

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902**

21 (22.1.1902) Badischer Landtag. Sitzungsbericht aus der Zweiten  
Kammer. 24. öffentliche Sitzung

## Badischer Landtag.

### Sitzungsbericht aus der Zweiten Kammer.

#### 24. öffentliche Sitzung

am Montag den 20. Januar 1902.

Am Regierungstisch: Staatsminister v. Brauer, Finanzminister Dr. Buchenberger, die Präsidenten: des Ministeriums des Innern, Geh. Rath Dr. Schenkel und des Ministeriums der Justiz, des Kultus und Unterrichts, Staatsrath Frhr. v. Dusch, Staatsrath Dr. Reinhard und Regierungskommissäre.

Präsident Günner eröffnet die Sitzung um 4 Uhr.

Nach Anzeige der Einläufe werden der Gesetzentwurf, betreffend Gemeindesteuern und Gemeindewahlrecht der Verfassungskommission und die Staatsverträge der Kommission für Straßen und Eisenbahnen zur Vorberathung überwiesen.

Hierauf folgt Fortsetzung der Zolltarifdebatte.

Abg. Dresbach wendet sich gegen eine Bemerkung des Herrn Staatsministers über die Rheinkorrektion. Er bittet, dem Vertrag zwischen den Rheinstaatstaaten möglichst viel statistisches Material beizugeben, damit die Beurtheilung seiner Vorzüge und Nachteile möglich sei. Er befürchte, es werde sich nicht um Belebung schlummernden Verkehrs, sondern nur um Verkehrsverschiebung handeln. Anstatt daß Mannheim das Ende des Wasserverkehrs sei, werde dies in Zukunft Straßburg sein, keineswegs das badische Kehl. Der Herr Staatsminister habe gemeint, eine Verschlechterung der badischen Bahnen und Mannheims werde nicht die Folge sein. Redner könne nicht glauben, daß die badischen Staatsbahnen dadurch eine Verkehrsbelebung erfahren werden, wie der Herr Staatsminister glaube. Die Jahresberichte der badischen Staatseisenbahnen zeigen, daß der Güterverkehr in Mannheim beinahe dreimal so groß war als derjenige der drei anderen größten badischen Stationen. Mannheim sei also die Nährmutter der badischen Bahnen. Der Verlust, der den badischen Staatsbahnen durch Vollendung der Rheinkorrektion erwachsen werde, sei sehr groß und leicht zu berechnen, was Redner an Zahlen nachweist. Der Ausfall an Frachtspejen werde wohl Millionen betragen, selbst wenn Kehl die Endstation sein werde. Doch glaube er, wegen seiner Vorzüge werde Straß-

burg, nicht Kehl, das Ende des Wassertransports sein, und dann sei der Ausfall noch größer. Straßburg übe auch auf den Güterverkehr jetzt schon eine sehr große Anziehungskraft, was das rapide Steigen der Summe der dort angekommenen Waaren in den letzten Jahren zeige. Die Mannheimer Geschäftsleute, deren Tüchtigkeit der Herr Staatsminister anerkannt habe, werden gezwungen sein, nach Straßburg zu wandern. Welchen Schaden dies für Baden bedeute, sei leicht einzusehen.

Die Kosten der Regulirung, 15 Millionen, sollten ursprünglich unter den drei Vertragsstaaten nach Verhältniß der Länge ihres Ufers vertheilt werden. Bayern sei für den Plan aber nur dadurch zu haben gewesen, daß man ihm in dem Projekt des Main-Donaukanals ganz freie Hand zu lassen versprach, auch solle es eine Pauschalsumme von 800 000 M. bezahlen, während Baden mit 5 1/2 Millionen herangezogen werden solle. Baden solle also unter großen finanziellen Opfern das Projekt ermöglichen, was zu Bedenken Anlaß gebe.

Staatsminister v. Brauer theilt mit, daß der Nachtragsetat eine erste Rate für die Korrektion des Oberrheins bringe, wobei der Vertrag unter Beifügung statistischen Materials dem Hohen Hause mitgetheilt werde. Da werde weitgehend Gelegenheit gegeben sein, sich über diese wichtige Frage zu äußern. Er wolle heute die Debatte nicht weiter auf das Detailgebiet ausspinnen, da ja demnächst Gelegenheit zu weiteren eingehenden Berathungen gegeben werde.

Dem Abg. Fendrich erwidert Redner auf seine Bemerkung bezüglich der 4 Millionen. Er hoffe, daß der Abg. Fendrich die Bemerkung nur im Scherz gemacht habe. Ein Vorarbeiter, der über 30 Jahre im Dienste war, wußte nach und nach in raffinirter Weise die sieben Wagen Kupfer an sich zu bringen. Die Kontrolle war vielleicht eine ungenügende, doch im Ganzen kommen solche Diebstähle bei der Eisenbahnverwaltung Dank der Ehrlichkeit von Beamten und Arbeitern recht selten vor, und wir werden nie dazu kommen, solche Diebstähle ganz zu vermeiden. Er glaube aber nicht, daß es nöthig sein werde, die allgemeinen Kontrollvorschriften zu vermehren, sonst würde die Kontrolle zu einer kleinlichen und umständlichen ausarten.

1902.

Die Kammer, die am 20. Januar 1902 in der 24. öffentlichen Sitzung die Angelegenheit der Rheinkorrektion zur Sprache brachte, hat sich mit dem Vortrag des Staatsministers v. Brauer über die Korrektion des Oberrheins beschäftigt. Die Kammer hat sich mit dem Vortrag des Staatsministers v. Brauer über die Korrektion des Oberrheins beschäftigt. Die Kammer hat sich mit dem Vortrag des Staatsministers v. Brauer über die Korrektion des Oberrheins beschäftigt.

Die Kammer hat sich mit dem Vortrag des Staatsministers v. Brauer über die Korrektion des Oberrheins beschäftigt. Die Kammer hat sich mit dem Vortrag des Staatsministers v. Brauer über die Korrektion des Oberrheins beschäftigt. Die Kammer hat sich mit dem Vortrag des Staatsministers v. Brauer über die Korrektion des Oberrheins beschäftigt.

Die Kammer hat sich mit dem Vortrag des Staatsministers v. Brauer über die Korrektion des Oberrheins beschäftigt. Die Kammer hat sich mit dem Vortrag des Staatsministers v. Brauer über die Korrektion des Oberrheins beschäftigt. Die Kammer hat sich mit dem Vortrag des Staatsministers v. Brauer über die Korrektion des Oberrheins beschäftigt.

Die Bankbrüche habe er keineswegs als Ursache des wirtschaftlichen Niedergangs erklärt. Er habe nur gesagt, jene Bankbrüche haben so böse Zustände geoffenbart, daß eine Angst in die Kapitalisten kam, die größer sei, als es bei der wirtschaftlichen Depression an sich geboten gewesen wäre.

Abg. Fröhlich knüpft an die Bemerkung des Herrn Finanzministers aus der Ersten Kammer an: er sei für eine Eisenbahnschuldenwirtschaft nicht zu haben, zumal wenn die Mittel zu unproduktiven Ausgaben verwendet werden sollen. Ein solcher Vorschlag sei nicht gemacht worden. Es habe sich vielmehr nur um Besserstellung der Beamten gehandelt, und das könne man nicht für eine unproduktive Ausgabe erklären. Der Pessimismus in der Zeichnung der Finanzlage sei ungerechtfertigt, was Redner im Hinblick auf die Zahlenergebnisse der letzten Jahre nachweisen zu können glaubt. Die Verschlechterung der Beziehungen zum Reich habe sich nicht so schlimm gezeigt, ebenso wie die Befürchtung der Mindereinnahmen aus den direkten Steuern. Der Pessimismus des Herrn Finanzministers lasse sich also nur durch das Zunehmen der Eisenbahnschuld erklären. Die Möglichkeit eines so schlechten Resultats, wie es der Voranschlag angebe, erscheine als absolut ausgeschlossen. Es sei lediglich die Folge davon, daß Ausgaben in den Betriebsetat eingesezt wurden, die nicht dahin gehören. Infolge eines Rechnungsfehlers seien 17 Millionen Einnahmen statt 21 1/2 Millionen gebucht. Diesen Fehler wolle er aber nicht tabeln, auffallend sei ihm nur, daß die Generaldirektion ohne Anstand das hierdurch bedingte erstaunliche Sinken des Betriebseffizienten hinnahe.

Der Voranschlag der Reineinnahme werde auf 14,7 Millionen beziffert. Dafür müsse man irgend einen Grund haben, und doch sei seit 10 Jahren eine so geringe Einnahme nicht zu verzeichnen gewesen. Außerdem seien 11,8 Millionen in's Betriebs- statt in's Eisenbahnbautonto geschrieben worden, deren Abschreiben wieder die alte Höhe der Einnahmen zum Vorschein bringe. Die Eisenbahnschuld enthalte auch die ungemein hohen Ausgaben für die Rheinhäfen, deren Höhe sich mit dem Staatszuschuß ungefähr decke. Der letztere scheine ihm also ganz gerechtfertigt, da die Wasseranlagen doch streng nicht zu den Eisenbahnen gehören. Ein Blick in das Staatsportemonnaie führe zu der Ueberzeugung, daß die Aufnahme einer Staatsschuld von 5 Millionen absolut von der Hand zu weisen sei. In den letzten 5 Jahren sei die finanzielle Lage unserer Staatseisenbahnen successive bedeutend besser geworden als in den 15 Jahren vorher. Das Anwachsen unserer Eisenbahnschuld gebe also keineswegs zu Besorgnissen Anlaß, eine produktivere Kapitalanlage als die der Eisenbahnschuld gebe es gar nicht. Die günstige Lage sei eine Folge der Tarifreform, eines großen Verdienstes des Herrn Finanzministers. Eine Eisenbahntariform siehe also dem Aufschwung unserer Eisenbahnen nicht entgegen, fördere ihn vielmehr. Wegen des Einflusses der ungünstigen Reichsfinanzverhältnisse auf die unfrigen ist Redner der gleichen Ansicht wie der Herr Finanzminister und der Abg. Hug. Er bedauere nur, daß solche Worte immer nur an dieses Haus, nicht an den Reichstag gerichtet werden. Die Eisenbahntarife seien die schwerste Einkommenssteuer für das Land, und er bitte dringend, auf die Prüfung der Frage einer Steuerermäßigung in dieser Hinsicht wenigstens ernstlich einzugehen. Darum komme er zu dem Vorschlag, diese Frage, und insbesondere die Frage der preußisch-hessischen Gemeinschaft, einer Kommissionsberatung zu unterziehen, wie dies schon in Württemberg geschehen sei. Man müsse auch prüfen, ob die Tarife in der Richtung von Maximaltarifen nicht gesetzlich festgelegt werden sollten. — Nach-

dem die Einführung der Rabattkilometerhefte 1895 eine Einnahmeerhöhung von einer Million eingebracht, hat der Herr Staatsminister durch einen Federstrich, der die Rabattkilometerhefte wieder kassierte, verfügt: ich verziehe auf die Einnahme von einer Million. Darüber muß die Volksvertretung gehört werden, wo nicht das Budgetrecht illusorisch gemacht werden sollte. Durch entsprechende Einrichtungen könnte man die 1/4 aller Plätze die von den Zügen leer mitgeführt werden, besetzen. Frage des weiteren bei der Regierung an, welche Stellung sie gegenüber der Kleinbahnfrage einnehme. Bisher hat sie auf dem Standpunkt, daß alle Ausgaben für Kleinbahnen eine „unproduktive“ Ausgabe im Sinne des Finanzministers sei. Hiergegen haben die Agrarier noch viel wenig Front gemacht. Die Abwanderung vom Lande zur Stadt sei da am größten, wo die Verbindung mit dem Markt, bezw. mit dem Markt, am schlechtesten sei. Der Verkehr mit dem Markte werde nicht erleichtert, man müsse ihn vielmehr immer mehr. Nur durch Verbilligung der transoceanischen Frachten sei dem ausländischen Getreide die Konkurrenz auf dem inländischen Markte ermöglicht worden. Das — Verbilligung der Tariffähigkeit sei der Punkt, an dem die Agrarier ansetzen müßten. Das würde eine viel günstigere Wirkung für die Hebung der Landwirtschaft haben als alle Getreidezölle. Er habe die Agrarier in ihrem eigensten Interesse ein, mit ihm in diesem Sinne weiter zu arbeiten.

Redner würde es mit Freuden begrüßen, wenn die öffentlichen Kassen, die Darlehen auf Zins ausgeben, jetzt nicht ihren Zinsfuß erhöhen würden, mit Rücksicht auf die gegenwärtige Depression, sondern das Ihrige zur Milderung der Noth beitrügen.

Redner glaubt, anknüpfend an die Bemerkung des Herrn Staatsministers, wonach im wesentlichen aus konfessionellen Rücksichten ein fünftes Mitglied ins Staatsministerium berufen wurde, daß es nicht zu billigen sei, jetzt auf einmal konfessionelle Rücksichten bei der Nennungsbeziehung zu maßgebenden zu machen. Wer so den kleineren Finger gebe, dem nehme man nicht nur die ganze Hand, sondern den ganzen Körper.

Wenn man die große Zahl der nicht besetzten Lehrstellen, die zurückgehende Zahl der Kreisrathen bei Halbtagschule in Rücksicht ziehe, so müsse man anerkennen, daß ein großer Nothstand herrsche, den zu beseitigen man ernstlich bemüht sein müsse. Insbesondere müsse man die Lehrergehälter erhöhen und die Praktikantenwirtschaft beseitigen, letztere sowohl im Schul- als auch im Gerichtswesen. Redner fragt an, ob dem Herrn Minister Kenntniß geworden sei von der Mißbilligung, die dem Herrn Abg. Dr. Heimbürger zu Theil wurde anlässlich seiner Beteiligung am Landtagswahlkampf. Auch möchte Redner die Stellung der Regierung zur Frage des Strafvollzugs und der Entschädigung unschuldig Verhafteter kennen lernen. Da keine Aussicht bestehe, diese Fragen von Reichswegen in absehbarer Zeit geregelt zu sehen, so sei es Pflicht der Einzelstaaten, in dieser Richtung vorzugehen.

Redner hat mit Bedauern gehört, daß es der Standpunkt der Regierung sei: man habe in der Wahlrechtsfrage etwas gewonnen, wenn man die Lösung um ein Jahr hinauschiebe. Die schlimmen Vorkommnisse, die sich bei den indirekten Wahlen immer mehr häufen und dem Auslande Stoff zum Spotte bieten, verlangen dringend, das überlebte System zu beseitigen.

Die Revision der Städteordnung erklärt Redner als unumgänglich notwendig. Die Städteordnung sei eine alte, verrostete Maschine. Eine geordnete Verathung der städtischen Angelegenheiten sei bei Fortbestehen der heutigen Verhältnisse rein unmöglich. Mit Reid müsse man auf



wolle er auf die Angelegenheit nicht eingehen. Der Abg. Heimburger habe sich auch in keiner Weise darüber beschwert. Dies beweise, daß er selbst wohl die Empfindung hatte, daß er nicht korrekt gehandelt habe.

Weiter sei behauptet worden, der Bahnassistent Weipert habe während seiner Gefangenschaft zwei Tage Hungerkost bekommen, weil er nicht genügend viele Düten anfertigte. Darüber sei ihm nichts bekannt. Aber auch diese Sache hätte sich dazu geeignet, von Weipert selbst im Wege der Beschwerde weiter verfolgt zu werden. Dies sei nicht geschehen. Das lasse vermuthen, daß die Sache sich anders verhielt. Mit der daran angeschlossenen Betrachtung: fiat justitia, pereat mundus! habe der Abg. Frühau einen schweren, aber durchaus unberechtigten Vorwurf

gegen die Gerichte erhoben. Unser Strafgesetzbuch enthalte schwere Strafdrohungen gegen Verletzung von Pflichten der Bahnbeamten, was im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit durchaus gerechtfertigt scheine. Hiervon habe das Urtheil gegen Weipert in sehr milder Weise Gebrauch gemacht. Es könne der Rechtspflege nicht förderlich sein, wenn ein Urtheil in dieser Weise der Kritik des Hohen Hauses unterzogen werde.

Präsident Günner bittet, spezielle Bemerkungen von der Generaldebatte fernzuhalten.

Schluß der Sitzung  $9\frac{1}{2}$  Uhr.

Nächste Sitzung Dienstag  $9\frac{1}{2}$  Uhr.