

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910

123 (7.5.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen
Ständeversammlung Nr. 87. Zweite Kammer. 75. öffentliche Sitzung

Amtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

N. 87.

Karlsruhe, den 7. Mai

1910.

== Zweite Kammer. ==

75. öffentliche Sitzung

am Freitag den 6. Mai 1910.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

1. Fortsetzung der Beratung über

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

Kapitel 1a. Ministerialabteilung für das Eisenbahnwesen.

Kapitel 1b. Eisenbahnbetriebsverwaltung,

Kapitel 2. Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung, sowie

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

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

2. der in Pforzheim beschäftigten, aber auswärts wohnenden Arbeiter um Einführung von Arbeiterwochenarten mit fünf- und vier tägiger 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. Muser u. Gen., die gesetzliche Festlegung der allgemeinen Tarifgrundzüge und Bestimmung der zulässigen Höchstätze betr. (Drucksache Nr. 24a),

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

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

2. in Verbindung mit Ziffer 1: Fortsetzung der in der 71. Sitzung beantragten Beratung über die Petition der Stadt-

gemeinde Triberg u. a., den Umbau des Bahnhofes Triberg betr., Berichterstatter: Abg. O d e n w a l d.

Am Regierungstisch: Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geheimerat Frhr. von Marshall, Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimerat Roth, Ministerialdirektor Geheimerat Schulz, die Geh. Oberbauräte Wasmmer und Engler, die Oberregierungsräte Sen u und Herrmann.

Präsident Rohrhurst eröffnet kurz nach 4¼ Uhr die Sitzung.

Die vom Abg. Kramer übergebene Petition des früheren Schuhmanns Karl Glück in Mannheim um Bewilligung einer Pension oder Wiedereinstellung in den badischen Staatsdienst wird an die Petitionskommission verwiesen.

Ferner ist eingegangen der Entwurf eines Gesetzes, die Abänderung des Jagdgesetzes betr., nebst Begründung und Allerhöchstem Kommissorium.

Zur Tagesordnung erhalten das Wort

Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geh. Rat Roth: Ich beabsichtige, auf eine Reihe von Punkten zu kommen, die in den letzten Sitzungen hier vorgetragen wurden und die den engeren Geschäftskreis der Generaldirektion betreffen. Zunächst möchte ich aber die Bemerkung vorausschicken, daß ich nicht alle Einrichtungen im Bereiche der Generaldirektion und nicht alle Verfügungen die diese Behörde erläßt, als in jeder Sin-

sich einwandfrei bezeichnen und verteidigen möchte. Bezüglich der Einrichtungen müssen wir uns den bestehenden Verhältnissen anschmiegen, insbesondere den finanziellen, und was die Verfügungen angeht, so gilt auch für sie, daß irren menschlich ist; die Generaldirektion ist eben auch nur mit Menschen besetzt, freilich mit solchen, die sich nach besten Kräften bemühen, ihre Aufgabe richtig und gut zu erledigen. Wenn aber schon Irrtümer im allgemeinen menschlich sind, so dürfte es bei dem außerordentlich großen Geschäftsbereich der Generaldirektion und bei der Tatsache, daß in ihrem fast immer drängenden und häufig die telegraphische Korrespondenz erfordernden Geschäftsbetrieb sehr häufig nicht die Ruhe und die Ruhe zur Verfügung steht, um einen Gegenstand nach jeder Richtung hin wohl zu erwägen, wohl erklärlich sein, daß auch einmal eine Verfügung getroffen wird, die, wenn man die nötige Ruhe zu reichlichem Durcharbeiten gehabt hätte, vielleicht etwas anders ausgefallen wäre.

Zu diesen Verfügungen rechne ich allerdings nicht die von dem Herrn Abg. Seubert beanstandete Einrichtung der Streckenrespektanten. Der Herr Abg. hat bemerkt, diese Einrichtung würde nicht allseitig gebilligt. Ich kann mich diesem Urteil nicht anschließen; die Erfahrungen der Generaldirektion mit der Einrichtung der Streckenrespektanten sind sehr gute, ich verweise übrigens auf die Erklärung der Regierung, die in dem Bericht des Herrn Abg. Hummel abgedruckt ist. Für den Generaldirektor insbesondere ist es von großem Wert, daß er im Kollegium eine Anzahl von Männern hat, die dem äußeren Dienst durch fortgesetzte Berührung nahe stehen, und die einen größeren Bezirk, der ihnen zugewiesen ist, durch häufige Vereisung genau kennen. Ich glaube, daß hierin eine Gewähr für die rasche und gute Erledigung der Geschäfte geboten ist. Der Herr Abg. Seubert hat freilich einen Fall erwähnt, der eine andere Auffassung von der Tätigkeit der Organe der Generaldirektion geben könnte. Er hat erzählt, daß zwei Streckenrespektanten und drei Beamte eine Stunde lang nur Impressen gezählt hätten. Der Fall ist mir nicht näher bekannt, ich könnte mir aber doch denken, daß er unter besonderen Verhältnissen recht wohl begründet wäre. In den Vordrucken steckt bei einer so großen Verwaltung wie der untrigen ein ganz gewaltiges Geld, und wir haben die Wahrnehmung gemacht, daß die Vordrucke vielfach im Übermaß bestellt und dann schließlich vergeudet wurden. Es ist deswegen ganz begreiflich, wenn einmal bei einer eingehenden Dienstprüfung auch ein eingehender Sturz der Vordrucke vorgenommen wird, um zu sehen, inwieweit Vorkehrungen zu treffen sind. Die drei Beamten, die außer dem Streckenrespektanten dabei beteiligt gewesen sein sollen, waren zweifellos der Betriebsinspektor des Bezirks und der Vorsteher der Station und wohl auch der Beamte, der dort den Vordruckbestand verwaltet; daß man diese Herren zu einem Sturz des Vorrates beigezogen hat, ist doch wohl selbstverständlich.

Der Herr Abg. Seubert hat dann vorgeschlagen, die Befugnisse der Bezirksbeamten und der Stationsämter I zu erweitern. Über diesen Gegenstand kann wohl in der Kommission gesprochen werden, die der Herr Ministerialdirektor in der letzten Sitzung erwähnt hat, die zur besonderen Aufgabe hat, alle Fragen der Organisation einer gründlichen Be-

leuchtung zu unterziehen. Freilich dürfte man die Tätigkeit der Bezirksbeamten wohl nicht nach einem Auspruch beurteilen, den der Herr Abg. Seubert von einem früheren Betriebsinspektor mitgeteilt hat. Dieser Herr soll sich geäußert haben, daß die Betriebsinspektoren nur noch die Briefträger zwischen der Generaldirektion und den Stationen seien. Ich möchte gern annehmen, daß dieser Ausdruck im Scherz oder vielleicht auch in einer verärgerten Stimmung gefallen ist, sonst müßte ich den Herrn, der ihn getan hat, wegen der wirklich eigenartigen Auffassung der Pflichten seines früheren Amtes bedauern. Die Vorstände der Bezirksstellen haben immer ein weites Feld zur Betätigung eigener Initiative gehabt, und jetzt ist dieses Feld noch dadurch wesentlich erweitert worden, daß wir auf die größere Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung immer weitergehende Rücksicht nehmen müssen. In dieser Hinsicht kann die Generaldirektion nur allgemeine Anordnungen treffen und den Vorgesetzten überwachen, die Hauptarbeit im einzelnen aber liegt bei den Vorständen der Stationen und insbesondere bei den Bezirksstellen; dort ist ein weites Feld für die Bezirksbeamten zur Betätigung ihrer Initiative.

Der Herr Abg. Seubert hat auch bemängelt, daß die Kassenrevisionen bei den Stationsämtern I und bei den Güterverwaltungen von einem mittleren Beamten vorgenommen würden. Dieser Kassenrevisor prüft ja nicht den ganzen Dienst der Stelle, zu der er entsandt worden ist, sondern nur einen Teil desselben, den Kassenbereich. Dieser Teil ist aber bei den großen Ämtern meistens nicht die Aufgabe des Vorstandes, aber auch, wo der Vorstand selbst die Kasse führt, da kann ich es wirklich nicht als einen Eingriff in die dienstliche Sphäre eines Beamten der Gehaltsabteilung E ansehen, wenn ein Beamter der Gehaltsabteilung F eine Kassenprüfung bei ihm vornimmt. Der Kassenrevisor nimmt ja auch diese Prüfung nicht aus eigener Machtvollkommenheit und nach seinem Belieben vor, sondern er handelt dabei im Namen und in dem Auftrag der oberen leitenden Behörde, der Generaldirektion.

Es ist ferner in der letzten Sitzung bemängelt worden, daß die Stationen keinen unmittelbaren Verkehr mit der Magazinsverwaltung wegen Abgabe von Inventarstücken pflegen dürften. Dieser unmittelbare Verkehr ist nicht angängig, weil nur die Betriebsinspektionen mit einem Materialkredit ausgerüstet werden können und deswegen nur sie Aufträge an die Magazinsverwaltung geben können. Die dreifache Ausfertigung eines Bestellzettels, die der Herr Abg. Seubert erwähnt hat, ist sehr wenig zeitraubend, denn sie geschieht im Durchschreiberverfahren. Das ist nicht mehr Arbeit, als wenn die Station unmittelbar irgend einen Zettel an die Magazinsverwaltung schreiben würde. Außerdem ist angeordnet, daß die Bestellungen von Inventarstücken regelmäßig nur einmal im Monat gemacht werden dürfen. Im übrigen ist eine strengere Aufsicht über die Inventaranforderungen dringend nötig. Wie bei den Vordrucken so ist auch hier der Aufwand ganz außerordentlich gestiegen und muß zurückgedämmt werden. Es ist ein Verdienst der Streckenrespektanten, daß sie auch den Inventargegenständen ihr Augenmerk widmen, sie haben schon wiederholt darauf hingewiesen, daß auf einzelnen Stationen unnötige Inventarstücke in größerer Zahl gehalten werden und

landen dadurch, daß es in Eisenbeton ausgeführt ist, vollkommenen Schutz gegen Feuersgefahr und die Gefahr des Schwammes, sowie noch andere Vorzüge in gesundheitlicher Beziehung, die in dem Gebäude, das die alten herkömmlichen Formen gehabt hat, vollständig fehlen. Ich darf auch noch erwähnen, daß der Entwurf zum Gebäude in Hirschlanden von dem Eisenbahnministerium in seinen Einzelheiten geprüft und gutgeheißen worden ist. Ich habe geglaubt, diese Verhältnisse etwas ausführlicher darlegen zu sollen, um insbesondere die Meinung zu entkräften, wie wenn die Architekten der Generaldirektion planlos und nur nach Raune kostspielige Gebäude erstellten.

Es ist schon in der allgemeinen Finanzdiskussion von dem Herrn Abg. Dr. Zehner beanstandet worden, daß an dem Gebäude in Hirschlanden die Stationsinschrift auf den beiden zur Bahnachse senkrecht stehenden Gebäudeseiten in Glasmosaik angebracht worden ist. Er hat mitgeteilt, diese Glasmosaik habe 500 M. gekostet. Das ist irrig; sie hat 280 M. gekostet. Würde man die sonst üblichen gußeisernen Buchstaben verwendet haben, so würden sie etwa 100 M. gekostet haben. Der Mehraufwand schrumpft also auf 180 M. zusammen. Nun haben die Buchstaben in Glasmosaik vor den gußeisernen den Vorzug der Unverwundlichkeit, der leichteren Reinhaltung und Erkennbarkeit und namentlich auch den Vorzug, daß sie nicht rosten wie die gußeisernen Buchstaben, die dadurch schmutzige Streifen an dem Gebäude hervorrufen. Ich glaube auch dies vollständig klarlegen zu sollen. Im übrigen gehört die Ausführung in Glasmosaik nicht zu den Dingen, die ich als im Sinne des Erlasses der beiden Ministerien geboten bezeichnen möchte. Es ist das einer von den Punkten, bei denen die Generaldirektion gern mit sich reden läßt. Wenn die Glasmosaik auf Bedenken stößt, so kann man auch ganz ruhig die alten gußeisernen Buchstaben wieder verwenden. Eine nennenswerte finanzielle Bedeutung hat die Sache, wie ich schon erwähnte, nicht.

In der letzten Sitzung ist auch mitgeteilt worden, es würden auf wenig befahrenen Sackgleisen neue Schwellen und Schienen verlegt. Das ist jedenfalls ein Irrtum des Herrn Abg. Seubert. Wohin sollten denn die Hunderte von Kilometern Gleis kommen, die wir auf der Hauptbahn beim Umbau auf den stärkeren Oberbau gewinnen, außer auf Nebenstrecken und in die Seitengleise der größeren Bahnhöfe? Allerdings sind die ausgebauten Schwellen selbst nach langem Liegen im Boden meistens noch so gut, daß der nicht völlig Eingeweihte sie in der Tat für neues Material halten könnte.

Es ist richtig, daß Schienen und Schwellen, die für das zweite Gleis der Strecke Gengenbach—Hausach bestimmt waren, lange Zeit auf der Station Gengenbach und wohl auch anderwärts unbenutzt gelagert sind. Dies rührt davon her, daß der Bauvollzug infolge der Requisitionen, die in diesem hohen Hause eingereicht wurden, und auch infolge des Enteignungsverfahrens um fast zwei Jahre hinausgeschoben worden ist. Um dieses Zeitmaß lagerte natürlich dann auch das schon ausgelieferte Material länger auf den Stationen. Es ist aber auch nicht richtig, wenn man meint, die Schienen und Schwellen könnte man wie marktgängige Waren zu jeder beliebigen Zeit bestellen und abrufen. Die Verwaltung muß auch hier mit den gegebenen Verhältnissen, insbesondere mit der

Betriebsweise der Werkzeuge rechnen, die schon vor Beginn des Betriebsjahres für das ganze Jahr einen vollständigen Betriebsplan aufstellen. Außerdem müssen wir uns nach den Wasserstandsverhältnissen auf den Rheine richten. Würden wir zu anderen Zeiten die Schienen und Schwellen abrufen, so könnte das nur unter Abwägung höherer Preise möglich sein.

Auf den alten Streit, ob der Holzoberbau oder der Eisenoberbau den Vorzug verdiene, möchte ich hier nicht eingehen. Die Bemerkung des Herrn Abg. Seubert muß ich aber bestritten, daß die Eisenoberbau eine unruhigere Fahrt bedingen. Wir haben auf einem Teil der Strecke Karlsruhe—Dürmersheim—Kastell zu Vergleichszwecken einen Holzschwellenoberbau eingebaut, und zwar den besten, den es gibt, den englischen Stahlschienenoberbau. Ich glaube nicht, daß ein Material dieses hohen Grades bei der Fahrt über diese Strecke gemerkt hat, ob er auf Holz- oder Eisenoberbau verfahren ist. Ich weiß, daß der Stahlschienenoberbau auf dieser Strecke eingebaut ist, es ist mir aber trotz eifrigem Aufmerksamkeits noch nie gelungen, herauszufinden, wann ich auf den Stahlschienenoberbau kam. Für die Eisenbahnverwaltung ist die Frage, ob Holz- oder Eisenoberbau, lediglich eine Geldfrage. Wir sind mit dem eisernen Oberbau bis jetzt sehr zufrieden. Die erstmalige Anschaffung der Schwellen ist allerdings etwas teurer, aber die Schwellen sind nahezu unverwundlich; Schwellen, die wir nach zwanzigjähriger Verwendung auf der Hauptbahn ausgebaut haben, waren noch so gut, daß sie nach Ausschluß von ein bis zwei Prozent sofort wieder auf einer Nebenbahn verlegt werden konnten. In dieser, dem Holz gegenüber unverhältnismäßig langen Lebensdauer der Eisenoberbau liegt der mehr als ausreichende Ausgleich für die höheren Beschaffungskosten.

Der Herr Abg. Schmud hat beklagt, daß die Beleuchtung in der II. Wagenklasse schlechter sei als in der dritten. Die Bemerkung ist im ganzen richtig. Die Tatsache, daß es so ist, rührt daher, daß wir schon in geraumer Zeit bei der Vergabe neuer Wagen die neue Beleuchtungsweise mit Gasglühlicht einbauen lassen. Am Ende in den letzten Jahren sehr viel mehr Wagen III. Klasse als solche II. Klasse gebaut worden; infolgedessen laufen zahlreiche Wagen III. Klasse mit dem neuen Licht, während dies bei Wagen I. und II. Klasse noch nicht der Fall ist. Der Umbau der Beleuchtungsrichtungen in den vorhandenen Wagen soll nun mit möglichster Beschleunigung durchgeführt werden. Wir hoffen, mit der Einrichtung der Wagen für Gasglühlicht in der Hauptachse in der laufenden Budgetperiode fertig zu werden. Die Verzögerung der Inangriffnahme dieses Umbaus ist durch begründet, daß, als vor einigen Jahren die Arbeit an dem damals einzigen Firma, die diese Arbeiten machte, gegeben werden sollte, eine andere Firma mit einem Patentanspruch hervorgetreten ist. Infolgedessen war die Rückhaltung geboten. Jetzt sind die Verhältnisse völlig geklärt, die Angebotspreise sind erheblich ermäßigt worden, das Zuzahlen hat sich durch eine Ersparnis von mindestens 50 000 M. belohnt. Bei diesem Anlaß darf ich auch auf eine Frage des Herrn Abg. Neuhans nach dem Stand der elektrischen Beleuchtung der Personenwagen antworten. Die badische Verwaltung hat infolge des Überganges zur Gasglühlichtbeleuchtung in Übereinstimmung mit den übrigen deutschen Verwaltungen die Versuche mit der elektrischen Beleuchtung eingestellt.

Eine weitere Frage des Herrn Abg. Neuhaus bezog sich auf den Fortschritt in der Ausrüstung der Wagenabteilungen mit Innengriffschlüsseln. Ich darf verweisen auf den § 26 des laufenden Budgets, worin für diesen Zweck ein weiterer Betrag von 20 000 M. angefordert ist. Ebenso verweise ich auf die hierzu beigefügten Erläuterungen. Die Generaldirektion wird sich bemühen, die Arbeit so rasch als möglich zu Ende zu bringen; indessen ist sie davon abhängig, in welchem Umfange es gelingt, die Wagen aus dem Betrieb zu ziehen und den Werkstätten zuzuweisen. Bei einem starken Personenverkehr wird dies im Sommer nur in beschränktem Maße möglich sein.

Für die Erstellung von Schirmhallen auf verlassenen Bahnhöfen ist im § 23 des laufenden Budgets ein Betrag von 25 000 M. für die Budgetperiode vorzusehen; außerdem geht noch ein Kreditrest von einigen Tausenden aus dem § 23 des letzten Budgets in die laufende Periode über. Es ist beabsichtigt, nach erfolgter Genehmigung des Budgets zu prüfen, auf welchen Stationen das Bedürfnis nach Schirmhallen am dringendsten ist und darnach dann die Mittel zu verwenden. Bei dieser Gelegenheit wird es auch möglich sein, die Anregung des Herrn Abg. Schmudt zu prüfen, ob die Schirmhalle an der Station Bühl vergrößert werden kann.

Die Herren Abgg. Schmudt und Schmidt-Bretten sind für die Aufhebung der Klasse der Wagenwärter zu sprechen gekommen. Der Herr Abg. Schmudt hat geltend gemacht, es würde wohl besser gewesen sein, man hätte die Wagenwärter allmählich aussterben lassen (Zurück rechts); der Herr Abg. Schmidt glaubte die Maßregel als eine schmerzliche Folge des Staatsbahnwagenverbandes aufzuheben zu sollen. Ich nehme an, daß auch noch andere Gründe beabsichtigen, auf diese Frage einzugehen, und ich darf deswegen die hierdurch angeordnete Frage etwas weiter behandeln. Im Laufe der letzten Jahre hat sich bei der Generaldirektion die Ansicht gebildet und durch das Vorhandensein der Nachbarbahnen bestätigt, daß unter den derzeitigen Verhältnissen die Verbeibehaltung der Wagenwärter in ihrer seitherigen Tätigkeit kein Bedürfnis mehr ist. Wir haben deshalb schon im Jahre 1903 den Zugbegleitungsdiens durch Vereinfachung, daß der Zugbegleitungsdiens auf den Nebenbahnen mit dem Wagenwärterdienst vereinigt worden ist. Die Erfahrungen, die dabei gemacht wurden, haben bewiesen, daß man auch an den Hauptbahnen den seitherigen Wagenwärterdienst entbehren kann, wenn die Untersuchung der Wagen auf den größeren Zugbildungsstationen von gründlich ausgebildetem besonderem Revisionspersonal besorgt wird und wenn die Schaffner und Bremser durch Einweisung in den Werkstätten befähigt werden, im Bedarfsfall die Geschäfte des Wagenwärters im Zug vorzunehmen. Die Zurückziehung der Wagenwärter ermöglicht eine wirtschaftlichere Einteilung des Zugbegleitungspersonals, ohne daß dadurch für den Dienst irgendwelche Nachteile entstehen; insbesondere wird die Betriebssicherheit dadurch in keiner Weise geschwächt. Die jährliche Ersparnis im Beharrungszustand ist laut Nachtrag zum Budget auf 370 000 M. berechnet worden; angesichts dieser hohen Summe dürfte sich die Verwaltung durch sachliche Rücksichten nicht abhalten lassen, die Maßregel durchzuführen. Im übrigen ist die Lage der Wagenwärter und Wagenwärteranwärter durch die Maßnahme weitans nicht so schlecht geworden, wie es nach den

früher erhobenen Klagen den Anschein haben konnte. Von den schon angestellten Wagenwärttern wird ein beträchtlicher Teil bei den Güterzügen als Schlußbremser weiter verwendet; sie erfahren im Vorrückenden im Gehalt keine Schädigung, sie sterben also allmählich aus, dann treten Bremser an ihre Stelle. In dieser Hinsicht ist also der Anregung, die der Herr Abg. Schmudt gegeben hat, vollständig Rechnung getragen. 51 Wagenwärter rücken mit dem Budgetvollzug in Wagenrevidentenstellen ein, sie kommen also aus K 2 und K 1 nach J 4. Der Rest wurde unter die Schaffner eingereiht. Dabei wurde die praktische Wagenwärterprüfung mit der praktischen Schaffnerprüfung gleichgestellt. Sodann können die Wagenwärter zugführende Wagenwärter werden. Hier sind 80 budgetmäßige Stellen vorhanden. Endlich können sie, wenn sie die theoretische Zugmeisterprüfung ablegen, auch Zugmeister werden und rücken dann nach J 4 und H 3 ein. Die also jetzt schon angestellten Wagenwärter erfahren nicht nur keine Verschlechterung ihrer Lage, sondern es wird ihnen sogar ein weiteres Vorrückenden ermöglicht, als es bisher der Fall war. Die Wagenwärteranwärter sollen, um ihnen die Wohlthat der etatmäßigen Anstellung möglichst bald zuteil werden zu lassen, so weit Stellen verfügbar sind, zunächst als Bremser angestellt werden. Maßgebend für die Verschmelzung der eigentlichen Bremser-, Schaffner- und Wagenwärteranwärter ist das Dienstalter, gerechnet vom Beginn des Lohndienstalters an. Ältere Wagenwärter werden dadurch also in ihrem Vorrückenden nicht wesentlich aufgehalten. Soweit die Wagenwärtergehilfen in die Werkstätten zurückgezogen werden mußten, können sie, wenn sie tüchtig und sonst dazu vereignschaftet sind, Betriebs- und Verkaufseher oder Maschinenwärter, auch Maschinisten und schließlich untere technische Beamte werden. Es ist ihnen also die Laufbahn der Klassen K 1, J 3, J 1, H 3 und H 1 bei guter Vereignschaftung ermöglicht. Sobald wieder ein Bedarf an Schaffnern auftritt, soll den Wagenwärteranwärttern auch die Schaffnerlaufbahn erschlossen werden. Hierdurch eröffnet sich auch ihnen die Aussicht auf das schon erwähnte Vorrückenden in die Stellen der zugführenden Wagenwärter und der Zugmeister. Endlich sind die erheblich vermehrten Wagenrevidentenstellen in J 4 in erster Reihe den Wagenwärteranwärttern vorbehalten. Sie sehen daraus, daß auch für diese Klasse von Bediensteten die Verhältnisse nicht so trüb liegen, wie sie im ersten Schreck geglaubt haben.

Ich muß nun noch zwei Fragen des Herrn Abg. Schmidt-Bretten aus dem Gebiete des Tarifwesens beantworten. Die erste Frage geht dahin, wie bei dem allmählichen Verschwinden der kleinen Güterwagen die Nachteile vermieden werden sollen, die bei der Stellung von Wagen mit größerer Ladefläche den Versendern von nur wenigen Stück Vieh dadurch erwachsen, daß nach den jetzigen Tarifvorschriften die Bodenfläche des ganzen Wagens in Rechnung gezogen werden muß. Hier kann ich nur mitteilen, daß das Bedürfnis nach Änderung der Tarifbestimmung bei allen deutschen Eisenbahnverwaltungen, ebenso bei dem mit den Eisenbahnverwaltungen beratenden Ausschusse der Verkehrsinteressenten dringend geworden ist und daß schon eingehende Beratungen stattgefunden haben, die aber bei der Schwierigkeit des Gegenstandes bis jetzt noch zu keinem allseitig befriedigenden Ergebnisse geführt haben. Es ist mir deswegen leider nicht möglich, jetzt schon eine bestimmte Mitteilung

über das Ergebnis zu machen. Sodann hat der Herr Abg. Schmidt danach gefragt, wie die Fracht bei Wagenladungen berechnet werden soll, wenn das wirklich auf einen Wagen geladene Gewicht geringer ist als die Ladefähigkeit des Wagens, wenn also insbesondere für Ladungen von 10 Tonnen die neuen Wagen mit einem Ladegewicht von 15 Tonnen gestellt werden. Dabei hat der Herr Abgeordnete wohl die Fälle im Auge gehabt, wo die Gewährung gewisser Ausnahmetarife an die Bedingung der Ausnützung des Ladegewichts des Wagens geknüpft ist. Eine solche Bedingung besteht schon seit etwa 20 Jahren bei den Ausnahmetarifen für eine Reihe von Rohmaterialien wie Erde, Erze, Schlacken, rohe Steine, Kohlen usw. Die Bestimmung hat den Zweck, die ausgiebige Ausnützung des Ladegewichts sicher zu stellen und damit eine wirtschaftliche Verwendung des Wagenparks im Interesse des verkehrtreibenden Publikums und der Eisenbahn herbeizuführen. Gegen diese Bestimmung bestanden anfänglich erhebliche Klagen, sie haben aber jetzt nahezu aufgehört. Das Publikum hat sich zweifellos mit der Maßnahme in der Erkenntnis ihrer Zweckmäßigkeit abgefunden.

Zum Schluß möchte ich noch eine Äußerung des Herrn Abg. Schmidt-Bretten richtig stellen. Er sagte, in weiten Kreisen bestünde die Ansicht, daß die 54 Millionen Mark für den neuen Bahnhof Karlsruhe höchst unnötig ausgegeben würden. Ich glaube, es hat keinen besonderen Wert, über die Zweckmäßigkeit einer Herstellung jetzt noch in Erörterungen einzutreten, die allmählich ihrer Vollendung entgegengeht. Aber ich muß die Bemerkung bezüglich der Bausumme berichtigen. Nach dem Beihetz zum Baubudget für 1906/07 ist der Bedarf für den Karlsruher Bahnhof zu 36,6 Millionen veranschlagt. Von diesem Betrag sind in Abzug zu bringen die Rückentnahmen, also namentlich der Erlös für das freiverwendende Gelände, ferner für Geländeflächen, die mit dem für den Bahnbau notwendigen Gelände erworben werden mußten, aber für die Eisenbahnverwaltung nicht erforderlich sind, endlich die Baukosten für das Postgebäude, weil dieses an die Postverwaltung vermietet wird. Es ist in dem erwähnten Beihetz der Betrag dieser Rückentnahmen zu 6,9 Millionen veranschlagt, so daß also ein reiner Bauaufwand von 29,7 und nicht von 54 Millionen Mark verbleibt.

Abg. Benedey (fortfähr. Bp.): Sie werden mir glauben und es verstehen, daß es mir keine besondere Freude macht und daß ich unter einem gewissen Gefühl der Bitterkeit, darf ich wohl sagen, stehe, wenn ich hier sozusagen in jedem Landtag für die von mir vertretene Stadt Konstanz und die mit ihr durch gleiche Interessen verbundenen oberbadischen Landesteile dieselben alten Eisenbahnklagen und Eisenbahnsehmerzen vortragen muß, wenn ich mir dabei vergegenwärtige, daß es keinen erheblichen Fortschritt gegeben hat, im wesentlichen vielmehr alles beim alten geblieben ist, die Klagen also ziemlich spurlos und ergebnislos an der Haltung der Großh. Regierung abgeprallt sind. Ich könnte mir die Sache eigentlich leicht machen, wenn ich Ihnen sagen würde: Sehen sich die Herren, die sich dafür interessieren, meine Reden nach, die ich vor zwei Jahren oder schon vor 10 Jahren darüber gehalten habe; es sind im

allgemeinen dieselben Beschwerden und ich könnte Ihnen die Mühe, mir zuzuhören, und mir den Vortrag ersparen. Es ist aber nicht einmal ganz beim alten geblieben. Sie und da ist eine Verbesserung eingetreten, aber auf eine Verbesserung sind regelmäßig wieder Verschlechterungen gefolgt. Die Verbesserungen und Verschlechterungen verhalten sich etwa wie 1 zu 2, so daß man hier von einer umgekehrten Eßternader Springprozeßion reden könnte. Dort geht es zwei Schritte vorwärts und einen Schritt rückwärts, während das Verhalten der Großh. Regierung uns gegenüber das umgekehrte Bild zeigt: einen Schritt vorwärts und zwei zurück. Wenn ich also in der Lage wäre, der Großh. Regierung ein politisches Prädicat für ihr Verhalten nach dem Vorgange des Herrn Staatsanwalters auszustellen, der im allgemeinen für unsere badi-sche Politik die Bezeichnung „altliberal“ mit starker Betonung des ersten Wortes in Anspruch nahm, oder des Vorstandes unserer Domänenverwaltung, der seine Verwaltung sogar als eine „jungliberale“ bezeichnete, so wäre ich in einer gewissen Verlegenheit. Ich könnte das Verhalten der Eisenbahnverwaltung uns gegenüber nicht als ein altliberales und nicht als ein jungliberales, nicht einmal als ein konservatives bezeichnen. Denn konservativ heißt, das Bestehende erhalten, während es bei uns vielfach zurückgegangen ist. Ich müßte also von einer rückschrittlichen, reaktionären Haltung der Eisenbahnverwaltung reden, wenn ich meiner Empfindung darüber Ausdruck geben wollte. Damit Sie aber nicht meinen, daß ich hier leichtfertigerweise, ungerechtfertigte Vorwürfe erhebe, muß ich einigermassen auf die Klagen eingehen, die ich früher vorgebracht habe, und auf das, was seitdem geschehen ist.

Ich will zunächst die Strecke von Konstanz nach Basel ins Auge fassen. Hier haben wir seit langer Zeit geklagt, daß wir keine halbwegs brauchbare Verbindung abends von Basel nach Konstanz bekommen können. Wer in Basel nicht um 1 Uhr 10 abfahren kann, mit dem einzigen — man kann nicht anders sagen — anständigen Zug, der von Basel nach Konstanz geht, der muß mit schrecklichen Zügen durchs Land futschieren, z. B. mit dem Zuge, der um 5 Uhr 54 in Basel abfährt und um 11 Uhr 21 in Konstanz ankommt, oder mit demjenigen, der um 9 Uhr 11 in Basel abfährt, und um 1 Uhr 7 nachts in Konstanz ankommt. Was den Zug, der um 5 Uhr 54 in Basel abgeht, anbelangt, so möchte ich den Herren, die unterwegs die Geduld verlieren sollten, empfehlen, in Schaffhausen auszustiegen, ganz gemütlich eine halbe Stunde zu Nacht zu essen und sich dann auf den Schweizerzug zu setzen; sie kommen mit diesem immer noch eine halbe Stunde früher nach Konstanz, als wenn sie den badischen Zug weiter benützt hätten. Das sind doch keine Zustände, daß hier von Basel nach Konstanz jährlich jahrein den ganzen Nachmittag kein anständiger Zug geht, außer dem, der um 1/2 Uhr in Basel abfährt. Und das Material auf dieser Strecke läßt sehr viel zu wünschen übrig. Es scheint mir, als ob da etwas Ausschussmaterial verwendet würde. So ist mir neulich, als ich von Basel nach Konstanz fuhr, vorgekommen, daß ich plötzlich das unangenehme Gefühl des Frierens empfand. Als ich nachsah, war das Fenster handbreit offen. Ich zog den Flügel hinauf; in kurzer Zeit war er wieder offen. Da wurde mein Gefühl des Frierens durch eine milde Wehmut beänftigt, als ich mich erinnerte, daß dieser Wagen schon ein ganz alter Bekannter von mir

den ich schon vor 10 oder 15 Jahren auf der liebenswürdigen Eigenschaft erkappte, von Zeit zu Zeit den einen Flügel sanft sinken und die freie Luft hereinstreichen zu lassen; im Sommer etwas ganz angenehmes, im Winter aber hat es keine Schattenseiten. Ich sage, diese Verhältnisse sind sehr bedauerlich.

Gerade so verhält es sich auch auf der Strecke Konstanz—Offenburg. Auch hier ist eine alte Klage die, daß wir keine anständige Abendverbindung in der Richtung von Offenburg über den Schwarzwald haben. Wir müssen wir den um 4 Uhr 30 in Offenburg abgehenden Zug benützen, wenn wir, ich kann wirklich sagen, eine menschenwürdige Beförderung über den Schwarzwald bekommen und die Fahrt in halbwegs normaler Zeit bewältigen wollen. Wenn man diesen Zug nicht erreicht und erst 8 Uhr 10 in Offenburg abfahren kann, so kommt man erst 1 Uhr 7 nachts nach Konstanz, nachdem man an allen 44 Stationen, die es auf der Strecke zwischen Offenburg und Konstanz gibt, gehalten hat. Neuerdings ist die Verbindung sogar noch etwas schlechter als früher. Früher ist der allerletzte Zug etwas nach 9 Uhr in Offenburg wenigstens noch nach Willingen gegangen, er geht er nur noch nach Triberg. Wenn man früher Geschäfte im Unterland hatte und nach Konstanz zurück wollte und etwa wegen Zugverpätung, wie es mir einmal passierte — es kommt bei uns ja nicht zu selten vor, daß Züge eine halbe Stunde oder eine Stunde Verpätung haben —, den Anschluß in Offenburg an den letzten Zug über den Schwarzwald nicht erreichte, konnte man wenigstens noch nach Willingen fahren, dort übernachteten, morgens um 5 Uhr weiter fahren und etwa 1/28 Uhr morgens in Konstanz ankommen. Das ist nun nicht mehr möglich, weil jetzt der letzte in Offenburg abgehende Zug nur noch bis Triberg fährt. Gebessert ist also nichts trotz der vielen Anregungen, die aus der Seegegend gehen, trotz der Klagen von den berufenen Vertretern dieser Gegend nicht nur im Landtage sondern auch in der Handelskammer, im Eisenbahnrat, vom Kur- und Verkehrsverein Konstanz usw. jahraus, jahrein vorgebracht wurden. Alle diese Klagen haben nichts geholfen, es ist nicht besser, sondern es ist schlechter geworden gegenüber früher. Außer dieser Verschlechterung, von der ich eben gesprochen habe, ist der Frühschnellzug über den Schwarzwald, der in Frankfurt um Mitternacht abfährt, um 3 Uhr 40 in Karlsruhe, um 5 Uhr in Offenburg, um 8 Uhr 14 in Konstanz war und gegen Mittag nach Tübingen kam, der, nebenbei bemerkt, während des ganzen Sommerhalbjahres fuhr, ebenfalls weggefallen. Als Ersatz wurde uns der Eilzug 106 bezeichnet, der in Offenburg um 7 Uhr 24 abfährt und in Konstanz um 10 Uhr 10 ankommt. Dieser kann aber schon deshalb nicht als gleichwertiger Ersatz angesehen werden, weil er nur vom 1. Juli ab fährt. Ich muß überhaupt, wie verschiedene andere Herren, auch meinerseits mein Bedauern ausdrücken, daß der Sommerkurs nach dem neuen Regime erst am 1. Juli beginnt und nicht für das ganze Sommersemester eingeführt ist. Es weiß doch jeder von uns, daß auch im Mai, wenn die Witterung es einigermaßen erlaubt, und im Juni sehr viel gereist wird, je nach der Witterung so viel oder mehr wie im Juli und August, daß es insbesondere die Pfingstzeit ist, in der ein sehr starker Verkehr stattfindet, und ich weiß nicht, warum man den Sommerverkehr der Züge nur auf die Monate Juli, August und September beschränkt und nicht am

1. Mai beginnen läßt. Bei mehreren Zügen ist neuerdings der Beginn auf den 1. Juli reduziert worden. Der Schnellzug, der in Offenburg vormittags 11 Uhr 3 abfährt und um 2 Uhr 42 in Konstanz ankommt, geht jetzt nur vom 1. Juli an, bisher vom 1. Juni. In diesem Zug ist, nebenbei bemerkt, auch der Speisewagen weggefallen, ebenso in Zug 96, der 10 Uhr 1 in Offenburg wegfährt und in Konstanz um 1/22 Uhr ankommt. In der entgegengesetzten Richtung Konstanz—Offenburg ist der Frühzug 3 Uhr 35 weggefallen, der um 8 Uhr in Offenburg und um 1/210 Uhr in Karlsruhe war. Gerade dieser Zug ermöglichte den Geschäftsleuten von Konstanz, die Geschäfte in der Mitte des Landes, etwa in Offenburg, Rastatt, Karlsruhe oder auch in Mannheim hatten, an demselben Tage diese zu erledigen und wieder nach Konstanz zurückzugelangen. Das ist nunmehr vollständig unmöglich, weil diese einzige Gelegenheit, die uns da geboten war, weggefallen ist. Ich weiß gerade von persönlichen Bekannten, daß dieser Zug namentlich aus den Kreisen unserer Kaufleute mit Vorliebe benützt worden ist und daß man sein Wegfallen ungemein bedauert hat. Es ist das, nebenbei bemerkt, auch einer dieser berühmten beschleunigten Personenzüge mit dem 2 Pfennigtarif, die uns i. B. als Gegenleistung für die Aufhebung des Kilometerheftes zugesagt worden sind. Dieser Zug ist ausdrücklich aufgeführt unter den Kompensationsobjekten ausweislich des Berichtes des Herrn Abg. Wildens, der ja auch in dem Bericht unseres heutigen Berichterstatters, des Herrn Abg. Hummel, in seinen entscheidenden Stellen zum Abdruck gekommen ist.

Bei diesem Anlaß möchte ich, in Parenthese sozusagen, auch einige Worte über diesen Gegenstand der Aufhebung der beschleunigten Personenzüge sagen. Ich muß gestehen, auf mich hat die Art und Weise einen eigentümlichen Eindruck gemacht, wie der Herr Staatsminister über diesen Gegenstand vor einigen Tagen „plädiert“ hat, will ich einmal sagen, denn das war ein juristisches Plaidoyer, wie man es wohl vor Gericht in derartigen Fällen halten kann, um nachzuweisen, daß keine klagbaren Verpflichtungen eingegangen sind; aber darum handelt es sich doch nicht bei uns, das ist eine Frage, die nicht formell juristisch, sondern auch von politischen Gesichtspunkten aus beurteilt werden muß. Ich muß sagen, gerade vom politischen Standpunkt aus betrachtet hätte man im Interesse des Ansehens der Großh. Regierung und des Vertrauens zu den Zusicherungen der Großh. Regierung im Lande diese als Gegenleistung für die Aufhebung des Kilometerheftes uns gegebene Zusage unter keinen Umständen einseitig wieder zurücknehmen dürfen. Es ist auch nicht so, daß man sich hinter das „soweit tunlich“ verschanzten kann, das in einem früheren Stadium der Verhandlungen gefallen ist, sondern es geht klar aus dem Bericht des Herrn Wildens hervor: „Nur unter der Voraussetzung, daß mindestens die besonders aufgeführten beschleunigten Personenzüge mit dem 2 Pfennigtarif geführt werden, stimmen wir der Aufhebung des Kilometerheftes zu.“ Und wenn die Großh. Regierung die Sache anders gedacht hat, was ich nicht von ihr annehmen will, wenn sie etwa einen geistigen Vorbehalt, eine reservatio mentalis, sich gemacht hätte, so wäre sie verpflichtet gewesen, damals unserer Auffassung entgegenzutreten und zu sagen: „So verstehen wir das nicht, wir wollen uns damit nicht dauernd binden.“ Wir waren

der Meinung, daß es sich um eine dauernde Verpflichtung handelte, welche da von der Gr. Regierung übernommen wurde, die nur in beiderseitiger Übereinstimmung zurückgenommen werden konnte, die aber nicht einseitig von der Großh. Regierung zurückgezogen werden durfte. Das Beste wäre gewesen, wenn man einen außerordentlichen Landtag einberufen hätte, falls man damit nicht bis zum folgenden Landtag warten wollte; wenn auch dann 5-6000 Mark Kosten für diesen außerordentlichen Landtag entstanden wären, der vielleicht in 4 oder 5 Sitzungen sich mit der Sache beschäftigt hätte, so wären wir darüber wohl hinweggekommen, das wäre die Sache sicher wert gewesen, anstatt daß das Vertrauen zu der Großh. Regierung eine schwere Erschütterung im ganzen Lande erlitten hat (Sehr richtig!).

Um wieder zu einer für die Konstanz Interressen wichtigen Eisenbahnfrage zurückzukehren, muß ich sagen, daß auf der Strecke Konstanz-Offenburg sich die Hin- und Rückreise des Beginns des Sommerfahrplans auf den 1. Juli sehr nachteilig geltend gemacht hat. Der Zug 109, der in Konstanz um 11 Uhr 03 abgeht, und um 2 Uhr 42 in Offenburg ist, geht jetzt erst vom 1. Juli ab, während er früher vom 1. Juni ab ging; der Zug 198, der um 4 Uhr 35 in Konstanz abgeht und um 8 Uhr 25 abends in Offenburg ist, geht jetzt ebenfalls erst vom 1. Juli ab, während er früher vom 1. Mai ab ging. In diesen beiden Zügen ist auch der Speisewagen weggefallen. Das sind alles Beweise für die Werterschätzung, die man uns und unseren Eisenbahnschmerzen zumißt!

Auch die Verbindungen mit der Schweiz, namentlich mit der inneren Schweiz, mit der Gotthardbahn usw. sind in keiner Weise besser geworden, vielmehr ist auch hier der Verkehr im Gegensatz zu früheren Jahren verschlechtert worden. Wir haben keinen anständigen Anschluß an den Abendschnellzug in Schaffhausen, von wo man über Zürich und Luzern Anschluß an die Gotthardzüge finden könnte. Um in Schaffhausen den Abendzug 8 Uhr 06 zu erreichen, kann man die Schnellzüge 7 Uhr 20 oder 7 Uhr 53 nicht in Konstanz benützen, sondern man muß, um den Anschluß in Schaffhausen zu bekommen, mit dem Bummelzuge um 6 Uhr 10 abfahren und ziemlich lange unterwegs bleiben, da der Zug an jeder Station hält. Was ist die Folge davon? Die Folge ist die, daß jeder Mensch, der abends etwas in der Schweiz zu tun hat, um 7 Uhr mit der schweizerischen Bahn fährt, er kommt dann zu gleicher Zeit an, wie wenn er eine Stunde vorher mit der badischen Bahn abgefahren wäre. Das liegt doch nicht im Interesse unseres Bahnbetriebes, daß durch solche mangelnde Verbindungen unsere badischen Reisenden auf die schweizerische Bahn hinüber getrieben und diese Summen der schweizerischen Bahn zugeführt werden statt unserer badischen Eisenbahnverwaltung (Sehr richtig!).

Ich habe schon mehrfach darauf hingewiesen, daß der schönste Zug, der vom Gotthard her nach Mittelldeutschland führt, über Singen uns an der Nase vorbeifährt, das ist der Zug, der um 4 nachmittags in Mailand abgeht, um 10 Uhr Luzern, um 11 Uhr 30 Zürich passiert, und der dann um 1 Uhr nachts in Singen ist. Dieser Zug hat keine Verbindung nach Konstanz sondern fährt weiter von Singen über Immendingen nach Stuttgart. Der letzte Zug nach Konstanz dagegen fährt um 1/21 Uhr

in Singen ab. Es ist auch nicht richtig, was man zur Begründung der abweichenden Haltung der Großh. Regierung gegenüber unserem diesbezüglichen Wunsche ausgeführt hat, daß man einen ganzen Nachtzug mit besonderer Ausrüstung einstellen müsse, um diesen Anschluß an die Gotthardbahn von Singen nach Konstanz herzustellen. Man braucht nur den letzten Zug, der 9 Uhr 19 in Basel abfährt, eine halbe Stunde später abgehen zu lassen, das ist doch ganz belanglos, wenn man einen solchen „Kumpensammler“, wie man ihn scherzhaft nennt, eine halbe Stunde später abgehen lassen würde, wo die Leute ohnehin ganz gern noch länger in Basel sitzen bleiben würden, für die es in einem solchen Fall ja gar nicht darauf ankommt, ob sie um 12 oder 1/21 Uhr nach Hause kommen, das wäre ja in einem solchen Fall ziemlich einerlei. Wenn man diese Verbindung herstellen würde, daß man also nachmittags in Mailand abfähren und noch in derselben Nacht nach Konstanz kommen könnte, dann bin ich überzeugt, daß das bestimmend für die Reisepläne vieler Leute wäre. Es würde mancher, der etwa von Italien aus die Rückreise nach Norddeutschland plant und um 4 oder 5 Uhr in Mailand oder am Comersee abfährt, wenn die Möglichkeit dazu vorhanden wäre, noch am selben Abend nach Konstanz fahren, um dann am anderen Tage nach Friedrichshafen oder Lindau weiterzureisen, während er jetzt, wo er diese Verbindung nicht hat, an Konstanz vorbei über Singen nach Immendingen und Stuttgart und so weiter durchfahren wird. Ich möchte also wirklich bitten, diesen Wünschen endlich einmal näher zu treten und sie nicht immer mit einer allgemein gehaltenen und tatsächlich unzutreffenden Begründung von der Hand zu weisen.

Ich habe früher auch schon auf die Verhältnisse auf der Söllentalbahn hingewiesen und über ihre schlechten Verbindungen mit Konstanz geklagt. Auch da liegen die Verhältnisse noch gerade so wie früher. Der letzte Söllentalzug, der in Freiburg um 6 Uhr 30 abgeht, bleibt 1/2 Stunden in Donaueschingen liegen, so daß man erst um 1 Uhr nachts nach Konstanz kommt. Wenn man in umgekehrter Richtung durch das Söllental fahren will, was ja die kürzere Strecke gegenüber dem Umweg über Basel darstellt, muß man in Konstanz schon um 4 Uhr 40 abfahren, denn die Abendschnellzüge haben nach dem Söllental keine Verbindung. Die Söllentalbahn wird eben noch viel mehr als die Schwarzwaldbahn als vollständiger Nebenbetrieb betrachtet und behandelt.

Um mich nicht dem Verdacht auszusetzen, daß ich in meinen Ausführungen ungerecht sei und eine Besserung der Verhältnisse, wo sie wirklich eingetreten ist, nicht anerkennen wolle, und um wenigstens ein Licht auf das trübe Bild fallen zu lassen, das ich Ihnen von unseren traurigen Verkehrsverhältnissen entworfen habe, will ich anerkennen, daß der Dampfschiffverkehrsverkehr auf dem Bodensee besser geworden ist, und daß eine alte Klage, die ich lange Zeit vorgebracht habe, endlich beseitigt worden ist. Ich habe früher darauf hingewiesen, daß der beste Zug über den Arlberg um 1 Uhr in Innsbruck abgeht und um 1/26 Uhr in Bregenz ankommt, wo das letzte Schiff nach Konstanz aber schon um 5 Uhr 10 abging. Darin ist eine Besserung eingetreten, indem das letzte Schiff von Bregenz nach Konstanz 5 Uhr 45 abgeht, so daß die Reisenden, die von der Arlbergbahn kommen, 15 Minuten Zeit haben, um

den Übergang auf das Schiff zu bewerkstelligen. Ich will also gern anerkennen, daß hier sich etwas gebessert hat. Man sieht, daß diese Dinge gehen, daß sie gemacht werden können. Gerade hier haben verschiedene Verhandlungen dreinzureden, aber es ist doch möglich gewesen, eine Besserung zustande zu bringen. Umso leichter sollte das in unserem eigenen Verkehr bewerkstelligt werden können.

Ich habe im Zusammenhang mit dieser Verbesserung eine Klage, die sich auf unser Kursbuch bezieht. Ich bitte, die Nr. 149, die Linie Lindau—Bregenz—Innsbruck, nachzusehen. Hier ist aufgeführt, daß man um 1 Uhr mittags in Innsbruck abfahren kann und um 5 Uhr 15 Minuten in Lindau ist. Nun sind bei Lindau alle möglichen Verbindungen angegeben, die der Mensch noch machen und erreichen kann; es ist unten angegeben: Friedhof, Schaffhausen, Radolfzell, Singen, Strahburg, Karlsruhe, Schaffhausen, Babel Bad. Bahnhof; nur daß man an dem gleichen Abend von Lindau noch mit dem Dampfschiff nach Konstanz kommen kann, darauf ist nicht hingewiesen. Dieser Fahrplan und hinten dran derjenige für die Dampfschiffahrt scheint nach biblischem Vorbild zusammengestellt worden sein: Die Rechte weiß nicht, was die Rechte mit. Die Herren, die den Fahrplan Nr. 149 aufgestellt haben, haben, wie es scheint, nicht gewußt, daß es sich um eine Änderung im Dampfschiffahrtsplan eingetreten ist, und infolgedessen nicht darauf hingewiesen, daß man mit dem Dampfschiff noch nach Konstanz kommen kann. Ich will also zugeben, daß hier bei dem Dampfschiffverkehr eine gewisse Verbesserung eingetreten ist, während ich sonst alle meine alten Klagen leider wieder vorbringen muß.

Bei all dem gerade bei der Dampfschiffahrt bin, will ich auch daran erinnern, daß ich wohl schon seit dem ersten Landtag, dem anzugehören ich die Ehre hatte, seit 1891, auf jedem Landtag einer Verbilligung unserer Dampfschiffahrt das Wort geredet und auf ihre erorbitante Höhe hingewiesen habe. Es ist mir früher gewöhnlich entgegengehalten worden, daß die anderen Uferstaaten bei einer Verbilligung nicht mitleiden wollten. Ich bin nun durch Zufall dahinter gekommen, daß Herr von Balz, während in der württembergischen Kammer den Herren dort dasselbe mitteilte, nämlich, daß sie, die Württemberger, höchst reformfreundlich seien, dagegen alle anderen Uferstaaten nicht mit tun wollten. Die Sache hat sich nun aufgeklärt, daß Herr von Balz, wie es scheint, seine Landsleute nicht ganz richtig unterrichtet hat, und die württembergische Regierung hat mir zugesagt, daß sie mit aller Mühseligkeit für eine Verbilligung der Tarife auf dem Rheine eintreten wolle. Bis heute ist aber leider in dieser Beziehung nichts geschehen. Ich höre nun, daß die Schweiz dem einen großen Widerstand entgegensetzt. Das mag ja sein, das paßt zu dem allgemeinen schweizerischen System, daß man von den durchfahrenden Passanten möglichst viel Geld nimmt und den Einheimischen möglichst wenig. Das machen die Schweizer auch bei ihren Eisenbahntarifen so. Es ist nicht richtig, wenn hier in dieser Allgemeinheit gejagt worden ist, daß man in der Schweiz teurer fahre als bei uns. Der Einheimische, der den Durchweg Retourfahrkarten hat, fährt sogar sehr billig, dagegen ist der Durchgangsverkehr, der Verkehr mit einheimischem Billet, wohl etwas teurer als bei uns, aber der Einheimische fährt, wenn er ein Retourbillet hat, in einem Schnellzug III. Klasse erheblich billiger als bei

uns; er fährt da für nicht ganz 3 Pfennig den Kilometer. Das mag sich in der Schweiz selbst, wo die Leute doch hingehen, wo man schon erhebliche Preise machen kann, empfehlen, aber hier bei uns auf dem Bodensee empfiehlt es sich in keiner Weise. Dadurch werden die Leute, die sonst die angenehmere und lieblichere Gelegenheit des Dampfschiffverkehrs benützen würden, auf die schweizerische Eisenbahnlinie, auf die frühere Nordostbahn, gedrängt und fahren von Konstanz mit dem Zug über St. Margarethen nach Bregenz, anstatt daß sie auf dem Dampfschiff über den Bodensee fahren. Ich möchte die Großh. Regierung um Aufklärung darüber bitten, wie es mit diesen Verhandlungen steht, und gebe der Hoffnung Ausdruck, daß die Schuld an der Verzögerung nicht bei unserer Großh. Regierung liegt, diese vielmehr ihrerseits alles mögliche tut, um ihre Zusage, für eine Verbilligung einzutreten, einzulösen.

Bei diesem Anlaß will ich auch ein paar Worte über die Dampfschiffverbindung auf dem Untersee, speziell über die schweizerische Dampfschiffahrtsgesellschaft für Untersee und Rhein, die die Dampfschiffahrt bewerkstelligt, sprechen. Diese befindet sich, wie ich höre, in einer gewissen Schwierigkeit. Das Unternehmen rentiert merkwürdigerweise gar nicht. Ich sage merkwürdigerweise, denn es ist eigentlich unverständlich, warum eine solche wundervolle, landschaftlich hervorragend schöne Fahrgelegenheit, wie die von Konstanz nach Schaffhausen und zurück nicht in ungleich höherem Maße benutzt wird, als das bisher der Fall ist. Es macht mir den Eindruck, als ob man da zu wenig Reklame mache, und als ob infolgedessen die Fahrgelegenheit auch auswärts viel zu wenig bekannt sei. Tatsache ist aber, daß diese Dampfschiffgesellschaft keine guten Geschäfte macht. Sie bekommt ja eine Subvention von uns, und es ist gewiß recht, daß man ihr eine solche gibt und auf sie Rücksicht nimmt, aber es scheint, man geht beinahe etwas zu weit in dieser Rücksicht. Es ist in der letzten Zeit eine Kollision eingetreten zwischen der in Konstanz neu gegründeten Motorbootgesellschaft und dieser schweizerischen Dampfschiffahrtsgesellschaft für Untersee und Rhein. Die Motorbootgesellschaft war, um den sehr schlechten Verkehrsverhältnissen auf dem Untersee etwas abzuwehren, von sich aus bereit, mit ihren kleinen Motorbooten (so eine Art Dampfschwalben) einen regelmäßigen Verkehr nach dem Untersee nach der Göri zu bewerkstelligen, auf der einen Seite bis nach Steckborn, auf der anderen Seite herüber bis nach Gemmenhofen und dann zurück über Reichenau. Das hat man ihr nun mit Rücksicht auf die schweizerische Dampfschiffahrtsgesellschaft für Untersee und Rhein, die darin eine starke Konkurrenz erblickte, schlangweg abgelehnt. Das würde man ja schließlich verstehen, daß man ihr diese weitgehende Konzession nicht gegeben hat. Sie hat sich aber dann darauf beschränkt, ihr Gesuch zu reduzieren auf die Strecke von Konstanz bis nach Stromeyersdorf, Gottlieben, dann herüber nach der Reichenau und von dort wieder zurück über Stromeyersdorf nach Konstanz. Auch in diesem beschränkten Umfang hat man ihr die Konzession nicht gestattet, obgleich von einer ernsten Konkurrenz mit der schweizerischen Dampfschiffahrtsgesellschaft dabei meines Erachtens keine Rede sein könnte. Nicht einmal die Verbindung mit Stromeyersdorf will man ihr gestatten. Ich muß mein lebhaftes Bedauern darüber aussprechen; ich weiß ziemlich genau, daß der Widerstand in dieser Beziehung auf unsere Eisenbahnverwaltung zurückzuführen ist; ich habe

mich in dieser Sache im Ministerium des Innern bemüht und habe dort den Eindruck und die Zusicherung bekommen, daß man dem Bestreben der Motorbootgesellschaft sympathisch gegenübersteht, und ich nehme an, daß die Sache nachher an dem Widerspruch der Eisenbahnverwaltung gescheitert ist. Man hört nun, daß diese Motorbootgesellschaft infolge dessen Konstanz verlassen und ihre Schiffe von dort zurückziehen wolle. Ich würde es im höchsten Grade bedauern, wenn man auf diese Weise durch mangelndes Entgegenkommen und mangelndes Verständnis der Behörden ein derartiges Unternehmen lebensunfähig gemacht und zum Abzug von Konstanz gezwungen hätte. Das würde unsere aufstrebende Grenzstadt auch in höchstem Grade schädigen.

Ich will mich nun kurz den Wünschen, wie sie speziell vom Konstanzer Kur- und Verkehrsverein und von der Interessentenversammlung in Triberg in betreff der Schwarzwaldbahn vorgetragen worden sind, zuwenden. Ich kann im allgemeinen auf das Bezug nehmen, was hier schon gesagt worden ist. Ich stehe durchaus Wort für Wort zu dieser Eingabe des Kur- und Verkehrsvereins, und wenn der Ton da etwas deutlicher geworden ist, so war es notwendig, einmal deutlich zu sprechen, und ich bin der Meinung, wir sind den Herren zu Dank verpflichtet, daß sie nicht mit der Stange im Nebel herumgefahren und wie die Käse um den heißen Brei herumgegangen sind. Mit der Reisetreterei, die man da vielfach sonst beobachten kann, wird eben nichts erreicht. Die Herren, die jetzt deutlicher geworden sind, machen es nur den Agrariern und Konservativen nach, die auch gesagt haben: „Wir müssen schreien, wenn wir etwas erreichen wollen.“

Sie haben von ihrem Standpunkte aus ganz recht, daß sie das getan haben, und ich bin ihnen dankbar für ihr Verhalten und für die Energie, mit der sie für diese Wünsche des ganzen Oberlandes eingetreten sind. Es ist wahr, daß die Schwarzwaldbahn als eine Nebenbahn behandelt wird. Es fehlt auf der Schwarzwaldbahn u. a. vollständig an einem Nachtverkehr. Man spricht davon, daß es an Speisewagen und an Schlafwagen fehle; das ist in gewissen Sinne allerdings komisch, denn wir wissen so gut wie die Groß-Regierung, daß man Schlafwagen bloß für Nachtzüge brauchen kann und bedürfen darüber keine Belehrung. Aber wir verlangen eben, daß hier nicht die halbe Zeit der Verkehr stillsteht, sondern daß er entsprechend großzügig ausgebaut wird, und daß auch einige Nachtzüge nach beiden Richtungen hin verkehren.

Auch die Klage über zu geringe Reklame ist durchaus begründet. Diese 10 000 M., mit denen man uns gekommen ist, sind ja nur ein Tropfen auf den heißen Stein und eigentlich eine Bagatelle im Vergleich zu dem, was andere Staaten in dieser Richtung tun. Osterreich gibt eine halbe Million für den gleichen Zweck aus, und was die Schweiz in Form von Subventionen der einzelnen Verkehrsvereine ausgibt, geht ebenfalls in die Hunderttausende; 200 000 M. etwa gibt die Schweiz für Reklamezwecke aus. Demgegenüber kann man wirklich mit unseren 10 000 M. nicht imponieren. Wenn uns weiter entgegengehalten wurde, daß man 1000 M. für die Bodenseenummer der „Illustrierten Zeitung“ gegeben habe, so muß ich bemerken, daß nach meiner Information diese 1000 M. nachträglich auf die 10 000 M. allgemeiner Subvention ver-

rechnet werden sollen. Es wurde mir das Feinerkeit mit einer Bestimmtheit versichert von einer Stelle, die es wissen muß; es hat sich vielleicht in der Zwischenzeit geändert, und ich würde mich darüber freuen, wenn diese Behauptung nicht mehr zutreffen sollte.

Es ist auch ganz zutreffend, wenn hier der Mangel an entsprechenden Anschlüssen an die großen Durchgangslinien unserer Rheintalbahn beklagt worden ist. Wenn dem entgegengehalten wird, daß Schwierigkeiten vorhanden seien, weil mit verschiedenen Verwaltungen verhandelt werden müsse, so sind diese Schwierigkeiten doch auch bei den anderen Staaten vorhanden, und diese überwinden sie doch. Mit Recht weist der Kur- und Verkehrsverein Konstanz in seiner Eingabe darauf hin, daß in dieser Beziehung Friedrichshafen ungleich viel besser gestellt ist als Konstanz. Wenn dann die Regierung eine Statistik aufgemacht und auf andere Bahnen hingewiesen hat, um darzutun, daß die Schwarzwaldbahn besonders gut behandelt würde, so beweisen die Tatsachen gerade das Gegenteil. Wir haben auf dem Schwarzwald 5 das ganze Jahr laufende Eil- und Schnellzüge, dagegen auf dem Arlberg 6, auf dem Brenner 8, auf dem Semmering 10. Alle diese Gebirgsbahnen sind also besser gestellt wie die Schwarzwaldbahn.

Dann ist eine ganz besonders berechtigte Klage, die ich auch sonst schon hier vorgebracht habe, diejenige wegen der vormittägigen Schnellzugsverbindung von Konstanz über den Schwarzwald nach Offenburg. Der erste Zug, der für einen Reisenden eigentlich in Betracht kommen kann, der auf weitere Entfernung reist, geht jetzt in Konstanz um 9,15 Uhr vormittags ab, nachdem uns der beschleunigte Personenzug morgen 1/4 Uhr auf die vorhin geschilderte Weise, die auch gegenüber anderen beschleunigten Personenzügen angewandt wurde, abgeholt gekommen ist. Es besteht also die Möglichkeit, auf eine weitere Strecke morgens von Konstanz aus zu reisen, erst um 9,15 Uhr. Es wäre gewiß ein berechtigtes Verlangen, daß mindestens etwa um 1/8 Uhr ein brauchbarer Zug über den Schwarzwald geführt würde, der etwa um 11 Uhr in Offenburg wäre und dort Anschluß an die großen Durchgangszüge nach Mannheim, Frankfurt, Köln, Belgien und London finden würde. Nebenbei bemerkt haben wir einen solchen Zug schon vor 10 oder 15 Jahren gehabt; wir hatten früher einen Schnellzug, der in Konstanz um 1/2 Uhr morgens abging. Um diese Zeit (7 Uhr) geht jetzt aber nur ein Zug in der Richtung nach Wehr über den Schwarzwald geht vor morgens 9 Uhr 15 für einen annehmbarer Zug von Konstanz ab. Das ist ein Zustand, wie er sich für eine so große Fremdenstadt wie Konstanz nicht gehört, für eine Stadt, die im letzten Sommer von über 100 000 Fremden paßiert worden ist. Eine solche Stadt kann sich derartige Verkehrsverbindungen auf die Dauer nicht bieten lassen, sondern muß mit aller Energie dagegen Front machen.

Wenn von den Interessenten und vom Kur- und Verkehrsverein in Konstanz weiter gewünscht wird, daß der Sommerfahrplan am 1. Juni beginnen solle, während er jetzt auf den 1. Juli verlegt worden ist, so ist das auch eine Klage, die ganz berechtigt ist und sich in derselben Richtung wie die vorhin von mir vorgebrachten bewegt. Ich meine übrigens, man solle nicht nur für den Sommerverkehr etwas tun, sondern man sollte auch auf den Winterverkehr etwas Rücksicht nehmen.

Auf das Winterportleben im Schwarzwald würde eine Wirkung in dieser Beziehung sich bald geltend machen, sobald es sich im Laufe der Zeit immer mehr herausbilden könnte. Der Robelssport, der Skisport führen auch im Winter sehr viele Leute nach dem Schwarzwald; es haben dort sich schon jetzt einige Zentren des Sportes aufgetan. Ich glaube, auch darauf sollte die Eisenbahnverwaltung mehr Rücksicht nehmen, als das bisher der Fall gewesen ist.

Ich habe früher schon darauf hingewiesen, daß man mehr Extrafahrten über den Schwarzwald zu billigeren Preisen, auch Luftfahrten auf dem Bodensee, bewerkstelligen sollte. Gerade auf dem Bodensee hat es ja keine Schwierigkeiten wegen der verschiedenen Verwaltungen, das gebe ich zu. Aber wenn man z. B. sieht, daß man auf dem ganzen Vierwaldstättersee von Luzern bis Chiavenna für 1 Frank auf dem 2. Platz, für 1.50 Frank auf dem 1. Platz hin- und zurückfahren kann, sieht man doch, was in dieser Beziehung getan werden kann und getan werden sollte.

Wenn ich dieses unerquickliche Thema der Verkehrsfragen und -Beschwerden verlasse, will ich mich auch einerseits gern dem Lob anschließen, das von verschiedenen Seiten der Tüchtigkeit und der Berufsfreudigkeit unseres Eisenbahnpersonals ausgesprochen worden ist. Es wäre ungerecht und undankbar, wenn man das verdiente Lob nicht als berechtigt anerkennen wollte. Wenn ich nun aber auch zugebe, daß unser Eisenbahnpersonal ein durchaus tüchtiges, gut geschultes und rücksichtsvolles gegenüber dem Publikum ist, so möchte ich mir doch auf der andern Seite bei dieser Gelegenheit eine Bemerkung erlauben, die dahin geht, daß das Publikum es vielfach an den einfachsten Begriffen der Rücksicht gegen seine Nebenmenschen fehlen läßt. Ich glaube, wir könnten einen derartigen allgemeineren Gesichtspunkt auch einmal aussprechen. Es ist nicht das sogenannte ungebildete Publikum in der III. Klasse, sondern es ist das sogenannte bessere Publikum in der II. und I. Klasse (Sehr richtig!), das von diesen Worten getroffen werden soll. Ich habe die Bemerkung gemacht, daß in der III. Klasse die Leute durchaus Rücksicht auf ihre Mitreisenden nehmen. Es passiert höchstens, daß ein ganz hartgesottener Koffer seinen Koffer auf der Bank stehen läßt; wenn irgend jemand nach einem Platte sucht und keinen findet; im übrigen rücken die Leute stets zusammen und nehmen aufeinander alle Rücksicht. Dagegen vermißt man das in der I. und II. Klasse vielfach sehr (Sehr richtig!). Wie oft kann es einem hier vorkommen, daß man in einen derartigen Zug einsteigt und in ein Abteil kommt, wo nur ein oder zwei Personen sitzen, während sämtliche anderen Plätze mit Reisegepäck oder Kleingüterstücken belegt sind; nun steht man vielleicht in dem Gange des D-Zuges und wartet, bis der Zug abfährt, um zu sehen, wer eigentlich in das Abteil hineingehört, und dann sieht man, daß kein Mensch erscheint, um auf diese belegten Plätze Anspruch zu machen, sondern es sitzen nur die beiden Personen drin oder auch nur eine, die etwas bezahlt. Nebenbei bemerkt, gehören die Leute, die in der I. Klasse bezahlen, zu den Ausnahmen (Geisterkraft und Zustimmung), die meisten Leute, die I. Klasse fahren, fahren nämlich mit Freifarten oder haben sonst freie Fahrt wie etwa Abgeordnete u. dgl. Ich sagte, es sitzen vielleicht nur eine Person oder zwei Personen darin,

die ihre Fahrt bezahlen, und die es sich im übrigen bequem machen, indem sie alle anderen Plätze belegen. Ich meine, darauf sollte das Zugpersonal etwas mehr sehen und die Reisenden darauf aufmerksam machen, daß das nicht erlaubt ist. Es ist nicht immer angenehm, als Passagier sich in einen Streit mit den Leuten einzulassen, sondern ich glaube, darauf sollte das Zugpersonal etwas mehr Aufmerksamkeit haben und das reisende Publikum ganz strikte anhalten, nicht mehr Plätze für sich in Anspruch zu nehmen, als mitreisende Personen vorhanden sind.

Es ist sodann auch von der Abschaffung der Wagenwärterkategorien gesprochen und von der Großh. Regierung hervorgehoben worden, daß von einer Gefährdung der Betriebssicherheit infolge dieser Maßregel keine Rede sein könne. Ich muß gestehen, ich habe von einzelnen Wagenwärttern schon andere Mitteilungen bekommen. Wie ich unterrichtet bin, ist die Sache so, daß die Revision, die früher während der Fahrt und während des Haltens der Züge an den Stationen von den mitreisenden Wagenwärttern vorgenommen wurde, jetzt nur auf einzelnen größeren Stationen von den Wagenrevidenten vorgenommen wird. Ich kann nicht sagen, daß dieses neue System gegenüber dem früheren sich empfiehlt. Jedenfalls aber steht mit der Behauptung, daß man vom Standpunkte der Betriebssicherheit aus keine Wagenwärter mehr in den Zügen brauche und daß auch ohne sie die Betriebssicherheit nicht gefährdet sei, eine Tatsache in seltsamen Widerspruch, die mir von einer Seite mitgeteilt worden ist, die es wissen kann und der ich Glauben zu schenken Veranlassung habe; die Tatsache nämlich, daß in den Sonderzügen des Kaisers jeweils 4 Wagenwärter sind. Zwei Wagenwärter bringt er aus Preußen mit, zwei werden jeweils von dem Staat, dessen Eisenbahnlinie er passiert, gestellt. So ist mir von Beamten, die es ihrer Berufsstellung nach wissen können, mitgeteilt worden. Wenn die Wagenwärter nichts zu tun hätten, dann würde dazu doch in einem sonderbaren Widerspruch stehen, daß man in einem kaiserlichen Sonderzug, so zum Vergnügen, vier Wagenwärter mit herinführt; ich kann das nicht annehmen.

Ich möchte überhaupt darauf hinweisen, daß diese kaiserlichen Sonderzüge auch sonst zu unangenehmen Erörterungen Anlaß gegeben haben. Wir haben gehört, daß auf sie eine ungeheuerliche Rücksicht genommen wird; andere Züge müssen liegen bleiben, damit diese kaiserlichen Sonderzüge nicht angehalten werden; mit Rücksicht auf sie treten Störungen und zeitweilige Ausherbetriebsungen des Kurfes u. dgl. ein. Als früher einmal ein Erlass, der regelte, wie ein solcher kaiserlicher Zug zu behandeln sei, in die Öffentlichkeit gelangt war, ist das in der Presse getadelt worden. Man hat nun die Sache abgeändert, aber nicht etwa in der Weise, daß man diese berechtigten Klagen abgestellt hätte, sondern dadurch, daß die Anordnungen, die in dieser Beziehung getroffen werden, nunmehr als „geheime“ bezeichnet werden. Damit ist die Sache in Ordnung! Nachdem die Sache „Geheim“ ist, nachdem Publikum und Presse, wie man damit hofft, nichts mehr davon erfahren sollen, scheint die Großh. Generaldirektion die Angelegenheit für durchaus geregelt, für vollkommen in Ordnung zu halten! Ich kann das nicht finden. Ich bin der Meinung, man geht in der Rücksichtnahme hier zu weit; ich bin der Meinung, daß nicht das Land des Fürsten halber

da ist, ich stehe auf dem Standpunkt, den nicht etwa ein Revolutionär sondern der größte preussische König in den Worten ausgesprochen hat, daß der „König „der erste Beamte, der erste Diener des Staates“ ist, und daß nicht das Land seinethalben, sondern er um des Landes willen da ist. Das war Friedrich der Große, der, nebenbei bemerkt, schon vor mehr als 150 Jahren das gesagt hat.

Bei diesem Anlaß möchte ich mir eine Anfrage erlauben, die dahin geht, wie es eigentlich bei uns mit den direkten Fahrkarten nach den größeren außerbadischen Stationen gehalten wird. Es ist mir z. B. dieser Tage von einem Herrn, der zufällig von Singen her mit mir fuhr, mitgeteilt worden, daß er dort (in Singen) eine Fahrkarte nach Frankfurt am Main verlangte. Darauf wurde ihm in Singen — einem unserer größten Knotenpunkte! — bedeutet, daß er eine direkte Fahrkarte nach Frankfurt am Main nicht bekommen könnte. Nebenbei bemerkt, wünschte er zunächst eine direkte Fahrkarte nach Raheim, wohin er zur Kur wollte; von einer solchen war keine Rede, nicht einmal eine geschriebene konnte er dorthin erhalten; dann erst verlangte er eine solche nach Frankfurt am Main und auch da bekam er keine. Schließlich wurde ihm dann eine Fahrkarte nach Frankfurt am Main geschrieben. Das ist eine Kleinigkeit. Aber auf Ausländer, die solche Dinge nicht gewöhnt sind, macht derartige ein eigentümlichen Eindruck, und auch ich meine, an einem der größten Knotenpunkte unseres Landes sollte man gedruckte Fahrkarten nach einem Punkt wie Frankfurt am Main haben, ohne daß es nötig wäre, eine solche erst zu schreiben. Ich bitte um Aufklärung, wie es hier gehalten wird, ob vielleicht in dem speziellen Fall ein Versehen vorlag, ob vielleicht die gedruckten Fahrkarten ausgegangen waren, überhaupt wie es in dieser Beziehung gehandhabt wird.

Zum Schluß darf ich mich wohl kurz einigen allgemeineren Fragen zuwenden, die auch schon andere Herren beschäftigt haben; ich werde bemüht sein, mich möglichst zu beschränken. Man hat von verschiedenen Seiten viel über unsere Eisenbahn misere, über den Rückgang unserer Einnahmen usw. gesprochen, und ich kann sagen, was wir da gehört haben, war recht traurig. Aber es ist doch eine nachträgliche, wenn auch bittere und traurige, Genußnahme für diejenigen, die dieser sogenannten Eisenbahntarifreform und insbesondere der Abschaffung des Kilometerheftes einen entschiedenen Widerstand entgegengesetzt haben, und man wird nicht darüber im unklaren sein, daß diejenigen, die das früher getan haben, damit recht gehabt haben. Es macht einen wirklich merkwürdigen und beinahe komischen Eindruck, wenn wir hier nun hören, wie sich die Herren die Köpfe zerbrechen. IV. Klasse will man nicht. Man sagt, man müsse die III. Klasse teurer machen, man müsse 2,3, 2,4 Pf. erheben; damit kommen wir ja gerade wieder auf das Kilometerheft und seinen Satz zurück! Dort wurden ja 2,4 Pf. für den Kilometer III. Klasse bezahlt. Warum hat man es denn abgeschafft, wenn wir jetzt nach zwei Jahren das Gleiche einführen wollen? Da fällt mir wirklich die Geschichte von den zwei Bauern ein, die abends miteinander nach Hause gehen, während der eine von ihnen eine Kuh vor sich hertreibt, und vor sich auf der Straße eine Kröte finden; es ist die Geschichte, die mit der Frage des einen an den anderen endigt (wir sind ja lauter Süddeutsche und Badenser, ich kann es also sagen, ohne mißverstanden zu werden): Weshalb haben wir eigentlich das Krötle gefressen? (Lebhafte Heiterkeit.)

Wir haben den Antrag auf Wiedereinführung des Kilometerheftes mit Übertragbarkeit desselben gestellt. Um speziell das letztere zuerst hervorzuheben, so sind gegenüber der Übertragbarkeit von der Regierung Bedenken geltend gemacht worden. Daß man die Übertragbarkeit durchführen kann, dafür haben wir im Konstanz das beste Beispiel. Wir haben ja im Frühling und im Herbst diese großen Italienerdurchzüge. So lange wir nun das Kilometerheft hatten, sind bei uns ganze Sektionen, sogenannte Kompagnien von Italienern auf das gleiche Kilometerheft gefahren, Leute, die nicht das mindeste miteinander zu tun hatten. Auch von seiten des Eisenbahnpersonals wußte man das ganz genau. Wenn man aber dort diese Übertragbarkeit hat hinnehmen können, sollte man dem Verlangen nach Übertragbarkeit auch sonst nicht so schwere Bedenken entgegensetzen. Das Hauptbedenken, das man dagegen vorbringt, macht einen etwas sonderbaren Eindruck. Man sagt, dieses Kilometerheft würde zu einer Verschärfung der Konkurrenz und zu einer Art von Erdrosselung unseres Eisenbahnwesens durch unsere Nachbarn und speziell durch Preußen, das auch die reichsländischen Eisenbahnen in der Hand hat, führen. Ich muß sagen: Das macht einen sonderbaren Eindruck; diese schwarzen Pläne, die man hier unsern guten preussischen Bundesbrüdern unterchiebt, stehen doch in einem sonderbaren Widerspruch zu dem Lob, von dem sonst jeweils, wenn von der Bundesfreundlichkeit Preußens gesprochen wird, die verschiednen Ressorts unserer Groß. Regierung überfließen. Bei jeder Gelegenheit hören wir, wie ungemein bundesfreundlich Preußen sei, wie dankbar wir Preußen sein müssen. Der preussische Ministerpräsident, der gleichzeitig Reichskanzler ist, kann in einer Rede sagen, daß ein demokratisches Wahlsystem „eine verrohende und verflachende Wirkung auf die politischen Sitten“ habe, er kann damit dem süddeutschen demokratischen Empfinden eine kräftige Ohrfeige versetzen (Heiterkeit), und wenn er dann in derselben Rede etwa davon spricht, daß man „süddeutsche Eigenart“ schonen solle, da sie „ihre Berechtigung habe“, so wird ihm dafür von dem offiziellen Organ der badischen Regierung, von der „Karlsruher Zeitung“ lebhafter Dank ausgesprochen. Und jetzt hören wir und haben auch bei anderen Anlässen schon in wunderbarem Widerspruch dazu gehört, daß Preußen unsere Bahnen und die Selbständigkeit unseres Eisenbahnwesens erdroffeln würde, wenn wir wagen wollten, eine derartige Maßregel auf eigene Faust zu unternehmen. Ich glaube also, daß gerade die Groß. Regierung nach ihrer sonstigen Haltung einen solchen Grund wie den erwähnten nicht gegen unsern Antrag ins Feld führen sollte. Ich für meine Person hätte von der Bundesfreundlichkeit des führenden Staates in Deutschland eine andere, etwas bessere Meinung.

Die Vorschläge, die dann gemacht worden sind mit der IV. Klasse nach preussischem System, laufen ja zweifellos hinaus auf den Gedanken der (um mich deutlich auszudrücken) Verekelung der IV. Klasse für große Massen unserer Bevölkerung. Infolge dieser Verekelung soll dann eine große Anzahl der Leute, die jetzt möglichst billig auch in IIIb fahren, in die III. Klasse herüber gedrückt werden. Ich möchte doch auf den Gedanken hinweisen, den auch schon andere ausgesprochen haben, ob man nicht denselben Effekt erzielen könnte ohne diese häßliche Maßregel der Einführung der IV. Klasse, wenn man, anstatt die III. Klasse zu verekeln, breiteren

Schichten der Bevölkerung die II. Klasse besser zugänglich machen würde, als es bisher der Fall ist. Die II. Klasse ist durch die Tarifreform so verteuert worden, daß sehr viele Leute in die III. Klasse hinübergebrängt worden sind. Ich kann das z. B. an mir selber und an meinen Kollegen wahrnehmen. Die meisten von meinen Berufskollegen sind früher mit dem Kilometerheft II. Klasse, wo man für den Kilometer auch im Schnellzug 4 Pfennig zahlte, auf ihren Berufsreisen gefahren. Nachdem das Kilometerheft abgeschafft worden ist, fahren wir fast durchweg alle III. Klasse und führen also dem Staat erheblich weniger zu, als wir ihm früher bei der 4 Pfennigtarif für die II. Klasse gegeben haben. Ich glaube, wenn man in der Richtung eine Reform durchführt, um die II. Klasse wieder den weniger vermögenden Teilen der Bevölkerung besser zugänglich zu machen, würde man einen besseren Erfolg erzielen, und diese Verbilligung der II. Klasse wäre nach meiner Meinung eine anständigere und zweckmäßigere Lösung der vorliegenden Frage als die Umgestaltung der III. Klasse in eine IV. nach preussischem System.

Ich möchte bei der Frage der IV. Klasse noch auf einen Punkt hinweisen, der meines Erachtens bisher nicht genügend Beachtung gefunden hat. Es ist nicht bloß eine wirtschaftliche, nicht bloß eine finanzielle, sondern es ist auch eine soziale und politische Frage, ob man die IV. Klasse bei uns einführen will. Ich bin der Meinung, daß wir keine Veranlassung haben, die Gegenläge, die bei uns in der Bevölkerung bestehen, dadurch noch schärfer zu gestalten (Sehr richtig!) und die Leute noch mehr stufenweise abzutheilen, indem wir noch eine weitere, IV. Klasse, eine ausgesprochene Proletarier- und Armeuteklasse einführen, wo die Leute darauf angewiesen sind (das kommt in Preußen wirklich vor), neben quidenden Ferkeln und anderen angenehmen Dingen in demselben Wagen zu fahren, wodurch man ja manchen in die III. Klasse zu treiben hofft. Das, meine ich, sollten wir nicht tun, wir sollten eher darauf sehen, daß wir die Gegenläge zwischen den einzelnen Schichten der Bevölkerung ausgleichen und verjöhnen. Gerade diejenigen, die einem friedlichen Ausgleich dieser Gegenläge vorarbeiten wollen, sollten die Sache auch von diesem sozialen und politischen Gesichtspunkt aus betrachten. Das paßt einfach nicht für unsere Zustände, noch eine IV. Klasse einzuführen. Man hat sie ja außer in Preußen meines Wissens nur in einem der Balkanstaaten, ich weiß im Augenblick nicht genau, ob in Serbien oder Bulgarien. Außer diesem kleinen halbasiatischen Staate hat nur Preußen die IV. Klasse; noch nicht einmal in Rußland ist sie vorhanden (Abg. Kolb: Nur in der Heimat der Mausefallenhändler!). Ja, wo die Mausefallenhändler und Sammeltiebe zu Hause sind, hat man sie für zweckmäßig gehalten. Aber ich glaube, auf diese Stufe sollten wir Badener uns doch nicht stellen. Ich meine, wir sollten vielmehr dahin wirken, überhaupt nicht 4, sondern womöglich 2 Klassen einzuführen, eine I. und eine II. Klasse, wie sie sich etwa bei dem Dampfschiffverkehr vorfinden. Ich glaube, wir würden dann auch finanziell besser fahren. Es ist nämlich eine interessante Erscheinung, über deren psychologische Erklärung ich mir noch nicht ganz klar bin, daß sehr viele Leute, die sich gar nichts daraus machen, III. Klasse im Zug zu fahren, sich genieren würden, auf dem Schiff II. Klasse zu fahren, und dort die I. Klasse benutzen. Ich bin überzeugt, wenn wir zwei Klassen hätten, würden in der I. erheblich mehr

Leute fahren, also in der Klasse, die die jetzige I. und II. Klasse vertritt, als jetzt in beiden Klassen zusammen, und wir würden mit einer derartigen Vereinfachung nicht nur betriebstechnische Vorteile genießen, sondern auch ein besseres Geschäft machen, als es mit den Vorschlägen der Regierung voraussichtlich gemacht werden wird.

Ich hoffe, daß die IV. Klasse hier abgelehnt wird; ob sie einstimmig wie in der Kommission abgelehnt wird, das ist ja eine andere Frage. Wir haben ja verschiedene Reden darüber gehört. Der Herr Abg. Neuhaus hat sich namens seiner Partei in längeren Ausführungen darüber ergangen. Aber wenn Sie mich auch auf den Kopf stellen, ich weiß nicht genau, was der Herr Abg. Neuhaus von dieser Frage hält und was er eigentlich will. Er hat drei- bis viermal eine verschiedene Haltung eingenommen und den üblichen Eierlanz, wie man das wohl parlamentarisch bezeichnen darf, um die Sache herum gemacht. In ähnlicher Richtung haben sich auch die Ausführungen des Herrn Kollegen Schmidt-Bretten bewegt. Wenigstens haben auch andere Leute — sonst könnte man ja meinen, ich hätte nicht genügend aufgepaßt — die die Sache genau verfolgt haben, denselben Eindruck gewonnen, daß die beiden Herren nach dem Tollerand'schen Grundsatz: „Die Worte sind dazu da, um die Gedanken zu verbergen“, ihre Stellung zu dieser Frage eingenommen haben. Aber abgesehen davon, ob die schließlich doch zum Durchbruch gelangte Liebe des Herrn Abg. Neuhaus — der Grundgedanke seiner Ausführungen schien mir doch seine Liebe zur preussischen IV. Klasse zu sein — auch sonst bei seinen Parteifreunden großen Anklang findet, ich glaube, die große Mehrheit dieses Hauses wird diese Forderung ablehnen und sie wird dabei gewiß die übergroße Mehrheit des badischen Volks hinter sich haben (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten).

Ich will zum Schluß nur noch auf einen Punkt eingehen, der auch von anderer Seite angerührt worden ist und der ja einen etwas peinlichen und persönlichen Charakter hat. Es ist von einem der Herren Vorredner gesagt worden, es mache den Eindruck, als ob keine richtige Einheitlichkeit unter den einzelnen Organen unserer Eisenbahnverwaltung vorhanden sei, als ob insbesondere die uns gegenüber verantwortliche Stelle nicht auch immer die ausschlaggebende und entscheidende sei. Ich bin nicht so in die Dinge eingeweiht, um, wie das den Herren Kollegen in der Budgetkommission eher möglich ist, aus eigener Erfahrung ein abschließendes Urteil darüber abgeben zu können. Aber daß diese Meinung in weiten Kreisen unserer Bevölkerung besteht, das kann auch ich bestätigen, und es wäre durchaus nicht gut, wenn sich das wirklich so verhalten sollte. Wir möchten nicht, daß hier ein Verhältnis aufkommen würde zwischen dem nominellen Leiter und dem tatsächlichen Lenker der Dinge so etwa, wie es, um mir eine historische Parallele zu gestatten, zwischen dem letzten Merowingerkönige Childerich und seinem Hausmeister Pippin bestand. Das wäre durchaus nicht am Platze, und wenn ein derartiger Zustand bestehen sollte, wäre es schon besser, wenn man dieselbe Folgerung daraus ziehen würde, die auch damals tatsächlich gezogen worden ist. Weiter will ich diese historische Parallele hier nicht verfolgen und mich im übrigen auf diese Bemerkungen beschränken (Beifall bei der fortschrittlichen Volkspartei und den Sozialdemokraten).

Hg. Kolb (Soz.): Meine Ausführungen vom letzten Dienstag haben sowohl auf der Regierungsbank wie hier im Hause verschiedentlich Widerspruch hervorgerufen. Es wurden allerlei Bemängelungen dagegen erhoben, die mich veranlassen, noch einmal kurz auf die von mir dargelegten Prinzipien zurückzukommen. Zunächst aber möchte ich mir gegenüber den vorigen Ausführungen des Herrn Generaldirektors einige Bemerkungen gestatten. Der Herr Generaldirektor hat im Eingang seiner Rede darauf abgehoben, daß nicht alle Verfügungen, die seinen Namen tragen, die von der Generaldirektion ausgehen, als einwandfrei zu bezeichnen seien. Er hat damit zweifellos zum Ausdruck bringen wollen, daß manche Verfügung erlassen wird, die er unterschreibt, die er aber nicht genau prüfen kann — wir können das ja alle nachfühlen, daß er dazu gar nicht imstande ist — und die besser unterbleiben würde. Nun ist aber die Auffassung nicht bloß hier im Kreise der Abgeordneten sondern auch draußen, namentlich bei dem Personal allgemein verbreitet, daß von seiten der Generaldirektion zu viele Verfügungen und Verordnungen erlassen werden, daß da in einem Maße verordnet und verfügt wird wie in keiner anderen Verwaltung, und teilweise hat sich sogar schon der Volkswitz dieser Verfügungswut, wenn man sich so ausdrücken darf, bemächtigt. Ich habe wenigstens diesen Sommer einmal einen ganz gelungenen Witz in einer Zeitung darüber gelesen: Es soll sich nach den Mitteilungen, die da gegeben waren, ein Reisender mit dem Bahnvorstand auf dem Perron unterhalten und u. a. die Frage an den Bahnvorstand gerichtet haben, wie es eigentlich komme, daß das Geräusch der Züge umso lauter werde, je näher der Zug der Station komme, und darauf habe der Bahnvorstand erwidert: Das hat die Groß-Generaldirektion verordnet (Geiterkeit). Es ist ein Witz, aber der Witz ist doch charakteristisch für die Auffassung, die man in weiten Kreisen über dieses kolossal viele Verfügungen und Verordnen hat. Wenn darin eine gewisse Einschränkung erfolgen würde, so wäre zweifellos auch mehr Zeit vorhanden, um die einzelnen Verfügungen genau zu prüfen, und es würde dann vielleicht manche Verfügung nicht hinausgelassen, die, wie der Herr Generaldirektor mit Recht bemerkt hat, nicht einwandfrei ist.

Was mich bei der Debatte, wie sie sich bis jetzt abgespielt hat, verwundert, das war, daß man den großen prinzipiellen Fragen, die hier angeschnitten wurden, eine verhältnismäßig recht geringe Bedeutung hat zuteil werden lassen. Ich gebe ja zu, daß insbesondere die Frage der Tarifierung zunächst noch eine rein theoretische Bedeutung für sich beanspruchen kann. Allein auf der anderen Seite steht doch auch fest, daß diese Frage immer mehr praktische Bedeutung gewinnt, und aus den allgemeinen Klagen, die hier vorgebracht wurden, geht doch so viel hervor, daß man offenbar mit dem bisherigen System bankrott gemacht hat, und daß man zu einem vernünftigen, zweckmäßigen System auch beim Personenverkehr übergehen muß. Ganz peinlich berührt hat mich die Art und Weise, wie man den Antrag Muser hier behandelt hat, einen Antrag, der so wichtig ist, daß ich meine, alles andere, was hier gesprochen wird, verschwindet hinter der Bedeutung dessen, was hier verlangt wird in dem Antrag, daß die Volksvertretung gesetzgeberisch an der Gestaltung der Tarife mitwirken soll. Nun wird der Gedanke nicht rundweg abgelehnt, aber in einer Art und Weise behandelt, daß man daraus sieht, man nimmt

ihn nicht ernst, indem man sagt, es seien nur sog. Postfragen. Ich stehe durchaus nicht auf dem Standpunkt, daß diese Sache nur von Reichs wegen geregelt werden kann, sondern ich bin der Meinung, daß in dieser Frage, wenn das Reich nichts tut, die Einzelstaaten dazu übergehen müssen, die Rechte zu erobern, die der Volksvertretung schon lange gehören. Was würde man sagen, wenn die Bureaufratie kommen wollte und das Recht beanspruchen würde, die Tariffäge für die Zolltarife von sich aus festzusetzen? Da würden wir uns doch mit aller Entschiedenheit dagegen wehren und würden sagen, das ist eine Forderung, die nie und nimmer verwirklicht werden könnte. Wohin sollte das führen, wenn derartige Dinge vom grünen Tisch aus verfügt werden könnten, wenn die Volksvertretung nicht mitzuwirken hätte an der Gestaltung der Tariffäge in der Handelspolitik? Und diese wirken nicht anders als die Eisenbahntarife. Hier steht also eine ungeheuer wichtige volkswirtschaftliche Frage auf dem Spiele, und ich kann nicht zugeben, daß hier die Volksvertretung nicht das Recht haben soll, mitzuwirken. Gewiß darf man diese Sache nicht schablonenhaft regeln. Aber soweit geht auch der Antrag Muser nicht; er geht nur dahin, daß eine Erhöhung der Tarife nicht beschlossen werden kann, ohne daß die Volksvertretung dabei mitwirkt. Das ist ein Standpunkt, den man ohne weiteres einnehmen kann, besonders im Hinblick darauf, daß wir heute vollständig rechtlos dastehen. Die betreffenden Verordnungen können ihre Verfügungen über Nacht treffen, und wir sind gar nicht in der Lage, solchen Maßnahmen das geringste Hindernis entgegenzusetzen.

Man hat dann mit gegenüber eingewendet, daß die Prinzipien, die ich vorgeschlagen habe, zwar theoretisch manches für sich hätten, aber in der Praxis wohl kaum durchführbar seien, und manche Kollegen haben mit einem billigen Witz sich über meine Ausführungen hinweggesetzt. Der eine hat gemeint, man müsse dahin kommen, daß auch die Menschen nach ihrem Körpergewicht bezahlen, ein anderer hat gesagt, man könnte die Menschen doch nicht wie Postpakete behandeln. Da möchte ich auf Bismarck abheben. Ich bin im allgemeinen gewiß kein Bewunderer Bismarcks; aber in der Eisenbahnfrage hat er weiter gesehen als irgend ein anderer Staatsmann vor und nach ihm. Er hat die Eisenbahnfrage großzügig behandelt und hat vor allem darauf abgehoben, was notwendig ist, wenn wir in der Eisenbahnverwaltung zu guten und zweckmäßigen Einrichtungen kommen wollen. Im Jahre 1879 hat er in einem Schreiben an den Bundesrat, wo er sich mit dem Gedanken der Reichseisenbahn beschäftigt hat, unter anderem geschrieben: „Einer so durchgreifenden Umgestaltung, wie sie die Entwicklung des Posttarifs durch die Einführung der direkten Entfernung von Ort zu Ort — der Luftlinie —, bei einheitlichen Grundtarifen, schon im ersten Viertel dieses Jahrhunderts aufzuweisen hatte, erscheint der heutige Entwicklungszustand des Eisenbahnwesens zur Zeit noch nicht fähig.“ Zur Zeit, das war 1879! Jedenfalls hat Bismarck den Gedanken der Einheitstare im Personentarif nicht im Prinzip abgelehnt, sondern anerkannt. Er war sich klar, daß die Zeit kommt und kommen muß, wo man auch auf den Personenverkehr das Prinzip des Einheitstarifs anwendet, wie man es auch sonst angewendet hat.

Und auch in bezug auf den Güterverkehr hat er Gedanken ausgesprochen, die noch nicht

geführt sind, aber in der Luft liegen, mit Händen zu greifen sind. Er hat im Jahre 1879 geschrieben: „Es kann den einzelnen Bahnverwaltungen nicht das Recht 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 gemässmaßen gleich einer eingreifenden Vorkehrung sich hindern zu wollen. Es darf nicht von ihnen abhängen, an irgend einem Punkte des Vaterlandes durch künstliche Bindungen, wie die Ausnahmetarife, Industrien groß zu ziehen und gleichzeitig an anderen Orten die von der Natur gegebenen Erwerbszweige zu bedrücken oder selbst zu unterdrücken.“ Er verlangt infolgedessen von einem rationalen Gütertarif, daß er in seiner Struktur klar ist und jedermann in den Stand setzt, die Fracht für eine Sendung leicht zu berechnen, daß er die Gleichberechtigung der Reichsangehörigen in allen Wirtschaftszweigen sichert, daß er die Benachteiligungen beseitigt, welche bei dem gegenwärtigen System auf dem Verkehr des kleinen Gewerbebetriebes lasten, und daß er bei seiner Anwendung die Entstehung schädlicher, die Kosten des Eisenbahntransportes durch unwirtschaftlichen Betriebsaufwand erhöhender Bindungen nicht begünstigt, sowie die Integrität der Beamten nicht gefährdet. Wir können heute irgend eine Zusammenstellung unserer Gütertarife in die Hand nehmen, Sie werden aber nicht finden, daß darin die Gütertarife so klar gestaltet sind, daß sich jemand zurecht finden kann. Im Gegenteil, es ist ein solches Labyrinth von Normaltarifen und Tarifabweichungen, von besonderen Tarifen für Holz, Steine, Tiere usw., daß jemand, der sich nicht berufsmäßig damit beschäftigt, sich absolut nicht darin zurechtfinden kann. Ich habe in dem kleinen Büchlein hier eine Zusammenstellung der Bestimmungen, die für Baden gelten. Es sind eine Unmenge Bestimmungen. Wenn ich in die Lage käme, ein Gut zu verfrachten, ich wüßte daraus nicht zu finden, wie ich es am billigsten verfrachten könnte. Es sind sehr viele Bestimmungen in Geltung, die darauf berechnet sind, eine große Anzahl Beamte anzustellen, die natürlich alle beschäftigt werden müssen und zu einem guten Teil überflüssig wären, wenn wir das Tarifwesen einfacher gestalten würden.

Die Einwände, die gegen meine Ausführungen in bezug auf eine vereinfachte Gestaltung der Personentarife vorgebracht worden sind, sind nach meinen Dafürhalten ebenfalls unzutreffend. Der Herr Minister hat gesagt, heute lägen die Verhältnisse so, daß der Personenverkehr vom Güterverkehr zehre. Das ist kein Zustand! Die Eisenbahnverwaltungen sind aber selber daran schuld. Sie haben mit ihrem durch und durch unrationellen Tarif für den Personenverkehr verschuldet, daß sich dieser nicht so günstig entwickelt hat wie der Güterverkehr. Wir haben heute in Deutschland über 60 Millionen Menschen. Es müßte eine Kleinigkeit sein, meine ich, aus den Erfahrungen die richtige Schlussfolgerung zu ziehen und dafür zu sorgen, daß der Personenverkehr ganz anders ausgebaut wird, als das gegenwärtig der Fall ist, und infolgedessen auch ganz andere Erträgnisse gibt. Heute liefert der Personenverkehr kaum die Hälfte des Güterverkehrs. Das ist ein ganz unhaltbarer Zustand, der nicht bleiben kann, wenn wir nicht in eine Sackgasse hineingeraten sollen und ein Zustand entsteht, wo wir nicht mehr in der Lage sind, unser Eisenbahnwesen richtig auszubauen. Ich habe in meiner

ersten Rede ausgesprochen, daß der Personentarif prohibitiv wirke, geradezu abschreckend wirke, daß die über-große Mehrheit der Bevölkerung, mehr als 90 Prozent der Bevölkerung, gar nicht in die Lage komme, die Eisenbahn auf größere Entfernung hinaus in der Weise zu benutzen, wie es wünschenswert und wohl auch möglich wäre. Ich habe hier den Bericht des württembergischen Abgeordneten S a u h m a n n, der seinerzeit im Namen der württembergischen Tariffkommission sich eingehend mit den Dingen, die hier in Frage stehen, beschäftigt und gründliche Studien über alle diese Fragen gemacht hat, die heute im Mittelpunkt unserer Erörterung stehen. Er hat in dem Abschnitt über den wirtschaftlichen Zusammenhang von Bahnpreis und Bahnbenußung geschrieben: „Ein Institut wie die Eisenbahn, das wie kein anderes von der Massenfrequenz wirtschaftlich abhängt, muß seinen Tarif nicht auf den Durchschnitt aller, sondern auf die ökonomische Lage der breiten Massen projizieren, jedenfalls in der untersten Klasse. Der Normaltarif nimmt aber für die kleine Fahrt von 30 km in III. Klasse 1 M. 2 Pf. und im Wege der Auf-rundung 1 M. 5 Pf. ab. Wird die Strecke in der Woche einmal gefahren oder entsprechend verlängert, so gelangen wir auf 54 M. pro Jahr. Man weiß, wie rar auch nur mäßige Beträge baren Geldes in vielen Schichten der Bevölkerung, vor allem bei der ländlichen Bevölkerung, sind. Hier muß der Tarif in weitem Umfange schlechthin prohibitiv gegen die Benutzung der Bahn wirken.“ Er stellt dann Berechnungen an, wie die prohibitiven Tarife bei geringen Einkommen wirken und stellt fest, daß sie bis zu einem Einkommen von 3100 M. hinaus prohibitiv wirken, und zieht daraus die Schlussfolgerung: „Welch außerordentlichen Einfluß die Sparsamkeit im Gebiet des Reisens und des Fahrscheins ausübt, das ist in überraschender Weise durch die relative Leerheit der II. und die fast vollständige Leerheit der I. Klassenabteilung erhärtet; fast sämtliche Reisende ziehen an sich die größere Bequemlichkeit jener besser ausgestatteten Klassen weit vor, und die Kostendifferenz beträgt nur wenige Pfennige pro Kilometer. Trotzdem genügt diese Pfennigdifférence sowohl bei größeren als bei kleineren Reisen, um auch wohlhabende und vermögliche Reisende von der Benutzung der höheren Klassen abzuhalten. Dieselbe Sparsamkeit, welche den vermöglicheren Kreisen die I. und teilweise II. Klasse ver sagt, verschließt den Minderbemittelten und Unbemittelten die III. Klasse, d. h. also die Bahn überhaupt. Denn eine 20 Pf.-Ausgabe hat für sie eine ganze andere wirtschaftliche Bedeutung als für die oberen Gesellschaftskreise.“ Er untersucht ferner die psychologischen Wirkungen, die dabei in Frage kommen, und er sagt nicht mit Unrecht: „Denn da die Auslage für das Billet eine feste Größe in dem Reisevoranschlag ist, die anderen Ausgaben, wenigstens für die Vorstellung der meisten Reisenden reduzierbar scheinen, so muß die Verkleinerung der festen Ausgabe entsprechend stärker auf die Reiseinitiative einwirken.“ Ich habe schon das letzte Mal darauf aufmerksam gemacht, daß speziell dieser feste Betrag eine ungeheuer große Rolle spielt, den man in Rechnung stellen muß, wenn man eine Reise machen will, die einige Tage in Anspruch nimmt. Für arme Leute spielt der Lohnausfall, den sie haben, wenn sie sich zwei oder drei Tage bei Verwandten aufhalten wollen, nicht entfernt die Rolle wie der Betrag, den sie für das Billet ausgeben müssen, namentlich wenn die Reise vielleicht nach Köln oder nach Hamburg oder nach Berlin geht, wo die Reisekosten eine

halbe oder eine ganze Monatseinnahme verschlingen. Das sind Dinge, mit denen die Eisenbahnverwaltung rechnen muß, und daraus muß man auch seine Schlusfolgerungen ziehen. Dann sagt der Herr Abg. Gaußmann zum Schluß mit Recht, und das trifft auch auf Baden zu: „Die schlechte Rente der württembergischen Bahnen ist kein Argument gegen eine Tarifänderung, im Gegenteil ein Beweis für die Unwirtschaftlichkeit der bisherigen Tarifpolitik. Wenn ein derartig großes Monopolinstitut in einem Land mit der württembergischen Bevölkerungsdichtigkeit nicht rentiert, dann muß ein Fehler im Kalkül liegen.“ Das ist durchaus richtig. Ich habe auch schon das letzte Mal darauf aufmerksam gemacht, wenn ein Unternehmen mit so außerordentlich günstigen Vorbedingungen arbeitet, wie sie kein einziges Privatunternehmen auf der ganzen Welt hat, ein Unternehmen, das keine Konkurrenz zu befürchten hat außer derjenigen, die es etwa selbst zuläßt, ein Unternehmen, das mit einem so ungeheuren Kapital arbeitet, und das in der Lage ist, alles in größtem Maßstab kaufen zu können, das in jeder Beziehung Verbindungen hat, wenn ein solches Unternehmen so schlecht rentiert, so muß es daran fehlen, daß die Tarifgrundsätze nicht die richtigen sind, und daß das Geschäft nicht in der richtigen Weise getrieben wird. Denn die Eisenbahn ist ein Instrument, das keine Konkurrenz hat, und das keiner, wenn er auch auf der tiefsten Stufe steht, entbehren kann; jeder muß es benützen, wir können ohne die Eisenbahn nicht leben. Wie gesagt, wenn ein solches Unternehmen so schlecht rentiert, so liegt es eben daran, daß es nicht richtig verwaltet wird, daß es vor allen Dingen nicht in Anwendung der richtigen kaufmännischen Grundsätze in jeder Richtung betrieben wird.

Nun will ich noch kurz auf das Kapitel Selbstkosten eingehen. Der Herr Minister hat uns eine Rechnung aufgemacht, ohne die näheren Unterlagen zu geben, er hat uns einfach einige Zahlen genannt und uns das Rätsel aufgegeben, uns mit diesen zwei Zahlen in bezug auf die Selbstkosten abzufinden. Er hat nach dem amtlichen Bericht ausgeführt, wenn auch die Ausgaben für den Personenverkehr schwer zu berechnen seien, so seien doch gewisse Unterlagen vorhanden, und soweit solche Unterlagen vorhanden seien, hätten die Berechnungen ergeben, daß, von den generellen Unkosten abgesehen, ein Zug pro Kilometer eine Ausgabe von 1.46 Mark verursacht, woraus hervorgehe, daß der Zweipfennigtarif nicht hinreiche, um die Selbstkosten zu decken. Ja, Herr Minister, treffen denn diese Ausgaben von 1.46 M. auf alle Züge zu, treffen diese Ausgaben zu auf die I. Klasse oder auf die I. und II., oder trifft diese Angabe zu ganz einerlei, ob der Zug von 10, von 20, von 100 oder von 1000 Personen benutzt wird? (Sehr gut!). Das ist doch keine Berechnung, auf Grund deren man eine derartige Behauptung aufstellen kann, daß der Zweipfennigtarif die Selbstkosten nicht decke. Es ist doch ganz selbstverständlich, daß der Zweipfennigtarif rentieren muß, wenn man die Gesamtzahlen ins Auge faßt, die unser Personenverkehr an Einnahmen abwirft, und aus diesen geht doch klar und deutlich hervor, daß unsere I. Klasse ganz wenig abwirft; außerdem werden noch darin Schwankungen eintreten von einem Jahr zum anderen, vielleicht auch von Monat zu Monat. Also damit kann man unmöglich die Behauptung beweisen, daß sich der Zweipfennigtarif nicht rentiert. Ich habe das letzte Mal schon gesagt, die Selbstkosten ließen sich

schlechthin nicht berechnen. Derselben Meinung hat übrigens auch der Herr Abg. Gaußmann in seinem Bericht Ausdruck gegeben, er hat da sehr eingehende Studien gemacht, und er bringt da sehr interessante Mitteilungen. Er will mit solchen Berechnungen, soweit man überhaupt solche Berechnungen aufstellen kann, beweisen, daß das direkte Gegenteil wahr ist, und daß die erste Klasse die Selbstkosten nicht deckt, wohl aber die letzte, die frequentierteste, und daß diese dem Staat die Gelder einbringt. Gaußmann sagt zunächst ganz allgemein: „Der Begriff der Selbstkosten begegnet im ganzen und im einzelnen den allererheblichsten Zweifeln, wie die über diese Frage erwachsene Literatur belegt.“ Das ist auch ganz selbstverständlich, denn, wie schon gesagt, die Selbstkosten lassen sich einfach nicht berechnen. Dann kommt er darauf zu sprechen, wie man auf die verschiedenste Art und Weise auf der Grundlage, die der Herr Minister auch bei seiner Berechnung eingenommen hat, die Selbstkosten berechnen könne, und er kommt weiter darauf zu sprechen, was an Selbstkosten herauskomme; wenn man sie für die I., II. und III. Klasse berechne. Hier hat man einfach gar keinen Unterschied gemacht, man hat einfach gesagt, bei der III. Wagenklasse werden die Selbstkosten nicht gedeckt wie bei der I. und II., das übrige vertheilt man uns konstant, und es wäre außerordentlich interessant, darüber eine Rechnung zu erhalten. Gaußmann verweist in dieser Beziehung auf eine Arbeit eines Herrn Launhardt, die in dem Archiv für Eisenbahnwesen erschienen ist, der ganz eingehende Untersuchungen auf allen diesen Gebieten unternommen hat. Er hat diese Berechnung für die verschiedenen Wagenklassen angestellt, und er ist dann auf Grund der Methode des Herrn Ministers zu folgenden Resultaten gekommen. Er berechnet, daß die Kosten des Platzkilometers für die I. Klasse auf 1.15 Pf. belaufen, für die II. auf 0.85 Pf., für die III. auf 0.57 und für die IV. auf 0.46. Es besteht also ein nur ganz minimaler Unterschied zwischen den Selbstkosten der III. und der IV. Klasse. Er hat dann aber auch die Zahlen auf den Personenkilometer berechnet, und da ist er zu folgenden interessanten Resultaten gekommen. Der Personenkilometer verursacht in Preußen Kosten in der I. Klasse 10.7 Pf., also über 2 Pf. mehr als der Fahrgast bezahlt, in der II. Klasse 4.4 Pf., ungefähr das, was der Fahrgast bezahlt, in der III. Klasse 2.38 Pf., also weniger als bezahlt wird, und in der IV. Klasse 1.05 Pfennig. Er zieht daraus den Schluß, daß man erstens einmal keine richtige Selbstkostenberechnung aufstellen könne, weil man je nach den gewählten Grundlagen zu ganz verschiedenen Resultaten komme, und dann zieht er daraus die ganz richtige Konsequenz, daß sich daraus der Satz ergebe, daß die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen mit der Verbilligung der Tarife zunimmt, d. h. mit der Zunahme der Frequenz; je stärker also die Frequenz ist, desto besser ist es für die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahn, und die Frequenz kann man wieder natürlich steigern, indem man die Tarife niedrig festsetzt, sie für den Massenverkehr zuschneidet, und indem man die Masse des Volkes nicht etwa von der Möglichkeit der Benützung der Eisenbahn durch hohe Tarife ausschließt, die die Folge haben, daß die Masse des Volkes nur sporadisch einmal eine Reise unternehmen kann; denn bei hohen Tarifen ist die Masse des Volkes gar nicht in der Lage, die Eisenbahn zu benützen. Ich habe nicht umsonst das letzte Mal auf die Platzkarten und alle diese unsinnigen Einrichtun-

gen abgehoben, und wenn der Herr Kollege Nebmann gemeint hat, was das für einen Wert habe, darüber zu sprechen, das sei doch jetzt alles abgehandelt, so kann ich nur sagen, ich habe das eben hervorgehoben, um zu zeigen, wie lange solche schifanöse Einrichtungen von Seiten unserer Eisenbahnverwaltungen aufrecht erhalten worden sind, wie lange wir solche Einrichtungen hatten, die dazu geeignet waren, die Masse des Volkes, namentlich das große Publikum vom Reisen abzuhalten, und ihnen das Reisen geradezu zu berechnen. Während man in den Privatbetrieben Hunderte und Hunderttausende von Mark für Reklame ausgibt, während man dort sogar Reisende bewirbt, um das Publikum anzuregen, und während man dort alles tut, um das Unternehmen rentabler zu gestalten, da geht nun die Eisenbahnverwaltung her, und führt alle möglichen schifanösen Einrichtungen ein, um den Leuten das Reisen möglichst schwer zu machen, ihnen das Reisen manchmal geradezu unmöglich zu machen. Jeder, der früher eine Platzkarte hat nehmen müssen, weiß, daß man sich jedesmal geärgert hat, wenn man ein solches Extrabillet für 1 oder 2 M. hat lösen müssen; wir ist sogar einmal passiert, daß ich mit samt meiner Platzkarte stehen mußte, weil kein Platz mehr vorhanden war. Das sind doch Zustände, die man schon längst hätte beseitigen müssen, die aber heute noch bestehen würden, wenn nicht zufällig die Tarifreform gekommen wäre, die mit all diesem Unfug endlich einmal ausgeräumt hat. Aber das war nicht die einzige derartige Einrichtung; ähnliche Einrichtungen haben viele bestanden und Jahrzehnte hindurch bestanden. Es wurde immer wieder in der Öffentlichkeit darauf abgehoben, man hat sie aber ruhig weiter bestehen lassen und sich an der Kritik gar nicht geört.

Wie die prohibitive Wirkung dieser kolossal hohen Tarife in der Praxis ist, das geht aus den Zahlen der Eisenbahnstatistik hervor. Ich habe vor mir die Zahlen der Jahre 1906 und 1907. Daraus ergibt sich, daß im Jahre 1906 im Durchschnitt in der I. Klasse auf einen Platzkilometer 0,26 Personen entfallen und daß im ganzen 13,70 Proz. der Plätze besetzt waren; in der II. Klasse entfallen auf den Platzkilometer 1,10 Personen, die Besetzung beläuft sich auf 19,53 Proz.; in der III. Klasse kommen auf den Platzkilometer 3,66 Personen, die Besetzung beläuft sich auf 27,71 Proz. Und nun kommen die ermäßigten Preise; das ist immer wieder interessant, darauf muß man immer wieder hinweisen: Bei den ermäßigten Preisen — von der I. bis III. Klasse — kommen auf den Platzkilometer 2,60 Personen, und im Durchschnitt waren besetzt 2,70 Proz. der Plätze. Sie sehen, je weiter die Tarife heruntergehen, desto größer ist die Ausnutzung, und darauf allein kommt es an, wenn man die Eisenbahn rentabel machen will. Heute ist eben der größte Teil der Plätze in allen Klassen, sogar in der III. und IV. nicht besetzt, weil der Tarif im allgemeinen ein viel zu hoher ist. Ähnliche Zahlen ergeben sich für das Jahr 1907, nur sind sie dort noch schlechter. Da sind in der I. Klasse nur 10,48 Proz. der Plätze besetzt, in der II. Klasse 21,84, in der III. Klasse allerdings etwas mehr. Genau dasselbe Resultat ergibt sich bei der durchschnittlichen Reiselänge. Da ergibt sich, daß bei der I. Klasse im Jahre 1906 die durchschnittliche Reiselänge 111,23 betrug, bei der II. Klasse 74,77 und bei der III. Klasse 27,96, bei den ermäßigten Preisen 20,12 km. Sie sehen also,

daß die große Masse der Bevölkerung verhältnismäßig kurze Strecken fährt, weil sie finanziell gar nicht in der Lage ist, größere Eisenbahnstrecken zurückzulegen. Im Jahre 1908 war es noch schlimmer. Da hat die durchschnittliche Reiselänge in der I. Klasse 80,77, in der II. Klasse bloß 50,12, in der III. Klasse allerdings 34,39, in der III. b Klasse aber nur 16,14 km betragen. Daraus geht doch die prohibitive Wirkung dieser Eisenbahntarife klar und deutlich hervor! Auch bei den Einnahmen ergibt sich genau dasselbe Bild. Die I. Klasse hat im Jahre 1908 pro Person 6,66 M. eingebracht, eine ziemlich hohe Summe, im ganzen aber nur 956 740 M. oder 3,69 Prozent; die II. Klasse pro Person bloß 2,58 M., im ganzen aber schon 4,6 Millionen oder 17,18 Proz.; die III. a-Klasse pro Person nur 1,04 M., im ganzen aber 8 376 000 M. und die III. b-Klasse pro Person gar bloß 0,62 M., im ganzen aber 11 508 000 M. oder 44,2 Proz.; die III. a- und b-Klasse zusammen pro Person 1,66 M. und insgesamt 19 884 000 M. gegen etwas über 5 Millionen in der I. und II. Klasse. Da kommt das Geld im Personenverkehr herein! Daraus würde der Kaufmann den Schluß ziehen, die Zahl der Klassen zu reduzieren und einen Tarif für die II. Klasse einzuführen, der die II. Klasse genau so voll macht, wie heute die III. Klasse ist. Das würde jeder Kaufmann, wenn er diesen Betrieb kaufmännisch leiten würde; die Eisenbahnverwaltung aber kann nicht dazu kommen, aus diesen klaren Tatsachen, die sich jedermann förmlich aufdrängen, wenn er sie sieht, die nötigen Konsequenzen zu ziehen. Jetzt ist man allgemein, im ganzen Hause und auch bei der Regierung der Meinung, das wird gar nicht bestritten, zwei gepolsterte Klassen seien zu viel, das allerbeste wäre, man würde so bald wie möglich eine davon abschaffen; man ist nur nicht darüber klar, wie man es durchführen soll. In demselben Augenblick aber, wo diese Auffassung ganz allgemein und ohne jeden Widerspruch anerkannt wird, kommt man und will denselben Fehler bei den ungepolsterten Klassen machen, den man jetzt bei den gepolsterten Klassen beseitigen möchte, wenn man ihn nur beseitigen könnte. Das ist doch ganz klar: Wenn wir heute bei den Holzklassen zwei Klassen einführen, so haben wir genau dasselbe zu beklagen, wenn auch nicht in dem Maß und in dem Umfang wie bei den gepolsterten Klassen, weil der Tarif ja erheblich niedriger ist, daß nämlich die Besetzung der Plätze nicht so ist, wie sie vom kaufmännischen Standpunkt aus wünschenswert wäre. Je mehr Klassen, desto weniger Plätze sind besetzt, das ist ganz selbstverständlich, darüber braucht man gar kein Wort zu verlieren.

Ich habe in meinen letzten Ausführungen auf den ungarischen Zonentarif nur so nebenbei abgehoben; ich habe ihn nur angeführt, um zu zeigen, nach welcher Richtung hin die Entwicklung der Tarifbildung gehen müsse. Ich habe gesagt, was das nächstliegende ist. Ich persönlich bin der Überzeugung, mit der Zeit wird man noch weiter kommen. Wir reden gegenwärtig manchmal recht bedenklich davon, daß wir jetzt unserer Eisenbahnschuldentilgungskasse aus allgemeinen Staatsmitteln 4 Millionen zuschießen müssen. Das ist ja an sich ein sehr wenig erfreulicher Zustand; aber es ist kein Unglück, über das man nun Tränen zu weinen braucht. Wir haben Hochschulen, die auch nur für einen ganz geringen, verschwindend kleinen Teil der Bevölkerung in Frage kommen, und müssen Millionen aus der allgemeinen Staatskasse dafür zahlen (Sehr

richtig! links); wir haben Landstraßen, für die wir keinen Pfennig von der Bevölkerung erheben, und wir zahlen alljährlich Hunderttausende, um diese Landstraßen instand zu halten, und kein Mensch regt sich darüber auf. Man betrachtet das als ganz selbstverständlich. Ich will auch nichts dagegen sagen; aber so notwendig wie die Hochschulen und so notwendig wie unsere Landstraßen ist die Eisenbahn heutzutage allermindestens doch auch. Es ist deshalb durchaus kein besonderer Unglückszustand, wenn wir infolge von Fehlern, die die Regierung mit der Mehrheit der Volksvertretung gemacht hat, nun wieder in die Lage kommen, einmal eine Zeitlang einige Millionen aus der allgemeinen Staatskasse zuschießen zu müssen. Das, was in Form von hohen Tarifen genommen wird, ist auch eine Steuer, und die Frage ist nur: Welches ist die zweckmäßigste Steuer, die auf die Einkommen umgelegte (so wie wir es heute nach dem Einkommensteuergesetz haben) oder die nur auf diejenigen Leute umgelegte, die gezwungen sind, infolge ihrer volkswirtschaftlichen Betätigung die Eisenbahn zu benutzen? Ich halte diese Eisenbahnsteuer, die heute erhoben wird, für viel schädlicher als jede andere Steuer, die wir haben und die wir einfach hinnehmen, weil sie sich längst eingeführt haben, weil man es als selbstverständlich betrachtet, daß solche Steuern erhoben werden.

In Ungarn hat sich die volkswirtschaftliche Nützlichkeit und finanzielle Nützlichkeit des Zonentarifs mit einer solchen Deutlichkeit erwiesen, daß man sich einfach fragen muß: Warum hat man daraus nicht die Konsequenzen gezogen? Gewiß, die Großh. Regierung hat auf dem vorigen Landtag ausgeführt, es sei dort auch nicht alles Gold, was glänzt, man habe in Ungarn auch Bedenken geäußert. Aber der Personentarif besteht in Ungarn heute noch, und wenn er nicht gut rentieren würde, wenn er nicht besser rentieren würde als das, was früher bestand, so hätte man ihn ganz zweifellos längst abgeschafft; aber daß er noch besteht, beweist, daß er recht gute Resultate gezeitigt hat. Was hat sich nun bei der Einführung des Zonentarifs in Ungarn gezeigt? Vor allen Dingen eines: In dem Jahre, bevor der Zonentarif eingeführt wurde, 1888, hat die Zahl der beförderten Personen in Ungarn etwa 5 Millionen betragen; im ersten Jahre nach der Einführung des Zonentarifs ist die Zahl der auf den ungarischen Eisenbahnzügen beförderten Personen auf 13 456 312 gestiegen, das ist eine Zunahme um volle zwei Drittel! Das ist eine ganz ungeheure Steigerung. Aber nicht nur die Zahl der beförderten Personen hat zugenommen, sondern auch die Einnahmen sind gestiegen, allerdings nicht in demselben Maß, und das ist ja immer das Argument, das uns von den Fachmännern entgegen gehalten wird; sie klagen jedesmal, wenn der Personenverkehr zugenommen hat, die Einnahmen aber nicht in demselben Verhältnis zugenommen haben. Das ist durchaus nicht notwendig, ist auch durchaus unkaufmännisch gerechnet. Die Einnahmen haben in demselben Jahr zugenommen um 1815422 Gulden im Personenverkehr und um 212738 Gulden im Gepäckverkehr, insgesamt um 2028160 Gulden, und gegen vorher etwa 5 Millionen sind über 13 Millionen Menschen auf der Eisenbahn befördert worden. Was das heißt, auf der Eisenbahn statt 5,092 Millionen Personen nahezu 14 Millionen zu befördern, was das volkswirtschaftlich heißt, darüber brauche ich wohl keine

langen Ausführungen zu machen. Im zweiten Jahre ist die Zunahme nicht etwa stehen geblieben, nachdem auf einmal ein ungeheurer Sprung sich vollzogen hatte, sondern im zweiten Jahre hat die Zunahme der Frequenz sich ebenfalls gehalten, sie ist wiederum um nahezu 2 Millionen Personen gestiegen. Das ist doch von volkswirtschaftlicher Bedeutung, von ganz eminenter volkswirtschaftlicher Bedeutung, und daraus müßte man ohne weiteres die richtigen Schlußfolgerungen zu ziehen.

Insbesondere aber hat der Nahverkehr durch die Einführung des Zonentarifs gewonnen. Vor der Einführung des Zonentarifs wurden auf den ungarischen Eisenbahnen insgesamt nur 5,6 Millionen Billets verkauft. Im ersten Jahre nach der Einführung des Zonentarifs stieg diese Zahl bereits im Nahverkehr auf 7,6 Millionen, also um über 2 Millionen mehr, als früher der Gesamtpersonenverkehr auf den ungarischen Bahnen betragen hatte! Daraus mag der Herr Abgeordnete den Schluß ziehen, daß seine Auffassung, als würde der Nahverkehr unter der Einführung des Zonentarifs leiden, vollständig falsch ist. In Ungarn ist der Zonentarif in der Weise ausgebildet, daß man zwei Zonen hat und vierzehn Fernzonen. Die Nahzonen sind so verteilt, daß die 1. Zone von der Station, auf der man einsteigt, bis zur nächsten Station reicht, die 2. Zone bis zur übernächsten Station. Dann beginnt der Fernverkehr mit im ganzen 14 Zonen. In Ungarn zählt man für die Schnellzugsfahrt denselben Preis, man zahlt, man mag fahren von einem Ende des Landes bis zum andern, nicht mehr als 4,80 Gulden. Für diesen Preis fährt man durch ganz Ungarn!

Nun stellen Sie sich vor, ein derartig vernünftiger Tarif, wie er in Ungarn eingeführt ist, würde auch bei uns in Deutschland eingerichtet, und wir könnten für verhältnismäßig billiges Geld, etwa für 10 M., von hier nach Hamburg oder nach Berlin fahren: Welche Menge von Leuten würde die Gelegenheit benutzen, um — gerade infolge des billigen Preises — nach Hamburg oder nach Berlin zu fahren! Man sage nicht etwa, ein Bedürfnis dafür sei nicht vorhanden. Das Bedürfnis zu reisen zeigt sich bei jeder Tarifermäßigung, sie mag heißen, wie sie will. Es hat sich das bei uns in Baden seinerzeit bei der Einführung des Kilometerbestes gezeigt, und es hat sich jetzt wieder bei dem Zweipennigtarif gezeigt. Man hat gemeint, als das Kilometerbest eingeführt wurde, jetzt seien wir auf der Höhe der Entwicklung angelangt, und nach der Einführung des Zweipennigtarifs sind mit einem Schlage sechs Millionen Menschen mehr gefahren als vorher. Ich bin fest überzeugt, hätten wir billige Ferntarife, so würde die Verkehrssteigerung eine viel größere sein, als das heute der Fall ist. Man hat ja auch in Österreich einen Zonentarif eingeführt, der zwar nicht so gut ist wie der in Ungarn, weshalb in der Personenbeförderung nur eine Steigerung von 68 Proz. und eine Mehreinnahme von 80 000 Gulden in den beiden ersten Monaten eingetreten ist, aber das ist doch immerhin eine Steigerung um 68 Proz. bei einer Mehreinnahme, keiner Mindereinnahme.

Man wird mir nun entgegenhalten: Ja, aber die Mehrausgaben! Diesen Einwurf hat man bei uns immer gemacht. Wenn vom Kilometerbeste geredet worden ist und wir von den Einnahmen geredet haben, so ist uns immer entgegengehalten worden: Das ist ganz schön, aber Sie rechnen nicht mit den Mehrausgaben. Da

Ich will wohl zitiieren, was der ungarische Verkehrsminister im Jahre 1890 ausgeführt hat, ein Jahr nach Einführung des Zonentarifes. Er hat damals gesagt: Die Kosten des Inlebenretens des Zonentarifs bilden die Kosten des Druckes der neuen Fahrkarten und Instruktionen, betragend 40 bis 50 000 Gulden. Was die Verkehrsmittel betrifft, so kann in dieser Beziehung nichts zu Lasten des Zonentarifs geschrieben werden. Die ungarischen Staatsbahnen haben seit 1885 keine neuen Personenwagen erhalten. Jahre hindurch haben 1800 Personenwagen den Verkehr auf dem sich fortwährend vergrößernden Netze vermittelt, die Zahl der Wagen hätte schon im Jahre 1888 vermehrt werden müssen und dies ist bloß infolge Rücksichtnahme auf die finanzielle Lage verschoben worden. Es sind zwar mehrere Hundert Personenwagen bestellt (noch nicht abgeliefert) worden, doch kann man deren Kosten nicht auf das Konto des Zonentarifs stellen. Der Zonentarif ist inwieweit der im voraus festgestellten und unverändert gebliebenen Sommerfahrordnung ins Leben getreten, welche Fahrordnung auch seither nur insofern geändert wurde, daß einige neue Lokal-, zum großen Teile gemischte Züge mehr verkehren. Er stellt zum Beweise fest, daß sich alles in allem eine Mehrausgabe von jährlich 600 000 Gulden gegenüber einer Mehreinnahme von über zwei Millionen Gulden ergeben habe. Das ist das Urtheil des ungarischen Verkehrsministers, der über diese Dinge ganz zweifellos sehr informiert ist als die Leute, die sonst über den ungarischen Zonentarif schelten. Ich bedauere, daß die neueren Zahlen zur Verfügung zu haben. Es wäre außerordentlich interessant, die ganze Entwicklung vor sich zu haben. Allein es ist sehr schwer, gerade auf diesem Gebiete das nötige Material zu erhalten, namentlich soweit das Ausland in Betracht kommt. Ich darf nur darauf abheben, daß auch Italien in der letzten Zeit dazu übergegangen ist, in gewissem Maße wenigstens den Zonentarif einzuführen, und zwar in Südtalien, so daß man heute in Südtalien erheblich billiger fahren kann als vor einigen Jahren vor Einführung des Zonentarifs; und es unterliegt keinem Zweifel, daß dadurch die Reiselust des Publikums angeregt wurde und Italien dabei jedenfalls finanziell ein recht gutes Geschäft macht.

Alles das sind Dinge, bei denen man meinen müßte, die Eisenbahnverwaltung sollte ganz von selbst auf einen solchen Gedanken kommen. Statt dessen stoßen wir mit diesen und ähnlichen Anregungen überall auf Hindernisse. Überall ist man bestrebt, rückwärts statt vorwärts zu gehen. Bei uns in Baden sind wir daran, anstatt die Zahl der Klassen zu vereinfachen, sie zu vermehren. Im Reiche denkt man gar nicht an eine Vereinigung. Der Herr Kollege Benedey hat mit Recht darauf hingewiesen: Außerhalb der schwarz-weiß-roten Grenzlinie kennt man eine IV. Klasse nicht, mit Ausnahme der Heimat der Maulfellenhändler, wo man sie allerdings vielleicht noch schlechter als in Preußen hat. Das sind Zustände, die zu denken geben und beweisen, daß nicht alles so ist, wie es sein sollte. Der Herr Kollege Benedey hat auf die soziale Wirkung einer solchen Einrichtung hingewiesen. Ich darf vielleicht auf die kulturelle Seite der Sache abheben. Wir sind doch alle zusammen bestrebt, unser Volk kulturell zu heben und seine Kulturbedürfnisse zu steigern; das tun wir nicht etwa dem Volke allein zuliebe, sondern auch unserer

Volkswirtschaft. Wo sollen wir mit unserer fortwährend sich steigenden Technik hinkommen, die jeden Tag neue Erfindungen zeitigt und jeden Tag mehr produziert, wenn die Kulturbedürfnisse des Volkes nicht im Wachsen begriffen wären? Und nun wollen wir hier dazu übergehen, die Kulturbedürfnisse des Volkes herunterzudrücken, anstatt sie zu steigern! Oder glauben Sie, daß es zur Steigerung der Kultur beiträgt, wenn man die Leute, die nicht mehr als zwei Pfennige pro Kilometer für ihre Reisen bezahlen können, zu den Spanferkeln und Marktkörben hineinsteckt und in dieser Gesellschaft transportiert? Oder glauben Sie nicht, daß es besser wäre, wenn man sie unter anständige Leute stecken würde, wo sie sich auch anständig unterhalten können? Das ist doch auch ein Argument, das schwer ins Gewicht fällt. Man kommt allerdings mit dem Einwande, die IV. Klasse habe die Bequemlichkeit, daß die Marktfrauen ihre Marktkörbe und der Handwerker sein Handwerkszeug mit hineinnehmen könne. Zu was haben Sie aber den Gepäckwagen? Gaben Sie die Gepäckwagen zum Vergnügen angebracht oder sind sie nicht dazu da und werden dazu in jedem Zuge mitgeführt, damit man nicht in den Personenwagen das Publikum mit Marktkörben u. Handwerkszeug belästigen muß? (Sehr richtig! links.) Der Herr Minister hat am letzten Mittwoch Ausführungen gemacht, die mich geradezu empört haben. Nachdem wir die Abschaffung der I. Klasse beantragt hatten, sagte er zur Begründung seiner Stellungnahme dagegen, man müsse doch auch auf die Lebensgewohnheiten der Herrschaften Rücksicht nehmen, die in der I. Klasse fahren. Ich habe dagegen nichts einzuwenden, Herr Minister, ich verlange nur, daß diese Herrschaften auch den ihren Lebensgewohnheiten entsprechenden Geldbetrag an die Eisenbahnverwaltung abliefern (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten). Aber, wenn Sie verlangen, daß die Herrschaften in der I. Klasse entsprechend ihren Lebensgewohnheiten fahren können, dann, Herr Minister, verlangt es die Gerechtigkeit, daß Sie auch auf die Lebensgewohnheiten der Passagiere III. Klasse Rücksicht nehmen (Sehr richtig! links), daß sie diese nicht zwingen wollen, sich in diese Viehkästen hineinzustecken, in die Gesellschaft der Marktkörbe und Spanferkel und anderer schöner Dinge! (Sehr richtig! links.) Herr Minister! Das gehörte bisher nicht zu den Lebensgewohnheiten der breiten Schichten der Bevölkerung in Baden; die waren anderes gewöhnt, als solche boursierschen Lebensgewohnheiten, die Sie bei uns in Baden einführen wollen.

Ich darf dann weiter darauf abheben, Herr Minister, daß die Einwendungen, die man gegen die Argumente macht, die wir vorbringen, auch nach verschiedenen anderen Richtungen hin durchaus nicht zutreffend sind. Sie werden es erleben, wenn Sie die IV. Klasse nach preussischem Muster einführen, daß damit die finanziellen Verhältnisse Badens nicht gebessert, sondern höchstwahrscheinlich verschlechtert werden (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten); Sie werden es erleben, daß ein gut Teil der Passagiere, die heute II. Klasse fahren, dann in die I. Klasse heruntersteigen und daß damit die II. Klasse noch unrentabler gemacht wird. Kurzum, man mag die Dinge von einer Seite aus betrachten, von welcher man will, man muß zu ganz anderen Schlussfolgerungen kommen, als das bei dem Herrn Minister der Fall ist.

Dann hat der Herr Kollege Rebmann u. a. gesagt,

er sei nicht überzeugt, daß das Kilometerheft in Baden unsere Einnahmen gesteigert habe, diese wären vielleicht auch sonst gestiegen. Die Tatsachen aber sprechen eine ganz andere Sprache, Herr Kollege Rebmann. Schon im ersten Jahre der Einführung des Kilometerheftes sind über 2 Millionen Menschen mehr befördert worden, und es ist eine Einnahme von über 1 Million Mark mehr erzielt worden. Ich habe schon wiederholt darauf hingewiesen: Unter der Herrschaft des Kilometerheftes haben wir nur ein Jahr zu verzeichnen gehabt, in welchem die Einnahmen aus dem Personenverkehr nicht zugenommen haben, in allen übrigen Jahren haben die Einnahmen zugenommen. Jetzt unter der Herrschaft des neuen Tarifs, haben wir sofort auch im Personenverkehr die Krise wahrgenommen. Es ist ganz selbstverständlich: Zur Zeit der Herrschaft des Kilometerheftes hatte jeder sein Kilometerheft in der Tasche; ob Krisis war oder nicht, er hat es einfach benötigt und wenn es abgelaufen war, hat er wieder ein neues gekauft. Man mag das im Interesse des Einzelnen beklagen insofern, als der Einzelne vielleicht auch einmal eine Meile gemacht hat, die er sonst nicht gemacht hätte; allein im großen und ganzen hat sich die Einrichtung vorzüglich bewährt.

Dann hat man von anderer Seite den Einwand gemacht, daß in derselben Zeit, während deren wir das Kilometerheft gehabt haben, Elsaß-Lothringen, Bayern, die Pfalz und Württemberg ihre Einnahmen prozentual teilweise in noch höherem Maße als wir gesteigert haben. Das ist kein Beweis gegen das Kilometerheft. Denn zu der Zeit, als wir das Kilometerheft eingeführt haben, standen wir in bezug auf die Einnahmen pro Kilometer aus dem Personenverkehr bereits an zweiter Stelle in Deutschland, also weit über Preußen und weit über Elsaß-Lothringen, Württemberg, Bayern und über der Pfalz. Nun ist es ganz selbstverständlich, daß ein Staat mit einem hochentwickelten Verkehrssystem — eben weil es schon hochentwickelt ist — prozentual die Einnahmen nicht mehr so steigern kann wie ein anderer Staat, dessen Verkehr zurückgeblieben ist; der hat es dann viel leichter, einen höheren Prozentsatz zu erreichen! Er hat es leichter als der Staat, der zurzeit der Einführung des Kilometerheftes bereits ohnehin schon drei, viermal mehr erzielt hat.

Also alle diese Argumente sind durchaus nicht stichhaltig. Tatsache ist, daß, solange wir das Kilometerheft hatten, wir derartige Situationen wie heute nicht erlebt haben, Situationen, wo wir nicht ein noch aus wissen, wo wir nicht wissen, woher das Geld nehmen, um aus dieser wirklich bedenklichen Lage wieder herauszukommen.

Dann darf ich noch darauf hinweisen, daß auch die Ausführungen, die der Herr Ministerialdirektor mir gegenüber in bezug auf das Kilometerheft gemacht hat, nicht stichhaltig sind. Er hat eine Stelle aus einer von mir vor zwei oder vier Jahren gehaltenen Rede zitiert, wo ich gesagt habe, das Kilometerheft sei eine unsoziale Einrichtung. Ich halte die Auffassung, die ich damals vertreten habe, auch heute noch für richtig. Ich bin auch heute noch der Meinung, daß es zweckmäßiger wäre, man würde die Sätze des Kilometerheftes allgemein einführen, so daß das zu jedermanns Nutz und Frommen dienen könnte. Allein, nachdem das nicht zu erreichen ist, wollen wir wenigstens das eine Gute, das das Kilometerheft

gehabt hatte, erhalten, wir wollen nämlich den Leuten, die oft Eisenbahn fahren müssen, die Gelegenheit geben, billiger zu fahren, als es heute der Fall ist.

Die Nichtübertragbarkeit des Kilometerheftes haben wir aufgehoben wissen wollen, weil wir überzeugt sind, daß es dann in weiterem Umfange benötigt würde, als es früher der Fall war, und daß damit dann die soziale Ungleichheit verschwinden werde, die wir bei dem früheren Kilometerheft, das nicht übertragbar war, zu beklagen gehabt haben.

Interessant für die eigenartige Auffassung, die man in diesen Kreisen hat, ist dann allerdings wieder der Einwand, den die Regierung gegenüber der Forderung, die Übertragbarkeit zuzulassen, vorgebracht hat und der im schriftlichen Bericht des Herrn Berichterstatters, so die Antwort der Regierung abgedruckt ist, enthalten ist. Die Regierung wendet ein, es sei zu befürchten, daß bei Zulassung der Übertragbarkeit mit den Kilometerheften ein förmlicher Handel getrieben werde. An und für sich würde ich das für kein Unglück halten. Ich glaube aber nicht, daß ein Handel mit Kilometerheften getrieben werden wird, denn ich fürchte, es wird so wenig dabei verdient werden, daß es nicht rentiert. Aber selbst, wenn ein Handel getrieben werden würde; Herr Minister, jeder Geschäftsmann gibt Geld aus, um seine Ware zu gewinnen, die dafür sorgen, daß seine Ware an den Mann gebracht wird, er gibt Spesen aus, um etwas derartiges zu erreichen, — und die Großh. Regierung hat Angst davor, daß derartige Geschäfte geschehen könnten, ohne daß es ihr etwas kostet! Das ist dieselbe Auffassung, die aus der ganzen Beurteilung herborgeht, mit der man hier diesem Problem gegenübersteht. Man rechnet allerdings so: Ja, wenn das Kilometerheft in die weitesten Kreise dringt, dann fahren die Leute nicht mehr wie jetzt zum 3 Pf.-Tarif, sie fahren dann zum 2,4 Pf.-Tarif, und wir haben einen Ausfall. Diese Rechnung stimmt nicht; sie darf der Geschäftsmann nicht rechnen. Wenn ein Geschäftsmann so rechnen wollte, wie könnte er dann etwas wagen! Der Geschäftsmann kalkuliert so: Wenn ich mit dem Preis heruntergehe, verdiene ich zwar am einzelnen Stück etwas weniger, aber die Masse muß es bringen, diese größere Masse muß es bringen. Ich habe das am Dienstag schon gesagt: Das muß bei der Eisenbahnverwaltung viel mehr als bei jedem anderen Geschäftsmann in die Erscheinung treten, denn der Eisenbahnverkehr ist ganz und gar auf den Massenverkehr angewiesen, sonst kann er niemals rentabel gestaltet werden (Zurück-Warenhäuser!). Es wird mir gerufen: „Warenhäuser“. Ich habe schon vor einigen Tagen gesagt, es wäre ganz zweckmäßig, wenn man die Männer, die bei uns im Tarifwesen ein maßgebendes Wort mitzusprechen haben, auf ein paar Monate in Warenhäuser schicken könnte, um dort Studien zu machen, wie man ein Geschäft gut betreibt (Geiterkeit).

Dann darf ich auch noch auf eine Äußerung Bezug nehmen, die der Herr Ministerialdirektor im Hinweis darauf gemacht hat, daß ich gesagt habe, es sei ein großer Fehler damit gemacht worden, daß man die zweite Hauptlinie R a s t a t t - K e h l nicht ausgebaut habe. Er hat sich dem gegenüber auf den bekannten Satz von der Stadtverwaltung bezogen, die über den Fluß in ihrer Stadt eine Brücke hatte und durch diese Brücke schöne Einnahmen erzielte, weshalb eines schönen Tages ein Gemeinderat auf den Gedanken kam, jetzt errichten wir noch eine

zweite Brücke, das bringt dann noch viel mehr Geld ein (Heiterkeit). Die Sache stimmt für diesen Fall nicht, Herr Ministerialdirektor. Tatsache ist, daß die ganze Strecke, die ich als zweite Hauptstrecke bezeichnet habe, jetzt mit allerlei kleinen Nebenbähnchen durchzogen ist. Da geht eine hin und dort geht eine hin, dieser Verkehr kommt aber dem Bedürfnis lange nicht, das wird mir der Herr Kollege Sängler gewiß auch zugeben, das Gauenauer Land ist die fruchtbarste und reichste Gegend im ganzen badischen Land. Ich habe die feste Überzeugung, wenn man hier eine Vollbahn ausgebaut hätte, so hätte sie sich eben so glänzend rentiert, wie sich heute die Hauptbahn rentiert. Wir hätten dann vielleicht gar die Möglichkeit bekommen, da und dort eine Nebenlinie zu bauen, die heute noch nicht gebaut ist. Der Herr Kollege Seubert schüttelt mit dem Kopf; man kann hier natürlich nicht mit Zahlen operieren, weil die Linie nicht gebaut ist. Aber wenn diese Nebenbähnchen sich rentieren, dann verstehe ich nicht... (Abg. Seubert: Sie rentieren sich auch nicht!) Der Herr Kollege Seubert sagt, sie rentieren sich auch nicht. Wir haben aber vor zwei Jahren den Beweis bekommen, daß sie sich rentieren. Wir haben damals die Linie Rastatt-Schwarzach auf der Tagesordnung gehabt. Wir haben eine Vollbahn verlangt, die Mehrheit ist jedoch nicht darauf eingegangen. Die betreffende Gesellschaft nun hatte mit der Stadt Rastatt bereits einen Vertrag abgeschlossen, wonach die Stadt Rastatt die Zinsgarantie auf 10 Jahre übernehmen sollte. Wir haben erklärt: Darauf lassen wir uns nicht ein, die Bestimmung muß aus dem Vertrag heraus! Und siehe da, die Gesellschaft hat leichtsin darauf verzichtet, daß diese Bestimmung in den Vertrag hereinkommt. Wenn sich die Bahn nicht rentieren würde, hätte die Gesellschaft nicht darauf verzichtet, daß die Bestimmung in den Vertrag hineinkommt. Ich habe schon vor zwei Jahren gesagt: Diese Bilanzen von Privatgesellschaften sind durch die Bank friiert, man wird nie daraus klug! Jedemfalls rentieren sich die Bahnen viel besser, als es sich in diesen Bilanzen darstellt.

Dazu kommt weiter, daß seitens der Regierung, wenn wir verlangen, man solle mehr Züge einführen, man solle namentlich beispielsweise Sonntagszüge nach Baden-Baden einlegen, uns immer entgegengehalten wird, das geht nicht, die ganze Hauptlinie ist überfüllt, wir können keine neuen Züge mehr einführen! Warum, wenn die Linie doch überfüllt ist, hat man nicht einen Teil des Verkehrs zum Beispiel nach Straßburg hin abgelenkt? Heute haben mir es wieder die Mannheimer Kollegen bestätigt, daß viele Mannheimer, wenn sie nach Straßburg wollen, nicht unsere Bahn über Karlsruhe-Mörschmoog oder Kehl nach Straßburg benützen, sondern daß sie hinüber nach Ludwigshafen gehen und linksrheinisch fahren. Das tun unsere badischen Staatsangehörigen. Das kommt also davon, daß man solche Fehler gemacht hat.

Nun will ich noch mit einem Wort auf den Sonntagsverkehr zu sprechen kommen. Der Herr Kollege Beneke hat vorhin schon mit Recht auf die Schweiz abgehoben, wie man sich da Mühe gibt, um die Bevölkerung Sonntags ins Land hinauszubefördern, überall dorthin, wo Naturschönheiten vorhanden sind. Ich erinnere mich heute noch mit Vergnügen der Jugendzeit,

wo ich als Arbeiter in der Schweiz war, wo wir Sonntag für Sonntag jeweils für ein paar Pfennige einen anderen Ausflug gemacht haben, einmal von Luzern nach Ragaz, dann nach Göschenen, dann wo anders hingefahren sind. Jeden Sonntag wurde der Sonntagsvergnügungsdampfer mit Musik von Luzern nach Krielen für einen Franken hin und zurück gefahren und man hat nicht genug Billets aufbringen können, der Dampfer war stets überfüllt und die Leute haben ein Bombengeschäft gemacht. Vor ein paar Jahren hat die Groß-Eisenbahnverwaltung einmal einen Extravergnügungszug nach Triberg arrangiert. Sie hatte die Sache einer Privatgesellschaft übergeben und die Karten waren zu derselben Stunde verkauft, wo der Kartenverkauf hat eröffnet werden sollen; folglich ist nach dieser Richtung ein Bedürfnis vorhanden. Was hindert die Eisenbahnverwaltung daran, den ganzen Sommer über bei dem schönen, herrlichen Wetter, das wir haben (Heiterkeit), der Masse der Bevölkerung Gelegenheit zu geben, auf den Schwarzwald, den Odenwald, ins Oberland nach Freiburg zu fahren? Es gibt viele Tausende badischer Staatsbürger, die Freiburg, die die Schwarzwaldbahn noch nicht gesehen haben, die mit Vergnügen eine solche Fahrt machen würden, wenn ihnen Ausnahmispreise gewährt würden, wie das sonst bei Vergnügungsfahrten der Fall ist. Warum stellt man denn die Feriensonderzüge im Sommer ein, warum macht man überall die Ausnahmen, doch nur aus dem Grunde, weil man weiß, man macht ein Geschäft damit. Warum zieht man nicht endlich und endlich einmal die Konsequenz aus all den Erfahrungen und macht das ganz allgemein, was man jetzt nur ausnahmsweise zuläßt!

Noch eine Bemerkung gegenüber dem Herrn Kollegen Rebmann, der meint, die Rentabilität unserer badischen Bahnen leide unter der Last der vielen Nebenbahnen, die sich nicht rentieren. Das ist eine falsche Auffassung! Das Umgekehrte trifft zu. Unsere Hauptbahn würde nicht so rentieren, wenn sie nicht durch die Nebenbahnen alimentiert würde. Wir haben noch viel zu wenig Nebenbahnen. Wir haben früher den Fehler begangen, daß wir die Nebenbahnen, die sich am allerbesten rentieren, den privatkapitalistischen Gesellschaften noch dazu mit Staats- und Gemeindegeldzuschuß ausgeliefert haben, und jetzt, nachdem die Gesellschaften das Geschäft machen und keine Nebenbahnen mehr bauen wollen, muß der Staat die unrentablen Linien bauen. Alles aus dem verkehrten Prinzip heraus! Damals hat man gesagt: Wo soll der Staat das Geld hernehmen, um all die Bahnen bauen zu können? Gätte man es damals dazu genommen, anstatt Zuschüsse und Zinsgarantien zu leisten, dabei aber den Privatkapitalisten die Rente zu überlassen, hätte man es gemacht, wie man es heute macht, hätte man das Prinzip als richtig anerkannt, daß der Staat alle diese Unternehmungen bauen muß, dann hätten wir heute die rentablen Nebenbahnen im Besitz und könnten dann auch ganz gut die unrentablen in Kauf nehmen, diese würden uns dann nicht drücken. Von dem Standpunkt aus, den der Herr Kollege Rebmann einnimmt, könnte man bei Post und Telegraph zu ganz denselben Konsequenzen kommen. Die Briefe, die hinauf nach dem Schwarzwaldhofe transportiert werden müssen, rentieren sich doch ganz sicher nicht. Da kostet der Briefträger mehr, wenn er einen Weg nach einem entlegenen Schwarzwaldhof macht, als was ein, zwei,

drei, vier Jahre hindurch an Einnahmen aus diesem Hof für die Post erzielt wird. Trotzdem macht man es, man macht es deshalb, weil man unmöglich rechnen darf, was der einzelne Brief kostet, sondern nur rechnen darf, was die gesamte Einrichtung kostet, wenn sie derartig installiert ist, daß jedermann Nutzen und Vorteile davon hat.

Es ist auch nicht richtig, daß die Rentabilität unserer Bahnen unter den Ansprüchen des Publikums leidet, wenigstens nicht, soweit die große Masse in Frage kommt. Gewiß, in I. und II. Klasse leidet die Rentabilität unter den Ansprüchen. Aber deshalb sind wir auch dafür, daß eine Änderung eintritt, daß man anstatt zwei Postklassen nur eine beibehält.

Und nun noch eine Antwort auf die Frage, wo unsere jetzige Finanzmiserie herkommt. Man hat die Dinge so dargestellt, als ob wir nun auf einmal in die größten Schwierigkeiten hineingekommen wären, man wüßte eigentlich gar nicht, woher. Diese Misere ist aber doch sehr leicht erklärlich. Gätten wir die großen, vielen Bahnhofsbauten nicht auf einmal bekommen, so wären wir jetzt absolut nicht in dieser Situation. Diese ungeheuren Ausgaben, die sich nun auf einmal angehäuft haben und so kolossale Zinslasten und Amortisationsquoten erfordern, haben uns die finanzielle Misere beschert. Aber das ist gerade wieder ein Zeichen für die Kurzsichtigkeit, die lange Jahre hindurch in der Eisenbahnverwaltung geherrscht hat. Eine weitsichtige Eisenbahnverwaltung hätte es niemals soweit kommen lassen, daß auf ein einziges Mal ein so kleines Land wie Baden vier oder fünf so große Bahnhöfe bauen muß, von denen jeder 20 bis 30 Millionen kostet. Man hätte das verteilt, man hätte rechtzeitig damit angefangen, hätte dann wieder einen angefangen und so die Last auf Jahrzehnte hindurch verteilt. Jetzt kommt alles auf einmal, und das drückt, da kann der beste Rechenkünstler nichts ändern, eben auf unsere Eisenbahnfinanzen und wird noch Jahre lang auf sie drücken. Aber man braucht sich deshalb keine große Angst einzujagen zu lassen, wir kommen auch wieder in normale Verhältnisse hinein.

Nun hört man neuerdings, daß eine Änderung in der Luft schwebt. Die Minister leben ja auch nicht ewig und bleiben nicht ewig Minister, sie haben, wenn sie ein gewisses Alter erreichen, auch das Bedürfnis der Ruhe (Seiterkeit). Wir dürfen also damit rechnen, daß in absehbarer Zeit auch hier ein Wechsel eintritt. In diesem Zusammenhang geht das Gerücht, es sei geplant, daß das Eisenbahnministerium, wenn einmal ein Wechsel eintritt, in der Weise neu organisiert werden soll, daß die ganze Eisenbahnabteilung dem Finanzministerium angegliedert werden soll. An und für sich wäre das kein Unglück. Aber das ist natürlich wie immer eine Personenfrage; wenn der Finanzminister ein weitsichtiger Mann ist, volkswirtschaftlich durch und durch gebildet, dann hätte ich gar nichts dagegen, daß das Eisenbahnministerium dem Finanzministerium angegliedert würde. Wenn aber ein Bureaufkrat ans Ruder kommt, einer, der niemals wo anders gearbeitet hat als immer in der Beamtenstube, dann fürchte ich für unsere Eisenbahnen das allerschlimmste, wenn sie an das Finanzministerium angegliedert werden, denn dann würde das volkswirtschaftliche Moment in den Hintergrund treten und immer nur der fiskalische Faktor aus-

schlaggebend sein, und wohin wir kommen, wenn das fiskalisch gerechnet wird, wenn man das volkswirtschaftliche Moment außer Acht läßt, das haben wir aus der Vergangenheit zur Genüge kennen gelernt. Ich würde es außerordentlich bedauern, wenn wir einer solchen Zukunft entgegengehen würden.

Im übrigen kann ich zum Schluß nur das wiederholen, was ich am Schluß meiner letzten Ausführungen gesagt habe. Wir haben vor vier Jahren eindrucksvoll davor gewarnt, die schiefe Ebene dieser Tarifreform mit ihren unerfreulichen Ergebnissen zu betreten. Gegen alle unsere Warnungen war man taub. Man hat die Tarifreform durchgeführt, und heute weiß man nicht, wohin man marschieren soll. Man weiß nicht, soll man die IV. Klasse einführen oder soll man den 2 Pfennig-Tarif in der III. Klasse erhöhen, oder was man eigentlich machen soll. Kein einziger der Herren Kollegen, die vor vier Jahren diese Verantwortung auf sich genommen haben, hat hier einen klaren Vorschlag gemacht. Der Herr Kollege Benedey hat von dem Herrn Kollegen Neuhaus mit Recht gesagt, man wußte nach Schluß seiner Rede nicht, war er für Einführung der IV. Klasse oder war er dagegen. Man weiß zwar, daß die Herren gegen die IV. Klasse sind, aber man weiß nicht wie lange. Jedenfalls liegt die ganze Sache in der Luft. Ich kann mir ungefähr denken, wohin die Entwicklung geht, ich bin mir nicht im Zweifel darüber. Aber ich habe das letzte Mal schon gesagt, daß wir jede Verantwortung dafür ablehnen; und wenn der Herr Kollege Rehmann auch heute noch mit froher Zuversicht in die Zukunft hinausblinzt und sagt: „Der Herr Kollege Kolb übertreibt in bezug auf unsere Eisenbahnselbständigkeit“, so sage ich: Ich übertreibe nicht, Herr Kollege! Wenn auf dem betretenen Weg weiter gegangen wird, dann kommen wir um unsere Selbständigkeit. Aber dann möge das badische Volk auch die zur Verantwortung ziehen, die das verschuldet haben (Beifall bei den Sozialdemokraten).

Minister Freiherr von Marschall: Ich habe eigentlich die Absicht gehabt, meiner ganz besonderen Freude darüber Ausdruck zu geben, daß der Herr Abg. Kolb im Verfolg seiner Ausführungen doch auch die Vorteile der Personentarifreform anerkannt hat. Er hat hervorgehoben und hat das mit statistischen Zahlen belegt, daß die Zahl der Reisenden sich seit der Herabsetzung des Preises für die unterste Klasse auf 2 Pf. entschieden gehoben habe. Er hat das angeführt, um damit seine Behauptung zu begründen, daß gerade eine energische Herabsetzung der Preise dazu führen würde, den Eisenbahnverkehr so sehr zu heben, daß wir über die finanziellen Sorgen leicht hinwegkommen könnten. Ich hatte aber fast den Eindruck, als ob er fürchtete, etwas zu viel gesagt zu haben, und der Schluß seiner Rede klang wieder in den Klagen über die Personentarifreform aus. Ich glaube, wir müssen uns bei der Beurteilung der Wirkungen der Personentarifreform doch immer gegenwärtig halten, daß die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer sich ganz erheblich gesteigert hat. Wenn wir weniger Reineinnahmen dabei gemacht haben, so ist das darauf zurückzuführen, daß der Fahrpreis zu niedrig gewesen ist, und daß wir denselben einer ganzen Reihe von Reisenden angeboten haben, die es nicht nötig haben, einen so geringen Preis für die Beförderung in der Eisenbahn zu zahlen.

Regierung absolut fern liege, ihr Einflußgebiet in eisenbahnwirtschaftlicher Beziehung über das auszudehnen, was sie gegenwärtig hat.

Ich würde glücklich sein, wenn ich mit ähnlichen Resultaten, wie der preussische Eisenbahnminister in der Lage war, dem preussischen Abgeordnetenhaus bekannt zu geben, vor Sie hintreten könnte. Das hängt aber nicht allein zusammen mit der Größe des preussischen Eisenbahnnetzes, bei der die Generalunkosten sich wesentlich vermindern, es hängt auch zusammen mit dem dort bestehenden in sich geschlossenen, einheitlichen Tariffsystem für den Personenverkehr. Ich habe darauf schon das letzte Mal hingewiesen. Der Hauptfehler unserer Tarifreform, so wie wir sie adoptiert haben, besteht darin, daß wir künstlich die Reisenden aus den höheren Klassen in die niederen herabgedrängt haben. Dieses Herabdrängen ist allerdings unseren Wünschen entgegen durch die Fahrkartensteuer wesentlich befördert worden. Die Spannung des Preises der II. und der III. Klasse ist zu groß gewesen, und diese Spannung hat zur Folge gehabt, daß eine Menge von Personen, die früher in der II. Klasse im Personenzug fuhren, in die III. Klasse des Personenzugs hinabgestiegen sind. Das war der Fall bei den Personenzügen, und da haben die betreffenden Reisenden eingesehen, daß es sich auch in der III. Klasse ganz gut fahren ließe, und das hat dann seine Rückwirkung auf die Schnellzüge ausgeübt, in denen die Spannung viel geringer ist, wo es sich nur um den Unterschied von $1\frac{1}{2}$ Pf. für den Kilometer handelt, nicht von $2\frac{1}{2}$ Pf.; und so ist auch in den Schnellzügen ein solches Absteigen erfolgt.

Wir müssen auch bei allen Maßregeln, die wir ergreifen, daran denken, wie groß oder, sagen wir richtiger, wie klein unser Eisenbahnnetz ist im Vergleich zu den Netzen der übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen. Wenn ich richtig gerechnet habe, so umfaßt gegenwärtig das ganze deutsche Eisenbahnnetz, soweit Staatsbahnen in Betracht kommen, etwa 56 000 km. Davon entfallen auf die preussisch-hessischen Bahnen etwa 37 000 km, während wir nur 1746 km Staatsbahnen besitzen. Wir können dieses Verhältnis kurz dahin ausdrücken, die preussisch-hessischen Bahnen bilden ungefähr $\frac{2}{3}$ des deutschen Staatseisenbahnnetzes, unsere Bahnen lediglich $\frac{1}{30}$. Das ist ein ganz gewaltiger Unterschied, und wir müssen uns daher immer die Frage vorlegen: Haben wir die Möglichkeit, hier einen großen Sondereinfluß geltend zu machen? Darum müssen wir es begrüßen, wenn sowohl die Verwaltungen unserer Nachbarbahnen als die große preussische Eisenbahnverwaltung uns freundlich entgegenkommen, und wir müssen bestrebt sein, uns dieses Entgegenkommen zu erhalten. Das werden wir aber nicht tun, wenn wir selber Konkurrenzmaßregeln ergreifen, vielmehr bin ich der Ansicht, daß wir in unseren Einrichtungen der größten deutschen Eisenbahnverwaltung uns etwas mehr nähern sollten, und das ist für die Großregierung ein Hauptgrund, für die Einführung der IV. Klasse einzutreten. Es kommt uns vor allem darauf an, daß wir die Konkurrenz zwischen der rechten und der linken Rheinseite, die durch Einführung unseres Kilometerheftes entfesselt wurde, mehr und mehr beseitigen. Das können wir durch Ver-

Der Herr Abg. Benedy hat seine Rede damit begonnen, daß er uns Rückschrittlichkeit vorgeworfen hat, wie ich von mehreren Seiten dieses hohen Hauses schon gesehen ist. Bezüglich des Personenverkehrs, denn auf diesen zielt der Vorwurf namentlich ab, muß ich mich diesen diesen Vorwurf entschieden verwehren. Die Aufgabe einer richtigen Eisenbahnpolitik scheint mir bezüglich des Personenverkehrs vor allem darin zu bestehen, daß für die wenigerbemittelten Volkskreise die Benützung der Bahn soweit erleichtert wird, als es die Eisenbahnverhältnisse irgend zulassen. Im übrigen muß der Grundsatz des modernen Staates gelten, der des gleichen Rechtes für alle (Abg. Summel: Sehr richtig!) Durch Anschluß unserer Eisenbahnverwaltung an die Personentarifreform werden in beiden Richtungen ein Schritt vorwärts. Durch Einführung des Zweifelnigtariffs wurde das Reisen für die unbemittelten Volksklassen auch gegenüber dem Kilometerheft wesentlich verbilligt, und durch die Abschaffung des Kilometerheftes, das im wesentlichen, das befürworten wir uns nicht verhehlen, nur den bemittelten Volksklassen zu gute kam und am allermeisten den großen industriellen und kaufmännischen Firmen nützte, wurde der bei seiner Einführung meines Erachtens nicht genügend beachtete Grundsatz des gleichen Rechtes für alle wieder mehr zur Geltung gebracht. Wer heute die Wiedereinführung des Kilometerheftes eintritt und die Schranken, an die die Benützung desselben geknüpft war, zugleich beseitigen will, der bezweckt, wenn er einen billigeren Preis als den sonst zu entrichtenden Normalpreis vorschlägt, eigentlich nur eine weitere Verbilligung der Tarife. Wenn man die Übertragbarkeit zuläßt, dann fragt man sich einfach: Ja, warum soll man überhaupt das Kilometerheft einführen? Man legt einfach die Preise auf die dort für das Kilometerheft vorgeschlagene Höhe herab, dann ist der Zweck auch vollständig erreicht, und es ist zugleich den Unterschleifen vorgebeugt, die das Kilometerheft immer leicht ermöglicht hat, und unter denen wir sehr viel zu leiden hatten. Gerade bei der Übertragbarkeit des Kilometerheftes, beim Gange desselben von einer Hand in die andere, würden die Unterschleife sehr erleichtert, die Verfolgbarkeit derselben aber sehr erschwert werden. Wer uns zur Wiedereinführung des Kilometerheftes und zu einer Herabsetzung der Preise rät, die jetzt nach der Personentarifreform normiert sind, der verlangt zugleich, daß wir die Abmachungen, die wir bezüglich dieser Reform mit den übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen vereinbart haben, einseitig kündigen. Ich brauche mich nicht lange darüber auszulassen, welche Nachteile das für uns in Gefolge hätte; es ist dies von verschiedenen Mitgliedern des hohen Hauses bereits hervorgehoben worden. Wir würden dies tun in der Absicht, die übrigen deutschen Bahnen und insbesondere unsere Nachbarbahnen im Osten und Westen zu konkurrenzieren, und könnten es diesen Bahnverwaltungen in keiner Weise übel nehmen, wenn sie dann in anderer Weise uns zu konkurrenzieren suchten.

Der Behauptung, daß uns Preußen schädige, daß es unseren Bestrebungen irgendwie entgegenträte, daß es uns verhindere, das zu tun, was wir etwa als richtig erkennen, dieser Behauptung muß ich auf das entschiedenste entgegenreten. Hat doch kürzlich der preussische Eisenbahnminister im preussischen Abgeordnetenhaus ausdrücklich erklärt, daß es der preussischen

handlungen erreichen, davon bin ich, wenn ich auch nicht optimistisch bin, überzeugt, aber wir müssen uns auf dieselbe tarifrische Grundlage stellen.

Es wurden heute in sehr lebhaften Worten viele Wünsche geltend gemacht bezüglich einer noch reichlicheren Ausgestaltung unseres Fahrplanes. Wie die Dinge jetzt liegen, müssen wir uns zu meinem Bedauern hier große Zurückhaltung auferlegen, aber trotzdem wir das tun, beweist doch jeder neuerschienene Fahrplan, und Sie werden das insbesondere aus dem jetzigen, am 1. Mai in Kraft getretenen Fahrplan ersehen können, daß man immer fortschreitet in der Verbesserung der Verbindungen und in der Einlegung neuer Züge. Auch jetzt wieder hat sich die Zahl der Zugkilometer in nicht unerheblichem Maße gesteigert. Wir müssen allerdings hier bei allen diesen so zahlreich auftretenden Fahrplanwünschen den Mut haben, auch Nein zu sagen. Ich werde da immer erinnert an eine Rede, die der frühere Abgeordnete Herr Dr. Obkircher unmittelbar vor den letzten Landtagswahlen in Freiburg gehalten hat. Die Regierung muß, sagte er unter anderem, den Mut haben, den Forderungen, die an sie herantreten, auch entschieden entgegenzutreten. Die Regierung muß sich auf den Standpunkt der Allgemeinheit stellen und sich immer fragen können, wie es vom Standpunkt der Allgemeinheit aus zu verantworten ist, wenn einzelnen speziellen Wünschen Rechnung getragen werden soll. Ich glaube, die Ausführungen sind so interessant, daß ich einige derselben wörtlich verlesen darf: „Wenn die Regierung Versprechungen der einzelnen Abgeordneten gegenübersteht, so befindet sie sich denselben und den Versuchen, sie zur Erfüllung zu bringen, gegenüber in einer vielfach recht unbequemen Lage, aber dafür ist eben die Regierung da, die alles vom Standpunkt der Gesamtheit aus beurteilt und die nötigen Grundlagen hat, um zu einer zutreffenden Beurteilung zu gelangen. Wer sie muß eben in den betreffenden Fällen auch den Mut haben, zu sagen, das geht nicht aus den und den Gründen, und wenn auch diese Gründe einmal nicht verstanden und gebilligt werden, muß sie den Mut haben, zu sagen, ich kann es nicht verantworten, diese Forderung zu erfüllen. Aber darin eben fehlt es bei den Regierungen gar manchesmal. Die Herren trachten da und dort zu sehr darnach, vorzuzugreifen, daß ihnen das Amt nicht zu schwer gemacht wird, aber da können wir nicht in Aussicht stellen, künftig diese Sorge auch zu der unsrigen zu machen.“ An diese Worte habe ich im Laufe der jetzigen Verhandlungen wiederholt denken müssen, als ich die Stellung der Großh. Regierung verteidigen mußte, die auf eine mäßige Beschränkung der beschleunigten Personenzüge abzielte. Wir könnten es vor dem Lande nicht verantworten, noch länger Züge gehen zu lassen, die nicht ein unbedingtes Bedürfnis waren, und die unseren Fahrplan und damit unsere Finanzen schwer belasteten.

Sehr viel derartige Fahrplanwünsche hat namentlich der Herr Abg. Benedey geltend gemacht. Ich will gern zugeben, daß unser Fahrplan manche Mängel hat, ich sehe in dem Fahrplan Mängel, von denen Sie vielleicht keine Ahnung haben, aber es ist eben bei der jetzigen Beschränktheit unserer großen Bahnhöfe nicht möglich, die Züge an den größeren Orten unseres Landes so ineinander greifen zu lassen, wie wir möchten. Außerdem kommt aber auch eines noch in Betracht. Betrachten

Sie nur die kleine Karte, die sich auf der Rückseite des badischen grünen Fahrplanbuches befindet, da werden Sie sehen, daß unser badisches Eisenbahnetz an mehr als 30 Punkten an andere Bahnen anschließt. Da sind aber immer wegen des Zueinandergreifens der Züge Verbindungen mit den Verwaltungen der Nachbarbahnen erforderlich, und es ist ganz natürlich, daß diese ebenso wie die unsrigen ihre Sonderinteressen zu wahren haben und daß man daher nur auf einer mittleren Linie zusammenfinden kann. Auch dieses nötigt uns, ein gutes Einvernehmen mit unseren Nachbarbahnenverwaltungen tunlichst zu fördern.

Der Herr Abg. Benedey hat sich über den Fahrplan der Strecke Basel—Konstanz geäußert und hat namentlich einen schnellfahrenden Zug vermißt, der abends noch von Basel nach Konstanz fährt. Ich vermiße ihn auch, aber bei der großen Steigerung der Zugkilometer in den letzten Fahrplanperioden, bei der ungünstigen Finanzlage und bei den ungünstigen finanziellen Ergebnissen unseres Personenzugbetriebs war es uns leider bis jetzt nicht möglich, diesem Wunsche zu willfahren. Wann es möglich ist, das hängt von den künftigen Einnahmeergebnissen ab. Ich möchte da durchaus kein Versprechen geben, wir werden aber diese Frage im Auge behalten.

Was den Fahrplan der Schwarzwaldbahn betrifft, so hat der Herr Abg. Benedey gerade auch wie der Herr Abg. Hummel sehr schwarz in schwarz gemalt. Gegenwärtig fahren in jeder Richtung 3 Eilzüge und 5 Personenzüge die ganze Bahnstrecke entlang, außerdem werden von 1. Juli ab noch ein weiterer Eilzug und ein weiterer Schnellzug in jeder Richtung kurfrieren. Ich glaube, daß dieser Fahrplan für das Bedürfnis recht reich ausgestattet ist. Wir setzen gewisse Züge, welche früher bereits vom 1. Juni ab kurfrierten, jetzt erst am 1. Juli in Betrieb; wir haben dies einfach deshalb getan, weil die Züge im Juni noch nicht genügend besetzt waren. Wir müssen sich immer gegenwärtig halten, daß sehr genaue Frequenznachweisungen aufgestellt werden, und daß es von dem Ergebnis dieser Frequenznachweisungen abhängt, von welchem Zeitpunkt ab man einen Zug führt. Es wurde auch darauf abgehoben, daß in der Vorwoche frühe kein Eilzug von Konstanz abgeht, daß man bis 9 Uhr 15 warten muß, bis man sich mit einem Eilzug nach Offenburg beziehungsweise nach dem Norden des Landes begeben kann. Wir müssen uns in unseren Anschlüssen nach der Hauptbahn richten und die Züge auf der Hauptbahn auch wieder nach den norddeutschen Eisenbahnen und nach den Schweizer Bahnen, und dann müssen wir den Zug auf der Schwarzwaldbahn so kurfrieren lassen, daß er die wichtigsten Anschlüsse erreicht. Um 7 Uhr abends um 9 Uhr einen Eilzug von Konstanz abgehen zu lassen, dazu sind wir gegenwärtig nicht in der Lage. Wir haben aber die Anschlüsse in wesentlichen Beziehungen verbessert, und ich möchte da nur hervorheben, daß, wer künftighin mit dem Eilzug um 2 Uhr nachmittags von Konstanz abfährt, noch in der Lage ist, kurz nach Mitternacht Gelnau zu erreichen. Wenn der Herr Abg. Benedey es beklagt hat, daß der Frühzug von Offenburg nach Konstanz auf eine spätere Stunde gelegt worden ist, so ist das lediglich darauf zurückzuführen, daß er in der früheren Kurslage nicht hinlänglich besetzt war. Wir hoffen aber sehr, daß er in seiner jetzigen Kurslage, zumal er einen guten Anschluß von Norden her hat und auch in Radolfzell und

renzung zwischen Schwarzwaldbahn und Rheintalbahn inszenieren wollten? Dann würde man sich nicht mehr beschweren können, daß die beiden Bahnen rechts und links des Rheins sich Konkurrenz machen.

Der Herr Abg. Benedey hat sich auch erkundigt, wie es mit der Ermäßigung der Dampfschiff-tarife auf dem Bodensee stehe. Wir haben verschiedene ernsthafte Versuche gemacht, die übrigen Staaten zu bestimmen, einer Ermäßigung der Fahrpreise zuzustimmen. Anfänglich waren die anderen deutschen Staaten auch noch geneigt, uns die Hand zu bieten, Oesterreich und die Schweiz verhielten sich aber ganz entschieden ablehnend; deren Widerstand war nicht zu überwinden, und schließlich sind auch die anderen deutschen Staaten von ihrer anfänglichen Absicht, auf eine Verbilligung sich einzulassen, zurückgetreten, zuletzt namentlich auch Bayern, so daß ich eine Ermäßigung der Fahrpreise in absehbarer Zeit in Aussicht zu stellen leider nicht in der Lage bin. Wir sind eben hier von den anderen Regierungen abhängig, ebenso wie diese von uns abhängig sind.

Der Herr Abg. Benedey hat auch bedauert, daß die Dampfschiffverbindungen auf dem Untersee nicht hinreichend seien. Die Gesellschaft hat jetzt einen günstigeren Sommerfahrplan eingeführt, stellte uns auch für den Winter weiteres Entgegenkommen in Aussicht, mußte dies aber davon abhängig machen, daß der Motorbootverkehr ihr keine Konkurrenz mache. Es waren aber nicht allein Rücksichten auf die Dampfbootgesellschaft für Untersee und Rhein, die uns veranlaßt haben, eine Ausdehnung des Motorbootverkehrs nicht zuzulassen, sondern auch schiffahrtspolizeiliche Rücksichten. Es war mir in dieser Beziehung außerordentlich interessant, mit einem der genauesten Kenner der dortigen Verhältnisse, mit unserem leider erkrankten Finanzminister Dr. Honfess hierüber eine eingehende Unterhaltung zu pflegen (Abg. Benedey: Von dem wunderte es mich keinen Augenblick!), und der hat sich vom schiffahrtspolizeilichen Standpunkt aus entschieden dagegen ausgesprochen, daß man die Motorboote auf dem Untersee zulasse. Das Fahrwasser sei gerade im Untersee sehr schwierig, und es könnten da leicht Kollisionen entstehen. Es sei aber auch zu befürchten, daß die Motorboote bei stärkerem Winde oder gar Sturm nicht in der Lage seien, den Kurs einzuhalten, womit für die Reisenden gewisse Gefahren verbunden seien. Wir waren also nicht in der Lage, hier eine Erweiterung des Motorbootverkehrs zuzulassen.

Wenn der Herr Abg. Benedey sich darüber rühmend ausgesprochen hat, daß sich das Publikum in der III. Klasse im ganzen und großen gut benehme, während die Reisenden I. und II. Klasse wiederholt Rücksichten vermissen ließen, die man zu beanspruchen berechtigt sei, so hat mich dies in gewisser Beziehung sympathisch berührt. Es ist das in der That der Fall, und ich war ganz froh, daß das hier in diesem hohen Hause hervorgehoben worden ist.

Der Herr Abg. Kolb hat wiederholt auf den ungarischen Zonentarif exemplifiziert. Nun, wir wissen ja alle, daß der ungarische Zonentarif in vielen Beziehungen wieder beschnitten worden ist, weil die Eisenbahnverwal-

Konstanz Anschlüsse findet, eine erfreulichere Frequenz aufweisen wird. Es wurde vom Herrn Abg. Benedey insbesondere auch getadelt, daß der Zug, welcher früher um 3 Uhr 30 von Konstanz abging, nunmehr erst von Singen aus geführt wird. Die Führung dieses Zuges zwischen Konstanz und Singen ist deshalb eingestellt worden, weil er fast immer schlecht besetzt war, und wenn er besetzt war, es kaum Reisende waren, welche weiter nach Norden fahren wollten, sondern größtenteils Lokalfahrer. Wer wird auch, wenn er es nicht unbedingt nötig hat, um 1/4 Uhr morgens im Winter eine Reise von Konstanz antreten? Der Herr Abg. Benedey hat es auch beklagt, daß die Zahl der Speisewagen auf der Schwarzwaldbahn eingeschränkt worden ist. Ich bedauere es auch; aber auch hier werden die Frequenz nicht genügend, und die Schlafwagen-Gesellschaft hat uns erklärt, daß sie nicht auf ihre Kosten komme. Dann aber kommt bei der Schwarzwaldbahn auch ein weiteres Moment in Betracht. Wir müssen bei dem Fahrplan auch immer an die höchst ungünstigen Preisverhältnisse denken und uns gegenwärtig halten, daß, sobald der Zug eine gewisse Zahl von Achsen überschreitet, Vorspann notwendig ist, daß dann die Betriebskosten nahezu das Doppelte ausmachen, wie wenn ein paar Achsen weniger gefahren werden. Ich hoffe, daß der Verkehr auf der Schwarzwaldbahn sich so bildet, daß wir in der Lage sein werden, später noch weitere Züge zu führen. Aber leere Züge zu führen, nur um die Fremden anzureizen, dazu können wir uns im Interesse der Steuerzahler nicht entschließen. Wir müssen überhaupt die Ausgestaltung des Fahrplans vom Bedürfnis abhängig machen, das Bedürfnis aber suchen wir nach allen Richtungen hin zu erkunden und festzustellen.

Der Herr Abg. Hummel hat es auch beklagt, daß wir nicht mehr für Reklame zwecke ausgeben. Ich muß demgegenüber sagen, daß die Summe von 10 000 M., die wir an den Verband der Verkehrsvereine zahlen und die wir in diesem Jahre noch erhöht haben, ganz abgesehen von den 1000 M., die wir für Herausgabe der Bodenseenummer der „Illustrierten Zeitung“ beigesteuert haben, doch ziemlich ansehnlich ist. Die Eisenbahnverwaltung beteiligt sich auch sonst an verschiedenen Agenturen und Reisebüros, insbesondere an einem Reisebureau in Berlin, und ich glaube, daß wir auch auf diesem Gebiete alles tun, was bei den gegenwärtigen finanziellen Verhältnissen möglich ist. Im übrigen aber muß ich darauf hinweisen, daß die Mehrzahl der deutschen Eisenbahnverwaltungen dahin übereingekommen ist, eigene Reklame zu unterlassen. Das halte ich auch für sehr gut, denn die Reklame gehört ebenfalls zum Gebiet der Konkurrenz, die man lieber vermeiden sollte.

Wenn der Herr Abg. Hummel behauptet hat, daß die Schwarzwaldbahn wie eine Nebenbahn betrieben werde, so muß ich sagen, dann wird eben auch die große Weltbahn, die Gotthardbahn als Nebenbahn betrieben; denn da kursieren nicht so viele Züge wie auf der Schwarzwaldbahn. Eine Konkurrenz der mit sehr ungünstigen Preisverhältnissen behafteten Schwarzwaldbahn gegenüber der in der Ebene laufenden Rheintalbahn sollten wir doch wahrhaftig nicht in Szene setzen. Wir wollen jedem Landesteil, soweit an uns ist, gerecht zu werden suchen. Was wäre aber das, wenn wir eine Konkur-

tung hier nicht zu den erforderlichen Einnahmen gelangt ist.

Im übrigen müssen wir vor allen Dingen dahin streben, uns möglichst auf eine einheitliche tarifartige Grundlage mit den übrigen Bahnen zu stellen. Ich würde es sehr begrüßen, wenn einmal zunächst jede Konkurrenz mit der anderen Rheinseite ausgeschaltet würde, wenn dieses Bestreben, die Konkurrenz auf den verschiedenen deutschen Bahnen auszuhalten, immer weiter gehen würde, so daß wir endlich mit den Mitteln, die dadurch erspart würden, anderen berechtigten Wünschen nachzukommen in der Lage sein würden.

Hierauf wird abgebrochen.

In einer sich anschließenden Geschäftsordnungsdebatte über den weiteren Arbeitsplan des Hauses, an der sich die Abgg. Dr. Frank, Fehrenbach, Rebmann, Präsident Rohrhurst und Minister Fehr. von Marschall beteiligten, kam die Absicht des Hauses zum Ausdruck, vor den Pfingstferien noch zu erledigen die Novelle zum Elementarunterrichtsgesetz und die Interpellationen, betr. die Krisis im Baugewerbe und die Schädigung des einheimischen Arbeiterstandes durch ungenügende Berücksichtigung gegenüber ausländischen Arbeitern bei Staatsbauten, deren Besprechung verbunden werden soll, letztere möglichst in der Sitzung vom 9., spätestens in der Sitzung vom 11. d. M., sowie wenn möglich das Eisenbahnbetriebsbudget.

Schluß der Sitzung nach 8 Uhr.

* Karlsruhe, 7. Mai. 76. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Samstag den 7. Mai 1910, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Fortsetzung der Beratung über

- a) das Spezialbudget der Verkehrsanstalten für 1910 und 1911, und zwar:
 - Kapitel 1 a. Ministerialabteilung für das Eisenbahnwesen,
 - Kapitel 1 b. Eisenbahnbetriebsverwaltung,
 - Kapitel 2. Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung, sowie
- b) das Spezialbudget über den Anteil Badens an den Einnahmen der Main-Neckarbahn für 1910 und 1911 und damit in Verbindung über die Petitionen
 1. der Gemeinde Weiher um Rückerzins eines geleiteten Beitrags zur Errichtung der Güterstation Abstadt,
 2. der in Forzheim beschäftigten, aber auswärts wohnenden Arbeiter um Einführung von Arbeiterwohnhä-

arten mit fünf- und viertägiger Gültigkeit. — Drucksache Nr. 15 —

- c) den Nachtrag zum Spezialbudget der Verkehrsanstalten, sowie die Denkschrift der Großh. Regierung mit Vorschlägen zur Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr (Drucksache Nr. 8 c), und damit in Verbindung über
 1. den Antrag der Abgg. Muser u. Gen., die gesetzliche Festlegung der allgemeinen Tarifgrundsätze und Bestimmung der zulässigen Höchstätze betr. (Drucksache Nr. 24 a),
 2. den Antrag der Abgg. Bechtold u. Gen., die Abschaffung der 1. Wagenklasse und die Wiedereinführung des Kilometerbefreiung betr. (Drucksache Nr. 24 b),
 3. die Denkschrift der Großh. Regierung über die Bildung des Deutschen Staatsbahnenverbandes (Drucksache Nr. 24 c), — Drucksache Nr. 15 a —, Berichterstatter: Abg. Summel.

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

* Karlsruhe, 2. Mai. 12. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Samstag den 7. Mai 1910, vormittags 10 Uhr.

1. Bekanntgabe neuer Einläufe.

2. Bericht der Petitionskommission und Beratung über die Petitionen verschiedener Vereine in Heidelberg, Karlsruhe und Freiburg, die Regelung der Prostitution betreffend (B. Nr. 44); Berichterstatter: Geh. Kirchenrat Dr. Froelich.

3. Bericht der Budgetkommission und Beratung über den Gesetzentwurf, die Abänderung des Einkommensteuer- und Vermögenssteuergesetzes betreffend (B. Nr. 71); Berichterstatter: Wirklicher Geheimer Rat Scherer.

4. Mündliche Berichte der Petitionskommission und Beratung über:

- a) die Petition des Joseph Jöhle, Torwächters in Mannheim, um Anstellung und finanzielle Besserstellung; Berichterstatter: Bürgermeister Biernscheid;
- b) die Petition der Vereinigung der Hoch- und Tiefbauingenieur der Großh. Badischen Staatsbahnen um weitere etatmäßige Stellen und Verbesserung der Einkommensverhältnisse;
- c) die Petition des Vereins staatlich geprüfter badischer Werkmeister, die Gehalts- und Anstellungsverhältnisse der nichtetatmäßigen Hochbauwerkmeister im Dienste der Großh. Staatsverwaltung betreffend;
- d) die Petition der Beamten des Verkehrsbureaus der Staatsbahnenverwaltung, die Neuregelung der Kosten der Dienstreisen betreffend; Berichterstatter für b) bis d): Freiherr von La Roche-Starkenfels.

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