

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910

126 (9.5.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen
Ständeversammlung Nr. 88. Zweite Kammer. 76. öffentliche Sitzung

Amtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

N. 88.

Karlsruhe, den 9. Mai

1910.

Zweite Kammer.

76. öffentliche Sitzung

am Samstag den 7. 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 Rhein-Neckarbahn für 1910 und 1911 und damit in Verbindung über die Petitionen

1. der Gemeinde Weiher um Minderfuß eines geleisteten Beitrags zur Errichtung der Güterstation Wiesloch,

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

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

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

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

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

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

Präsident Rohrhurst eröffnet nach 9¼ Uhr die Sitzung.

Seitens des Finanzministeriums ist zugegangen der Entwurf eines zweiten Nachtrags zum Staatsvoranschlag für die Jahre 1910 und 1911 mit Allerhöchstem Kommissorium. Der Nachtrag geht an die Budgetkommission.

Zur Tagesordnung erhalten das Wort

Ministerialdirektor Geh. Rat Schulz: Zu dem Antrag der Abgg. Muser und Genossen über die gesetzliche Festlegung der Tarife ist bisher von der Regierungsbank eine Erklärung noch nicht erfolgt. Der Herr Antragsteller ist sich zwar über das Schicksal seines Antrags selbst nicht im unklaren; ich glaube aber, es wäre der Bedeutung, die die Sache hat, doch nicht entsprechend, wenn nicht auch von hier aus wenigstens einige Worte dazu gesagt werden würden.

Der Herr Abg. Muser hat zur Begründung seines Antrags, der ja für die früheren Herren Mitglieder des Hohen Hauses ein alter Bekannter ist, insbesondere Äußerungen unseres größten Staatsmanns, Bismarcks, ins Feld geführt, er hat aus diesen Äußerungen, die er ja zum großen Teil wörtlich zum Vortrag brachte, gefolgert, daß auch Bismarck von der Notwendigkeit einer gesetzlichen Festlegung der Tarife überzeugt gewesen sei. Es ist gewiß hoch erfreulich, wenn gerade von der Seite, von der der Antrag ausgegangen ist, und von der sozialdemokratischen Seite, die ihn lebhaft unterstützt — besonders der Herr Abg. Kolb hat ja gestern die wärmsten Worte der Unterstützung für den Antrag gesunden —, auf die

Autorität Bismarcks hier Bezug genommen wird. Gleichwohl glaube ich aber, daß Sie ihn für Ihren Antrag nicht in Anspruch nehmen können. Ich glaube, wenn Sie Bismarck fragen könnten, ob er eine gesetzliche Festlegung der Tarife für ein Bahnnetz von der Größe des badischen durchgeföhrt wissen wolle, so würde er Ihnen mit einem schlanken „Nein“ antworten. Die Bismarckschen Ausführungen passen wohl für ein großes, zusammenhängendes Wirtschaftsgebiet, keinesfalls aber für einen kleinen Teil dieses Gebiets, wie es eben das badische Eisenbahnnetz darstellt.

Ich glaube aber auch, der Herr Antragsteller überschätzt weitaus die praktische Bedeutung seines Antrags. Er sagt ja selbst, es könne sich nur handeln um die Festlegung der Höchstätze, nicht auch um die Festlegung der ermäßigten Tarife. Im Personenverkehr ist in vielen Jahren die einzige Änderung an den Höchstätzen erfolgt bei Einführung der Tarifreform. Da hat gewiß dieses Hohe Haus und das andere Hohe Haus reichlich Gelegenheit gehabt, seine Wünsche und Bedenken geltend zu machen, und die Frage, ob es immer zum Vorteil der finanziellen Seite geschehen ist, daß diese Bedenken geltend gemacht worden sind und daß auf sie von Regierungsseite Rücksicht genommen worden ist, mögen die Herren aus den Erörterungen der letzten Tage selbst beantworten. Auf dem Gebiete der Gütertarife ist meines Wissens seit den 70er Jahren bei uns in Baden an den Höchstätzen überhaupt nichts geändert worden. Die gesetzliche Festlegung würde also auch hier eine nennenswerte Bedeutung nicht gehabt haben. Der Herr Abgeordnete hat Bezug genommen auf die Festlegung der Tarife in Preußen und in Bayern. Der von dem Herrn Staatsminister bereits erwähnte Bericht des Herrn Abgeordneten Uibel aus dem Jahre 1900 sagt dazu, daß allerdings in Preußen und Bayern eine solche Bestimmung besteht, daß sie aber gar nicht gehandhabt worden ist. Auch das spricht nicht für die praktische Bedeutung dieses Antrags. Es sprechen ferner auch folgende Zahlen nicht dafür. Im Gütertarif sind auf Normaltarif befördert worden im Jahre 1908 — nur für diesen würde ja der Antrag Muser wirksam werden — 462 Millionen Tonnenkilometer mit einer Einnahme von 21 Millionen Mark, auf die ermäßigten Ausnahmetarife, deren Festlegung ja nach wie vor der Verwaltung überlassen bleiben soll, 885 Millionen Tonnenkilometer mit 23 Millionen Mark Einnahme. Wo bliebe denn da das Bewilligungsrecht der Kammer, deren Einwirkung auf die Höhe der Einnahmen? Sie sehen, die Tarife sind zum ganz überwiegenden Teil ermäßigte Tarife, für die Sie sich ja selbst der Einwirkung begeben wollen. Ich möchte ferner darauf verweisen, daß durch die Festlegung der Höchstätze auch in anderer Beziehung so gut wie nichts gewonnen wäre. Sie würden zwar die Tarifsätze für die Normalklassen im Gesetz sehen haben, daß man aber auch die Güterklassifikation, die Einreihung der Güter in diese einzelnen Klassen, in das Gesetz aufnehmen könnte, das wird der Herr Antragsteller selbst nicht behaupten wollen. Auf diesem Gebiet sind fortgesetzt die größten Wandlungen entsprechend den wirtschaftlichen Bedürfnissen im Gang. Das sind Bestimmungen, deren Fortbildung der ständigen Tarifkommission und der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen übertragen ist. Ich darf nur einen Artikel beispielsweise erwähnen. Jetzt ist Getreide in dem Spezialtarif I eingereicht. Auch nach Annahme des Antrags des Herrn Abg. Muser würde an sich nichts die Verwaltung hindern, Getreide aus dem

Spezialtarif I in die allgemeinen Wagenladungsklassen einzureihen und damit bei einem Artikel von der größten Bedeutung für die Volksernährung eine ganz wesentliche Erhöhung vorzunehmen.

In dem Berichte des Abg. Uibel ist auch darauf hingewiesen, daß im allgemeinen die ganze Tendenz der Tarife auf Ermäßigung geht. Ich erwähne, daß z. B. in Baden der Frachtwert des Tonnenkilometers vom Jahre 1898 mit 4,34 Pfg. im Jahre 1908 auf 3,9 Pfg. heruntergegangen ist, das ist eine Ermäßigung von 0,39 Pfg. oder nahezu 10 Proz. Bei einer Neuordnung einzelner Tarifbestimmungen, die im ganzen die Tendenz der Ermäßigung hat, kann es aber unter Umständen unausbleiblich sein, in einzelnen untergeordneten Punkten Verteuerungen vorzunehmen. Da würde dann, wenn jeder Staat ein solches Gesetz hätte, wie der Antrag Muser es wünscht, die Durchführung davon abhängen, daß zunächst sämtliche Landstände der beteiligten Staaten ihre Zustimmung zu einer Änderung in einem vielleicht höchstuntergeordneten Punkte geben würden. Vergewissern Sie sich z. B. die Gestaltung unseres augenblicklichen Gepäcktariers, der ein reiner Zonentarif ist. Er hat ja besonders bei der Geschäftswelt nicht überall volle Sympathie gefunden. Es soll ein theoretisches Beispiel sein, das zur Zeit ohne jede praktische Bedeutung ist: Nehmen Sie an, an diesem Gepäcktariere sollten Verbesserungen vorgenommen werden, die an irgend einem ganz untergeordneten Punkte eine gewisse Erhöhung des gesetzlich festgelegten Tarifs bringen sollten. Das wäre nicht möglich, ohne daß die Landstände zunächst dazu ihre Zustimmung geben.

Ich kann meine Ausführungen hierüber damit schließen: Die praktische Bedeutung, die die Durchführung des Antrags der Herren Abgg. Muser und Gen. hätte, ist unbedeutend, die Bindung höchst lästig, und es kann deshalb nur lebhaft begrüßt werden, daß die ganz überwiegende Majorität dieses Hohen Hauses offenbar keine Neigung hat, dem Antrage zu folgen.

Weiterhin liegt ein neuer Antrag bezüglich des Kilometerheftes vor, eingebracht von den Herren Abgg. Kolb und Genossen. Während der erste Antrag der Herren dahin ging, daß Baden für sich allein das Kilometerheft wieder einföhren solle, bezweckt der neue Antrag, die badische Regierung möge mit den anderen Regierungen wegen Einföhren eines Reichskilometerheftes, wenn ich so sagen darf, in Verhandlung treten. In diesem zweiten Antrag sind auch die Sätze der II. Klasse geändert und auf 40 M. vorgeesehen, während sie ursprünglich zu 35 M. für 1000 Kilometer vorgeschlagen waren. Auf die Frage des Kilometerheftes an sich möchte ich im jetzigen Stadium nicht mehr weiter eingehen. Ich freue mich aber darüber, daß in dem neuen Antrage der Herren Abgg. Kolb und Genossen eines anerkannt ist, das nämlich, was ja auch die Ansicht der Majorität des Hohen Hauses ist, daß Baden hier für sich allein nicht vorgehen kann. Es ist aber für uns unmöglich, mit einem solchen Antrage an die übrigen deutschen Staatsbahnen heranzutreten, unmöglich nach der eigenen Anschauung, die die Grob. Regierung wiederholt über das Kilometerheft in diesem Hohen Hause entwickelt hat — ich darf Sie nur hinweisen auf die Darlegungen der Denkschrift des Jahres 1906 —, unmöglich auch angesichts der Haltung, die alle anderen Eisenbahnverwaltungen bisher in der Frage des Kilometerheftes eingenommen haben. Kein deutscher Staat hat bis jetzt ernstlich die Einföhren des Kilometerheftes jemals ins Auge gefaßt, ja, soviel mir bekannt

ist sie überhaupt nirgends in der Volksvertretung eines anderen Staates auch nur beantragt worden. Wir würden also hier einem glatten Nein begegnen, wenn die badische Regierung einen solchen Antrag stellen wollte. Die Einführung des Kilometerheftes wäre aber auch für ein so großes Gebiet wie das Deutsche Reich undurchführbar. Wir haben Ihnen früher schon dargelegt, wie die Kilometerheftabfertigung schließlich möglich ist in einem kleineren Gebiete wie dem badischen, wie sie aber nicht möglich ist in einem Gebiete von der Größe des Deutschen Reiches. Die Herren, die sich dafür interessieren, mögen sich einmal einen sogenannten Kilometerzeiger anschauen, also dasjenige Buch, in dem die Entfernungen von einer Station zur anderen enthalten sind. Für das ganze Deutsche Reich wäre das ein Werk, der dem Meyerischen Konversationslexikon wahrscheinlich nicht sehr nachstehen würde. Ich kann also meine Ausführungen nur dahin zusammenfassen: Es ist der Großh. Regierung nicht möglich, auf diesen Antrag einzugehen.

Bei der großen Bedeutung, die die finanzielle Lage der Staatsbahnen hat, dürfte es wohl angezeigt sein, noch einige Blicke auf diese Verhältnisse zu werfen.

Der Herr Staatsminister hat in seiner einleitenden Rede schon dargelegt, wie die Finanzlage des Staates im allgemeinen und der Eisenbahnverwaltung im besonderen von der Großh. Regierung angesehen wird. Ich möchte daher nur noch auf einige spezielle Verhältnisse der Eisenbahnfinanzien Ihr Augenmerk richten und dabei zunächst der Befriedigung darüber Ausdruck geben, daß die Sparankstrengungen der Eisenbahnverwaltung in diesem hohen Maße ein viel weniger unfreundliches Echo gefunden haben, als es früher in der Presse der Fall gewesen ist. Es ist aus den Berichten in der Budgetkommission und in diesem hohen Maße wohl hervorgegangen, daß es die Großh. Regierung an dem ernstlichen und erfolgversprechenden Bestreben, zu einer Besserung zu kommen, nicht hat fehlen lassen. Möge da und dort einmal, wie der Herr Generaldirektor gestern gesagt hat, auch etwas Ungeächtes unterlaufen, so kann das für die Sache im ganzen wohl kaum ausschlaggebend sein. Sparen ist nie populär, hat der Herr Abg. Neuhaus in seiner Rede zutreffend gesagt. Auf Popularität wird deshalb die Großh. Regierung auch bei ihren weiteren Bestrebungen, zu einer Verbesserung der finanziellen Verhältnisse zu gelangen, nicht rechnen dürfen. Sie wird sich aber auch nicht beirren lassen dürfen von einer unfreundlichen Kritik, die auch weiterhin da und dort von den Betroffenen eingelegt wird.

Zunächst möchte ich Sie auf die Entwicklung des persönlichen Aufwandes in der badischen Eisenbahnverwaltung hinweisen. Ich habe dabei nicht die Gehälter und Löhne allein im Auge, sondern die gesamten Ausgaben, die in den Titeln I—IV des Eisenbahnbudgets zusammengefaßt sind, also einschließlich der Ruhegehälter und einschließlich der Zuschüsse zu den Krankenkassen. Im Jahre 1906 betragen unsere persönlichen Ausgaben 23,3 Millionen, im Jahre 1907 35,6 Millionen oder 2,3 Millionen gleich 6,9 Proz. mehr gegenüber dem Jahre 1906. Im Jahre 1908 ist der Aufwand gestiegen auf 41 Millionen; das bedeutet gegenüber dem Vorjahre ein Mehr von 5,4 Millionen oder von 15,1 Proz. Im Jahre 1909 betrug der Aufwand 42,3 Millionen, also mehr 1,3 Millionen oder 3,2 Proz. Die größte Sprung ist natürlich im Jahre 1908 eingetreten. Ich möchte auch hier gleich darauf aufmerksam machen, der ganze Betrag von

5,4 Millionen stellt tatsächlich nicht einen Mehraufwand in dieser Höhe dar, denn wir haben ja im Jahre 1908 eine wesentliche Änderung in der Verrechnung des Verwaltungsaufwandes des Bauetats vorgenommen, indem wir diesen Verwaltungsaufwand zunächst durch den Betriebsetat laufen lassen und dem Betriebsetat durch gewisse Prozentschläge dann einen Ersatz zuführen, der in den Einnahmen erscheint. Dieser Verwaltungsaufwand des Bauetats besteht ganz überwiegend aus persönlichen Ausgaben; sie betragen schätzungsweise über 1 Million Mark. Im übrigen ist die beträchtliche Erhöhung des personellen Aufwandes einmal zurückzuführen auf die Einführung des Gehaltstarifs im Jahre 1908. Von sehr wesentlicher Bedeutung sind dann aber auch die Löhne. Sie haben bei den badischen Eisenbahnen im Jahr 1908 auf den Kopf 1335 M. betragen. Damit steht Baden an erster Stelle unter sämtlichen deutschen Staaten. Es folgt Württemberg mit 1206 M., also weniger 129 M. Es kommt sodann Bayern mit 1176 M., darauf Sachsen mit 1153 M., die Reichseisenbahn mit 1111 M. und Preußen mit 1094 M. Der Vergleich mit Preußen ist wegen der verschiedenen Verhältnisse im Osten und Westen schwierig. Daß aber in Baden die Verhältnisse hinsichtlich der Entlohnung nicht ungünstig liegen, wird bei einem Vergleich mit Sachsen ohne weiteres sicher sein.

Ich möchte ferner vorführen, wie die finanziellen Verhältnisse sich im gesamten Personalaufwand gestalten. Was zunächst die gesamten Einnahmen auf einen Kilometer Betriebslänge angeht, steht an der Spitze die Reichseisenbahn mit 58 708 M., dann kommt Sachsen mit 56 769 M., Baden mit 56 325 M., Preußen mit 53 150 M., Württemberg mit 39 635 M. und endlich Bayern mit 33 506 M. Baden steht also hier an dritter Stelle. Bei der Zahl der auf einen Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge entfallenden Bediensteten (also Beamten und Arbeiter zusammengenommen) steht Baden ebenfalls an dritter Stelle mit 15,90 Köpfen auf einen Kilometer. An erster Stelle steht auch hier die Reichseisenbahn mit 16,54, dann folgt Sachsen mit 16,03, darauf Baden mit 15,90, dann Preußen mit 13,48, Württemberg mit 11,01 und Bayern mit 8,46. Hier steht also Baden an genau derselben Stelle, an der es sich hinsichtlich der Gesamteinnahmen befindet. Wie steht es demgegenüber mit den persönlichen Ausgaben? Hier steht Baden an der Spitze mit 26 603 M. auf einen Kilometer, es folgt die Reichseisenbahn mit 24 999 M., Sachsen mit 24 118 M., Preußen mit 20 855 M., Württemberg mit 17 661 M. und Bayern mit 13 499 M. Ich will Sie nicht weiter mit diesen Zahlen behelligen, sie ermüden bekanntlich sehr leicht. Ich glaube aber, daß Sie mit mir wohl den Schluß daraus ziehen müssen, daß gerade, was den persönlichen Aufwand angeht, Baden an der Spitze sämtlicher deutschen Bahnen marschiert, und daß es deshalb für die Großh. Regierung und die Eisenbahnverwaltung eine ernste Aufgabe ist, nicht etwa Reduktionen der Betreffnisse der Einzelnen vorzunehmen — das liegt uns fern —, aber zu schauen, ob nicht durch eine Vereinfachung auch hier Ersparnisse erzielt werden können. In dieser Hinsicht möchte ich zusammenfassend kurz vor Augen führen, wie die Verwaltung bisher vorgegangen ist und weiter vorzugehen beabsichtigt.

Wir haben Ihnen bereits mitgeteilt, daß zur Prüfung der Gesamtorganisation der Eisenbahnverwaltung ein besonderer Ausschuss eingesetzt worden ist, der diese wichtige Frage zu prüfen hat; wichtig vielleicht nicht so sehr bezüglich der unmittelbaren finanziellen Ergebnisse als bezüglich der raschen und zweckmäßigen Geschäftserledi-

gung im ganzen. In ersterer Hinsicht wird die Bedeutung der Organisationsänderungen häufig überschätzt. Wenn z. B. eine bedeutende Besserung des finanziellen Ertrages durch eine Zusammenlegung des Ministeriums und der Generaldirektion erhofft wird, so ist das ein Irrtum; in der Kommission ist von dem Herrn Berichterstatter mit einem gewissen Staunen hervorgehoben worden, daß der Gesamtaufwand des Ministeriums 78 000 M. ist, ein Betrag, der gewiß nicht von großem Einfluß auf das Gesamtergebnis wäre.

Aus dem Etat ergibt sich, inwieweit wir bei der inzwischen bereits erfolgten Prüfung schon zu organisatorischen Änderungen gelangt sind. Ich verweise auf die Aufhebung von drei Betriebsinspektionen, zwei Bahnbauinspektionen und, was aus dem Etat nicht ohne weiteres hervorgeht, auf die ebenfalls bereits durchgeführte Aufhebung der Schiffsinspektion in Konstanz als besondere Behörde. Sie ist im vorigen Jahre versuchsweise mit der Maschineninspektion zusammengelegt worden; der Versuch hat sich bewährt, sodaß die Einrichtung dauernd beibehalten werden soll. Ferner ist eine Neueinteilung der Stationsämter vorgenommen worden. Wir haben Ihnen unterbreitet, in welcher Weise hierbei vorgegangen worden ist und weiter vorgegangen werden soll. Ich erinnere ferner an die Aufhebung der Wagenwärter, welche Maßnahme eine erhebliche Ersparnis erwarten läßt. Ich erwähne weiter, daß wir bereits dazu übergegangen sind, in gewissem Umfang Funktionen der oberen Beamten an mittlere zu übertragen. Allerdings waren wir überrascht, zu hören, daß die Maßnahmen, die wir hier getroffen haben, in den Kreisen der mittleren Beamten teilweise auf Widerspruch gestoßen sind. Ich habe die Äußerungen des Herrn Abg. Seubert hier im Auge. Ich hatte gedacht, daß von den mittleren Beamten freudig die Maßnahme begrüßt werden wird, wenn wir die Revisionsstätigkeit im Bezirk in deren Aufgaben einbeziehen, eine Tätigkeit, welche früher ausschließlich den oberen Beamten vorbehalten war. Es wird sich noch eine weitere Verbesserung ergeben mit der Abnahme der Bewerber für obere nichttechnische Stellen. Wir sind noch überreichlich versehen und halten mit der Annahme neuer Bewerber erheblich zurück, und wenn wir auf den normalen Stand gekommen sind, wird es sich ermöglichen lassen, mehrere Stellen von Stationsvorständen, die jetzt von oberen Beamten versehen sind, an mittlere Beamten zu übertragen. Wir haben ferner in erheblichem Maße in Aussicht genommen, und auch hier ist die Prüfung im einzelnen schon durchgeführt, die Übertragung von Funktionen, die bisher durch mittlere Beamte wahrgenommen wurden, an untere Beamte. Der Herr Generaldirektor hat gestern schon ausgeführt, wie das gedacht ist. Es handelt sich um eine ganz erhebliche Zahl, die in die Hunderte von Beamten geht und welche Stellen künftig durch untere Beamten wahrgenommen werden sollen. Selbstverständlich — das möchte ich hier gleich in Parenthese anfügen — ist nicht daran gedacht, daß, so lange wir einen großen Teil von Bewerbern für den mittleren Dienst haben, rücksichtslos vorgegangen werden soll, sondern daß erst ein allmähliches Anpassen des Beamtenstandes an die tatsächlichen Bedürfnisse herbeigeführt werden soll. Die Generaldirektion hat endlich schon seit einiger Zeit besondere Beamte mit der Prüfung des Personalstandes in den Bezirken beauftragt. Sie will eine gründliche Durchprüfung vornehmen im Sinne einer möglichst gleichmäßigen Beschäftigung der Beamten und es sind auf diesem Ge-

biet durch das, was bisher geschehen ist, bereits recht erhebliche Vorteile erzielt worden.

Ich gehe zu dem sachlichen Aufwand über. Der sachliche Aufwand betrug 1906 33,6 Millionen, 1907 37,9 Millionen, gegen das Vorjahr mehr 4,3 Millionen oder 12,8 Proz. Im Jahre 1908 betrug der sachliche Aufwand 43,6 Millionen, also mehr 5,7 Millionen oder 15 Proz. im Jahre 1909 35,3 Millionen, also weniger 8,3 Millionen oder 19 Proz. Daß die Verhältnisse des Jahres 1908 unter der besonderen Ungunst der Zeiten gelitten haben ist den Herren bekannt. Einmal haben im Jahre 1908 wie bei allen anderen deutschen Staatsbahnen so auch bei uns noch die gesteigerten Anforderungen für die beträchtliche Verkehrszunahme nachgewirkt, die vorausgegangen war. Es ist natürlich nicht möglich, in dem Augenblick, wo der Rückgang des Verkehrs einsetzt, nun auch die gesamten Einrichtungen der Eisenbahnverwaltung auf diesen reduzierten Verkehr einzustellen. Das Jahr 1908 hat ferner darunter gelitten, daß es zum Teil mit Ausgaben belastet ist, die eigentlich das Jahr 1907 betrafen. Es handelt sich um über eine Million für Lokomotiven, die bereits im Jahre 1906/07 hätten beschafft werden sollen, deren Beschaffung sich aber wegen Fragen der Konstruktion verzögert hat. Das Jahr 1908 war ferner durch Ausgaben belastet, die eigentlich das Jahr 1909 betrafen. Es ist im Jahre 1908 schon nahezu das gesamte Oberbaumaterial für den Umbau während der ganzen Budgetperiode beschafft und verrechnet worden; es ist ferner im Jahre 1908 schon der größte Teil des Ertrages der Betriebsämter für die ganze Budgetperiode vollzogen worden, und es kam es, daß im Jahre 1908 ungefähr 4 Millionen mehr verrechnet sind, als in diesem Jahre bei normalen Verhältnissen hätten verrechnet werden sollen.

Im übrigen ist der beträchtliche Rückgang in den sachlichen Ausgaben im Jahre 1909 von 8,3 Millionen auf die Wirkung der Sparmaßnahmen zurückzuführen. Auch hier wird eine Übersicht, eine Gegenüberstellung der Betriebsleistungen gegenüber den Einnahmen, Ihnen ein Bild geben, wie die badische Eisenbahnverwaltung insbesondere bezüglich des Personenverkehrs bisher gewirtschaftet hat. In meiner ersten Rede habe ich schon darauf hingewiesen, daß Baden hinsichtlich der Betriebsleistungen an der Spitze sämtlicher deutschen Staatsbahnen steht. Es entfallen nämlich auf 1 Kilometer Betriebslänge in Baden 9867 Zugskilometer für den Personenverkehr, bei der Reichsbahn 8875, bei Preußen 7000, bei Bayern 5984, bei Sachsen 7684 und bei Württemberg 8433. Baden ist also hier weit voran. Was die Einnahmen anlangt, stellt sich das Bild anders. Hier kommt an erster Stelle Sachsen mit 18 066 M. Einnahmen pro 1 Kilometer Betriebslänge aus dem Personenverkehr, erst dann kommt Baden mit 15 615 M., es folgt Preußen mit 14 853 M., Württemberg mit 13 246 M., die Reichsbahn mit 12 797 M. und endlich Bayern mit 9371 M. Wir haben also den weitaus intensivsten Personennahverkehr, wir haben aber nicht die intensivste Personennahverkehrseinnahme. Das zeigt deutlich, wo Ersparnismaßnahmen einzusetzen haben, wenn hier etwas wirksam geschehen soll. In welchem Maße die Ausgaben für den Personenverkehr den Eisenbahnbetrieb belasten, haben Sie aus den Darlegungen bezüglich der Wirkung der Aufhebung einiger weniger beschleunigter Personenzüge entnehmen können. Hier ist, wie der Herr Minister gestern ausgeführt hat, Zurückhaltung geboten. Es ist übrigens zu hoffen, daß es möglich ist, zu weiteren wesentlichen

Verbesserungen durch Änderung, durch Verschiebung einzelner Züge zu kommen, ohne daß eine erhebliche Vermehrung der Zugkilometer vorgenommen zu werden braucht.

Der Herr Abg. Neuhaus hat in seiner Rede erwähnt, daß es wohl nur eine Verschiebung, nicht aber eine wirkliche Ersparnis sei, wenn wir uns jetzt Zurückhaltung bezüglich des Gleisumbaus auferlegten; er habe aus dem Budget entnommen, daß in der laufenden Budgetperiode erheblich weniger für Gleisumbau vorgesehen sei als früher. In dieser Hinsicht gibt Ihnen die Anlage VI des Berichts des Herrn Abg. Hummel interessantes Material an die Hand. Sie können daraus entnehmen, daß Baden von 1752 km, die zum Umbau auf schwereren Oberbau bestimmt sind, 1424 km oder 81 Proz. bereits umgebaut hat. Es fehlen uns noch 328 km, davon sind im laufenden Budget 136 km zum Umbau vorgesehen. Es bleiben also noch 192 km übrig. Ich glaube, daß Baden, was den Umbau auf schwereren Oberbau angeht, wohl mit an der Spitze der deutschen Bahnen marschiert; es bleibt uns nicht mehr viel auf diesem Gebiete zu tun. Wir hätten an sich es sehr wohl vertreten können, in dieser Budgetperiode noch erheblich weniger für den Umbau anzufordern, wenn wir nicht genötigt wären, durch diesen Umbau das Material für die neuen Bahnhöfe zu gewinnen, in die wir natürlich schwereren Oberbau legen, um dann die Strecke mit dem schwereren Oberbau versehen zu können. So stehen uns nur noch eine oder höchstens zwei Budgetperioden bevor, dann ist dieser Umbau vollzogen, und es wird in dieser Hinsicht dann eine nicht unwesentliche Erleichterung unseres Betriebsplans eintreten. Sie dürfen erwarten, daß die gesamten Kosten als künftige Ersparnis ins Auge gefaßt, denn für das gewonnene ältere Material, das in die neuen Bahnhöfe eingebaut wird, ergibt der Betrieb Erlös von dem Bauetat, und dieser Erlös erscheint im laufenden Budget mit über 700 000 M. in Einnahme, die natürlich dann wegfallen werden.

Erfreulich dürfte für das Hohe Haus auch die Mitteilung sein, daß die geänderten Verhältnisse auf dem Kohlenmarkt inzwischen zu einer nicht unerheblichen Reduktion unserer Kohlenpreise geführt haben, was wir hier bis auf weiteres mit einer Ersparnis von etwa einer halben Million jährlich rechnen können.

Um die sachlichen Auslagen möglichst einzuschränken, ist die Verwaltung schon seit einiger Zeit dazu übergegangen, an Hand der Statistik fortgesetzte Vergleichen vorzunehmen, um festzustellen, wie bei den übrigen deutschen Staatsbahnen die vergleichbaren Verhältnisse liegen. Wo sich irgend etwas Auffälliges in der Richtung zeigt, wird sofort eingegriffen, um zu sehen, worauf das zurückzuführen ist, und ob nicht auch hier weitere Ersparnisse gemacht werden können. Sehr erhebliche Ersparnisse zu erzielen, war die Verwaltung bereits bei den Inventargegenständen in der Lage. Die da und dort beschlossenen Maßnahmen der Eisenbahnverwaltung haben gerade auf diesem Gebiete schon zu einer ganz erheblichen Ersparnis geführt. Die Herren werden sich späterhin bei der Vergleichung der Rechnungsnachweisungen von der Richtigkeit meiner Angaben überzeugen können.

Um aber auch für die Verwaltung und das Ministerium einen fortgesetzten klaren Überblick über die finanzielle Lage der Staatsbahnen zu erhalten, ist bereits seit dem 1. Januar 1909 eine sogenannte Wirtschaftskontrolle eingeführt worden. Diese Wirtschaftskontrolle

gibt für die äußeren Dienststellen, wie für die Generaldirektion die leitenden Gesichtspunkte für die gesamte Wirtschaftsführung an; sie bezweckt einen jederzeitigen klaren Überblick sowohl in den einzelnen kleineren Bezirken der Stationen, der Bezirksstellen, wie der Generaldirektion über die jeweilige Lage der Verhältnisse. Es ist dabei eingeführt worden eine vierteljährliche eingehende Darlegung dieser Verhältnisse in einem sog. Wirtschaftsnachweis mit Schätzung der für den Rest des Jahres zu erwartenden Ausgaben und Einnahmen, so daß es künftighin vermieden bleiben wird, daß für die Verwaltung sich hier Überraschungen ergeben. Es ist auf diese Weise auch ermöglicht, schon möglichst frühzeitig, wenn sich hier Veränderungen in den Verhältnissen zeigen, einzugreifen, um einer Verschlechterung, soweit irgend möglich, entgegenzuwirken. Ferner ist die Anordnung getroffen worden, daß der Budgetvollzug möglichst gleichmäßig gestaltet wird. Ich habe vorherhin darauf hingewiesen, wie das Jahr 1908 in besonderem Maße durch Ausgaben, die es eigentlich nichts angehen, belastet war. Wir hoffen, daß in so weit gehendem Maße wenigstens diese Erscheinung sich künftig nicht wiederholen wird. Wir haben Anordnung getroffen, daß die Ausgaben, die nicht vom Umfange des Betriebs abhängen, möglichst gleichmäßig auf die beiden Budgetjahre verteilt werden, daß der Umbau der Gleise, daß die Beschaffung der Ersatzmittel usw. in den beiden Budgetjahren eben in möglichst gleichmäßiger Weise erfolgt.

Daß wir hier allerdings mit einer gewissen Schwierigkeit zu rechnen haben, die in unseren budgetären Verhältnissen liegt, diese Bemerkung möchte ich nicht unterdrücken. Wir bekommen unseren Etat in der Regel Mitte des Jahres, genehmigt; ein halbes Jahr lang können wir also nur die unbedingt nötigen Ausgaben für den laufenden Dienst machen, wir können aber nicht herantreten an die besonderen Ausgaben, die in dem Etat vorgesehen sind. Das ist eine Misklichkeit, deren Beseitigung sehr erwünscht wäre; es wird Sache der Eisenbahnverwaltung sein, darüber im Benehmen mit der Finanzverwaltung sich den Kopf zu zerbrechen. Der eine Ausweg läge nahe, der allerdings nicht auf die Eisenbahnverwaltung allein beschränkt werden könnte, nämlich eine Änderung des Etatjahres in Übereinstimmung mit dem Reichsetatjahr. Auf diese Frage will ich aber nicht eingehen, denn sie eröffnet Ausblicke auf die gesamte Staatsverwaltung, sie trifft, wie ich schon gesagt habe, nicht allein die Eisenbahnverwaltung.

Ich schließe meine Darlegungen mit dem Wunsche, daß Sie daraus entnehmen mögen, daß die Verwaltung nicht planlos da und dort einmal eingreift, dann das wieder verläßt und irgend wo anders vorgeht, sondern daß sie sich überlegt hat, wie sie grundsätzlich vorzugehen hat. Möge der Erfolg, der diesem Vorgehen beschieden ist, ein solcher sein, daß wir in nicht zu ferner Zeit auch in finanzieller Hinsicht wieder etwas freundlicheren Verhältnissen bei der Eisenbahn entgegengehen.

Abg. Geppert (Zentr.): Der Herr Staatsminister hat in der ersten Sitzung der vorwärtigen Beratung ausgeführt, daß zur Erzielung von Ersparnissen das Staatsministerium naturgemäß seinen ersten Blick auf das Gebiet des Fahrplans gerichtet hat. Bei den großen Ansprüchen, die an die Fahrplangebung gemacht werden, wird zugegeben werden müssen, daß das eine schwierige Aufgabe war. Daß dazu die beschleunigten Personenzüge eine Angriffsfläche geboten haben, wird man ebenfalls zugeben müssen, und ich glaube, man

Kann dem Staatsministerium keinen Vorwurf daraus machen, wenn es bei der bedenklichen Finanzlage unserer Staatsbahnen zu sparen sucht, zumal auch die angegebenen Zahlen über die Reduzierung der beschleunigten Personenzüge allgemein überrascht haben. Wir sind es ja gewohnt, weitgehende Ansprüche an unsern Fahrplan zu stellen. Es muß aber auch billigerweise zugegeben werden, daß die Verwaltung überall, wo es die Verhältnisse erlauben, wo der Finanzlage entsprechend gehandelt werden kann, diesen Wünschen nachkommt, und im großen ganzen darf die Fahrplangestaltung auf der Hauptlinie als eine gute bezeichnet werden. Das schließt nicht aus, daß auch gewisse Schwächen auf den Nebenbahnen und namentlich auf solchen, die Fremdenverkehr zu bewältigen haben, die also in diesem Sinne nicht als Nebenbahnen angesprochen werden können, vorhanden sind. Das haben ja auch die gestrigen Ausführungen des Herrn Kollegen Benedey zur Genüge dargetan.

Wer je an Sonn- und Feiertagen die Masse Ausflügler in den vollbesetzten Zügen, die direkt von Strahburg in das R e n c h t a l gehen, gesehen hat, der wird wohl einstimmen müssen in die Ansicht, daß hier ein außerordentlich hoher Verkehr zu bewältigen ist. Die Eisenbahnverwaltung hat auch mit der Einführung direkter Züge an Sonn- und Feiertagen von Strahburg nach Oppenau dieser Sachlage Rechnung zu tragen gesucht. Anders ist es mit der Fahrplangestaltung des Renchtals an Werktagen. An Sonntagen und Feiertagen wird ja die Fahrgelegenheit und der Touristenbesuch in erheblichem Maße erleichtert. Aber die Bevölkerung Strahburgs müßte meines Erachtens noch viel mehr für den Besuch unseres Schwarzwalds und namentlich auch für das nahe gelegene Renchtal herbeigezogen werden (Vgl. H u m m e l: Wenn aber so gespart werden soll?). Es gibt tatsächlich für die Strahburger Bevölkerung zur Erholung keine zweite Gelegenheit, so billig und so bequem in das Herz des Gebirges zu kommen, als die Fahrt ins Renchtal, in die schönen, romantischen Berge und Täler, die sie dort in der Nähe hat. Das weiß die Verwaltung der Reichseisenbahnen auch ganz genau; sie hat ein Gegengewicht dadurch zu schaffen gesucht, daß sie Sonntagsbillete in die Bogen eingeführt hat. Allein die Strahburger bleiben ihrer alten Gewohnheit, ins Renchtal zu gehen, treu, und ich möchte in dieser Beziehung einen Brief anführen, der mir in der letzten Zeit von einem Industriellen Strahburgs zugegangen ist, der eine Villa im Renchtal besitzt, die er im Sommer bewohnt, einen Brief, der sehr interessante Winke enthält. Er spricht noch von vielen anderen Industriellen, Rentnern und Professoren, die sich im Renchtal angesiedelt haben oder mietweise im Sommer sich im Renchtale aufhalten, die die wunderbare landschaftliche Schönheit des Renchtales angezogen hat. Sie klagen, schreibt der Genannte wörtlich, über die miserable Eisenbahnverbindung ins Renchtal, die den Verkehr unterbindet, und sie meinen, es wäre doch so leicht, diesen Klagen mit einem Schlage abzuhelfen und dem Renchtalverkehr ein anderes Bild zu geben, wenn man sich seitens der Verwaltung dazu verstehen wollte, mittags 1/2 Uhr einen weiteren Zug ins Renchtal einzulegen, so daß die Renchtäler von ihren Geschäften in Offenburg, Strahburg und Rehl zeitig an ihren heimischen Mittagstisch und die Ansiedler und Ausflügler und Touristen noch frühzeitig ins Renchtal kommen könnten. Es wäre dann auch Gelegenheit geboten, von der Endstation aus gerade die schönsten Punkte des Renchtales, namentlich Allerheiligen und die Bäder Peterstal, Gries-

bach und Antogast zu besuchen. Es heißt dann wörtlich: „Leute mit reichen Mitteln würden kommen und ihr Geld unter die Bevölkerung bringen. Die Renchtalbäder könnten allein von den Strahburgern leben, wenn sie den Vorzug bequemer Verbindung hätten.“ Ich muß nun doch fragen: Ist das nicht wirklich einladend für unsere Eisenbahnverwaltung, zuzugreifen, wenn Fremde darauf hinweisen, wo das Geld für uns auf der Straße liegt?

Aber dazu gehört auch ein gutes Stück Reklame. Warum werden wir nicht dort, wo wir den Fremdenstrom so leicht in unseren Schwarzwald bringen könnten? Das was der Herr Kollege Hummel bezüglich der Reklame für den Schwarzwald gesagt hat, mache ich mir auch zu eigen für das Renchtal. Die Eisenbahnverwaltung gibt so, wie wir gehört haben, beträchtliche Mittel für Reklamezwecke aus. Ob sie bei der Verwendung auch ein Mitbestimmungsrecht hat, ist nach den gestrigen Ausführungen des Herrn Ministers allerdings fraglich. Es bestehen da Grundsätze für Reklame, denen ich nicht in allen Stücken beistimmen möchte. Ich glaube, daß man das, was man vielfach als Reklame für die eigene Verwaltung ansieht, mit gutem Recht in Anspruch nehmen kann. Ich habe mir schon oft bei der unergleichlich schönen Fahrt über den Schwarzwald Gedanken gemacht bei der Wahrnehmung, daß die Fremden die Sensationspunkte dieser großartigen Gebirgsbahn eigentlich gar nicht kennen lernen, wenn sie nicht zufällig von Einheimischen darauf aufmerksam gemacht werden. Wie sehr wäre es angebracht, da erklärende Bilder anzubringen, vornehmlich in denjenigen Zügen, die den Fremdenverkehr vermitteln. Wenn ja auch ab und zu einmal eines von diesen Bildern verschwinden würden, dann wäre das nicht der Wert eines Thermometers und es wäre für den eigentlichen Zweck der Reklame gar nichts verloren. In den direkten Zügen der Renchtalbahn denke ich an Bilder von Allerheiligen und der Bäder Peterstal, Griesbach, Antogast, Sulzbach usw. Aber auch in der Presse über Baden hinaus müßten wir mehr tun, und es müßte namentlich auf neue günstige Verbindungen hingewiesen werden, damit sie nicht nur im Kursbuch stehen, sondern auch in denjenigen Kreisen bekannt werden, die uns den Fremdenverkehr bringen.

Der Fahrplan der Renchtalbahn hat auch einige Veränderungen erfahren, und über die Späterlegung des Zuges 1360 habe ich hier eine dringende Bitte vorzubringen. Der Zug ist später gelegt worden mit Rücksicht auf das spätere Eintreffen des Schnellzuges D 78. Auch früher ist der Wunsch des Renchtals geltend gemacht worden, daß dieser Zug Anschluß bekommen sollte auf den Eilzug 17, aber immer nur mit dem Vorbehalt, daß dann keine Zugshalte auf der Renchtalbahn wegfallen sollten. Nun ist dies allerdings als ein von der Handelskammer in Lahr durch ihren Vertreter im Eisenbahnrat vorgebrachter Wunsch zu konstatieren, aber es ist bedauerlicherweise übersehen worden, daß man früher den erwähnten Vorbehalt gemacht hat. Auch im Fahrplandentwurf war die Späterlegung dieses Zuges nicht vorgesehen, sonst hätten sich schon früher Stimmen erhoben über den nicht unbedenklichen Rückschlag, den dieser Umstand für den Verkehr nicht allein des Bades Sulzbach, das sehr viel besucht wird, sondern auch der Luftkurorte Lautenbach und Oppenau bringt. Die Kurgäste dort benutzen sehr oft die Station Hubacher, um von dort nach Bad Sulzbach zu kommen; namentlich der Strahburger

Reich ist dort sehr bedeutend, aber auch der allgemeine Touristenverkehr, weil die Station Subader eine Ausgangsstation ist für die sehr beliebte Tour von Subader über Bad Sulzbach nach Allerheiligen. Es ist dort namentlich eine vielgerühmte gute Verpflegung, und die feinen Gebirgsforellen dortselbst sind allgemein bekannt. Es ist unerlässlich, daß der Fahrplan wiederum geändert wird, und daß der Zugshalt in Subader wieder eingeführt wird. Ich glaube, das ist aber auch möglich, denn der rückführende Zug 1361 nach Appenweier kommt bei seiner Einfahrt dem D-Zug 43 gerade gegenüber zu liegen, so daß ich glaube, die Übergangszeit von 7 Minuten könnte auch noch um 2 Minuten gekürzt werden. Was in bezug auf die schnelle Abfertigung der Züge geleistet werden kann, habe ich gestern wiederum in Dos wahrgenommen, wie da der Übergang von Personenzug 961 auf den nachfolgenden Schnellzug D 163 vermittelt wird. Dort wird nicht einmal 2 Minuten Zeit beansprucht, um diesen Übergang zustande zu bringen. Was den Anschluß von Zug 1361 nach Offenburg betrifft, so geht später der Zug 1438, der nach 23 Minuten schon wieder einen Anschluß nach Offenburg bietet; es wären zum Anschluß an Zug 990 doch noch 4 Minuten übrig. Ich möchte dringend bitten, daß dem Wunsche von Subader und Bad Sulzbach im Interesse des allgemeinen Fremdenverkehrs Rechnung getragen wird.

Für D u s b a c h habe ich auch noch einen Fahrplanwunsch vorzutragen. Es hat von 8 Uhr 38 Min. morgens bis 1 Uhr 57 Min. mittags keine Verbindung in der Richtung aufwärts nach Appenweier. Das ist doch kein Zustand für einen Ort, der einen aufstrebenden und zunehmenden Verkehr hat, deshalb sollte der Zugshalt 904, der begehrt wird, unbedingt gegeben werden, er ist nach allen Seiten hin wohl begründet. Es muß gesagt werden, daß der Personenzug 904 zwischen einem Eilzug und zwei Schnellzügen eingefeilt liegt, aber wenn die derzeitige Kurslage sich ändern sollte, oder doch im Winterkurs, so möchte ich bitten, daß diesem Wunsche der Gemeinde Rechnung getragen wird. Für Menschen ist der Nachtzugshalt D 85 gemährt worden, was ich dankbar anerkennen will, ebenso in Appenweier der Halt von D 56, wodurch der Verkehr von Menschen, Ächern und Bühl nach Sträßburg sehr erleichtert wird, indem Sträßburg schon 1 Uhr 57, statt 2 Uhr 54 erreicht werden kann.

Zur Einführung der IV. Klasse hat im Hinblick auf unseren Fahrplan und die auffallend dicht zusammen gedrängten Schnellzugsläufe der Herr Ministerialdirektor eine sehr bemerkenswerte Äußerung fallen lassen, als deren Sinn ich verstanden habe, daß die Einführung der IV. Klasse wohl nicht zu teuer erkauft sein würde, wenn dann die linksrheinische Konkurrenz aufhören und eine andere vorteilhaftere Gestaltung unseres Fahrplanes für den internationalen Verkehr erzielt werden könnte. Hieraus muß der Schluß gezogen werden, daß die Führung der IIIb-Klasse um 2 Pf. von den anderen deutschen Bahnen auch als eine gewisse Konkurrenzmaßnahme gehalten wird u. mit der Abschaffung des Kilometerbestes der brüderliche Handschlag noch nicht gewechselt worden ist. Der Preis mag verlockend erscheinen, das gebe ich ohne weiteres zu, aber Preußen hat noch immer seine Interessen so gut geltend zu machen verstanden, daß dafür erst bindende Zusicherungen gegeben werden müßten; einstweilen ist doch der Spatz in der Hand besser als die Taube auf dem Dach. Man wird nicht behaupten können, daß die Stimmung für die Einführung der IV. Klasse bei uns Fortschritte gemacht hat; das reizende Publikum sieht sie jetzt an vielen Orten, aber der

Widerwille bleibt derselbe, und ich beharre ebenfalls auf dem ablehnenden Standpunkt, wenn ich andererseits auch den gegenwärtigen unhaltbaren Zustand nicht verkennen kann.

Auf eine Anfrage, die ich bei einer früheren Beratung bezüglich des Staatsbahnwagenverbandes an die Regierung gestellt habe, hat der Herr Ministerialdirektor keine ganz befriedigende Antwort hinsichtlich der Verwendung der großräumigen Wagen für den Obstverkehr zu erteilen vermocht. Der Vorzug der Eilgutbeförderung zum Frachtgutsatz bildet ein Hindernis. Ich möchte doch bemerken, daß die Interessen des Obstabfahres hierdurch sehr benachteiligt wären, denn es ist absolut nicht möglich, in einem gedeckten Güterwagen von 12 Tonnen Ladegewicht mehr wie 120—130 Zentner verpacktes Obst zu verladen, es müßte da ähnlich wie bei den Viehtransporten eine Änderung der Tarifierung zugunsten dieser Verladungen erstrebt werden. Ich möchte die Großh. Regierung dringend bitten, in dieser Hinsicht für unsere Interessen tätig zu sein, und ich möchte auch wünschen, daß der letzte Satz der Antwort: „Auch im Eilgutwagenladungsverkehr wird die Verwendung der großen Wagen voraussichtlich nicht beanstandet werden können“ zur Wahrheit wird.

Die durchgehenden III b-Klassenwagen haben mitunter in einzelnen Personenzügen keine besondere Abteilerung für Frauen, was als ein Mangel empfunden wird. Ebenso wird hinsichtlich des Personales in den Nichtraucherabteilungen nicht immer auf die Einhaltung des Rauchverbotes Bedacht genommen. Wenn das Publikum alsdann zur Notwehr greifen und selbst reklamieren muß, so entstehen da oft unliebsame Szenen, die im Interesse des reisenden Publikums vermieden werden sollten.

Über den Antrag M u s e r wollte ich ebenfalls ausführlicher sprechen, aber mit Rücksicht auf die Geschäftslage des Hauses will ich das unterlassen. Ich halte diesen Antrag für sehr wichtig. Die Materie gewinnt immer mehr an Bedeutung, namentlich bei dem gesteigerten Interessenkampf der heutigen Tage. Ich muß aber auch sagen, wir in Baden vermögen durch einen Vorstoß in dieser Beziehung nicht viel zu erreichen. Ich möchte dringend wünschen, daß im Reichstag sich derartige Schritte geltend machen möchten.

Gegenwärtig sind mir in bezug auf die Bestimmung der Gütertariife der ständigen T a r i f f o m m i s s i o n der deutschen Eisenbahnen überantwortet. Sie wird ja wohl nicht nur von Vertretern der deutschen Eisenbahnen gebildet, sondern auch von Vertretern der Interessen der Landwirtschaft, der Industrie und des Handels; wir haben aber in diesem Hohen Hause noch nie etwa darüber gehört, wer eigentlich in dieser ständigen deutschen Tariffkommission die badischen Interessen vertritt.

Zum Schluß noch ein kurzes Wort zu den großen B a h n h ö f e n, die als Unglücksraben, möchte ich sagen, die Postkutsche in die ländlichen Bezirke hinausgetragen haben, daß nunmehr auf 6 bis 8 Jahre Schluß gemacht werden soll mit dem Bau neuer ländlicher Bahnen. Es besteht gar kein Zweifel darüber, daß wir uns an dieser Aufgabe übernommen haben. Ich habe das schon vor 4 Jahren in diesem Hohen Hause hervorgehoben und Befürchtungen namentlich nach der Richtung geäußert, daß die Sache später der Großh. Regierung über den Kopf wachsen wird, und daß die Großh. Regierung alsdann den Wünschen der ländlichen Bezirke nicht mehr wird Rechnung tragen können, wenn sie auch will. Ich verkenne gar nicht die Notwendigkeit der großen Bahn-

höfe gegenüber der großen Ausdehnung des Verkehrs. Aber bedenklich ist, daß man diese großen Aufgaben auf einen so kurzen Zeitraum zusammengedrängt hat. Das übersteigt unsere finanziellen Kräfte. Ich bin überzeugt, Preußen würde in einem Eisenbahndirektionsbezirk — ein solcher hat ja durchschnittlich die Größe unseres Landes — niemals an die Aufgabe herangetreten sein, so viele große Bahnhofsbauten in einem so kurzem Zeitraum zu unternehmen. Das haben in der Kommission auch der Herr Minister und der Herr Ministerialdirektor zugegeben. Der Herr Ministerialdirektor hat dort ausgeführt, wie wir es hätten machen sollen; er hätte aber auch ergänzend beifügen sollen, daß dann, wenn wir es richtig gemacht hätten, noch Raum gewesen wäre, hin und wieder im Budget für eine Bahn Mittel vorzusehen. Regierung und Stände haben hier einen Fehler begangen. Ich halte es aber nicht für richtig, daß die Großh. Regierung nun nicht auch die Folgen des Irrtums mittragen will, daß sie nun einseitigerweise sagt, jetzt muß mit dem Bahnbau in die ländlichen Bezirke aufgehört werden. Die Situation ähnelt derjenigen der Vorjahre, wo die Großh. Regierung erklärt hat, daß unser Nebenbahnen für ausgebaut gilt, und wo man das Unternehmertum auf den Bau von Nebenbahnen verwiesen hat. Das hat sich als eine unheilvolle Eisenbahnpolitik gezeigt, und ich glaube, wir würden jetzt, wenn wir der Großh. Regierung folgen würden, einen ähnlichen unheilvollen Schritt machen. Ich hoffe aber nicht, daß das Hohe Haus in dieser Frage auf Seiten der Großh. Regierung steht, ich für meine Person erkläre den Standpunkt der Großh. Regierung für unannehmbar und, wie ich glaube, mit mir auch die Mehrheit dieses hohen Hauses (Beifall im Zentrum).

Abg. Pfeiffle (Soz.): Bekanntlich soll die Generaldebatte heute noch zu Ende geführt werden. Um nun den 19 Rednern, die noch nach mir folgen, die Möglichkeit zu geben, heute auch noch sprechen zu können, werde ich mich etwas kürzer fassen, als ich beabsichtigt hatte. Ich kann das umso mehr, als ja mein Fraktionskollege Kolb und auch Herr Abg. Benedey vieles von dem, was ich eigentlich sagen wollte, schon ausgeführt haben.

Zunächst muß auch ich mich mit wenigen Worten zum Fahrplan wenden. Der Herr Abg. Benedey hat gestern ganz elegische Löhne über die Art angeschlagen, in welcher Konstanz in diesem Fahrplan behandelt wird. Das gleiche kann man auch von Mannheim sagen; auch Mannheim wird in dem diesjährigen Fahrplan sehr stiefmütterlich behandelt. Der Herr Abg. Benedey hat gestern schon nachgewiesen, in welcher Weise Konstanz gewissermaßen als ein Nebenbahnhof hingestellt wird. Dasselbe trifft auch auf Mannheim zu. Der Verkehrsverein dort und auch das Publikum haben sich schon öfter beschwert, daß gerade in diesem Fahrplan Mannheim als ein Nebenbahnhof bezeichnet wird. Namentlich im Norden hört man, wenn die größeren Stationen zum Ausruf kommen, weniger Mannheim, wohl aber Friedrichsfeld, Heidelberg, Eberbach, Würzburg usw.; Mannheim hört man nur in den seltensten Fällen. Der ausrufende Beamte hält sich natürlich an den Fahrplan, und in dem Fahrplan ist eben Friedrichsfeld als Hauptstation und Mannheim als Nebenstation angegeben. Keine der Einwendungen und keines der Gesuche haben bis jetzt bei der Generaldirektion volle Berücksichtigung gefunden. Auch mit den Zugläufen nach dem Oberland sind die Mannheimer sehr unzufrieden, wir befinden uns da ungefähr in derselben Lage wie Konstanz hinsichtlich der Zugläufe auf

der Strecke nach Basel. Wenn wir nach dem Oberlande, z. B. nach Offenburg fahren wollen, so haben wir nur ganz wenig Züge, mit denen wir Offenburg direkt erreichen können. Fahren wir über Schwetzingen, so müssen wir in der Regel in Karlsruhe umsteigen, fahren wir über Heidelberg, so müssen wir in Heidelberg umsteigen. Wir haben überhaupt bei unseren Fahrten landaufwärts und landabwärts nur noch ganz selten Gelegenheit, über Heidelberg direkt zu fahren; wir müssen vielmehr in den meisten Fällen daselbst umsteigen. Der Fahrplan weist aber auch ganz besonders auf der Strecke nach Offenburg sehr große Lücken auf. Wenn wir beispielsweise mit dem 2 Uhr 5 mittags in Mannheim abgehenden Schnellzug nach Offenburg fahren wollen, so können wir nur bis Karlsruhe kommen, denn dieser Zug hält in Offenburg nicht. Man muß also in Karlsruhe umsteigen, und erst nach einem Aufenthalt von einer halben Stunde kann man da weiter kommen. Früher ist ein Zug um 4 Uhr 14 gegangen, der in Karlsruhe Anschluß zu dem um 5 Uhr 51 weitergehenden Zug gehabt hat. Jetzt ist aber dieser Zug ausgefallen, es verkehrt wohl ein solcher um 4 Uhr 36 Min., läuft aber nur bis Dos bzw. Baden-Baden, und die Reisenden, die nach Offenburg fahren wollen, müssen von Dos aus einen Bummelzug benutzen. Das merkwürdige dabei aber ist, daß 4 Minuten vor Antritt dieses Zuges in Dos ein Bummelzug abgeht, der diesen Schnellzug nicht abwartet, und so muß das reisende Publikum fast eine halbe Stunde warten, bis der nächste gewöhnliche Zug geht. Der nächste Schnellzug wäre an sich derjenige, der in Karlsruhe um 6 Uhr 16 abgeht; dieser hält aber in Offenburg nicht, und der darauffolgende (7 Uhr 27) hat nur I. und II. Klasse. Wenn also das reisende Publikum mit diesem letzteren Zuge fährt, ist natürlicherweise der Aufwand ein bedeutend höherer als derjenige, der ihm früher, bei Benützung des Zuges um 4 Uhr 14 erwachsen ist. Ebenso ist es bei der Rückfahrt von Offenburg nach Mannheim, ganz besonders morgens mit dem Eilzug 7 Uhr 35 ab Offenburg, der hier um 8 Uhr 59 ankommt. Wie mir erzählt wurde, werden die Reisenden in Offenburg, welche von Karlsruhe ab den Personenzug über Schwetzingen nach Mannheim benutzen wollen, seitens des Schalterpersonals schon darauf aufmerksam gemacht, daß in Karlsruhe nur eine kurze Spame Zeit übrig bleibe, um eine Personenzugskarte ab Karlsruhe über Schwetzingen nach Mannheim zu lösen, und man verjuche dort immer, dem Publikum schon eine Eilzugskarte über Heidelberg zu verabsorgen. In der Tat kommt es auch in den meisten Fällen vor, daß der Personenzug in Karlsruhe nicht mehr erreicht wird. Der Eilzug von Offenburg kommt, wie gesagt, um 8 Uhr hier an und der anschließende Personenzug über Schwetzingen geht um 9 Uhr 5 schon weg. Bei dieser kurzen Wartezeit von 6 Minuten ist es dem Reisenden, falls der Eilzug nur einige Minuten Verspätung hat, nicht mehr möglich, durch den Wartesaal zum Fahrkartenschalter und zurückzukommen; mittlerweile fährt aber der Zug ab, so daß der Reisende sitzen bleiben muß bis gegen 11 Uhr. Das verursacht dann eine ganz erhebliche Zeitverschwendung.

Ebenso haben wir uns über die Nachtzüge zu beklagen, die von Karlsruhe ins Unterland abgehen. Der Personenzug beispielsweise, der hier nachts 10,59 Uhr abgeht, kommt in Heidelberg 12,30 Uhr an, geht aber nach Mannheim nicht durch. Es wird hier wohl ausgerufen: „Bruchsal, Heidelberg, Mannheim!“, aber das Publikum, das vorher den Fahrplan nicht studiert hat, ist sehr enttäuscht, wenn in Heidelberg der Schaffner auf einmal

im Sommer der Fall, im Winter fällt der Zug aus. Der vorhergehende Zug geht im Winter schon 5,42 Uhr ab und kommt 6,08 Uhr in Heidelberg an, so daß die Arbeiter, wenn sie diesen Zug benutzen wollen, in Heidelberg von 6,08 Uhr bis 7 Uhr herumstehen müssen, bis sie zur Arbeitsstelle gehen können.

Auch darüber wird geklagt, daß oftmals eine zu geringe Anzahl von Wagen eingestellt wird, so daß die vorhandenen Wagen geradezu überfüllt werden. Nun hat uns im Laufe der Verhandlungen der Herr Minister erklärt, daß die Arbeiterzüge sich nicht rentieren; die Züge könnten ja nur zur Beförderung der Arbeiter benutzt werden und lägen die Zwischenzeit hindurch unbenutzt auf den Stationen. Ich bin da anderer Auffassung. Die Arbeiterzüge werden in der Hauptsache aus den ältesten Wagen, die wir haben, zusammengestellt, aus Wagen, die man in anderen Zügen überhaupt nicht mehr verwenden kann. Das trifft übrigens auch bei den Maschinen zu. Und wenn wir an die großen Bahnhöfe gehen, so sehen wir da nicht allein Wagen stehen, die zu Personen- und Arbeiterzügen benutzt werden, sondern auch eine ganze Reihe von Wagen, die für die Schnellzüge bestimmt sind, und namentlich auch eine Anzahl Wagen I. und II. Klasse, die besonders für die durchgehenden Schnellzüge Verwendung finden. Im übrigen aber will ich noch einmal bemerken, daß in der Hauptsache für diese Arbeiterzüge Wagen benutzt werden, die sonst für andere Züge keine Verwendung finden können, und deshalb glaube ich, daß die Behauptung des Herrn Ministers unrichtig ist.

Auch über die Postverbindungen sind mir Klagen aus meinem Wahlkreise, von dem Orte Kirchheim zugegangen. Der Zug, der von Frankfurt aus in Heidelberg 3 Uhr 44 Min nachmittags ankommt, hatte früher 3 Uhr 50 Min. Anschluß nach Kirchheim, so daß die Post dahin sofort umgeladen werden konnte. Jetzt geht dieser ehemalige Anschlußzug schon 3 Uhr 35 Min. ab, während der Zug von Frankfurt wie früher erst 3 Uhr 44 Min. ankommt. Die Postkisten bleiben deshalb in Heidelberg liegen bis zum nächsten Zuge, der etwa um halb 7 Uhr in Kirchheim ankommt. Um 7 Uhr aber schließt die Post, so daß die Postkisten, die nachmittags 3 Uhr 44 Min. in Heidelberg eintreffen, in dem eine halbe Stunde von Heidelberg entfernt liegenden Orte Kirchheim erst am anderen Morgen zur Anstellung kommen.

Ich habe diese Wünsche vorgetragen und hoffe, daß bei der nächsten Festsetzung des Fahrplanes den Bedürfnissen des Volkes mehr Rechnung getragen wird, als das bisher der Fall war. Ich glaube, daß eine größere Rücksichtnahme in dieser Hinsicht auch ihren Teil zur besseren Rentabilität unserer Bahnen beitragen könnte.

Ich bin auch genötigt, einige Worte über die IV. Klasse zu sprechen. Es ist ja schon recht viel über dieses Thema gesprochen worden, und ich will mich deshalb auf wenige Bemerkungen beschränken. Die IV. Klasse soll angeblich eingeführt werden zur Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr und damit zur besseren Gestaltung der Rentabilität unserer Bahnen. Ich bestreite zuerst einmal, daß das Motiv der Einführung der IV. Wagenklasse in Preußen das war, die finanziellen Verhältnisse zu bessern, ich bestreite aber namentlich das Motiv, daß man den minderbemittelten Bevölkerungsschichten dadurch eine billigere Fahrgelegenheit geben wollte. Es ist nicht zu vergessen, daß die IV. Klasse ihren Ursprung in Preußen hat. Dort aber hat man in der Hauptsache die IV. Klasse deswegen eingeführt, um

„Alles aussteigen!“, und die Leute nachher bis zum nächsten Zuge warten müssen, der erst 1,17 Uhr abgeht, so daß sie also einen Aufenthalt von 47 Minuten haben. Das Publikum muß warten, bis der Zug von Würzburg kommt, der um 12,57 Uhr ankommt. Man sollte nun eigentlich meinen, daß dieser Zug von Würzburg, nachdem er angekommen ist, gleich wieder wegfahren würde, so daß nunmehr das Publikum so rasch wie möglich nach Mannheim befördert wird. Aber auch dieser Zug von Würzburg hat noch einen Aufenthalt von 20 Minuten. Ein solcher unfreiwilliger nächtlicher Aufenthalt ist schon im Sommer unangenehm, macht sich aber noch viel unangenehmer zur Winterzeit fühlbar; ich bin dort oft davon Augenzeuge gewesen, wie Familien, die den Sonntag dazu benützt hatten, um Verwandte zu besuchen, und dabei ihre Kinder mitgenommen haben, nachts um 1,17 Uhr in Heidelberg angekommen sind, dort in ihrer Schlaftrunkenheit ausgelegt wurden und bei der Kälte 1,5 Stunden warten mußten, bis sie Anschluß erhalten konnten. Auch hier sollte man dem Publikum etwas mehr entgegenkommen. Ich habe den Eindruck, daß hier der Fahrplan sehr willkürlich und ohne Rücksicht auf die tatsächlichen Bedürfnisse des Publikums aufgestellt wird. Ich habe mir schon oft gesagt, wenn ein Geschäftsmann eine Kundenschaft auf solche Art behandeln würde, so würde er jedenfalls auch keine besseren Geschäfte machen, wie das bei unserer badischen Staatsbahnverwaltung der Fall ist.

Auch über die Einsetzung unserer Arbeiterzüge werden sehr viele Beschwerden. So lag beispielsweise der bisherige Arbeiterzug, der 6,23 Uhr abends von Heidelberg nach Wiesloch ging, sehr passend. Jetzt hat man ihn auf 6,13 Uhr verlegt; es ist der Arbeiterschaft aber nicht möglich, diesen Zug um 6,13 Uhr zu benutzen, und ich weiß nicht, weshalb man diesem Zug überhaupt den Namen Arbeiterzug gegeben hat. Die Fabriken liegen nicht alle miteinander in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs, sondern sie sind in den meisten Fällen mindestens 10 Minuten oder eine Viertelstunde weit davon entfernt, und wenn die Arbeiter um 6 Uhr Feierabend machen, so müssen sie sich doch noch waschen und umkleiden, so daß es ihnen gar nicht möglich ist, in dieser kurzen Zeit den Bahnhof zu erreichen. So kommt es, daß dieser Zug wohl den Namen Arbeiterzug hat, aber Arbeiter in Wirklichkeit in diesem Zuge nicht sind, so daß er von Heidelberg nach Wiesloch meistens leer fährt. Der nächstfolgende Zug geht erst gegen 7 Uhr, so daß die Arbeiterschaft mitunter einen Aufenthalt von fast einer Stunde hat. Es hätte doch nichts geschadet, wenn man diesen Zug um 6,23 Uhr belassen hätte; er war lediglich ein Vorortzug, und wie ich aus dem Fahrplan ersehen kann, wäre es möglich gewesen. Wenn unter solchen Verhältnissen die Bahnen unrentabel sind, braucht man sich nicht darüber zu wundern. Es sind mir weiter Klagen zugegangen über den Arbeiterzug, der morgens um 6 Uhr 46 in Wiesloch abgeht und 7,08 nach Heidelberg kommt. Das wissen wir aber, sofern die Arbeiter nicht um 6 Uhr beginnen, müssen sie meistens um 7 Uhr zur Arbeit sein. Kommen sie nun erst 7,08 Uhr nach Heidelberg, so ist es ihnen unmöglich, rechtzeitig an der Arbeit zu sein, sie kommen dann immer zu spät. Ich gehe nicht, wie man Arbeiterzüge laufen lassen kann, sondern erst zu einer Zeit eintreffen, zu der die Arbeit schon begonnen haben muß. Im Sommerfahrplan ist nun in eine Verbesserung geschaffen, daß 6,02 Uhr ein Zug abgeht, der in Heidelberg 6,20 Uhr ankommt. Aber das ist nur

den wohlhabenden Bevölkerungsschichten die Möglichkeit zu geben, billig in der III. Klasse zu fahren und dabei nicht mit dem gewöhnlichen Publikum, mit der Arbeiterschaft, in Berührung zu kommen. Wenn die IV. Wagenklasse ein Objekt wäre, durch das man höhere Einnahmen erzielen könnte, dann würde ich mich wundern, weshalb man gerade in Deutschland allein auf diese Idee gekommen ist. Schon wiederholt ist darauf hingewiesen worden, daß auf der ganzen Erdenrunde es keinen Staat gibt, der die IV. Wagenklasse führt, als gerade Preußen-Deutschland. In England und Amerika, wo doch die Bahnen sich noch im Privatbetrieb befinden, und wo an der Spitze der Verwaltung ganz raffinierte Geschäftsleute und qualifizierte Kaufleute stehen, ist es diesen nicht eingefallen, die IV. Wagenklasse einzuführen, um ihre Bahn rentabel zu machen. Davon bin ich überzeugt, wenn das den Betrieb rentabel machen würde, wären die Amerikaner und wären die Engländer schon lange dazu übergegangen. Es fällt ihnen aber, wie gesagt, gar nicht ein, und es wäre ein sehr großes Wagnis, wenn auch wir in Baden die IV. Wagenklasse einführen wollten. Hier im Hohen Hause wissen es die Abgeordneten und die Regierung weiß es, daß unsere Bevölkerung von dieser IV. Wagenklasse nichts wissen will, und ich meine, man sollte es nicht unternehmen, gegen den Willen der Bevölkerung eine solche Maßnahme zu treffen. Wir sind bis jetzt stolz darauf gewesen in Baden und haben mit einem gewissen Stolz über die Grenze gesehen, besonders nach der Pfalz und nach Elsass-Lothringen, daß wir bei uns die IV. Wagenklasse nicht haben. Dabei sollten wir bleiben, zumal durch die Einführung der IV. Wagenklasse höhere Einnahmen sich nicht erzielen lassen werden.

Was bei uns die Bahnen unrentabel gemacht hat, ist wiederholt hervorgehoben und von der Regierung zugegeben worden. Es war insbesondere die Fahrkartenteuer, und jetzt können die Herren, die damals für diese waren, sehen, daß die sozialdemokratische Partei Recht gehabt hat. Wir haben damals gewarnt vor dieser Fahrkartensteuer; aber wir haben damals tauben Ohren gepredigt. Der Einnahmerückgang hat sich bekanntlich bei uns erst bemerkbar gemacht, als die Fahrkartensteuer eingeführt wurde; von diesem Augenblick an sind die Eisenbahneinnahmen sämtlicher Bundesstaaten inklusive der Preußens zurückgegangen. Das ist zugleich ein Beweis dafür, daß durch die Verteuerung der Fahrpreise die Einnahmen nicht erhöht werden, sondern zurückgehen.

Von dem Herrn Abg. Neuhaus ist darauf hingewiesen worden, daß unsere Fahrpreise zu billig wären, und die Regierung hat auch den Versuch gemacht, zu beweisen, daß der Zweipfennigtarif die Ausgaben nicht deckt. Ich weiß nicht, wie diese Berechnungen aufgestellt sind, bin aber doch der Auffassung, daß es zunächst darauf ankommt, wie diese Züge besetzt sind, und da beklage ich es ganz besonders, daß die beschleunigten Personenzüge abgeschafft wurden. Der Herr Minister hat uns allerdings erklärt, daß für diese beschleunigten Personenzüge kein Bedürfnis bestanden habe. Sie waren aber doch ein Bedürfnis, das hat sich gezeigt in der starken Besetzung dieser beschleunigten Personenzüge. Ich bin der Auffassung, daß diese starke Besetzung der beschleunigten Personenzüge auch zur Rentabilität der beschleunigten Personenzüge beigetragen hat. Der Herr Abg. Neuhaus hat uns ferner nachzuweisen gesucht, daß man in anderen Ländern teurer fährt als bei uns. Der Herr Abg. Benedey hat die Unrichtigkeit dieser Ansicht schon nachgewiesen. Insbesondere hat Herr Neuhaus vergessen, daß man

in der Schweiz mit gewöhnlichen Fahrkarten die Schnellzüge benutzen darf. Wenn man unsere Schnellzugpreise berücksichtigt, kommt man zu dem Resultat, daß man bei uns teurer fährt wie in der Schweiz. Dann ist nicht zu vergessen, daß man in der Schweiz die Touristenkarten und die Generalabonnements hat; letzteres kostete früher 32 jetzt 40 Franken. Mit einem solchen Generalabonnement kann man 14 Tage lang Tag und Nacht die ganze Schweiz durchreisen. Das ist eine billige Reisegelegenheit. Außerdem hat man in der Schweiz die billigen Rundreisekarten usw., die wir nicht haben. In Württemberg gibt es Landeskarten, die man, so viel ich weiß, heute noch hat. Gerade eine solche Verbilligung der Fahrpreise trägt zur Hebung des Verkehrs bei. Durch die Einführung der Generalabonnements und durch die Touristenkarten ist es der Schweiz möglich geworden, jährlich Tausende und Abertausende von Fremden nach der Schweiz zu locken. Früher, als die Schweiz diese Einrichtung noch nicht besaß, war der Fremdenverkehr bei uns auf dem Schwarzwalde viel härter. Die Verkehrs-erleichterungen in der Schweiz haben aber dazu beigetragen, daß die Abwanderung aus dem Schwarzwald größer wurde, indem ein großer Teil der Kurgäste sich nach der Schweiz verzogen hat.

In diesem Zusammenhange weise ich darauf hin — es ist schon von dem Herrn Abg. Summel besprochen worden —, daß es eigenartig ist, daß, wenn man die durchgehenden Schnellzüge, die Schweizernwagen führen, benützt, uns in diesen die großartigsten Landschaftsbilder der Schweiz entgegentreten. In unseren badischen Wagen finden wir nichts derartiges. Wir führen unsere badischen Wagen nach Breslau, Hamburg, Berlin usw.; von landschaftlichen Bildern finden wir aber nichts. Zweifellos würde es für uns von Vorteil sein, wenn in unseren Zügen und Warteplätzen diese landschaftlichen Bilder unseres Schwarzwaldes vorhanden wären. In den Bahnhöfen von Karlsruhe und Heidelberg finden wir alle möglichen landschaftlichen Reize der Schweiz, den Rigi, den Vierwaldstätter See, den Zürichersee im Bild vorgeführt; von landschaftlichen Bildern des Schwarzwaldes finden wir nichts. Das sogenannte Reklamewild des Schwarzwaldes ist weiter nichts als ein grüner Fiedel auf einem Stück Papier, durch den ein paar schwarze Bahnlinien führen. Das ist alles, was bei uns als Reklame für den badischen Schwarzwald geschieht. Da wundert man sich noch über die Abwanderung aus dem Schwarzwald nach Tirol und der Schweiz.

In dem Budget ist mir aufgefallen, daß an Einnahmen aus dem Güterverkehr nur 55 Millionen eingebracht sind, obgleich der Rechnungsabschluss im vorigen Jahre hinsichtlich der Einnahmen aus dem Güterverkehr 61 Millionen betrug, also 5 bis 6 Millionen mehr, als in diesem Budget vorgezogen sind.

Ferner glaube ich, daß die persönlichen Aufwendungen viel zu hoch sind. Der Herr Staatsminister hat uns vorgerechnet, daß von 1906 bis 1907 diese Ausgaben um 22 Millionen gestiegen sind, der Herr Generaldirektor hat darauf hingewiesen, daß die Mehrausgaben hauptsächlich auf die persönlichen Ausgaben zurückzuführen sind. Der Herr Ministerdirektor hat weiter angeführt, daß die Eisenbahnverwaltung in eine nähere Prüfung eingetreten ist, nicht da und oder dort erheblich gespart werden kann. Ich glaube, wenn die Eisenbahnverwaltung namentlich in die inneren Verwaltungszweige hineinsieht, daß dort sehr viel gespart werden könnte.

Ich glaube auch, daß die Eisenbahnverwaltung hier nahe daran war, das Pferd am Schwanz aufzäumen zu wollen, dadurch daß man zunächst versucht hat, im äußeren Dienst Beamte zu entlassen. Soviel mir bekannt ist, könnte man im inneren Dienst sehr viel sparen. Diese meine Behauptung stützt sich in erster Linie auf einen Artikel, der erst neulich in der badischen Beamtenzeitung stand, worin darauf hingewiesen wurde, daß die Generaldirektion gut daran täte, wenn sie einen sogenannten Personalinspektor einstellen und einmal an der Hand der Dienstausschreiber die Dienstzeit der einzelnen Beamten revidieren wollte. Es sind namentlich die größeren Stationen, in denen nach der Richtung hin sehr viel gesündigt wird. Es heißt in diesem Artikel, daß man nicht allein Beamte finden würde, die stark beschäftigt sind, sondern auch andere, die wenig oder gar nichts zu tun haben. Mir ist ein ganz besonderer Fall aus Offenburg bekannt geworden. In Offenburg besteht ein Eisenbahnrabattspareverein. An dessen Spitze steht ein Betriebssekretär aus der Güterverwaltung, der also zu gleicher Zeit Geschäftsführer dieses Rabattvereins ist. Dagegen ließe sich ja an sich nichts einwenden. Aber die Sache ist insofern wert, vorgetragen zu werden, als die Geschäfte für diesen Rabattspareverein im Bureau der Eisenbahnverwaltung und während der Arbeitszeit besorgt werden. Es ist mir mitgeteilt worden, daß dieser Mann dort wie ein völliger Kaufmann wirtschaftet. Er gibt Tee, Kaffee, Schokolade und alle möglichen Artikel ab, er ist also in seinem Bureau weniger als Bahnbeamter als vielmehr als Kaufmann tätig; so nimmt er auch Bestellungen auf Wehl entgegen, und es sollen sogar noch andere Beamte mit der Abgabe von Kohlen beschäftigt sein. Der Mann betreibt also noch dazu einen völligen Kohlenhandel. Es wird behauptet, daß er kaum 3 Stunden im Dienste der Eisenbahnverwaltung tätig sei und daß er die übrige Dienstzeit zur Abgabe von allen möglichen Konsumartikeln verwende. Das ist nur ein einzelner Fall, der mir mitgeteilt worden ist; vielleicht gibt es deren noch mehrere. Wenn auf diese Weise der persönliche Aufwand zu teuer wird, braucht man sich natürlich nicht mehr zu wundern.

Ein anderer Gegenstand, der bis jetzt noch nicht berührt wurde, betrifft die sogenannten Überführungen. Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet und gezwungen, die schienenartigen Übergänge zu beseitigen, wogegen sich im Hinblick auf die Betriebssicherheit nichts einwenden läßt. Aber die Eisenbahnverwaltung geht jetzt dazu über, zu versuchen, die Unterhaltung, Beleuchtung und Reinigung solcher Überführungen auf die Schultern der Gemeinden abzuladen. Mir ist beispielweise ein derartiger Fall aus meinem Wahlkreis, aus der Gemeinde St. Ilgen bekannt, wo eine Überführung mit einem großen Bogen gebaut worden ist. Dort haben sich Streitigkeiten nicht ergeben. Nun ist für die Nachbargemeinde Sandhausen der Umweg über diese Überführung viel zu groß, weshalb die Eisenbahnverwaltung — es sind bei diesem Bau große Überschüsse erzielt worden — zur Bequemlichkeit der Bewohner der Gemeinde Sandhausen einen Steg erbaut hat. Dieser Steg wurde, um den Leuten einen Umweg von 10—15 Minuten zu ersparen, in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes erbaut. Die Eisenbahnverwaltung weigert sich nun, die Beleuchtung und die Reinigung dieses Steges zu übernehmen. Die Unterhaltung hat sie übernommen, nicht aber die Beleuchtung und Reinigung. Es kam dieserhalb zu einem Prozeß, und der Bezirksrat hat sich merkwürdig-

weise auf den Standpunkt der Eisenbahnverwaltung gestellt, und zwar mit dem Hinweis, daß es sich um einen öffentlichen Weg handle. Es ist aber kein öffentlicher Weg. Wenn ein Weg den Charakter eines öffentlichen haben soll, dann muß dieser Weg doch auch von der Öffentlichkeit, von der breiten Masse der Bevölkerung, benützt werden. Aber dieser Steg wird von niemand anders benützt als von den Bewohnern der Gemeinde Sandhausen, die zum Bahnhof wollen. Die Leute, die nach St. Ilgen wollen, gehen gar nicht über den Weg sondern benützen die Straße, und das Publikum, das von St. Ilgen nach Sandhausen geht, benützt diesen Steg ebenfalls nicht, sondern benützt auch die Straße. Nun wird noch weiter darauf hingewiesen, der Steg werde von dem Publikum benützt, das von Sandhausen nach Weimen gehen will. Das ist wohl richtig, aber nur zehn Schritte daneben war früher ein Weg über die Schienen, und ich bin der Meinung, daß, wenn die Eisenbahnverwaltung den einen Weg sperrt, sie einen anderen Weg öffnen muß; das kann aber nachher nicht auf Kosten der armen Landgemeinde St. Ilgen erfolgen. Wenn es sich nur um die Beleuchtung und Reinhaltung handeln würde, so wäre die Sache ja mit wenig Unkosten verknüpft. Aber da die Treppenstufen von Zement hergestellt sind, so kann es im Winter bei Frost vorkommen, daß ein Passagier ausrutscht, die Treppe hinunterfällt und schließlich die arme Landgemeinde die ganze Beche zu bezahlen hat. Ich bin der Meinung — die Sache liegt jetzt dem Ministerium des Innern vor —, daß hier für die Staatsverwaltung die Verpflichtung besteht, für Reinhaltung und Beleuchtung Sorge zu tragen. Wie ich noch nebenbei bemerken will, ist dieser Steg ohne Zustimmung der Gemeinde St. Ilgen erstellt worden. Die Gemeinde St. Ilgen würde, wenn die Sache von ihrer Zustimmung abhängig gewesen wäre, die Erstellung des Steges abgelehnt haben, denn dieser Steg hat für die Gemeinde St. Ilgen auch gar keinen Wert, und man versteht dort nicht, wie die Eisenbahnverwaltung dazu kommt, ihr solche erhebliche Aufwendungen zuzumuten. Ich möchte gerne noch eine Äußerung des Herrn Ministers darüber hören, ob er nicht in diesem Falle nachgeben will. Selbst wenn das Ministerium des Innern zu ungunsten der Gemeinde entscheiden sollte, bin ich der Meinung, daß die Eisenbahnverwaltung, nachdem sie doch schon einmal die Unterhaltungskosten übernommen hat, aus Billigkeits- und aus Gerechtigkeitsgründen im vorliegenden Falle auch die Aufwendungen für die Beleuchtung und Reinigung übernehmen sollte.

Der Herr Generaldirektor hat auch auf eine Äußerung des Herrn Abg. Dr. Zehnter geantwortet, der sich darüber beklagt hat, daß in den kleinen Bahnhöfen Glasmosaik Verwendung findet. Der Herr Generaldirektor hat diese Maßnahme verteidigt, und auch ich möchte hier dringend davor warnen, daß man davon abgeht. Die Glasmosaikindustrie ist bei uns in Baden noch jung, hat sich aber trotzdem im Auslande bereits einen sehr großen und guten Ruf erworben. Sie ist ganz besonders in Offenburg heimisch. Die Offenburger Glasmosaikindustrie hat schon sehr große Aufträge nach Berlin und nach andern Orten erhalten und man würde es wirklich nicht verstehen, wenn die preussischen und anderen ausländischen Eisenbahnverwaltungen Abnehmer dieser badischen Industrie wären, die badische Eisenbahnverwaltung aber diese Industrie nicht unterstützen würde. Ich möchte also die Eisenbahnverwaltung bitten, die Glasmosaikindustrie in Baden wie bisher zu unterstützen.

Hg. Rebmann (natl.): Der bisherige Verlauf der Debatte hat mich veranlaßt, eine Reihe von Einzelfragen, die zu besprechen ich mir vorgenommen hatte, zurückzustellen und noch einmal auf die Hauptpunkte der Verhandlungen der letzten Tage zurückzukommen, um einiges von unserem Standpunkt aus richtig zu stellen, was nach meiner Meinung noch der Richtigstellung bedarf. Zunächst hinsichtlich einer allgemeinen Bemerkung, die gelegentlich gefallen ist, als ob die eine oder die andere Auffassung unseres Eisenbahnwesens eine fortschrittlichere oder liberale, die andere rückschrittlicher wäre. Ich möchte davor warnen, Fragen reiner Zweckmäßigkeit mit Begriffen politischer Überzeugung zusammenzubringen. Wir kommen hier auf einen falschen Boden und verschieben uns den richtigen Standpunkt, den wir doch diesen Dingen gegenüber einzunehmen haben. Insbesondere wollen wir die kühle, sachgemäße, ruhige Behandlung dieser Frage nicht verkennen.

Es ist nicht so sehr hier im Hause als draußen in der Presse immer wieder die Rede gewesen von der Verpreuung unserer Eisenbahn und von der großen Gefahr, die dadurch dem Betrieb und auch den Erträgen droht. Ich habe schon manch einen kennen gelernt, der als sehr energischer Partikularist nach Norddeutschland, nach Berlin, oder sonst wohin gefahren ist, und der von dort aus als ein mehr oder weniger begeisteter Anhänger der preussischen Eisenbahnen zurückgekommen ist. Besonders wenn wir dieser Lage hören, daß die preussischen Eisenbahnen das Fest der zweiten Milliarde ihrer Einnahmen feiern können, so ist das für uns, die wir so in den Eisenbahnnöten stecken, ein beneidenswerter Zustand. Und auch sonst sehen wir, wie ein großes Wirtschaftsgebiet in einer Weise mit Eisenbahnen versorgt wird, daß die unmittelbar Beteiligten, und das sind doch die Preußen selbst, keine Klage erheben und keine Ursache zu haben glauben, sie zu erheben. Man kann auch eine sehr eigenartige Bemerkung machen, die mir gelegentlich in Weinheim, auf der Übergangsstation aufgefallen ist. Als ich vor zwei Jahren in Weinheim einmal an die Bahn wollte, ist mir gesagt worden: „Sie müssen aber sehr pünktlich sein, die Preußen fahren“. Und das ist mir auch sonst bestätigt worden, daß dort an der Ordnung im Betrieb nichts anzusetzen ist.

Einzelheiten davon sind freilich bei uns nicht so in Fleisch und Blut übergegangen, wie wir das von der Regierungsseite gehört haben. Wenn gesagt worden ist, daß das Publikum sich mit der Bahnsteigperre befreundet habe, so ist das zweifellos zu viel behauptet. Unser Publikum hat auch diese Unbequemlichkeit über sich ergehen lassen, wie so vieles andere, und hat sich damit als mit einer Tatsache abgefunden, die es nicht ändern kann. Aber daß dies ein Zustand ist, der nur ertragen wird, weil er eben ertragen werden muß, das ist sicher. Daß die Bahnsteigperre in großen Bahnhöfen bei Massenandrang Schiffbruch leidet, haben wir nicht zum ersten Male erfahren, und wenn man am neuen Zentralbahnhof in Basel sieht, wie die großen Massen sich fast in einem Augenblick vom Bahnhof entfernen und ihn wieder leer machen, kommt man doch wieder dazu, an der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit gerade dieser einen Maßregel zu zweifeln.

Wenn im Laufe des heutigen Tages wieder der persönliche Anwand unserer Eisenbahnen herangezogen worden ist als dasjenige, was unser Budget besonders schwer belastet, und auch Andeutungen gefallen sind, die man so

auffassen kann, als ob der Landtag hierbei eine wesentliche Schuld habe, so muß man doch auch die Regierung hier mit ihrer vollen Verantwortung heranziehen. Gewiß haben bei Beratung des Gehaltstarifs auch von Seiten der Kammer Anregungen auf Erhöhung einzelner Positionen stattgefunden; aber alles war doch von der Regierung vorbereitet, die Regierung hat allen Einzelheiten zugestimmt und muß die volle Verantwortung tragen für alles, was in diesem Gebiete geschehen ist. Wenn wir jetzt wesentliche Einsparungen sehen, so hat die Kammer die Verantwortung dafür, daß sie in früheren Jahren diese Stellen genehmigt hat, nicht in erster Linie zu tragen. Hier waren wir in vollem Maße auf die Autorität der Regierung angewiesen, wenn sie geglaubt hat, diesen und jenen Posten als durchaus unerlässlich — das ist ja die Formel dafür — bezeichnen zu müssen. Wir möchten hoffen, daß die Kommission, die eingesetzt ist, um Einsparnisse zu finden, nicht bloß im Betriebe sondern vor allem auch im Eisenbahnbau Erfolg haben möchte, daß sie auch einen Erfolg haben möchte, den wir in diesem jetzigen Landtag zu spüren bekommen.

Zu den einzelnen Fragen habe ich noch wenige Bemerkungen zu machen. Zunächst hat für die gesetzliche Festlegung der Tarife Herr Kollege Muser die Autorität des Fürsten Bismarck durch eine Reihe von Zitaten in Anspruch genommen. Zu einem Teil hat der Herr Ministerialdirektor diese Zitate in ihrer Bedeutung schon richtig gestellt. Ich möchte aber doch noch hinzufügen, daß man den Zusammenhang nicht aus den Augen verlieren darf, in dem sie gemacht worden sind. Sie stammen alle aus dem Ende der 70er Jahre, also aus derjenigen Zeit, in der der preussische Staat an die große Aufgabe heranging, die Privatbahnen zu verstaatlichen. Diese Bemerkungen bezogen sich in allererster Linie auf die damaligen Zustände, wo im Gebiet des preussischen Staates noch eine ganze Anzahl Privatgesellschaften Bahnbesitzerinnen waren, von denen jede ihren Tarif aus eigener Machtvollkommenheit und nach den eigenen Interessen geregelt hat. Dagegen haben sich in erster Linie die Ausführungen des Fürsten Bismarck gerichtet, so nur ist es zu verstehen, wenn er von der Vereinheitlichung der Tarife redet und von den schweren Schäden, die das Tarifwesen bei mangelnder Einheitslichkeit der verschiedenen Bahnen mit sich gebracht hat. Aber keinesfalls hätte er, und dafür könnte auch der Herr Kollege Muser ihn kennen, von sich aus angeboten, auf ein derartiges Privileg, auf einen derartigen staatlichen Machtbesitz, wie er in der Befugnis der Tariffestsetzung gelegen ist, von sich aus zu verzichten. Das lag durchaus nicht in seiner Natur. Die ganze Frage wird aber ganz anders liegen, wenn wir erst über den jetzigen Augenblick hinweggekommen sind. Im jetzigen Augenblick muß auch ich sagen, daß eine gesetzliche Bestimmung, wie sie hier gewünscht wird, ein Bleigewicht darstellen kann für die Verhandlungen, die von unserer Regierung noch zu führen sind, Verhandlungen, die dahin zielen, unser Eisenbahnwesen einer größeren Vereinheitlichung entgegenzuführen. Ganz anders aber wird die Frage stehen, wenn diese große Frage einmal gelöst sein wird, wenn wir zu einem einheitlichen Eisenbahnwesen gekommen sind, wie wir es wünschen, und auf den Wegen, die uns vorgezeigt sind. Da wird dann die Frage ein ganz anderes Gesicht haben. Vorläufig aber glaube ich, daß wir noch andere Fragen zu lösen haben als diese, deren praktische Bedeutung nicht übermäßig groß ist.

Des ferneren hat Herr Kollege Kolb, und da muß ich mich noch einen Augenblick mit diesem auseinandersetzen, davon gesprochen, daß ich die Nebenbahnen dafür verantwortlich gemacht habe, daß unser Eisenbahnbudget eine solche schlechte Rente zeigt. Nun sind es nicht die Nebenbahnen, von denen ich gesprochen habe, sondern die Gebirgsbahnen. Um nun zunächst von den Nebenbahnen und auch von den Privatbahnen ein Wort zu sagen, so kann ich es — da bin ich mit dem Herrn Abg. Kolb vollständig einverstanden — nur bedauern, daß die badische Eisenbahnpolitik in früheren Zeiten nicht andere Wege gegangen ist. Wir sehen, daß man der Privatindustrie eine ganze Reihe von Nebenbahnen überlassen hat, die mitten in den besten und reichsten Gegenden unseres Landes liegen, so die Kaiserstuhlbahn, so die Bahn durch das industriereiche Bregtal. Insbesondere aber habe ich selbst auf dem vorletzten Landtage gegen die Art und Weise, wie die Bahn Mastatt-Schwarzach der Privatindustrie ausgeliefert worden ist, gestimmt, und hier habe ich auch, und zwar zusammen mit dem Abg. Obkircher, den Gedanken vertreten, daß die zweite Bahnlinie, die von Mannheim nach Karlsruhe führt, zum allermindesten noch bis nach Offenburg hätte fortgesetzt werden müssen, um den großen Verkehr zu sammeln. Wir haben diese Anschauungen damals als eine weislichste Bahnpolitik bezeichnet und deshalb aufs lebhafteste bedauert, daß ihnen damals nicht gefolgt worden ist. Ein anderes Ding ist es mit unseren eigenen Bahnen, die unrichtigerweise als Nebenbahnen bezeichnet werden, hier vor allem den Gebirgsbahnen. Da ist es ganz richtig, daß diese Nebenbahnen, wie sie Herr Kolb genannt hat, die Hauptlinien alimentieren. Es ist aber doch auch wieder zweifellos, daß ihre Anlage wie auch die Betriebskosten außerordentlich schwer auf unserem Budget lasten. Ich habe jedoch darüber gar keine Zweifel gelassen, daß das eine Last ist, die der badische Staat unter allen Umständen tragen muß, und ich habe weiter keinen Zweifel darüber gelassen, daß der weitere Ausbau dieser Gebirgsbahnen und dieser Nebenbahnen eine Aufgabe ist, die der badische Staat nicht aus der Hand geben und die er nicht vernachlässigen darf, selbst unter noch schwereren weiteren Opfern.

Das andere ist die Frage der großen Bahnhöfe. Daß wir sie auf einmal in ganz kurzer Zeit in Angriff genommen haben, das ist sogar von der Großh. Regierung als ein Fehler anerkannt, und der Herr Minister hat zu mehreren Malen den Ausdruck dafür gebraucht, der badische Staat habe sich übernommen. Daß ihn die Verantwortung dafür nicht trifft, das wissen wir alle. Er hat hier bei seinem Amtsantritt eine schwere Last übernehmen müssen, und wir sind durchaus bereit, voll auf anzuerkennen, daß er die Pflichten, die ihm daraus erwachsen sind, mit voller Loyalität auf sich genommen und zu erfüllen versucht hat; ihm soll also daraus kein Vorwurf erwachsen. Dem Versuch aber, der da und dort gemacht worden ist, die Verantwortung auf die Kammer abzuwälzen, muß entgegengehalten werden, einmal daß die Vorschläge von der Regierung ausgegangen sind, nicht auf Drängen der Kammer, aber auch daß, so viel ich weiß, diese Beschlüsse in der Kammer zumeist einstimmig genehmigt worden sind, sich die Verantwortung also auf alle Parteien gleichmäßig verteilt.

In einem anderen Fall scheint mir aber doch innerhalb der Regierung noch nicht diejenige Einmütigkeit und Einstimmigkeit der Auffassung zu herrschen, die

wir eigentlich selbstverständlich finden müssen. Wir haben einmal vom Regierungstisch von einem überreich ausgestatteten Fahrplan gehört, ein andermal ist es uns als besondere Ertragskraft für unser Land bezeichnet worden, daß unser Fahrplan noch durch ein weiteres Schnellzugspaar von Berlin nach Basel vermehrt werden soll; das scheint mir eine nicht ganz einheitliche Auffassung der Verhältnisse zu sein.

Wenn ich mich nun den Tariffragen zuwende, so möchte ich zunächst feststellen, daß wir in dem Augenblick, wo wir an ganz konkrete Fragen kommen, von dem Herrn Abg. Kolb gar nicht so weit entfernt sind. Wir stehen auf demselben Standpunkt, was die Abschaffung einer gepolsterten Wagenklasse betrifft, wir stehen auf demselben Standpunkt, wenn wir uns gegen die Einführung der IV. Klasse sträuben. Das sind ganz konkrete Dinge; ebenso kann ich mich auch einverstanden erklären mit demjenigen, was er über die Sonntagszüge und deren Gestaltung und Wirkung gesagt hat. Anders ist es aber da, wo es sich um mehr theoretische Konstruktionen handelt, da gehen unsere Meinungen auseinander. Da kann ich mir nicht verhehlen, daß das, was er uns vorgetragen hat, eine Reihe von inneren Widersprüchen enthält, die einen stutzig machen können. Es ist doch nicht recht zu verstehen, wenn gegen die Güterausnahmetarife gesprochen wird und gegen die Buntschichtigkeit des ganzen Gütertariffsystems, und wenn unmittelbar nachher verlangt wird, daß wir mit unseren Sonntagszügen und ihrem Ausnahmetarif auch hier wieder unseren Tarif noch mannigfaltiger gestalten, als er schon ist (Abg. Kolb: Wir haben noch keinen vernünftigen gehabt!). Es ist auch nicht so recht zu verstehen, daß er die Tarifreform als den Ausgangspunkt alles Übels bezeichnet, daß er sie in Hauch und Bogen verwirft, und daß er sie gleichzeitig lobt, indem er sagt, die Tarifreform habe eine ganze Anzahl von Böpfen, die er alle besonders aufgezählt hat, abgeschnitten. Also so ganz grundschlecht kann sie doch nicht sein. Auch mit dem Kilometerheft liegen die Dinge nicht ganz so glatt. Man kann nicht gut auf der einen Seite verlangen, daß die Regierung, wie es in dem Antrag steht, Verhandlungen wegen des Kilometerhefts mit anderen Regierungen einleiten soll, und gleichzeitig auf das allerbestimmteste fordern, daß der badische Staat in seinem Tarifwesen selbständig vorgeht. Das scheinen mir Dinge zu sein, die sich ausschließen. Ferner, daß man die Wiedereinführung des Kilometerheftes verlangt und gleichzeitig für den Zonentarif plaidiert. Das sind wieder Dinge, die innerlich miteinander unverträglich sind, und die in einem diametralen Gegensatz zu einander stehen. Also das scheint mir nicht so ganz glatt zu liegen. Überhaupt scheint es mir, daß wir uns in den Grundgedanken nicht ganz treffen, und daß der Grundgedanke, der den eisenbahnreformerischen Ideen zugrunde liegt, nicht richtig ist. Es wird dort im letzten Grunde immer wieder behauptet, daß eine starke Herabsetzung der Tarife eine ganz wesentliche Erhöhung der Massenfrequenz zur Folge habe, und daß diese Erhöhung der Massenfrequenz nun alle Kosten überreichlich wieder einbringe. Das alles hat aber seine Grenzen und ist meiner Ansicht nach eine theoretische Konstruktion. Wir haben jetzt ja den billigen 2-Pf.-Tarif; aber die zu erwartende Massenfrequenz ist ausgeblieben. Die Vergleiche, die dabei aufgestellt sind, stimmen nicht ganz. Von dem Vergleich mit dem 10-Pf.-Tarif der Post ist schon geredet worden, aber auch der Vergleich mit den billigen Arbeiterzügen stimmt nicht. Hier bei

diesen Zügen handelt es sich um einen Vorgang, der mit automatischer Sicherheit nach Zeit und Zahl sich Tag für Tag wiederholt; ganz anders ist es aber mit dem unberechenbaren Verkehr, wie er im übrigen Betrieb Tag für Tag sich abspielt. Ich will gar nicht von den wirtschaftlichen Folgen reden, die es hat, daß man das ganze Volk sozusagen mobil machen und es zwar nicht auf die Landstraße wohl aber auf die Eisenbahn bringen will, aber von dem einen Grundsatz, daß die Eisenbahn eben der Hauptsache nach sich selbst erhalten soll, davon ist eigentlich noch nirgends abgewichen worden. Bis zu einem gewissen Grade davon abweichend muß der badische Staat aus seiner Amortisationskasse einen Beitrag bezahlen, und damit haben wir uns in der Vergangenheit abgefunden, damit werden wir uns auch in der Zukunft, wenn es nicht anders sein kann, abfinden.

Im ganzen aber ergibt sich daraus eine interessante Verschiebung des Standpunktes, und da müßte der Herr Kollege Kolb uns eigentlich verstehen. Wir stehen auf dem Boden der tatsächlichen Verhältnisse und wollen von diesen tatsächlichen Verhältnissen aus bessern, was irgendwie gebessert werden kann, um zu besseren Zuständen zu kommen. Das ist meiner Ansicht nach der Standpunkt, den gerade der Herr Kollege Kolb in anderen politischen Fragen einnimmt. Hier sind wir die Revisionisten und er ist der Radikale (Sehr gut! und Geklettert), und wenn ich ihn auf diesem Gebiete mit seinen eigenen Waffen bekämpfen wollte, so müßte ich das mit denjenigen Gedankengängen tun, mit denen er seinen radikalen Genossen gegenüber seinen Standpunkt vertritt; daher wird er uns eine gewisse Berechtigung unseres Standpunktes in dieser Frage wohl nicht absprechen wollen und können.

Was nun das Kilometerheft anbelangt, so ist die Frage der Übertragbarkeit in den Vordergrund gerückt worden, es scheint mir aber, daß diese Frage sekundärer Art ist, umso mehr, als in der Vergangenheit bei der Benutzung des Kilometerheftes der Grundsatz der Unübertragbarkeit schon längst mit Wissen und unter den Augen der Verwaltung durchbrochen worden ist, sodaß dieser Punkt also wohl keine ernsthafte Bedenken mehr haben wird. Den neuen Vorschlägen stehen wir genau so gegenüber wie den alten. Vor allem scheint uns der Vorschlag, mit den anderen Regierungen wegen Ausdehnung des Kilometerheftes auf noch weitere Bezirke ins Benehmen zu treten, gänzlich aussichtslos. Darüber können wir ja keinerlei Zweifel haben.

Nun hat der Herr Ministerialdirektor sich in der vorletzten Sitzung auch auf meine Ausführungen über die IV. Wagenklasse bezogen und hat gefunden, daß ich in konsequenter Durchführung meiner ersten Bemerkungen dazu hätte kommen müssen, dem Vorschlag der Regierung zuzustimmen. Ich habe gesagt, der preussische Aufbau sei in sich konsequent, und ich kann das ganz wohl wiederholen; es ist damit aber gar nicht gesagt, daß man etwas, was in sich konsequent ist, was also eine gewisse formale Schönheit besitzt, nun auch den realen Verhältnissen gegenüber als durchaus und in jedem Fall durchführbar bezeichnen muß. Und hier liegen nun die Schwierigkeiten, daß dieser in sich schön geschlossene, formal sehr schöne Aufbau eben für unsere badischen Verhältnisse nicht paßt. Ich will nur auf die zwei Punkte hinweisen, die mir die entscheidenden zu sein scheinen. Unser badisches Volk hat schon einmal die Stehwagenklasse genossen. Vom Herrn Abg. Pfeffeler haben wir gehört, welches Aufatmen damals durch das badische Volk gegangen ist, als es von der

Stehklasse erlöst wurde, und seit der Zeit hat sich nun das badische Volk 40 Jahre lang gewöhnt, in der ordentlich ausgestatteten III. Klasse zu sitzen. Diese geschichtliche Entwicklung darf man nicht aus den Augen lassen, und man darf das badische Volk nicht wieder auf einen Stand zurückführen wollen, der eben an sich doch ein Rückschritt ist und vom ganzen badischen Volk als Rückschritt betrachtet wird. Der zweite Punkt ist eben, daß das badische Volk gewöhnt ist, mit seiner Fahrkarte auch das Recht auf einen Sitzplatz zu erwerben, und daß es auf dieses Recht nicht ohne weiteres verzichtet. Der Herr Ministerialdirektor hat mit sehr siegreich und hoffnungsvoll klingenden Worten geschlossen und hat gemeint: „Bei Philippi sehen wir uns wieder!“ Ich will ihm diese Hoffnungsfreudigkeit und diese Zuberfücht gerne lassen, und wir werden uns natürlich dann fügen müssen, wenn erst einmal das badische Volk in seiner großen Mehrheit sich soweit ungedacht hat, daß es in diesen Stand eine Mehrheit schickt, welche die Einführung der IV. Wagenklasse will. Aber bis dorthin hat es nach meiner Ansicht noch recht gute Wege, und dieses Philippi, wenn es überhaupt kommen sollte, steht morgen und übermorgen noch nicht vor der Türe. Das ist meine Überzeugung.

Was nun die Frage der Aufbesserung der bad. Finanzen auf dem Wege einer Reform der Tarife betrifft, so will die Großh. Regierung etwas über 1 Million Mehrerträge herausbekommen und zwar lediglich daraus, daß, wie sie hofft, bei einer Verschlechterung der IIIb. Wagenklasse ein erheblicher Teil der Fahrgäste in höhere Wagenklassen abwandert. Das ist eine Hoffnung, die sich erfüllen kann, die sich aber nicht notwendig, jedenfalls nicht notwendig in dem Maße erfüllen muß, wie die Regierung es erwartet. Das Erträgnis dieser Maßregel ist also durchaus unsicher. Was dagegen der Herr Abg. Pfeffeler vorgeschlagen hat, das steht auf einem sicheren Boden, das ist ein absolut sicheres Erträgnis, das zudem noch höher ist als bei dem anderen Vorschlag und das nun auch seine volle Bestätigung findet durch die Ergebnisse der gleichen Maßnahme, wie sie in Württemberg getroffen worden ist. Eine diesbezügliche Veröffentlichung, die neuerdings im württembergischen Staatsanzeiger erschienen ist, läßt nun sehr merkwürdige und sehr interessante Schlüsse zu. Zunächst hat sich herausgestellt, daß die Verteuerung der IV. Wagenklasse die durch die allgemeinen Verhältnisse bedingte Vermehrung des Personenverkehrs in keiner Weise gehemmt hat, und zweitens, daß sie noch eine Abwanderung aus der IV. Klasse in die III. Klasse erzeugt hat. Das wird also den Vorschlag, der hier gemacht worden ist, noch annehmbarer machen, insofern er nicht bloß die absolut sicheren Erträge aus der Erhöhung bringt, sondern wenn die Verhältnisse die gleichen werden wie in Württemberg, auch noch ein gut Teil Abwanderung aus der IV. Klasse in die III. Klasse mit sich führt. Der ganzen Tarifänderung gegenüber möchte ich aber doch hervorheben, daß es mir persönlich lieber wäre, wenn wir von beidem, von der Erhöhung der Preise der IIIb.-Kl. u. von der IV. Wagenklasse, verschont bleiben könnten (Sehr richtig! bei den Natl.), und dazu sind, glaube ich, die Verhältnisse jetzt ganz gut angehtan (Sehr richtig! bei den Nationalliberalen). Wir gehen normaleren wirtschaftlichen Verhältnissen und normaleren Verhältnissen der Eisenbahneinnahmen entgegen. Ich werde daher gar nicht unglücklich sein, wenn die Verhandlungen dieses Landtags gar kein reales Ergebnis erzielen, wenn alles beim alten bleibt u. wir dann in zwei Jahren, wenn hoffentlich alle Verhältnisse wieder normal geworden sind, wieder ganz andere Erträge aus un-

den Eisenbahnen haben, die uns erlauben, die weitere Entwicklung abzuwarten.

Im ganzen möchte ich mich dahin zusammenfassen: Das Geschlossen erscheint uns für die Ordnung der Tariffragen ein einseitiges Vorgehen der badischen Verwaltung; dazu ist der Bezirk, den sie umfaßt, viel zu klein. Das scheint mir ausgeschlossen in Rücksicht einmal auf die Größe des preussischen Eisenbahnnetzes, ausgeschlossen auch in Verhältnis zur Größe des ganzen mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes, von dem wir ein Teil sind und in dem wir mit unseren wirtschaftlichen Verhältnissen und Entwicklungen hineingehören. Wenn das aber nicht der Fall ist, wenn man diese Gedanken aufgeben muß, so kommt man notwendig dazu, sich einer größeren Einheit anzuschließen. Der Weg dazu ist angebahnt einmal durch die Tarifreform, sodann durch den Staatsbahnenverband und endlich durch die Vereinbarung über das Tarifwesen dem Auslande gegenüber. Und nun ist uns hoch erfreulich in Aussicht gestellt, daß noch ein weiterer Schritt dahin vorliegt, daß ein Zweckverband der rechts- und linksrheinischen Eisenbahnen geplant wird, um die Konkurrenz dieser gänzlich auszuschließen. Es verheißt sich ganz von selbst, daß ich einen derartigen Schritt auf das lebhafteste begrüße, weil er ganz in der Richtung der allgemeinen Entwicklung liegt, die uns hier vorzeichnet ist, und zwar mit Naturnotwendigkeit vorzeichnet ist, und deren Ende die Betriebsmittelgemeinschaft sein wird. Daß die Verhandlungen über die Betriebsmittelgemeinschaft gescheitert sind, kann man für den Augenblick bedauern. Für mich liegt die Sache nur in, daß diese Frage im jetzigen Augenblick noch nicht reif ist, daß aber die ganze Entwicklung nach dieser Seite hin gedrängt werden muß und wir alles tun müssen, um zu dieser Betriebsmittelgemeinschaft zu kommen. Ich habe sehr aufmerksam die Gründe verfolgt, die für das Scheitern der Verhandlungen über die Betriebsmittelgemeinschaft angegeben worden sind. Ich habe erwartet — und ich bin sehr froh, daß ich in dieser Erwartung getäuscht worden bin —, zu hören, daß gerade die Sonderstellung unserer Eisenbahnen hinsichtlich der Klasse IIIb und der Einführung der IV. Klasse einer der Gründe gewesen seien. Das ist nicht gesagt worden, es scheint also, daß diese Frage dabei nicht mitgespielt hat, daß wir also hinsichtlich dieser Sache durchaus selbständig sind und auch durch den Ausblick auf die Betriebsmittelgemeinschaft nicht gehindert werden. Die Betriebsmittelgemeinschaft ist ein festes und klares Programm, ein festes Ziel, und feste Wege, die schließlich dazu führen können, und alle die einzelnen Verträge, die Zweckverbände für eine ganze Reihe von Einzelfragen; und deshalb, weil ich hier ein festes Ziel, einen festen Boden und klare Wege sehe, kann ich dieser Eisenbahnpolitik zustimmen, wenn wir auch allerlei dabei in Kauf nehmen müssen, was uns für den Augenblick sehr unangenehm ist (Beifall bei den Nationalliberalen).

Abg. Göhring (natl.): Bei der Beurteilung der Betriebsergebnisse der badischen Bahnen werden gewöhnlich die günstigeren Betriebsergebnisse der preussischen Bahnen zum Vergleich herangezogen. Man vergißt aber in der Regel, daß die durch unsere Terrainschwierigkeiten hervorgerufenen höheren Anlagekosten eigentlich dazu führen müßten, rein kaufmännisch gedacht, daß bei uns auch die Fahrpreise etwas höher sein müßten als da, wo die Anlagekosten niedriger sind. Wenn

Preußen die gleichen Anlagekosten gehabt hätte wie Baden, dann wäre auch ein höheres Anlagekapital und damit wären auch höhere Verzinsungen nötig gewesen, und unser großer norddeutscher Bruder ist ja ein so vorzüglicher Rechner, daß er dann ganz bestimmt nicht zum Satze von 2 Pfennigen gekommen wäre, sondern einen höheren Satz genommen hätte. Ich wiederhole, daß es, kaufmännisch angenommen, gerecht wäre, wenn man bei uns den Fahrpreis mäßig, nämlich von 2 auf 2,3 Pfennig pro Kilometer erhöhen würde. Selbstverständlich darf man nicht soweit kommen, wie die Groß- Staatsbahnverwaltung das bei erheblich verteuerten Anlagen getan hat, wie beispielsweise bei der Zahnradstrecke der Höllentalbahn, wo für Personen- und Güterverkehr der Fahrpreis pro Kilometer genau verdoppelt wurde. Das ist meiner Ansicht nach nicht gerecht, und es wäre auf jeden Fall nötig, daß man die an dieser Linie Wohnenden nicht anders behandelt als die an den anderen Staatsbahnlinien. Es ist schon unangenehm genug für sie, daß sie so weitab von dem Verkehr liegen; daß sie dafür noch besonders bestraft werden müssen, wenn sie ihre Waren nach ihren Absatzgebieten hin verfrachten müssen, ist aber nicht angängig.

Ich möchte noch ein kurzes Wort zu unseren großen Bahnhöfen sagen. Man hat früher der badischen Staatsbahnverwaltung den Vorwurf gemacht, daß sie zu kurzichtig sei, daß sie sich den Verkehr über den Kopf wachsen lasse. Heute macht man ihr den Vorwurf, daß sie zu großzügig gehandelt hätte. Ich muß offen gestehen, daß ich das letztere Vorgehen für viel richtiger halte. Der Verkehr wird sich, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse sich einigermassen gebessert haben, wieder ganz bedeutend steigern, und die Folge davon wird sein, daß im Laufe von Jahren auch die Ausnützung der getroffenen Anlagen eine vollständigere sein wird und die ganzen Verhältnisse der Bahnhöfe zur Verbilligung des Betriebes dienen werden.

Ich bin mit dem Herrn Abg. Kolb nicht ganz einverstanden, wenn er gesagt hat, daß infolge der Abschaffung des Kilometerheftes der Geschäftsreisende und der Geschäftstreibende nunmehr sich besinnen würde, bevor er eine Reise antritt. Das hängt gar nicht von dem Willen des Betreffenden ab. Wer arbeitet und fabriziert, der kann sich nicht lange besinnen, ob er zu seiner Kundschaft fortgehen will, er muß gehen. Man kann nicht nur fabrizieren, man muß auch verkaufen können, und das kann man nur dadurch tun, daß man seine Kundschaft aufsucht.

Ein gewisser Widerspruch besteht auf jeden Fall darin, daß man auf der einen Seite stets Besserstellung der Beamten und der Arbeiter in den Gehältern und Löhnen verlangt, auf der andern Seite aber die Fahrpreise heruntersetzen will. Beides ist nicht gut zu gleicher Zeit zu ermöglichen, und ich halte es deshalb für nötig, daß man eher an eine mäßige Erhöhung der Fahrpreise gehen soll. Wesentlich verbessernd für den Betrieb halte ich, daß man soviel wie möglich auch trotz der gespannten Finanzlage dazu übergehen sollte, fehlende Strecken endlich auszubauen, die dazu dienen sollen, Gesamtdurchgangslinien zu werden, auf derartige Durchgangslinien sowohl den Personenverkehr als den Güterverkehr zu leiten und dadurch unsere gesamten badischen Bahnen zu alimentieren. Ich erinnere an den Ausbau der Elztalbahn, an den Ausbau der Linie von Engen nach Nenzingen mit dem Anschluß an die Bodenseegürtelbahn. Ich halte dafür, daß diese beiden Linien

wenn sie ausgebaut würden, richtige Durchgangslinien würden, und daß sowohl Personen als auch eine große Menge von Gütern dadurch unseren Bahnen zugeführt würden (Abg. Silbert: Sehr richtig!).

Ich kann mich nicht einverstanden erklären mit der Bemerkung des Herrn Abg. Neuhaus, daß der Steuerzahler es sich auf die Dauer nicht gefallen lassen würde, zugunsten der Bahnbenutzer herangezogen werden. Ich bin deshalb nicht damit einverstanden, weil ich annehme, daß der allergrößte Teil der Steuerzahler zu gleicher Zeit auch zum allergrößten Teile die Masse der Bahnbenutzer stellt, und weil die erhöhte Verkehrs-möglichkeit gewiß nur dazu dienen kann, jedem einzelnen Steuerzahler irgendwelche Vorteile, direkt oder indirekt, wieder zuzuführen. Ich beklage es aufrichtig, daß so viele badische Landesteile mit ihren Wünschen zurückstehen müssen, bevor man wieder an die Erstellung neuer Bahnlagen gehen kann, und ich bin ebenfalls der Ansicht, daß gerade diese Nebenlinien unseren Hauptlinien stets einen großen Zufluß von Personen- und von Güterverkehr bringen werden.

Der Herr Generaldirektor hat gestern kurz die Buchenschwellen erwähnt. Ich freue mich darüber, daß diese Buchenschwellen, über die ich bereits beim Titel „Förderung für Handel und Gewerbe“ gesprochen habe, von verschiedenen Seiten des Hauses günstig beurteilt wurden. Die Zeit ist zu sehr vorgerückt, so daß ich es mir verlagern will, heute näher darauf einzugehen. Wir haben ja Gelegenheit, beim Eisenbahnbau noch näher darauf zurückzukommen, und ich stelle diesen Gegenstand daher so lange zurück.

Ich möchte auch nochmals betonen, was ich speziell über den Kohlenbezug schon bei früherer Gelegenheit gesagt habe, daß die Generaldirektion doch möglichst dazu übergehen möchte, den Kampf des Verbandes der südwestdeutschen Industriellen auf die Weise zu unterstützen, daß auch die Generaldirektion die Kohlen nur nach ihrem wahren Werte kauft, unter Garantie für Wärmeeinheiten und Aschengehalt. Ich freue mich auch, aus dem Beihste zu ersehen, daß man Aussicht hat, in unserem einzigen Kohlenwerke in Baden, in der Kohlengrube Berghaupten, auf bessere Kohlen zu stoßen, und daß die Generaldirektion dann dieses Werk berücksichtigen wird. Es wäre außerordentlich erfreulich, wenn man das tun würde.

Wir haben gehört, daß in der Folge hauptsächlich Güterwagen mit 15 Tonnen Ladefähigkeit gebaut werden. Das ist im Interesse der Ausnutzungsmöglichkeit sowohl für den Verfrachter als auch für die Ertragsfähigkeit der Bahn außerordentlich zu begrüßen, und ich glaube aus den Erklärungen des Herrn Generaldirektors herausgehört zu haben, daß man einen Ausnahmetarif für diejenigen treffen wird, die gezwungen sind, für Tiertransporte, für ein oder mehrere Stücke, solche Wagen zu benötigen.

Die beweglichen Klagen des Herrn Abg. Veneden haben in mir einen sehr dankbaren Zuhörer gefunden; auch ich stehe unter dem Eindruck, daß man mit einer vorsichtigen Fahrplankolitik außerordentlich günstig auf den Verkehr einwirken könnte. Die Klagen, die der Herr Abg. Veneden erwähnt hat, treffen ja zum großen Teil auch auf unser badisches Oberland zu. Auch das ist ja seit vielen Jahren gerügt worden und die Handelskammern haben sich alle Mühe gegeben, hier einmal Wandel zu schaffen, und ich möchte auch heute nochmals

darauf abheben, daß man doch bei einer späteren Fahrplaneinteilung soweit kommen sollte, zwischen Unterland und dem Oberlande eine beschleunigte und bessere Abendverbindung herbeizuführen. So reichhaltig der Fahrplan auch sonst ausgestaltet ist, wie man voll und ganz anerkennen muß, so unangenehm ist es, daß man schon abends um 8 Uhr die Residenz Karlsruhe verlassen muß, um noch am selben Abend nach dem Oberlande zu kommen. Eine ähnlich schlechte Verbindung ist die Morgenverbindung von Freiburg nach Basel. Um mit dem Baseler Zug fortzukommen, muß man sich schon um 4 Uhr 39 Min. morgens in Freiburg in den Zug setzen, dann hat man zwei Stunden vor Abgang des Zuges in Basel Gelegenheit, darüber nachzudenken, wie dem Fahrplan etwas abgeholfen werden könnte. Das ist außerordentlich unangenehm, und wenn man auch keinen neuen Zug einlegen kann, so glaube ich doch, daß mit einer gewissen Verschiebung der Züge Wandel geschaffen werden könnte. Besonders klagt man darüber, daß die Vorortzüge im oberen Dreiamtal nicht so ausgestaltet sind, wie es sein sollte; namentlich handelt es sich um den Zug, der um 9 Uhr 36 Min. abends in Freiburg abfährt. Es ist für die Bewohner des Dreiamtales auf diese Weise nicht möglich, das Theater und andere Kunststätten zu besuchen. Man bittet, insofern Wandel zu schaffen, daß, wenn auch nicht täglich, so doch Sonntags u. Donnerstags ein später gehender Vorortzug eingelegt werde. Die gleiche Klage haben beispielsweise Lahrer, Herbolzheimer und Pegginger Kunstfreunde erhoben, die außer Sonntags keine Gelegenheit haben, nach Freiburg zum Besuch des Theaters kommen zu können; auch hier wäre es außerordentlich erwünscht, wenn der Sonntagszug, der 11 Uhr 36 abends von Freiburg weggeht, auch einmal in der Woche, etwa am Donnerstag, geführt werden könnte. Ich möchte dabei besonders betonen, daß es sich nicht um das Interesse Freiburgs handelt, daß solche Züge eingelegt werden, sondern um die Interessen der umliegenden Gegend, die ein Anrecht hat, auch ihrerseits mit entsprechenden Zügen berücksichtigt zu werden, die es ihren Bewohnern ermöglichen, diejenige Veranstaltung in der Stadt aufzusuchen, die sie gern aufsuchen möchten. Ebenso möchte ich der Generaldirektion zur Erwägung anheim geben, ob es sich nicht ermöglichen ließe, dem Schnellzug Paris—München (D 30) einen direkten Anschluß an die Linie Basel—Freiburg zu geben. Ich habe schon Gelegenheit gehabt, mit Franzosen darüber zu sprechen, die sich sehr darüber beklagen, daß sie nicht einen direkten Anschluß ins Oberland bekommen. Ich glaube, es wäre außerordentlich im Interesse des Fremdenverkehrs, wenn man auf eine so einfache Art und Weise dazu kommen könnte, recht rege Beziehungen zu unseren Nachbarn zu erhalten.

Der Herr Abg. Seubert hat uns Mitteilungen gemacht über etwas merkwürdige bürokratische Vorgänge, und ich muß offen gestehen, trotz der Ausführungen des Herrn Generaldirektors konnte ich mich dem Eindruck nicht verschließen, als ob man mit so untergeordneten Dingen die Beamten gewissermaßen zu belästigen sucht. Wenn auch die vom Herrn Generaldirektor angeführten Impressionen einen gewissen Wert haben, so wird dieser Wert meines Erachtens nicht so groß sein, daß eine ganze Reihe von Beamten dazu nötig ist, um diese Sachen nachzuzählen; ich denke mir das ähnlich wie in einem kaufmännischen Geschäft. Da wird es nicht Sache des Prinzipals oder des Prokuristen sein, die merkantilen Druckfachen nachzuzählen, sondern es wird Arbeit der

Behelinge bleiben. Ich halte dafür, daß die betreffenden Beamten mit dem zu beschäftigen sind, was in ihren Pflichtenkreis gehört, und nicht, wie der Franzose sagt: *pour passer le temps*. Ich glaube, daß hier Abhilfe geschaffen werden muß; es wird nichts sein als ein alter Topf, der eben abgesehen werden muß. Jeder Beamte muß dahin gestellt werden, wo er wirklich seine Tätigkeit ausüben im Stande ist, wo er voll und ganz seine Pflicht erfüllen kann. Es ist ein gewisses Gebot der Sparsamkeit zu gleicher Zeit, die auch nicht der Sicherheit im Betriebe im Wege steht.

Ich möchte mich zum Schluß noch dem Lobe über unsere Eisenbahnbeamten und Eisenbahnarbeiter voll und ganz anschließen. Ich bin selbst schon sehr viel gereist, stehe mit der Bahn in täglichem Geschäftsverkehr und habe in den allermeisten Fällen gefunden, daß das ganze Personal aller Dienstgrade außerordentlich entgegenkommend, dienstgefällig und in der angenehmsten Weise mit dem Publikum verkehrt, und ich möchte nicht veräumen, auch im Namen meiner Freunde unser Lob und unsere Anerkennung dafür auszusprechen.

Abg. Görlacher (Zentr.): Verschiedene Redner, die zum Etat gesprochen haben, haben sich über die ungünstigen Verkehrsverhältnisse auf der Schwarzwaldbahn geäußert, ganz besonders der Herr Abg. Benedey, der in seiner Rede am gestrigen Abend erhebliches Material beigebracht hat. Ich kann mich dem anschließen, was der Herr Abg. Benedey ausgeführt hat, und mich insofern kurz fassen. Vor wenigen Tagen hat der Herr Abg. Neuhaus uns mitgeteilt, daß dreimal des Tages in Zeitabschnitten von je einer Stunde auf der Bahn zwischen Heidelberg oder Mannheim und Basel vier Schnellzüge und ein Zug verkehren und daß auf dieser Strecke von Mannheim bis Basel täglich 23 Schnell- und ein Zug kurieren; auf dem umgekehrten Wege sind es 19. Wir auf der Schwarzwaldbahn, die als Hauptbahn geführt werden soll — im Kursbuch steht sie allerdings als Nr. 16 — haben im Winter nur einen Schnellzug und zwei Einzüge; im Sommer kommen von 1. Juli ab ein Schnellzug und ein Einzug dazu. Im Winter haben wir zeitweise gar keine Schnellzüge, nur Einzüge; bloß im Sommer fahren zwei Schnellzüge. Wenn man morgens von Billingen abfährt, kommt man erst nach 6 Stunden in der Residenz an, wenn man auch von Appenweier mit dem Schnellzug fährt und dabei je eine halbe Stunde Aufenthalt in Offenburg und Appenweier mit in Kauf nimmt. Also in 6 bzw. 4½ Stunden ist es erst möglich, vom Schwarzwald nach der Residenz zu gelangen oder umgekehrt wieder heimzukommen. Wer im Unterland geschäftlich in der Residenz oder in Mannheim zu tun hat, dem ist es nicht leicht gemacht, dorthin zu gelangen, seine Geschäfte zu erledigen und am gleichen Tage wieder zu Hause zu sein. Wir haben eine sehr rege Verbindung mit Mannheim; es ist uns aber unmöglich, auf einigermassen annehmbare Art in einem Tage nach Mannheim zu gelangen, unsere Geschäfte dort abzuwickeln und am gleichen Tage von Mannheim wieder zurückzufahren. Von jener Seite des Hauses ist darauf hingewiesen worden, daß der Schwarzwald schon vermöge seiner geographischen Lage außerordentlich vom Verkehr abgeschnitten ist und weit mehr im wirtschaftlichen Leben zu kämpfen hat. Ich kann nur noch hinzufügen, daß wir auch in bezug auf die Straßenverhältnisse viel schlimmer daran sind als die Talbewohner. Die

Witterungsverhältnisse verbieten uns oft die Benutzung des Fahrrads, des Automobils und des Fuhrwerks. Für unser wirtschaftliches Leben wäre es sehr wünschenswert, wenn die Zustände auf der Schwarzwaldbahn eine Besserung erfahren würden. Es wird uns nun entgegengehalten, ja, es schaut keine Rentabilität heraus. Der Herr Minister hat sich gestern Abend auch dahin geäußert. Da möchte ich, im Anschluß an das Beispiel, das uns Herr Geheimrat Schulz erzählt hat, noch ein Kleines ergänzend hinzufügen. Herr Geheimrat Schulz hat uns vor wenigen Tagen von einer Brücke erzählt, die zwei Gemeinden über einen Fluß miteinander verbunden hätte und eine ziemlich gute Rente abgeworfen habe, weshalb der Gemeinderat beschlossen habe, noch eine zweite Brücke zu erstellen. Dieses Beispiel ist im Zusammenhang mit den Ausführungen gegen den Herrn Abg. Kolb in bezug auf die Rentabilität der Eisenbahnen vorgebracht worden. Nun, ich glaube, daß derselbe Gemeinderat, der, wenn keine Brücke vorhanden gewesen wäre, darüber zu beschließen gehabt hätte, eine solche zu erstellen, vielleicht zu dem Entschluß gekommen wäre, weil keine Rentabilität herauskäme, keine Brücke zu erstellen, denn bis jetzt wird der Gemeinderat gesagt haben, läuft ja kein Mensch durch den Bach, also wird von einer Rentabilität einer Brücke nie die Rede sein. So lange die Züge nicht laufen oder vielleicht nur veruchsweise einen Monat oder zwei Monate im Sommer einmal laufen, kann selbstverständlich von einer Rentabilität nicht gesprochen werden, denn der Fremdenverkehr ist vollständig vom Schwarzwald abgelenkt. Wer nach der Schweiz will, sucht nicht lange im Kursbuch den Weg über den Schwarzwald, denn er weiß, daß doch keine direkten Wagen verkehren, daß er keinen Anschluß findet, sondern er wählt kurzerhand die Strecke über Offenburg—Basel oder durchs Elsaß.

Am letzten Sonntag war ich in Hüfingen, wir hatten dort eine Feuerwehrversammlung. Da waren zwei Herren von Dürheim anwesend, die sich ein Fuhrwerk mitgebracht hatten. Ich fragte, wozu sie eigentlich das Fuhrwerk mitgebracht hätten. Sie haben mir dann erklärt, daß es ihnen von 4 Uhr ab nicht mehr möglich sei, nach Dürheim zu gelangen. Die Herren waren also in Hüfingen und konnten von 4 Uhr ab ihre Heimat Dürheim nicht mehr erreichen. Es ist möglich, um 4 Uhr noch an demselben Tage nach Eöln zu kommen, aber nicht mehr nach Dürheim! An Werktagen fährt ein Güterzug, der Personenzug eingestellt hat. Mit diesem kann man noch etwa um 6 Uhr in Donaueschingen abfahren und nach Dürheim gelangen. Dieser Güterzug fällt selbstverständlich Sonntags aus, und insofern müssen die Leute, wenn sie Sonntags nach Dürheim wollen, schon um 4 Uhr in Donaueschingen abfahren. Die Verkehrsgelegenheit von Konstanz nach Dürheim bzw. umgekehrt ist noch schlimmer. Am Sonntag muß man schon um 1.10 Uhr oder mit dem Einzug um 2.10 Uhr in Konstanz abfahren, um nach Dürheim zu kommen. Ich meine, daß es doch möglich wäre, daß man Sonntags an Stelle des Güterzugs, der um 6 Uhr in Donaueschingen abfährt, vielleicht einen Sonderzug oder einen Zug von Donaueschingen nach Billingen laufen lassen könnte. Es wäre dann auch die Möglichkeit vorhanden, auf den Zug Anschluß zu bekommen, der von Freiburg um 6.03 Uhr in Donaueschingen ankommt. Gerade an Sonntagen wird den Besuchern von Freiburg die Rückreise dadurch vergrößert, daß sie in Donaueschingen 2 Stunden auf Anschluß warten müssen.

Es wäre auch wünschenswert, daß bei der Bezeichnung der Schwarzwaldbahnstrecke auch der größte Ort Billingen benannt werden würde. Die Strecke heißt kurzerhand Offenburg—Singen, und der größte Ort der Schwarzwaldbahn ist dabei nicht benannt.

Nun ist auch so viel vom Sparen in dieser Debatte die Rede gewesen. Auch ich möchte der Großh. Regierung hier einen kleinen Wink geben, wo man vielleicht noch einige tausend Mark ersparen könnte. Wir haben in Billingen eine Betriebswerkstätte. In dieser Betriebswerkstätte gibt es sehr viel Altmaterial, Kupfer und Messing. Dieses Altmaterial wird nach Karlsruhe geschickt und dort im Hauptmagazin versteigert. Wir haben aber in Billingen eine Glockengießerei, die das Material dann von den Händlern in Karlsruhe wieder kaufen muß, natürlich um einen bedeutend teureren Preis. Ich glaube, daß von der Glockengießerei etwa 10 Mark pro Doppelzentner mehr an die Händler bezahlt wird, als die Händler an das Hauptmagazin bezahlen. Wäre es nicht möglich, das Material in Billingen zu belassen und direkt an die Glockengießerei zu verkaufen? Ich glaube, es würde verschiedene tausend Mark im Jahre ausmachen, was dadurch mehr erzielt werden würde. Ähnlich verhält es sich auch mit den Eisenbahnschienen. Wenn wir für Bauzwecke Eisenbahnschienen bedürfen, so müssen wir uns an die Händler wenden. Auf verschiedenen Bahnhöfen lagern eine Masse Eisenbahnschienen. Diese Schienen werden aber, wenn sie unbrauchbar sind, zuerst an das Hauptmagazin versandt und werden von dort an Großhändler verkauft und können erst von den Großhändlern, also gewissermaßen aus dritter Hand, an die Konsumenten, die Bauhandwerker abgegeben werden.

Nun habe ich noch einige Spezialwünsche mit wenigen Worten vorzutragen. Die Gemeinde Königfeld hat sich schon wiederholt an die Großh. Generaldirektion und an das Ministerium gewendet, um das Anhalten von Schnellzügen zu erreichen. Es wird dort auch die mangelnde Rentabilität vorgeführt. Ja, es ist nicht möglich, daß die Gemeinde Königfeld eine Rentabilitätsberechnung vorlegt, weil die allermeisten Reisenden, die von oder nach Königfeld reisen, ihre Fahrkarten in Billingen und St. Georgen lösen. Königfeld ist, wie ich schon wiederholt in diesem hohen Hause hervorgehoben habe, wohl der meistbesuchte Kurort auf dem Schwarzwalde. Es kommen dorthin sehr viele Leute, die kränzlich und schwächlich sind. Die Königfelder sind schon dadurch im Nachteil, daß sie vom Bahnhof noch $\frac{3}{4}$ Stunden zu gehen haben. Ich meine, es sollte vielleicht möglich sein, daß man die Halte in Offenburg und Billingen etwas verkürzt und dann die Züge in Königfeld anhalten ließe.

Der Gepäckschalter in Billingen befindet sich in der Durchgangstür zu dem Abfertigungsbureau und dem Gepäckraum. Wer sein Gepäck aufgeben muß und dort an den Schalter tritt, wird mindestens zehnmal durch diejenigen verjagt, die durch die Tür laufen. Ich glaube, mit ganz geringen Kosten könnte diesem großen Mißstande, der in Billingen schon so oft als außerordentlich peinlich empfunden wurde, abgeholfen werden. Die Kosten würden nur wenige hundert Mark betragen.

Dann noch ein letztes Wort: Der Herr Kollege Benedey hat auch das Bahnpersonal auf der Schwarzwald-

bahn rühmend erwähnt. Ich kann mich dem nur anschließen und möchte bei dieser Gelegenheit noch eine Bitte aussprechen. Billingen ist bekanntlich die kälteste Stadt auf dem Schwarzwalde. Der Bahnsteig ist aber so gelegt, daß der Nordwind hindurch pfeifen kann. Im Unterlande hat man überall Schutzhütten für die Bahnsteigschaffner angebracht, in Billingen, der kältesten Stadt, gibt es aber bis jetzt solche noch nicht. Ich möchte die Bitte aussprechen, die Großh. Regierung möge alsbald dafür sorgen, daß auch dem diesbezüglichen Wunsche der Beamten Rechnung getragen werde.

Hierauf wird ein Antrag auf Schluß der allgemeinen Beratung, unterzeichnet von den Abgg. Dr. Frank, Dr. Heimburger, Rebmann und Kopf mit Mehrheit angenommen.

Zum Worte waren noch gemeldet die Abgg. Neuwirth, Gummel, Gerich, Schmidt-Karlsruhe, Henninger, Vogel-Mannheim, Dr. Vogel-Mastatt, Köhlin, Schmid-Singen, Schwall, Geiger, Seubert, Kahn, Weißhaupt-Mehrfür, Leiser und Hilbert.

Das Schlusswort zu dem Antrag der Abgg. Muser und Gen. erhält

Abg. Muser (fortsch. Sp.): Ich habe nicht die Absicht, Sie lange hinzuhalten, aber einige wenige Bemerkungen insbesondere im Hinblick auf die Ausführungen von Seiten der Regierung darf ich mir doch noch gestatten. Zunächst aber möchte ich eine ganz kurze Bemerkung an die Adresse des Herrn Abg. Schmunck richten, der behauptet hat, die badische Verwaltung sei im Verbandsverkehr nicht für sich allein maßgebend, sondern verpflichtet, auch auf die Beschlüsse der anderen Verwaltungen Rücksicht zu nehmen. Dies mag ganz richtig sein, aber das steht unserem Antrag nicht entgegen. Glauben Sie denn, daß eine Volksvertretung weniger Rücksicht nehmen wird bei gewissen Maßnahmen, die sie treffen kann oder treffen soll im Benehmen mit anderen Verwaltungen, als eine Eisenbahnverwaltung zu nehmen vermag? Glauben Sie, eine Volksvertretung würde mit anderen Worten rücksichtslos sein, wo die Eisenbahnverwaltung es mit Recht für angezeigt hält, rücksichtslos zu sein?

Der Herr Kollege Rebmann hat sodann gemeint, der Herr Ministerialdirektor hätte meine Zitate von Bismarck richtig gestellt. Das ist ein kleiner Irrtum, verehrter Herr Kollege! Eine Richtigstellung ist nicht erfolgt und kann nicht erfolgen, denn die Zitate sind nicht bloß echt, durchaus echt, sondern sie haben auch die Tragweite, die Bedeutung und den Sinn, den ich ihnen gegeben habe. Warum sollten wir denn auch nur einen Augenblick über die Intentionen des Fürsten Bismarck auf diesem Gebiete im Zweifel sein, wenn wir daran denken, daß Artikel 4 Ziffer 8 der Reichsverfassung ausdrücklich bestimmt, daß das Eisenbahnwesen nicht bloß der Aufsicht von Seiten des Reichs, sondern auch dessen Gesetzgebung unterliegt? Nicht die Willkür, nicht das einseitige diskretionäre Ermessen der Eisenbahnverwaltungen soll darnach ausschlaggebend sein, sondern das Eisenbahnwesen soll eine gesetzgebende richte Regelung erfahren. Ich darf ferner darauf hin-

Der Herr Ministerialdirektor hat dann weiter ein merkwürdiges Argument gegen mich ins Feld geführt. Er hat davon gesprochen, die Regierung habe es ja in der Hand, durch eine andere Klassifikation der Güter die von seiten der Volksvertretung beschlossenen Tariffälle aufzuheben. Ja, man kann jedes Gesetz umgehen, wenn man will. Ich möchte aber glauben, daß die Großh. Regierung nicht die Aufgabe, und wünschen, daß sie nicht die Absicht hat, da mit schlechtem Beispiel voranzugehen. Wenn eine andere Klassifikation der Güter aus innerem Grunde notwendig ist, gut, so soll sie dieselbe vornehmen. Würde sie aber, wenn unser Antrag Gesetz wäre, eine Änderung der Klassifikation eintreten lassen, nur um das Gesetz zu umgehen, so gehörte sie auf die Anklagebank, sie hätte gegen Recht und Gesetz gehandelt. Ich glaube also, daß mit diesen Gegengründen im Ernst gegen unsern Antrag nicht polemisiert werden kann.

Schließlich hat der Herr Ministerialdirektor gesagt, die Großh. Regierung sei der Ansicht, daß unser Antrag bedeutungslos sei, aber trotzdem hat er in ihm eine „lästige Bindung“ gefunden. Nun, wenn er so bedeutungslos ist, warum wehren Sie sich so gegen ihn? Nehmen Sie ihn doch einfach an! Wenn dagegen wirklich eine „lästige Bindung“ der Regierung eintreten würde, dann wäre er eben nicht bedeutungslos. Ich glaube sehr gerne, daß die Großh. Regierung sich nicht gern „binden“ läßt. Aber wir sind nicht dazu da, die Interessen der Regierung zu wahren, sondern die Interessen des badischen Volkes. Man könnte mit denselben Argumenten gegen das Budgetrecht der Kammer polemisieren, weil die Regierung dadurch in ihren Maßnahmen, z. B. ihren Baumaßnahmen, eine gewisse Beschränkung, eine „lästige Bindung“ erfährt. Ich binde die Regierung aber lieber, als daß ich sie entbinde. Denn die Frucht einer Entbindung der Regierung ist gewöhnlich derart, daß das Volk keine Freude daran haben kann.

Ich schließe, indem ich darauf zurückkomme, was ich im Eingang meiner Begründung gesagt habe: Sie haben Ausreden, aber keine begründeten Einreden. Wenn Sie den ministeriellen Absolutismus, denn um einen solchen handelt es sich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, forterhalten wollen — wir wollen ihn abschaffen —, dann müssen Sie gegen meinen Antrag stimmen.

Im übrigen wird auf das Schlusswort verzichtet. Die Abstimmungen über die einzelnen Anträge sollen am Schlusse der Einzelberatung erfolgen.

Zu einer persönlichen Bemerkung erhält noch das Wort

Hg. Seubert (Zentr.): Herr Geheimrat Schulz scheint mich mißverstanden zu haben, wenn er meint, ich hätte mich dagegen ausgesprochen, daß die Kassenrevisionen mittleren Beamten übertragen werden. Nach dem amtlichen Bericht habe ich gesagt: „Die Kassenrevisionen werden in neuerer Zeit durch mittlere Beamte vorgenommen. Man wird dagegen nichts einwenden können, und ich als mittlerer Beamter kann das ja nur begrüßen. Aber ein Wunsch, der besonders in den Kreisen der Bahn- und Güterverwalter verbreitet ist, ist der,

weissen, daß unter Bismarck auch den bekannte Entwurf vom Jahre 1875, von dem ich sprach, hinausging, der Entwurf, in dem dem Bundesrat, also einem der Reichsgesetzgebungsfaktoren weitgehende Kompetenzen gegeben worden sind, um diese gerade den Eisenbahnverwaltungen zu entziehen. Bismarck hat nebenbei bemerkt nicht lediglich an die Privatbahnverwaltungen gedacht, sondern an die Bahnverwaltungen überhaupt. Ich könnte dies durch mehr als einen Auspruch nachweisen, will es aber im Hinblick auf die vorgerückte Zeit unterlassen. Auch Kaiser und Bundesrat sollten nach ihm ihre tarifrischen Maßnahmen nur treffen dürfen unter dem Vorbehalt nachträglicher Genehmigung des Reichstages. Man darf sich über diesen Standpunkt Bismarcks um so weniger verwundern, wenn man weiß, daß Bismarck in einer Rede vom 26. April 1876 ausdrücklich gesagt hat, er halte die Eisenbahnen in der Hauptsache nicht dazu bestimmt, ein Gegenstand finanziaeller Konkurrenz zu sein, um das Höchstmögliche herauszuschlagen, die Eisenbahnen seien nach seiner Überzeugung viel mehr dazu da, im Dienste des Verkehrs als im Dienste der Finanzen zu wirken. Wer auf diesem Standpunkt steht, muß in konsequenter Fortentwicklung seiner Gedanken dazu kommen, nicht einer einzelnen Eisenbahnverwaltung so weitgehende Machtvollkommenheiten in die Hand zu geben, wie sie ihr bei dem bestehenden Zustand tatsächlich in die Hand gegeben sind.

Der Herr Ministerialdirektor hat geglaubt, damit einen besonderen Trumpf gegen uns auszuspielen, daß er sagte, er freue sich, daß auch einmal von uns auf die Autorität Bismarcks Bezug genommen würde. Es beweist das nichts gegen uns, sondern nur gegen den Herrn Ministerialdirektor, insofern er dartut, daß seine vielen Dienstgeschäfte ihm nicht die Zeit gewährt haben, seine Kritik in unsere Parteigeschichte zu werfen. Wir Demokraten sind niemals grundsätzliche Gegner von allem gewesen, was Bismarck getan hat. Wir haben seine Freiheitsbestrebungen gebilligt, so lange er sie eingehalten hat, wir haben immer rühmend anerkannt, daß er den Dreieck geschaffen hat, und auch mit den Grundrissen seiner Sozialgesetzgebung waren wir durchaus einverstanden.

Der Herr Ministerialdirektor hat geglaubt, darauf hinweisen zu dürfen, Bismarck habe nur an ein großes zusammenhängendes Eisenbahngebiet gedacht. Dies ist nicht richtig. Bismarck hat eine Regelung in seinem Sinne für sämtliche Eisenbahnverwaltungen, nicht bloß für den Fall im Auge gehabt, daß wir einmal eine Reichseisenbahn haben. Und wenn wir im Hinblick auf den Zusammenhang der Eisenbahntarife mit der Zollpolitik usw. der Frage eine besondere Bedeutung beilegen, warum soll da nicht der Landtag hier zuständig, warum soll nur die einzelne Verwaltung trotz des großen zusammenhängenden Gebietes souverän sein? Oder wollen etwa die einzelnen Eisenbahnverwaltungen in Rücksicht auf jenen „Zusammenhang“ auf ihre Souveränität verzichten, weil es sich um ein großes zusammenhängendes Gebiet handelt, wollen sie sich dem größten Staate unterordnen? Sie verlangen für sich die Vorbehaltung gewisser Rechte, und wir sind nur so unbescheiden, daß wir diese Rechte in die Hand der Volksvertretung legen und der Regierung entzogen wissen wollen.

daß bei ihnen den im Range und auch im Gehalte höheren Beamten, solche Beamte die Kassenrevision nicht vornehmen sollten.“ Diesen Wünschen wäre am leichtesten abzuhelfen, wenn man ihnen die Kassenrevisoren in Gehalt und Rang gleichstellen würde. Ich als mittlerer Beamter habe selbstverständlich eine große Freude, wenn man mittleren Beamten Stellungen zugänglich macht, die bisher durch höhere Beamte besetzt waren (Präsident: Das letztere ist keine persönliche Bemerkung mehr! Keiterkeit).

Schluß der Sitzung gegen 12¼ Uhr.

* Karlsruhe, 9. Mai. 77. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Montag den 9. Mai 1910, nachmittags 4 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

I. Fortsetzung der Beratung (Spezialberatung) 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 Weißen um Rückerzins eines geleisteten Beitrags zur Errichtung der Güterstation Abstadt,
 2. der in Forzheim beschäftigten, aber auswärts wohnenden Arbeiter um Einführung von Arbeiterwochenarten 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 Kilometerfestes betr. (Drucksache Nr. 24 b),
 3. die Denkschrift der Großh. Regierung über die Bildung des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes

(Drucksache Nr. 24 c), — Drucksache Nr. 15 a —, Berichterstatter: Abg. Hummel.

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

* Karlsruhe, 9. Mai. 13. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Dienstag den 10. Mai 1910, vormittags 10 Uhr:

1. Befanngabe neuer Einläufe.

2. Mündlicher Bericht der Budgetkommission und Beratung über das Budget des Großh. Finanzministeriums (Haupt-Abt. VI) für 1910 und 1911, und zwar Ausgabe Titel I—III, V—VIII; X—XII und Einnahme Titel II—V; Berichterstatter: Abgeordneter Engelhardt.

3. Mündliche Berichte der gleichen Kommission und Beratung über

- a) das Spezialbudget der Großh. Oberrechnungskammer (Haupt-Abt. VI) für 1910 und 1911;
 - b) die Denkschrift der Großh. Oberrechnungskammer über die Ergebnisse der Rechnungsabhör in den Geschäftsjahren 1907/08 und 1908/09;
 - c) die Rechnungen der Großh. Oberrechnungskammer für die Jahre 1907 und 1908; Berichterstatter: Freiherr Bödlin von Bödlin sau;
 - d) über den Gesetzentwurf, betr. die Änderung des Gesetzes über das Wohnungsgeld nebst 4 bezüglichen Petitionen von den Beamten in Tauberbischofsheim, Schaffhausen, Mannheim und Lauda; Berichterstatter: Dr. Freiherr von La Roche-Starkenfels.
4. Mündliche Berichte der Petitionskommission und Beratung über die Petitionen:
- a) des Kanzleiaffistenten Georg Singler bei Großh. Post- und Domänendirektion um Einreichung unter J 33 des Gehaltstarifs;
 - b) der technischen Assistenten und Hochbauassistenten der Eisenbahnverwaltung um Ausgleich der beim Rollweg des Beamtengesetzes unterlaufenen Härten;
 - c) des Landesvereins badischer Schaffner um Verbesserung ihrer Lage; Berichterstatter: Dr. Freiherr von La Roche-Starkenfels.
5. Mündlicher Bericht der Kommission für Eisenbahnen und Straßen und Beratung über die Petition der Gemeinde Triengen, um Errichtung einer Bahnsteighalle in Triengen betr., Berichterstatter: Dr. Freiherr von Stöckingen.