Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung. [1. Kammer]. 1909-1918

1910

16 (4.6.1910)

Visual Library

Badischer Landtag.

Erste Kammer.

---

16. öffentliche Sitzung

am Samstag den 4. Juni 1910

Unter dem Vorsitz des Durchlauchtigsten Präsidenten,
Seiner Großherzoglichen Hoheit des **Prinzen Maximilian von Baden.**

Tagesordnung nebst Inhaltsverzeichnis.

Seite

1. Bekanntgabe neuer Einläufe 606

2. Berichte der Budgetkommission und Beratung über

   a. das Spezialbudget der Verkehrsanstalten (Haupt-Abt. VII) für 1910 u. 1911, und zwar:
      Kapitel 1 a: Ministerialabteilung für das Eisenbahnwesen,
      Kapitel 1 b: Eisenbahnbetrieb,
      Kapitel 2: Bodenseedampfschiffahrt;

   b. das Spezialbudget über den Anteil Badens an den Reineinnahmen der Main-Neckarbahn (Haupt-Abt. VII a) für 1910 und 1911;

   c. den Nachtrag zum Spezialbudget der Verkehrsanstalten, sowie die Denkschriften der Großh. Regierung mit Vorschlägen zur Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr und über die Bildung des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes (B.-Nr. 79);

      Berichterstatter Oberbürgermeister Dr. Wilckens 606, 641
      Fabrikant Engelhard 619
      Freiherr von Böcklin 622
      Kommerzienrat Meier 624
      Geh. Kommerzienrat Sander 625
      Minister Freiherr von Marschall 627
      Geh. Kommerzienrat Pfeilsticker 630
      Dr. Freiherr von Stotzingen 633
      Geh. Hofrat Professor Dr. Bunte 634
      Bürgermeister Vierneisel 635
      Ministerialdirektor Geh. Rat Schulz 636

   d. über die auf das Betriebsbudget bezüglichen Petitionen:

   1. des Gemeinderats Weiher um Rückersatz eines geleisteten Beitrags zur Errichtung der Güterstation Ubstadt;

      Berichterstatter Oberbürgermeister Dr. Wilckens 642

   2. des Gemeinderats Asbach, den Neubau des Aufnahmegebäudes dort betr.;

      Berichterstatter Oberbürgermeister Dr. Wilckens 642, 646
      Freiherr von Stotzingen 644
      Graf von Helmstatt 644
      Minister Freiherr von Marschall 645

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Seite

3. des Gemeinderats Triberg, den Umbau des Bahnhofs daselbst betr.;

Berichterstatter Oberbürgermeister Dr. Wilckens 646

Am Regierungstisch: Minister Freiherr **von Marschall**, Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheime Rat **Roth** und Ministerialdirektor Geheime Rat **Schulz**.

Der **Durchlauchtigste Präsident** eröffnete die Sitzung kurz nach $9^1/_2$ Uhr und teilte dem Hohen Hause folgende Einläufe mit:

1. Entschuldigungsschreiben wegen Nichterscheinens zur heutigen Sitzung von: Fürst Löwenstein, Durchlaucht, und den Herren Prälat Schmitthenner, Geh. Hofrat Dr. Schmidt, Stadtrat Bea, Oberbürgermeister Dr. Winterer, sämtliche infolge dringender dienstlicher Abhaltung.

2. Mitteilungen des Präsidiums der Zweiten Kammer über

a) die Genehigung des II. Nachtrags zum Staatsvoranschlag für die Jahre 1910 und 1911;

b) über den Beitritt der Zweiten Kammer zu dem Beschluß der Ersten Kammer, den Abstrich von 5000 M. von Ausgabe-Titel XVI § 18 des Budgets des Großh. Ministeriums des Innern betreffend.

Zu Punkt 2 lit. a—c der Tagesordnung erhält das Wort der

Berichterstatter Oberbürgermeister Dr. **Wilckens**: Die Arbeit der Kommission, welche Ihnen heute vorliegt, ist ursprünglich in Gestalt eines mündlichen Vortrags gedacht und entworfen gewesen, den der Berichterstatter zur Einleitung der Debatte im Plenum halten wollte. Die Budgetkommission hat aber die Drucklegung der Arbeit und die Verteilung derselben an das Hohe Haus einige Tage vor der Verhandlung gewünscht, und es ist infolge davon erforderlich gewesen, daß die Arbeit aus der Vortragsform in die Berichtsform übergeführt wurde. Ich muß um Entschuldigung bitten, wenn bei der Kürze der Zeit, die mir zur Verfügung gestanden hat, dies nicht völlig gelungen und die anfängliche Vertragsform nicht ganz verwischt worden ist und wenn die Drucksache insbesondere subjektive Erfahrungen, Erinnerungen und Urteile des Berichterstatters in höherem Maß wiedergibt, als dies sonst vielleicht bei Kommissionsberichten üblich ist.

Nachdem Sie die Arbeit im Druck vor sich haben, wird es nicht notwendig sein, daß ich auf alles, was in dem Berichte auseinandergesetzt ist, hier mündlich eingehe. Bei der Bedeutung der Sache wird es sich aber doch empfehlen, daß ich wenigstens die wichtigsten Punkte hervorhebe.

Im großen und ganzen ist es ein wenig erfreuliches Bild, welches diesmal das Budget unserer Verkehrsanstalten aufweist. Es steht letzteres stark unter dem Eindruck der ungünstigen wirtschaftlichen Konjunktur, welche vor einigen Jahren eingesetzt hat, und zwar in der Besserung aber doch nur allmählicher Besserung begriffen ist. Diese ungünstige Konjunktur hat namentlich die Betriebsergebnisse des Jahres 1908 in geradezu beunruhigender Weise beeinflußt. Der Reinertrag unserer Staats-

bahnen hatte 1905 25,4, 1906 28,5 und 1907 27,6 Millionen betragen. Er ist aber dann im vorletzten Jahr mit einem Schlag auf 13,8 Millionen zurückgegangen, d. h. annähernd auf die Summe, welche die Betriebsüberschüsse des Jahres 1892 ausgemacht hatten. Der Betriebskoëffizient des Jahres 1908 aber hat die enorme Höhe von nahezu 86 Proz. erreicht, eine Höhe, wie sie bei uns seither überhaupt nicht dagewesen war. Nun sind freilich die Betriebsergebnisse des Jahres 1909 wieder erheblich günstiger gewesen, indem dem Vorjahr gegenüber die Reineinnahme um nahezu 10 Millionen hinaufgegangen und der Betriebskoëffizient auf 76,71 Proz. gesunken ist. Wir waren aber in der Budgetkommission der Meinung, daß die Situation doch nach wie vor deshalb ernst sei, weil eben nicht die ungünstige wirtschaftliche Konjunktur allein oder auch nur in der Hauptsache es gewesen ist, auf welche die schlechten Betriebsergebnisse von 1908 zurückgeführt werden müssen. Es haben damals allerdings die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 372 000 M. und die Einnahmen aus dem Güterverkehr 2½ Millionen weniger betragen als 1907. Vor allem jedoch war es der sachliche sowie der persönliche Aufwand, der im Jahre 1908 sehr stark gestiegen ist. Was ersteren anbelangt, so konnte freilich von der Großh. Regierung geltend gemacht werden, daß die Steigerung desselben aus dem Grunde weniger bedenklich erscheine, weil auf die einschlägigen Positionen im Jahr 1908 eine Reihe von Ausgaben verrechnet worden sei, welche ihrer Natur nach eigentlich ins Jahr 1907 oder ins Jahr 1909 gehört hätten. Dagegen ist die Steigerung des persönlichen Aufwands in dem Umfang, in welchem sie eingetreten ist, zweifellos bedenklich, da es sich eben hier nicht etwa um eine vorübergehende Erscheinung handelt. Er ist von 1907 auf 1908 um 5,4 Millionen gestiegen, worunter sich übrigens ein Betrag von 1 Million befindet, welcher lediglich mit der anderweiten Verrechnung des Verwaltungsaufwandes des Bauetats zusammenhängt. Dieser Verwaltungsaufwand geht seit 1908 zunächst durch den Betriebsetat, während letzterer durch gewisse, in den Einnahmen erscheinende Prozentzuschläge wieder Ersatz bekommt. Scheidet man aber auch von den erwähnten 5,4 Millionen eine Million aus, so sind die dann noch übrig bleibenden 4,4 Millionen im Jahr 1909 wieder um 1,3 Millionen gestiegen, und ich werde nachher noch kurz darauf zurückkommen, daß auch das vorliegende Budget in finanzieller Beziehung ein abermaliges Anwachsen des personellen Aufwandes aufweist. Baden befindet sich jetzt überhaupt, nachdem die Gehaltstarifrevision für die etatmäßigen Beamten durchgeführt worden ist, eine Aufbesserung der Bezüge der nicht etatmäßigen Beamten stattgefunden hat und die Löhne der Arbeiter wesentlich erhöht worden sind, auf dem Gebiete des persönlichen Aufwands an der Spitze sämtlicher deutscher Eisenbahnverwaltungen. Das ist aber eine Sache, die von Jahr zu Jahr steigende Kosten verursacht, und die Kommission war daher der Meinung, daß es der Großh. Regierung nicht verargt werden könne, daß es im Gegenteil gebilligt werden müsse, wenn sie zwar nicht darauf ausgehe, die Betreffnisse der einzelnen Beamten, Angestellten und Arbeiter zu reduzieren, wenn sie aber sage: wir wollen untersuchen, ob wir nicht mit einer etwas geringeren Zahl von Personal auskommen können. Natürlich darf das nicht etwa auf Kosten der Sicherheit des Betriebs geschehen. Es hat nun die Großh. Regierung nach den Erklärungen, die sie im andern Hohen Hause abgegeben hat, schon vor einiger Zeit einen besonderen Ausschuß eingesetzt, welcher die Frage etwaiger Organisationsänderungen im Sinne einer Vereinfachung des Dienstes in eingehender Weise prüfen soll. Die Tätigkeit dieser Kommission ist noch

nicht abgeschlossen. Es hat aber bereits, ehe die Kommission zu einem Abschluß ihrer Arbeiten gelangt ist, eine ganze Reihe von Vereinfachungen auf personellem Gebiete Platz gegriffen. Ich habe die betr. Änderungen in dem gedruckten Berichte zusammengestellt und möchte nur darauf hinweisen, daß dabei namentlich die Aufhebung einer Anzahl von Bezirksstellen eine Rolle spielt, wie denn auch der Wagenwärterdienst ganz eingehen soll, indem die technische Untersuchung der Wagen, wie sie die Wagenwärter seither unterwegs vorgenommen haben, künftighin auf bestimmten, geeignet gelegenen Stationen stattfinden wird, denen hierfür Wagenrevidenten zugewiesen werden, so daß eine Begleitung der Züge durch Wagenwärter nicht mehr nötig fällt. Speziell durch diese Maßnahme tritt eine erhebliche Reduktion des Personals ein. Natürlich macht sich dieselbe in ihren finanziellen Wirkungen erst nach und nach geltend, da das bereits vorhandene Personal nicht entlassen werden kann, sondern anderweit verwendet werden muß. Es ist also in einer ganzen Anzahl von Fällen jetzt schon eine Vereinfachung des Dienstes in die Wege geleitet. Trotzdem hat sich die Zahl der etatmäßigen Eisenbahnbeamten nach den Abschlußzahlen des Budgets, resp. des Nachtrags von 7 879 auf 8 270, also um 391 vermehrt. Dies hängt damit zusammen, daß behufs Erreichung eines angemessenen Verhältnisses der etatmäßigen zu den nichtetatmäßigen Stellen eine Erhöhung der Zahl der etatmäßigen Stellen da und dort herbeigeführt werden mußte. So hat z. B. allein bei den Lokomotivheizern eine Vermehrung der Zahl der etatmäßigen Stellen um 75 stattgefunden. Weiter ist die Vermehrung der Zahl der etatmäßigen Beamten darauf zurückzuführen, daß eine größere Zahl neuer Stellen im Budget anzufordern war, damit die Verwaltung mit der beim letzten Budgetvollzug begonnenen Anstellung von Beamten, die früher nur im nichtetatmäßigen Beamten- oder im Arbeiterverhältnis verwendet waren, und für die erst bei der Beamtengesetzgebung des Jahres 1908 entsprechende etatmäßige Stellen geschaffen worden sind, fortfahren kann. Selbstverständlich geht mit diesem ganzen Prozeß zugleich eine entsprechende Entlastung der Ausgabepositionen für die Bezüge des nichtetatmäßigen Personals und für Löhne Hand in Hand. Im übrigen ist auf Schritt und Tritt im Budget das Bestreben der Großh. Regierung zu erkennen, den personellen Aufwand nicht zu stark anwachsen zu lassen, und die Kommission war daher überrascht, daß bei einer Vergleichung der Zahlen des vorliegenden Eisenbahnbetriebsbudgets samt Nachtrag, soweit die Ausgaben unter Titel I in Betracht kommen (Gehalt und Wohnungsgeld der etatmäßigen Beamten) gegenüber der letzten Budgetperiode ein Mehraufwand von 1 485 565 M. erscheint und daß bei Titel II § 2 a, wo es sich um die Bezüge des nichtetatmäßigen Personals handelt, 456 400 M. mehr angefordert werden. Es hat sich aber herausgestellt, daß eben eine unmittelbare Vergleichung der betreffenden Zahlen des vorliegenden Budgets mit jenen des abgelaufenen Budgets irreführend ist, weil der Durchschnitt der Jahre 1908/09 nur den Aufwand für anderthalb Jahre nach der infolge des neuen Gehaltstarifs vermehrten Stellenzahl und noch für ein halbes Jahr nach der geringeren Stellenzahl auf Grund des früheren Tarifs enthält. Das richtige Bild bekommt man erst, wenn man vom Voranschlag für das Jahr 1909 ausgeht. Wenn man damit die Vergleichung vornimmt, so ergibt sich bei Titel I (Gehalt und Wohnungsgeld der etatmäßigen Beamten) nur ein Mehraufwand von 601 000 M., und bei Titel II § 2 a (Vergütungen des nichtetatmäßigen Personals, nur ein solcher von 101 000 M.

Auf die Ausführungen, die ich im Bericht in bezug auf die Kosten der zeitweisen Geschäftsaushilfe, den Aufwand für Tag- und Akkordlöhne und für Dienstreisen, Umzugskosten und Kommandogelder gemacht habe, will ich hier nicht zurückkommen.

Was den sachlichen Aufwand angeht, so hat das vorliegende Budget namentlich hinsichtlich des Gleisumbaus erhebliche Minderverwendungen aufzuweisen. Es ist dies eine Angelegenheit, die schon in der Zweiten Kammer Gegenstand der Erörterung war. Es hat dort ein Redner gemeint, es sei eine nicht unbedenkliche Maßnahme, wenn man auf einmal für den Gleisumbau erheblich weniger Geld verwende, wie seither, und es werde sich das unter Umständen später rächen. Nun war aber die Großh. Regierung in der Lage, schon in der Zweiten Kammer zu erklären, daß die Aufgaben, die wir auf dem Gebiete des Umbaus auf schweren Oberbau zu lösen hätten, nahezu gelöst seien, so daß man es eigentlich hätte verantworten können, in gegenwärtiger Budgetperiode auf diesem Gebiete noch erheblich weniger, als geschehen, anzufordern. Die Sache liege so, daß man in einer Budgetperiode oder in höchstens zwei Budgetperioden mit dem Vollzug des Umbaus überhaupt zu Ende gekommen sein werde, und es stehe dann eine nicht unwesentliche Erleichterung unseres Betriebsetats überhaupt in Aussicht, was natürlich seitens der Budgetkommission gerne vernommen worden ist. Die Großh. Regierung konnte weiter konstatieren, daß wir in Baden, was den Umbau auf schweren Oberbau angeht, in Deutschland mit an der Spitze marschieren.

Es war für die Budgetkommission auch erfreulich, von der Großh. Regierung zu hören, daß die geänderten Verhältnisse auf dem Kohlenmarkt inzwischen zu einer nicht unerheblichen Reduktion der Kohlenpreise geführt haben. Die Großh. Regierung rechnet damit, daß auf diesem Gebiete eine Ersparnis von etwa einer halben Million Mark jährlich eintreten wird.

Bedeutende Minderanforderungen zeigt das vorliegende Budget auch bezüglich der Beschaffung ganzer Fahrzeuge in Titel VII der Ausgabe. Es sollen namentlich neue Lokomotiven auf Betriebsetat diesmal überhaupt nicht angeschafft werden, wozu in der Begründung bemerkt ist, es seien in früheren Budgetperioden aus Mitteln des Betriebs im Durchschnitt mehr Lokomotiven beschafft, als zerlegt worden. Der Überschuß habe Ende 1908 30 Stück betragen; er sei wohl auf Ende 1909 auf 20 Stück zurückgegangen. Es sei aber auch zu berücksichtigen, daß auf Mitte 1911 infolge Umwandlung des Dampfbetriebs auf der Wiesentalbahn in elektrischen Betrieb etwa 17 Dampflokomotiven für die übrigen Strecken des Landes verfügbar werden würden. Wenn man weiter den voraussichtlichen Abgang durch Zerlegung und den Zugang der im Baubudget 1908/09 vorgesehenen, noch nicht gelieferten Lokomotiven in Betracht ziehe, so würden Ende 1911 für die mit Dampf betriebenen Strecken etwa 49 Lokomotiven mehr zur Verfügung stehen, als Ende April 1909. Man habe daher ruhig darauf verzichten können, im vorliegenden Budget aus Betriebsmitteln eine Anforderung für Beschaffung von Lokomotiven zu machen. Auch, was die Personenwagen betrifft, ist die Anforderung im gegenwärtigen Budget um 415 000 M. per Jahr geringer als für die letzte Budgetperiode, während in bezug auf die Gepäck- und Güterwagen das Budget eine Mehranforderung von 331 000 M. per Jahr enthält. Diese Angelegenheit hat Ihrer Kommission Veranlassung gegeben, mit der Großh. Regierung in eine Erörterung der Frage einzutreten, ob die Grundsätze, die in diesen Dingen bei uns in Baden beachtet werden, überhaupt solche sind, die den

Anforderungen einer vorsichtigen Finanzwirtschaft nach allen Richtungen hin entsprechen. Die Kommission glaubte, eine solche Erörterung um so eher bewirken zu sollen, als nach verschiedenen Kundgebungen aus der letzten Zeit, auch nach amtlichen Reden, Zweifel darüber entstehen mußten, ob nicht insbesondere etwa der Ersatz für abgängige Fahrzeuge aus Anlehensmitteln erfolge, trotzdem dieser Ersatz in viel kürzerer Zeit notwendig falle, als die für die erstmalige Anschaffung der Lokomotiven und Wagen aufgewendeten Anlehensmittel tatsächlich amortisiert würden. Nun war die Großh. Regierung in der Lage, der Kommission gegenüber eine durchaus beruhigende Erklärung abzugeben und zu sagen, daß, wie bei den übrigen deutschen Staatsbahnen, so auch in Baden der Ersatz abgängiger Lokomotiven und Wagen grundsätzlich zu Lasten des Betriebs, also nicht aus Anlehensmitteln, stattfinde, während die Vermehrung des Bestandes an Betriebsmitteln von jeher zu Lasten des Bauetats vorgenommen worden sei. Die Zahlen, die in dieser Richtung seitens der Großh. Regierung angegeben wurden, sind sehr interessant. Ich will sie aber im einzelnen nicht wiederholen, da sie im Druckbericht stehen. Die Großh. Regierung hat weiter erklärt, daß, ähnlich wie bei den Fahrzeugen, die Verhältnisse auch bezüglich der übrigen Vermögensprojekte lägen: grundsätzlich würden auch diese aus den Betriebseinnahmen nicht nur dauernd in gutem Zustand erhalten, sondern bei Abgang auch erneuert, wobei nicht selten erhebliche Wertvermehrungen zu Lasten des Betriebsetats erfolgen. So seien z. B. in Baden die Kosten für den schon weit vorgeschrittenen Umbau von leichteren auf schwereren Oberbau, von dem ich vorhin schon gesprochen habe, vollständig auf Betriebsetat genommen worden. Die Großh. Regierung hat ferner darauf verwiesen, daß in Übereinstimmung mit dem auch in Preußen geübten Verfahren auf § 23 der Ausgabe des Betriebsetats die Kosten für erheblichere Ergänzungen bis zum Betrag von 100 000 M. für den einzelnen Baugegenstand genommen würden. In diesen zu Lasten des Betriebs erfolgenden Wertvermehrungen sei ein Ausgleich gegen die durch Zeit- und Witterungseinflüsse eintretende Wertsminderung (den sog. latenten Verschleiß) sowie gegen die beim Umbau von Bahnhöfen und dergl. auf Bauetat erfolgende Vernichtung einzelner Werte zu erblicken. Der latente Verschleiß gebe bei der Staatseisenbahnverwaltung einen Anlaß zu Abschreibungen nicht, weil der Betrieb alle Erneuerungskosten trage und die gesamten Anlagen dauernd auf ihrer Höhe halte. Ebensowenig bedürfe es der Abschreibung, weil die Staatseisenbahnen etwa mit der Aufgabe des Unternehmens zu rechnen hätten. Wohl aber scheine sie dringend nötig, wenn man die Möglichkeit einer wesentlichen Schmälerung des Erträgnisses der Eisenbahnen ins Auge fasse. Gerade wegen dieser Möglichkeit und wegen der Notwendigkeit, die Zukunft nicht in unzulässigem Maße zugunsten der Gegenwart zu belasten, sei es aber dringend geboten, an der bisher in Baden geübten Tilgung der Eisenbahnschuld im seitherigen Umfang festzuhalten.

Es waren das Mitteilungen, die für die Kommission nach verschiedenen Richtungen hin befriedigend gewesen sind und insbesondere dargetan haben, daß die Lage unserer Eisenbahnschuldentilgungskasse doch in dem einen oder anderen Punkt etwas günstiger beurteilt werden muß, als dies mitunter geschieht. Es wäre Ihrer Kommission erwünscht gewesen, anläßlich der Erörterung dieser Dinge von der Großh. Regierung wieder eine ähnliche Übersicht zu erhalten, wie sie im Jahr 1908 gegeben worden ist. Damals hat der Berichterstatter, Herr Geh. Hofrat Prof. Dr. Bunte, in seinem einleitenden Vortrag eine Anzahl von Zahlen mitteilen können, die sich darauf

beziehen, in wie starkem Maße die einzelnen deutschen Staaten von dem Anlagekapital ihrer Eisenbahnen abgetragen haben. In jenem Zeitpunkt ist für Baden die Zahl von 36 Proz. angegeben worden; so weit sei die Amortisation bereits vorgeschritten. In die Vergleichsziffern müssen sich aber wohl Druckfehler eingeschlichen haben; wenigstens war vor 2 Jahren eine Zahl dabei, die unmöglich stimmen kann. Es handelt sich um die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft, wo angeblich 71,36 Proz. abgeschrieben worden sind. Die Großh. Regierung war in der Kommission nicht ohne weiteres in der Lage, das betreffende Material beizubringen. Wenn dasselbe aber jetzt vielleicht disponibel sein sollte, so wäre ich dankbar, wenn es dem Hohen Hause bekannt gegeben werden könnte. Handelt es sich doch hier um Zahlen, die für die Beurteilung unserer Eisenbahnlage von großer Bedeutung sind.

Was die Ersparnisse anlangt, die das vorwürfige Budget aufweist, so befinden sich darunter auch solche, die zum Teil auf dem Gebiet des persönlichen, zum Teil auf jenem des sachlichen Aufwandes liegen, und es gehören dazu vor allem diejenigen, welche auf das Zustandekommen des deutschen Staatsbahnwagenverbandes auf 1. April 1909 zurückzuführen sind. Die einschlägigen Verhältnisse sind in einer Denkschrift, welche die Großh. Regierung den Landständen hat zugehen lassen, des näheren dargelegt, und ich will darauf im einzelnen nicht zurückgreifen. Das Abkommen bezweckt die tunlichste Beseitigung der vielen seitherigen Leerläufe der Güterwagen, wie solche den Eigentumsverhältnissen an diesen Wagen entsprangen, und es war in der Kommission keine Meinungsverschiedenheit darüber, daß durch die ganze Vereinbarung ein großer Fortschritt in bezug auf die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnverkehrs, aber auch in finanzieller Hinsicht erzielt worden ist. Die betreffenden Ersparnisse sind in der Denkschrift für Baden allein auf 729 000 M. jährlich berechnet, wobei die Vorteile, die sich durch Verminderung der Ansprüche an die Anlagen der Rangier- und Güterbahnhöfe und durch Vereinfachung des Geschäfts bei den Güterabfertigungsstellen ergeben und die sich im wesentlichen durch die Möglichkeit einer gewissen Verkehrssteigerung ohne entsprechende Vergrößerung der Anlagen oder Vermehrung des Personals fühlbar machen werden, noch gar keine Berücksichtigung gefunden haben. Es ist nun in der Kommission allerdings darauf hingewiesen worden, daß auch dieses Abkommen, wie jedes Ding, seine zwei Seiten habe. Es sei eine Zeit lang in den Kreisen der Industrie lebhafte Klage darüber geführt worden, daß es periodisch an großräumigen Wagen bei uns gefehlt habe, indem unsere eigenen Wagen dieser Gattung außerhalb Badens verwendet worden seien und die fremden Wagen, die man bei uns habe verwenden müssen, den zu stellenden Anforderungen nicht vollauf entsprochen hätten. Es war aber gerade der Herr Vertreter der Handelskammern, welcher der Budgetkommission angehört, in der Lage, die Erklärung abzugeben, daß diese Beschwerden wenigstens in neuerer Zeit so gut wie aufgehört hätten. Ein gewisser Mangel scheint nur noch bezüglich der Langholzwagen zu bestehen, die namentlich auf dem Schwarzwald Verwendung finden. Unsere badischen Langholzwagen sind eben auch ab und zu auf Reisen in anderen Verkehrsgebieten, und es scheint dann mitunter an einem genügenden Ersatz für sie zu fehlen, weil eben Langholzwagen des Modells, wie w i r solches seither hatten, den anderen Staatsbahnverwaltungen nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen. Die Großh. Regierung hat aber in der Kommission erklärt, daß auch in dieser Richtung die nötige Aufklärung bereits in die Wege geleitet sei.

Teils auf dem Gebiete des persönlichen, teils auf dem des sachlichen Aufwands liegen auch die Ersparnisse, welche die Verwaltung im Eisenbahnbetrieb dadurch zu machen sucht, daß sie den Fahrplan der Züge, wie sie auf unseren Bahnen verkehren, etwas reduziert hat und daß sie die Saisonzüge nur noch vom 1. Juli ab führt. Die Großh. Regierung hat wiederholt erklärt, daß sie Maßnahmen auf diesem Gebiet für gerechtfertigt halte, weil unser Land in Deutschland den bei weitem intensivsten Personenzugsfahrplan habe. Es sind hierüber nähere Zahlen seitens der Großh. Regierung mitgeteilt worden, die im Bericht abgedruckt sind, und sie glaubt es Angesichts derselben verantworten zu können, da und dort Kürzungen eintreten zu lassen. Ihrer Natur nach sind solche Kürzungen nie populär, und es liegen ja auch jetzt schon Klagen aus verschiedenen Gegenden, namentlich aus dem Schwarzwald und aus der Seegegend, in der Richtung vor, daß der Fahrplan nicht in genügender Weise für die betreffenden Landesteile ausgestaltet sei. Ich glaube, man wird der einen oder anderen Klage die Berechtigung nicht wohl absprechen können. Die Großh. Regierung meint aber, daß vielleicht der eine oder andere Wunsch auch ohne eine erhebliche Vermehrung der Zahl der Zugskilometer in der Weise berücksichtigt werden könne, daß man einzelne Züge in ihrer Kurslage ändere oder verschiebe.

Auf dem Gebiet der Beschneidung des Fahrplans hat jedenfalls das größte Aufsehen die Tatsache gemacht, daß die Großh. Regierung zu Beginn des Sommerfahrplans des Jahres 1909 einige beschleunigte Personenzüge hat eingehen lassen. Es hing dieses Aufsehen damit zusammen, daß man die Einführung der beschleunigten Personenzüge eben nach dem Verlauf der Verhandlungen, wie solche im Jahre 1906 zwischen der Budgetkommission der Zweiten Kammer und der Großh. Regierung gepflogen worden waren, als eine Art Ausgleich für den mit der Personentarifreform in Verbindung gestandenen Wegfall unseres Kilometerheftes angesehen hat, und daß unter den Voraussetzungen, unter denen die Budgetkommission des andern Hohen Hauses die Zustimmung zu der Personentarifreform beantragt und die Zweite Kammer auch zuletzt ihre Zustimmung erteilt hatte, sich eine solche des Inhalts befunden hatte, daß auf den Strecken, auf denen seither Schnellzüge geführt worden waren, beschleunigte Personenzüge mindestens in dem Umfang der Erklärung, welche die Großh. Regierung der Kommission der Zweiten Kammer gegenüber abgegeben hatte, zum Preise von 2 Pf. pro Person und Kilometer in der III. Klasse geführt wurden. Die Absicht, die hierbei obgewaltet hat, ist die gewesen, daß man durch diese Einrichtung, die übrigens keineswegs eine badische Spezialität ist, sondern auch in Preußen und Sachsen vorkommt, dem Einwand die Spitze abzubrechen suchte, daß durch die Reform, wie sie geplant war, der Fernverkehr, der gerade bei der langgestreckten Lage unseres Landes eine größere Rolle spielt, wie anderswo, in zu starker Weise verteuert werde. Die beschleunigten Züge sind dann einige Jahre in dem Umfang, wie er ursprünglich in Aussicht gestellt war, gelaufen. Man kann auch sagen, daß ihre Einrichtung sich bei uns einlebte und daß sie den an Schnellzugslinien liegenden kleineren Städten, an denen die Schnellzüge selber nicht anhalten, sowie der Geschäftswelt zum Nutzen gereicht haben. Ich habe deshalb sowie mit Rücksicht auf den ganzen Verlauf der Verhandlungen, der in dem gedruckten Bericht des näheren dargelegt ist, im Eisenbahnrat im Frühjahr 1909 die Meinung vertreten, es werde aus materiellen wie aus politischen Gründen zweckmäßig sein, von einer Reduktion der beschleunigten Personenzüge wenigstens insolange abzusehen, als nicht

der Landtag gehört sei. Nun hat aber die Großh. Regierung aus Motiven, die insbesondere der Herr Staatsminister im anderen Hohen Hause des näheren dargelegt hat, sich nicht entschließen können, von einer sofortigen Verringerung der Zahl der beschleunigten Personenzüge Umgang zu nehmen. Der Herr Staatsminister hat vor allem darauf hingewiesen, daß von diesen Zügen nur ein Siebentel beseitigt worden sei, während sechs Siebentel derselben noch jetzt liefen. Er hat ferner betont, daß durch die Aufhebung des einen Siebentels in der Zeit vom 1. Mai bis jetzt eine Summe von 530 000 M. erspart worden sei. Die Regierung habe bei der schlechten Finanzlage, namentlich aber auch angesichts der besonders ungünstigen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebs, es nicht verantworten können, auf diese Ersparnisse zu verzichten. Sie habe vielmehr so, wie geschehen, handeln müssen. Die Zusage vom Jahre 1906, von der vorhin die Rede war, sei nur rebus sic stantibus gegeben worden. Mit einem so gefährlichen Niedergang der Eisenbahnrente, wie er 1908 tatsächlich eingetreten sei, habe man 1906 nicht rechnen können. Dieser Rückgang aber habe der Regierung die größte Sparsamkeit schlechthin zur Pflicht gemacht. Es hat nun zwar die Hohe Zweite Kammer von ihrem Standpunkt aus durch einen Mehrheitsbeschluß ihr Bedauern darüber ausgesprochen, daß die Großh. Regierung im Widerspruch mit ihren Erklärungen vom Jahr 1906, welche sie vor der Abschaffung des Kilometerheftes abgegeben und die von der Zweiten Kammer als Zusage hätten aufgefaßt werden müssen, die Zahl der beschleunigten Personenzüge ohne Zustimmung der Landstände vermindert habe. Ihre Kommission aber ist, nachdem die Angelegenheit mit der Regierung nochmals eingehend durchgesprochen worden war, zu der Auffassung gelangt, daß nach Lage der Verhältnisse der Großh. Regierung aus ihrem Vorgehen im Frühjahr 1909 ein Vorwurf nicht gemacht werden könne, dasselbe vielmehr in den finanziellen Gründen, die regierungsseitig geltend gemacht worden, seine Rechtfertigung finde.

Es ist dann in der Kommission auch die Einführung der IV. Wagenklasse Gegenstand eingehender Aussprache gewesen. Schon vor vier Jahren hat die Budgetkommission der Ersten Kammer den Standpunkt eingenommen, daß die IV. Wagenklasse wohl kaum auf die Dauer in unserem Lande uneingeführt bleiben könne und sie hat sich, als es sich um die Annahme der Personentarifreform handelte, dieser gegenüber skeptisch verhalten, weil sie damals schon gerade aus der Nichteinführung dieser Klasse für Baden erhebliche Schwierigkeiten voraussehen zu müssen glaubte. Es ist dann auf dem letzten Landtag von der Budgetkommission der Ersten Kammer ausgesprochen worden, sie könne der Großh. Regierung nur dringend empfehlen, möglichst bald dem Beispiel der Nachbarstaaten zu folgen und die Einheitlichkeit, die auf diesem Gebiet als erforderlich erscheine, durch Einrichtung der IV. Wagenklasse herzustellen. Nun hat die Großh. Regierung, allerdings erst im April d. J., dem Landtag den Vorschlag gemacht, daß die IV. Wagenklasse bei uns eingeführt werden solle. In der Zweiten Kammer war nach meiner Kenntnis die desfallsige Situation früher die, daß in erster Reihe sozialpolitische Bedenken gegen die Übernahme der IV. Wagenklasse obzuwalten schienen. Man sagte sich, daß in einer Zeit, in der die Klassen- und Standesunterschiede eher in der Abnahme, als in der Zunahme begriffen sind, eine weitere Differenzierung des reisenden Publikums auf dem Gebiete der Wagenklassen nicht empfohlen werden könne. Es ist in der Zweiten Kammer aber stets auch geltend gemacht worden, es werde eine unnötige Kompli-

kation des Betriebs eintreten, wenn man noch eine weitere Wagenklasse anfüge. Jahrelang war gerade in der Zweiten Kammer darauf hingearbeitet worden, daß in den Personenzügen überhaupt nur noch 2 Wagenklassen geführt würden. Dieses Ziel schien endlich durch die tatsächlich erfolgte Ausscheidung der I. Wagenklasse aus den einfachen Personenzügen erreicht zu sein. Die Zweite Kammer glaubte nun nicht die Hand dazu bieten zu sollen, daß wiederum eine neue, die vierte Wagenklasse angehängt werde. Es war auch seitens der Regierung bei den Verhandlungen im Jahre 1906 erklärt worden, daß eine Maßnahme der in Frage stehenden Art einen erheblich höheren Betriebsaufwand im Gefolge haben werde, und zwar wegen Vermehrung der zu führenden Achsenzahl, der auf 600 000—700 000 Mark berechnet war. Nun würde ja vielleicht doch noch, wenn die große deutsche Betriebsmittelgemeinschaft, von der lange Zeit hindurch geredet worden war, im Augenblick der Einführung der Personentarifreform wirklich zu erreichen gewesen wäre, eine andere Beurteilung Platz gegriffen haben. Aber diese war, als die Tarifreform an das andere Hohe Haus gelangte, bereits gescheitert. Es war also das Moment, welches in jenem Zeitpunkt allenfalls noch die Entscheidung zugunsten der IV. Wagenklasse hätte werden können, schon in Wegfall gekommen. Jetzt, nachdem die III. Wagenklasse mit dem 2 Pfennigtarif in den Personenzügen, auch in den beschleunigten, mehrere Jahre bei uns im Lande bestanden hat, wird es natürlich noch schwieriger sein, die IV. Klasse einzuführen und für die III. Klasse, auch in den Personenzügen, den 3 Pfennigtarif vorzuschreiben. Die bezüglichen Schwierigkeiten sind um so erheblicher, als nach dem Vorschlag der Großh. Regierung die IV. Klasse nicht etwa nach württembergischem Muster eingeführt werden soll, wonach sämtliche Reisenden der IV. Klasse Sitzgelegenheit haben, sondern nach preußisch-hessischem Muster, wo nur etwa für die Hälfte der Reisenden ausreichende Sitzgelegenheit besteht. Die Verantwortung dafür mit zu übernehmen, hat die Zweite Kammer unlängst einstimmig abgelehnt, obwohl die Großh. Regierung in der Lage gewesen war, für den Fall der Einführung der IV. Klasse eine Mehreinnahme aus dem Personenverkehr von rund 1 100 000 Mark jährlich in Aussicht zu stellen, unter gleichzeitiger Betonung des Umstands, daß das frühere Bedenken einer Steigerung des Betriebsaufwands bei Einführung der IV. Klasse nach den Erfahrungen anderer Verwaltungen an Gewicht inzwischen wesentlich verloren habe. Es fragt sich nun, wie sich dieses Hohe Haus zu dem Beschluß der Zweiten Kammer wird zu stellen haben. Ich für meine Person mache kein Hehl daraus, daß ich kein Schwärmer für die IV. Wagenklasse bin, derselben vielmehr nach verschiedenen Richtungen hin unsympathisch gegenüberstehe und daß ich aus freien Stücken ihrer Einführung nicht das Wort reden würde. Die Frage ist aber die, ob wir in dieser Sache noch völlig freie Hand haben und ob es auf die Dauer möglich sein wird, die IV. Klasse dem Lande fern zu halten, nachdem dieselbe im größten Teil Deutschlands, das rechtsrheinische Bayern und Baden allein noch ausgenommen, eingeführt ist, und nachdem namentlich unsere unmittelbaren deutschen Nachbarländer die IV. Klasse zur Einführung gebracht haben. Ihre Kommission mußte sich sagen, Baden stehe jetzt auf diesem Gebiete in einem Stadium der Isolierung, die eine ganze Reihe von Betriebsschwierigkeiten mit sich bringt, es namentlich aber auch als sehr zweifelhaft erscheinen läßt, ob es der Großh. Regierung gelingen wird, zur Bildung eines Zweckverbandes oder einer Interessengemeinschaft mit den linksrheinischen Eisenbahnverwaltungen behufs Ausschaltung des Wettbewerbs auf dem Gebiete des Personenverkehrs zu gelangen. Die Bil-

dung einer derartigen Interessengemeinschaft wäre nach unserer Ansicht eine sehr verständige Maßnahme, da es wahrlich nicht recht zu begreifen ist, daß auf beiden Rheinseiten im durchgehenden Verkehr eine Anzahl von Zügen läuft, die sich gegenseitig Konkurrenz machen, den betreffenden Verwaltungen aber große Ausgaben verursachen und erheblich reduziert werden könnten, wenn man sich darüber zu einigen vermöchte, daß eben dieser oder jener Zug nur auf dem rechten bezw. auf dem linken Rheinufer geführt wird. Aller Wahrscheinlichkeit nach würde nun aber eine solche Interessengemeinschaft, auf welche die Kommission großen Wert legt, ohne Einheitlichkeit und Gleichmäßigkeit der Klasseneinteilung und Wagenbezeichnung bei den einzelnen Verwaltungen, die dabei in Betracht kommen, nicht zu erreichen sein. Die Kommission sagte sich aber weiter: Gerade weil wir eine solche Interessengemeinschaft im Auge haben, können wir auch nicht zur Nachahmung des württembergischen Experiments raten, das bekanntlich darin besteht, daß dort eine IV. Wagenklasse mit durchgängiger Sitzgelegenheit in den Personenzügen geführt wird, aber nicht zum Preis von 2, sondern von 2,3 Pfennig pro Kilometer. Freilich würde eine Nachahmung dieser württembergischen Einrichtung finanziell mehr einbringen, als die Maßnahme, die die Großh. Regierung in Aussicht genommen hat; sie hätte aber zugleich den großen Nachteil, daß auf den 2 Pfennigtarif in den Personenzügen in unserem Lande überhaupt verzichtet werden müßte, der s. Zt. als eine wertvolle Errungenschaft angesehen worden ist. Es nimmt ja nun freilich neuerdings die Meinung zu, daß der 2 Pfennigtarif zu nieder sei, und daß er die Selbstkosten nicht decke. Es ist darüber eine ganze Reihe von Berechnungen aufgestellt worden, die meines Erachtens nicht durchaus einwandfrei sind. Ich will mich aber in Einzelerörterungen hierüber um so weniger einlassen, als ja auch die Großh. Regierung den 2 Pfennigtarif finanziell nur dann bedenklich findet, wenn bei weitem die Mehrzahl der Reisenden zum 2 Pfennigtarif befördert werden muß. Sie erwartet, daß, wenn jetzt die IV. Wagenklasse eingeführt wird, eine Abwanderung aus derselben in die III. (seitherige IIIa-Klasse) stattfindet, mit anderen Worten, daß eine erheblich größere Zahl von Reisenden künftighin zum 3 Pfennigtarif befördert wird, daß dagegen die Zahl der Reisenden, die zum 2 Pfennigtarif fahren, abnimmt. Mag nun aber auch dahingestellt bleiben, ob die bezüglichen Berechnungen der Großh. Regierung, namentlich insoweit die Mehreinnahme von 1 100 000 Mark in Betracht kommt, im einzelnen zulassen, so schien doch der Kommission im allgemeinen außer Frage zu sein, daß eine nicht unerhebliche Mehreinnahme im Falle der Einführung der IV. Wagenklasse erzielt werden wird, weil eben eine größere Zahl von Reisenden wieder zum 3 Pfennigtarif fahren wird, während freilich auch damit gerechnet werden muß, daß zugleich eine nicht geringe Zahl von Personen aus der II. in die III. Wagenklasse abwandern dürfte. Der Kommission schien indes das fiskalische Moment nicht einmal die Hauptsache zu sein; das größere Gewicht legt sie darauf, daß damit ein entscheidender Schritt in bezug auf eine weitere Vereinheitlichung unserer Verkehrseinrichtungen verbunden sein würde.

Die Frage war unter diesen Umständen die, ob seitens der Kommission ein Antrag auf Wiederherstellung der von der Zweiten Kammer gestrichenen Ausgabe- bezw. Einnahmepositionen gestellt werden solle. Wir haben aber von einem solchen Antrag in der praktischen Erwägung absehen zu sollen geglaubt, daß, nachdem der Strich in der Zweiten Kammer einstimmig beschlossen worden ist, nicht angenommen werden kann, daß das andere Hohe Haus ohne eine Änderung der tatsächlichen Verhältnisse

auf diesem Gebiete, wie solche beispielsweise wohl im Zustandekommen einer Betriebsmittelgemeinschaft auch bezüglich der Personenwagen oder in einem entsprechenden Fortgang der Verhandlungen mit den linksrheinischen Verwaltungen über die Errichtung einer Gemeinschaft behufs Beseitigung des Wettbewerbs im Personenverkehr erblickt werden könnte, auf diesem Landtag zu einer anderen Entschließung gelangen wird. Wir geben uns aber der Erwartung hin, daß die in Betracht kommende Frage, die ihrer Natur nach nichts weiter als eine Zweckmäßigkeitsfrage ist, bis zum nächsten Landtage sich in einer Weise geklärt haben wird, welche der Annahme des Regierungsvorschlages auch in der Zweiten Kammer den Weg bahnt.

Wir haben dann in der Kommission auch noch die Frage der Wiedereinführung des Kilometerheftes erörtert. Wir sind hierzu veranlaßt gewesen, weil ein diesbezüglicher Antrag in der Zweiten Kammer eingebracht worden war. Derselbe ist allerdings abgelehnt worden. Nun darüber, daß das Kilometerheft nicht wieder eingeführt werden könne, bestand im Schoße Ihrer Budgetkommission vollkommene Übereinstimmung. Bezüglich der Gründe verweise ich auf den gedruckten Bericht, dem ich in dieser Richtung nichts beizufügen habe. Wir sind in der Kommission überhaupt der Meinung gewesen, daß die Zeiten, in denen unser Land eine eigene Personentarifpolitik treiben konnte, vorüber sind. Baden ist zu klein, als daß es sich ein durchaus selbständiges Vorgehen in diesen Dingen ohne Gefahr zu gestatten vermöchte. Es muß berücksichtigt werden, daß unser Eisenbahnnetz nur etwa 1/30 des gesamten deutschen Eisenbahnnetzes ausmacht.

Es ist in der Hohen Zweiten Kammer auch von der Abschaffung der ersten Wagenklasse in den Schnellzügen die Rede gewesen. Wir sind der Anschauung, daß mit Rücksicht darauf, daß ein großer Teil des internationalen Reiseverkehrs durch unser Land hindurchgeht, wir nicht in der Lage sind, die erste Wagenklasse in unseren Schnellzügen ohne weiteres zu beseitigen. Ob Verhandlungen mit den anderen Verwaltungen, wie sie die Zweite Kammer dahin angeregt hat, daß in der Folge in allen, der Personenbeförderung dienenden Zügen überhaupt nur noch eine gepolsterte Klasse und eine Holzklasse geführt werden sollen, Erfolg versprechen, scheint Ihrer Kommission zum mindesten zweifelhaft zu sein.

Wir haben auch die Frage, die auf früheren Landtagen wiederholt Gegenstand der Erörterung war und sich auf die gesetzliche Festlegung der für die Personen- und Gütertarife zulässigen Höchstsätze bezieht, wieder besprochen, und zwar infolge eines Antrags der Abgg. Muser und Gen., der im andern Hohen Hause eingebracht, dort aber abgelehnt worden ist. Wir sind aus den Gründen, die auf Seite 14 des Berichts niedergelegt sind, nach wie vor der Meinung, daß dieser Anregung nicht entsprochen werden kann. Wir waren, was ich mit besonderem Nachdruck betonen möchte, in der Kommission überhaupt der Anschauung, daß der Weg, der in unserem Eisenbahnwesen einzuschlagen ist, nicht auf Wiederbelebung oder Neuschaffung einzelstaatlicher Besonderheiten, sondern auf tunlichste Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnverkehrs und seiner Einrichtungen hinweist. Es ist von einem Redner in der Zweiten Kammer mit vollem Recht darauf hingewiesen worden, daß dieser Gedanke sich auch seit einigen Jahren im Marsch befindet und daß er bereits Erfolge aufzuweisen hat. Wir sind ja noch nicht so weit, daß eine große deutsche Betriebsgemeinschaft auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens gebildet werden könnte. Aber es ist doch eine ganze Anzahl von Maßnahmen schon

erfolgt oder doch unterwegs, die dazu führen werden, daß man wenigstens schrittweise nach und nach auf den wichtigsten Gebieten zu einer Einigung gelangt.

Der Redner der Zweiten Kammer, es war der Herr Abgeordnete Rebmann, hat in dieser Beziehung zunächst auf die Personentarifreform hingewiesen. Er hat gesagt, dieselbe sei ja viel getadelt worden, aber sie sei doch besser, als man da und dort angenommen habe. Ich kann dieser Beurteilung der Personentarifreform nur beistimmen. Auch ich bin der Meinung, daß sie besser ist als ihr Ruf, und daß sie insbesondere zur Vermehrung der Zahl der Reisenden in unserem Lande entschieden beigetragen hat. Ich bin auch weiter der Ansicht, daß die Personentarifreform speziell bei uns in Baden besser abgeschnitten hätte, wenn nicht gleichzeitig die unglückliche Reichsfahrkartensteuer gekommen wäre. Diese ist meines Erachtens ein durchaus verfehltes Experiment gewesen. Sie hat zweifellos die Abwanderung der Reisenden in die niedrigeren Wagenklassen aufs stärkste befördert und die Eisenbahnen direkt geschädigt, ohne auf der andern Seite dem Reich die Einnahmen zu bringen, die man von ihr erhofft hatte.

Es sind dann weiter in der Zweiten Kammer von Maßnahmen der Vereinheitlichung angeführt worden: der deutsche Staatseisenbahnwagenverband, sowie eine Übereinkunft der deutschen Staatseisenbahnverwaltungen, wonach in der Folge keine Sonderabkommen mit ausländischen Bahnen zum Nachteil anderer deutscher Bahnen mehr getroffen werden sollen, ohne daß die betreffende inländische Verwaltung sich vorher mit den anderen deutschen Verwaltungen über eine das gemeinsame deutsche Interesse im allgemeinen wahrende Regelung ins Benehmen gesetzt hat. Es ist übrigens nur zu verwundern, daß ein derartiges Abkommen nicht schon früher getroffen worden ist.

Im Weiteren hat die Großh. Regierung Ihrer Kommission gegenüber erklären können, daß unter den Regierungen mit Staatsbahnbesitz auch vereinbart worden sei, bei der Beschaffung von Schienen und Schwellen gegenüber dem Stahlwerksverband in der Weise gemeinsam vorzugehen, daß vor den Vertragsabschlüssen die Marktlage von Vertretern der Verwaltungen gemeinsam beraten und hierauf auf Grund dieser Beratung von der preußisch-hessischen Verwaltung mit dem genannten Verband auch für die übrigen Verwaltungen eine Vereinbarung über die Preise getroffen wird. Auf diese Weise sei unseren badischen Bahnen für die Budgetperiode 1910/11 immerhin schon eine Ersparnis von etwa 150 000 M. erwachsen.

Auf dem gleichen oder ähnlichen Boden werden sich dann auch die Abmachungen mit den linksrheinischen Verwaltungen über die Beseitigung des Wettbewerbs im Personenverkehr bewegen, denen ich nur einen guten Fortgang und entsprechenden Erfolg wünschen kann.

Alle diese Dinge sind nach unserem Dafürhalten geeignet, nicht nur in volkswirtschaftlicher und betriebstechnischer Hinsicht Fortschritte herbeizuführen, sondern auch dazu beizutragen, daß unsere Bahnen finanziell wieder mehr in die Höhe kommen. Das ist aber aufs dringendste zu wünschen. Es ist anzustreben, daß die Betriebsüberschüsse unserer Eisenbahn für die Folge wiederum nicht nur die Verzinsung, sondern auch die Amortisation unserer Eisenbahnschuld in vollem Umfang decken. Wir waren in der Kommission der Meinung, daß Zuschüsse in einer Höhe von 4 Millionen, wie sie jetzt im vorliegenden Budget vorgesehen sind, auf die Dauer kaum aus allgemeinen Staatsmitteln geleistet werden können, wenn nicht eine ganz erhebliche Schädigung anderer, wirtschaftlich oder kulturell bedeutsamer Interessen in unserem

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Lande eintreten soll. . Auf der anderen Seite darf man sich aber auch darüber keiner Täuschung hingeben, daß die Anforderungen für Verzinsung und planmäßige Tilgung der Eisenbahnschuld von Jahr zu Jahr in erheblichem Maße wachsen, was damit zusammenhängt, daß wir uns im Laufe der Zeit auf baulichem Gebiet etwas zu stark engagiert haben. Es ist offenbar früher zu viel gleichzeitig in Angriff genommen worden. Diese Bauten müssen zu Ende geführt werden, und es wäre auch verkehrt, wenn man ihre Fertigstellung jetzt etwa verzögern wollte. Denn wir würden damit aller Voraussicht nach in finanzieller Beziehung schlecht wirtschaften, da man erfahrungsgemäß umso teurer baut, je langsamer man baut. Also die Situation ist in der Tat schwierig, und es muß mit Rücksicht darauf, daß anzunehmen ist, daß unsere Eisenbahnschuld in den nächsten 10 Jahren von 520 Millionen auf etwa 800 Millionen anwachsen dürfte, dafür gesorgt werden, daß in verständiger Weise gespart wird, daß man zu weit gehenden Ansprüchen des Publikums in bezug auf die Ausgestaltung des Fahrplans die Genehmigung versagt und daß man durch sachgemäße Organisationsänderungen auf eine Verminderung der Ausgaben hinwirkt. Es muß aber gleichzeitig auch das geschehen, was rationeller Weise geschehen kann, damit die Einnahmen gehoben werden. Allerdings liegt der Schwerpunkt gerade in dieser Beziehung nicht in den Maßnahmen der Verwaltung, sondern darin, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse in unserem Lande wieder einen neuen Aufschwung erfahren. Man darf aber wohl die Hoffnung hegen, daß wir zwar langsam aber sicher wieder besseren Zuständen auf dem Gebiete des Handels und der Industrie entgegengehen. Daß die Situation ernst war und heute noch ist, darüber kann vernünftigerweise kein Zweifel bestehen. Aber es muß doch auch vor zu starkem Pessimismus gewarnt werden. Es ist eben der Eisenbahnbetrieb ein industrielles Unternehmen, wohl das größte industrielle Unternehmen überhaupt, und es ist bekannt, daß es in der Industrie nicht immer gute Jahre gibt, daß vielmehr an Stelle der guten Jahre auch wieder schlechte Jahre treten. Die Hauptsache aber ist doch die, daß es im ganzen vorwärts geht, und daß, wenn man größere Zeiträume zusammenfaßt, man sich dem Eindruck nicht entziehen kann, daß die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung sich in aufsteigender Linie bewegt. Wir wollen daher hoffen, daß im Zusammenhang mit einem neuerlichen Aufblühen unseres Wirtschaftslebens auch unseren Eisenbahnen wieder günstigere Zeiten beschieden sein werden.

Im übrigen konnte die Kommission nur zu der Meinung gelangen, daß die materielle Beschaffenheit unserer badischen Bahnen eine gute ist. Gleisbau und rollendes Material befinden sich in bester Verfassung, man fährt bei uns bequem und sicher, und es ist auch anzuerkennen, daß das Personal seinen anstrengenden und verantwortungsvollen Dienst mit Umsicht und Pflichttreue versieht. Man kann auf der anderen Seite aber auch mit Befriedigung konstatieren, daß für die Besserstellung unseres Personals im Laufe der Zeit und namentlich in den letzten Jahren recht viel geschehen ist. Es wäre zu wünschen, daß das, was die Landstände in Verbindung mit der Regierung in dieser Beziehung getan haben, auch in den Kreisen der Beteiligten mehr Anerkennung fände, als das ab und zu der Fall ist.

Wir stehen auch, das war die einmütige Meinung der Kommission, insbesondere insoweit Ministerium und Generaldirektion in Betracht kommen, einer pflichteifrigen, gewissenhaften und wohlwollenden Verwaltung gegenüber, die mit allen Kräften der großen Schwierigkeiten der gegenwärtigen Situation Herr zu werden sucht. Ich glaube, wir haben alle Veranlassung, sie in diesen Be-

strebungen zu unterstützen und auch unsererseits dafür zu sorgen, daß das Bild, welches unsere Eisenbahnlage gegenwärtig gewährt, in der Folge wiederum zu einem erfreulichen sich gestaltet.

Auf Vorschlag des **Durchlauchtigsten Präsidenten** wird die allgemeine mit der besonderen Beratung verbunden.

Fabrikant **Engelhard:** Unsere Bahnen stehen derzeit unter dem Zeichen zweier großer Übel: das eine ist das rapide Anwachsen der Ausgaben, besonders der persönlichen Ausgaben, die sich ja in den letzten vier Jahren allein um 30 Proz. erhöht haben, ein Anwachsen, dem eine wesentliche Erhöhung der Einnahmen nicht gegenübersteht, und das andere Übel ist das Indiehöheschnellen unserer Eisenbahnschulden und damit auch des Schuldendienstes.

Was das erste anbelangt, so hat ja schon der Herr Vorredner in seinem vortrefflichen Bericht gesagt, daß das derzeitige unbefriedigende Verhältnis der Steigerung der Ausgaben zu der Steigerung der Einnahmen sich befriedigender gestalten werde mit dem Fortschreiten der günstigen Konjunktur. Wir dürfen aber niemals vergessen, daß auf jede günstige Konjunktur mit Naturnotwendigkeit wieder eine ungünstige folgt, und daß wir jeweils beim Eintritt einer solchen dasselbe unerfreuliche Bild wiederfinden werden, das wir heute sehen, und wie ich fürchte, jeweils in noch tristeren Farben; denn jede günstige Konjunktur bringt es mit sich, daß die Ausgaben aufs neue in außergewöhnlicher Weise steigen, insbesondere die Ausgaben für Löhne, und dann ist ein Staatsbetrieb nicht in derselben Lage wie ein Privatunternehmer, der in schlechten Zeiten das Verhältnis zwischen Ausgaben und Einnahmen wieder einigermaßen regulieren kann.

Das Mißverhältnis zwischen dem Anwachsen der Ausgaben und dem der Einnahmen würde bei dem zur Beratung vorliegenden Budget noch schärfer in die Erscheinung treten, wenn nicht die Minderanforderungen im Betrage von 4 Millionen wären, von denen der Herr Berichterstatter gesprochen hat, Minderanforderungen für Beschaffung von Oberbaumaterial, ganzer Fahrzeuge, also Lokomotiven und Wagen und für Kosten erheblicherer Ergänzungen. Der Herr Berichterstatter hat in sehr eingehender Weise die Gründe genannt, die von seiten der Regierung beigebracht worden sind, um diese Minderanforderungen zu rechtfertigen; und, was den Oberbau anbelangt, so sind diese Gründe ja auch außerordentlich beruhigender Natur und eröffnen einen erfreulichen Ausblick in die Zukunft. Was aber die anderen Punkte betrifft, so kann ich mich des Bedenkens nicht erwehren, daß die Zurückhaltung, die hier geübt worden ist, sich früher oder später rächen wird, gerade wenn wir der Meinung sind, daß wir vor einer günstigen Konjunktur stehen. Ich fürchte, es wird sich dann ein großer Mehrbedarf einstellen gerade in einer Zeit, in der die Industrie übermäßig beschäftigt ist, und in der sie weitaus höhere Preise verlangen muß als heute, wo sie für Aufträge dankbar wäre, und wo diese Aufträge dazu beitragen würden, die immer noch teilweise in die Erscheinung tretende Arbeitslosigkeit zu mildern und die bessere Zeit, die wir alle so sehr herbeiwünschen, zu fördern. Aufgabe der Generaldirektion nicht allein, sondern auch aller anderen staatlichen Verwaltungszweige, die Aufträge an die Industrie geben, wäre es, diese Aufträge hauptsächlich in den Zeiten der Depression zu geben. Das würde volkswirtschaftlich außerordentlich günstig wirken und würde die Depressionen nicht so sehr fühlbar machen, wovon dann gerade die Eisenbahnverwaltung wieder

große Vorteile hätte, und außerdem würden dabei ganz wesentliche Ersparnisse erzielt werden.

Was nun das andere Übel anbelangt, von dem ich sprach, das Hinaufschnellen unserer Eisenbahnschuld und damit des Schuldendienstes, so stehen wir erst im Anfange dieser Erscheinung, die ohne allen Zweifel auf viele Jahrzehnte hinaus jede freiere Bewegung in der Verwaltung und in der Entwicklung unserer Bahnen verhindern wird. Es mag dahingestellt bleiben, ob die Entwicklung unserer Eisenbahnschuld sich genau so vollziehen muß, wie es dargestellt ist in der Denkschrift des Finanzministeriums über den Stand der Schuldentilgungskasse. Aus den Übersichten, die dort gegeben sind, werden wir aber unbedingt die Überzeugung gewinnen, daß das gleichzeitige Unternehmen aller dieser großen und so kostspieligen Bahnhofneu- und -Umbauten die Kräfte unseres Landes bis auf das äußerste angespannt, wenn nicht gar überspannt hat. Allerdings diese Maßnahmen gehören einer früheren Zeit an, sie sind irreparabel, und wir haben uns mit ihnen abzufinden. Die Aufgabe aber, die unter diesen Umständen der Leitung unserer Bahnen entsteht, ist eine überaus schwierige. Sie soll die Bahn so verwalten, daß sie den wirtschaftlichen Bedürfnissen und den Notwendigkeiten des Verkehrs voll gerecht wird, und sie soll außerdem, wie der Herr Berichterstatter mit Recht gesagt hat, Erträgnisse herauswirtschaften, welche den Anforderungen des Schuldendienstes wenigstens einigermaßen genügen.

Auf dem Gebiete der Güterbeförderung wird eine Steigerung der Einnahmen außerordentlich schwer sein. Man ist da auf das natürliche Anwachsen des Verkehrs angewiesen, es sei denn, daß es gelänge, wesentlich mehr Handel und Industrie in das Land hereinzuziehen; was aber dem entgegensteht, habe ich schon früher gesagt. Ganz ausgeschlossen ist es, daß man etwa die Gütertarife in die Höhe setzt. Das würde genau den entgegengesetzten Effekt haben. Die Einnahmen würden anstatt herauf herunter gehen. Die Ergebnisse des Personenverkehrs stehen zurzeit unter dem Zeichen der Abwanderung, die uns die von dem Herrn Berichterstatter sehr richtig als unglückselig bezeichnete Fahrkartensteuer gebracht hat, in Verbindung mit der Einführung der III b-Klasse und dem 2-Pfennigtarif. Hier müssen alle möglichen Anstrengungen gemacht werden, um dieser Abwanderung entgegenzuwirken und die Zuwanderung nach den höheren Klassen zu fördern. Nun hat ja die Großh. Regierung einen dahingehenden Vorschlag gemacht; der Vorschlag ist aber von der Zweiten Kammer abgelehnt worden, und ich muß sagen, daß ich das lebhaft bedaure. Der Fehler, der mit der Einführung der III b-Klasse an Stelle der IV. Wagenklasse gemacht worden ist, hat sich zur Evidenz erwiesen; warum aber nicht einen Fehler, wenn man ihn einsieht, auch wieder alsobald verbessern, warum den Steuerzahlern die Summen aufbürden, die verloren gehen, weil ein Teil der Reisenden zu billig befördert wird? — Man mag über die IV. Klasse denken wie man will — ich bin auch kein Schwärmer für sie, ebensowenig wie der Herr Berichterstatter —, aber man wird sich sagen müssen, daß wir sie doch bekommen und zwar bekommen, wenn wir einmal Anschluß finden werden an andere Staatsbahnverwaltungen. Meines Erachtens dient man der breiten Masse des Volkes nicht, wenn man sie immer wieder gegen diese Klasse einnimmt, und wenn man es ihr dadurch erschwert, sich mit einer Sache abzufinden, die früher oder später doch unter allen Umständen kommen muß.

Ob nun mit der Einführung der IV. Wagenklasse alle Mittel erschöpft sind, die den Zweck erfüllen sollen, der Abwanderung in die niederen Klassen entgegenzuwirken und die Zuwanderung in die höheren herbeizuführen, will ich dahingestellt sein lassen. Aber das Kilometerheft betrachte auch ich nicht als ein Mittel, das für diesen Zweck geeig-

net wäre. Das Kilometerheft ist bei uns gewiß noch im allerbesten Andenken; aber wir kommen darüber nicht hinweg, daß sich unter seiner Herrschaft der Verkehr bei uns nicht proportional in dem Maße vermehrt hat, wie es gerade in jener Periode in anderen Bundesstaaten der Fall war, insbesondere in Preußen. Wenn demgegenüber gesagt worden ist, das beweise nichts, unsere badischen Verkehrsziffern seien immer höhere gewesen als die anderer Staatsbahnen, und es sei ein statistisches Gesetz, daß grade bei höheren Ziffern die Progression sich verlangsame, so mag letzteres an und für sich richtig sein, aber in diesem besonderen Falle muß ich doch sagen: wenn das Kilometerheft die Allheilkraft hätte, die ihm jetzt von einigen Seiten nachgesagt wird, so hätte es diese Kraft zu jener Zeit bewiesen, und wir hätten uns den Vorsprung, den wir damals in den Verkehrsziffern gehabt haben, voll erhalten müssen, ja, dieser hätte sich sogar noch erweitern müssen. Und wenn man sonst sehen will, was uns das Kilometerheft gebracht hat, so braucht man nur einen Blick zu werfen auf die Ausstattung der Fahrpläne der Bahnen rechts und links von uns, wie sie heute ist und wie sie war vor der Einführung des Kilometerheftes. Erst vorgestern wieder habe ich in dem grünen Fahrplanbüchlein nachgesehen nach einem direkten Wagen, der im Nord-Südverkehr über die badische Strecke nach Straßburg geht. Solche Wagen hat es früher gegeben; heute gibt es, wenn ich nicht falsch gesehen habe, solche Wagen nicht mehr. Wer von Frankfurt kommend mit einem direkten Wagen nach Straßburg fahren will, berührt die badische Bahn höchstens noch in Mannheim, um von dort über den Rhein und dann linksrheinisch weiterzufahren.

Wie die Dinge heute liegen, scheint mir, daß für uns nichts anderes übrig bleibt, als daß wir ruhig abwarten, bis es einmal zu einem Zusammenschluß der deutschen Staatsbahnen kommt, ein Zusammenschluß, der ja auch in der Reichsverfassung vorgesehen ist und der ganz ohne allen Zweifel durch den natürlichen Verlauf der Dinge bedingt ist. In welcher Form sich ein solcher Zusammenschluß einmal vollziehen wird, darüber uns heute den Kopf zu zerbrechen, haben wir nicht nötig, wenn es auch gewiß recht nützlich ist, sich ab und zu darüber zu unterhalten. Ich muß persönlich sagen, daß mir von allen vorhandenen Projekten dasjenige des Herrn Regierungsrats Endres weitaus das sympathischste ist, weil es den föderativen Charakter wahrt, und ich habe die zuversichtliche Hoffnung, daß dieses Projekt einmal berufen sein wird, wenigstens mitberufen sein wird, die Grundlage zur Lösung dieser Frage zu bilden. Im übrigen sind wir ja hier in Baden in der angenehmen Lage, die Entwicklung der Dinge mit ansehen und abwarten zu können. Wir haben soeben gehört, daß unsere Eisenbahnschuld 36 Prozent unter der Höhe des Anlagekapitals liegt, und wir sind aufs neue wieder darüber beruhigt worden, daß unser Anlagekapital dem tatsächlich vorhandenen Vermögen unserer Bahnen entspricht, daß also Abgänge und Vermögenssubstanzverluste immer wieder voll aus Betriebsmitteln ersetzt worden sind und fernerhin ersetzt werden. Wenn ja auch der genannte Prozentsatz in den nächsten Jahren nicht mehr ein so günstiger sein wird, wie er jetzt ist, so werden wir dennoch immer viel besser daran sein, als viele andere deutsche Bundesstaaten, darunter recht viel größere als wir. Wie gesagt, wir dürfen infolge der weisen Amortisationspolitik, die bisher betätigt worden ist, mit Beruhigung in die Zukunft sehen und bei aller Würdigung des ganzen Ernstes der Lage unserer Eisenbahnfinanzen haben wir tatsächlich keine Ursache, besonders pessimistisch in die Zukunft zu blicken.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Nun möchte ich noch ein Wort sagen über ein Verlangen, das in der letzten Zeit schon so oft an die Großh. Generaldirektion, wie überhaupt an alle Verwaltungsstellen des Reiches und der Bundesstaaten gestellt worden ist, daß es Gefahr läuft, ein Gemeinplatz zu werden und an seiner wahren Bedeutung zu verlieren, ich meine, die Durchdringung unserer Verwaltungen mit kaufmännischem Geiste, jenem Geiste, der immer das Nützliche und Zweckmäßige herauszufinden weiß und dieses Nützliche und Zweckmäßige ohne viele Formalitäten zu erreichen strebt. Nun ist der kaufmännische Geist keineswegs immer gebunden an die Person eines Kaufmanns; im Gegenteil, es gibt viele Kaufleute, die ihn nicht haben, und es gibt sehr viele Nichtkaufleute, die ihn besitzen. Wo er aber nicht vorhanden ist, da ist er auch nicht künstlich zu erzeugen, und wo er vorhanden ist, muß er ausgebildet werden. Recht viele Personen mit ausgebildetem kaufmännischen Sinn in die einzelnen Zweige ihrer Verwaltung zu bringen, das möchte ich der Großh. Generaldirektion dringend empfehlen; sie wird keine schlechten Erfahrungen damit machen. Aber ich muß gerechterweise auch sagen: wenn ich hier mehr kaufmännischen Geist wünsche, so wünsche ich ihn auch sehr oft nach der anderen Richtung hin, das heißt beim Publikum, das die Eisenbahn benützt, in seinen Ansprüchen, die es an die Bahn stellt. Darauf hat ja vorhin der Herr Berichterstatter auch angespielt. Kritik muß ja sein und sie muß insbesondere sein bei einem Monopolunternehmen, und es wird auch sehr viel sehr gute und sehr richtige Kritik geübt, aber recht oft muß man auch Dinge hören und lesen, die entschieden nicht kaufmännisch gedacht sind, die kein Kaufmann ausführen könnte, wo kein Kaufmann die Gegensätze vereinigen könnte, es müßte denn sein, daß er hexen gelernt hätte.

Und noch das möchte ich zum Schluß sagen, wenn ein kühler Eisenbahnreformer eine alles umwälzende, alles umstürzende Reform empfiehlt, so tut er das jedesmal mit den Worten: so würde ein kühner, weitblickender Kaufmann handeln. Nun habe ich in meinem Leben recht viel Kaufleute kennen gelernt, die diese Epitheta wohl verdienen, ich habe aber gesehen, daß diese Herren immer nur recht vorsichtig und tastend vorgehen, und erst wenn sie sich auf Grund dieses Vorgehens eine feste Überzeugung gebildet haben, dann greifen sie auch kühn zu. Vorsichtig und tastend muß aber auch die Leitung unserer Eisenbahnen vorgehen. Wäre das zu allen Zeiten, wäre das früher geschehen, dann wären wir heute nicht in eine Situation gekommen, die uns zwingt, vorsichtiger zu sein, als oft gut sein mag.

Freiherr **Böcklin von Böcklinsau:** Die Großh. Regierung hat zwei Maßnahmen getroffen, die beide auf eine Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr abzielen, und gegen beide hat die Hohe Zweite Kammer eine ablehnende Haltung eingenommen.

Zunächst einmal hat die Großh. Regierung einen kleinen Teil der beschleunigten Personenzüge eingehen lassen und hat den finanziellen Effekt auf 530 000 M. im ersten Jahre berechnet. Diese Maßnahme ist vorhin von dem Herrn Berichterstatter hier erörtert worden, und ich will gerne zugeben, daß die Großh. Regierung zweifellos der Hohen Zweiten Kammer eine Zusage über den Umfang der Einführung der beschleunigten Personenzüge gemacht hat. Nicht anerkennen kann ich jedoch, daß die Großh. Regierung, nachdem sie sich über die bedenklichen Folgen der Einführung der beschleunigten Personenzüge in diesem Umfang klar geworden war, an diese Zusage gebunden war. Es wurde die Ansicht ausgesprochen, die Großh. Regierung hätte, bevor sie zur Aufhebung eines Teils

dieser beschleunigten Personenzüge geschritten wäre, die Zustimmung der Landstände einholen sollen. Dazu wären zwei Wege möglich gewesen: zunächst die Einberufung eines außerordentlichen Landtags, und zweitens, daß man zuwartete, bis der Landtag einberufen war. Die Einberufung eines außerordentlichen Landtags ist ein Weg, der selbst von hervorragenden Vertretern der Anschauung, daß die Großh. Regierung die Zustimmung der Landstände hätte einholen sollen, als nicht empfehlenswert bezeichnet wird. Es blieb also zuzuwarten, bis die Landstände einberufen waren. Das hätte ungefähr ein Jahr gedauert, und in diesem Jahre wäre der Ausfall am Reinertrag über ½ Million gewesen. Wenn die Großh. Regierung dann vor die Landstände getreten wäre, so ist anzunehmen, daß diese bei dem Ernst der Finanzlage und wenn sie das Interesse der Steuerzahler wahren wollten, sicher ihre Zusage gegeben hätten. Es kommt also in letzter Linie darauf hinaus, daß wir, gewissermaßen um einen theoretischen Standpunkt zu wahren, eine halbe Million geopfert hätten, ein bei der ernsten Finanzlage wohl wenig angebrachter Luxus, für den sich die Steuerzahler sehr bedankt hätten. Im Interesse der Steuerzahler glaube ich, muß man es durchaus billigen, daß die Großh. Regierung diese Verantwortung auf sich genommen hat, und ich muß für meine Person erklären, daß ich glaube, daß die Großh. Regierung hier nur ihre Pflicht getan hat und daß ihr ein berechtigter Vorwurf zu machen gewesen wäre, wenn sie nicht rechtzeitig die Tragweite dieser Situation erkannt und so gehandelt hätte, wie sie gehandelt hat.

Dann hat die Großh. Regierung des weiteren Vorschläge gemacht, die auf eine Hebung der Einkünfte aus dem Personenverkehr abzielen. Sie berechnet den Ertrag dieser Reformvorschläge auf 1,1 Millionen Mark, so daß wir, wenn wir den finanziellen Effekt der anderen zuerst erwähnten Maßnahme der Zurückziehung der beschleunigten Personenzüge dazu rechnen, zu einem Gesamtbetrag von über 1½ Millionen Mark gelangen. Ich glaube, dieses Mehr an Eisenbahnrente ist doch beträchtlich genug, um bei der bedenklichen Lage, in der sich unsere Eisenbahnrente heute befindet, eine ernste Berücksichtigung zu finden!

Ich kann nur immer wieder zurückkommen auf die höchst beachtenswerte Denkschrift über die Lage der Eisenbahnschuldentilgungskasse, die uns seitens der Großh. Regierung zu Anfang des Landtags vorgelegt wurde. Bei unserer allgemeinen Finanzdebatte hat sie eine hervorragende Rolle gespielt. Aus ihr ersehen wir, daß die Großh. Regierung annimmt, daß in den nächsten 10 Jahren der Reinertrag hinter dem Bedarf um etwa 9 bis 20 Millionen jährlich zurückbleiben wird. Die Großh. Regierung schlägt vor, zunächst einmal einen Staatszuschuß von jährlich 4 Millionen an die Eisenbahnschuldentilgungskasse zu zahlen, und sie stellt in Aussicht, daß dieser Staatszuschuß bei der allerersten Gelegenheit erhöht werden soll. Bedenken Sie, Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren, daß dieser Staatszuschuß in erster Linie doch nur aus einer Erhöhung der direkten Steuern, Einkommen- und Vermögensteuer, gedeckt werden kann, und daß der Betrag von 4 Millionen ungefähr einer Erhöhung von 20 Prozent dieser Steuern gleichkommt! In letzter Linie bedeutet also dieser Staatszuschuß, der in dieser Höhe nicht mehr den Charakter einer allgemeinen Verkehrssteuer besitzt, de facto weiter nichts ist als die Deckung des Ausfalls der Eisenbahnrente. Mit anderen Worten: der Steuerzahler muß in den Beutel greifen, um einem Staatsbetrieb, der seiner ganzen Natur nach dazu berufen ist, sich selbst zu unterhalten, die Lebensfähigkeit zu wahren!

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Die Politik der Gegner der vorgeschlagenen Regierungsmaßnahme ist durchaus nicht so populär, wie manche Leute das annehmen. Ich kann die Versicherung abgeben, daß gerade auf dem platten Lande immer mehr die Überzeugung Platz gegriffen hat, daß es nur ganz bestimmte, engbegrenzte Kreise der Bevölkerung sind, die von den Vorzügen der verbesserten und verbilligten Einrichtungen der Eisenbahn besonders intensiven Gebrauch machen! Wenn nun diese Kreise, wie das tatsächlich der Fall ist, unter den Selbstkosten fahren, so muß eben der Ausfall durch Erhöhung der der direkten Steuern gedeckt werden! Von der Erhöhung der direkten Steuern wird ganz gewiß auch wieder die ländliche Bevölkerung schwer betroffen, so daß es in letzter Linie darauf hinauskommt, daß die ländliche Bevölkerung, die die Bahn am wenigsten benützt, mit dafür aufkommen muß, daß andere Kreise bequemer und billiger auf der Eisenbahn fahren. Hiergegen erhebt man Einspruch, und man glaubt die dringliche Forderung stellen zu sollen, daß es bald gelingen möge, die Einnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb so zu gestalten, daß mindestens die Ausgaben davon gedeckt werden.

Mit meinen Anschauungen befinde ich mich in guter Gesellschaft, denn sie teilt ein Mann, der hier großes Ansehen genossen hat, und das ist Buchenberger. Buchenberger steht auch auf demselben Boden, wenn ich behaupte, daß der Ausbau an Eisenbahnrente noch eine weitere, gerade für die ländlichen Kreise sehr unangenehme Folge hat. Die Reinerträge aus dem Eisenbahnbetrieb wurden bislang benutzt, um jene Gegenden, denen die Segnungen des Eisenbahnverkehrs versagt waren, an das Bahnnetz anzuschließen, neue Bahnen zu bauen. Durch den Ausfall der Rente wird diese durchaus verständige, ruhig fortschreitende Baupolitik sehr erschwert, und da darf man doch füglich sagen, daß es durchaus berechtigt ist, wenn ländliche Kreise wünschen, daß der Betrieb so gestaltet werden möge, daß eine Rente herauskommt, die diese Baupolitik auch weiterhin ermöglicht; die Art, wie wir bis jetzt vorgehen, bezeichnet Buchenberger wörtlich als eine antisoziale Tarifpolitik.

Wenn wir unserer Eisenbahnverwaltung den Vorwurf machen — da möchte ich jeden Satz des Herrn Vorredners unterschreiben —, sie sei nicht kaufmännisch, so ist das unberechtigt. Unsere Eisenbahnverwaltung ist fortwährend bemüht, Maßnahmen zu treffen, die die Erhöhung der Rente herbeiführen sollen. Man läßt diese Maßnahmen aber nicht zur Durchführung kommen. Wenn also jemanden der Vorwurf des Mangels an kaufmännischem Sinn gemacht werden soll, so darf er jedenfalls nicht die Großh. Regierung treffen.

Der gesunde und praktische Sinn, der in unserer Bevölkerung wohnt, wird es auf die Dauer nicht verstehen, wenn unser größter Staatsbetrieb nicht so verwaltet wird, daß sich Ausgabe und Einnahme decken und daß womöglich noch etwas dabei herausschaut. Dieser Gedanke ist so einfach, gesund und natürlich, daß ihm auch noch so fein gesponnene Argumentationen nichts anhaben können.

Kommerzienrat **Meier:** Der geehrte Herr Kollege Engelhard hat bereits alles das vorgetragen, was auch ich sagen wollte. Ich bin kein Freund von Wiederholungen, weil diese Wiederholungen leichter vorzutragen, als anzuhören sind. (Heiterkeit.) Ich will das Hohe Haus deshalb nicht mit einer Rede aufhalten und nur kurz die Erklärung abgeben, daß ich vielleicht etwas energischer den Standpunkt vertreten haben würde, daß größere Einnahmen geschaffen werden müssen, als es bis jetzt geschehen

ist, weil ich die Überzeugung habe, daß mit dem Eintritt einer besseren Konjunktur nicht viel größere Einnahmen geschaffen werden können, weil eben auch größere Ausgaben entstehen werden. Wenn man hört, daß in den letzten beiden Jahren die Ausgaben für Löhne und Gehälter sich um 5,7 Millionen vermehrt haben und daß wir trotz dieser Gehaltserhöhungen eine ganze Menge von Petitionen um weitere Erhöhungen aus den Kreisen der Eisenbahnbediensteten bekommen haben, so wird man sich sagen müssen, daß mit diesen Gehaltserhöhungen keineswegs ein Zustand allgemeiner Zufriedenheit eingetreten ist, und daß alle die Wünsche, die heute mit der schlimmen Finanzlage zurückgewiesen werden müssen, wieder auftauchen werden, sobald unsere Finanzlage eine bessere ist.

Ich kann also nur erklären, daß ich mit den Ausführungen des Herrn Engelhard in allen Teilen einverstanden bin, im übrigen aber auf das Wort verzichte.

Geheimer Kommerzienrat **Sander**: Der Herr Berichterstatter hat in seinem eingehenden und vortrefflichen Vortrage zum Schluß den Dank und die Anerkennung an die ganze Eisenbahnverwaltung in Haupt und Gliedern ausgesprochen; ich kann mich dem nur vollständig anschließen. Unser badisches Eisenbahnwesen kann sich voll und ganz als gleichwertig allen anderen deutschen Eisenbahnen an die Seite stellen!

Über die Frage der Einführung der IV. Wagenklasse will ich meinen Standpunkt nur ganz kurz dahin präzisieren, daß ich sage: und sie kommt doch; sie muß kommen! Das badische Land ist zu klein um sich auf die Dauer unabhängig von allen seinen Nachbarn den Luxus eines eigenen Personentarifs in nur 3 Wagenklassen leisten zu können.

Und nun möchte ich mich vom allgemeinen Standpunkt abwenden und zu einigen Details übergehen. Vor allem möchte ich hier eine Linie nennen, die mir sehr nahe steht, und die ich sehr häufig befahre, die Höllentallinie. Meine Bitte geht hier zunächst dahin: Mehr Licht! Früher waren auf der Höllentalbahn die Tunnels alle beleuchtet und ebenso die Wagen. Als man mit der Sparsamkeit einsetzte, hat das auf einmal aufgehört, und nunmehr herrscht in den Tunnels tiefe Finsternis. Ich muß sagen, die Eisenbahnverwaltung kann da einmal einen Fall konstruieren; — — — wenn in einem solchen Tunnel tatsächlich einmal ein Malheur passiert, was dann? Dann werden die Schwierigkeiten, die sich daraus ergeben, durch die Finsternis noch sehr bedeutend vermehrt. Wenn ich mir alle schnoddrigen Redensarten, die ich schon bei den Tunneldurchfahrten gehört habe, hätte aufschreiben wollen, um sie hier mitzuteilen, das gäbe eine lange Liste. Aber ich muß sagen, ich bin nun doch soweit, daß ich frage, ob es nicht besser ist, eine Laterne mitzunehmen, um dann doch über die Finsternis etwas hinwegzukommen. Wenn man nicht bei den Rauchern sitzt, wo da und dort eine Zigarre geraucht, hie und da einmal ein Streichholz angezündet wird, so ist es wirklich so finster, daß man sein Vis-a-vis absolut nicht sehen kann. Wenn man so eng beisammensitzt, ist das manchmal eine unheimliche Sache. Je nachdem man ein Vis-a-vis hat, ist es ja vielleicht ganz angenehm, wenn man in die Finsternis hineinkommt (Heiterkeit); manchmal ist es aber auch anders. Also ich glaube, es würde der Sparsamkeit doch im großen ganzen nicht viel vergeben, wenn man es wieder machen würde wie früher. Ich will zugeben, daß man talabwärts, wo die Tunnels rascher durchfahren werden, das Licht vielleicht entbehren könnte; jedoch talaufwärts, wo es recht langsam geht, da wäre es gewiß zu begrüßen, wenn man seitens der General-

direktion dazu kommen könnte, wieder ein Licht anzuzünden.

Sodann möchte ich mich mit dem Bahnhof Hirschsprung beschäftigen. Der Bahnhof Hirschsprung verdankt seinen Namen einem Hirsch, der es einmal sehr eilig hatte und kurz über das ganze Höllental hinübergesetzt ist. Als man seinerzeit die Bahn baute, hat man vielleicht an diesen Hirsch gedacht und hat gemeint, es gibt ja auch reisende Personen, die es mitunter sehr eilig haben und die, wenn sie Billete nehmen, möglichst rasch ohne jeden Zeitverlust an die Billetstelle zu kommen trachten. Das ist auch im Anfang ganz gut so gegangen, man ist über den Schienenstrang gegangen und war mit 8 oder 10 Schritten an dem Bahnhofgebäude drüben, wo man sein Billet löste. Jetzt ist das auf einmal ganz anders geworden. Jetzt muß man, wenn man an die Station Hirschsprung kommt, auf der einen Seite gegen Posthalde zu, ganz bis ans Ende des Bahnhofs gehen, dort muß man eine Brücke ersteigen, über die Brücke laufen, auf der anderen Seite wieder herunter und nun den ganzen Weg wieder herunterlaufen an dem Restaurationsgebäude vorbei und gelangt so auf langer Wanderung endlich dorthin, wo man früher mit 8 bis 10 Schritten gewesen ist. Ob das nun wirklich notwendig ist, das weiß ich nicht; das aber weiß ich und wurde mir schon oft gesagt, daß in Touristenkreisen der Bahnhof Hirschsprung sehr verpönt ist. Touristen, die vom Feldberg kommen, die meiden die Hölle und gehen direkt gegen das Himmelreich, was auch sonst das beste ist. Nun glaube ich, es würde auch das keine zu große Ausgaben machen, wenn man den früheren Zustand wieder herstellen würde, indem man dort beim früheren Übergang vielleicht einen Mann anstellt, der die Aufsicht führt und dann die Reisenden wieder hinüberläßt, damit sie direkt vor den Billetschalter kommen. Das wäre zu machen und würde jedenfalls weniger ausmachen, als wenn jetzt große Mengen von Reisenden die ganze Tour meiden und direkt nach der Station Himmelreich gehen.

Im übrigen möchte ich noch betonen, daß der Herr Minister in der Zweiten Kammer ja ausgeführt hat, daß der Wintersport tatsächlich der Eisenbahn doch eine ganz gute Rente abwirft. Wir können dem Herrn Minister nur dankbar sein, daß er tut, was er tun kann, um diesen Wintersport noch zu heben. Es wäre aber immerhin möglich, daß man in dem Fahrplau noch eine Besserung eintreten lassen könnte namentlich in den Monaten, wo tatsächlich der Wintersport in Blüte ist, im Dezember, Januar und Februar. Mir wurde von Mannheimer und Heidelberger Seite wiederholt gesagt, daß die Fahrpläne doch nicht so geschickt gemacht sind, daß die Leute den Sonntag voll und ganz für diesen Wintersport zur Verfügung haben. Die Mannheimer und Heidelberger wollen Samstag mittags wegfahren, damit sie den ganzen Sonntag frei haben, und dann wieder zurück. Das können sie nun tatsächlich nicht tun. Der Mannheimer ist ja ein ganz tüchtiger Kaufmann, er nützt seine Zeit aus; er will den Samstag Vormittag arbeiten und den Nachmittag frei haben. Wenn er nun bisher oder im letzten Winter mit dem D-Zug 78 gefahren ist, so ist er in Mannheim abgefahren 2 Uhr 57 Min., dann nach Freiburg gekommen 6 Uhr 48 Min.; der Höllentalbahnzug ist aber schon 6 Uhr 29 Min. weggefahren gewesen. Er mußte dann warten bis nachts 9 Uhr 8 Min., und da war tiefe Nacht, dann konnte er nicht mehr zum Feldberg hinkommen, und so ist er dann überhaupt nicht gefahren. Wenn er mit dem D-Zug 92 gefahren ist, so ist er in Mannheim abgefahren 2 Uhr 45 Min., kam nach Freiburg 4 Uhr 42 Min., und da ist er wieder liegen geblieben bis 6 Uhr 29 Min.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Es ist aber vorher auch ein Höllentalbahnzug um 4 Uhr 30 Min. abgegangen, ein Vorortzug, der allerdings nur bis Himmelreich gegangen ist. Das nützte ihm aber nichts, denn er will nach Posthalde kommen. Nun wäre es doch sehr leicht möglich, daß man die Vorortzüge so legen könnte — und das ist eine Bitte, die ich an den Herrn Minister zu richten habe — daß sie 20 oder 25 Minuten später gehen und statt bis Himmelreich bis Posthalde weitergeführt werden. Von dort aus gehen die Skifahrer alle zum Feldberg hinauf.

Das wären die Ausstellungen, die ich zu machen habe und wenn der Herr Minister in dieser Weise eine Änderung im Fahrplan bewirkt, so bin ich überzeugt, daß ihm ein allgemeines Ski-Heil! zuteil werden wird.

Minister Freiherr **von Marschall**: Ich danke vor allem der Kommission für die eingehende Beratung des vorliegenden wichtigen Eisenbahnbetriebsbudgets und ganz besonders dem Herrn Berichterstatter für seinen eingehenden Bericht, mit dessen Ausführungen die Großh. Regierung sich im wesentlichen einverstanden erklären kann. Der Bericht zeugt von großer Sachkenntnis, die sich Herr Oberbürgermeister Dr. Wilckens als langjähriger Berichterstatter in der Budgetkommission des anderen Hohen Hauses erworben hat. Er ist dabei mit hingebungsvollem Fleiße und mit durchdringendem Verständnis eingedrungen in die verschiedensten Gebiete des Eisenbahnwesens und hat dadurch unserer Eisenbahnverwaltung und unserem Lande sehr ersprießliche Dienste geleistet. Umso größere Beachtung verdienen deshalb auch die in seinem Berichte niedergelegten Anschauungen. Ich darf wohl den Herrn Berichterstatter als einen der gründlichsten Kenner unseres badischen Eisenbahnwesens bezeichnen. Ich muß aber auch namens der Großh. Regierung danken für den Widerhall, den seine Ausführungen in diesem Hohen Hause gefunden haben.

Wir stehen unter dem Eindruck der ungünstigen Ergebnisse unseres Eisenbahnbetriebs, die im Jahre 1908 einen ganz ungewöhnlichen Tiefstand erreicht haben. Nur in allmählicher Weise zeigt sich eine Besserung. Der Tiefstand, der im Jahre 1908 zu verzeichnen war, ist insbesondere zurückzuführen auf die ungünstige wirtschaftliche Konjunktur, die gerade zusammengetroffen ist mit einer außerordentlichen Zunahme unserer persönlichen Ausgaben, aber auch zusammengetroffen ist mit einer Reduktion der Fahrpreise für den größten Teil des reisenden Publikums. Denn das war ja gerade das Wesen der Personen-Tarifreform, und es wurden die ungünstigen Wirkungen derselben gerade speziell für unsere Eisenbahnverwaltung noch dadurch verschärft, daß wir den Zweipfennigtarif für die III. Klasse eingeführt haben und daß wir gleichzeitig diesen Zweipfennigtarif auch maßgebend erklärten für schnellfahrende Züge, die wir als beschleunigte Personenzüge durchs Land führten.

In dem Berichte wird zur Genugtuung der Großh. Eisenbahnverwaltung anerkannt, daß Baden, was den personellen Aufwand anbelangt, nunmehr an der Spitze sämtlicher deutschen Bahnen steht. Ich begrüße es auch im hohen Maße, daß die Budgetkommission die Bestrebungen der Großh. Regierung anerkennt, die Organisation zu vereinfachen, und die Vereinfachungen gut heißt, die bereits jetzt erfolgt sind. Es wird dies eine weitere Anregung für die Eisenbahnverwaltung sein, auf diesem Gebiete weiter fortzuschreiten. Trotzdem aber die Eisenbahnverwaltung von diesem Bestreben geleitet ist, so hat doch, wie in dem Berichte anerkannt wurde, die Zahl der etatmäßigen Stellen zugenommen,

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

was ja insbesondere damit zusammenhängt, daß die Regierung ein richtigeres Verhältnis zwischen den etatmäßigen und nichtetatmäßigen Stellen herbeizuführen bestrebt war. Es ist auch in dem Berichte mit Recht hingewiesen auf die Steigerung der Tages- und Akkordlöhne trotz der Überführung vieler der bisherigen Arbeiter in das Beamtenverhältnis. Das ist darauf zurückzuführen, daß die Regierung trotz ihres Bestrebens, überall in vernünftiger Weise zu sparen, doch ihr Augenmerk dahin richtet, den Dienst des Personals tunlichst zu erleichtern.

Ich freue mich auch der Anerkennung, die unsere Verwaltungspraxis gefunden hat. Ich freue mich der Anerkennung, daß wir bestrebt sind, den Anforderungen einer soliden Finanzwirtschaft zu entsprechen, und daß wir auch uns angelegen sein ließen, stets die abgängigen Betriebsmittel zu Lasten des Betriebsetats wieder zu ersetzen.

Sehr erwünscht ist der Großh. Regierung auch die Anerkennung, die allenthalben ihr ausgesprochen wurde für ihren Eintritt in den deutschen Staatsbahnwagenverband, und daß die günstigen Wirkungen, die dieser Staatsbahnwagenverband gehabt hat, sich in so reichem Maße geltend machen. Andererseits ist es uns auch angenehm, daß Ihre Kommission die Vorsicht und Zurückhaltung der Eisenbahnverwaltung auf dem Gebiete des Fahrplans billigt, und insbesondere anerkennt, daß der Regierung kein Vorwurf gemacht werden kann, wenn sie einen Teil der beschleunigten Personenzüge aufhob, ohne vorher die Landstände darüber gehört zu haben.

In dem andern Hohen Hause wurden sehr viele Bedenken gegen den Vorschlag der Regierung, die IV. Klasse einzuführen, geltend gemacht, und schließlich wurden die dahingehenden Vorschläge der Regierung einstimmig abgelehnt. Es ist darum um so erwünschter, daß in diesem Hohen Hause das Vorgehen der Großh. Regierung in dieser Beziehung, soweit ich bis jetzt wahrzunehmen Gelegenheit hatte, einstimmig gebilligt wird. Ich kann daher in Übereinstimmung mit dem Herrn Berichterstatter abermals betonen, daß die Betriebsnachteile, welche von einer Einführung der IV. Klasse bei Einführung der Personentarifreform noch erwartet wurden, bei denjenigen Eisenbahnverwaltungen, die z. Zt. die IV. Klasse eingeführt haben, sich nicht verwirklicht haben. Eine soziale Scheidung, wie man sie von der Einführung dieser weiteren Klasse befürchtete, ist auch, soweit wahrgenommen werden konnte, in keiner Weise eingetreten. Wenn die Großh. Regierung die Einführung der IV. Klasse, und zwar in der in Norddeutschland und in den süddeutschen Staaten links des Rheins bestehenden Form vorgeschlagen hatte, so war sie dabei insbesondere auch von dem Bestreben geleitet, den Unbemittelten die Wohltaten des Zweipfennigtarifs zu erhalten. So, wie die Einrichtungen gegenwärtig getroffen sind, kommt der Zweipfennigtarif einer ganzen Reihe von Kreisen zugute, die den Zweipfennigtarif gar nicht nötig haben (Sehr richtig!). Wenn die Personentarifreform vielfach ungünstig finanziell gewirkt hat, so kommt dies nach meiner Überzeugung daher, daß wir aus dem festgefügten Bau, wie er bei dem größten Teil der übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen besteht, bei Einführung der Personentarifreform einen Stein herausgerissen haben. Dieser Stein ist die IV. Klasse. Ein Tarifsystem, in welchem wir, soweit die Personenzüge in Frage stehen, die niederste Klasse auf 2 Pfennig für den Kilometer, die nächst höhere Klasse auf mehr als $4^1/_2$ Pfennig — denn es kommt hier auch die Fahrkartensteuer in Betracht — tarifieren, also auf weitaus mehr als das Doppelte, auf mehr als 125

Prozent, ein solches Tarifsystem kann als rationell nicht mehr bezeichnet werden. Da drängt man künstlich die Reisenden, die das garnicht nötig haben, in die 2 Pfennigklasse herab. Anders ist dies bei dem in Norddeutschland und bei den süddeutschen Staaten links des Rheins herrschenden System. Da ist es dem reisenden Publikum, wenn ich mich so ausdrücken will, überlassen, sich selbst einzuschätzen. Wer nicht gern in der vierten Klasse fahren will und die Mittel dazu besitzt, steigt in die dritte Klasse auf und muß nicht einen Preis dafür bezahlen, der mehr als das Doppelte des Preises der niedersten Klasse beträgt. Die dritte Klasse ist nur um 50 Prozent höher tarifiert. Genügt die dritte Klasse den Ansprüchen nicht, die er vermöge seiner sozialen Stellung zu erheben sich für berechtigt glaubt, so steigt er ohne erheblichen pekuniären Aufwand in die zweite Klasse herauf, die abermals nur 50 Prozent teurer ist, wenn ich von der Fahrkartensteuer absehe. In den süddeutschen Staaten, die die vierte Klasse anläßlich der Personentarifreform angenommen haben, hat man sich sehr rasch an dieselbe gewöhnt, und wir werden doch gewiß nicht behaupten wollen, daß bei uns in Baden eine andere soziale Struktur besteht, als in den süddeutschen Staaten auf der anderen Rheinseite. Unser Land kann, wie der Bericht Ihrer Kommission mit vollem Recht anerkennt, keine eigene Personentarifpolitik treiben. Ich bitte Sie, sich immer gegenwärtig zu halten, daß wir, was die Länge unseres Eisenbahnnetzes anlangt, unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen erst an sechster Stelle stehen. Wir besitzen nur etwas mehr als 1700 km Staatsbahnen, also etwa $^1/_{30}$ des ganzen deutschen Staatsbahnnetzes, während die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen $^2/_3$ des ganzen Staatsbahnnetzes in sich vereinigen.

Eine größere Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnverkehrs und seiner Einrichtung in den verschiedenen deutschen Staaten halte auch ich für dringend erwünscht. Die Großh. Regierung will auf dem Wege weiter zu schreiten suchen, den wir mit dem Eintritt in den deutschen Staatsbahnwagenverband erfolgreich betreten haben. Dazu gehört aber vor allem auch eine tarifarische Gleichstellung bezüglich des Personenverkehrs mit der Mehrzahl der anderen deutschen Staaten, und für uns in Baden insbesondere mit den Eisenbahnverwaltungen auf der andern Seite des Rheins.

Die Anerkennung, die die Großh. Regierung, die Eisenbahnverwaltung und das ihr unterstehende Personal in diesem Hohen Hause gefunden hat, ist ihr ein Ansporn, auf dem von ihr betretenen Wege rüstig fortzuschreiten und weiter darnach zu streben, die Interessen des Handels, der Gewerbe und der Landwirtschaft, die Interessen des reisenden Publikums und die Fürsorge für die Eisenbahnbeamten und Arbeiter in richtigen Einklang zu bringen mit einer wirtschaftlichen Gestaltung unseres Eisenbahnbetriebs, auf die der bestehende Ernst der Finanzlage mehr wie je hinweist. Lassen wir uns nicht irre machen durch die Besserung auf wirtschaftlichem Gebiet, die, wenn auch nur schüchtern, eingesetzt zu haben scheint, und lassen wir uns, auch wenn die Konjunktur sich wieder günstiger gestalten sollte, nicht etwa verleiten, zu weit zu gehen, und uns immer gegenwärtig halten, daß das Leben auf allen Gebieten sich in Fluktuation bewegt, und daß auf die fetten Jahre immer wieder die mageren folgen. Es ist das vielleicht in den Jahren der Hochkonjunktur nicht genügend beachtet worden; wir haben uns in denselben in der Anschauung, daß der Verkehr sich immer in gleicher Weise steigern würde, etwas zu viel zugemutet.

Lassen wir uns das eine Warnung sein!

Ich darf wohl noch auf einige spezielle Wünsche hier

eingehen, die bisher geltend gemacht worden sind. Es gilt das namentlich vor allem von der Beleuchtung der Wagen in der Höllentalbahn. In dieser Beziehung wird die Eisenbahnverwaltung sich eine Prüfung der vorgebrachten Beschwerden angelegen sein lassen.

Ich habe mich gefreut, von dem Herrn Vorredner gehört zu haben, daß das Bestreben der Eisenbahnverwaltung, den Wintersportverkehr tunlichst zu berücksichtigen, anerkannt wird. Die Eisenbahnverwaltung wird es sich angelegen sein lassen, soweit immer tunlich, auch auf diesem Gebiet noch weitere Verbesserungen herbeizuführen; aber ich bitte, sich immer gegenwärtig zu halten, daß es außerordentlich schwierig ist, es den verschiedenen Interessentenkreisen recht zu machen. Gerade bei Anführung des Zuges, den der geehrte Herr Vorredner erwähnt hat, wurde mir das recht gegenwärtig. Der Zug, der 4 Uhr 30 von Freiburg abgeht, geht gerade zu dieser Stunde im Interesse der Schüler, die von Freiburg baldmöglichst zurückkehren wollen in das Elternhaus, und ihn da wesentlich zu verschieben, würde für die Schüler, auf die wir doch entschieden Rücksicht nehmen müssen, mit Unzuträglichkeiten verknüpft sein.

Sehr gefreut hat es mich, wenn Herr Engelhard ganz besonders betont hat, daß einerseits allerdings die Verwaltung sich mit kaufmännischem Geiste müsse durchdringen lassen, aber auch gesagt hat, daß er das gleiche von dem Publikum verlangt. Nur dann wird ein ersprießliches kaufmännisches Gebaren möglich sein, wenn sowohl Produzent — dazu rechne ich die Eisenbahnverwaltung — als Konsument von dem richtigen kaufmännischen Geiste durchdrungen sind, und wenn die Konsumenten, d. h. die Reisenden und die Interessenten des Güterverkehrs sich immer gegenwärtig halten, daß man im Interesse der Steuerzahler nichts Ungemessenes der Eisenbahnverwaltung zumuten sollte.

Geheimer Kommerzienrat **Pfeilsticker:** Bei der Stellungnahme, die ich schon vor sieben Jahren in diesem Hohen Hause in der Eisenbahnfrage eingenommen habe, werden Sie es begreiflich finden, daß ich die Vorlagen der Großh. Regierung äußerst sympathisch begrüßt habe. Durch die verschiedenen Denkschriften, welche sowohl von dem Ministerium der Finanzen als auch von der Eisenbahnverwaltung in dieser Frage ausgearbeitet worden sind, ist entschieden eine Klärung und ein Aufschluß in weiten Kreisen herbeigeführt worden. Was ich bedauere, ist nur, daß man den Eisenbahnrat in der ganzen Frage nicht gehört hat. (Der I. Vizepräsident, Wirkl. Geheimerat Dr. **Bürklin** übernimmt den Vorsitz.) Ich darf daran erinnern, daß seinerzeit, wo es sich um die Tarifreform gehandelt hat, der Eisenbahnrat, welcher größtenteils aus unabhängigen freigewählten Mitgliedern zusammengesetzt ist, trotz der verschiedenen anfänglich vorhandenen Bedenken sich einmütig für die Tarifreform ausgesprochen hat unter Berücksichtigung der praktischen Erwägungen, welche dieselbe uns dargeboten hat. Diese praktischen Erwägungen bestanden hauptsächlich in dem Aufhören der Konkurrenz, wie sie vorher bestanden hat durch die Unterbietung in der Tarifierung und in der Festsetzung von Mindestpreisen. Es durfte nach der Tarifreform nicht unter diesen Preisen gefahren werden, während ein Hinaufsteigen, wie wir es in Württemberg jüngst gesehen haben, natürlich den Einzelverwaltungen vorbehalten bleiben mußte. Es war ferner der nationale Gedanke, welcher dahin geführt hat, daß eine so spontane einmütige Erklärung damals erfolgt ist, weil der Eisenbahnrat sich gesagt hat, nur dadurch werde es möglich sein, dem allgemein angestrebten Ziele der Betriebsverein-

fachung und der Betriebseinheitlichkeit näher zu kommen, und dadurch den Interessen einer größeren Wirtschaftlichkeit zu dienen. Die Resultate, welche durch diese Tarifgemeinschaft erzielt worden sind, sind ja auch ganz erfreuliche. Es kann nicht anerkannt werden, daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr durch die Tarifreform im allgemeinen einen Rückgang erlitten haben; sie haben bei uns einen Rückgang erfahren, weil im Jahre 1908 noch teilweise die im Jahre 1907 gekauften Kilometerhefte in Gültigkeit waren und weil wir damals nicht den Schritt machten, obgleich der Eisenbahnrat von verschiedenen Seiten darauf aufmerksam machte, man möchte der Einführung der IV. Wagenklasse näher treten — weil das leider nicht geschah. Eine direkte Schädigung durch die Tarifreform kann, glaube ich, nicht nachgewiesen werden.

Als eine weitere günstige Folge der Tarifgemeinschaft sehe ich es an, daß die Staatsbahnwagengemeinschaft ins Leben getreten ist, die Güterwagengemeinschaft, welche nach den Nachweisungen der Großh. Regierung schon ganz erhebliche Einsparungen im Gefolge hatte. So wird die gemeinsame Beschaffung der Schienen und Schwellen durch die gemeinsame Beratung der deutschen Eisenbahnverwaltungen sicher auch noch einen weiteren Vorteil haben, und ich möchte wünschen, daß auf diesem Gebiete weiter fortgefahren wird.

Bezüglich der Eisenbahnverhältnisse sind eine Unmasse Vorschläge in die Welt gesetzt worden, aber ich habe keinen einzigen dieser Vorschläge gefunden, welcher uns dahin brächte, das Ziel zu erreichen, die Einnahmen aus dem Personenverkehr wesentlich zu erhöhen. Daß diese Einnahmen aber erhöht werden müssen, das steht zweifellos fest bei der Lage, in welcher wir uns befinden. Wie sollen die 8 Millionen Unzulänglichkeit gedeckt werden? Eine erhebliche Zunahme des Verkehrs in nächster Zeit ist nicht wahrscheinlich; eine Erhöhung der Gütertarife ist gleichfalls ausgeschlossen, darin sind wir zu sehr abhängig von den konkurrierenden Staaten. Eine Minderung des Personalaufwandes ist gleichfalls ausgeschlossen; wir haben darin ja den Beharrungszustand noch lange nicht erreicht. Eine Minderung des sachlichen Aufwands wird man, glaube ich, ebensowenig in Aussicht nehmen können, und ich möchte es sehr bezweifeln, ob die Betriebsresultate für 1910 gegenüber jenen für 1909 sich gleichstellen werden. Die Einsparungen, welche auf sachlichem Gebiete in einem Jahre gemacht werden, werden gewöhnlich durch die Anforderungen in den folgenden Jahren wieder kompensiert werden. Es bleibt also nur übrig, eine Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr. Nun bieten sich allerdings da zwei Wege, einmal die Erhöhung der 2 Pfennigklasse nach dem Beispiel von Württemberg. Aber diese Erhöhung von 2 auf 2,3 Pfennig würde bei uns ja einen wesentlichen Effekt nicht hervorbringen; denn die Spannung von 2,3 auf 4,5 ist eben unter allen Umständen eine solche, daß sie dringend einer Abhilfe, der Einschaltung einer mittleren Klasse bedarf. Daher auch diese kolossale Abwanderung in die 2 Pfennigklasse! Die Einrichtung der IV. Klasse wird bei uns vielfach unterschätzt. Ich darf nur daran erinnern, wie jetzt die neuen preußischen IV. Klassewagen eingerichtet sind mit ihren drei Abteilungen jeweils mit Sitzen an den Wänden, gut ventiliert, mit großen Fenstern, in jeder Hinsicht praktisch. Ich darf darauf hinweisen, daß ein solcher Wagen auf der Internationalen Ausstellung in Brüssel neben einem Salonwagen I. Klasse steht und sich neben demselben sehr gut ausnehmen soll. Dir Furcht davor ist also jedenfalls eine übertriebene. Es wird dann hauptsächlich der IV. Klasse zum Vorwurf gemacht, daß sie nicht genügend Sitzplätze hätte. Ja, nach dem Durchschnitt der benützten Sitzplätze in unseren badischen Bahnen sind nur 25 Proz.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

derselben besetzt. Es rührt das davon her, daß wir ungemeine Schwankungen an den verschiedenen Tagen haben. Es kommt dies vielfach vor, — ich darf nur an den Zug D 126 erinnern; da ist es mir auch schon passiert daß ich mit einem Billett II. Klasse gar keinen Sitzplatz bekam, weder in der III. Klasse noch in der I. Also eine Garantie für einen Sitzplatz hat man nicht. Und wenn 25 Proz. der Sitzplätze im Durchschnitt benützt werden und die IV. Klassewagen nur zur Hälfte Sitzplätze haben, so werden dann immer noch, im allgemeinen Durchschnitt gerechnet, sämtliche Mitfahrende Gelegenheit haben, einen Sitzplatz zu bekommen. Ich muß auch der Meinung entgegentreten, als ob die Einführung der IV. Klasse eine soziale Maßregel nicht wäre; ich sehe sogar in deren Einführung entschieden eine soziale Maßregel, denn es wird durch die Einführung derselben und die Beibehaltung des 2-Pfennigtarifs den ärmeren und bedürftigen Bevölkerungsklassen, welche auf diese Beförderungsweise angewiesen sind, die Möglichkeit eröffnet, die Bahn zu benützen. Ob es gerade besonders geschmackvoll ist, wenn man sagt, das rechtsrheinische Bayern und Baden würde an Kultur verlieren, wenn die IV. Klasse bei uns eingeführt würde, das will ich dem Urteil des Hohen Hauses überlassen. Ich glaube, unser Bestreben sollte es sein, die IV. Klasse möglichst bald zur Einführung zu bringen, wodurch dann auch die Ausschaltung des Wettbewerbes der linksrheinischen Bahnen gemildert wird. Die linksrheinischen Bahnen, hauptsächlich die Elsässer Bahn, führen 40 bis 50 Prozent mehr Schnellzüge auf ihrer Linie zwischen Straßburg und Basel als wir von Basel nach Karlsruhe, und trotzdem haben wir einen Personenverkehr pro Kilometer, der wesentlich höher ist, als die elsässische Bahn ihn ausweist. Man sieht daraus, wie vorteilhaft auch für die elsaß-lothringischen Bahnen es wäre, wenn eine Verständigung bezüglich des Wettbewerbes, bezüglich der Führung der Züge rechts- und linksrheinisch stattfinden würde. Ich gebe mich der Hoffnung hin, daß es den Unterhandlungen gelingt, auch bezüglich des Güterverkehrs mit den elsaß-lothringischen Bahnen ein für uns akzeptables Abkommen zu treffen. Für uns ist das Verhältnis zwischen Personen- und Güterverkehr 1 : 2, auf den elsaß-lothringischen Bahnen ist es 1 : 3. Das war früher, vor Einführung des Kilometerheftes, noch nicht in dem Maße der Fall. Das ist auch eine Folge der Einführung des Kilometerheftes gewesen, daß dasselbe als eine Konkurrenzmaßregel betrachtet wurde, und dadurch Gegenmaßregeln provoziert wurden, wenn es auch nicht in der Absicht von uns gelegen war, eine direkte Konkurrenz zu machen. Ich gebe mich also der Hoffnung hin, daß es gelingen werde, auf diesem Gebiete weitere Fortschritte zu machen, so daß wir unserem eigentlichen Ziel einer deutschen Betriebsmittelgemeinschaft, einer deutschen Eisenbahn-, Interessen- und Finanzgemeinschaft immer näher kommen. Ob dies nun auf dem Weg der sehr beachtenswerten Ausführungen des Herrn Regierungsrats Endres gelingt, der ja zweifellos das Verdienst hat, wenigstens konkrete Vorschläge auf diesem Gebiet gemacht zu haben, oder ob das auf andere Weise geschieht, das will ich dahingestellt sein lassen.

(Inzwischen hat der Durchlauchtigste Präsident den Vorsitz wieder übernommen.)

Nun habe ich noch die Pflicht, einen Wunsch zum Ausdruck zu bringen, zu welchem ich veranlaßt bin als Vertreter des Schwarzwaldes und der Bodenseegegend sowie des Oberlandes. Es sind in der letzten Zeit, wie der Gr. Regierung bekannt, sehr dringende und sehr ernste Wünsche gerade von der Schwarzwaldbahngegend an die Großh. Regierung und die Generaldirektion gerichtet worden,

ebenso von Konstanz, das auch fortwährend über ungenügende Verbindungen Beschwerde führt. Wir in Freiburg, im Oberland, haben ja auch bekanntlich noch nicht alles, was wir glauben beanspruchen zu sollen und beanspruchen zu dürfen. Ich will auf die näheren Details dieser Wünsche nicht eingehen, ich würde die Geduld dieses Hohen Hauses damit zu sehr in Anspruch nehmen, aber ich erlaube mir eine Bitte, welche ich im letzten Eisenbahnrat wegen dieser Wünsche schon zum Ausdruck gebracht habe, hier zu wiederholen, die dahin geht, es möge vor der Beratung des Fahrplans im Eisenbahnrat ein Mitglied der Hohen Generaldirektion nach den vier Orten, wo der Sitz der oberbadischen Handelskammern ist, entsendet werden; durch den persönlichen Austausch der Wünsche, Entgegennahme der Begründungen und durch gegenseitige Aussprache wird sicher viel leichter eine Verständigung zu erzielen sein, als wenn aus dem ganzen Lande in den Eisenbahnratssitzungen diese Hunderte von Wünschen zur Beratung und zum Ausdruck kommen. Ich möchte also diese Bitte der Großh. Regierung nochmals dringend ans Herz legen.

Dr. Freiherr **von Stotzingen:** Mein sehr verehrter Herr Vorredner hat mir eigentlich vorweg genommen, was ich betonen wollte, die Beschwerden, die gerade in der Bodenseegegend in sehr starkem Maße über die Verkehrsverhältnisse vorliegen. Wenn ja auch im allgemeinen, wie der Herr Berichterstatter ausgeführt hat, zuzugeben ist, daß unser Personenzugsfahrplan sehr reich ausgestaltet ist und vielleicht behufs Ersparnis eine Reduktion erträgt, so gilt dieser Satz für den Schwarzwald und die Bodenseegegend durchaus nicht. Die Beschwerden sind im andern Hohen Hause, im Eisenbahnrat und in den Berichten der Handelskammern schon so oft vorgetragen worden, daß ich auf Einzelheiten nicht zurückkommen will. Ich kann aus eigener Erfahrung, besonders aus meinen Erfahrungen in der Landtagszeit sagen, wie schwer es ist, vom Bodensee hierher zu kommen. Wenn ich mit dem ersten Zug um 4 Uhr von Singen wegfahre, wird es $^1/_2$11 Uhr, bis ich hier ankomme, und wenn es nicht möglich ist, für die Rückreise den Zug um 3 Uhr 22 zu benützen, bleibt nur noch ein Zug übrig, der um 6 Uhr hier wegfährt, und der, nachdem er an sämtlichen Stationen gehalten hat, glücklich um $^1/_2$1 Uhr nachts in Singen ankommt. Unwillkürlich bekommt man den Eindruck, daß wir vom Bodensee in Karlsruhe nicht gern gesehen werden, da man uns so erschwert, hierher zu kommen. (Heiterkeit.) Vielleicht, wenn ein Herr der Generaldirektion zum Mitglied der Ersten Kammer ernannt würde, mit der Auflage, auf die Dauer des Landtags seinen Wohnsitz in Meßkirch oder Pfullendorf zu nehmen, würde die Berechtigung unserer Wünsche eher anerkannt werden. (Erneute Heiterkeit.) Die viele Stunden, die ich z. Zt. des Landtags unfreiwillig auf der Eisenbahn zubringe, habe ich dazu benützt, mich mit Eisenbahnfragen zu befassen. Da habe ich auch die Frage studiert, wo Ersparnisse möglich sind durch Ermäßigung des persönlichen Aufwands, durch Vereinfachung in der Organisation. Ich habe mein Studium von oben herunter begonnen und im badischen Geschäftskalender zusammengerechnet, daß bei der Generaldirektion und den mit ihr verbundenen Zentralbehörden hier im ganzen 372 Beamte sitzen. Es sind dafür alle denkbaren und undenkbaren Sachen, Bureaus und Kontrollen, Kassen und Spezialbureaus vorhanden, außerdem sind noch in der Zentralbehörde, in der Generaldirektion selbst außerdem 28 Räte, so daß wirklich schwer wird, die Auffassung zu unterdrücken, ob nicht auch hier wesentliche Ersparnisse erzielt werden könnten, vielleicht noch glücklichere und wirkungsvollere als durch die Reduzierung der Zahl

der Wagenwärter usw. Ich will aber die Geduld des Hohen Hauses nicht länger in Anspruch nehmen, nur die Bitte wiederholen, die Beschwerden unserer Gegend bezüglich Bahnverbindungen, wie sie insbesondere von der Handelskammer Konstanz wiederholt zum Ausdruck gekommen sind, mögen mehr Berücksichtigung als bisher finden.

Geh. Hofrat Prof. Dr. **Bunte**: Wenn ich bei diesem vorgerückten Stand der Verhandlungen zu diesem Teil des Staatsbudgets kurz das Wort ergreife, so möchte ich anknüpfen an den Punkt, den eben Herr von Stotzingen berührt hat, nämlich die Organisation der Verwaltung eines Großbetriebs, wie wir ihn bei der Staatsbahnverwaltung vor uns haben. Dieser Staatsbetrieb stellt in der Tat eines der größten Werke dar, die das letzte halbe Jahrhundert durch die Technik geschaffen hat, das für Handel, Wandel und Kultur von größter Bedeutung ist und in unserem Vaterlande zur wirtschaftlichen Blüte wesentlich beigetragen hat. Es ist nun von einem Herrn Vorredner darauf hingewiesen worden, daß der Kaufmann in solchen Betrieben eine große Rolle zu spielen habe; ich bin durchaus dieser Meinung. Es spielen übrigens auch die rechtlichen Verhältnisse in diesen Betrieben, die sich weit über das Land erstrecken, eine außerordentlich wichtige Rolle. Aber der Kern in diesem Betriebe ist zweifellos der Techniker, der Ingenieur, und ich habe mit besonderer Freude gehört und in dem Bericht gelesen, daß die Großh. Regierung eine Kommission niedergesetzt hat und sich damit beschäftigt, einen neuen Organisationsplan aufzustellen und die Frage zu lösen, wie man die Staatsbahn zu organisieren hat, um sie wirtschaftlicher zu gestalten als bisher. Der einfache Strich einer größeren Anzahl von Beamten kann da nicht von irgendwelcher einschneidender Bedeutung sein. Es handelt sich vielmehr hier um grundsätzliche Fragen. Wenn wir erwarten, daß von einer Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse eine größere Einnahme der Bahn erwächst, so sehen wir im großen ganzen mit gebundenen Händen dieser Entwicklung entgegen, und können nur die Hoffnung hegen, daß in einigen Jahren, dem Gesetz der Wellenbewegung der wirtschaftlichen Konjunktur folgend, auf das Wellental ein Wellenberg folgen wird. Allein es liegt gerade in diesen technischen Betrieben eine innere Kraft, welche auf die Wirtschaftlichkeit hinarbeitet: Es ist die Aufgabe des richtigen Technikers, mit den geringsten Mitteln an Menschen und an sachlichem Aufwand die größte Leistung zu vollbringen. Man kann da von rein organisatorischen Verhältnissen ausgehen, indem man durch zweckmäßige Ordnung der Funktionen eine bessere Erreichung des Zweckes und Zieles herbeiführt. Speziell beim Staatsbahnbetrieb handelt es sich um einen außerordentlich komplizierten Organismus: den Bau, den Betrieb und den Verkehr. Um diese drei Hauptrichtungen in vollkommene Harmonie zu bringen, wäre es notwendig, überall Universalgenies hinzustellen, welche diese drei Richtungen beherrschen. Das kann nicht von einem einzelnen verlangt werden; es kann aber verlangt werden, daß das Zusammenwirken der einzelnen in einer solchen Weise erfolgt, daß das Schreibwerk vermindert, daß der persönliche Verkehr ein außerordentlich lebhafter wird, daß in jeder Weise bei einem Mindestaufwand an Kraft, also auch an persönlicher Arbeit, das Beste geleistet wird. Ich messe also dieser Neuorganisation die allergrößte Bedeutung bei, auch für den wirtschaftlichen Betrieb unserer Staatsbahnen, und möchte namentlich darauf hinweisen, daß bei dieser Organisation besonders im Auge behalten werden möchte, daß der Techniker, der die Eisenbahnen geschaffen hat, auch in der Verwaltung eine Rolle spielt, daß man eine gewisse Verantwortung ihm zuweist, und

man von oben nach unten in stufenweisem Abklingen die Verantwortlichkeit verteilt, so daß jeder im geschlossenen Ganzen harmonisch mitwirkt.

Es ist aber noch ein anderer Punkt: in bezug auf Ersparungen in sachlicher und in persönlicher Beziehung kann durch technische Einrichtungen wesentlich geholfen werden. Die Aufgabe der modernen Technik besteht ja darin, die Menschen von drückender Arbeit zu entlasten. Es gibt im Betrieb einer Staatsbahn viele Einzelheiten, wo an Stelle des Menschen die Maschine treten kann, wo also eine Verminderung des persönlichen Aufwands herbeigeführt werden kann. Ich meine also, es sollte unsere Staatsbahnverwaltung wie jeder industrielle Betrieb nicht abwarten, wie die Dinge kommen, sondern unter Benützung technischer Hilfsmittel, unter Benützung technischer Intelligenz tatkräftig vorgehen, organisatorisch tätig sein, um den persönlichen Aufwand zu vermindern, lästige Arbeit den Menschen abzunehmen, um einem kleineren Kreis von Menschen eine bessere Bezahlung angedeihen zu lassen, und durch zweckmäßige Organisation und kaufmännische Verwaltung die Einnahmen des Staates zu vergrößern, die Wirtschaftlichkeit des Betriebs zu erhöhen. Und deshalb möchte ich nochmals bitten, daß bei der Neuorganisation der Kaufmann berücksichtigt wird, daß aber auch besonders dem Techniker das erste Wort gebührt in einem Betriebe, der von der Technik geschaffen worden ist, und der einer weiteren technischen Ausbildung noch in hohem Maße fähig ist.

Bürgermeister **Viernceisel**: Zunächst möchte ich meine Befriedigung darüber aussprechen, daß der Herr Minister hier zum Ausdruck gebracht hat, daß bei allen Maßnahmen auch der Landwirtschaft die nötige Berücksichtigung zuteil werden lassen will.

Es wurde hier im Hohen Hause allgemein die Ansicht vertreten, daß es notwendig sein wird, die Einnahmen zu erhöhen, wenn eine Besserung im Eisenbahnbetrieb geschaffen werden soll, und es wurde darauf hingewiesen, daß wir, um dieses Ziel zu erreichen, keine Sonderbestrebungen haben dürfen, sondern daß wir uns jedenfalls den Nachbarstaaten anschließen müssen, und daß die Betriebsmittelgemeinschaft das erstrebenswerte Ziel sein wird. Diesen Ausführungen kann ich mich nur vollständig anschließen. Es wurde auch darauf hingewiesen, daß die Einführung der IV. Wagenklasse geeignet sein dürfte, die Einnahmen wesentlich zu erhöhen, und auch hierin kann ich zustimmen. Ich glaube, wenn das Moment mehr hervorgehoben wird, das auch schon in diesem Zusammenhang zum Ausdruck gebracht wurde, daß dann auch die Möglichkeit geschaffen wird, an die Erstellung weiterer Eisenbahnlinien zu denken, das Bahnnetz weiter auszudehnen, wenn diese Möglichkeit jetzt in den Vordergrund gerückt wird, daß gerade dann auch in ländlichen Kreisen der Einführung der IV. Wagenklasse viel mehr das Wort geredet werden kann, daß sich die ländliche Bevölkerung viel mehr mit diesem Projekt befreunden kann, als es bisher der Fall zu sein scheint.

Sodann hätte ich noch einen Spezialwunsch, der unsere Bahnanlage in Lauda betrifft. Im Budget ist ein Betrag von 21 000 M. vorgesehen zum Umbau des Aufnahmegebäudes in Lauda, und da möchte ich bitten, daß der Wunsch, der von seiten der Stadtgemeinde Lauda schon früher an das Ministerium gerichtet wurde, seine Berücksichtigung finden möge, der Wunsch nämlich, daß die Bahnsteigsperre auf den Bahnsteig verlegt wird, und nicht, wie es bisher der Fall ist, außerhalb des Bahnsteigs zu liegen kommt. Die nähere Begründung kann ich mir ja hier ersparen; es wurde bei der Eingabe darauf hingewiesen. Wie ich nun zufällig erfahren habe,

ist ja eine Änderung geplant, und zwar in der Weise, daß ein Durchgang geschaffen wird, und die Sperre in diesen Durchgang gelegt werden soll. Es ist, wie ich gehört habe, weiter geplant, für die Sommermonate einen sogenannten Sommerpferch auf dem Bahnsteig zu errichten, um dem Bahnhofwirt die Möglichkeit zu bieten, während des Sommers in diesem abgeschlossenen Raume die Gäste im Freien bewirten zu können. Ich glaube nun, diese Einrichtung, die hier für die Sommermonate geschaffen und die dann später wieder entfernt werden soll, sollte man zu einer dauernden machen, und dann wären unsere Wünsche vollständig befriedigt. Es würde sich auch die Sache viel billiger gestalten, wenn die Sperre stehen bliebe, als wenn das nur über die Sommermonate geschieht. Ich glaube, daß die Möglichkeit der dauernden Anlage sehr wohl vorhanden ist; wenn in den Sommermonaten, in der Zeit des starken Verkehrs die Abgrenzung möglich ist, so dürfte sie wohl auch möglich sein in den Wintermonaten, wo der Verkehr minder stark ist.

Ministerialdirektor Geheimerat **Schulz**: Der Herr Berichterstatter hat in seinem Vortrag die Frage an die Großh. Regierung gerichtet, ob sie etwa in der Lage wäre, einen Aufschluß darüber zu geben, wie sich jetzt die Eisenbahnschuld zu dem Anlagekapital der Eisenbahn bei den verschiedenen deutschen Staatsbahnverwaltungen stellt, eine Angabe ähnlicher Art, wie sie vor zwei Jahren durch den Herrn Berichterstatter hier gegeben worden ist. Ich kann darauf mitteilen, daß die Verhältnisse nach dem amtlichen Material sich für das Jahr 1908 folgendermaßen stellen:

Bei der badischen Staatsbahn beträgt das Anlagekapital, das sogenannte statistische Anlagekapital, zu dem auch der Bauzins für neue Bahnen hinzugerechnet ist, bei dem aber die Einnahmen aus Zuschüssen des Reichs oder von Gemeinden usw., sowie die aus laufenden Mitteln des Betriebs (jetzt § 23 des Betriebsetats) bestrittenen Anlagekosten in Abzug gebracht sind, 771,6 Millionen Mark. Eingeschlossen ist hierbei der Anteil Badens an der Main-Neckarbahn und die Bodenseedampfschiffahrt. Die Restschuld Ende 1908 stellt sich auf 491,6 Millionen. Es sind also getilgt 280 Millionen oder 36,3 Proz. Damit steht Baden an der Spitze der größeren deutschen Staatsbahnverwaltungen. Es folgt nämlich sodann Preußen, bei dem das statistische Anlagekapital 10013,0 Millionen Mark, die Restschuld 6808,5 Millionen Mark beträgt. Es sind also getilgt 3204,5 Millionen Mark oder 32 Proz. Es ist also die Vermutung des Herrn Berichterstatters richtig, daß vor zwei Jahren hier ein Versehen unterlaufen ist; es ist nämlich da als getilgt bezeichnet worden, was tatsächlich die Schuld ist. Es folgt sodann Sachsen, bei dem das Anlagekapital 1099,9 Millionen Mark, die Restschuld 761,7 Millionen Mark beträgt, also getilgt 338,2 Millionen Mark oder 30,7 Proz. An vierter Stelle kommt sodann Württemberg mit einem Anlagekapital von 719,3 Millionen Mark, einer Restschuld von 532,7 Millionen Mark, es sind also getilgt 186,6 Millionen Mark oder 25,9 Proz. Endlich Bayern mit einem Anlagekapital von 1732,7 Millionen Mark, einer Restschuld von 1566,8 Millionen Mark, also Tilgung 165,9 Millionen Mark oder 9,6 Proz.

Bei der Vergleichung dieser Zahlen darf allerdings nicht außer acht gelassen werden, daß die Bildung des statistischen Anlagekapitals nicht durchweg auf völlig gleicher Grundlage erfolgt zu sein scheint. Es ist nicht ganz leicht, aus dem amtlichen Material diese Zahlen herauszuziehen, und man bekommt, wie gesagt, die Ansicht, daß sich, wenn hier einheitlich vorgegangen wird, gewisse Verschiebungen da und dort wohl ergeben könnten. Immer-

hin darf aber das Gesamtbild doch als zutreffend angesehen werden. Bei der Vergleichung mit Preußen dürfen wir ein sehr wesentliches Moment nicht außer Betracht lassen: Preußen hat die ganze Tilgung geleistet aus seinen Eisenbahneinnahmen; es hat daneben noch ganz erhebliche Beträge an die allgemeine Staatsverwaltung abgeliefert. Baden dagegen hat diese Tilgung nur erreichen können durch Zuschüsse aus der allgemeinen Staatsverwaltung zur Eisenbahnschuldentilgungskasse. Auch bei anderen Staaten, so bei Sachsen, ist, soviel mir bekannt, die ganze Tilgung aus der Eisenbahneinnahme erfolgt. Daß immerhin für die rückliegende Zeit die Verhältnisse bei Baden nicht ungünstig sind, ergibt sich aus dem eben Gesagten.

Weniger erfreulich sind die Ausblicke in die Zukunft. Ich darf zunächst darauf verweisen, wie seitens des Herrn Staatsministers in der Zweiten Kammer schon geschehen ist, daß, auch wenn man die beiden Jahre 1908/09 zusammenfaßt, also die vorgekommene Verschiebung bei dem Jahr 1908 ausschaltet, auch dann das Ergebnis der Budgetperiode ein recht unbefriedigendes ist. Das Gesamterfordernis der Eisenbahnschuldentilgungskasse in der Budgetperiode 1908/09 beträgt 55,1 Millionen Mark. Dem steht eine Gesamteinnahme einschließlich des Staatszuschusses gegenüber von 41,5 Millionen Mark; es haben also gefehlt 13,6 Millionen Mark. Dabei ist nicht anzunehmen, daß sich dieses Verhältnis in der laufenden Budgetperiode sehr wesentlich bessern wird; denn mit Recht ist vorhin schon von einem der Herren Redner darauf hingewiesen worden, daß es nicht feststeht, daß das Jahr 1910 ähnlich gut abschließen wird, wie das Jahr 1909. Die Möglichkeit wird ja nicht zu bestreiten sein; wir dürfen aber nicht außer acht lassen, daß das Jahr 1909 wiederum günstig beeinflußt worden ist in seiner Rente durch die Verschiebungen, die das Jahr 1908 erfahren hat. Was das Jahr 1908 zu stark belastet hat, entlastet zum großen Teil auch das Jahr 1909; wir werden deshalb froh sein müssen, wenn das Jahr 1910 nicht ungünstiger abschließt, als das Jahr 1909.

Auf das steigende Tilgungs- und Zinserfordernis durch die in rapider Zunahme begriffene Eisenbahnschuld ist auch schon von verschiedenen Seiten hingewiesen worden; ich möchte aber auch noch darauf aufmerksam machen, was in der Denkschrift über die Eisenbahnschuldentilgungskasse steht, daß die Inbetriebnahme der großen Bahnhöfe auch eine wesentliche Steigerung der Betriebskosten mit sich bringen wird. Im Bericht des Herrn Berichterstatters ist die Zunahme des etatmäßigen Personals angegeben, es ist darunter auch verwiesen auf die Zunahme des Bahn- und Weichenwärterpersonals beim Rangierbahnhof in Mannheim und beim Bahnhof Karlsruhe. Diese Erscheinung tritt natürlich bei all diesen großen Bahnhöfen hervor: die beträchtlich größere Ausdehnung erfordert auch ein beträchtlich größeres Bedienungspersonal des Bahnhofs. Immerhin wären das vielleicht noch nicht einmal so sehr die Momente, die — wenn ich so sagen darf — beklemmend wirken. Es ist vielmehr noch zu beachten, daß auch unsere Eisenbahneinnahme sehr stark bedroht ist durch Verbesserungen, die an anderer Stelle vorgenommen werden. Ich habe dabei die Kanalisierung des Neckars, des Mains, die Verbesserung der Schiffahrtsstraße auf dem Oberrhein im Auge, Pläne, die in einem gewissen Zusammenhang mit der Frage der Schiffahrtsabgaben stehen. Daß, wenn einmal diese Verbesserungen der Wasserstraßen durchgeführt sein werden, das von einer recht empfindlichen Rückwirkung auf unsere Eisenbahneinnahmen sein kann, wird, glaube ich, nicht wohl bestritten werden können und ich befürchte, daß dann mit der Zeit, vielleicht in etwas fernerer Zeit für unsere Eisen-

bahneinnahmen eben ein weiteres recht ungünstiges Moment sich einstellen wird.

Der Herr Berichterstatter hat bei der Besprechung des Staatsbahnwagenverbandes darauf hingewiesen — es ist das auch seitens der Regierung in der Kommission geschehen — daß eine solche Einrichtung nicht bloß Vorteile, sondern auch gewisse Nachteile hat, Nachteile, die in der Unterordnung unter größere allgemeine Gesichtspunkte liegen, die eben da und dort für den einzelnen nachteilig wirken können. Wir haben z. B. zugegeben, daß wir für den Viehtransport die kleinen Wagen nicht mehr so stellen können, wie das früher der Fall war; gewisse Nachteile bezüglich der Langholzwagen sind ja auch schon zur Sprache gebracht worden. Diese Mängel werden allerdings zum Teil im Laufe der Zeit verschwinden. Die Güterwagen, die im Staatsbahnwagenverband künftig gebaut werden, werden nach einheitlichem Muster gebaut; es wird bei diesen neuen Wagen auch Rücksicht genommen werden auf die Wünsche und Bedürfnisse, die bei kleineren Eisenbahnverwaltungen bestehen. In dieser künftigen einheitlichen Bauart der Wagen liegt aber auch das wichtige Moment der Verbilligung der Unterhaltung; denn der ungemein vielgestaltige Güterwagenpark, wie er zurzeit besteht, ist in der Unterhaltung natürlich teuerer, als ein nach einheitlichen Normen gebauter.

Daß der Staatsbahnwagenverband eine freundliche Beurteilung erfahren hat nicht bloß in diesem sondern auch im andern Hohen Hause, ja man darf sagen, allgemein in der Öffentlichkeit, ist ein besonders erfreuliches Moment gewesen; es ist das umso erfreulicher, als es noch garnicht lange her ist, daß jede derartige Maßnahme in einem Teil der Presse verdächtigt worden ist als ein Schritt zur sogenannten „Verpreußung", also auf eine Aufgabe von Selbständigkeit auch da, wo die Selbständigkeit ihre Berechtigung hat. Es darf darauf hingewiesen werden, daß dieses Mal auch im andern Hohen Hause keine derartigen Worte gefallen sind, sondern daß allgemein gutgeheißen worden ist, daß die Großh. Regierung fortfahren möge in der Bildung von Zweckverbänden auf dem beim Staatsbahnwagenverband beschrittenen Wege.

Die Anschauungen hinsichtlich der Wettbewerbsverhältnisse der deutschen Staatsbahnen haben sich in den letzten 10—20 Jahren wesentlich verschoben. Wer in dieser Sache mitzuarbeiten hatte, erinnert sich noch recht wohl, wie man früher auf den deutschen Bahnen einen fröhlichen Kampf geführt hat in bezug auf den Personen- und Güterverkehr. Ein solcher Kampf wurde z. B. geführt anläßlich des Abschlusses der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, als Preußen die größere Beteiligung der Strecken der vormaligen Hessischen Ludwigsbahn am Güterverkehr, insbesondere gegenüber der Main-Neckarbahn durchsetzte. Ich erinnere mich noch lebhaft der Unterstützung, die die badische Eisenbahnverwaltung damals namentlich in Mannheim erfahren hat, wo sämtliche Handelskreise der Staatsbahnverwaltung zur Seite getreten sind, um ihr zu helfen, einen möglichst günstigen Vertrag mit Preußen zu erlangen.

Heute ist etwas derartiges — ich glaube, man darf sagen Gott sei Dank — nicht wohl mehr möglich. Die deutschen Staatsbahnen haben sich im Jahre 1905 auf diesem Gebiet verständigt, sie haben einheitliche Grundsätze für die Verkehrsleitung und für die Verkehrsteilung aufgestellt, und es ist damals ein allgemeiner Friedensschluß erfolgt mit einem auch für uns erfreulichen Ergebnis. Es ist nicht richtig, was ich hier gleich anfügen darf, wenn Herr Geh. Kommerzienrat Pfeilsticker meinte, wir seien hier in einem gewissen nicht berechtigten Nachteil gegenüber den elsässi-

schen Bahnen. Wir haben den uns gebührenden Anteil am Güterverkehr früher gehabt und haben ihn auch behalten bei den Abmachungen des Jahres 1905. Wenn die elsässische Bahn verhältnismäßig einen erheblich stärkeren Güterverkehr hat, ja, wie mir erinnerlich ist, den stärksten Güterverkehr, kilometrisch gerechnet, von sämtlichen deutschen Staatsbahnen, so rührt das eben daher, daß die Reichsbahn im glücklichen Besitz des Saargebietes und des wichtigen lothringischen Industriegebiets sich befindet. Hierdurch ergeben sich Massentransporte, die auch unser wichtiger Umschlagsplatz Mannheim naturgemäß nicht aufweisen kann. Ich glaube, auf diesem Gebiet dürfen wir sagen: wir haben, was uns gebührt. In dem Konkurrenzverkehr, den sowohl die rechte wie die linke Rheinseite bedienen können, ist hälftige Teilung vereinbart worden. Alle diese Vereinbarungen, die mit den Reichsbahnen getroffen worden sind, das muß auch hier hervorgehoben werden, sind von der elsaß-lothringischen Bahn wie von der badischen Bahn von jeher aufs loyalste gehalten worden. Allerdings ist auch das Übereinkommen von 1905 auf dem wichtigen Gebiet des Gütertarifwesens noch nicht in jeder Hinsicht völlig befriedigend. Es leidet die Weiterbildung der Verkehrsteilung noch immer unter großen Schwierigkeiten. Wenn z. B. heute irgendwo eine neue Bahnlinie, die eine Abkürzung bringt, eröffnet wird, so stellen sich immer wieder Interessengegensätze zwischen den Bahnen ein, die dann wieder zu Verhandlungen und Schwierigkeiten führen. Daß bei solchen Verhandlungen das große Preußen ein sehr gewichtiges Wort spricht, ist wohl ohne weiteres klar. Die Trustbildung ist also hier noch nicht zu einem völlig befriedigenden Ende gediehen. Ich glaube, ein solches Ende wird nur möglich sein durch eine Art Finanzgemeinschaft, die auf diesem Gebiet gebildet wird, ähnlich wie beim Staatsbahnwagenverband, wo ein klarer Teilungsschlüssel gegeben ist, und wo deshalb Streitigkeiten so gut wie völlig ausgeschlossen sind. Also in dieser Beziehung wird noch manches geschehen können und geschehen müssen, wenn man die Mängel des bestehenden Zustandes beseitigen will.

Inzwischen ist man bemüht, sich möglichst nahe zu kommen, sich möglichst zu verstehen. Da darf ich wohl noch hervorheben, daß die preußische Staatsbahn in freundlicher Weise auch der badischen Staatsbahn entgegengekommen ist durch Zulassung von Vertretern zu gewissen Ausschüssen, die die preußische Staatsbahn für ihren Bereich zur Weiterbildung von Einrichtungen und Vorschriften auf bestimmten einzelnen Gebieten eingesetzt hat. Sie läßt nämlich verschiedene wichtige Gebiete, z. B. das Stellwerkwesen, das Oberbauwesen, die Fahrdienstvorschriften u. a. m. durch Ausschüsse von besonders dazu geeigneten Beamten der preußischen Staatsbahn weiterbilden. An diesen Ausschüssen nehmen wir zum Teil als beratende Verwaltung auch mit teil, und diese Teilnahme, dieser Verkehr mit Fachgenossen der großen preußischen Staatsbahn ist für unsere Eisenbahnverwaltung von großem Vorteil. Es wird deshalb zu prüfen sein, ob wir nicht in dieser Beziehung noch weiter gehen und unsere Aufnahme in den einen oder anderen weiteren Ausschuß, dem wir noch nicht angehören, in Antrag bringen sollen.

Herr Engelhardt hat in seinen Ausführungen die Zurückhaltung etwas bemängelt, die in diesem Budget bezüglich der Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln, von Lokomotiven und Wagen, geübt worden ist; er hat gemeint, daß hier mehr kaufmännischer Geist wohl am Platze sei, man solle zur Zeit der darniederliegenden Konjunktur und der niedrigen Preise einkaufen, weil man dadurch billiger wegkomme und zugleich die Industrie beschäftige. Ich glaube, wenn man diese Verhältnisse richtig

ins Auge fassen will, darf man nicht nur auf das Betriebsbudget hinschauen, sondern muß auch das Baubudget mit in den Kreis der Betrachtung ziehen. Da werden die Verhältnisse noch etwas anders liegen. Wir haben nämlich im Baubudget an Kreditrest für Lokomotiven 3,6 Millionen, sodann im Baubudget selbst für elektrische Lokomotiven 1,1 Millionen, das gibt zusammen 4,7 Millionen für Lokomotiven zur Verfügung; für Personenwagen Restkredite, die im laufenden Budget zu verwenden sind, 1,3 Millionen, Neuanforderungen im Budget 2,1 Millionen, gibt im Bauetat zusammen 3,4 Millionen; dazu treten 0,4 Millionen im Betriebsbudget, zusammen also für Personenwagen 3,8 Millionen. Ganz besonders groß ist die Anforderung dieses Mal für Güterwagen. Wir haben hier im Baubudget einen Restkredit von 0,1 Millionen, Neuanforderung 9,4 Millionen, gibt zusammen 9,5 Millionen; im Betriebsbudget 1,2 Millionen, gibt insgesamt die sehr erhebliche Summe von 10,7 Millionen für Güterwagen. Für alle Fahrbetriebsmittel zusammen: 19,2 Millionen Mark. Ich glaube, das ist immerhin ein Wort, das sich bei unseren Verhältnissen recht wohl sehen lassen darf, und wobei die Befürchtung, daß eine unangebrachte Zurückhaltung eingetreten sei, nicht berechtigt ist.

Wenn wir bei den Lokomotiven dieses Mal etwas zurückhaltender waren, so ist das zum Teil die Folge einer erfreulichen Erscheinung, nämlich daß sich die Leistungsfähigkeit unserer großen neuen Lokomotiven jetzt in einer Weise bemerkbar macht, daß wir zurzeit mit Lokomotiven reichlich bestellt sind. Es hat vor kurzem mit der Generaldirektion eine Besprechung über diese Verhältnisse stattgefunden, bei der sich die hier eben ausgesprochene Ansicht herausgestellt hat, so daß, wenn wir die jetzt noch vorgesehenen Lokomotiven beschafft haben werden, wir auch einem erheblichen Verkehrszuwachs gewachsen sein werden.

Ich habe vorhin angedeutet, daß die neuen großen Lokomotiven eine sehr günstige Wirkung ausüben. Wir stehen mit den Leistungen unserer sogenannten II d-Lokomotive, das ist die etwas ältere große Lokomotive, mit an der Spitze. Eine solche Lokomotive hat im Jahre 1909 115 000 Kilometer zurückgelegt. Die neue Gattung IV f, die im vorigen Jahr in Betrieb gestellt worden ist, hat zunächst noch gewisse Kinderkrankheiten zu überwinden gehabt, die insbesondere in der Einrichtung des Heißdampfes begründet sind. Jetzt sind diese Kinderkrankheiten in der Hauptsache überwunden, und auch diese Lokomotive zeigt sich nun als eine wirtschaftlich günstig wirkende Einrichtung unserer Verwaltung.

Herr Geh. Kommerzienrat Sander hat einen Wunsch geäußert wegen der Einrichtung der Station Hirschsprung. Es ist auf besondere Weisung des Herrn Ministers vor einiger Zeit schon die Frage untersucht worden, und Abhilfe in der von Geh. Kommerzienrat Sander angeregten Weise ist beabsichtigt. Die Mittel können aus dem im Baubudget für eine Anzahl von Höllentalbahnstationen, wozu auch Hirschsprung gehört, vorgesehenen Betrag geschöpft werden.

Die Wünsche des Herrn Bürgermeisters Vierneisel bezüglich der Verlegung der Bahnsteigsperre auf dem Bahnsteige in Lauda werden geprüft werden.

Dem Wunsche des Herrn Kommerzienrat Pfeilsticker, daß künftig ein Mitglied der Generaldirektion vor Beratung des Fahrplans im Eisenbahnrat sich zu den Handelskammern begeben und mit diesen die Verhältnisse zunächst durchsprechen möge, soll entsprochen werden. Ich glaube, daß das ein sehr zweckmäßiger Vorschlag ist, der

die manchmal etwas sehr ermüdenden und langen Verhandlungen des Eisenbahnrats abzukürzen geeignet ist.

Auf die sonstigen, insbesondere von Herrn Baron von Stotzingen geäußerten Fahrplanwünsche jetzt einzugehen, darf ich mir versagen, da eine Petition der Schwarzwaldinteressenten dem Hause vorliegt, zu der die Regierung eine eingehende Erklärung abgegeben hat.

Schließlich möchte ich noch auf die Wünsche, die Herr Geh. Hofrat Bunte bezüglich der Techniker in der Staatsbahnverwaltung geäußert hat, kurz eingehen. Daß die Techniker dabei nicht zu kurz kommen, können die Herren daraus entnehmen, daß der Kommission, die jetzt eingesetzt ist, 7 Techniker und 5 Administrative angehören. Es ist bei der Zusammensetzung der Kommission darauf Bedacht genommen worden, daß sämtliche Hauptzweige hier vertreten sind, und daß alle Wünsche und Meinungen ungehindert zum Ausdruck kommen.

Es ist von seiten des Herrn Ministers der Kommission in keiner Weise eine Grenze gezogen, kein bestimmtes Programm gegeben worden, um sie nicht einzuengen in der Überprüfung und in ihren Vorschlägen. Im übrigen darf ich darauf verweisen, daß jetzt schon den Technikern die Möglichkeit eröffnet ist, auch im administrativen Dienst der Eisenbahnverwaltung sich zu betätigen. Die Landesherrliche Verordnung sieht ausdrücklich vor, daß in die administrative Verwaltung auch die Techniker eintreten können. Wir haben bereits mehrere Herren, die aus der Technik hervorgegangen sind, in diesem Dienstzweig beschäftigt.

Zu Kapitel 2, Bodenseedampfschiffahrt, bemerkt der

Berichterstatter Oberbürgermeister Dr. **Wilckens**: Was die Bodenseedampfschiffahrt angeht, so hat Ihre Kommission besondere Bemerkungen nicht zu machen.

Zu II b. Anteil Badens an den Reineinnahmen der Main-Neckarbahn, bemerkt der Berichterstatter Oberbürgermeister Dr. **Wilckens**: Bei Beratung des Spezialbudgets über den Anteil Badens an den Reineinnahmen der Main-Neckarbahn hat eine eingehende Aussprache der Kommission mit der Großh. Regierung über die Gründe der an sich auffälligen Erscheinung stattgefunden, daß der Voranschlagsatz für jedes der beiden Budgetjahre mit 617 000 M. im Vergleich zur Budgetperiode von 1908/09 ein Weniger von 355 000 M. aufweist. Die Gründe dieses Rückgangs sind seitens der Großh. Regierung in einer eingehenden Darlegung auseinandergesetzt worden, welche Sie auf Seite 17 des Berichts abgedruckt finden und zu der die Kommission nichts weiter zu bemerken hat.

In der Diskussion meldet sich niemand zum Wort.

Berichterstatter Oberbürgermeister Dr. **Wilckens**: Der Antrag der Kommission, über den jetzt wohl abzustimmen sein wird, geht dahin:

> Hohe Erste Kammer wolle dem Spezialbudget der Verkehrsanstalten, und zwar:
>
> Kapitel 1 a Ministerialabteilung für das Eisenbahnwesen,
>
> Kapitel 1 b Eisenbahnbetrieb,

Kapitel 2 Bodenseedampfschiffahrt,

für 1910 und 1911 samt Nachtrag, sowie dem Spezialbudget über den Anteil Badens an den Reineinnahmen der Main-Neckarbahn für 1910 und 1911

nach den Beschlüssen der Hohen Zweiten Kammer die Genehmigung erteilen und die Denkschrift der Großh. Regierung über die Bildung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes durch Kenntnisnahme für erledigt erklären.

Der Antrag der Kommission wird einstimmig angenommen.

Zu Punkt 2 d[1], Petition des Gemeinderats Weiher um Rückersatz eines geleisteten Beitrags zur Errichtung der Güterstation Ubstadt, erhält das Wort der Oberbürgermeister Dr. **Wilckens**: Die Gemeinde Weiher hat vor einer Reihe von Jahren zur Erstellung einer Güterhalle auf Station Ubstadt 6000 Mark beigetragen, und sie will diesen Zuschuß ganz oder teilweise zurückersetzt bekommen. Sie beruft sich auf die schlechten finanziellen Verhältnisse der Gemeinde Weiher — die Gemeinde erhebt eine Umlage von 52 Pf. — und auf eine angebliche Andeutung des damaligen Amtsvorstandes in Bruchsal, Geh. Regierungsrat Dr. Groos, wonach die Gemeinde den Betrag einstweilen zusagen solle, ihn aber vielleicht später auf entsprechende Bitte hin ganz oder teilweise wieder zurückersetzt erhalten könne.

Die Kommission war der Meinung, daß es der Konsequenzen halber unmöglich ist, dem Wunsche der Gemeinde Weiher zu entsprechen. Auch die Hohe Zweite Kammer hat die gleiche Anschauung gehabt, und sie ist am 11. v. Mts. mit allen gegen eine Stimme über die Petition der Gemeinde Weiher zur Tagesordnung übergegangen.

Der Antrag Ihrer Kommission geht dahin, das Hohe Haus wolle über die Petition der Gemeinde Weiher ebenfalls zur Tagesordnung übergehen.

Der Antrag der Kommission wird einstimmig angenommen.

Zu Punkt 2 d[2], Petition des Gemeinderats Asbach, den Neubau des Aufnahmegebäudes betr., erhält das Wort der

Berichterstatter Oberbürgermeister Dr. **Wilckens**: Für Asbach sind im Betriebsetat, und zwar unter Titel VI der Ausgabe § 23 Seite 45 des Budgets, 44 000 M. für einen Neubau des Aufnahmegebäudes vorgesehen. Der Neubau soll aber nicht auf die gleiche Stelle zu stehen kommen, wie das alte Gebäude, das wegen Baufälligkeit abgebrochen werden soll. Nach Angabe der Petenten ist das alte Gebäude von dem Ort Asbach etwa 20 Minuten entfernt, und das neue Gebäude soll ungefähr noch 25 Meter weiter vom Orte weggerückt werden. Die Gemeinde ist nun der Ansicht, daß der projektierte Neubau nicht die richtige Stelle habe, und will, daß bei diesem Anlaß das Aufnahmegebäude überhaupt etwa 400 bis 500 Meter näher an den Ort herangeschoben werden solle, als dies jetzt der Fall ist.

Die Großh. Regierung hat der Petition gegenüber eine ablehnende Stellung eingenommen. Sie hat die Erklä-

rung abgegeben, der Bahnhof Asbach liege 1 km dem Weg nach gemessen von der Mitte des Ortes Asbach entfernt, das neugeplante Aufnahmsgebäude solle 25 Meter weiter weggerückt werden, damit bis zur Ingebrauchnahme des neuen Gebäudes das alte fortbenützt werden könne. Bei einer solch geringen Verschiebung könne ernstlich von einer Vergrößerung der Entfernung der Station von dem Orte, die für diesen mit Nachteil verbunden wäre, nicht gesprochen werden. Eine Verlegung der ganzen Station an die in der Petition gewünschte Stelle, womit übrigens nur eine Wegabkürzung von höchstens 5 Minuten erzielt würde, sei wegen der dort vorhandenen Bahnneigung von 1:100 nicht ausführbar, ohne daß außerordentliche, in keinem Verhältnis zu den erhofften Vorteilen stehende Kosten behufs Einlegung einer genügend langen, nicht über 1 : 400 geneigten Bahnstrecke aufgewendet werden müßten. Gegen eine solche Gesamtverlegung sprächen jedoch auch die Verkehrsverhältnisse. Es kämen nämlich zwei Drittel des gesamten Wagenladungsverkehrs auf die beiden Schlackensteinfabriken, welche sich unmittelbar am Bahnhof angesiedelt hätten, und auf die in der Nähe des Bahnhofs gelegenen Höfe. Die Verlegung des Aufnahmegebäudes allein auf die von der Gemeinde gewünschte Stelle wäre aber gleichbedeutend mit der Errichtung je einer besondern Station für den Personenverkehr und für den Güterverkehr an Stelle der bisherigen gemeinsamen. Bei dem Verkehrsumfang der Gemeinde Asbach könne eine solche mit erheblichem einmaligem und laufendem Mehraufwand verbundene Lösung ernstlich nicht in Frage kommen.

Gleichwohl hat die Kommission der Zweiten Kammer für Straßen u. Eisenbahnen beantragt, es solle die Petition dem Plenum des anderen Hohen Hauses empfehlend überwiesen werden, und es ist diese empfehlende Überweisung von der Zweiten Kammer auch beschlossen worden. Man ist dort der Meinung gewesen, daß die bisherige Bahnhofanlage in Asbach für die Gemeinde unzweckmäßig sei und daß Mittel und Wege gefunden werden sollen, um den Bahnhof näher an den Ort heranzubringen. Bei der Verhandlung im Plenum erklärte übrigens der Herr Regierungsvertreter nochmals ausdrücklich, daß aus betriebstechnischen Gründen der Personen- und Güterverkehr in Asbach nicht auseinandergerissen werden könne, vielmehr vereinigt bleiben müsse. Eine Vereinigung von Personen- und Güterverkehr an der Stelle, die der Gemeinderat wünsche, sei aber unmöglich, indem sie wegen der starken dortigen Steigungsverhältnisse eben für den Güterverkehr ungeeignet sei. Ein Umbau der Bahn behufs Milderung der betreffenden Steigungsverhältnisse sei aber so erheblich, daß er einen Aufwand von mindestens 200 000 M. erfordern würde, und dieser Betrag könne unter den gegebenen finanziellen Verhältnissen nicht aufgebracht werden.

Ihre Kommission steht in dieser Sache auf dem Standpunkt, daß sie es gerne sehen würde, wenn dem an und für sich nicht unberechtigten Anliegen der Gemeinde Rechnung getragen werden könnte. Sie kann aber von sich aus einen entsprechenden Vorschlag nicht machen, hat jedoch den Wunsch, daß, bevor zur Ausführung des neuen Aufnahmegebäudes geschritten wird — die Mittel dafür sind von der Zweiten, wie von der Ersten Kammer bereits bewilligt — noch einmal regierungsseitig geprüft werden möge, ob es vielleicht nicht doch möglich wäre, ohne zu große Kosten die Bahnhofanlage an den Ort etwas näher heranzuschieben, und beantragt, das Hohe Haus wolle in diesem Sinne die Petition der Gemeinde Asbach der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Freiherr **von Stotzingen:** In Übereinstimmung mit einigen Herren der Budgetkommission möchte ich den Antrag auf Übergang zur Tagesordnung stellen, im wesentlichen aus den von der Großh. Regierung im anderen Hohen Hause dargelegten Gründen. Wie dort mitgeteilt und von dem Herrn Berichterstatter hier ausgeführt wurde, ist die Station Asbach von der Mitte des Dorfes einen Kilometer entfernt, diese Entfernung soll nun um 25 Meter vergrößert werden. Wenn in jedem Dorf versucht würde, die Station möglichst nahe heranzurücken, so würde das zu ganz unhaltbaren Konsequenzen führen; in jeder Stadt werden wohl die meisten Einwohner eine viel größere Entfernung als einen Kilometer zurückzulegen haben, um an den Bahnhof zu kommen. Wenn wir ferner hören, daß die Wiederherstellung des alten Gebäudes 44 000 M., die Erstellung eines neuen Gebäudes an anderem Ort 200 000 M. kostet, wenn uns ferner gesagt wird, daß der Trennung der Güter- und Personenstation technische Hindernisse entgegenstehen, scheint die ablehnende Haltung der Regierung wohlbegründet. Der Beschluß, die Petition zur Kenntnisnahme zu überweisen, würde nur Hoffnungen in Asbach erwecken, die nicht verwirklicht werden können. Da die Petition mir unbegründet und aussichtslos zu sein scheint, halte ich für richtig, dies klar zum Ausdruck zu bringen durch Antrag auf Übergang zur Tagesordnung. Ferner möchte ich noch hervorheben, daß logischerweise mit dem Antrag, die Petition zur Kenntisnahme zu überweisen, gleichzeitig die genehmigten 44 000 M. hätten abgesetzt werden müssen. Auf der einen Seite 44 000 M. zu genehmigen für Wiederherstellung des alten Gebäudes, auf der anderen Seite sagen, erwägenswert wäre, die Station an einer anderen Stelle zu errichten, scheint mir einen gewissen Widerspruch darzustellen. Ich möchte deshalb, unterstützt von anderen Herren, die Bitte an das Hohe Haus richten, Übergang zur Tagesordnung zu beschließen.

Graf Raban **von Helmstatt:** Im Gegensatz zu dem Herrn Vorredner möchte ich bitten, dem Antrag des Herrn Berichterstatters beizutreten und diese Petition zur Kenntnisnahme zu empfehlen. Ich selbst kenne die Verhältnisse in Asbach ziemlich genau, es ist von meinem Wohnort nur eine starke Stunde entfernt. Nun fällt es jedem auf, der von Meckesheim herkommt, daß man an Asbach ganz nahe vorbeifährt, die Station aber sehr weit entfernt liegt. Ich glaube, daß die 5 Minuten, die angegeben werden, nicht einmal richtig sind, ich glaube, daß das Bahngleis viel näher als 5 Minuten, viel näher als 1 Kilometer an das Dorf herankommt. Es liegt dann das Stationsgebäude unmittelbar vor dem Ausgang des Tunnels, gerade wie beim Karlstor in Heidelberg. Dort wird es immer als Fehler gerügt, daß man den Bahnhof so nah an den Ausgang des Tunnels gerückt hat, da dies mit Gefahren für das Publikum und das Personal verknüpft ist. Jetzt nach dem neuen Plan soll also das Stationsgebäude in Asbach noch etwas näher an den Tunnel herangerückt werden. Was die Petenten in ihrer Petition ausführen, ist vollständig richtig. Der Fehler ist damals gemacht worden bei der Anlegung der Station. Man wollte eben damals mehrere Fliegen mit einem Schlage treffen und nun, was ist geschehen? Die Fliegen sind fortgeflogen und die Asbacher müssen die Zeche bezahlen. Binau hat nämlich schon seit anno 1879 seine eigene Bahn, die Strecke Eberbach—Neckarelz, und weder die Binauer Passagiere noch die Binauer Güter kommen nach Asbach gefahren. Mörtelstein hat eine Personenstation und hat sich auch bemüht um eine Güterhalle. Nun

sitzen die Asbacher da und sehen von ihrem Ort aus das Stationsgebäude gar nicht, außerdem haben sie für ihren Güterverkehr das wellige Terrain zu überwinden, und ich glaube, wenn die Luftlinie vom Ort zur Station Asbach 1 Kilometer beträgt, so ist es in Wirklichkeit viel weiter, da es außerdem noch einige Kurven gibt und Terrainwellen zu überschreiten sind. Der Fehler ist damals bei Anlage der Bahn 1860 gemacht worden. Ich bin zu sehr Laie, um sagen zu können, ob die Vorteile die Nachteile wieder aufheben. Die neue Gleisanlage soll 200 000 M. kosten. Es steht das nicht im Verhältnis zu den Vorteilen, die Asbach dadurch erhält. Ich bin aber im Zweifel, ob das nicht etwas billiger gemacht werden könnte. Der Herr Minister hat vor einiger Zeit selbst erklärt, daß die Bahnhöfe nur provisorisch zu bauen seien. Ich kann da z. B. erklären, daß der Bahnhof Neckarelz in provisorischer Weise erbaut ist, er besteht bereits zum zweiten Mal, er war früher in Mannheim und hat bis jetzt ausgezeichnete Dienste geleistet; ich kann nicht sagen, daß man in Neckarelz einen anderen Bahnhof wünscht. Er entspricht allen Anforderungen. Wenn also bei dem Stationsgebäude in Asbach die denkbar größten Ersparnisse gemacht würden, würde uns das mehr befriedigen, als wenn man vom Ort weit zum Stationsgebäude wallfahrten muß. Ich möchte der Regierung ans Herz legen, was der Herr Berichterstatter zum Schluß gesagt hat: Die Großh. Regierung möge der Frage noch einmal näher treten und in Erwägung ziehen, ob nicht auf billigere Weise die Sache gemacht werden kann. Fraglich ist auch, ob man die Sache nicht verschieben könnte, denn das Stationsgebäude ist noch nicht sehr alt, und ob es jetzt schon seine irdische Mission erfüllt hat (Heiterkeit), ist zurzeit noch nicht sicher.

Ich bitte das Hohe Haus, den Antrag des Herrn Berichterstatters anzunehmen und nicht den des Freiherrn von Stotzingen.

Minister Freiherr **von Marschall:** Ich möchte die Bitte an das Hohe Haus richten, dem Antrag des Herrn Freiherrn von Stotzingen, den derselbe näher begründet hat, zuzustimmen. Ich glaube mich zunächst stützen zu sollen auf die eben erfolgte Begründung dieses Antrages. Wir würden ja sehr gern geneigt sein, jetzt, wo ein Neubau des Bahnhofs erforderlich ist, diesen Bahnhof an eine andere Stelle zu setzen, wenn die Neigung des Bahnkörpers dies möglich machen würde. Wenn ein so hoher Betrag wie 200 000 M. hier als derjenige bezeichnet ist, welcher voraussichtlich wird aufgewendet werden müssen, um dem Wunsche der Petenten stattzugeben, so rührt dies daher, weil eine durchgängige Änderung des Planums der Bahn erforderlich wäre. Es muß eben eine Strecke herausgebracht werden, auf welcher die Neigung höchstens 1 : 400 beträgt, sonst kann die Güterstation an dieser Stelle keinen Platz finden. Nun wäre ja möglicherweise die Lösung ins Auge zu fassen, daß die Güterstation und die Personenstation getrennt sind. Das würde aber für einen verhältnismäßig kleinen Ort wie Asbach und für einen verhältnismäßig kleinen Verkehr, wie er dort sich abwickelt, geradezu das Doppelte der Betriebskosten für die Station in Anspruch nehmen; wir müßten geradezu die Zahl der Personen, die die Station bedienen, verdoppeln; wir hätten anstatt einer Station Asbach zwei Stationen Asbach; das ist unter keinen Umständen tunlich. Folglich bliebe, wenn man den Wünschen der Petenten entgegenkommen wollte, gar nichts anderes übrig, als das ganze Planum der Bahn zu verändern,

eine Strecke einzuschalten, wo die Steigung anstatt 1 : 100 nur 1 : 400 beträgt. 200 000 M. aufzuwenden zu dem Zweck, damit der Weg vom Ort Asbach zur Station Asbach um 5 Minuten verringert wird, diese Verantwortung glaubt die Großh. Regierung nicht auf sich nehmen zu können.

Es werden dann noch weitere Untersuchungen in Antrag gebracht. Ich muß erklären: die Verhältnisse sind untersucht. Es ist ganz unmöglich, auf einer Strecke, wo die Steigung 1 : 100 beträgt, eine Güterstation zu errichten. Die Regierung wird bei nochmaliger Prüfung zu demselben Ergebnis kommen.

Berichterstatter Oberbürgermeister Dr. **Wilckens**: Ich bin überrascht, daß sich der Herr Minister in dieser Sache etwas echauffiert hat, was mit dem ganzen Verlauf der Angelegenheit in der Kommission kaum übereinstimmen dürfte. Es ist bei uns allerdings die Rede davon gewesen, diese Petition durch Übergang zur Tagesordnung zu erledigen. Man sagte sich aber in der Kommission: Es ist doch ein eigentümlicher Vorgang, wenn das andere Hohe Haus die Petition empfehlend überwiesen hat und dann wir diesen Beschluß, der erst vor kurzem gefaßt worden ist, mit Übergang zur Tagesordnung beantworten. Und weiter haben wir uns gesagt: Wenn wir nur Überweisung zur Kenntnisnahme beantragen, so wird nichts gewünscht, als daß die Regierung die Wünsche der Gemeinde nochmals in wohlwollender Weise prüft, ehe sie zur Ausführung des Projektes schreitet. Hat diese Prüfung ein negatives Resultat, so wird sie die Anlage ausführen, da ja die Mittel hierfür schon von der Zweiten wie von der Ersten Kammer bewilligt sind. Ich gebe dem Herrn Freiherrn von Stotzingen zu, daß vielleicht ein gewisser Widerspruch darin liegen mag, daß die Zweite Kammer die Regierungsforderung genehmigt, gleichzeitig aber die Petition empfehlend überwiesen hat. Ich könnte aber in unserem Vorgehen einen solchen Widerspruch nicht finden. Wir erklären: wir stellen die Mittel zur Verfügung, wünschen aber, daß eine nochmalige sachliche Prüfung der Angelegenheit erfolgt, ehe die Mittel Verwendung finden. Nun sind die Ausführungen, die der Herr Graf Helmstatt soeben gemacht hat, doch immerhin dazu angetan, das Hohe Haus davon zu überzeugen, daß in diesem Fall besondere Verhältnisse vorliegen, und ich glaube, man sollte diesen besonderen Verhältnissen wenigstens durch Veranlassung einer neuerlichen Prüfung der Sache Gerechtigkeit widerfahren lassen. Die Großh. Regierung wird dadurch keineswegs vinkuliert, und ich bin daher der Meinung, daß es bei dem Kommissionsantrag sein Bewenden behalten sollte.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Punkt 2d 3, **Petition des Gemeinderats Triberg, den Umbau des Bahnhofs daselbst**, erhält das Wort der

Berichterstatter Oberbürgermeister Dr. **Wilckens**: Was die Triberger Petition angeht, so ist beiden Kammern eine Petition des Gemeinderats und verschiedener Vereine dortselbst, sowie einer Anzahl von Nachbargemeinden, den Umbau des Bahnhofs in Triberg betreffend, zugegangen, die sich gedruckt in den Händen der Mitglieder des Hohen Hauses befindet und deren In-

halt ich daher hier nicht zu wiederholen brauche. Die Petition beklagt in lebhafter Weise die allgemein bekannte Mangelhaftigkeit und Unzulänglichkeit der Triberger Bahnhofsanlage. Sie beschwert sich insbesondere aber auch darüber, daß die Großh. Regierung, obwohl die Verhandlungen zwischen Eisenbahnverwaltung und Gemeinde dem Abschluß nahe gewesen seien, von der Aufnahme einer Anforderung für eine umfassende Umgestaltung der fraglichen Anlagen in das Budget für die Jahre 1910/11 Umgang genommen habe, und wünscht, daß die Landstände den sofortigen gründlichen Umbau des Bahnhofs bei der Großh. Regierung befürworten und dafür eintreten möchten, daß eine angemessene Baurate noch auf diesem Landtag bewilligt werde.

Mit Bezug auf diese Petition hat die Großh. Regierung folgende Erklärung abgegeben:

„Im Hinblick auf die ungünstigen finanziellen Verhältnisse der Eisenbahnverwaltung sah sich die Großh. Regierung veranlaßt, eine eingehende Prüfung auch nach der Richtung vorzunehmen, bei welchen der beabsichtigten Neuanlagen eine Einschränkung oder eine Verschiebung auf spätere Zeit angängig sei. In der Erwägung, daß, wie schon in der 100. Sitzung der Zweiten Kammer am 7. Juli 1908 der Regierungsvertreter hervorhob, die Unzulänglichkeit des Bahnhofs Triberg zwar anzuerkennen, aber eine Erweiterung desselben für die Verwaltung an sich keine dringende Aufgabe ist, mußte der geplante Umbau des Bahnhofs Triberg angesichts des sehr hohen, auf über 2 Millionen Mark veranschlagten Bauaufwands mit in die Reihe der vorläufig zurückzustellenden Arbeiten aufgenommen werden, so ungern sich die Großh. Regierung im Hinblick auf die damals dem Abschlusse nahen Verhandlungen zwischen genannter Stadt und der Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen zu diesem Schritte entschloß.

Eine gewisse Entlastung der Gleisanlagen in Triberg wird übrigens dadurch erzielt, daß mit Einführung des durchgehenden Nachtdienstes auf der Schwarzwaldbahn ein großer Teil der Güterzüge zur Nachtzeit gefahren werden kann. Die Beseitigung des schienenebenen Übergangs bei Wartstation Nr. 59 wird zweckmäßigerweise ebenfalls noch so lange verschoben, bis an den Umbau des Bahnhofs herangetreten wird.

Den Mängeln des Aufnahmegebäudes soll durch die Errichtung eines Anbaues, der als Warteraum III. Klasse dienen wird und die Verwertung des bisherigen, mit der Wirtschaft vereinigten Raumes für die Wirtschaft allein ermöglicht, sowie durch verschiedene Ausbesserungen einigermaßen abgeholfen werden. Die Geldmittel für den Anbau (6000 M.) sind im Betriebsbudget 1910/11 unter § 23 b Ziffer 11 angefordert.

Die Eisenbahnverwaltung wird die Frage des Bahnhofumbaues Triberg im Auge behalten und ihr zu geeignetem Zeitpunkte näher treten."

Ich bemerke, daß die 6000 M., von denen hier in der Regierungserklärung die Rede ist, von der Hohen Zweiten Kammer, wie auch heute von der Hohen Ersten Kammer genehmigt worden sind. Wir waren in der Kommission der Meinung, daß auf Grund der Erklärung der Großh. Regierung, wie ich sie vorhin verlesen habe, und im Hinblick auf die ausführlichen Verhandlungen im andern Hohen Hause, aus denen deutlich hervorgeht, daß auch die Großh. Regierung die Ande-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

rungsbedürftigkeit der Triberger Bahnhofanlage durchaus anerkennt und daß nur die ungünstige Finanzlage es ist, welche die Großh. Regierung bestimmt hat, nicht schon in das Budget 1910/11 eine entsprechende Anforderung aufzunehmen, der in Frage stehende Bahnhofumbau zu den Unternehmungen zu rechnen sei, an die zwar nicht schon auf diesem Landtag, aber, wenn immer tunlich, auf dem nächsten Landtag herangetreten werden sollte, und

beantragen, das Hohe Haus wolle in diesem Sinne die Triberger Petition der Großh. Regierung empfehlend überweisen.

Der Antrag der Kommission wird einstimmig angenommen.

Schluß der Sitzung 1 Uhr 20 Min.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg