

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902

97 (10.4.1902) Badischer Landtag. Sitzungsbericht aus der Zweiten
Kammer. 59. öffentliche Sitzung

zur Geltung zu bringen. Bei der Beurtheilung des vorliegenden Staatsvertrags muß man immer berücksichtigen, daß jetzt schon ein Vertragsverhältnis besteht. Von den durch frühere Verträge erworbenen Rechten Badens hat der neue Vertrag keines aufgegeben. Dagegen erwachsen uns daraus verschiedene sehr wesentliche Vortheile. Schon daraus ist zu schließen, daß der Staatsvertrag für den badischen Landtag als annehmbar bezeichnet werden darf. Zu den Vortheilen gehört u. a. die Selbständigkeit der Tarifbildung, die nur durch einige kaum in Betracht kommende Klauseln beschränkt ist: daß die Tarife nicht höher werden, daß nicht Ausnahmetarife für diese Strecke allein im Gegensatz zu den anderen badischen Strecken aufgestellt werden dürfen. Der Vortheil der selbständigen Tarifbildung für die badische Bevölkerung ist offenbar. Es braucht nur auf die Kilometerhefte hingewiesen zu werden. Ein weiterer Vortheil liegt in dem entscheidenden Mitwirkungsrecht Badens bei der Festsetzung der Personenzugfahrpläne, das in diesem Umfang bei den bisherigen Bestimmungen nicht vorhanden war. Das kann von großer Bedeutung für die badischen Bahnen im ganzen sein. Sehr günstig sind auch die Bestimmungen über die Berechnung des badischen Antheils an den Einnahmen und Ausgaben, die bisher nach der Ziffer des Baukapitals in sehr umständlicher Weise erfolgte. Baden nimmt Theil an dem höheren preussisch-hessischen Betriebskoeffizienten. Infolgedessen ist auch ein höherer Reinertrag aus dem badischen Antheil an der Main-Neckar-Bahn zu erwarten. Für 1899 hätte das einen Mehrertrag von 255 000 M. nach einer probeweisen Berechnung ergeben. Zu Befürchtungen wegen der Erhaltung unserer Selbständigkeit ist durch diesen Vertrag kein Anlaß gegeben. Ich glaube, daß die Position der badischen Regierung durch den neuen Vertrag, wenn Aspirationen auf die badische Selbständigkeit eintreten sollten, eher gestärkt wird. Nach den alten Vertragsbestimmungen hätte Baden in Zukunft in der Direktion der Main-Neckar-Bahn wohl immer eine Mehrheit gegen sich, da Preußen und Hessen jetzt gemeinsame Interessen haben. Zu einer Ueberstimmung des badischen Direktionsmitglieds ist durch den neuen Vertrag die Gelegenheit geringer, da alle wichtigen und grundsätzlichen Fragen durch den Vertrag genau geregelt sind, so daß Entschliessungen von größerer Bedeutung, welche die badischen Interessen berühren, wohl kaum zu treffen sein werden. Unsere Selbständigkeit ist also durch den Vertrag gewahrt. Ich kann mich den Befürchtungen wegen der Erhaltung der Selbständigkeit unserer Bahnen nicht anschließen und glaube, daß auch die Mehrheit der Kommission sie nicht theilt. Jeder derartige Schritt ist allerdings ein Schritt zur Vereinheitlichung der Verwaltung überhaupt. Damit ist aber nicht gesagt, daß die Entwicklung dahin gehen muß, daß Preußen unsere Bahnen aufsaugt. Wenn aber einmal eine Vereinheitlichung für das Reich kommen sollte, dann glaube ich, daß auch die badische Bevölkerung und Volksvertretung einen Einwand dagegen nicht erheben wird. Bis dahin aber wird durch diesen neuen Staatsvertrag die Stellung der badischen Staatsbahnverwaltung eher gestärkt als geschwächt werden.

Redner geht dann auf einzelne Punkte des Vertrags ein:

Nach Artikel 9 gelten für die laufenden Dienstbezüge (Gehälter, Wohnungsgeldzuschüsse) sowie für die sonstigen Bezüge (Umzugs- und Dienstreisenschädigungen) der Beamten der Main-Neckar-Bahn-Gemeinschaft die Vorschriften und Sätze der badischen Staatsbahnbeamten. Sofern hiebei die Beamten in den erwähnten sonstigen Bezüge Ausfälle gegenüber ihren bisherigen Einkünften an Nebenbezügen erleiden sollten, welche nicht durch Verbesserung der laufenden Dienstbezüge ausgeglichen werden,

wird eine angemessene Vergütung in Aussicht gestellt. Dem badischen Mitglied der Eisenbahndirektion und den bei der Direktion oder den Inspektionen beschäftigten badischen Bureaubeamten wird, sofern ihr Dienstverdienst geringer ist als der gleichaltrigen preussischen Beamten, eine dem Unterschied entsprechende, nicht pensionsfähige Zulage gewährt.

Die Kommission hätte gewünscht, daß diese Ausgleichung auf alle badische Beamten der Main-Neckar-Bahn ausgedehnt werde und richtet das dringende Ersuchen an die Großh. Regierung, dafür zu sorgen, daß die im Dienst der Main-Neckarbahn-Gemeinschaft bleibenden Beamten in ihrem Gesamteinkommen, nicht nur in ihren Nebenbezügen, jedenfalls keine Schmälerung erfahren.

Auch sollten aus Billigkeitsgründen, die Redner darlegt, denjenigen badischen Beamten der Main-Neckarbahn (Revisoren II. Kl., Stationsvorstehern, Stationsassistenten), welche schon vor Einführung der Assistentenprüfung in den Dienst der Main-Neckarbahn eingetreten sind, sofern sie sich praktisch erprobt haben, die gleichen Beförderungsaussichten bezw. Gehaltsbezüge gewährt werden, wie den unter gleichen Verhältnissen aufgenommenen Assistenten, welche noch vor 1890 zur Anstellung gelangten, und wie den preussischen und hessischen Beamten gleicher Art. Da es sich nur noch um wenige Beamte handelt, so würde diese von der Kommission warm empfohlene Maßregel keinen erheblichen Aufwand verursachen.

Zum Schluß empfiehlt Redner, den Vertrag mit möglichst großer Stimmenzahl anzunehmen.

Abg. Müller dankt der Regierung, der Kommission und dem Berichterstatter für die wohlwollende Behandlung des Staatsvertrags. — Hierauf fährt er fort: Die Main-Neckarbahn hat in der letzten Zeit der Entwicklung der anderen Bahnen nicht Stand gehalten. Vor allem wurde es von der betheiligten Bevölkerung als großer Mißstand empfunden, daß die Kilometerhefte auf der Main-Neckarbahn nicht benutzt werden dürfen. Als diese Klagen hier auf dem letzten Landtag laut wurden, empfahl der Herr Minister, den Vertrag zu lösen. Der neue Vertrag ist zwar anders ausgefallen, als man erwartete, doch regelt er die Frage in einer meines Erachtens für uns durchaus günstigen Weise. Ich frage nun bei der Großh. Regierung an, wie es in Zukunft mit dem Güterverkehr gehalten werden soll. Es wurde seit dem Inkrafttreten des Vertrages ein großer Theil des Güterverkehrs von der Main-Neckarbahn abgelenkt, und es ist Gefahr vorhanden, daß das noch weiter und mehr der Fall sein wird, obgleich meines Erachtens für Preußen kein Anlaß mehr vorhanden ist, die Main-Neckarbahn weiter zu schädigen. Es wäre aber immerhin zu wünschen, daß die nöthigen Vorsichtsmaßregeln getroffen werden. Insbesondere ist auch zu wünschen, daß in Zukunft besseres Wagenmaterial auf der Main-Neckarbahn zur Verwendung gelangt. — Sehr zu begrüßen ist die Bestimmung des Vertrags, wonach die badische Regierung sich ganz freie Hand in der Tarifbildung behalten hat, und daß in der neuen Direktion neben dem Vertreter der Regierung auch Vertreter der Handelskammer Heidelberg und Mannheim vorgelesen sind. Ich möchte jedoch die Regierung bitten, darauf hinzuwirken, daß es auch der Stadt Weinheim ermöglicht wird, einen Vertreter in den Bezirkseisenbahnrat zu entsenden, denn die Benachtheiligung Weinheims, insbesondere was den Fahrplan anlangt, läßt eine solche Vertretung als dringend wünschenswerth erscheinen.

Man empfindet es schwer, daß zwar die badischen Bureaubeamten in Frankfurt und Mainz, die schlechter gestellt sind als die preussischen Beamten, Dienstzulagen

R Die
Sa
heim
Dr.
Ehen
unbe
trage
1899
der
Belle
Di
münd
strett
Vand
R i
mit
gedac
zu be
Zu
stellu
bekan
Wo
Gerid
R 5
Die
Bauk
heim
Josef
selbst
Schön
an un
für de
unbe
in Pf
vorläu
des P
voraus
viertel
viertel
1902
gehnt
Die
mündl
streit
Freibu
Dor
Zimm
Zun
stellu
bekan
Frei
Gerid
R. 6
Der
Ca n
bevoll
Offend
Anna
an un
s 1567
B. G. B
der un
1879
Berich
Der
mündl
streit
Landge
Die n
Z
mit de
gedacht
zu best
Zun
stellu
bekan
Dien
Gerid
R. 61
Der
Georg
Abwese
verscholl

Er 6

Hilfinge
Konstan
Nadolff
Weßtra
Hülent
Stodach
Ueberlin
Willingen
Bonndor
Bretsch
Emmend
Endingen
Kenzinge
Etenhe
Freiburg
Müllheim
Schoppe
Vahr
Offenbur
Kopst
Bruchsal
Durlach
Karlsruh
Mannhei
Mosbach
Wertheim

erhalten, die Betriebsbeamten aber nicht. Ich möchte die Regierung um Gleichstellung dieser Beamten bitten. — Was die Besetzung der badischen Bureaubeamtenstellen in Mainz anlangt, hätte der Vertrag meines Erachtens festsetzen müssen, so und so viele der Beamten müssen Badener sein. Nach den vorliegenden Bestimmungen scheint es mir nicht ausgeschlossen zu sein, daß die eigentlich den badischen Beamten zukommenden Stellen mit preussischen Beamten besetzt werden können. Betriebsassistenten- und Betriebssekretärstellen sollte man im äußeren Dienste schaffen, um älteren Beamten die Möglichkeit zu geben, in eine höhere Gehaltsklasse aufzurücken. Viele ältere Beamten haben das heute geforderte Examen nicht gemacht, wie der Herr Berichterstatter schon hervorhob. Seinerzeit ließ man diese Beamten, sofern sie 10 Dienstjahre hinter sich hatten, in die höhere Gehaltsklasse einrücken, alle anderen aber, welche noch nicht 10 Jahre im Dienst waren, blieben von diesem Aufrücken ausgeschlossen. Diese nichtgeprüften Beamten haben denselben Dienst, dieselbe Verantwortung wie die geprüften, ein Unterschied besteht nur in ihrer Einreihung in den Gehaltsstufen, da ist es meines Erachtens eine Forderung der Gerechtigkeit und Billigkeit, sie auch in gehaltlicher Beziehung einander gleichzustellen. In dem vorliegenden Budget ist eine Summe angefordert, die dem im äußeren Dienst beschäftigten Beamten als Zulagen zugewiesen werden soll; ich möchte nun die Regierung bitten, solche Zulagen auch den Beamten der Main-Neckarbahn zukommen zu lassen. Es dürfte ja kaum eine Strecke geben, auf der die Beamten zu größeren Dienstleistungen, zu höherer Verantwortung beigezogen werden als auf dieser Strecke, so daß mein Wunsch als durchaus gerechtfertigt erscheint. — Die Arbeiter wünschen, wie die übrigen badischen Eisenbahnarbeiter, in die Kranken- und Pensionskassen für Arbeiter eingereiht zu werden. Ich bitte die Großh. Regierung, diesen Wunsch wohlwollend zu prüfen und nach Möglichkeit zu erfüllen.

Hg. Gichhorn: Ich glaube, daß wir heute in die wichtigsten Erörterungen der ganzen Session eingetreten sind. Ich habe dabei die hohe allgemeine politische Bedeutung des Staatsvertrags im Auge, der darauf hinausläuft, die Selbständigkeit der süddeutschen Bahnen erheblich zu bedrohen. Der Staatsvertrag zerfällt in zwei Theile: denjenigen, der die Main-Neckarbahn in preussische Verwaltung überführt, und den Theil, der unserer badischen Regierung einige Rechte vorbehält. Wie der Herr Berichterstatter nun, mit Bezug auf den letzteren Theil, davon reden kann, wir hätten keine Rechte aufgegeben, dafür aber viele dazu gewonnen, das ist mir rein unverständlich. Haben wir denn damit kein Recht aufgegeben, wenn wir in der ganzen Verwaltung nichts mehr mitzureden haben? Der Vertrag hätte die zwingende Bestimmung enthalten müssen, daß für den ganzen Personenfahrplan die Zustimmung der badischen Regierung nöthig wäre, und nicht nur für die kurze badische Strecke, wie der Vertrag vorsieht. Artikel 3 des Vertrags gibt der badischen Regierung das Recht, „Bedenken“ gegen die Etatsvoranschläge geltend zu machen. Ob aber solche geltendgemachte Bedenken zu einer entsprechenden Abänderung führen oder nicht, das bleibt ganz dem Ermessen der preussischen Regierung überlassen. Kann das als ein tatsächlicher Einfluß Badens angesehen werden? — Dann sind wir im Falle der Auflösung der Gemeinschaft darauf angewiesen, mit Geld abgefunden zu werden. Warum ist Baden nicht vorbehalten worden, die ganze Bahn selbst zu erwerben? — Die badische Regierung hat nach dem Vertrag allerdings die Tarifbildung für den badischen Theil selbständig vorzunehmen, aber die badische Regierung hat nicht die Möglichkeit, auf ihrer Strecke einen

niedrigeren Tarif einzuführen, als er auch auf ihren übrigen Strecken üblich ist. Das ist eine Sicherung gegen etwaige Repressivmaßregeln Badens. Wo findet sich aber eine ähnliche Sicherstellung für Baden? — Ferner soll auf der Main-Neckarbahn die preussische Dienstordnung eingeführt werden. Ob das ein großer Vorzug sein wird, erscheint mir mehr als zweifelhaft, ist doch diese preussische Dienstordnung als besonders schneidig bekannt, enthält sie doch sogar eine Bestimmung, die den Beamten ordnungsfeindliche Bestrebungen verbietet. Unsere badische Dienstordnung gewährte den Beamten doch noch mehr Freiheit. — Gegen den Absatz 4 des Artikels 10 vollends müssen wir uns ganz entschieden wenden. Er gewährleistet dem Eisenbahndirektor ein autokratisches Regiment und gibt Preußen die Möglichkeit, sich ein recht gefügiges badisches Mitglied für die Eisenbahnverwaltung auszuwählen.

Al das macht es mir unmöglich, für den Vertrag zu stimmen. Trotzdem lege ich noch nicht einmal den größten Werth hierauf, als Wichtigstes erscheint mir die Verpreussungstendenz, die dem Vertrag zu Grunde liegt. Wenn ich hier von „Verpreussung“ rede, so handelt es sich gar nicht um ein Schlagwort, die Gefahr ist thatsächlich vorhanden. Als Grund des Vertragschlusses wird die Umständlichkeit und Kospizität der gegenwärtigen Verwaltung angeführt. Aber so schlimm ist die Sache nicht, wie es scheint, wenn man klagt, der Betriebskoeffizient habe sich so sehr verschlechtert, daß eine vernünftige Verwaltung nicht mehr möglich sei. Der schlechte Betriebskoeffizient resultirt nicht allein aus der kospizigen Verwaltung, sondern aus den Neuanweisungen und vor allem aus den preussischen Chikanen, die in der Ueberleitung des Verkehrs auf die Hessische Ludwigsbahn bestehen. Im Jahre 1900 ist ja der Betriebskoeffizient um 6 Proz. niedriger geworden, ohne daß eine Vereinfachung der Verwaltung eingetreten wäre, daraus ist zu ersehen, daß diese schlechte Verwaltung nicht allein der Grund der geringen Rentabilität der Main-Neckarbahn ist. Wir geben die Unhaltbarkeit der gegenwärtigen Verwaltung vollständig zu, vielleicht wäre es am besten, wir würden die Gemeinschaft ganz auflösen und unseren Theil zurückziehen. Die Auslieferung der Bahn an Preußen scheint mir der schlechteste Weg zur Lösung der Frage zu sein. Wir stehen auf diesem Standpunkt nicht aus Preußenhaß oder aus kleinem Partikularismus. Wir begrüßen es mit der größten Freude, wenn wir zu einem großen einheitlichen Reichseisenbahnnetz kommen. Diese Reichseisenbahnen müßten aber so verwaltet werden, daß die in allen Ländern gesammelten besten Erfahrungen zur Verwendung kommen. Das wäre aber heute bei der dominirenden Stellung Preußens nicht möglich, unser Reichstag ist noch lange nicht demokratisch genug, um die Erreichung dieses Zieles zu gewährleisten. Heute wären also „Reichsbahnen“ gleichbedeutend mit „preussischen Bahnen“, und die preussische Eisenbahnverwaltung ist so geartet, daß wir alles eher wünschen müssen, als eine Verpreussung unserer Bahnen. Aber die preussische Eisenbahnverwaltung verfolgt schon lange eine zielbewußte Ausdehnungspolitik. Seit im Jahre 1876 aus dem Plane Preußens nichts wurde, als es seine Eisenbahnen dem Reiche zum Kauf anbot, seither geht Preußen zielbewußt einen anderen Weg mit großer Entschiedenheit: es sucht nach Umwandlung seines eigenen Eisenbahnsystems in ein Staatsbahnsystem nach außen hin Einfluß zu erlangen in die nichtpreussischen Eisenbahnverwaltungen, um schließlich alle diese nichtpreussischen Eisenbahnen selbst einzustrecken. Der verstorbene Finanzminister Miquel war die Seele dieser Ausdehnungspolitik, die wir gegenwärtig wieder in Sachsen gewahrt werden, nachdem zuvor Hessen bestieg

Bür.

N 587.2 Die Ehefrau ...

Geri.

N 571.2 Die mini ...

Geri.

N 615.2 Der Schu ...

Geri.

N 614.2 Der Landt ...

Erhebi

- Hilzingen, Konstanz, Radolfzell, Weßling, ...

war. In Sachsen, das ein so gut rentirendes, ausgebehtes Staatsbahnetz besitzt, setzte in den Jahren 1896/97 dieser Krieg von Preußen her ein.

Auch nicht die ganze Partei des Herrn Berichterstatters steht auf dem von ihm vorgetragenen Standpunkt, wie ein Artikel der „Kölnischen Volkszeitung“ — er verliest ihn — beweist.

Im hessischen Landtag wiederholen sich alljährlich dieselben Klagen gegen die preussische Wirtschaft, denn in Preußen pflegt man die Eisenbahnen nicht vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt aus zu betrachten.

Der Herr Minister wird mir entgegenhalten: wir haben ja noch den eigenen Tarif! Die Hauptsache ist doch die Verwaltung, die wir an Preußen abgetreten haben!

Minderheit sind, so haben wir doch ein Vetorecht. Das fällt aber in Zukunft vollkommen weg. Preußen wird ganz machen, was es will.

Das einzige Hilfsmittel gegen die Verpreuungsgefahr wäre meines Erachtens eine süddeutsche Eisenbahngemeinschaft, deren Inhalt darin bestünde, daß sie sich zu großzügigen Reformen im Eisenbahnwesen einigte.

Abg. Hug: Ich erachte den vorliegenden Staatsvertrag für einen Fortschritt, eine Verbesserung des jetzigen Zustandes und werde deshalb dafür stimmen.

Redner definiert weiter das Wesen einer solchen Betriebs- und Finanzgemeinschaft und geht dann zur Frage der Vertheilung der Ausgaben nach dem neuen Staatsvertrag über.

Eisenbahngemeinschaft einen Prozentsatz von den nach Absatz 1 berechneten gesammten badischen Einnahmen zu erstatten, der sich aus dem Verhältnis der Jahresausgaben zu den Jahreseinnahmen bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft jeweils ergibt. Hierbei gelten als Jahreseinnahmen die als ordentliche Einnahmen des Etats der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft erscheinenden Beträge mit Ausnahme der statutenmäßigen Pensionskassenbeiträge der Beamten. Als Jahresausgaben sind alle Ausgaben der genannten Gemeinschaft für die im Betriebe befindlichen Bahnstrecken zu berücksichtigen, mit Ausnahme jedoch der Pensionen der Beamten und der Witwen- und Waisenbezüge der Hinterbliebenen von Beamten, der Staats-, Gemeinde- und sonstigen öffentlichen Abgaben und der Aufwendungen für größere Erweiterungen und Umbauten von Bahnanlagen, die mehr als 100 000 M. betragen. Von den Kosten der Zentralverwaltung der preußischen Staatsbahnen wird bei der Ermittlung des von Baden zu erstattenden Prozentsatzes die Hälfte den Jahresausgaben zugerechnet. Da nun unser Betriebskoeffizient etwa 73 bis 74 Proz., bei der Gemeinschaftsbahn aber nur 59 bis 60 Proz. beträgt, so erscheint das finanzielle Resultat des neuen Verteilungsmodus als ein für uns günstiges. Aus den Beilagen (Seite 14) des Staatsvertrags ergibt sich, daß der badische Anteil am Reinertrage der Main-Neckarbahn bei Anwendung der neuen Berechnungsweise sich für 1898 um über 100 000, für 1899 um mehr als 200 000 M. höher gestellt hätte.

Es erscheint nach den gemachten Erfahrungen etwas auffallend, daß der preußische Fiskus hier auf einmal als unser wohlwollender, uneigennütziger Freund erscheint. Eine Erklärung dafür scheint mir in Folgendem zu liegen. Die Main-Neckarbahn zerfällt in zwei Theile, von denen der nördliche etwas gewinnbringender zu sein scheint, als der südliche, eine Steigerung der Frequenz mehr dem nördlichen Theile zu Gute zu kommen scheint. Daß der Verteilungsmaßstab der Einnahmen sich stützt auf die Ergebnisse des südlichen, badischen, Theils, darin scheint mir ein für uns ungünstiges Moment zu liegen. Dagegen scheint mir die Verteilung der Ausgaben für uns günstiger zu sein als bisher. Allerdings ist nicht ausgeschlossen, daß Preußen seine Bahnen in weniger volkreiche Gegenden ausdehnt, daß dann seine Betriebskosten wachsen und vielleicht auch der Betriebskoeffizient ansteigt. Der Verteilungsmaßstab zeigt also günstige Momente, soweit er sich auf die Ausgaben bezieht. Ich möchte hoffen, daß ähnliche Verhältnisse wie 1898/99 weiter bestehen, dann werden die günstigen Momente des neuen Verteilungsmodus überwiegen.

Auch die übrigen Bestimmungen des Staatsvertrags ergeben einen bedeutsamen Fortschritt vor allem hinsichtlich der Vereinfachung der Verwaltung. — Durch den jetzigen Vertrag erhält die preußisch-hessische Gemeinschaft den ganzen Ertrag des nördlichen Theils der Linie von der hessischen Grenze bis Frankfurt, statt bisheriger 60 Proz. der Einnahmen dieser Strecke, was hoffentlich dazu führt, daß Preußen auch ein größeres Interesse an der Frequenz der Bahn nimmt. Wenn es gelingen würde, den Güterverkehr in stärkerem Maße wieder auf die Main-Neckarbahn zu lenken, so wäre das entschieden von Vortheil.

Gegenüber dem Abg. Eichhorn bemerkt Redner, daß auch bisher von einer Selbständigkeit für unsern Anteil an der Main-Neckarbahn nicht die Rede sein konnte. Die angebliche Schwächung unseres Einflusses ist bedeutungslos, da wir schon seither kaum einen Einfluß ausgeübt haben auf die Gestaltung des Budgets dieser Bahn, was auch in den immer nur kurzen Kommissionsbe-

rathungen darüber zum Ausdruck kam. Der Fall einer Erhöhung der Tarife (Artikel 7) wird wohl praktisch nicht vorkommen.

Der Herr Abg. Eichhorn hat gemeint, daß die Tendenz des Vertrags ein weiterer Schritt auf dem Wege der Verpreuung unserer Bahnen sei. Der Herr Bericht-erstatler hat mit Recht ausgeführt, daß davon nicht die Rede sein könne, daß uns der Vertrag im Gegentheil ein größeres Maß von Rechten, als seither gewährt. Er hat auf die Selbständigkeit in der Tarifbestimmung für unsere badischen Strecken zc. hingewiesen, auf Bestimmungen, die unsere Interessen schärfer wahren und eher die Tendenz haben, uns mehr und mehr von der Gefahr der Verpreuung zu befreien. Eine Realtheilung würde uns unseres Einflusses auf die übrigen Strecken der Main-Neckarbahn berauben. Die Verschiebung des Güterverkehrs nach der Verstaatlichung der Ludwigsbahn war zu erwarten. Die preußische Verwaltung hat ihren Vortheil aber nicht in egoistischer Weise verfolgt. Beweise dafür sind die Verträge über den Güterverkehr.

Das Urtheil über die hessisch-preußische Eisenbahngemeinschaft ist oft sehr scharf. Es wird insbesondere darauf hingewiesen, daß die hessische Kammer keinen Einfluß mehr auf die hessische Eisenbahnverwaltung hat. Es ist dabei aber zu berücksichtigen, daß die Hessische Ludwigsbahn eben auch kein Bahnhofs darstellt, das sich wie das unsrige zur Selbständigkeit eignet. — Ich glaube, daß der Vertrag entschieden eine Besserung des jetzigen Zustandes bedeutet.

Staatsminister v. Bräuer: Auch heute habe ich zunächst die Pflicht zu erfüllen, dem Herrn Bericht-erstatler zu danken für den vorurtheilsfreien und unbefangenen Bericht, den er namens der Kommission erstattet hat. Mit großem Interesse sind gewiß alle Mitglieder dieses Hauses seinen mündlichen Ausführungen, in denen er einen kurzen historischen Ueberblick über die Entwicklung der Main-Neckarbahn gab, gefolgt. Die Kommission ist nach eingehenden Beratungen zu dem Ergebnis gekommen, das sie in dem letzten Satz des gedruckten Berichts dahin zusammenfaßt, sie sei „zu der Ueberzeugung gelangt, daß der Vertrag seinem Zweck, die Verwaltung der Main-Neckarbahn zu vereinfachen, unter Wahrung der Interessen des badischen Staates entspricht“. Das ist durchaus richtig. Wenn von verschiedenen Seiten sehr erhebliche, ja sogar politische Bedenken gegen den Staatsvertrag geltend gemacht worden sind, so sind sie wohl alle auf das gleiche Mißverständnis zurückzuführen, das darin liegt, daß diesem Staatsvertrag eine viel zu große Bedeutung beigelegt wird, die ihm nicht zukommt. Man muß sich vor allem klar machen, daß er in keiner Weise geeignet ist, auf die Selbständigkeit und Unabhängigkeit oder gar auf die Rentabilität unserer Staatsbahnen irgendwie direkt oder indirekt einzuwirken. Ob Sie den Vertrag annehmen oder verwerfen, die Lage unserer Staatsbahnen, insbesondere auch den konkurrierenden Bahnen gegenüber, bleibt ganz dieselbe. Unsere Güterbeförderungsverträge bestehen fort und können ebenso leicht abgeändert, verbessert oder verschlechtert werden, ob dieser Vertrag zu Stande kommt oder nicht. Die ganze Wirkung des Vertrags beschränkt sich ausschließlich auf die Betriebsweise und die finanziellen Erträge der etwa 90 Kilometer langen (davon 30 Kilometer auf badischem Gebiet) Main-Neckarbahn. Ihr Kommissionsbericht hebt mit Recht hervor, daß für diese Bahnlinie bereits eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft besteht, die 50 Jahre älter ist, als die preußisch-hessische von 1896, daß es sich also um eine Bahn handelt, bei der wir schon bisher nicht unsere eigenen Herren waren und allerdings auch in Zukunft nicht die alleinigen Herren sein, aber immerhin größeren Einfluß besitzen

Bürg

N 587.2 Die Ehefrau Pauline Heim, ver Dr. Holz Chemann, unbekannt, trage auf 1899 in der Streit Beklagten Die Klä mündlichen streits vor Landgericht Mit w B mit der gedachten zu bestelle Zum Stellung wi bekannt ge Manne

Geri

N 571.2 Die mind Pauline Heim, ver Josef Groj selbst, Kläg Schönfeld, an unbekar für das an uneheliche in Vorfrage vorläufig des Beflag voraus a vierteljähr vierteljähr 1902 an bi zehnten Bel Die Kläg mündlichen streits vor Freiburg a Donner Vor Zimmer 14 Zum Stellung wi bekannt ge Freiburg

Geri

N 615.2 Der Schu Gans z bevollmächt Offenburg Anna Max an unbekant 1567 Ab B. G. B., mi der unter 1879 zu Vel Verschulden Der Klä mündlichen streits vor Landgericht Dienstag Vor mit der gedachten zu bestellen Zum Stellung wi bekannt ge Offenbur

Geri

N 614.2 Der Landr Georg Sob Abwesenheit verschollenen

Geri

N 614.2 Der Landr Georg Sob Abwesenheit verschollenen

Ergeb

- Hilzingen
- Konstanz*)
- Radolfzell
- Reßlich
- Stollendorf
- Stodach
- Ueberlingen
- Willingen
- Wonndorf
- Breisach*)
- Emmending
- Endingen
- Kenzingen
- Ettenheim
- Freiburg
- Müllheim
- Schopfheim
- Vahr
- Offenburg
- Rastatt
- Bruchsal*)
- Durlach
- Karlsruhe*)
- Mannheim
- Rosbach*)
- Wertheim*)

werden, wie bisher. Bei richtiger Würdigung dieser Thatsache werden die meisten der vorgetragenen Bedenken als hinfällig erscheinen. Der Herr Abg. Eichhorn hat das Schlagwort von einer fortschreitenden „Verpreuung“ gebraucht. Die Gefahr einer etwaigen „Verpreuung“, wenn man an eine solche überhaupt glaubt, ist aber jedenfalls die gleiche, ob der Vertrag nun angenommen wird oder nicht. Ich habe aber schon oft Gelegenheit gehabt, auseinanderzusetzen, daß von preussischer Seite noch niemals auch nur der leiseste Versuch unserer Eisenbahnen zu gefährden und daß auch Konkurrenzmaßnahmen immer nur in den Grenzen sich hielten, in denen sie als durchaus berechtigte bezeichnet werden müssen. Unzweifelhaft besteht ein Wettbewerb zwischen badischen und preussischen Linien, aber immer nur ein „lauterer“; niemals ist er in einen „unlauteren“ ausgeartet.

Auf einzelne von verschiedenen Rednern geäußerte Wünsche und Bedenken eingehend, bemerkt Redner: Der Abg. Müller hat besseres Wagenmaterial auf der Main-Neckarbahn gewünscht. In dieser Beziehung kann ich versprechen, daß unzweifelhaft Besserung eintreten wird. Die preussische Verwaltung hat bereits zugesagt, daß bei Uebernahme des Betriebs die alten Wagen abgehoben werden auf die kleinen Nebenbahnen und daß die Main-Neckarbahn besseres und modernes Wagenmaterial erhalten wird. Der Herr Abg. Eichhorn hat es als einen Mangel des Vertrags gerügt, daß wir nicht auch mitzusprechen haben bei der Feststellung des Fahrplans für die preussisch-hessischen Strecken der Main-Neckarbahn. Das können wir aber doch wohl kaum verlangen, obwohl durch die Bestimmung des Artikel 3, sich unser Einfluß indirekt auf die Fahrplanfestsetzung der ganzen Bahn erstrecken wird. Der Herr Abg. Eichhorn hat sich weiter darüber gewundert, daß wir im Fall einer Auflösung der Main-Neckarbahngemeinschaft nur mit Geld abgefunden werden sollen. Das ist aber selbstverständlich, da, wie schon erwähnt, die bisherigen Wagen der Main-Neckarbahn vertheilt werden sollen auf das ganze Gebiet der preussischen Verwaltung. Es ist übrigens auch gewiß vorzuziehen, in Geld statt mit alten Wagen abgefunden zu werden.

Auch in Bezug auf den Artikel 7, die Tariffestsetzung betreffend, muß ich ein Mißverständnis des Abg. Eichhorn richtig stellen. Wir haben die Tarifhoheit auf unserem badischen Gebiet; wir können die Personentarife festsetzen, wie wir wollen. Natürlich salbirt sich aber die preussische Regierung dagegen, daß wir auf der badischen Strecke der Main-Neckarbahn Experimente machen, und dort billigere Tarife einführen könnten, als wir selbst auf unseren eigenen Staatsbahnen haben. Wir dürfen also ohne preussische Zustimmung nur solche Tarifherabsetzungen vornehmen, die wir gleichzeitig auf unseren Staatsbahnen eintreten lassen. Eine umgekehrte Klausel, daß also auch Preußen ohne unsere Zustimmung keine Tarifherabsetzungen vornehmen dürfe, war nicht notwendig, weil uns dies ja finanziell nicht schaden würde und zudem die Tariffestsetzungen auf badischem Gebiet ausschließlich von uns vorgenommen werden können. Herr Abg. Eichhorn hat weiter gemeint, daß unser Direktionsmitglied in Mainz dort nur geringen Einfluß haben werde. Aber auch bisher war unser Einfluß auf die Betriebsweise ein ziemlich geringer, und um so geringer seit Abschluß der preussisch-hessischen Gemeinschaft, da nunmehr das gleiche Interesse dieser beiden Staaten in den weitaus meisten Fällen ein Zusammengehen seiner Vertreter zur Folge hatte. Ein tüchtiger Beamter wird in allen Fragen des Betriebs einen gewissen Einfluß zu gewinnen wissen und schließlich ist doch gegen die Direktion in Mainz eine Beschwerde in Berlin möglich, ganz abgesehen davon, daß ja der Staatsvertrag selbst über die wich-

tigsten Grundsätze des Betriebs bindende Vorschriften enthält. Ich habe bereits bemerkt, daß auf den Güterverkehr der neue Vertrag an sich nicht den geringsten Einfluß hat. Insbesondere ist die Befürchtung des Abg. Eichhorn, daß der Güterverkehr aus dem Norden auf die hessische Ludwigsbahn oder andere preussisch-hessische Bahnen abgelenkt werden könne, unbegründet. Die In-Stradierungsverträge von 1898, mit Wirkung vom 1. Januar 1899, bestehen weiter. Durch jene Verträge ist allerdings der Main-Neckarbahn ein bedeutender Theil des Güterverkehrs entzogen worden. Der vorherige Zustand war aber ein unberechtigter zu Ungunsten der Ludwigsbahn, einer Privatbahn, die sich bei den ungünstigen Festsetzungen beruhigte und nichts einzuwenden hatte, daß die Main-Neckarbahn einen großen Theil des Verkehrs übernahm, der nach den unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen geltenden Grundsätzen eigentlich ihr hätte zukommen müssen. Sie war so nachsichtig, weil sie sonst für den größeren Verkehr auch ihre Bahnhöfe hätte vergrößern müssen, wozu sie sich wegen der drohenden Verstaatlichung nicht entschließen mochte. Der neue staatliche Besitzer hat dann natürlich verlangt, daß die gleichen Grundsätze für die Vertheilung des Güterverkehrs eingehalten werden, wie bei den andern Bahnen, was für die badische Staatskasse einen auf 500 000 M. berechneten, in Wirklichkeit aber nur 300 000 M. und später nur 200 000 M. betragenden jährlichen Einnahmehausfall zur Folge hatte.

Hinsichtlich der von Herrn Abg. Eichhorn angezogenen Zeitungsnotiz hat es mich gewundert, daß er anscheinend die Erklärung der Großh. Regierung auf Seite 40 des Berichts über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten (Redner verliest die Erklärung) — nicht gelesen hat, wonach künftighin von den einzelnen süddeutschen Bahnverwaltungen Tarifmaßnahmen von allgemeiner Bedeutung nicht mehr einseitig, sondern nur im Einvernehmen mit den andern Verwaltungen vorgenommen werden sollen, was auch die Stuttgarter Konferenz vorgeschlagen hat. Es soll immer versucht werden, ob nicht Verständigung mit den andern Verwaltungen möglich ist. Herr Eichhorn scheint nun schon diese beschränkte Aufgabe der Selbstständigkeit, diese vertragsmäßige Rücksichtnahme auf die Verhältnisse der andern Verwaltungen als zu weitgehend zu verwerfen und empfiehlt trotzdem in demselben Athenzuge eine „süddeutsche Eisenbahngemeinschaft“. Wenn diese etwa einen ähnlichen Inhalt, wie die preussisch-hessische haben soll, dann sehe ich gar nicht ein, warum wir lieber unsere Selbstständigkeit zu Gunsten der Einen als der Andern aufgeben sollten. Wird aber nichts anderes gewünscht, als daß eine Verständigung in wichtigeren Fragen erfolgt, dann haben wir in der That jetzt schon den Anfang einer solchen Gemeinschaft in dem Sinne, daß wir mehr und mehr zu gemeinsamen Einrichtungen mit Bayern und Württemberg zu kommen bestrebt sind; denn auch dort, wie bei uns, besteht der gute Wille, in allen Verkehrsfragen thunlichst Hand in Hand zu gehen. — Die Wünsche zu Gunsten der Beamten der Main-Neckarbahn werde ich gerne in wohlwollende Erwägung nehmen und auf Berücksichtigung, soweit thunlich, bedacht sein.

Ich bitte zum Schlusse, den Staatsvertrag anzunehmen, der finanziell für uns vortheilhaft ist, betriebstechnisch einen Fortschritt bedeutet und von den Bewohnern jenes Landestheils, wie wir eben von dem berufenen Vertreter Weinheims gehört haben, mit Freuden begrüßt wird.

Abg. Fröhlich: Es wird oft behauptet, daß die Befürchtungen hinsichtlich der Bedrohung der Selbstständigkeit unserer Eisenbahnen durch die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft übertrieben seien. Sie denke gar nicht

darum, sich über ihre jetzige Grenze auszubehnen. Ein Blick in die preußische Presse auf die große Nervosität, mit der sie diese Frage behandelt, beweist uns aber das Gegenteil. Vom Partikularismus war ich immer frei. Ein Auffaugen aller andern Eisenbahnverwaltungen durch die preußische müßte ich aber als eine direkte Verfassungswidrigkeit gegenüber den Bestimmungen unserer Reichsverfassung (R.V. Art. 42, 44, 45) bezeichnen. Die Reichsverfassung bestimmt ausdrücklich, daß die Bundesregierungen sich verpflichten, die deutschen Eisenbahnen als ein einheitliches Netz von Bahnen zu verwalten. — Redner sucht in längerer Ausführung die Gefahr einer Vergrößerung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft nachzuweisen. Der Herr Minister hat Unrecht, wenn er meint, die tatsächlichen Verhältnisse bleiben ganz dieselben. Durch den Vertrag wird die Rechtsgrundlage (drei gleichberechtigte Verwaltungen) von Grund aus verändert. Der Rechtsgrundlage des Vertrags von 1843 würde es mehr entsprechen, wenn Preußen jetzt auf seine zwei Stimmen in der Main-Neckarbahngemeinschaft verzichtete. Aber Preußen will sein faktisches Übergewicht jetzt auch auf eine juristisch unanfechtbare Grundlage stellen. Mit einer Auflösung der Main-Neckarbahngemeinschaft wäre ich vollkommen einverstanden. — Die Vertretung in der Direktion zu Mainz durch ein Mitglied hat gar keinen Werth. Diese Art der Mitwirkung bei der Betriebsleitung könnte genau so gut schriftlich erfolgen. Artikel 1 des Vertrags sagt u. a.: „Etwasige Anfragen der Badischen Regierung und für sie bestimmte Mittheilungen über die Verhältnisse der Main-Neckarbahn werden durch das Badische Mitglied erledigt; das hierzu erforderliche Material wird ihm von der Eisenbahndirektion zur Verfügung gestellt werden.“ Darnach sollen also derartige („etwasige“) Anfragen nicht zur Regel werden, was man dem badischen Direktionsmitglied in Mainz wohl auch bald begreiflich machen wird, so daß es nach kurzer Zeit den Mund halten wird.

Wenn die andern Eisenbahnverwaltungen sehen werden, wie unser Schicksal sich in Mainz gestalten wird, dann wird ihnen jede Lust vergehen, sich in eine Gemeinschaft mit Preußen einzulassen. — Redner pläbirt dann für eine Tarifreform, von der er die Rettung vor dem Aufgehen in der preußisch-hessischen Gemeinschaft erwartet und meint, daß der ganze vorliegende Vertrag gar nicht denkbar wäre, wenn wir 1897 auf diesem Wege der Tarifreform weiter gegangen wären, insbesondere Kilometerhefte zu 20 und 10 M. und damit den Zweifelpennigtarif eingeführt hätten. Daß wir dadurch einen Einnahmeausfall gehabt hätten, glaubt wohl kaum ein vernünftiger Mensch. — Wenn die süddeutschen Staaten mit Preußen überhaupt zu einer Verständigung unter Wahrnehmung ihrer Interessen kommen sollen, dann ist eine Vereinigung der süddeutschen Staaten notwendig, um als annähernd gleiche Macht die Verhandlungen führen zu können. Gerade dieser Staatsvertrag behandelt eine Frage, die eine der ersten gewesen wäre, die eine süddeutsche Eisenbahngemeinschaft und nicht das kleine Baden allein zu lösen gehabt hätte. Wenn wir heute ohne Bayern diesen Vertrag schließen, wird auch Bayern in zwei Jahren bei den Verhandlungen über die Verstaatlichung der Pfälzer Bahnen uns nicht mitreden lassen, keine Rücksicht auf unsere Interessen nehmen und uns sagen: Habt denn ihr uns vor zwei Jahren gefragt, als ihr jenen Vertrag geschlossen habt? Wenn wir dort mitreden wollen, müssen wir auch in dieser Frage Bayern und Württemberg gestatten, mitzureden. Die ungeheure Machtstellung der preußischen Eisenbahnverwaltung ist in der Hauptsache auf das Ver-

schulden der übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen, auf einseitige Betonung der fiskalischen Interessen und kleinliche Tarifkriege, zurückzuführen. — Redner sucht das durch mehrere Beispiele nachzuweisen. — Heute ist die letzte Stunde, in der wir uns zu entschließen haben: wollen wir oder wollen wir nicht. Heute sehen wir die Konsequenzen der Situation, die durch den preußisch-hessischen Vertrag vom Jahr 1896 geschaffen ist. Sechs Jahre lang haben wir nichts gethan, um die ungeheuren latenten Mittel, die noch mobil zu machen sind durch Verkehrsvereinfachungen, flüssig zu machen. Wir warten immer darauf, daß Preußen seine Tarife verbilligt, vereinfacht. Das Erstere ist aber nach der Erklärung des preußischen Ministers v. Thielen nicht beabsichtigt. Auch in der vorliegenden Frage ist es Preußen nicht darum zu thun, in Wahrheit zu verbilligen und zu vereinfachen. Das ist nur der Köder, auf den wir hereinfallen sollen, um weitere 38 km in die preußisch-hessische Gemeinschaft einzubringen. Die Einfahrt in unsere beiden wichtigsten Bahnhöfe, Heidelberg und Mannheim, unterliegt in Zukunft der Kontrolle der preußischen Eisenbahnverwaltung. — Redner will unserer Eisenbahnverwaltung keinen Vorwurf daraus machen, daß sie keinen günstigeren Vertrag mit dem übermächtigen Preußen schließen konnte. Wir können aber verlangen, daß wir nicht mehr Rechte abtreten, als uns dafür gegeben werden, daß wir die gleichen Rechte wie Preußen erhalten. So wie die Dinge liegen, wird bei Annahme der Vorlage in aller kürzester Zeit, in weniger als sechs Jahren der Anschluß an die preußisch-hessische Gemeinschaft eine absolute Nothwendigkeit sein. Dann wird kommen können, wer will, und wird vergebens dagegen sprechen. Auch der Herr Kollege Jendrich wird nicht gehört werden. Man wird einfach im ganzen Lande sagen: warum sollen wir nicht für die ungeheure finanzielle Verbesserung den Verlust der Selbständigkeit unserer Eisenbahnen mit in den Kauf nehmen? Die Eisenbahnbeamten, die in Preußen besser bezahlt werden, rechnen bereits mit dieser Möglichkeit, als einer ihnen gar nicht unangenehmen Thatsache. — Redner spricht sich des weitern in längerer Ausführung für eine Tarifreform aus. Bedinglich durch intensivere Ausnutzung der Betriebsmittel würden große Mehreinnahmen geschaffen, die uns den Konkurrenzkampf mit Preußen erleichtern würden. — Die Frage, ob wir um einige 100 000 M. ein Hoheitsrecht aufgeben sollen, ist für mich überhaupt nicht diskutierbar. Die weitere Ausdehnung der preußisch-hessischen Gemeinschaft würde einen Zusammensturz des Föderativsystems der Reichsverfassung zur absoluten Nothwendigkeit machen. Redner meint, daß die Mittheilung der Statsvoranschläge an die badische Regierung wohl auch so zeitig erfolgen werde, daß keine Bedenken mehr geltend gemacht werden können. Und wenn solche Einwendungen der badischen Regierung berücksichtigt werden würden, dann werde es nur bei solchen der Fall sein, die im Sinne der preußisch-hessischen Gemeinschaft gemacht seien und so wie so berücksichtigt worden wären. Im übrigen werde man sich aber nicht um die Bedenken der badischen Regierung kümmern.

Redner bemängelt einige Einzelbestimmungen des Vertrags, so die des Artikel 3, wonach zum Uebergang zu einer andern Betriebsweise Zustimmung aller drei Regierungen erforderlich ist. Er fragt an, ob auch Uebergang vom Dampfbetrieb zum elektrischen Betrieb unter diese Bestimmung falle. Zustimmung aller drei Regierungen wird auch verlangt zur „Verlegung“ z. von Bahnhöfen, warum nicht auch zur „Errichtung“? Redner befürchtet, daß es dann vorkommen könnte, daß die preußische Verwaltung uns erklärt: ja, einen Bahnhof könnt ihr errichten, aber wir sind nicht gezwungen, da zu halten. (Geisterzeit.)

Bürg

N 587.2. Die Ehefrau Pauline Gaud, geb. Heim, vertritt Dr. Holz, Ehemann, unbefangene Dritte auf 1899 in der Streitigkeit. Die Klage mündlich streits vor Landgericht. Mit 10. So mit der Gedachten zu bestellen. Zum Bestimmung bekannt gemacht. Mannheimer

Gerichtssch

N 571.2. Die mind. Pauline Gaud, vertritt Josef Groß, selbst, Klage Schönfeld, an unbefangene Dritte in Vorzug vorläufig des Beklagten voraus an vierteljährlich 1902 an hiebzehnten Bel. Die Klage mündlich streits vor Freiburg a. N. Donner. Vor Zimmer 14. Zum Bestimmung bekannt gemacht. Freiburg

Gerichtssch

N 615.2. Der Schultheiß Canis, bevollmächtigt Offenburger Anna Maria an unbefangene Dritte 1567 N. B. G. B. mit der unter 1879 zu Bel. Verschulden. Der Klage mündlich streits vor Landgericht. Dienstag. Vor mit der Gedachten zu bestellen. Zum Bestimmung bekannt gemacht. Offenburger

Gerichtssch

N 614.2. Der Lande Georg Sob. Abwesenheit verschollene

Erheb

- Hilzingen
- Konstanz*)
- Radolfzell
- Rehlingen
- Wullendorf
- Stodach
- Ueberlingen
- Billingen
- Bonnendorf
- Breisach*)
- Emmendingen
- Endingen
- Kenzingen
- Ettenheim
- Freiburg
- Hallheim
- Schopfheim
- Sahr
- Offenburg
- Kastatt
- Bruchsal*)
- Durlach
- Karlsruhe
- Rammheim
- Rosbach*)
- Wertheim*)

Warum haben wir nicht positive Garantie in dem Vertrag dafür, daß nicht auch in Zukunft eine Ablenkung des Güterverkehrs durch die preussische Verwaltung zu unserm Nachtheil erfolgt? Redner weist des weiteren unter Berufung von Ausführungen verschiedener württembergischer Abgeordneten und des württembergischen Ministerpräsidenten auf die Verhandlungen im württembergischen Landtag hin. Der württembergische Centrumsabgeordnete Dr. Kiene hat sich gegen jede Konzession gegenüber der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ausgesprochen und für die Errichtung einer süddeutschen Personentarif-, einer Tarifgemeinschaft überhaupt. Staatsminister v. Soden erklärte am ersten Verhandlungstag: Der preussisch-hessische Vertrag ist für uns absolut nicht diskutierbar. Auch die Nationalliberalen vertraten diesen ablehnenden Standpunkt. Der Minderheitsantrag, Erhebungen über die finanziellen Wirkungen der Gemeinschaft anzustellen, wurde abgelehnt. Ich habe mich gewundert, daß hier im Hause, insbesondere aus den Kreisen der Centrumpartei, nicht mehr Aeußerungen gefallen sind, die im Einklang stehen mit diesen Aeußerungen württembergischer Abgeordneter und mit den Stimmen der Presse der Parteien des Landes. Redner weist auf einen Alarmartikel des „Badischen Beobachters“ vom Jahr 1897 über die Gefahr der Expansion der preussisch-hessischen Gemeinschaft hin, der aber offenbar nicht der Ansicht der Mehrheit der Centrumsabgeordneten entspreche, welche wohl nicht abgeneigt sei, dem Staatsvertrag zuzustimmen. Es soll Niemand lieber als mir sein, wenn sich meine Befürchtungen wegen der von der preussisch-hessischen Gemeinschaft drohenden Gefahr nicht verwirklichen. Ich fürchte aber, sie werden sich verwirklichen. Uebrigens hat Preußen ganz Recht, wenn es seine Interessen wahr, und ich mache ihm das auch gar nicht zum Vorwurf, ich verlange nur, daß wir es auch thun. Ich gebe die Hoffnung nicht auf, daß aus der süddeutschen Eisenbahngemeinschaft doch noch etwas wird. Ich halte es überhaupt nicht für diskutabel darüber zu reden, wie viel Millionen uns der Verzicht auf ein Hoheitsrecht werth ist. Wenn

wir soweit kommen, dann sind wir auf dem Wege der Liquidation unserer einzelstaatlichen Selbständigkeit angelangt. Die Selbständigkeit unseres Eisenbahnwesens, das noch in den Kinderschuhen steckt und eine große Entwicklung vor sich hat, hat für uns größeren Werth als die Militärhoheit. Ein Staat, der wenigstens seine Eisenbahnen in der Hand behält, hat seine Selbständigkeit bewahrt. Mit Recht ist darauf hingewiesen worden, daß den kleinen Fingern in einer solchen Sache geben, die ganze Hand und den ganzen Körper geben bedeute. Redner ist der Ansicht, daß die Frage der Erhaltung der Selbständigkeit unserer Eisenbahnen in den Mittelpunkt unserer ganzen Politik gestellt werden sollte. Auch ein Blatt von gewiß unbefristeter nationaler Gesinnung, die „Mittelbadischen Nachrichten“ redet von der Gefahr der „Verpreussung“ unseres Bahnwesens, die der Herr Minister bestritten hat. Der frühere Abg. Fieser hat sich mit der gleichen Begründung seiner Zeit gegen einen ähnlichen Vertrag, wie den preussisch-hessischen, ausgesprochen. Redner beklagt es, daß im württembergischen Landtag die Demokraten und Sozialdemokraten gegen die sehr vernünftigen Anträge des Centrums, die Redner verliest, gestimmt haben. Die württembergische Centrumpartei würde wohl einstimmig gegen einen Staatsvertrag, wie den vorliegenden, stimmen. Redner tritt schließlich nochmals für eine Tarifreform ein, die vor allem auch einen Aufschwung in wirtschaftlicher Beziehung herbeiführen würde und deswegen auch von der sozialdemokratischen Partei im Interesse der Arbeiterschaft gefördert werden sollte. — Wenn wir diesen Staatsvertrag annehmen, dann wird in aller Kürze Preußen mit aller Macht die Konsequenzen zu ziehen versuchen. Wenn wir dann in einigen Jahren zum zweitenmal vor die Frage gestellt werden, ob wir selbständig bleiben wollen, dann wird uns Preußen nicht mehr als gleichberechtigter Konkurrent, sondern als übermächtiger Genosse entgegentreten.

Nach einer geschäftlichen Mittheilung des Abg. Dr. Wilkens wird die Sitzung nach 2 Uhr abgebrochen.

Verantwortlich für die Landtags-Beilage: F. Umhauer. — Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei. Beide in Karlsruhe.