärt worden ist, daß Baden das württembergische System hätte einführen müssen, daß dann die ganze Finanzalanität des Jahres 1908 nicht eingetreten wäre. Ich dagegen glaube, es

würden uns in diesem Fall noch diverse tausend Mark weiter bei unserem Abschluß gefehlt haben.

Der Herr Abg. Neuhaus hat in seinen Darlegungen ganz zutreffend hervorgehoben: Es handelt sich hier um keine politische Frage, vielmehr nur um eine reine Zweckmäßigkeitsfrage, die nicht vom politischen Standpunkte, vom Standpunkte der Parteien aus, zu beantworten ist. Es ist vor kurzem in einer Zeitung mit Recht darauf hingewiesen worden, daß gerade auch die demokratische Partei, die ja bei uns grundsätzlich die IV. Klasse ablehnt, in Württemberg anders denkt, wo sie in ihrer überwiegenden Zahl für die IV. Klasse eingetreten ist. Ich glaube, daß auch in Württemberg wohl die Grundsätze der Demokratie nicht weniger hoch gehalten werden als bei uns in Baden.

Ein Streit ist nun insbesondere über die Frage entstanden: Deckt der Zweipfennigtarif seine Selbstkosten oder deckt er sie nicht? In dieser Allgemeinheit ist, glaube ich, die Fragestellung falsch. Ich glaube, es ist ebenso falsch, allgemein zu sagen, der Zweipfennigtarif deckt seine Selbstkosten — wie das der Herr Abg. Kolb ganz generell tut —, als etwa generell zu sagen, der Zweipfennigtarif deckt seine Selbstkosten nicht. Es kommt darauf an, in welchem Umfang wir den Zweipfennigtarif gewähren. Es wäre auch ein Widerspruch, in den wir uns selbst setzen würden, wenn wir auf der einen Seite erklären wollten, der Zweipfennigtarif deckt überhaupt seine Selbstkosten nicht, und auf der anderen Seite trotzdem nachdrücklich darauf hinwirken, daß er in der IV. Klasse aufrecht erhalten wird. Die Frage liegt eben so: Soll der Zweipfennigtarif für den ganz überwiegenden Teil des Verkehrs gewährt werden, wie das bei uns und in Württemberg bisher der Fall war? In diesem Fall, das glaube ich allerdings, deckt der Zweipfennigtarif seine Selbstkosten nicht, besonders wenn man in der Ausgestaltung des Personenfahrplans soweit geht, wie das bei uns in Baden der Fall ist. Auf leichteren Gegenstand werden wir ja vielleicht im weiteren Verlauf der Debatte noch näher einzugehen Gelegenheit haben, um darzutun, wie sehr gerade Baden auch hinsichtlich der Ausgestaltung des Personenfahrplans an der Spitze der deutschen Verwaltungen marschiert. Es kommt also bei der Beantwortung der Frage darauf an, wie das ganze Tarifsystem eingerichtet ist; da hat der Herr Abg. Rebmann ganz richtig hervorgehoben. Logisch aufgebaut ist das preussische System. Ich habe nur bedauert, daß ein so scharf denkender Herr wie der Herr Abg. Rebmann nicht daraus auch die Konsequenzen zieht. Denn Tatsache ist, daß wir das preussische System angenommen haben; wir haben es angenommen in der I., II. und III., nämlich der III a-Klasse; da ist es dann nur konsequent, auch die IV. Klasse preussischer Bauart mit dem Zweipfennigtarif anzunehmen; denn sonst — und darin freue ich mich, mich in voller Übereinstimmung mit den Herren Abgg. Kolb und Summel zu befinden — bleiben wir wieder auf halbem Wege stehen. Das Resultat wäre dann, daß, wenn wir dem württembergischen Vorgang folgen wollten, eine Verhinderung doch nicht eintritt, daß auf jedem Landtag dieselbe Sache wiederum losgeht; ich glaube aber, der Wunsch ist wohl allseitig, daß hier einmal endlich Ruhe eintreten möchte, daß wir nicht auf jedem Landtag genötigt sind, uns über diesen Gegenstand eingehend auseinanderzusetzen.

Die Gründe, die die Groß. Regierung sonst für den Vorschlag der Einführung der IV. Klasse preussischer

Quart geltend zu machen hat, sind eingehend in unserer Denkschrift aufgeführt. Der Herr Minister hat gestern die Frage nochmals gründlich beleuchtet; ich kann es mir deshalb versagen, noch einmal in allen Einzelheiten auf die Sache zurückzukommen. Hervorheben möchte ich aber doch noch eines: Der Herr Berichterstatter hat als Ansicht der Kommission festgestellt — und es ist dem bis jetzt von keiner Seite des Hohen Hauses widersprochen worden —, daß es dringend erwünscht sei, die badische Regierung möge im Interesse der Besserung unserer finanziellen Verhältnisse auf dem Wege der Bildung von Zwecken und d. n. weiter vorschreiten. Dazu bietet sich der nächste Weg durch Bildung eines Zweckverbandes mit den linksrheinischen Verwaltungen auf dem Gebiete des Personenverkehrs durch Ausschaltung des Wettbewerbs, etwa in der Weise, daß für die Wettbewerbsbeziehungen, in denen sich hauptsächlich dieses Wettfahren von beiden Seiten abwickelt, eine Interessengemeinschaft gebildet wird. Wenn es gelingen sollte, und ich glaube Grund zu der Annahme zu haben, daß dieser Wunsch auch auf der linken Rheinseite geteilt wird, hier zu einer Verständigung zu kommen, so würde sich das sicherlich, wenn auch nicht sofort (etwa durch den Wegfall von Zügen) so doch allmählich in einer zweckmäßigeren Ausgestaltung unseres Fahrplans ausdrücken, in der Weise, daß in die erste Linie Verkehrsrückichten und nicht so sehr diese Wettbewerbsrückichten zu treten hätten.

In dieser Möglichkeit liegt auch die Möglichkeit von Ersparnissen, die nach unserer Auffassung weit höher anzuschlagen sind als wie der Vorsprung, den rechnungsmäßig wenigstens, die Einführung des württembergischen Tarifes mit 2,3 Pf. ergeben wird. An sich ist es uns ja nach dem bisherigen Verlauf überhaupt noch etwas zweifelhaft, ob aus der Erhöhung des Tarifes diese erwartete Mehreinnahme eintreten würde. Auch darüber haben wir Ihnen auf Seite 6 unserer Denkschrift Zahlenmaterial gegeben, und es dürfte wohl noch am Platz sein, dieses jetzt durch Bekanntgabe des Ergebnisses des Monats März, der inzwischen abgeschlossen worden ist, zu ergänzen. Im Monat März hatte die badische Verwaltung (immer auf den Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge berechnet) eine Mehreinnahme von 323 M., das sind 28,4% mehr gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres; die württembergische Verwaltung hat eine Mehreinnahme von 195 M. oder von nur 20,1% gehabt. Die Gesamtmehreinnahme für die Zeit vom Dezember vorigen Jahres (wo Württemberg diese Tarifreform eintreten ließ) bis einschließlich März dieses Jahres beliefert sich bei der badischen Verwaltung auf 651 M. für diese vier Monate oder auf durchschnittlich 16,2%, bei Württemberg auf 468 M. oder auf durchschnittlich 13,3%.

Angeht diese Entwicklung wird es gewiß begreiflich erscheinen, wenn die Verwaltung, gerade auch hinsichtlich des finanziellen Erfolgs, zögert, diesem Vorgang zu folgen, wenn sie ferner ins Auge faßt, daß doch die Gefahr, daß schließlich auch die IV. Klasse zum 2,3 Pf. Tarif der Fahrkartensteuer unterworfen werden könnte, nicht von der Hand zu weisen ist; wenn sie endlich ins Auge faßt, ob nicht, wenn sich Gemeinschaftsbildungen ermöglichen sollten, wie ich sie vorhin erwähnt habe, dieses Hohe Haus doch eines schönen Tages auch vor die Frage gestellt sein wird, ob nicht im Hinblick auf den Vorteil einer solchen Gemeinschaftsbildung, die tatsächlich nur möglich ist, wenn wir die IV. Klasse nach dem linken System wie auf der linksrheinischen Seite einrichten, auch Baden dazu übergehen müsse, diese dritte

IV. Klasse einzuführen. Dann würden wir wieder vor der Frage stehen: Was wollen wir mit unserem 2,3 Pf. Tarif tun, sollen wir nun unserem Volke diese 2,3 Pf. abnehmen und ihm außerdem noch die preussische IV. Klasse geben? Ich glaube, diese Frage wird auch von Regierungsseite verneint werden.

Wenn ich mir nun vorstelle, wie etwa nach Einführung der preussischen IV. Klasse bei uns die Benützung ausfallen wird, so muß ich auch hier sagen, es wird im großen und ganzen so sein, daß die minder Bemittelten nach wie vor die Vorteile des 2 Pf. Tarifs genießen und die Bemittelteren im allgemeinen ihrem Geld entsprechend in die III. Klasse übergehen würden. Ich glaube aber, daß es auch nicht ganz ausgeschlossen wäre, daß dann mancher, der jetzt in diesem Hohen Hause anwesend ist, auch seine „Menschenwürde“ (denn es wird ja immer von der Menschenwürdigkeit der IV. Klasse gesprochen) in der IV. Klasse an dem bekannten Strich an der Decke baumeln sehen würde (Geizigkeit). Ich glaube also, so sehr hoch würde denn die „Menschenwürde“ trotz vielleicht sehr geringer Geldbeträge nicht mehr eingeschätzt werden. Daraus ist doch wohl der Schluß gerechtfertigt, den zunächst wenigstens die Eisenbahnverwaltung zieht, daß mindestens zurzeit der Übergang zu dem württembergischen System nicht empfohlen werden könnte. Konsequenz und richtig ist, wie ja von allen Seiten dieses Hohen Hauses anerkannt, das preussische System.

Wenn man angeht des Beschlusses der Budgetkommission über die Tarifrage in einem Teile der Presse von der Niederlage gesprochen hat, die der Regierung in Form einer Ablehnung ihrer Vorschläge in diesem Hohen Hause droht, so kann ich nur sagen, wir haben hier ein absolut ruhiges Gewissen. Diese Niederlage werden wir ruhig hinnehmen können. Ich glaube aber auch sagen zu können: Bei Philippi sehen wir uns wieder.

Der Herr Abg. Kolb hat dann noch einen Antrag bezüglich der Kilometerhefte eingebracht. Ich sehe zunächst davon ab, über den neuen Antrag, der ja noch nicht begründet ist, zu sprechen. Nur kann ich es mir nicht versagen, was die Frage der Einführung der Kilometerhefte im allgemeinen anlangt, eine Äußerung wiederzugeben, die der Herr Abg. Kolb bei den Tarifreformverhandlungen des Jahres 1906 getan hat. Sie lautet: „Der Landtag verlangt seit Jahren: Schafft wenigstens die soziale Ungerechtigkeit, die im Kilometerheft liegt, aus der Welt und gebt allen diesen billigen Tarif, gebt ihn auch denjenigen, die nicht auf dem großen Geldbeutel sitzen. Das ist charakteristisch für den Geist unserer Verwaltung, daß sie denjenigen, die Geld haben, gestattet, den billigen Schnellzug zu benützen, und denjenigen, die kein Geld haben, zumutet, den normalen Tarif zu bezahlen und Bummelzug zu fahren. Dies ist der Geist schreiender Rückständigkeit“. Sie können uns nicht zumuten, daß wir diesen „Geist der Rückständigkeit“ wiederum an den Tag legen und das Kilometerheft wiederum einführen (Abg. Kolb: Damals war das Kilometerheft nicht übertragbar!).

Der Herr Abg. Kolb hat neben der Empfehlung der Wiedereinführung des Kilometerheftes zur Besserung der badischen Eisenbahnfinanzen auch gemeint, es würde eine wesentliche Besserung dadurch eintreten, daß wir die Bahn von Rastatt nach Kehl oder Offenburg (ich habe es nicht ganz verstanden) bauten, denn sie würde sich ebenso glänzend rentieren haben wie die bestehende Linie. Mein Herr Nachbar hat, als der Herr Abg. Kolb das



tagte, mich an den bekannten großen städtischen Finanzkünstler erinnert, der, als große Ebbe in der Stadtkasse war, darauf hinwies, daß eine Brücke durch das Brückengeld eine schöne Rente abwerfe und daß man eine zweite daneben bauen solle, um die Finanzebbe zu beseitigen (Geiterkeit). Wo soll denn da die glänzende Rente herkommen? Wir würden nur den Verkehr auf zwei Linien bedienen, den wir jetzt auf einer bedienen. Daneben würden wir allerdings (das gebe ich zu) einen gewissen Landesteil, der aber inzwischen durch eine schmalspurige Bahn aufgeschlossen worden ist, bedient haben. Ich glaube also, auf dem Wege würden wir die Finanzlage der badischen Eisenbahnverwaltung, die gewiß recht viel zu wünschen übrig läßt, nicht wesentlich gebessert haben.

Abg. Muser (fortsch. Vp.): Ich habe das Wort nur erbeten zur Begründung unseres Antrags und bin deswegen außerstande, auf die Ausführungen des Herrn Regierungsvertreters zu antworten; es wird dies jedenfalls von anderer Seite geschehen.

Wir sind uns über das Schicksal unseres Antrags keinen Augenblick im Unklaren. Wir wissen ganz genau, daß es dasselbe sein wird, wie er es schon einigemal zu erleiden hatte. Die Mehrheit dieses Hauses wird sich mit ihm nicht befreunden. Alles dies entmutigt uns keineswegs, und ich glaube, Ihnen versichern zu dürfen, daß dieser Antrag solange eine Wiederholung erleben wird, als eben eine Linke, eine fortschrittliche, auch auf dem Gebiete des Tarifwesens entschieden fortschrittlich denkende Linke in diesem Hause existiert. Ich habe mir redlich Mühe gegeben, die Bedenken, die gegen die Begründetheit unseres Antrags in das Feld geführt werden, auf ihren sachlichen Wert hin zu untersuchen; allein ich bin zu der Überzeugung gekommen, daß die Einreden eigentlich nur Ausreden, und zwar wenig stichhaltige Ausreden sind. Ich sprach eben davon, daß wir durch das Schicksal, das unser Antrag erleidet, nicht entmutigt werden. Ich kann ja darauf hinweisen, daß es nicht das erstemal ist, daß wir einen Antrag einbringen, der zunächst einer sehr unfreundlichen Aufnahme begegnet, der vielleicht sogar einige Male eine Ablehnung über sich ergehen lassen muß, der aber schließlich doch zur Annahme gelangt. Ich könnte Ihnen eine ganze Reihe von Belegen für diese meine Behauptung ins Feld führen. Gestatten Sie mir, nur auf die eine Tatsache hinzuweisen, daß unser Antrag wegen gesetzlicher Festlegung der Ruhezeit der Eisenbahnbediensteten auf zwei Landtagen abgelehnt worden ist, daß auch insbesondere die Zentrumsparthei ihm nicht zustimmen vermochte, und daß — ich freue mich darüber, es ist kein Tadel, wenn ich das ausspreche — jetzt auf diesem Landtage die Zentrumsparthei, die noch auf dem letzten Landtag unsern Antrag zu Fall brachte, ihrerseits einen Antrag eingebracht hat, der prinzipiell durchaus auf unserem Boden steht, insofern er wie wir die gesetzliche Normierung der Ruhezeit der Eisenbahnbediensteten verlangt.

Was will denn nun eigentlich unser Antrag? Wir verlangen zunächst, daß eine gesetzliche Festlegung der allgemeinen für die Personen- und Güterbeförderung auf den badischen Staatsbahnen maßgebenden Grundsätze stattfindet, nach denen sich dann das Eisenbahnwesen zu richten hat, und sodann insbesondere eine gesetzliche Festlegung der Höchstätze unserer Eisenbahntarife. Was den letzten Punkt anbelangt, möchte ich gleich an dieser Stelle betonen, daß wir uns eine außerordentlich große Bescheidenheit (sie

ist nicht ganz logisch, ich gebe das zu) auferlegt haben, indem wir nicht so weit zu gehen verlangen, daß überhaupt die Festlegung der Tarife lediglich auf dem Wege der Gesetzgebung erfolgt, sondern uns darauf beschränken, dieses Verlangen nur hinsichtlich der Höchstätze zu stellen, sodaß also die Eisenbahnverwaltung Blankovollmacht hat, mit den Tariffätzen jederzeit herunterzugehen, sich insoweit den verschiedenen Konjunkturen nach freiem Belieben anzubequemen. Es sind ihr also nicht, wie man so häufig als Argument gegen unsern Antrag hört, die Hände vollständig gebunden.

Ich möchte Sie, die sich für diese Fragen interessieren (und das tun Sie ja alle, es ist Ihre Pflicht), auf zwei Bücher aufmerksam machen, die vor längerer Zeit erschienen sind. Das eine ist das Buch von Dr. Artur Mühlberger: „Die Eisenbahnreform in Württemberg“, und das andere das Buch eines praktischen Bahnmanns, des Eisenbahndirektors a. D. de Terra, betitelt „Im Zeichen des Verkehrs“. Wenn Sie sich einmal die Mühe nehmen wollen, sich mit den Ausführungen dieser Männer bekannt zu machen, die sachverständig sind und von denen der eine, ich betone es besonders, ein aus der Praxis des Eisenbahnbetriebes hervorgegangener Sachverständiger des praktischen Lebens ist, dann wird der Verdacht, als ob unser Antrag aus einem gewissen theoretischen Radikalismus herausgewachsen sei, als ob wir die Erfahrungen des praktischen Lebens durchaus ignorierten, in ein Nichts zusammenfallen. Artur Mühlberger sagt mit Recht, daß die Eisenbahn immer mehr die Achse für den ganzen Güter- und Kapitalverkehr und für den Zirkulationsprozeß des Kapitals wird, daß sich um diese Achse überhaupt unser ganzes staatliches Leben, dieses nicht bloß vom finanziellen Standpunkt aus betrachtet, dreht. Jede einigermassen erhebliche Tarifänderung, insbesondere Tarifierhöhung, ist von den unabsehbarsten Wirkungen begleitet. Während wir nun sonst, wenn es sich um Steuererhöhungen handelt, bei den zuständigen Parlamenten eine Tätigkeit finden, die sich über mehrere Monate hinzieht, während wir sehen, wie im Hinblick auf die enorme Wichtigkeit der Sache der ganze konstitutionelle Apparat in Bewegung gesetzt, insbesondere auch die Volksvertretung als mitentscheidender Faktor herangezogen wird, müssen wir es auf der andern Seite erleben, daß die Regelung dieser außerordentlich wichtigen, tief einschneidenden Frage, wie es die der Regelung der Tarife ist, einseitig dem diskretionären Ermessen der Verwaltung d. h. weniger Verwaltungsbeamten anheimgegeben ist! Im Hinblick hierauf darf ich doch gewiß sagen, daß wir hier vor einer Anomalie stehen, bezüglich deren man sich nur wundern muß, daß sie so lange bestehen konnte. Mühlberger sagt, und ich unterschreibe das Wort für Wort, daß sich gerade auch auf diesem Gebiete drastisch zeigt, wie unter jenen Konstitutionalismus zu einem guten Teil eine bloße Fiktion ist (Abg. Kolb: Sehr richtig!). Wenn mich noch etwas von der Wichtigkeit unserer Grundanschauungen hätte überzeugen müssen, so wären es gerade die Ausführungen des Herrn Staatsministers gewesen, die er hinsichtlich der Frage machte, ob der Landtag eigentlich das Recht habe, darüber entriestet zu sein, daß die Grobreg. Regierung die hinsichtlich der beschleunigten Personenzüge zweifellos gegebene Zulage nicht gehalten hat. Der Herr Staatsminister — und das hat mich gefreut, so traurig an und für sich die Sache ist — hat Ihnen klipp und klar zu erkennen gegeben: Eigentlich haben Sie gar kein Wort darüber zu reden, wir, die Regierungsbeamten können hier machen, was wir wollen, und Sie haben einfach zuzusehen, was

Wir machen und wie wir es machen. Ich will auf die Frage wegen der unzulässigen Reduktion der beschleunigten Personenzüge nicht näher eingehen, denn sie liegt nicht im Rahmen der Begründung meines Antrags. Ich darf aber doch bemerken, daß selbstverständlich der Landtag bei seinem Protest gegen das Verhalten der Regierung nicht auf dem Standpunkt stand, daß hier ein Verfassungsrecht der Landstände verletzt sei, sondern daß er lediglich verlangte, daß man eine Zusage, die man gegeben hat, hätte halten sollen. Aber gerade, ich wiederhole es nochmals, die Ausführungen des Herrn Staatsministers haben uns deutlich gezeigt, daß wir das haben, was unser Antrag beseitigen möchte, eine Souveränität der Verwaltung, wo nach unserer Meinung die Autorität des Gesetzes stehen und walten sollte.

Sie liegt nun die Sache im einzelnen? Ist unser Antrag und das, was wir verlangen, wirklich so ungewöhnlich? Ich bestreite es. Sie wissen, daß nach Artikel 4 Ziffer 10 der Reichsverfassung das Post- und Telegraphenwesen nicht nur der Beaufsichtigung sondern auch der Gesetzgebung des Reiches unterliegt. Die Verwaltung ist also nicht in der Lage, bei einer Änderung der Konjunktur kraft eigenen Rechtes und um sich aus eine Änderung im Posttarifwesen eintreten zu lassen. Sie muß die Grundlage eines Gesetzes suchen, und zum Zustandekommen dieses Gesetzes ist die Volksvertretung nötig; dies auf dem Gebiete des Postwesens, das nach unserer Überzeugung von viel weniger großer Tragweite ist als unser Eisenbahnwesen! Die Reichsverfassung steht prinzipiell auf dem Standpunkt, daß auch das Eisenbahnwesen und die wichtigsten mit diesem zusammenhängenden Fragen gesetzgeberisch, also unter Zuzug der Volksvertretung zu regeln sind. Denn es ist in der Verfassung bestimmt, daß das Eisenbahnwesen derselben Beaufsichtigung und Gesetzgebung unterliegt wie das Post- und Telegraphenwesen. Man hat auch, wie Ihnen nicht unbekannt ist, schon von Reichswegen Versuche gemacht, diese Bestimmung der Verfassung aus ihrem Stillleben herauszuholen und zu einer praktischen Institution des öffentlichen Lebens auszugestalten. Ich erinnere Sie an das Gesetz vom 27. Juni 1873 über die Errichtung eines Reichseisenbahnamtes, ferner an den „Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes“ vom Jahre 1874, an den „vorläufigen Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes“ vom folgenden Jahre. In dem § 28 dieses zweiten Entwurfs waren dem Bundesrat sehr weitgehende Kompetenzen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens eingeräumt worden, insbesondere auch die Befugnis, für die Bildung der Beförderungspreise im allgemeinen maßgebende Grundsätze, für den Personenverkehr die Zahl der Wagenklassen, für den Güterverkehr das Tarifsystem festzustellen und die Tarifvorschriften zu regeln und — ich bitte, das folgende besonders zu beachten — insbesondere für die Beförderungspreise Maximalsätze unter den erforderlichen Bedingungen und mit der Wirkung festzusetzen, daß eine Überschreitung derselben nur mit Genehmigung des Bundesrates erfolgen kann. In diesem Projekt ist das Prinzip durchbrochen, auf dem unsere Großh. Regierung und die Mehrheit dieses Hauses steht. Die Normierung der Beförderungspreise soll den einzelnen Verwaltungen entzogen und einer Korporation anheim gegeben werden, die nicht innerhalb der Verwaltung sondern außerhalb derselben und über dieser steht. Es ist das nicht im vollem Umfange das, was wir beabsichtigen, denn der Bundesrat ist ja nur ein Gesetzgebungsorgan; um ein Gesetz zu Stande zu bringen,

muß ja auch der Reichstag mitwirken. Aber immerhin ist es eine bedeutsame Annäherung an das Prinzip, von dem aus wir die Sache geregelt sehen möchten. Die Stellung des Landtags einem Bundesratsbeschlusse gegenüber ist eine wesentlich andere als die Stellung des Landtags einer Verwaltungsmaßregel der Großh. Regierung gegenüber. Die badischen Bundesratsbevollmächtigten sind nicht etwa die Mandatäre, die Agenten der Regierung, sondern die Vertreter des badischen Staats. Sie sind als solche für ihre Abstimmung im Bundesrat auch der badischen Volksvertretung verantwortlich. Wenn auch die Großh. Regierung nach unserer Verfassung die Instruktion der Bundesratsbevollmächtigten vorzunehmen hat, so hören die letzteren dadurch nicht auf, Staatsvertreter zu sein. Sie werden nicht Regierungsvertreter, ihre Abstimmung ist die Abstimmung des badischen Staates, und zum badischen Staat gehören auch ein ganz klein wenig das badische Volk und die Volksvertretung. Wir haben das verfassungsmäßige Recht, zu verlangen, daß die Abstimmung des badischen Staats, wie sie durch unsere Bundesratsbevollmächtigten erfolgt, auch den Intentionen des badischen Volkes entspricht. Sie sehen also, die Stellung, die wir einem Bundesratsbeschlusse hinsichtlich der Abstimmung des badischen Staates gegenüber einzunehmen berechtigt wären, ist eine wesentlich andere als die Stellung, die wir jetzt der Eisenbahnverwaltung gegenüber einnehmen dürfen, eine Stellung die lediglich darin besteht, daß wir zuhören können, was die Großh. Regierung beschließt, daß wir rein dekorativ ein paar Stunden darüber zu sprechen befugt sind, daß aber die Entscheidung lediglich in das diskretionäre Ermessen einiger Verwaltungsbeamter gelegt ist. Ich kann Ihnen einen Mann zitieren, auf dessen Anschauungen die Großh. Regierung und auch die Parteien des Hauses Gewicht zu legen allen Anlaß haben, Bismarck, der in einem Schreiben an den Bundesrat vom 7. Februar 1879 wörtlich sagt: „Es kann den einzelnen Bahnverwaltungen das Recht nicht zustehen, gegenüber den hundertfach verwickelten Faktoren und Bedingungen der Produktion und Konsumtion einer Volksgemeinschaft des 19. Jahrhunderts eine nach allen Seiten regelnde und beherrschende Tätigkeit, gewissermaßen gleich einer eingreifenden Vorsehung, sich vindizieren zu wollen.“ „Den einzelnen Bahnverwaltungen“ also kann ein derartiges Recht nicht eingeräumt werden, unsere badische Bahnverwaltung aber hat es, und wenn unser Antrag zu Fall kommt, soll sie das Recht haben und behalten auch auf Grund eines Mehrheitsbeschlusses des badischen Landtags. Bismarck schreibt weiter: „Es darf nicht von ihnen“ (den einzelnen Eisenbahnverwaltungen) abhängen, an irgend einem Punkte des Vaterlandes durch künstliche Bindungen wie die Ausnahmetarifische Industrien groß zu ziehen und gleichzeitig an anderen Orten die von Natur gegebenen Erwerbszweige zu unterdrücken.“ Bismarck hat auch auf den sehr intimen Zusammenhang hingewiesen, der zwischen der Eisenbahntarifpolitik und der Zollpolitik besteht, und ich möchte mir erlauben, die Herren Kollegen gerade auch auf diese Seite der Sache besonders aufmerksam zu machen. Es kann doch wahrhaftig nicht dem geringsten Zweifel unterliegen, daß, wenn beispielsweise das Ausland billigere Frachtsätze hat als das Inland, die ganze deutsche Agrarpolitik zu einem guten Teil lahm gelegt ist. Wenn irgend ein Produzent aus Baden seine Produkte nach England oder Rußland versenden will, er aber so hohe Frachtauslagen hat, daß er es, will er nicht um allen Nutzen kommen, gar nicht riskieren darf,

feine Produkte an den Bestimmungsort zu senden — was nützt ihn eine Zollpolitik, was nützt ihn ein Handelsvertrag, wenn durch derartige Eisenbahntarife der ganze Effekt des Handelsvertrags oder autonomen Zolltarifs paralytisch und neutralisiert wird? Bismarck hat in einem Schreiben vom 15. Dezbr. 1878 sehr scharf hervorgehoben, daß die Eisenbahntarife viel einschneidender wirkten als die ganze Zollpolitik. Es könne deshalb den einzelnen Eisenbahnverwaltungen nicht gestattet sein, — ich zitiere nun wörtlich aus diesem Schreiben Bismarcks — „der wirtschaftlichen Gesetzgebung des Reiches nach eigenem Ermessen Konkurrenz zu machen, die Handelspolitik der verbündeten Regierungen und des Reichstags zu neutralisieren, und das wirtschaftliche Leben der Nation den Schwankungen auszusetzen, welche im Gefolge hoher und wechselnder Einfuhrprämien für einzelne Gegenstände notwendig eintreten.“ Er hat ferner in einer Reichstagsrede vom 8. März 1879 hervorgehoben: „Eine Zollpolitik unabhängig von der Eisenbahnfrachtpolitik zu treiben, ist unmöglich. Solange die Tendenz unserer Eisenbahnen darauf gerichtet ist, alles, was Einfuhr ist, wohlfeiler in das Land hereinzufahren, als sie das, was Ausfuhr ist, herauszuführen, solange haben wir einen Grenzzoll gegen unseren Zolltarif, eine Einfuhrprämie, die beispielsweise im Getreide häufig das Doppelte, manchmal das Drei- und Vierfache des Zolls betragen kann. Solange wir diesen Krebschaden unserer Produktion haben, daß jedes deutsche einheimische nationale Gut teurer gefahren wird als das ausländische, solange kann bei Massengütern kein Grenztarif helfen.“

Ich lege an dieser Stelle keinen Wert darauf, zu untersuchen, ob diese Vorwürfe gegenüber der Eisenbahnfrachtpolitik zuträfen oder ob sie heute noch zutreffend sind. Um die enorme Bedeutsamkeit der Frage, um die es sich handelt, in das gebührende Licht zu setzen, genügt schon der Hinweis auf die virtuelle Möglichkeit, daß eine Eisenbahnverwaltung von sich aus so weitgehende und tief in unser ganzes wirtschaftliches Leben eingreifende Kompetenzen haben soll. Bei jedem Steuer-gesetz, und wenn es sich nur um die Erhöhung der Hundesteuer handelt, ist die landständische Zustimmung nötig. Es wird nun gewiß keinen Menschen geben, der bestreiten wollte, daß die Einnahmen der Eisenbahnen, soweit sie die sogenannten Selbstkosten überschreiten, gar nichts anderes repräsentieren als eine Besteuerung des Verkehrs, und das Recht, diese wichtige Besteuerung vorzunehmen, wird unter Ausschaltung der Volksvertretung einseitig in die Hand einer Verwaltung gelegt!

Ein anderes Buch, dessen Lektüre ich Ihnen sehr dringend empfehlen möchte, ist „Fürst Bismarck als Volkswirt“, von Roschinger herausgegeben. Sie finden darin insbesondere auch die Tarifpolitik des Fürsten Bismarck hervorgehoben. Ich ziehe dies nur deswegen an, um Ihnen die Tragweite der ganzen Sache zu zeigen, um Sie darauf hinzuweisen, daß es sich hier nicht um eine eisenbahntechnische Frage handelt, sondern um eine Frage, die auf dem Gebiet unserer Volkswirtschaft, unserer Finanzpolitik und unserer ganzen Zollpolitik eine hochbedeutende Rolle spielt. Es ist in diesem Buch von Roschinger unter anderem als Grundsatz des Fürsten Bismarck ausgesprochen, „gesetzlichen Schutz“ — beachten Sie das, nicht Verwaltungsordnung, sondern gesetzlichen Schutz — „dafür zu gewähren, daß die deutschen Eisenbahnen in erster Linie nicht fremdländischen Verkehrsinteressen dienlich werden, sondern, ihrer Bestimmung bei der Anlage entsprechend, vorzugsweise dem deutschen

Verkehr, der deutschen Produktion und dem Absatz der Erzeugnisse der letzteren förderlich werden.“ (Antrag an den Bundesrat vom Februar 1875.)

Schließlich möchte ich noch eine Stelle aus einem Artikel verlesen, den die „Badische Landpost“ im Jahre 1887 geschrieben hat; ich richte mich hier besonders an die Herren von unserer konservativen Fraktion und an unsere ausgesprochenen Agrarier. Sie schrieb in Nr. 29 vom Jahre 1897: „Die heutige Gestaltung unserer nationalen Tarife begünstigt namentlich das Ausland. Wir rufen nach Schutzzöllen und Getreidehandelsmonopolen usw. usw.“ „An der wunderbaren Tatsache aber, daß der Staat in seiner Form als Eisenbahnfiskus dem inländischen Produzenten ungeheure Transportkosten abnimmt, während der ausländische Produzent auf Tausende von Meilen seine Produkte zu einem Schleppepreis an die heimatischen Gestade schleppt und damit in Schutzzölle nahezu unwirksam macht — daran denkt kein Mensch.“ Nun, meine Herren, wir haben daran gedacht und denken auch heute daran. Ob alle diese Vorwürfe sich begründet waren, und heute noch begründet sind, ist gar nicht die Frage, sondern es genügt, darauf hinzuweisen, daß eine so weitgehende Kompetenz in der Hand der Eisenbahnverwaltungen liegt. Mein verehrter Herr Kollege Rebmann hat in seiner geistigen Rede gemeint, wir verlangten doch, daß unsere Eisenbahn vom kaufmännischen Geiste geleitet sei. Gewiß, das wollen wir, und weiter wollen wir, daß sie in gewissem Sinne durch privatwirtschaftliche Maximen bestimmt werde. Allein dadurch hört sie noch nicht auf, einen öffentlich-rechtlichen Charakter zu haben, sie hört nicht auf, eine eminent wichtige Institution unseres öffentlichen Lebens zu sein, und sie hört insbesondere nicht auf, den Charakter zu haben, den ihr Fürst Bismarck als den wesentlichen aufgedrückt hat, nämlich, nicht eine finanzielle sondern eine Institution zur Bewältigung und Förderung des Verkehrs zu sein. Wenn mein verehrter Herr Kollege gemeint hat, im kaufmännischen Leben müßte man ab- und zugeben können, so ist ihm zu entgehen, daß das die Groß-Regierung, wenn sie nach unserem Antrag handeln würde, kann: Sie hat ja dann volle Freiheit, in den Tariffragen zurückzugeben, sie soll nur ihre Hände gebunden erhalten durch die Notwendigkeit der Zustimmung der Volksvertretung, wenn es ihr in den Sinn kommen wollte, über bestimmte Sätze hinauszugehen. Unsere Frage ist auch eine solche des Budgetrechtes. Wir verlangen für die Volksvertretung eine Kompetenz, die aus unserem ganzen Konstitutionalismus mit logischer Notwendigkeit folgt, und wer ein Freund des letzteren ist, der müßte meines Erachtens unserem Antrag seine Zustimmung geben.

Gestatten Sie mir noch einige wenige Bemerkungen zu den Einwendungen gegen unseren Antrag. Man weist darauf hin, daß die Sache an und für sich der Reichsgesetzgebung anheimzufallen habe, da die Ordnung des Eisenbahnwesens nach der Reichsverfassung der Gesetzgebung des Reiches unterliege. Die Groß-Regierung hat auf einem früheren Landtag gerade im Hinblick auf diese Bestimmung unserer Reichsverfassung verfassungsrechtliche Bedenken gegen unseren Antrag ins Feld geführt, aber ich glaube, sehr zu Unrecht. Es kann keinem Zweifel unterliegen, das ist richtig, daß das Reich jederzeit das Recht hat, die ganze gesetzgeberische Regelung des Eisenbahnwesens an sich zu ziehen, und daß von dem Augenblick an, in dem das geschieht, alle dispozierten Befugnisse der Einzellandtage aufhören; allein damit ist

berneint, daß die Einzellandtage so lange das Recht der partikularrechtlichen Regelung haben, als die Reichsgesetzgebung eben nicht eingreift. Ich kann Sie in dieser Richtung auf die Ausführungen Labands hinweisen (Staatsrecht des Deutschen Reiches II. Bd. S. 112), die mir übrigens keinen Staatsrechtslehrer, der einen anderen Standpunkt einnimmt als den, daß, solange das Reich sich nicht gesetzgeberisch mit dem Eisenbahnwesen befaßt, die volle Freiheit der Einzelstaaten zu der gesetzgeberischen Regelung dieser Materie gegeben ist. Ich würde mich auch gewaltig täuschen, wenn ich nicht mit der Schenkung Recht hätte, daß das Reich jedenfalls für die Zukunft keine Lust zu haben scheint, hier die gesetzgeberische Regelung in die Hand zu nehmen, daß vielmehr durch das Reich den Bundesstaaten die seitherige freie Bewegungsfreiheit nicht unterbunden wird.

Es sind auch schon in einzelnen Staaten in dieser Beziehung Vorkehrungen getroffen worden, die im wesentlichen auf dem prinzipiellen Boden bewegten, auf dem unser Antrag steht. Bayern z. B. zählt die Einnahmen aus den Eisenbahnen zu den indirekten Steuern und bringt sie mit dem Tarifgrundlagen im Finanzgesetz zur Verabreichung. Schon im Jahre 1851, in einer Zeit, in der unser Verkehr und damit unser ganzes Eisenbahnwesen noch die enorme Ausdehnung gewonnen hatte, deren wir uns heute erfreuen, in der also das Eisenbahnwesen und unsere Tarifpolitik noch nicht die weittragende Bedeutung hatten, die ihnen heute zukommt — schon im Jahre 1851 hat ein sehr praktischer und nüchternen Staatsmann, Herr Mohl im württembergischen Landtag den Antrag gestellt, die Regierung zu bitten: 1. die Eisenbahntarife zur Verabreichung auf die laufende Finanzperiode vorzulegen, 2. einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch welchen die Regierung zur Verfügung von Ermäßigungen in den Tarifhöhen in der Zwischenzeit zwischen zwei Landtagen und für die Zeit unter den geeigneten Bestimmungen ermächtigt würde. Wohl gemerkt: Die Regierung soll sogar nur auf dem Wege der Gesetzgebung ermächtigt werden, Ermäßigungen vorzunehmen, während sie nach unserem Antrag von sich aus eine dahingehende Kompetenz hat. Der Antrag, den Mohl später dahin formuliert hat: „Die Tarife für den Verkehr jeder Art auf Eisenbahnen bilden einen Gegenstand der Gesetzgebung und der ständischen Verwilligung auf jede Etatsperiode“, wurde damals mit 44 gegen 41 Stimmen abgelehnt. Mohl hat die Auffassung, als ob irgendwie der freien Bewegung der Verwaltungsorgane, soweit sie zu einer ordnungsgemäßen Erfüllung ihrer Berufspflichten nötig ist, entgegen getreten würde, bekämpft durch den Hinweis auf den öffentlich-rechtlichen und den Monopolcharakter der Eisenbahn, die ein unter Mitwirkung der Volkvertretung geschaffenes, dem öffentlichen Verkehr dienendes Verkehrsmittel sei, mit welchem die Regierung nicht nach ihrem Belieben schalten und walten könne. Die Befürchtung von Nachteilen durch die gesetzgeberische Bestimmung der Tarife sei unbegründet, die Verhandlungen über die Tarife im Zollwesen hätten vielmehr in allen Ländern das gleiche Gegenteil bewiesen, indem die Zollfragen bei allen Parlamenten der Welt bekanntlich jeweils zu den gründlichsten Untersuchungen des gesamten wirtschaftlichen Lebens des Volkes Veranlassung gäben. Die beim Tarifwesen zu berücksichtigenden Tatsachen seien solche des Verkehrs, die weder die theoretische Bildung der mit der Verwaltung der Eisenbahnen beauftragten Staatsbeamten, noch ihre praktische Erfahrung in der Verwaltung dieser Angelegenheit ihnen selbst an die Hand gäben, sondern die dem

Verkehrswesen zu entnehmen seien, für dessen Kenntnis sich auch in einer Ständeversammlung die geeigneten Kräfte wohl finden würden.

Preußen hat sich die Sache auch zu Nutzen gemacht. In § 20 des Gesetzes vom 1. Juni 1882, die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräten und eines Landes-Eisenbahnrates für die Staatseisenbahnen betreffend, ist Folgendes bestimmt: „Unbeschadet der dem Reich verfassungsmäßig zustehenden Einwirkung auf das Tarifwesen können Erhöhungen der für die einzelnen Klassen des Gütertariffschemas z. Bt. der Publikation dieses Gesetzes bestehenden Normal-(Maximal-)Transportgebühren, soweit sie nicht zum Zweck der Herstellung der Gleichmäßigkeit der Tarife oder infolge von Änderungen des Tarifschemas vorgenommen werden, nur durch Gesetz erfolgen.“ Die Großh. Regierung hat früher darauf hingewiesen, daß von dieser Bestimmung in Preußen kein Gebrauch gemacht worden sei. Das mag sein. Es wird eben dann daher kommen, daß man keine Verfügung treffen wollte, die im Widerspruch mit dieser gesetzlichen Bestimmung stand, das heißt keine über die dort normierten Normaltarife hinausgehende. Dann natürlich hat man keinen Anlaß gehabt, diese Gesetzgebung in besondere Anwendung zu bringen.

Ich habe schon früher darauf hingewiesen, daß man in Dänemark die Sache genau so gemacht hat, wie wir es wünschen, und die Bedenken, die von Seiten der Großh. Regierung in dieser Beziehung gegen unseren Standpunkt geltend gemacht worden sind, scheinen mir durchaus hinfällig zu sein. In Dänemark ist die Sache gesetzlich geregelt, und auch die allgemeinen Grundsätze, von welchen in unserem Antrag die Rede ist, sind dort gesetzlich festzulegen. Dahin gehört z. B.: „Fahrkarten für Hin- und Rückfahrt werden nicht ausgegeben. Für weitere Entfernungen sollen die Personen- und Gütertariffsätze wesentlich ermäßigt werden, ebenso sollen niedrigere Tariffätze für Frachtgüter in größeren Mengen und für Güter in Wagenladungen eingeführt werden“ usw.

Nun hat man gesagt, Dänemark ist eben ein selbständig dastehender Staat, während wir auf die Reichsgesetzgebung Rücksicht nehmen müssen. Das ist doch kein Argument gegen unseren Standpunkt! Wir sind gerade so selbständig wie Dänemark, solange nicht das Reich von seiner Kompetenz Gebrauch macht. Von dem Augenblick an, wo das Reich das tut, gut, da werden wir mit unserem Antrag an die Reichsgesetzgebungsfaktoren herantreten müssen, da hat der badische Landtag nichts mehr dabei zu tun. Solange das aber nicht der Fall ist, sehe ich einen Grund nicht dafür ein, warum wir nicht von uns aus die Sache regeln sollten und regeln dürften.

Man hat gemeint, die Regierung könne unserem Antrag schon deswegen nicht zustimmen, weil sie im Hinblick auf die Konkurrenz des Auslandes eine größere Bewegungsfreiheit haben müsse, als ihr in unserem Antrag eingeräumt wird. Ich kann mir sehr wohl denken, daß zur Bewältigung der Konkurrenz des Auslandes eine Änderung der Tarife notwendig wäre, aber doch nur im Sinne einer Reduktion. Ich kann mir nicht erklären, wie man einer ausländischen Bahn dadurch Konkurrenz machen könnte, daß man die inländischen Tarife erhöht. Dadurch wird man die Konkurrenz nicht schlagen, sondern befestigen und stärken. Wenn also Konkurrenzrücksichten gegenüber den ausländischen Bahnbetrieben eine Änderung unserer Tarife erheischen, so

Kann das doch nur im Sinne einer Reduktion gemeint sein, und diese Reduktion vorzunehmen, wird ja der Groß. Regierung in unserem Antrag eingeräumt, in keiner Weise erschwert. Man kann es auch machen wie in Dänemark: Das Gesetz hat eine Gültigkeit nur für verhältnismäßig kurze Zeit, so daß, wenn die in Betracht kommenden Verhältnisse sich geändert haben, man auf dem Wege der Gesetzgebung jeder Zeit ihnen Rechnung zu tragen in die Lage gesetzt wäre.

Ich möchte auch an dieser Stelle zum Schluß das hervorheben, was ich früher bei der Begründung meines Antrags mir zu sagen erlaubte. Man mag allen Respekt haben vor den Kenntnissen der Eisenbahnverwaltung, aber welche Verwaltung wird für sich die Behauptung aufstellen können und die Verantwortung, die in einer derartigen Behauptung liegt, zu tragen imstande sein, daß sie von sich aus alle die Momente und Faktoren, die hier in Betracht kommen und die sich auf den verschiedensten und kompliziertesten Gebieten unserer Volkswirtschaft, unserer Finanzwissenschaft und Sozialpolitik bewegen, zu übersehen, in ihren Wechselbeziehungen zu erkennen und hier die richtigen Kalkulationen vorzunehmen vermöchte? Ich frage ferner, welche Verwaltung wird die einseitige Verantwortung übernehmen können, die mit der souveränen Behandlung der Sache durch sie, wie sie tatsächlich bei uns besteht, verknüpft ist, wenn die Mitwirkung und die Mitübernahme der Verantwortlichkeit von Seiten der Volksvertretung ausgeschlossen bleibt?

Ich mag mir die Sache ansehen, wie ich will, ich komme immer und immer wieder zu der Überzeugung — und daß diese Überzeugung schließlich, wenn auch nicht heute und morgen, so doch im Verlauf von verhältnismäßig kurzer Zeit zu einer Überzeugung der weitesten Kreise werden wird, das unterliegt für mich gar keinem Zweifel —, daß die eindringende Beachtung aller Seiten der Sache, die überhaupt in Betracht gezogen werden können, insbesondere auch des Budgetrechts unserer Volksvertretung, ferner der Gedanke an den innigen Zusammenhang unserer Eisenbahntariffpolitik mit der Zoll- und Handelspolitik, notwendig dazu führen müssen, daß der merkwürdige, der unbegreifliche Zustand beseitigt wird, daß hier das souveräne Ermessen einer Verwaltung entscheidet, wo die Entscheidung in die Hand der Gesetzgebungsfaktoren, des Staats, gelegt werden sollte und bei gutem Willen auch gelegt werden könnte. Sie werden, wie ich bemerkt habe, diesen Antrag ablehnen, aber Sie werden mir auch gestatten, diese Ihre Haltung für eine verfehlte, in ihren Konsequenzen bedenkliche und jedenfalls sehr bedauerliche zu bezeichnen (Beifall bei der fortschr. Volkspartei).

Abg. Seubert (Zentr.): Die allgemeinen Gesichtspunkte beim Eisenbahnbetriebsbudget sind von der ersten Serie der Redner so eingehend erörtert worden, daß mir nichts mehr zu sagen übrig bleibt. Ich bemerke nur, daß ich auf dem Boden meines Fraktionskollegen Neuhans stehe und daß die Redner der Gegenparteien zu besonderer Kritik keinen Anlaß gegeben haben. Ich kann deswegen gleich zu Einzelheiten übergehen.

Herr Ministerialdirektor Schulz hat heute davon gesprochen, daß eine Kommission eingesetzt sei, die prüfen solle, wie in Zukunft die Geschäftseinteilung, besonders im Bezirksdienst, erfolgen soll, und er hat da durchblicken lassen, daß möglicherweise die Techniker dann auch die

Leitung des Betriebsdienstes bekommen sollten. Ich meinerseits habe die Überzeugung, daß es nicht gut wäre, wenn die Techniker auch den Betriebsdienst in die Hände bekämen. Gelpart würde dadurch ganz gewiß nichts; im Gegenteil, die Verwaltung des Bezirksdienstes würde ganz gewiß noch teurer. Die technischen Bezirksbeamten sind ja heute schon so mit Arbeiten überlastet, daß sie nicht noch mehr übernehmen können. Ich bin fest überzeugt, daß, wenn sie den Betriebsdienst noch hinzubekämen, wir den technischen Bezirksstellen lediglich je einen weiteren Beamten zuteilen müßten. So wäre ganz gewiß nichts gewonnen, sondern lediglich dem Bezirksdienste ein Beamter mehr zugeteilt. Ich möchte nur wünschen, daß später auch die Kommission, die zur Prüfung dieser Sache eingesetzt ist, sich diese Ansicht zu eigen macht.

Die Personalangelegenheiten sind zurückgestellt, ich darf deshalb heute darauf nicht eingehen. Ich muß dies aber mit Rücksicht auf die verschiedenen Zuschriften, die ich bekommen habe, hier noch ausdrücklich feststellen. Man kann draußen gar nicht begreifen, daß beim Eisenbahnbetriebsbudget nicht auch die Personalangelegenheiten der Eisenbahnarbeiter und Eisenbahnbeamten behandelt werden sollen.

Der Staatsbahnwagenverband ist von allen Seiten als ein Lichtpunkt in unserer heutigen Eisenbahnpolitik besprochen worden. Ich kann mich dem nur voll und ganz anschließen und muß sagen, daß der Staatsbahnwagenverband nicht bloß in finanzieller Hinsicht vollständig befriedigt hat, sondern daß er auch hinsichtlich der Wagengestellung den Anforderungen der Verfrachter vollauf gerecht geworden ist. Wenn auch einzelne Wünsche unbefriedigt geblieben sind bezüglich der Gestellung, wahlloser Gestellung der großen Spezialwagen, so darf man doch sagen, daß infolge des Konfliktkampfes, den die einzelnen Verwaltungen früher sich gegenseitig ausgenötigt hatten, die Verfrachter gar zu sehr verwöhnt waren. Andererseits klagen die Tierverfrachter darüber, daß ihnen kleine gedeckte Wagen nicht mehr gestellt würden. Diese Klagen könnten dadurch abgestellt werden, wie ja in der Kommission von der Regierung schon erklärt worden ist, daß man eine Änderung bei der Berechnung der Tierfrachten herbeiführt. Der Bau kleinerer Güterwagen ist unwirtschaftlich und wird von niemand weiter mehr empfohlen werden können.

Die Streckenreszipienten, die die Regierung in den letzten Jahren eingeführt hat, begegnen nicht allorts großer Sympathie. Man glaubt, daß durch die Einführung dieses Instituts die sogenannten „Gnd“ in der Staatsverwaltung nur noch vermehrt worden sind. In den letzten Jahren, im Verlaufe von 15 Jahren, sind die Reszipiente bei der Generaldirektion von 18 auf 38, wie ich glaube, vermehrt worden, also auf mehr als das Doppelte. Ich bin überzeugt, daß die Herren dort recht viel zu arbeiten und ganz gewiß keine Zeit haben, außerdem noch im Lande herumzureisen. Man sagt uns, daß gerade die sogenannten „Arbeitspferde“ unter den Kollegialmitgliedern keine Zeit dazu fänden, ihren Bezirk zu bereisen, und deswegen meine ich, es wäre vielleicht besser gewesen, man hätte die Befugnisse der Bezirksbeamten eher erweitert, auch besonders die der Vorstände von Stationsämtern 1. Klasse, als sie noch geschmälert (Sehr richtig!). Es sagte mir einmal ein jetzt im Ruhestande befindlicher Bezirksbeamter: „Die Bezirksstellen sind in Wirklichkeit gar nichts anderes als die Priesträger der Generaldirektion und des Ministeriums, d. h.“

zu vermitteln lediglich die Korrespondenz der vorgelegten Zentralstelle an die Stationsämter." Durch das neue Institut der Streckenreferenten ist dieses Wort des alten Bezirksbeamten tatsächlich nur noch wahrer geworden. Das Sparsystem, über das so viel geredet worden ist, erfährt eine eigenartige Beleuchtung durch einen Vortrag, über den mir heute noch Mitteilung zugegangen ist. Auf eine Station der Hauptbahn kamen der Streckenreferent, der Betriebsinspektor und drei weitere Beamten, sie hielten eine Visitation wegen etwaiger überzähliger Dienstvorschriften und Impresen, und diese fünf Herren haben eine volle Stunde lang Impresen nachgezählt (Hört, hört! rechts). Nun, wenn man heute auf der einen Seite sparen will, und auf der anderen Seite haben der Streckenreferent, der Betriebsinspektor und noch drei weitere Herren nichts besseres zu tun, als daß sie ihre Zeit damit vergeuden, daß sie eine volle Stunde lang Impresen auf einer Station nachzählen, so muß ich schon sagen, daß es mit dem Sparen, wie es dort gerade durch diese Streckenreferenten besonders bewerkstelligt werden soll, tatsächlich nicht weit her ist.

Die Kassenrevisionen werden in neuerer Zeit durch mittlere Beamte vorgenommen. Man wird dagegen nichts einwenden können, und ich als mittlerer Beamter kann das ja nur begrüßen. Aber ein Wunsch, der besonders in den Kreisen der Bahn- und Güterverwaltung verbreitet ist, ist der, daß bei ihnen, den im Range und auch im Gehalte höheren Beamten, solche Beamten die Kassenrevision nicht vornehmen sollten.

Ich sprach vorher davon, daß die Befugnisse der Stationen erweitert werden sollten. Man wird mir nicht Unrecht geben können, wenn ich da auf etwas hinweise, was gewiß der Änderung bedürftig ist, z. B. auf den Verkehr der Stationen mit der Hauptverwaltung der Eisenbahnmagazine. Wenn da ein Subhorn heißer wird oder eine Mundpfeife defekt oder ein furchtbare Arbeit verbrauchsfähig ist, da muß eine furchtbare Arbeit verrichtet werden, bis ein solches altes Möbel endlich ersetzt ist. Da werden zunächst drei Bogen ausgefüllt, einer bleibt bei der Station, einer geht an die Betriebsinspektion und einer an die Hauptverwaltung. Ein kleines Heer von Beamten wird in Tätigkeit gesetzt, bis endlich der Umtausch bewerkstelligt ist. Bei solchen unbedeutenden kleinen Dingen wäre es doch gewiß am allerbesten, wenn der Stationsvorsteher lediglich eine grüne Karte schriebe: „Die Mundpfeife ist kaputt, schicken Sie mir wieder eine andere dafür.“ Das wäre doch der einfachste Gang, und es wäre doch nur zu empfehlen, zumal da man bestrebt ist, das Schreibwerk zu vereinfachen, da endlich einmal Abhilfe zu schaffen.

Ein weiterer großer Umstandsfram wird gemacht, wenn eine Station einen Arbeiter von einem Bahnmeister braucht. Dann ist folgendes Verfahren vorgeschrieben: Die Station muß sage und schreibe drei Schreiben ablassen, und zwar 1. an den Bahnmeister, 2. an die Betriebsinspektion und 3. an die Bahnbauinspektion. Ferner sind von den Stationen zwei Merkblätter zu führen, Nr. 1 für die Zeit vom 1. bis 15., Nr. 2 für die Zeit vom 16. bis zum Schluß des Monats, in welche die vom Bahnmeister überwiesenen Leute jeweils eingetragen werden. Diese Merkblätter werden halbmonatlich der Betriebsinspektion vorgelegt, welche dieselben an die Bahnbauinspektion weitergibt, von wo sie an die Station wieder zurückgehen. Schließlich

haben die Stationen noch am 1. und 16. jeden Monats dem Bahnmeister eine Abschrift des Lohnzettels über die Verwendung der Bahnarbeiter zuzusenden, aus welcher ersehen werden kann, wieviel Tage in dem betreffenden Zeitraum geleistet wurden und welcher Lohn hierfür berechnet wurde. Alles dieses geschieht lediglich aus dem Grunde, um die doppelte Berechnung von Tagelohn zu vermeiden. Hierüber wurde aber schon früher eine Kontrolle ausgeübt, und zwar in der Weise, daß die betreffenden Stationen am Schluß des Monats dem Bahnmeister einen Auszug aus ihrer Lohnliste überfanden, in welchem die von der Station verrechneten Leute mit Tagen und Geldbeträgen aufgeführt waren. Der Bahnmeister hatte diesen Auszug mit der von ihm aufgestellter Lohnliste der Bahnbauinspektion vorzulegen, und vor der Anweisung konnte mit Leichtigkeit geprüft werden, ob vielleicht eine doppelte Berechnung vorlag. Wenn nun noch zu erwähnen ist, daß zur Einführung dieses Verfahrens bis jetzt eine Direktionsverfügung und sechs Verfügungen von Bezirksstellen ergangen sind, so kann man sich ungefähr ein Bild davon machen, in welcher Weise von seiten der Generaldirektion auf die Verminderung des Schreibwerks hingewirkt wird. Darüber kann kein Zweifel sein, daß eine derart umständliche Geschäftsgebarung die glatte Abwicklung des Verkehrs ungemein erschwert, und daß sie unnötig ist, darüber wird niemand einen Zweifel haben können. Es genügt doch ganz gewiß vollständig, wenn der Dienstvorstand am Ende des Monats seine Lohnliste, in der der Arbeiter des Bahnmeisters aufgeführt ist, vorlegt; dann kann der Bahnmeister genau prüfen, daß in seiner Liste der Name an dem betreffenden Tag, den er ausgeholfen hat, nicht erscheint, und eine derart umständliche Geschäftsgebarung wie die geschilderte wäre dann dadurch ganz gewiß überflüssig.

Die Revisionsbemerkungen der Kontrolle, die an Lächerlichkeit grenzen, haben in der letzten Zeit tatsächlich nachgelassen. Es kommt heute nicht mehr vor, wie es früher der Fall war, daß wegen eines einzelnen Pfennigs einige Bogen Papier verschrieben wurden. Aber doch werden, z. B. von der Verkehrskontrolle 1, noch recht kleine Dinge gerügt: Wenn für ein Gepäck an einer Stelle 5 Pf. zu viel berechnet ist und an einer anderen Stelle 5 Pf. oder 10 Pf. zu wenig, auch bei derartigen kleinen Dingen, die sich gegenseitig wieder ausgleichen, bekommt die Station immer noch einen großen Bogen, auf dem es heißt: Sie haben sich darüber zu verantworten, warum auf Gepäckschein Nr. 2 5 Pf. zu viel oder 5 Pf. zu wenig verrechnet worden sind. Ich meine, derartig kleine Beträge, die sich ja gegenseitig ausgleichen, sollte man doch außer Betracht lassen und die Stationen mit solchen Bagatellen nicht mehr behelligen.

Im Kommissionsbericht ist auch ausgeführt, daß in der letzten Zeit eine Neueinteilung der Stationsämter stattgefunden hat. Gegen eine Norm in dieser Hinsicht wird man nichts einwenden können. Daß aber die Großh. Regierung in der letzten Zeit so radikal vorgegangen ist und gleich 15 Stationsämter 2. Klasse in solche 3. Klasse umgewandelt hat, das finde ich tatsächlich für etwas zu viel, besonders im Hinblick darauf, daß die Eisenbahnverwaltung dadurch gar nichts spart, sondern daß sie im Gegenteil noch mehr Ausgaben hat. Denn es sind für Stationsämter II sehr viele Bewerber da, die längst in der Klasse F des Gehaltstarfs sind und die gerne auf eine Station gingen und dort Dienstwohlag be-

zögen; am Wohnungsgeld, das ihnen jetzt in den großen Städten, in der ersten Ortsklasse, bezahlt werden muß, würde dadurch bedeutend eingespart. Die Bewerber sind eben da. Sie werden in größeren Städten in untergeordneten Dienstposten verwendet und sie wären ganz gewiß viel besser verwertet, wenn ihnen die 15 Stationsämter übertragen würden. Wie gesagt, gespart wird durch ihre Verwendung in der größeren Stadt nichts, und die Beamten, die gerne einmal den regelmäßigen Nachtdienst entbehren würden, würden lieber auf solche Stationen hinausgehen.

Die Dienstposteneinteilung auf der Generaldirektion und auch die im äußeren Dienst, so wie sie jetzt durchgeführt werden sollte, ist — und darüber freue ich mich — wieder in einer Revision begriffen. Ich möchte da nun auch von hier aus dem Wunsche Ausdruck geben, daß Recht und Gerechtigkeit allerorts zum Durchbruch kommen, daß insbesondere auch dem Fahrdienst auf den großen Stationen wieder diejenige Bedeutung beigegeben wird, die er früher gehabt hat. Früher war der Fahrdienst auf den großen Stationen der Hauptdienst, und diejenigen Beamten, die viele Jahre darauf zugebracht hatten, würden jederzeit bevorzugt. In der neuesten Zeit ist er aber eigentümlicherweise zu einer mechanischen Arbeit herabgesunken. Wenn man sich aber den Dienst eines Stationsbeamten auf einer Station wie Heidelberg, Karlsruhe, Mannheim, Offenburg usw. vergegenwärtigt und in Betracht zieht, was er auch außer dem eigentlichen Fahrdienst noch alles zu versehen hat, wenn man bedenkt, wie er viel mit dem reisenden Publikum in Berührung kommt, wenn man weiter bedenkt, daß er häufig raschen Entschluß, schnelle Handlungsweise zu betätigen hat, und wenn man alles das, was ihm obliegt, mit der Arbeit eines Kanzleibeamten vergleicht, der irgendwo ruhig sitzt, so muß man doch sagen, daß gewiß ein Fahrdienstbeamter auf einer großen Station gegenüber einem ruhig arbeitenden Kanzleibeamten ein bedeutendes Plus an Arbeit leistet. Dabei soll aber doch der Dienstposten jenes Kanzleibeamten ein Dienstposten I sein, während auf der anderen Seite diese Fahrdienstposten solche II sein sollen.

Die Eisenbahnkantinen wurden seiner Zeit in den Tagesblättern, ich erinnere mich gerade an die „Frankfurter Zeitung“, ziemlich lächerlich gemacht. Ich freue mich, hier feststellen zu können, daß ich beim Fahrpersonal durchweg nur Anerkennung für diese Eisenbahnkantinen und besonders auch für den vielgeschmähten Kaffee gefunden habe, die Leute sind sehr befriedigt darüber. Besonders in Pforzheim soll eine Musterkantine bestehen, und ich freue mich darüber, daß der Generaldirektion die Genugthuung geworden ist, daß die Idee, die ihr seinerzeit so sehr verargt worden ist, hinterher wirklich noch recht gut ausgeschlagen hat.

Das Institut der Bahnärzte findet nicht meine Billigung. Ich weiß zwar, daß ich hier, auch unter meinen Kollegen, viele Gegner habe, die für das Bahnärzthum sind, wie es heute besteht. Ich will auf die Einzelheiten und die Gründe für und gegen dieses Institut der Bahnärzte nicht eingehen. Ich möchte nur dem Wunsche Ausdruck geben, daß diejenigen Beamten, die sich einen anderen Arzt nehmen wollen und ihn auch bezahlen, ihn dann auch haben dürfen, daß ferner der behandelnde Arzt auch die erforderlichen Zeugnisse ausstellen darf und daß sich die Generaldirektion damit begnügt, wenn ihr ein praktischer Arzt ein Zeugnis für den betreffenden Beamten ausstellt. Man darf doch

denken, daß auch der praktische Arzt soviel Gewissenhaftigkeit hat, daß er einem Beamten nicht ein Zeugnis ausstellt, er sei krank, wenn er tatsächlich gesund ist. In dem Falle, daß ein Beamter einen anderen Arzt beigezogen hat, ist es sowohl für den Erkrankten wie für den behandelnden Arzt kränkend, wenn sich der Betreffende eine Nachkontrolle durch den Bahnarzt gefallen lassen muß. Es ist mir ein Fall bekannt, wo ein solcher Beamter infolge des Drängens des kontrollierenden Arztes zu früh in den Dienst gegangen ist; er hat dann infolgedessen in aller Wäld wieder einen Rückfall bekommen, der ihm wahrscheinlich zeitlebens nachgehen wird. Man ist natürlich, gerade in kleinen Städtchen, wo nur ein oder zwei Ärzte sind, gezwungen, den betreffenden Arzt, wenn man ihn noch so wenig mag, ins Haus zu nehmen. Aber recht ist das tatsächlich nicht, und ich möchte nochmals dem Wunsche Ausdruck geben, daß hier sowohl im Interesse der Kranken als auch im Interesse der Ehre der vorhandenen praktischen Ärzte, die vielleicht im Punkte des Könnens häufig weit über dem Bahnarzt stehen, eine Wandlung eintrete.

Der Herr Abg. Rebmann hat gestern mit Recht darauf hingewiesen, daß nicht bloß die persönlichen sondern auch die sachlichen Ausgaben in den letzten Jahren recht bedeutend gestiegen sind. Ob da viel gespart werden kann, kann der Einzelne natürlich nicht beurteilen. Was man aber so im großen und ganzen sehen kann, darüber muß man sagen, daß bei der Eisenbahn ziemlich teuer und massiv gebaut wird. Ich denke hier an die Reparaturarbeiten, an die Neueinführung von Leitungen von elektrischem Licht, Signaltelegraphenleitungen usw. Wenn man dagegen das betrachtet, was ein Privater macht und was die Reichspostverwaltung macht, so muß man sagen, daß bei uns sehr massiv gebaut wird, vielleicht bei Dingen, die kaum ein oder zwei Jahre bestehen, und daß man hier gewiß manches sparen könnte. Wird z. B. ein Telegraphendraht eingezogen, so werden die Wände vermöbelt, Holzdielen eingepißt, Bretter aufgeschlagen usw., Kabel gelegt; das sind Dinge, die ein anderer mit ein paar Klämmern an die Wand hinhängt, die Drähte sind ja isoliert, und es sieht dann auch tatsächlich viel schöner aus. Die Eisenbahnverwaltung dagegen macht diese Sachen übermäßig fest, Dinge, die man vielleicht mit 10, 15 M. machen könnte, kommen gleich auf 50, 100 M. und vielleicht noch höher. Ich habe Einzelbeispiele dafür. Die Hochbauten sind schon sehr viel kritisiert worden, ich erinnere nur an die Stationsgebäude in Girslanden und Ubstadt, an diese Monumentalbauten. Auch in Niederschopfheim — das ist auf dem letzten Landtage schon kritisiert worden — steht ein solcher Monumentalbau. Aber wenn man in das Innere der Gebäude herein kommt, so findet man häufig, daß sie nicht dem entsprechen, was man nach dem äußeren Eindruck hätte annehmen dürfen. Gerade der Bahnhof Niederschopfheim, der doch erst in der neuesten Zeit gebaut ist, hat ein Bureau, das tatsächlich nur ein Riemen, ein Winkel ist. In dem untersten Stock befindet sich die Küche des Dienstvorstandes und ein Wohnzimmerlein, während die übrige Wohnung im zweiten Stock ist. Wer wird denn heute noch eine Wohnung bauen, die nicht auf dem gleichen Stock ist?

Bezüglich des Oberbaues möchte ich nur kurz einiges anführen. Der Oberbau ist durchweg sehr teuer, und er wird natürlich auch durch das Material, die Schienen und die Schwellen, sehr verteuert. Da kann ich es nun nicht begreifen, daß in Bahnhöfen für

Sadgleise und Nebengleise durchweg auch nur neues Material, neue Schwellen und Schienen verwendet werden — für die Hauptgleise muß dies sein — während alte abgängige Schienen entweder lange Jahre herumliegen oder zum Altisenpreis in Karlsruhe verkauft werden. Für solche Nebengleise, in die ja kaum eine Maschine hineinkommt, wo die Wagen nur von der Hand bewegt werden, wäre das Altmaterial ganz gewiß noch recht gut zu gebrauchen, und es könnten viele Tausende dadurch erspart werden.

Etwas weiteres, das mir schon aufgefallen ist, ist der frühe Ankauf des neuen Materials. Ich habe in Gengenbach jahrelang die Schwellen und Schienen liegen sehen, die jetzt erst bei dem zweiten Gleisbau von Biberach nach Hausach verwendet werden (Sört, hört! im Zentrum). Diese Schwellen und Schienen, die Schwellen insbesondere, wurden alle Jahr ein- oder zweimal umgekehrt (Geiterkeit), und dabei wurden immer Körbe voll Mist weggetragen. Es ist ja ganz selbstverständlich, daß die Schwellen rosten, und dadurch, daß sie so lange herumgelegen sind, sind sie auch nicht besser geworden. Es sind dadurch auch Arbeitslöhne, Zinsverluste u. dgl. erwachsen, und es könnte die Verwaltung ganz gewiß ein ganz Bedeutendes ersparen, wenn sie die Lieferungen zu der Zeit erfolgen ließe, in der sie das Material auch wirklich braucht. Ich habe keinen Zweifel, daß ein so guter Abnehmer wie die badische Eisenbahnverwaltung so viel Einfluß auf die Lieferanten hat, daß sie ihr Material rechtzeitig bekommt und daß sie beim Bau sicher nicht gehindert ist, wenn sie ihre Bestellungen vielleicht etwas später macht, als die Lieferanten sonst gewohnt sind.

Bis jetzt haben wir außer in unseren Tunnels fast überall Eisen-schwellen, und man glaubte, mit den Eisen-schwellen recht gut, ja am allerbesten zu fahren. Neuerdings scheint sich (und ich begrüße das) wieder eine andere Meinung durchzubilden, man scheint wieder zum Holzschwellensystem zurückkehren zu wollen. Man hat ja ein so außerordentlich vorzügliches Imprägniersystem, das noch eine größere Dauerhaftigkeit gerahmt, daß es nur sehr zu empfehlen wäre, wenn man wieder zu dem Holzschwellensystem zurückkehren wollte. Das Holzschwellensystem erfordert auch viel weniger Regulierarbeit. Wenn die Holzschwellen einmal eingelassen sind, sitzen sie bald fest, und es können daher inbezug auf Arbeitslöhne jedenfalls große Ersparnisse gemacht werden, während bei den Eisen-schwellen ununterbrochen, tagtäglich durch Unterschlagen dafür gesorgt werden muß, daß sie in der gehörigen Lage sind. Man fährt tatsächlich auf ihnen nicht so ruhig wie auf Holzschwellen. Ein gewisser Ferroviarius spricht in einer Broschüre seine Ansicht dahin aus, daß das stofffreie ruhige Fahren in England allein auf das Holzschwellensystem zurückzuführen sei. Die Forstverwaltung hat ja kürzlich befürchtet, daß, wenn wir unsere Altholzbestände jetzt auf einmal auf den Markt werfen würden, ein großer Preistreif eintreten würde. Wenn aber die Eisenbahnverwaltung wieder zum Holzschwellensystem zurückkehrt, wird das verhindert und ist dadurch auch der Groß- und Domänenverwaltung und dem badischen Staatsfiskus wieder eine recht schöne Einnahmequelle eröffnet.

Auf große Fahrplanwünsche will ich nicht eingehen. Der Kritik, die der Fahrplan der badischen Schwarzwaldbahn gefunden hat, kann ich mich nur anschließen. Ich kann mich ihr umso mehr anschließen, als auf der Strecke Offenburg-Hausach gar kein

Schnellzug hält. Von den talabwärts fahrenden Zügen halten allerdings in Gengenbach zwei, während in Biberach und Hausach auch keiner hält. Dankbar anerkennen will ich, daß der Zug 7763 jetzt ab Gengenbach Personenbeförderung hat. Ich möchte nur wünschen, daß dies so bleibt und daß es auch bald gelingen möchte, den bedeutenderen Station im unteren Schwarzwald die Annehmlichkeit verschiedener Schnellzugshalte zuteil werden zu lassen.

Auch von meinem Fraktionskollegen Wittemann bin ich aufgefordert worden, einen Wunsch seines Wahlkreises hier zum Ausdruck zu bringen. Man klagt in Bonndorf über recht schlechten Anschluß in Neustadt und über großen Aufenthalt in Lenzkirch. Ich möchte bitten, auch diesem Wunsche recht bald Rechnung zu tragen.

Zum Schluß noch einen Wunsch aus meinem Wahlkreis! Der Herr Minister hat gestern im Gegensatz zu früher darauf hingewiesen, daß man bezüglich des Baues ländlicher Bahnen doch nicht so hartberzig sein wolle, wie man ursprünglich gesagt habe, und daß man mit dem Bau ländlicher Bahnen weiterfahren wolle. Auch in meinem Bezirk ist ein äußerst dringendes Bedürfnis für eine Bahn von Wolfach nach Rippoldsau vorhanden, und ich habe aus dieser Versicherung die leise Hoffnung mitgenommen und möchte sie auch in meinem Wahlkreis hinausschieben, daß recht bald, vielleicht diesmal schon, ein kleiner Geldbetrag für die Vorarbeiten zu jener Bahn eingestellt wird, so daß dann im nächsten Budget die erste Bau-rate unbedingt erscheinen kann (Beifall im Zentrum).

Hg. Pfefferle (natl.): Das vorliegende Budget des Eisenbahnbetriebs ist insofern eines der bedeutungsvollsten Teile des Budgets, als mit den Verkehrsverhältnissen unseres Eisenbahnnetzes die wirtschaftlichen Verhältnisse unseres Landes unzertrennbar verbunden sind. Daß bei dem Ernst der jetzigen etwas schwierigen Finanzlage unserer Eisenbahnen diese Verhältnisse bei der Beratung des Budgets besonders betont werden müssen, ist selbstverständlich, und ich kann mich nur all den Ausführungen, die nach der Richtung gemacht worden sind, anschließen. Wenn ich selbst auf die finanziellen Verhältnisse der Eisenbahnen nicht eingehe, so geschieht das deshalb, weil mein verehrter Fraktionsfreund Rebmann in seinen gestrigen Ausführungen die finanziellen Verhältnisse wie auch die ganze Eisenbahnpolitik schon eingehend besprochen hat; ich kann mich mit seinen Anschauungen durchaus einverstanden erklären und möchte nun zu Einzelheiten übergehen.

Sie werden es wohl begreifen, wenn ich zunächst zur Aufhebung der beschleunigten Personenzüge das Wort nehme. Ich selbst habe mit meinen Freunden zu Beginn des Landtags eine entsprechende Interpellation eingereicht. Auf Wunsch der Budgetkommission, die die Frage gern mit der Großen Regierung besprochen hätte, haben wir dann unsere Interpellation deshalb zurückgezogen, weil die Große Regierung die Meinung ausgesprochen hat, daß es sich nicht empfehle, ein und dieselbe Frage zweimal zu behandeln, und daß sie zu einer eingehenden Behandlung der Frage in der Budgetkommission nur dann bereit sei, wenn die Interpellation nicht noch besonders in der Kammer besprochen werden müsse. Wir haben deshalb unsere Interpellation zurückgezogen. Daraufhin hat die Große Regierung eine schriftliche Darlegung über die Gründe für die von ihr getroffenen Maßnahmen gegeben; dieselbe ist in Ihren Händen.



In dieser Begründung wird besonders hervorgehoben, daß die Aufhebung einer Anzahl beschleunigter Personenzüge, die am 1. Mai 1909 erfolgt ist, auf einen Beschluß des Staatsministeriums zurückzuführen ist. Das war wohl auch der Grund, warum der Herr Staatsminister bei Beginn unserer Beratungen über das Eisenbahnbetriebsbudget selbst im Hohen Hause erschienen ist und uns die Stellungnahme der Regierung begründet hat. Zunächst hat der Herr Staatsminister die staatsrechtliche Frage angeschnitten, ob überhaupt eine einzelne Kommission berechtigt ist, derartige Beschlüsse zu fassen. Der Herr Berichterstatter hat bereits darauf hingewiesen, und ich kann mich diesen Ausführungen nur anschließen, daß derartige Präzedenzfälle vorhanden sind. Schon zum wiederholten Male hat die Budgetkommission selbständige Beschlüsse gefaßt, ohne daß die Großh. Regierung damals Einsprache erhoben hätte. Der Herr Staatsminister hat dann insbesondere darauf abgehoben, daß bezüglich der Tarifsetzung die Verwaltung selbständig sei, es sei das nur ihre Angelegenheit und würde die Kammer nicht berühren. Er hat dann gemeint, es sei damals bei den Verhandlungen in der Budgetkommission im Jahre 1906 in keiner Weise ein Vertragsverhältnis entstanden, und die Zusage, die die Großh. Regierung damals der Kammer gemacht habe, hätte sie loyal gehalten. Demgegenüber möchte ich als Mitglied der Budgetkommission, der ich damals die Verhandlungen mitgemacht habe, erwidern, daß ich und meine Freunde die Sache nicht anders aufgefaßt haben, als der Herr Staatsminister sie charakterisiert hat, daß es sich nämlich nur um eine gutachtliche Anhörung gehandelt hat. Das geht auch schon daraus hervor, daß wir gegen den Antrag Wuser, der die gesetzliche Festlegung der Tarife bezweckt, gestimmt haben. Die Anhörung der Landstände war für die Großh. Regierung eine bedeutungsvolle Sache, wie schon mein Fraktionskollege Rebmann bemerkt hat, da sie für die beabsichtigte Maßnahme des Anschlusses an die Tarifgemeinschaft, die die gleichzeitige Aufhebung des bei der badiischen Bevölkerung so beliebten Kilometerheftes bedeutete, eine Rückendeckung bei der Kammer gesucht hat. Wir Mitglieder der Kommission waren uns der großen Bedeutung der Sache und der schweren Verantwortung wohl bewußt, die in dieser Begutachtung lag. Nur die Erreichung des 2-Pf.-Tarifs, den wir schon lange angestrebt haben, und gleichzeitig die Zusage der Regierung, daß sie eine bestimmte Anzahl beschleunigter Personenzüge einführen wolle, deren besonderer Vorzug, wie damals von Seiten der Großh. Regierung hervorgehoben wurde, darin bestehe, daß eine Anzahl größerer Stationen, die bisher keinen Anschluß an den Schnellverkehr erlangen konnten, durch sie berücksichtigt werden könnten, waren die Gründe, daß wir schließlich unsere Zustimmung gegeben haben. Wenn der Herr Staatsminister jenen Verhandlungen — es war nicht nur eine Sitzung, es waren meines Erinnerns zwei — selbst angewohnt hätte, würde er die Stellungnahme der Kommission ganz anders beurteilen, als das jetzt der Fall ist. Die damals von der Großh. Regierung gemachte Zusage der beschleunigten Personenzüge war der Schlüsselentscheid für unsere Zustimmung zum Vorhaben der Großh. Regierung. Jene Verhandlungen sind in dem Bericht des Herrn Abg. Dr. Wildens eingehend dargestellt, da die Kommission den Wunsch gehabt hat, daß alles recht genau festgelegt werde. Wir Abgeordnete, die wir ja die Verantwortlichkeit mit der Regierung übernommen haben, haben draußen bei der Bevölkerung, die die Aufhebung des Kilometerheftes als eine sehr unliebbare Maßnahme empfunden hat, dar-

auf abgehoben, daß dadurch der 2-Pf.-Tarif und die Zusage der Großh. Regierung, beschleunigte Personenzüge einzuführen, erreicht wurde. Man darf wohl sagen, daß diese Zusage einigermaßen zur Milderung der Stimmung insofern beitrug, als sie bis zu einem gewissen Grade den Schmerz über den Verlust des Kilometerheftes erleichtert hat. Nun hat die Großh. Regierung kurzer Hand eine gewisse Anzahl beschleunigter Personenzüge am 1. Mai v. J. eingehen lassen. Der Herr Staatsminister hat dargelegt, daß es sich nur um einen kleineren Teil der beschleunigten Personenzüge gehandelt habe; er hat uns mitgeteilt, daß, wenn es nach Kilometer berechnet wird, es sich nur um ein Siebtel handelt. Da möchte ich zunächst bemerken, daß uns diese Zahl in der Budgetkommission nicht genannt worden ist, erst der Herr Staatsminister hat sie uns hier gegeben. Aber wenn auch nur ein kleinerer Teil der beschleunigten Personenzüge aufgehoben worden ist, so ist das doch eine Zurücknahme der seinerzeitigen Zusage. Dazu kommt, daß unter den aufgehobenen beschleunigten Personenzügen sich gerade solche befinden, die von der Bevölkerung als besonders wertvoll erachtet worden sind. Ich will nur auf den Zug 739 abheben, der für das Oberland eine vorzügliche Verbindung zur Reise ins Unterland war. Wenn jetzt die Reisenden rasch fortkommen wollen, so müssen sie unterwegs in die Schnellzüge umsteigen; dazu müssen sie erstens einen höheren Tarif für die III. Wagenklasse bezahlen und dazu noch den Schnellzugzuschlag.

Der Herr Staatsminister hat weiter darauf abgehoben, daß durch diese Maßnahme für die Eisenbahnkasse eine Ersparnis von etwa 500 000 M. erzielt würde. Das ist ein Betrag, der gewiß aller Beachtung wert ist. Wenn auch über die Höhe dieser Summe Meinungsverschiedenheiten herrschen können und die Meinung hervorgetreten ist, daß der Betrag kein so hoher sein dürfte, da die Berechnung nur eine approximative ist, so muß ich doch sagen, daß das noch der beste Grund ist, den der Herr Staatsminister für die Regierungsmaßnahme angeführt hat. Allein höher als der finanzielle Effekt erscheint mir für das badiische Volk und seine Interessen das gute Einvernehmen zwischen Regierung und Volksvertretung zu sein (Sehr richtig!), das scheint mir das wertvollste zu sein; und wenn dieses gute Einvernehmen not leidet, werden die Interessen des Staates notleiden! Deshalb glaube ich, war es bedauerlich, daß man einen derartigen einseitigen Schritt getan hat. Ich bin der Meinung, daß man auf alle Fälle eine Form hätte finden müssen, durch die man auch auf die Volksvertretung Rücksicht genommen hätte, die i. Zt. die Rückendeckung für die Regierung gebildet hat (Beifall links). Es ist in der Budgetkommission davon gesprochen worden, man hätte einen außerordentlichen Landtag einberufen sollen. Ich will dieser Maßnahme nicht das Wort reden, es wäre dies ein unständlicher Apparat gewesen. Ich für meinen Teil aber bin der Meinung, daß man den landständischen Ausschuß hätte einberufen sollen. Ich weiß wohl, daß der landständische Ausschuß nur bestimmte Funktionen zu verrichten hat. Aber im landständischen Ausschuß sitzen die Führer aller großen Parteien, und wenn dieser seine Zustimmung gegeben hätte, wäre die Sache für die Volksvertretung nach außen anders gewesen. Man muß bedenken, welche Überraschung jene Maßnahme in der Bevölkerung gegeben hat, wo es geheißen hat: Die beschleunigten Personenzüge werden aufgehoben, trotz der Zusage an die Volksvertretung; ich will das nicht weiter ausspinnen. Wenn ich und meine Freunde dem Antrag

der in der Budgetkommission gestellt wurde, zugestimmt haben, so haben wir es insbesondere auch deshalb getan, um anzudeuten, daß man in der Folge bei derartiger Sachlage mehr Rücksicht auf die Volksvertretung nehmen soll. Soviel über die beschleunigten Personenzüge.

Was die Einführung der IV. Wagenklasse anlangt, so sind die Bedenken gegen ihre Einführung nach preussischem Vorbild so groß und vielerlei, daß ich mich nicht entschließen könnte, derselben das Wort zu reden. Ich kann mich im großen und ganzen auf frühere Äußerungen darüber beziehen u. will nur sagen: Ich für meinen Teil könnte dem badischen Volke, das seit beinahe 60 Jahren gewohnt war, nur in Sitzwagen zu fahren, nicht zumuten, daß es wieder mit dem Zustand fürlieb nimmt, wie er vor 60 Jahren war. Ich kann mich noch aus meiner Knabenzeit an die Stehwagen erinnern und habe wohl noch von dort her meine Abneigung dagegen. Die Rückkehr zu der IV. Wagenklasse bedeutet aber auch für die Eisenbahnverwaltung selbst einen Rückschritt. Der Wagenpark müßte eine gewisse Vergrößerung erfahren, was wieder eine entsprechende Vermehrung der Anlagekosten bedeuten würde. Wenn wir dann zur III. Wagenklasse noch eine IV. an den Zug anhängen, so würde wieder eine erhebliche Verteuerung des Betriebs die Folge sein. Wiederholt hat uns das die Großh. Regierung durch ihre Sachmänner selbst dargelegt, als es sich um die Abschaffung der I. Wagenklasse in den Personenzügen gehandelt hat, und nun will man sich auf einmal dazu entschließen, außer der III. noch die IV. Wagenklasse anzuhängen. Damit würden neue Betriebskosten entstehen, die man bei dem jetzigen Betriebe eripart hat. Das sind alles Gründe, die gegen die Einführung der IV. Wagenklasse sprechen.

Hinzu kommt dann auch die Abwanderung, die von der III. in die IV., und namentlich von der II. in die III. Wagenklasse eintreten würde. Es steht zu befürchten, daß die II. Wagenklasse ganz erheblich entvölkert würde, so daß dadurch die geplanten Ersparnisse erheblich verringert würden. Die Regierung hat uns nun mitgeteilt, daß der finanzielle Effekt bei Einführung der IV. Wagenklasse unter Berücksichtigung der Abwanderung der Reisenden eine Mehreinnahme von etwa einer Million sein würde; das ist immerhin ein Betrag, der eine gewisse Bedeutung hat, allein trotz alledem hat die Budgetkommission einmütig diese preussische IV. Wagenklasse abgelehnt. Wenn nun doch dafür Stimmung zu machen versucht wird, daß wir sie doch bekommen, so meine ich demgegenüber, wir wollen es doch einmal ruhig abwarten und wir sollten jedenfalls unserem badischen Volke unsere III. Wagenklasse, wie wir sie jetzt haben, solange erhalten, als es möglich ist. Wenn von Seiten der Großh. Regierung darauf hingewiesen wird, daß bei dem jetzigen 2-Pfennigtarif die Selbstkosten der III. Wagenklasse nicht aufgebracht werden, so ist das allerdings so bedeutungsvoll, daß man natürlich die Frage aufwerfen muß, wie hier Abhilfe geschaffen werden kann. Es muß ferner darauf hingewiesen werden, daß durch die gestellte Budgetanforderung eine Erhöhung des seitheiligen Staatsbeitrags von 2 auf 4 Millionen aus allgemeinen Mitteln in die Eisenbahnkasse erfolgen soll, was gleichzeitig eine erhebliche Steuererhöhung bedeuten würde. Der Lösung dieser Frage muß ebenfalls nähergetreten werden. Von verschiedenen Seiten ist die Geneigtheit hervorgetreten, durch eine kleine Erhöhung der Eisenbahntarife in der III b Klasse abzuhelfen, damit wenigstens die Beträge eingebracht werden, die zur Deckung der Selbstkosten notwendig sind.

Nun sind, um die durch die Ablehnung der preussischen IV. Wagenklasse dem Eisenbahnfiskus entgehende eine Million an Einnahmen einzubringen, 2 Vorschläge gemacht worden, die auch in der Denkschrift der Großh. Regierung enthalten sind. Der erste Vorschlag geht dahin, einfach nach württembergischen System die IV. Wagenklasse anzunehmen, und in unserer seitherigen III b Klasse eine Tarifierhöhung von 2 auf 2,3 Pf. eintreten zu lassen. Das würde aber bedingen, daß wir an unseren jetzigen III b Wagen die Zahl IV anbringen lassen müßten, während wir im Jahre 1906 verlangt haben, daß in der III. Klasse lediglich ein tarifmäßiger Unterschied gemacht werden dürfe. Die Bezeichnung IV müßten wir aber an den Wagen anbringen, um die Reichsfahrkartensteuer zu umgehen. Das wäre der eine Vorschlag, wobei dann wenigstens alle Passagiere bei Beibehaltung der jetzigen Wagenausstattung sich setzen könnten. Ich kann aber auch diesem Vorschlag das Wort nicht reden, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil ich der Meinung bin, daß diese Einführung der IV. Wagenklasse nach württembergischem System nur ein weiterer Schritt auf dem Wege wäre, die IV. Wagenklasse nach preussischem Muster einzuführen, und dem möchte ich in keiner Weise Vorschub leisten. Dabei möchte ich auch noch betonen, daß gegen die Durchführung dieses Vorschlages auch der Vorwurf zu machen wäre, den ich vorher gegen die IV. Wagenklasse erhoben habe, daß unser Wagenpark erhöht werden müßte, wodurch die Betriebskosten in namhafter Weise anwachsen würden.

Der zweite Vorschlag geht dahin, bei der jetzt nur tarifmäßig unterschiedenen III b Klasse den Tarif von 2 auf 2,3 Pf. zu erhöhen. Die Großh. Regierung hat uns angegeben, daß der Aufschlag der III. Wagenklasse um  $\frac{2}{10}$  Pfennig eine Vermehrung der Einnahmen um etwa 1540 000 M. bedeuten würde. Wenn man also auf den Vorschlag einginge, der nur eine tarifmäßige Unterscheidung der III b Klasse darstellt, und wenn man den Tarif auf 2,3 Pf. erhöhen würde, so würden wir eine erhebliche Mehreinnahme erzielen. Allerdings müßte dann noch der Reichszuschlag, die Fahrkartensteuer, durch die Reisenden aufgebracht werden, und die Großh. Regierung hat die Summe, welche an Fahrkartensteuer zu zahlen wäre, auf nahezu 400 000 M. berechnet. Wir haben vorher gehört, daß bei einem Zuschlag von  $\frac{2}{10}$  Pfennig pro Kilometer etwas mehr als anderthalb Millionen herauskommen würden, also würde jeder  $\frac{1}{10}$  Pf. ungefähr eine halbe Million einbringen, jedoch das Publikum, wenn wir dem zweiten Vorschlag zustimmen würden, ungefähr nicht ganz  $\frac{1}{10}$  Pfennig pro Kilometer für diese Reichstaxe mehr bezahlen müßte als beim ersten Vorschlag. Es ist nun die Frage, ob wir nicht diesen Schritt tun sollten und ob wir nicht den Reisenden, um ihnen die jetzige III. Klasse zu erhalten, zumuten sollen, daß sie statt  $\frac{2}{10}$  Pf.  $\frac{4}{10}$  Pf. pro Kilometer ausgeben. Dann würde annähernd der Satz erreicht, welchen wir beim Kilometerheft gehabt haben. Damals betrug bekanntlich der Tarif 2,5 Pf., und wenn man das Heft abgeliefert hat, so hat man wieder eine Mark herausbekommen, sodaß 2,4 Pf. pro Kilometer zur Berechnung kam. Wenn wir also dieser Maßnahme zustimmen würden, so würden wir wieder den Zustand erreichen, den wir beim Kilometerheft gehabt haben, allerdings nur für Personenzüge, während beim Kilometerheft noch die Berechtigung zur Fahrt im Schnellzug ohne Zuschlag hinzukam. Diese Regelung hätte den großen Vorzug, daß wir nur einerlei Wagenpark haben müßten, wobei

wir gleichzeitig erreichen würden, daß das badische Volk wie bisher gemeinschaftlich in nur einer III. Wagenklasse fahren wird (Sehr richtig!). Um das zu erlangen, müßte eben die Reichsfahrkartensteuer in Kauf genommen werden. Ich glaube, daß dieser Vorschlag von dem Publikum günstiger aufgenommen würde, als der erste Vorschlag oder gar der Regierungsvorschlag und daß man lieber auch noch diesen  $\frac{1}{10}$  Pf. aufbringen würde, der ja an sich so unbedeutend ist, daß er für den einzelnen ganz verschwindet. Wir würden dann also den Zustand haben, daß wir unsere IIIb-Klasse behielten, wir würden die notwendigen Mittel in die Eisenbahnkasse bekommen, und das badische Volk würde nach wie vor in seiner III. Wagenklasse gemeinschaftlich fahren. Ich selbst wie auch meine politischen Freunde könnten einem derartigen Vorschlag, wenn er von der Großh. Regierung gemacht würde, im Hinblick auf die Gründe, die ich angegeben habe, zustimmen.

Was die Wiedereinführung des Kilometerheftes anbelangt, so ist diese Maßnahme von unserer Seite abgelehnt worden, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil wir der Meinung sind, daß die Personentarifreform noch nicht lange genug in Kraft ist, als daß man jetzt schon wieder in eine Änderung derselben eintreten sollte. Für die Beibehaltung der Tarifgemeinschaft, wie sie jetzt besteht, spricht aber auch das Aufhören der Verkehrsablenkung usw., wie wir das während der Herrschaft des Kilometerheftes gehabt haben, was von anderer Seite bereits besprochen worden ist, und das ist doch auch eine Verbesserung, die nicht zu unterschätzen ist. Dann kommt aber noch hinzu, daß die Errichtung der Staatsbahnwagengemeinschaft große Vorteile gebracht hat, die auf weiteren Zusammenschluß hoffen läßt. Wir haben aus allen diesen Gründen und insbesondere weil eben auch die Wiedereinführung des Kilometerheftes den Austritt aus der Tarifgemeinschaft bedingen würde, gegen den Antrag der Abgg. Bechtold und Gen. gestimmt.

Nun ist ein Abänderungsantrag eingebracht worden, der dahin geht, die Großh. Regierung möchte mit den anderen Eisenbahnverwaltungen zwecks Einführung des Kilometerheftes ins Benehmen treten. Das würde also bedeuten, daß das Kilometerheft für das ganze Reich eingeführt werden solle. Auch dieser Antrag ist für uns unannehmbar und zwar aus dem einfachen Grund, weil wir der Meinung sind, daß er nicht verwirklicht werden kann; deshalb glauben wir, ihm nicht stattgeben zu sollen. Etwas anderes ist es mit dem Antrag wegen der Abschaffung der I. Wagenklasse, da ist ein Fall, dem möglicherweise Rechnung getragen werden könnte. Dagegen glaube ich, daß die Eisenbahnverwaltungen in ihrer Gesamtheit niemals darauf eingehen werden, das Kilometerheft für das ganze Reichsgebiet einzuführen.

Was den Staatsbahnwagenverband betrifft, so kann ich den Ausführungen der anderen Herren zustimmen, daß er eine sehr erfreuliche Gründung ist. Hinsichtlich der Spezialwagen und der Tarifermäßigung für den Viehtransport möchte ich daran erinnern, daß wir schon bei der Genehmigung der Güterwagen Gelegenheit gehabt haben, darauf zu sprechen zu kommen, weshalb ich in dieser Hinsicht einfach auf das Bezug nehmen kann, was ich dort ausgeführt habe.

An sich ist es außerordentlich bedauerlich, daß durch die Einführung des Staatsbahnwagenverbandes eine An-

zahl von Beamten infolge Aufhebung der Wagenwärterstellen in ihren bisherigen Dienstverhältnissen unliebsam berührt wird. Die Großh. Regierung hat uns die Gründe dargelegt, die sie dazu geführt haben, diese Wagenwärterstellen eingehen zu lassen und diese Gründe sind derartige, daß die Maßregel als eine berechnete anerkannt werden muß. Ich möchte nur noch den Wunsch der Kommission, dem auch ich zugestimmt habe, hervorheben, daß bei der Durchführung dieser Stellenaufhebung so vorgegangen werden möge, daß dabei eine möglichst Schonung des hier in Frage kommenden Personals Platz greift.

Was den Staatszuschuß zur Einführung von Kraftwagenbetrieb auf Landstraßen anbelangt, so kann auch ich sagen, daß die Einstellung dieser Mittel sehr erfreulich ist. Ich habe aber dabei einen Wunsch, der dahin geht, daß die Einstellung dieses Betrags nicht etwa den Hintergedanken aufkommen läßt, daß damit gleichzeitig ein Hinauschieben der Erbauung solcher Eisenbahnstrecken eintreten solle, die als unwürdig anerkannt worden sind. Ich möchte ausdrücklich betonen, daß wir allen Ernstes daran denken müssen, unser Eisenbahnnetz auch fernerhin auszugestalten selbst dann, wenn die Finanzverhältnisse knapp sind. In dieser Hinsicht möchte ich hinweisen auf den allgemeinen Staatsbeitrag zur Eisenbahnschuldentilgungskasse, der bedingt, daß andere Landesteile, die in ihren Verkehrsverhältnissen bisher benachteiligt sind, ebenfalls nach und nach berücksichtigt werden (Sehr richtig!).

Wenn ich zu § 26 des Budgets wegen der Thermometer das Wort nehme, werden Sie mir das nicht verübeln, da ich derjenige Abgeordnete bin, der jahrelang in diesem hohen Hause den Wunsch nach Einführung von Thermometern immer wieder vorgetragen habe, bis er endlich erfüllt worden ist. Wenn nun, wie der Herr Berichterstatter bereits erwähnt hat, die Gr. Regierung die Absicht hat, die Einführung der Thermometer wieder rückgängig zu machen, so möchte ich nicht noch einmal die Notwendigkeit dieser Einrichtung darlegen — das habe ich so oft getan, daß ich mich auf meine früheren Darlegungen berufen kann —, sondern ich möchte nur zu der Begründung der Großh. Regierung ein Wort sagen. Die Großh. Regierung hat darauf hingewiesen, daß eine Reihe von Thermometern alle Jahre zerbrochen und eine Anzahl sogar gestohlen werde. In der Kommission hat uns die Großh. Regierung mitgeteilt, sie habe ganz besondere Vorrichtungen getroffen, um das Wegnehmen der Thermometer ohne besondere Schraubenzieher zu verhindern. Es ist ja bedauerlich, daß solche Vorkommnisse zu verzeichnen sind, aber ich meine, man sollte sie doch auch verhindern können. Ich denke hier an Anzeigepremien für das Personal, die wohl dazu führen würden, daß hier Wandel geschaffen wird. Auf der anderen Seite hat uns die Großh. Regierung dargelegt, daß es sich hier um eine Ausgabe von jährlich 500 Mark handelt. Dieser Betrag ist doch im Verhältnis zu dem ganzen Umsatz der Eisenbahnverwaltung so minimal, daß er gar nicht in Betracht kommen sollte. Ich finde das begreiflich, wenn in der Eisenbahnverwaltung eine gewisse Verärgerung über das Verhalten des Publikums Platz greift. Das gebe ich ohne weiteres zu; aber ich meine doch, diese Verärgerung sollte doch nicht ausschlaggebend für die Verwaltung sein und nicht einfach zur Abschaffung dieser Einrichtung führen (Sehr richtig!). Ich war der Budgetkommission sehr dankbar, daß sie sich auf meinen Standpunkt gestellt hat, und ich will hoffen,

daß dieses kleine Instrument dem reisenden Publikum auch fernerhin in unseren Eisenbahnwagen erhalten bleibt und seine Dienste tut.

Zum Schluß kann auch ich mich den Ausführungen nur anschließen, die von verschiedenen Seiten gemacht worden sind zur Anerkennung über die ganze Durchführung unseres Eisenbahnbetriebs, eines Eisenbahnbetriebs, wie er wohl in keinem anderen Lande besser angetroffen werden kann, und der den Dank an alle beteiligten Faktoren, vom höchsten Beamten bis herunter zum Arbeiter, vollauf rechtfertigt. Alle versehen zur Zufriedenheit den schweren und verantwortungsvollen Dienst, das muß anerkannt werden. Ich will insbesondere noch abheben auf das Betriebspersonal, das besonders angestrengt ist, wenn Eisenbahnbauarbeiten während des Betriebs durchgeführt werden. Da ist die allergrößte Aufmerksamkeit des ganzen Personals notwendig, diese ist vorhanden, und wir können das alles nur dankbar anerkennen (Beifall bei den Nationalliberalen).

Abg. Schmunck (Zentr.): Der Herr Berichterstatter hat in seinem einleitenden Vortrag darauf hingewiesen, daß bei der Aufstellung des Budgets der Grundsatz der Sparfameit in ausgedehntem Maße Anwendung gefunden habe. Gleichwohl ist es möglich gewesen, wie aus dem Budget hervorgeht, 393 neue etatmäßige Stellen zu schaffen, die in der Hauptsache den unteren Organen zugute kommen. So sind allein neu angefordert worden 70 Stellen für Bremser, 15 für Kottensführer, 10 für Wagenaufschreiber, je 25 für Lademeister und Schirrmänner und 75 für Lokomotivheizer. Die Etablierung der Arbeiter in Verbindung mit der Gehaltstarifreform, sowie die in den letzten Jahren wiederholt vorgenommenen Erhöhungen der Arbeitslöhne haben naturgemäß, was auch aus den dem Bericht beigefügten Nachweisungen hervorgeht, eine außerordentliche Erhöhung der persönlichen Ausgaben zur Folge gehabt. Wenn man berücksichtigt, daß die Gehälter, die Wohnungsgelder und die anderen persönlichen Ausgaben, die im Jahre 1905 25,1 Millionen betragen haben, im Jahre 1909 aufgestiegen sind auf 34,4 Millionen, daß also im Laufe der letzten 4 Jahre eine Vermehrung um 9,3 Millionen eingetreten ist, während bei der Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr, die ja die Haupteinnahme der Eisenbahnverwaltung darstellt, nur eine Steigerung von 85,7 Millionen auf 88,3 Millionen, also nur um 2,6 Millionen eingetreten ist, so kann man die Befürchtung nicht unterdrücken, daß es jedenfalls recht bedenklich ist, wenn in diesem Umfange die Ausgaben weiter steigen. Es ist begreiflich, daß die Eisenbahnverwaltung vor allen Dingen darnach trachtet, eine Erhöhung der Einnahmen herbeizuführen.

Eine dieser Maßnahmen war ja auch die von dem Herrn Vorredner bedauerte teilweise Aufhebung einiger beschleunigter Personenzüge. Ich kann auch meinerseits bemerken, daß die Verminderung der Anzahl der beschleunigten Personenzüge, die in der Hauptsache im Sommer 1909 erfolgt ist, vor allen Dingen im Mittelland böses Blut gemacht hat (Sehr richtig! links). In dem Mittelland allein sind damals bei Einführung des Sommerfahrplans 3 beschleunigte Personenzüge z. T. oder auch ganz in Wegfall gekommen. Es kommt da in Betracht ein beschleunigter Personenzug von Mannheim nach Freiburg, Nummer 754, der ganz weggefallen ist, so daß der von dem Herrn Kollegen Pfefferle erwähnte beschleunigte Personenzug Nr. 739 von Basel nach

Mannheim, der zwischen Freiburg und Karlsruhe weggefallen ist, und drittens der Zug Nr. 765 von Basel nach Mannheim, der von Freiburg bis Offenburg als gewöhnlicher Personenzug geführt worden ist. Die Aufregung hat sich neuerdings etwas gelegt, vor allen Dingen mit Rücksicht darauf, daß in dem neuen am 1. Mai in Kraft getretenen Fahrplan eine wesentliche Personenzugsverbesserung — das will ich durchaus anerkennen — eingeführt worden ist. Die Leute waren nicht so sehr darüber erregt, daß die beschleunigten Personenzüge teilweise aufgehoben worden sind, als vielmehr über die Tatsache, daß sie auf den größeren Stationen, wie auch der Herr Abg. Neuhaus schon hervorgehoben hat, mitunter einen Aufenthalt von zwei bis drei Stunden und noch länger nehmen mußten, beispielsweise von Bühl aus auf den Stationen Doss oder Appenweier, wenn sie nach Norden oder nach Süden fahren wollten. Der Herr Abg. Pfefferle hat es bedauert, daß die Kammer zu dieser Frage nicht hat Stellung nehmen können, und er hat gewünscht, daß die Regierung wenigstens den landständischen Ausschuß hätte zu Rate ziehen sollen. Ich weiß nicht, ob es zweckmäßig gewesen wäre, dem landständischen Ausschuß diese Verantwortung aufzuladen; unter Umständen hätte er in die Verlegenheit kommen können, von dem Plenum der Kammer desavouiert zu werden.

Wie der Herr Kollege Neuhaus schon ausgeführt hat, hat sich die Aufregung über die Aufhebung der beschleunigten Personenzüge im Mittellande etwas gelegt, weil neuerdings bessere Verbindungen hergestellt worden sind. Ein Mißstand, den ich anführen möchte, besteht allerdings noch, daß man nämlich, wenn man nachmittags  $\frac{1}{2}$  bzw.  $\frac{3}{4}$  Uhr mit dem Schnellzuge oder Eilzuge von Karlsruhe her in Doss ankommt, bis abends  $\frac{1}{2}$  Uhr keine Gelegenheit hat, nach Bühl-Achern usw. weiterzufahren. Man muß vielmehr bis 3 Stunden warten, ehe man Anschluß nach dem Oberlande findet. Sonst sind, wie gesagt, die Verhältnisse wesentlich besser geworden. Nur die Verbindung vom Mittel- und Oberlande nach dem Murgtal läßt noch zu wünschen übrig. Derjenige Reisende, welcher um 2 Uhr in Gernsbach eintrifft, muß schon vormittags  $\frac{1}{2}$  Uhr in Bühl wegfahren. Benützt er diesen Zug nicht, und fährt er erst 12.55 Uhr mit dem Personenzuge weg, so kommt er 1.25 Uhr nach Rastatt, während der Personenzug von Rastatt 1.20 Uhr nach dem Murgtale abgeht. Er hat dann die Annehmlichkeit, 3 Stunden lang in Rastatt liegen zu bleiben, bis er Anschluß bekommt, weil der nächste Zug an Werktagen erst 4.08 Uhr Rastatt verläßt. Man würde es schließlich verstehen, daß die Eisenbahnverwaltung diesen Zug um 1.20 Uhr anstatt etwa um 1.30 Uhr von Rastatt wegfahren läßt, wenn er rasch wieder zurückkommen müßte, um in Rastatt den Anschluß nach dem Oberlande oder Unterlande zu erreichen. Dies trifft aber nicht zu, denn der Zug kommt um 3.44 Uhr wieder von Gernsbach zurück, hat aber zu dieser Zeit nach keiner Seite hin Anschluß; erst um 4.05 Uhr geht der nächste Zug nach Karlsruhe weiter. Es besteht also ein Zwischenraum von 21 Minuten, die man meiner Ansicht nach gut dazu verwenden könnte, den um 1.20 Uhr von Rastatt abgehenden Zug erst um 1.30 Uhr wegfahren zu lassen. Sonntags hat man allerdings die Möglichkeit, 2.30 Uhr nach dem Murgtale zu fahren. Wenn man aber Sonntags mit dem um 2.17 Uhr in Bühl abgehenden beschleunigten Personenzuge nach Rastatt fährt, erlebt man dasselbe Schicksal und kommt nach Rastatt zu einer Zeit, wo gerade

der Personenzug nach Gernsbach wieder weggefahren ist. Der beschleunigte Personenzug trifft nämlich um 2.40 Uhr in Rastatt ein, und 2.30 Uhr geht der Personenzug nach Gernsbach ab, also hier wieder ein Unterschied von nur 10 Minuten. Wenn man auf der Station Rastatt nicht jedes Mal 3 Stunden lang auf Anschluß warten will, so bleibt einem nichts anders übrig, als nach Baden-Baden zu fahren und von dort das Automobil nach Gernsbach zu benutzen. Ich meine, in dieser Hinsicht sollte eine Änderung des Fahrplans herbeigeführt werden. Das ganze Mittelland ist an dieser Frage interessiert, nicht allein die Städte Wühl und Achern, sondern sämtliche Stationen von Appenweier bis Rastatt.

Gestern hat der Herr Abg. Kolb angeregt, daß man bei uns allmählich dazu übergehen sollte, eine Trennung zwischen Nahverkehr und Fernverkehr durchzuführen. Ich kann diese Anregung durchaus unterstützen. Der Herr Ministerialdirektor Schulz hat vorhin, wenn ich ihn richtig verstanden habe, darauf hingewiesen, daß wir hinsichtlich der Zugsausgestaltung im deutschen Reich an erster Stelle marschieren. Das gebe ich durchaus zu. Aber wir haben unser Hauptaugenmerk vielfach nur auf den Durchgangsverkehr und weniger auf den Lokalverkehr gerichtet, und unsere eigenen Landesinteressen, besonders in den mittleren Städten, kommen dabei vielfach zu kurz. Für Geschäftsleute erwächst bei der jetzigen Ausgestaltung des Fahrplans mitunter großer Zeitverlust, weil sie häufig gezwungen sind, auf Zwischenstationen längere Zeit Aufenthalt zu nehmen. Meiner Ansicht nach ist unsere ganze Zugsenteilung ungewöhnlich. Wir haben viel zu viele Züge, und die Züge sind ungewöhnlich verteilt. Beispielsweise fahren von Karlsruhe nach dem Oberlande am Abend innerhalb drei Viertelstunden zwei Personenzüge hintereinander und dann muß man wieder 3 Stunden warten, bis ein weiterer Personenzug abgeht. Der Herr Abg. Dr. Zehnter hat schon bei der allgemeinen Finanzdebatte auf einen Mißstand hingewiesen, der darin besteht, daß der Schnellzug von Norddeutschland 6.11 Uhr abends in Karlsruhe eintrifft, während 6.10 Uhr der Personenzug nach Eiden bereits abfährt. Dieser Mißstand ist jetzt zum Teil dadurch beseitigt, daß der Schnellzug, der früher in Dos nicht gehalten hat, nunmehr in Dos einen Aufenthalt hat, so daß alle diejenigen Personen, die über Dos hinaus fahren wollen, die Möglichkeit haben, in Dos den Personenzug zu erreichen. Ich meine, wenn die Trennung von Nah- und Fernverkehr durchgeführt werden würde, könnte man diesen Mißständen mehr als bisher begegnen. Allerdings gebe ich zu, daß es keine leichte Aufgabe, sondern eine sehr schwierige Aufgabe sein wird, unseren Fahrplan vollständig umzuarbeiten; denn eine Umarbeitung des Fahrplans wird unbedingt notwendig sein, wenn wir dazu übergehen, den Nah- und Fernverkehr von einander zu trennen, vielleicht in der Weise, daß wir vier Zonen einführen, eine Zone von Mannheim bis Karlsruhe, die 2. von Karlsruhe bis Offenburg, die 3. von Offenburg bis Freiburg, und die 4. von Freiburg bis Basel. (Zuruf: Konstanz!) Ich habe auch nichts dagegen, wenn man mit der Zoneinteilung bis an den See geht und eine Zone von Offenburg bis Donaueschingen und eine zweite von Donaueschingen bis Konstanz macht.

Wenn über die schlechte Frequenz der II. Klasse in den Personenzügen geklagt wird, so liegt das neben den außerordentlich hohen Fahrpreisen vor allem daran, daß die Beleuchtung in der II. Klasse der Personenzüge

eine mangelhafte ist. Es gibt Leute, die wahrscheinlich in der II. Klasse der Personenzüge fahren würden, wenn die Beleuchtung so eingerichtet wäre, wie sie in der III. Klasse der Personenzüge ist.

Der Herr Abg. Kolb hat in seiner Rede als sein Ideal die Einführung der Staffeltarife bezeichnet. Er hat u. a. auch auf den Brief-, Telegramm- u. Paketverkehr hingewiesen u. hat erklärt, es wäre ganz ausgeschlossen, daß die Postverwaltung so gute Geschäfte machen könne, wie sie sie jetzt macht, wenn sie diesen Staffeltarif nicht eingeführt hätte. Was zunächst den Brief- u. Telegrammverkehr anlangt, so will ich darauf hinweisen, daß wir hier keinen Staffeltarif sondern einen Einheitsstarif haben. Ich weiß nicht, ob der Herr Abg. Kolb dafür zu haben wäre, für Baden oder gar für das ganze Deutsche Reich einen Einheitspreis für die Fahrkarte einzuführen; ich glaube, diese große Konsequenz wird er nicht ziehen wollen. Er hat sich vielleicht die Sache in der Weise gedacht, daß der Staffeltarif ähnlich eingeführt wird, wie das beim Paketverkehr der Fall ist. Da möchte ich doch darauf hinweisen, daß die Post mit diesem Staffeltarif für Pakete bis zum Gewicht von 5 kg keine guten Geschäfte macht.

Der Herr Abg. Muser hat bei der Begründung seines Antrages wegen gesetzlicher Festlegung der allgemeinen Grundzüge für Personen- und Güterbeförderung darauf hingewiesen, daß sich die Zentrumsfraktion seiner Idee etwas genähert habe, indem sie einen Antrag eingebracht habe, welcher die gesetzliche Regelung der Dienst- u. Ruhezeit verlange. Er hat behauptet, die Zentrumsfraktion hätte früher einen ähnlichen Antrag bekämpft, jetzt aber ebenfalls die gesetzliche Regelung der Dienst- und Ruhezeit verlangt. Ich glaube, das ist ein Irrtum des Herrn Abg. Muser. In dem Antrag, welcher von der Zentrumsseite eingebracht worden ist, ist kein Wort darüber enthalten, daß die Regelung der Dienst- und Ruhezeit auf gesetzlichem Wege geschehen solle. (Abg. Muser: Sie haben mir das vorhin ausdrücklich so versichert!). Nein, das ist nicht so. Wir haben in unserem Antrag ausdrücklich verlangt, daß die Regelung nach den Grundzügen der Postverwaltung erfolgen solle. Bei der Reichspostverwaltung sind aber die Grundzüge nicht durch Gesetz festgelegt sondern durch Verordnung. Der Herr Abg. Muser wird mir zugeben, daß das ein Unterschied ist. Wir sind also in dieser Hinsicht seinen Spuren nicht gefolgt.

Er hat bezüglich seines Antrags ausgeführt, daß er schon alt sei. Das ist richtig. Der Antrag ist schon seit mehreren Landtagen immer wiedergekehrt, allein regelmäßig hat er eine Ablehnung erfahren. Der Herr Abg. Muser wird mir zugeben, daß er eigentlich zwei Dinge verlangt: Er verlangt zunächst, daß die Grundzüge für den Personen- und Gütertarif gesetzlich festgelegt werden sollen; hinterher macht er aber gleich eine Einschränkung und sagt: Insbesondere seien die zulässigen Höchstätze zu bestimmen. Der zweite Teil ist also gegenüber dem ersten wohl eine gewisse Einschränkung, und ich nehme an, der Herr Kollege wird wohl selbst gefühlt haben, daß der gesetzlichen Festlegung der Personen- und Gütertarife gewisse Schwierigkeiten im Wege stehen. Er hat auch darauf hingewiesen, daß bei der Reichspostverwaltung die Tarife in der Hauptsache auch gesetzlich festgelegt seien. Im großen und ganzen ist das richtig. Allein ich will ihn auf einen Fall hinweisen, der sich erst vor zwei Tagen im Reichstag abgespielt hat und wobei — gerade weil diese Tarife gesetzlich festgelegt sind — wegen einer Kleinigkeit der ganze Ge-

Verkehrsapparat in Bewegung gesetzt werden mußte. Im Posttarifgesetz besteht die Vorschrift, daß bei der Auslieferung von Paketen eine Gebühr für die Ausstellung einer Einlieferungsbescheinigung nicht erhoben werden darf. Nun ist von Seiten einiger Interessenten der Wunsch geäußert worden, auch bei der Auslieferung von Paketen eine Bescheinigung zu bekommen. Und was war die Folge der Erfüllung dieses Wunsches? Daß jetzt, weil die Reichspostverwaltung beabsichtigt, für die Ausstellung dieser Einlieferungsbescheinigung eine Gebühr von 10 Pf. zu erheben, der ganze Apparat der Gesetzgebung hat in Bewegung gesetzt werden müssen. Ähnliche Folgeerscheinungen würde auch eine Regelung der allgemeinen Grundsätze für die Personen- und Güterbeförderung auf gleichmäßiger Basis nach sich ziehen.

Der Herr Abg. Müller hat auch auf die Tarifpolitik hingewiesen, die Fürst Bismarck vertreten habe. Ich gebe ihm ohne weiteres zu, daß der Gedanke, den er zum Ausdruck gebracht hat, durchaus beachtenswert ist. Aber solange dieser Gedanke nicht vom Reich verwirklicht wird, solange Baden allein auf gesetzgeberischem Wege vorgehen soll, solange verpöndelt ich mir keinen Erfolg. Im übrigen sind in der Budgetkommission von Seiten der Regierung recht schwerwiegende Bedenken zum Ausdruck gebracht worden, über die wir jedenfalls nicht hinwegkommen werden. Die badische Verwaltung ist ja im Verkehrsverkehr für sich allein auch nicht maßgebend, sondern sie muß, worauf schon wiederholt hingewiesen worden ist, auf die Beschlüsse der anderen Verwaltungen Rücksicht nehmen, sie muß sich teilweise auch den Beschlüssen der anderen Verwaltungen unterordnen. Im übrigen ist es außerordentlich schwierig, tarifmäßige Änderungen auf gleichmäßigem Wege vorzunehmen, während es mitunter einfach und leicht ist, derartige Änderungen im Wege der Verordnung zu treffen. Außerdem müssen wir auch in Betracht ziehen, daß wir, wenn wir in Baden für uns allein vorgehen wollten, zweifellos die Konkurrenz unserer Nachbarstaaten zu beschränken hätten, und aus diesem Grunde sind meine Freunde und ich zu dem Entschluß gekommen, den Antrag der Herren Abg. Müller und Gen. auch auf diesem Landtag wieder abzulehnen.

Was die Kategorie der Wagenwärter anbelangt, über die auch der Herr Abg. Pfeifferle gesprochen hat, so muß auch ich erklären, daß ich im Interesse der betreffenden Beamten es außerordentlich bedauere, daß der Stand der Wagenwärter nunmehr aufgehoben werden soll. Es wäre vielleicht zweckmäßig gewesen, wenn man diese Kategorie allmählich hätte aussterben lassen. Da das aber nicht der Fall ist, so können wir nur dem Wunsche Ausdruck geben, daß hinsichtlich der Verwendung der Wagenwärter möglichst schonend vorgegangen wird.

Ich habe vorhin bemerkt, daß in dem neuen Fahrplan speziell für die Gegend um Bühl wesentliche Verbesserungen eingeführt worden sind, die wir durchaus anerkennen. Es bestehen zwar auch jetzt noch einige Beschwerden, von denen wir aber hoffen, daß sie im Laufe der Zeit auch noch verschwinden werden. Auerkennenswert ist vor allen Dingen, und darauf möchte ich noch besonders hinweisen, daß jetzt am Abend von Bühl aus eine recht günstige Verbindung mit Strassburg hergestellt ist, die von größter Wichtigkeit für den Ausflugsverkehr ist, der ja speziell in der Gegend um Bühl und Achern eine große Rolle spielt. Wer jetzt um 3/4 Uhr von Bühl abreist, ist bereits vor 10 Uhr in Strassburg.

Zum Schluß habe ich noch einen Lokalwunsch vorzutragen, der die Bahnsteighalle in Bühl betrifft.

Diese Halle ist dem gegenwärtigen Massenverkehr nicht mehr gewachsen. Wenn der Verkehr, wie beispielsweise im Sommer, sehr stark wird, dann ist es ausgeschlossen, daß die Personen, die weiterreisen wollen, in dieser kleinen Bahnsteighalle Unterkunft finden können. Ich möchte die Regierung bitten, wenn es einigermaßen möglich ist, die Frage der Erweiterung der Bahnsteighalle ins Auge zu fassen (Beifall im Zentrum).

Abg. Schmidt-Bretten (Vd. d. Landw.): Von verschiedenen Seiten ist mit Recht der Ansicht Ausdruck gegeben worden, daß der Stand unserer Eisenbahnfinanzen das Schmerzenskind unserer allgemeinen Staatsfinanzen sei. Auf die Frage nach der Hauptursache der zu geringen Spannung zwischen den Einnahmen und den Ausgaben bei dem Eisenbahnbetrieb wird auf den verhältnismäßigen Rückgang der Einnahmen aus dem Personenverkehr hingewiesen. Immer aber wird der Tarifreform vom Jahre 1906 die Schuld hieran gegeben. Bei dieser Gelegenheit darf man aber doch auch darauf hinweisen, daß es nicht allein die verhältnismäßig geringeren Einnahmen sind, die unsere Eisenbahnfinanzen heruntergebracht haben, sondern daß auch die Hunderte von Millionen, die für unsere großen Bahnhöfe ausgegeben werden, nicht günstig auf unsere Finanzen einwirken, und ich darf bei dieser Gelegenheit auch erwähnen, daß gerade der Umbau des Bahnhofes in Karlsruhe in vielen Kreisen des Volkes als höchst überflüssig angesehen und daß es verurteilt wird, daß etwa 50 Millionen in höchst unnötiger Weise dafür ausgegeben werden.

Wenn von verschiedenen Seiten die Personentarifreform vom Jahre 1906 als die Ursache der verhältnismäßig verringerten Einnahmen aus dem Personenverkehr angegeben wird, so sind für diejenigen, die diese Behauptung aufstellen, verschiedene Gründe maßgebend. An sich kann man ja den Zweck unserer Eisenbahnen von verschiedenen Gesichtspunkten aus beurteilen. Vielfach wird die Eisenbahn lediglich als melkende Kuh für unsere Staatsfinanzen angesehen; man will möglichst viel Geld aus den Eisenbahnen herausziehen. Wenn man diesen Grundsatz konsequent durchführen wollte, dann müßte man dahin kommen, nur solche Eisenbahnen zu bauen, die unbedingt rentieren, die neben den Betriebskosten noch eine normale Verzinsung abwerfen. Das wäre selbstverständlich kein wünschenswerter Zustand. Dann käme man nicht dazu, manchen Gegenden, die heute keine Eisenbahn haben, die Wohlthat einer Eisenbahn erweisen zu können. Auf der andern Seite dagegen steht man vielfach auf dem Standpunkt, daß man die Eisenbahnen lediglich dafür ansieht, daß sie befruchtend auf die wirtschaftlichen Verhältnisse einwirken sollen. Wenn man diesen Standpunkt konsequent durchführen wollte, dann würde man dazu kommen, überhaupt nicht mehr nach einer Rentabilität zu fragen, und schließlich könnte man sogar die Forderung aufstellen, daß man umsonst fahren kann. An sich ist es ja wunderbar, daß diejenigen, die sich so eifrig gegen die Schiffsabgaben ausgesprochen haben, diese Forderung bis jetzt noch nicht aufgestellt haben. Die richtige Mitte dürfte darin zu erblicken sein, daß man die Rücksichten auf das finanzielle Ergebnis nicht allzusehr in den Vordergrund stellt, sie auf der andern Seite auch nicht vernachlässigt.

Es sind verschiedene Ansichten über die Rentabilität des Zweipennigtarifs ausgesprochen worden. Der Herr Abg. Kolb hat gemeint, der Zwei-

**Pfennigtarif sei rentabel.** Die Großh. Regierung hat sich demgegenüber dahin ausgesprochen, daß der Zweipfennigtarif, so wie er jetzt bei uns bestehe, nicht rentabel sei. Der Herr Abg. Kolb hat, worauf schon von anderer Seite hingewiesen wurde, sich eigentlich selbst widersprochen, dadurch, daß er angab, man könne es überhaupt nicht berechnen, ob der Zweipfennigtarif rentabel sei oder nicht. Ich glaube, daß seine letztere Behauptung das Richtige trifft. Es wird schwer sein, da eine vollständig genaue Berechnung aufzustellen (Abg. Kolb: Ich habe gesagt: Die Selbstkosten lassen sich überhaupt nicht berechnen!). Die Selbstkosten? Gut, wenn Sie die Selbstkosten nicht berechnen können, können Sie auch nicht berechnen, ob der Zweipfennigtarif rentabel ist. Das ist doch die Folge-

Es sind nun von verschiedenen Seiten Vorschläge dafür gemacht worden, wie die Rentabilität unserer Eisenbahnen günstiger gestaltet werden könnte. Es ist darauf hingewiesen worden, daß Württemberg seinerzeit die Tarifreform anders geregelt habe. Man habe dort die Wagen IV. Klasse ähnlich wie unsere Wagen III. Klasse mit Mitteldurchgang und Sitzplätzen für sämtliche Fahrgäste versehen. Nun haben wir aber gehört (das war ja von vornherein vorauszusetzen), daß das finanzielle Ergebnis in Württemberg kein anderes sei als bei uns in Baden. Im Gegenteil, es ist wohl anzunehmen, daß es noch ungünstiger gewesen ist, denn die Württemberger mußten neben ihren IV. Klassewagen noch III. Klassewagen führen. Das hat mehr Kosten verursacht. Also das württembergische Muster wird uns zur Nachahmung nicht aneignen können. Dann ist ja Württemberg, weil das finanzielle Ergebnis ein schlechtes war, dazu übergegangen, den Tarif für die IV. Klasse auf 2,3 Pf. für den Kilometer zu erhöhen. Ich glaube, auch das wird uns nicht zur Nachahmung veranlassen können, denn ich stehe auf dem Standpunkt: Nachdem man nun einmal den Zweipfennigtarif eingeführt hat, wird es sehr schwer sein, wieder einen anderen, einen höheren Tarif einzuführen. Ich möchte mich bei dieser Gelegenheit gegen den Vorschlag des Herrn Abg. Pfeifferle wenden, der gemeint hat, besser als die IV. Wagenklasse nach preussischem Muster sei die Einführung eines 2,4 Pfennigtarifs (Abg. Pfeifferle: Nein, 2,3 Pf.). Ja, 2,3 Pf., Sie sagten aber auch, man könne dann ganz gut gleich auf 2,4 gehen, so habe ich Sie wenigstens verstanden (Widerpruch des Abg. Pfeifferle), das wäre der Tarif, den das Kilometerheft gehabt habe (Abg. Venedey: Sehr richtig!). Nun, ich bin nicht dieser Ansicht, ich meine, wenn das Volk bei uns die Wahl hätte zwischen den III. Klassewagen von heute mit 2,3 oder 2,4 Pf. und den IV. Klassewagen nach preussischem Muster mit dem Zweipfennigtarif, dann würde die große Mehrheit der Fahrgäste auf unserer Bahn das letztere vorziehen, denn in der Hauptsache kommt es den Leuten darauf an, möglichst billig zu fahren, und es würden auch sehr viele Leute, von denen man jetzt vielleicht annimmt, sie würden dann die III. Klasse vorziehen, viel lieber für 2 Pf. in den IV. Klassewagen nach preussischem Muster fahren als für 2,3 oder 2,4 Pf. in unseren jetzigen III. Klassewagen. Die Großh. Regierung selbst schlägt die Einführung der preussischen IV. Wagenklasse vor, so daß von den Fahrgästen nur die Hälfte Sitzplätze hätte. Sie gibt in ihrer Begründung an, daß es wünschenswert sei, einen weiteren Schritt zur vollständigen Vereinheitlichung der Tarife in Deutschland zu tun. Es wird weiter angeführt, daß dann die Fahrgäste die Möglichkeit hätten, Marktkörbe und die Handwerker ihr Handwerkszeug usw.

mit in die Wagen hineinzunehmen, ferner, daß sich auch in der Pfalz und in Elsaß-Lothringen die Einführung der IV. Wagenklasse seinerzeit glatt vollzogen habe, und es wird endlich darauf hingewiesen, daß die Einführung der IV. Wagenklasse den Erfolg haben werde, daß ein großer Teil derjenigen Leute, die jetzt in der III. Wagenklasse mit dem Zweipfennigtarif fahren, dann in die III. Wagenklasse mit dem Dreipfennigtarif abwandern werden, was den weiteren Erfolg haben werde, daß unsere Einnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb um etwa eine Million steigen würden. Von sozialdemokratischer Seite wird die IV. Wagenklasse von vornherein abgelehnt mit dem Bemerkung, daß das Fahren in einer derartigen Klasse menschenunwürdig sei. Wenn die Großh. Regierung meint, daß sich in Elsaß-Lothringen und der Pfalz die Einführung der IV. Wagenklasse nach preussischem Muster glatt vollzogen habe, und dabei noch darauf hinweist, daß die gesellschaftliche Zusammensetzung der Bevölkerung in Elsaß-Lothringen und in der Pfalz die gleiche sei wie bei uns, so ist daran das letztere zweifellos richtig; die gesellschaftliche Zusammensetzung der Bevölkerung jenseits des Rheins dürfte die gleiche sein wie bei uns. Es mag auch richtig sein, daß sich die Einführung der IV. Wagenklasse dort glatt vollzogen hat. Aber es ist dabei auf eines hinzuweisen, nämlich darauf, daß eben gleichzeitig mit der Einführung der preussischen IV. Wagenklasse auch der Tarif auf 2 Pf. pro Kilometer herabgesetzt worden ist. Es ist zuzugeben, daß, was in Elsaß-Lothringen der Fall gewesen ist, auch bei uns der Fall gewesen wäre, daß, wenn man damals, als man den Tarif auf 2 Pf. heruntersetzte, die IV. Wagenklasse eingeführt hätte, sich damals auch bei uns die Bevölkerung leicht damit abgefunden hätte. Nicht so leicht dürfte die Sache jetzt gehen. Das, was von der Großh. Regierung zugunsten der IV. Wagenklasse über das Hereinnehmen der Marktkörbe und des Handwerkszeugs angeführt worden ist, dürfte wohl zutreffen; aber die IV. Wagenklasse dürfte doch im großen und ganzen als eine Verschlechterung der Fahrgelegenheit angesehen werden, und die Großh. Regierung ist ja zweifellos selbst auch dieser Ansicht, denn sonst könnte sie nicht die Folgerung ziehen, daß ein Teil der bisherigen Fahrgäste der III. Klasse mit 2 Pf. in die III. Wagenklasse mit 3 Pf. abwandern werde. Ich glaube, daß, wenn man heute die IV. Wagenklasse einführen würde, das zu einer sehr starken Mißstimmung des Volkes führen würde, weil es nicht verstehen würde, daß man jetzt gerade die Fahrgelegenheit verschlechtert. Anders würde sich unter Umständen die Antwort der Bevölkerung dann gestalten, wenn das Volk vor die ernsthafte Frage gestellt würde: Entweder eine Steuererhöhung oder Einführung der IV. Wagenklasse. Es mag sein, ich vermag natürlich die Antwort nicht bestimmt zu geben, daß dann die Antwort der Mehrheit des badischen Volkes anders lauten würde, als wenn man jetzt ohne weiteres die IV. Wagenklasse einführen würde. Es wird Aufgabe der Großh. Regierung sein, beim Volke die nötige Aufklärung zu schaffen, um den Boden zu bereiten für die eventuelle Einführung der IV. Wagenklasse. Ein Abgeordneter, der seine Aufgabe darin sieht, den Willen seiner Wähler hier zum Ausdruck zu bringen, der darf sich, wenn die Mehrheit des Volkes heute auf dem Standpunkt steht, die IV. Wagenklasse nicht einzuführen, nicht dazu hergeben, hier der Einführung dieser Wagenklasse das Wort zu reden.

Der Herr Abg. Kolb ist grundsätzlich nicht damit einverstanden, daß die Beförderung der Menschen verschieden gehandhabt werde gegenüber der Beförderung

der Frachtgüter. Er meint, es solle bei den Menschen ähnlich gemacht werden wie bei den Frachtgütern, so daß die Preise für die Fahrkarten nicht abgestuft werden nach den einzelnen Kilometern sondern nach einer größeren Kilometerzahl. Er hat die Zahlen nicht genannt, ich vermute aber, daß er eine Abstufung von 25, 50, 100 oder 150 Kilometer meint. Der Herr Abg. Kolb überfiehet dabei jedoch, daß die Beförderung von Menschen und diejenige von Frachtgütern sehr verschiedener Natur ist. Ich glaube nicht, daß er damit draußen im Lande sehr viel Anklang finden wird. Vor allen Dingen werden sich diejenigen heute für eine derartige Regelung unseres Personentarifwesens bedanken, welche in der Regel nur kurze Strecken zu fahren haben, welche z. B. in der Amtshausstadt irgend ein Geschäft zu erledigen haben. Die werden sich bedanken, wenn sie nun in gleicher Weise für die Fahrkarte bezahlen müssen wie diejenigen Leute, die 20 oder 50 Kilometer mit der Eisenbahn zurücklegen. (Abg. Kolb: Sie haben noch nie etwas vom Zonentarif gehört!) Ich habe gehört, was Sie gesagt haben, und darnach hat es sich darum gehandelt, daß Sie einen Zonentarif wollen, bei dem diejenigen, die etwa bis 20 Kilometer weit fahren, alle den gleichen Preis zu bezahlen haben, einerlei ob sie 5 oder 20 Kilometer fahren. Das ist doch das Wesen eines Zonentarifs. (Abg. Kolb: Nein!) Wenn Sie es anders meinen, müssen Sie sich das nächste Mal deutlicher ausdrücken. Nachdem Sie jetzt aber widersprochen haben, weiß ich nicht, wie Sie sich den Zonentarif denken. (Abg. Kolb: Man könnte doch eine Zone von 10 Kilometern für 10 Pf. schaffen.) Sie wollen also die Abstufung geringer haben? Dann muß ich aber doch dem widersprechen, daß einer, der 10 Kilometer fährt, keine höheren Preise zahlen soll als einer, der nur 5 Kilometer fährt. Wenn Sie eine derartige kleine Abstufung haben wollen, so würde das ja die Bedenken abschwächen; aber ich kann meine grundsätzlichen Bedenken gegen diese Art von Personentarif doch nicht aufgeben.

Es ist von den Sozialdemokraten und der Volkspartei die Wiedereinführung des Kilometerheftes beantragt worden. Ich glaube, wenn man die Leute, die viel mit der Eisenbahn fahren, fragen würde: Wünscht Ihr die Wiedereinführung des Kilometerheftes?, dann würde die allgemeine Antwort lauten: Ja, wir wünschen die Wiedereinführung des Kilometerheftes. Auch ich muß gestehen, daß mir das Fahren mit dem Kilometerheft sehr angenehm war, und auch heute würde ich, wenn ich mit dem Schnellzug zu fahren habe, sehr gern mit dem Kilometerheft für 2,4 Pf. fahren. Es ist für den Einzelnen sehr angenehm, wenn er für den Schnellzug das Kilometerheft mit 2,4 Pf. für den Kilometer bezahlen kann, anstatt wie jetzt 3 Pf. für den Kilometer und den Zuschlag zu bezahlen. Ich will dabei gleich auf das eingehen, was der Herr Abg. Kolb vor 4 Jahren über das Kilometerheft gesagt hat. Damals hat er behauptet, es sei rückständig, weil es nur für reiche Leute gelte. Er wird dem entgegenhalten, daß dieser Mangel durch die Übertragbarkeit aufgehoben werde. Wenn aber das Kilometerheft übertragbar sein soll, dann weiß ich nicht, warum man nicht sofort den 2,4 Pfennigtarif für Schnellzug verlangt. (Abg. Hummel: Dafür sind wir auch zu haben.) Gewiß, dafür sind Sie auch zu haben. Aber welchen Erfolg das für die Finanzen haben wird, das scheint Ihnen keine Kopfschmerzen zu machen. Sie sind ja wohl der Ansicht, daß durch eine Verbilligung der Tarife die Zahl der Fahrgäste immer mehr wachsen werde. Aber es ist von anderer Seite mit Recht schon

darauf hingewiesen worden, daß auch das keine Grenzen hat. Auch der Herr Abg. Kolb hat einen Ausdruck getan, der beweist, daß dieses Anwachsen der Fahrgäste keine Grenzen hat. Der Herr Abg. Kolb hat seiner Zeit mit Recht darauf hingewiesen, daß die Abgeordneten, die Freifahrt haben, nicht dazu kommen, ihre Freifahrt zu mißbrauchen und zwar aus dem einfachen Grunde, weil sie gar nicht die Zeit dazu haben. Das ist durchaus richtig. Es wird jedem von uns bekannt sein, daß wir viel zu wenig Zeit haben, um die Eisenbahnfreifahrt wirklich auszunützen. So ist es aber auch bei anderen Leuten. Wenn die Leute auch die Möglichkeit hätten, zu billigerem Preise zu fahren, so würde davon doch nicht in viel größerem Maße Gebrauch gemacht, als es bisher der Fall war, weil die Leute gar nicht die Zeit dazu haben, in der großen Zahl zu fahren, wie es offenbar der Herr Abg. Kolb meint. Er hat bedauert, daß der Durchschnittsdeutsche nicht weiter als 20 Kilometer von seinem Wohnsitz entfernt fahre. Ich weiß nicht, in welchem Zeitraum; im Jahr ist es wohl gemeint. Man mag das bedauern, und mag es jedem Deutschen gönnen, möglichst weit in der Welt herum zu kommen und sich möglichst viel von Deutschland anzusehen; aber es scheint mir, daß die Leute dazu nicht die Zeit haben, selbst wenn sie billiger fahren können. Unsere Bauern haben nicht die Zeit, in der Woche Vergnügungsfahrten zu machen, und wenn die Woche herum ist, haben die Leute auch anderes zu tun, als auf die Eisenbahn zu sitzen und Vergnügungsfahrten zu machen, da sind sie froh, wenn sie einmal ausruhen können. Was nun die Einführung des Kilometerheftes angeht, so würde das tatsächlich eine Herabsetzung des Tarifs für die III. Klasse der Schnellzüge bedeuten von 3 Pf. auf 2,4 Pf. Daß das dazu beitragen würde, das finanzielle Ergebnis der Eisenbahn noch mehr zu verschlechtern, als es jetzt schon ist, bedarf keiner weiteren Ausführung. Andererseits ist auch schon von anderer Seite, besonders vom Herrn Abg. Rehmann mit Recht betont worden, daß eine Wiedereinführung des Kilometerheftes gegen die Verträge verstoßen würde, die wir mit den anderen deutschen Bundesstaaten abgeschlossen haben.

Was diese Verträge mit den anderen deutschen Bundesstaaten angeht, so ist zweifellos zu begrüßen, daß derartige Verträge abgeschlossen werden, um eben auf diese Weise immer mehr zu einer Vereinheitlichung des Betriebs in Deutschland zu kommen. Ich sehe aber auch nicht auf dem Standpunkt, daß wir etwa die Selbstständigkeit unserer Bahnen aufgeben sollten, daß wir sie etwa an Preußen übergeben, sondern, wenn eine Vereinheitlichung erfolgen soll, dann soll sie so erfolgen, daß sämtliche Bundesstaaten an der Verwaltung gleichberechtigt sind.

Ein Schritt zu dieser Vereinheitlichung ist auch der Vertrag über den Staatsbahnwagenverband, und es ist sehr erfreulich, daß er das Ergebnis gehabt hat, daß jährlich etwa 700 000 M. für den badiischen Staat erspart werden. Es ist aber auch mit Recht auf die Schattenseiten hingewiesen worden, so auf die Beseitigung des Amtes der Wagenwärter, die nicht nur Nachteile für die Wagenwärter gebracht hat, sondern die auch nachteilige Folgen für andere Beamte gehabt hat, auf die bei einer späteren Gelegenheit zurückzukommen sein wird.

Eine weitere Schattenseite hat der Staatsbahnwagenverband insbesondere für unsere Viehhändler, die



früher Gelegenheit gehabt haben, sich aus den Wagen von verschiedener Größe die nach ihren Bedürfnissen für sie passenden auszuwählen, was jetzt, wo die badischen Wagen vielfach nicht mehr in Baden verkehren, sondern irgendwo anders hingekommen sind, nicht mehr möglich ist. Die Viehhändler sind jetzt genötigt, größere Wagen zu benutzen, und wenn dann der Viehhändler einen Wagen zum Viehtransport benutzen muß, der mehr faßt, als er braucht, so ist das ein finanzieller Nachteil für ihn, weil er den ganzen Wagen bezahlen muß. Nun hat der Herr Berichterstatter in seinen Ausführungen die Bemerkung gemacht, daß hier vielleicht mit einer anderen Tarifierung abgeholfen werden könnte. Ich weiß nicht, was er da im Auge hat, weil ich nicht in der Budgetkommission gewesen bin; ich wäre dankbar, wenn etwas näher ausgeführt würde, in welcher Weise das von Seiten der Großh. Regierung gedacht wird.

Dann ist mir gesagt worden, daß künftighin nur noch 300 Zentner-Güterwagen gebaut werden sollen, während wir bisher vielfach im Verkehr Güterwagen zu 200 Zentner gehabt haben. Ich möchte deshalb die Großh. Regierung um Aufklärung bitten, ob jemand, wenn er nur 200 Zentner zu verfrachten hat, trotzdem die Fracht für 300 Zentner bezahlen muß (Zuruf). Das scheint also nicht der Fall zu sein, ich wäre jedoch dankbar, wenn eine Auskunft darüber gegeben würde.

Es ist von verschiedenen Seiten mit Recht dem Eisenbahnpersonal Anerkennung gezollt worden, und ich kann mich dem anschließen. Insbesondere möchte ich auch bei dieser Gelegenheit nicht versäumen, dem Eisenbahnpersonal am Bahnhof Bretten meine besondere Anerkennung dafür auszusprechen, daß sich trotz der Gefährlichkeit dieses Bahnhofs seit langen Jahren Unglücksfälle nicht mehr ereignet haben.

Wenn ich von dem Bahnhof in Bretten spreche, dann möchte ich die Großh. Regierung daran erinnern, daß sie selbst anerkannt hat, daß es notwendig ist, den Bahnhof neu zu bauen. Es kommen dort von vier verschiedenen Seiten Eisenbahnlinien zusammen (Zwischenruf). Wenn man in Betracht zieht, daß ohne Unterführung das Einsteigen auf den verschiedenen Gleisen zu erfolgen hat, und daß in Bretten beispielsweise abends innerhalb weniger Minuten 5 Züge in den dortigen Bahnhof einlaufen, so wird man zugeben, daß der Betrieb auf einem derartigen Bahnhof ohne Unterführung sehr gefährlich ist. Ich richte deshalb an die Großh. Regierung die Bitte, falls sich unsere Eisenbahnfinanzen wieder etwas besser gestalten sollten, dann auch den Bahnhof in Bretten nicht zu vergessen.

Hierauf wird abgebrochen.

Es wird noch der Eingang folgender Resolution, unterzeichnet von den Abgg. Kolb (Soz.), Dr. Koch (natl.), Dr. Heimburger (fortschr. Sp.) und Genossen, bekannt gegeben:

Die Zweite Kammer spricht ihr Bedauern aus, daß die Großh. Regierung im Widerspruch mit den Erklärungen im Jahre 1906, die sie vor Abschaffung des Kilometerheftes abgegeben hat, und die die Zweite Kammer als Zusage auffassen mußte, die Zahl der beschleunigten Personenzüge ohne Zustimmung der Landstände vermindert hat.

Zu einer persönlichen Bemerkung erhält noch das Wort

Abg. M u j e r (fortschr. Sp.): Ich habe einen Irrtum zu berichtigen, der mir in einer Zwischenbemerkung zur Rede des Herrn Kollegen Schmund unterließ. Ich habe auf eine Einwendung des Herrn Kollegen Schmund dahingehend, ich hätte den Zentrumsantrag, die Angelegenheit der Eisenbahnbediensteten betreffend, in meiner Rede falsch interpretiert, indem ich behauptete, auch das Zentrum wolle jetzt eine gesetzliche Regelung jener Materie, die Bemerkung gemacht, daß mir der Herr Kollege Schmund ja selbst mitgeteilt hätte, daß jener Antrag eine gesetzliche Regelung, die Herr Kollege Schmund jetzt in Abrede stelle, im Auge habe. Ich habe mich da verprochen. Es war nicht der Herr Kollege Schmund, sondern der Herr Abg. Seubert, der mir vor Eintritt in den Saal auf eine ausführliche Anfrage bestätigte, daß der Zentrumsantrag die von mir behauptete gesetzliche Regelung im Auge habe (Abg. Seubert: Sehr richtig!). Mein Irrtum bezieht sich also nur auf eine Verwechslung der Personen, nicht auf die Sache selbst.

Schluß der Sitzung gegen 3/4 1 Uhr.

\* Karlsruhe, 6. Mai. 75. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Freitag den 6. Mai 1910, nachmittags 4 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

1. Fortsetzung der Beratung über

a) das Spezialbudget der Verkehrsanstalten für 1910 und 1911, und zwar:  
Kapitel 1a. Ministerialabteilung für das Eisenbahnwesen,  
Kapitel 1b. Eisenbahnbetriebsverwaltung,  
Kapitel 2. Vodenbedampfschiffahrtsverwaltung  
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 Weiser um Rückkauf eines geländlichen Beitrags zur Errichtung der Güterstation Weiser,  
2. der in Pforzheim beschäftigten, aber auswärts wohnenden Arbeiter um Einführung von Arbeiterwohnen mit fünf- und vierzügiger Gültigkeit — Drucksache Nr. 15 —

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

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

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

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

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

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