

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902

99 (12.4.1902) Badischer Landtag. Sitzungsbericht aus der Zweiten
Kammer. 60. öffentliche Sitzung

Badischer Landtag.

Sitzungsbericht aus der Zweiten Kammer.

60. öffentliche Sitzung

am Donnerstag den 10. April 1902.

Am Regierungstisch: Staatsminister v. Brauer und Regierungskommissäre.

Präsident Gwinner eröffnet die Sitzung um 9¹/₂ Uhr.

Sekretär Rohrhurst gibt die neuen Einläufe bekannt, darunter einen Initiativantrag der Abgg. Dreesbach und Genossen auf Erlassung eines Gesetzes über Errichtung eines Arbeiteramts und einer Arbeiterkammer.

Hierauf wird die Berathung des mündlichen Berichts der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über den Staatsvertrag zwischen Baden, Preußen und Hessen vom 14. Dezember 1901, die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn betreffend, fortgesetzt.

Abg. Dr. Goldschmit: Ich stehe in allen wesentlichen Punkten auf einem Standpunkte, der dem von den Abg. Eichhorn und Fröhlich dargelegten direkt entgegengesetzt ist. Ich begreife den Vertrag nicht als eine zufällige Erscheinung, nicht als das letzte Glied einer Kette, sondern als erstes Glied einer Entwicklung zu einheitlicher Verkehrspolitik. Daß ich mit dieser meiner Anschauung überall auf heftigen Widerspruch stoße und auf gegnerische Schlagwörter, das wurde mir nicht erst in der letzten Sitzung klar. Trotzdem aber ist und bleibt es meine feste Ueberzeugung, daß die Einheit kommen wird, weil sie kommen muß aus finanziellen, volkswirtschaftlichen und nationalen Gründen. Zu meiner Freude hat schon der Herr Berichterstatter betont, eine solche Einigung werde beim badischen Volk auf keinen Widerspruch stoßen. Es handelt sich heute also nur noch um den Weg zu dieser Einheit. Derjenige Weg aber, der als der gangbarste erscheint, wurde uns vor 25 Jahren verbaut. Den großen Zeitpunkt, in dem Bismarck die preussischen Eisenbahnen an das Reich übertragen wollte, hat ein — in dieser Hinsicht gewiß — kleines Geschlecht verjäumt. Der große Fortschritt, der in dem Angebot lag, wurde verkannt, so sehr überwogen die preußenfeindlichen Tendenzen den gesunden Verstand! Es war damals eben wie heute: wir verstehen einander nicht oder wollen einander nicht verstehen.

Als der Herr Abg. Eichhorn vorgestern, wenn nicht mit erhobenen Händen, so doch mit erhobener Stimme

warte: „es ist die letzte Stunde, in der wir uns vor der drohenden Verpreußung schützen können“, da mußte ich daran denken, wie in den Jahren 1867/1870 aus mehr als einer angstgepressten Seele die Warnung kam, eine vollständige Verpreußung stehe unmittelbar bevor; und es war in diesem hohen Maße kein geringerer als Kottet, der wegen des Zollvereins ähnliche Befürchtungen hegte! Die Formen, in denen man sich gegen die Verpreußung wendet, sind höflicher geworden, aber die Sache ist ganz die gleiche geblieben.

Zu ganz anderem Sinne als der Abg. Eichhorn hat im Jahre 1871 der Sozialdemokrat Bebel seiner „fürchtbar bitteren Enttäuschung“ darüber Ausdruck gegeben, daß die Verfassung des Reiches so wenig zentralisierend ausgefallen sei. Dadurch seien nicht die Einheitsbestrebungen gefördert, vielmehr gelinge es dem Partikularismus immer mehr, sich breit zu machen.

Wenn man sagt, für Reichsbahnen könne man sich wohl begeistern, jedoch müsse man sich entschieden gegen eine solche „Verpreußung“ wenden, so begibt man sich damit in Widerspruch mit sich selbst. Denkt man denn nicht daran, daß der Reichskanzler und der preussische Ministerpräsident ein und dieselbe Person ist? Kann sich ein großer Staat die Art der Befriedigung seiner Bedürfnisse von einem kleinen vorschreiben lassen? Es scheint, als ob den Herren das Bild des jeligten Bundestags vorschwebte. In Frankfurt hatten allerdings alle mitzureden; die Politik war freilich auch darnach! Es sind meines Erachtens diese Befürchtungen nichts anderes, als die instinktive Scheu vor dem mächtigen Gefüge des preussischen Staats. Wenn der Abg. Fröhlich immer die 38 Kilometer der Main-Neckarbahn ins Treffen führt, so muß er doch gewiß zugeben, daß diese 38 Kilometer die Suppe nicht fett machen. Preußen hat doch schon Einfluß genug, die 38 Kilometer machen nichts mehr aus!

Man übersieht aber auch noch einen anderen Widerspruch: Preußen ist auf absehbare Zeit überhaupt nicht in der Lage, seine Bahnen an das Reich zu übertragen: im Jahre 1900 hat Preußen von seinen sich auf 560 Millionen Mark belaufenden Betriebsüberschüssen über 150 Millionen für allgemeine Staatszwecke verwendet. Unter solchen Umständen ist für denjenigen, der eine Vereinheitlichung will, nur der Weg einer Verständigung

mit der preußisch-hessischen Gemeinschaft denkbar. Und selbst die heftigsten Gegner einer solchen Verständigung erkennen an, daß das Verkehrswesen so sehr zu einheitlicher Gestaltung dränge wie sonst nichts. Auch die „Frankf. Ztg.“ steht auf diesem Standpunkt. Aber sie schwärmt mehr für Reichseisenbahnen, d. h. unter den gegenwärtigen Verhältnissen: für nichts, und die „Frankf. Ztg.“ redet mit Bezug auf den uns vorliegenden Staatsvertrag von einem „Einbruch Preußens nach Süddeutschland!“ (Zuruf des Abg. Fr ü h a u f: „Sehr richtig!“) Warum nicht gar von einem Einbruch der Hunnen! (Geisterzeit.)

Des Weiteren aber muß auch bedacht werden, daß ein großer Komplex doch wesentlich billiger verwaltet werden kann als ein kleiner. So ganz gering ist meines Erachtens der finanzielle Ertrag nicht anzuschlagen. Im Jahre 1895 hat Hessen 120 000 M. aus allgemeinen Staatsmitteln seiner Eisenbahnkasse zugeschossen, im Jahre 1897 auf 1898 hat es dagegen aus den Eisenbahnen 2 1/2 Millionen gezogen, eine Summe, die sich im Jahre 1899 gar auf 3 Millionen erhöhte. Ich kann mir sehr wohl denken, daß ein solcher Einfluß der preußisch-hessischen Gemeinschaft dem Finanzminister nicht gerade unbequem sein würde. Die hessische Ludwigsbahn hat im Jahre 1895 an Beamte und Arbeiter 6 Millionen bezahlt, im Jahre 1899 dagegen 10 Millionen.

Ein weiterer Widerfynn liegt in der Verschwendung geistigen und materiellen Vermögens, wenn die deutschen Bahnen sich gegenseitig Konkurrenz machen. Die vom Abg. Eichhorn beklagte Ablenkung des Berlin—Wiener Verkehrs von Sachsen mag zutreffen, ist aber auch ganz natürlich, solange die preußischen und die sächsischen Bahnen sich als Konkurrenten gegenüberstehen; Preußen hat doch keine Veranlassung, für die sächsischen Finanzen zu schaffen! Das alles spricht aber gegen den Abg. Eichhorn, drängen doch diese Vorkommnisse nur auf eine Vereinheitlichung des Verkehrswezens!

Wir finden es auch ganz natürlich, daß die elsässischen Bahnen uns Konkurrenz machen und vergessen dabei, daß unsere Eisenbahnen nicht allein für Baden, die elsässische nicht allein für das Elsaß, sondern vielmehr beide für das Reich da sind.

Wir wollen unsere Selbständigkeit nicht aufgeben! Sind wir aber denn so ganz frei in der Gestaltung der Tarife? Und wenn Preußen eine weitere Verbilligung der Tarife einführt, müßten wir da nicht auch nachfolgen wie vor Jahresfrist? (Zuruf des Abg. Fr ü h a u f: „Sehr gut!“) Wir dürfen nicht vergessen, daß es sich heute nicht um Eigentumsübertragung handelt, der Vertrag soll auch nicht ein Vorbild sein, er soll nur das Ziel angeben und den Weg, auf dem allein das Ziel zu erreichen ist. Denken Sie an die Zollgemeinschaft! Der Zoll wird auch erhoben auf Rechnung des Reiches, während die Verwaltung den Einzelstaaten geblieben ist. So könnte uns auch die Generaldirektion erhalten bleiben und wie bisher den Bedürfnissen des lokalen Verkehrs Rechnung getragen werden. (Zuruf des Abg. Fr ü h a u f: „Hessen!“) Der Abg. Fr ü h a u f sagte selbst, daß die im hessischen Landtag erhobenen Klagen alle von einem einzelnen Mitglied herrühren, dessen Herzenswunsch einer Lokalbahn nicht erfüllt wurde. Solche Klagen hört man aus solchem Munde auch bei uns!

So ganz fern liegt der Gedanke der Verständigung doch nicht mehr. Im Jahre 1905 werden die pfälzischen Bahnen an den bayrischen Staat heimfallen. Bayern wird sie sicherlich selbst verwalten, denn in Bayern ist bekanntlich der Partikularismus noch robuster als anderwärts. Ein künftiges Geschlecht wird aber auch hierüber nicht anders denken, als wir über die Erscheinungen der Zeit vor 1803! Worte, wie sie der bayrische Ministerpräsident

Graf v. Crailsheim gesprochen, sind nicht für alle Ewigkeit gesprochen! (Zuruf des Abg. Fr ü h a u f: „Sehr richtig!“) Preußen ist im Besitz sämtlicher linksrheinischen Eisenbahnen von Köln bis Basel — denn daß die elsässischen Bahnen von Preußen unabhängig seien, kann Niemand behaupten — jowie der Durchgangslinien durch die Schweiz und Italien, und es könnte später — sofern, was ich nicht glaube, Preußen seine Verpflichtungen als Bundesmitglied mißachtete — die Konkurrenz der linksrheinischen den rechtsrheinischen Bahnen sehr schwere Stunden bereiten, wenn die richtige Stunde des Anschlusses versäumt würde. — Man hat gehört: Der Anschluß an Preußen wäre ganz schön, wenn der preußische Eisenbahnminister nicht gar so rückständig und fiskalisch wäre. Nehmen wir an, diese Abneigung sei begründet: Personen und Systeme können wechseln, aber die Nation in ihren Bedürfnissen bleibt. Auch der ertragreichste Freihändler würde heute nicht für Auflösung des Zollverbandes stimmen. — Ich meine: wenn die Möglichkeit sich bietet, ohne Aufgabe der Selbständigkeit eine Vereinigung herbeizuführen, so sollte man sie nicht zurückweisen. Und wenn wir in fernere Zukunft blicken, so müssen wir bedenken, daß gegen Mitte des Jahrhunderts alle französischen Bahnen an den Staat fallen, und zwar der unbewegliche Besitz kostenlos. Was das heißen will für Handel und Verkehr, das sollte man jetzt schon in's Auge fassen. Ich hoffe, daß unser Großherzogthum auch auf diesem Gebiet den andern Bundesstaaten voranleuchten wird.

Es ist ein Zusammenschluß der süddeutschen Staaten empfohlen worden. Aber warum sollten wir uns Württemberg und Bayern unterordnen, und nicht Preußen? Wir würden damit ein sehr schlechtes Geschäft machen, wenn wir uns mit einer Eisenbahnrente von 3 beziehungsweise 4 Prozent associiren. Da stellen wir uns bei der preußischen Rente von 7 Prozent doch bedeutend besser! Ein solcher Zusammenschluß auf engbegrenztem Gebiet und in Opposition zu Preußen muß abfärben auf das politische Gebiet. Das wäre eine neue Auflage der Mainlinie, und wir können nur wünschen, daß es kein Ministerium geben möge, das zu einem solchen Vorgehen seine Hand böte! Was ist denn unser Heer, unsere Post und unsere Zolleinheit? Ist nicht alles entstanden durch Anschluß der übrigen deutschen Staaten an Preußen? So wird es wohl auch mit der Verkehrseinheit gehen. Die Zolleisen, die unseren Verkehr vor 100 Jahren hemmten, sind zerprengt, und ich hoffe, daß auch die Fesseln des Bahnwesens in nicht ferner Zeit vom deutschen Volke gesprengt werden. Ein großes Volk kann und darf sich trotz der Ungunst der Verhältnisse auf einem so wichtigen Gebiet nicht von kleinlichen Gesichtspunkten leiten lassen. Ich habe zu unserem Volk das feste Vertrauen, daß es nicht ruht, bis wir wie zur Zolleinheit und zur politischen Einheit so auch zur Verkehrseinheit gelangt sein werden. (Beifall bei einem Theil der Nationalliberalen.)

Abg. Zehner: Ich kann dem vorliegenden Vertrag nicht eine vorbildliche Bedeutung für eine weitere Verständigung mit der preußisch-hessischen Gemeinschaft beimessen, wie es der Herr Vorredner gethan hat. Wenn wir zu einer Verständigung wegen der uns allein eigenthümlich zugehörenden Bahnen gelangen wollten, dann müßte ein solcher Vertrag ganz anders aussehen, als derjenige, um den es sich hier handelt. Für oder gegen eine Vereinheitlichung unserer Bahnen heute zu sprechen, ist für mich kein Anlaß. Der Vertrag hat hierfür keine präjudizielle Bedeutung. Ich werde mich darauf beschränken, zu prüfen, ob in diesem Vertrag irgend etwas enthalten ist, was unsere Verhältnisse wesentlich ungünstig beeinflusst im

Bür
N 5873
Die Ehef
H a u d,
beim,
Dr. Holz
Gemann
unbekann
trage au
1899 in
der Stra
Beflagte
Die G
mündlich
streits v
Landger
Mit

mit der
gedachte
zu beste
Zum
stellung
bekannt
Man

Gerecht

N 57

Die
Pauhin
heim,
Josef
selbst,
Schm
an un
für da
unebel
in Pfe
vordau
des P
voraus
viertel
viertel
1902
zehnte
Die
münd
streits
Freib
Do

Zinn
Zu
stellu
befan
Fr

Gert

N

Der
Ca
bebe
Dff
Anr
an
s 11
B. G
der
187
Bei
I
mü
sre
Sat
Di

mit
ged
zu
sic
bel

D

M

v

Vergleich zu dem gegenwärtigen Zustand der Main-Neckarbahn. In den Immobiliareigenthumsverhältnissen tritt eine Aenderung nicht ein. Wir werden auch in Zukunft Alleineigenthümer der badischen Strecke sein. Nur in einem Punkt tritt eine Aenderung ein. Während jetzt Umbauten, Reparaturen, die den Betrag von 25 000 M. übersteigen, als Eigenthumsreparaturen angesehen werden, die nicht aus der Betriebskasse in Darmstadt bezahlt werden, werden in Zukunft derartige Ausgaben nur dann nicht auf gemeinsames Konto übernommen werden, wenn sie 100 000 M. übersteigen. Das ist eine Veränderung zu unseren Gunsten. Die Fahrnisse gehen auf die neue Betriebsunternehmerin, die preussisch-hessische Gemeinschaft, über. Dafür erhalten wir theils sofort eine Entschädigung in Geld oder bei etwaiger Auflösung der Gemeinschaft entweder eine Entschädigung in Geld oder wir können unser Material im Stück zurücknehmen. Das ist eine durchaus sachgemäße Regelung. Ich glaube übrigens nicht, daß, wenn wir dereinst einen besonderen Werth darauf legen würden, einen Antheil am vollen Material zu erhalten, sich Preußen dagegen besonders sträuben würde. Wir würden aber nicht sehr klug daran thun, einen Wagenpark zu übernehmen, der nicht zu dem unsern paßt. Ich habe dann weiter geprüft, wie sich durch den Vertrag unsere Betriebsfinanzen, der Ertrag der Bahn für uns gestalten. Bisher stossen sämtliche Betriebseinnahmen in die gemeinschaftliche Betriebskasse in Darmstadt, aus der sämtliche Ausgaben bestritten wurden. Der Ueberschuß wurde vertheilt nach dem Verhältniß des Baukapitals, mit dem die drei Staaten theilhaftig sind an der Bahn. Diese Gemeinschaft wird aufgelöst. In Zukunft erhalten wir eine selbständigere Stellung. Nach dem neuen Vertrage liegen die Verhältnisse so, daß in Zukunft alle Einnahmen, die auf die badische Strecke entfallen, in die badische Staatskasse fallen, während wir an den Ausgaben mit einem fiktiven Maßstab, mit dem Betriebskoeffizienten der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft partizipiren. Ob hinsichtlich der Einnahmen der jetzige Maßstab ein günstigerer sein wird, weiß ich nicht. Der Vertheilungsmaßstab für die Ausgaben ist aber sicher ein für uns günstigerer. Ich will es dahin gestellt sein lassen, ob der Betriebskoeffizient der Main-Neckarbahn deswegen besonders ungünstig ist, weil etwa unberechtigte Verkehrsablenkungen stattgefunden haben. Sicher aber kann das nicht allein Schuld daran sein, sondern in erster Linie der zu theuerere Verwaltungsapparat der Main-Neckarbahn, deren Centralverwaltung dreimal so theuer ist, als bei den anderen deutschen Bahnen. Durch den Vertrag werden wir selbständiger und erhalten auch finanzielle Vortheile. Nach den Berechnungen werden wir einen Einnahmeüberschuß von 100 000 bis 200 000 M. und noch mehr gegen früher haben. Die Verwaltung der Bahn lag bisher in den Händen einer gemeinschaftlichen Direktion in Darmstadt mit je einem preussischen, hessischen und badischen Mitglied, über der als höhere Instanz die drei Eisenbahnministerien standen. Diese Direktion wird aufgelöst. Die Verwaltung geht an die preussische Eisenbahndirektion in Mainz über, über der als oberste Instanz der preussische Eisenbahnminister steht. Kein theoretisch stellt das eine sehr in die Augen fallende Verschiebung dar. Die Betrachtung der realen Verhältnisse ergibt aber ein ganz anderes Resultat. Auch bisher standen wir in der Direktion zwei Direktionsmitgliedern gegenüber, die in einem Gemeinschaftsverhältniß stehen und deswegen auf einander angewiesen sind und 60 Proz. der Betheiligung an der Bahn repräsentiren. Auch bisher mußten wir eine Verständigung mit den beiden andern Staaten suchen, die auch in Zukunft mög-

lich sein wird. Nach Artikel 3 des Vertrags können übrigens alle wichtigen Fragen nur im Einverständniß aller drei Regierungen erledigt werden. Nach Ziffer 2 des Artikel 2 kann auch der Fahrplan nur mit Zustimmung der badischen Regierung festgestellt werden. Ich glaube nicht, daß unsere Lage in Bezug auf die Verwaltung erheblich verschlechtert wird.

Hinsichtlich der Ausgaben- und Einnahmenbewilligung ist zu sagen, daß bis jetzt die Voranschläge allen drei Regierungen und Landtagen zur Genehmigung vorzulegen waren. Das war aber, wie der Herr Abg. Hug schon bemerkt hat, ein ziemlich theoretisches Recht, da unsere Kommission sich mit Recht auf Details bei der Berathung gar nicht eingelassen hat, weil sie das für zwecklos hielt. Nach dem Vertrag ist vorgesehen, daß auch in Zukunft der Haushaltsetat für die Main-Neckarbahn der badischen Regierung mitzutheilen ist, die etwaige Bedenken geltend machen kann. Auch in dieser Beziehung ist also eine Verschlechterung nicht eingetreten.

Die Tarife wurden bisher gemeinschaftlich aufgestellt. In Zukunft sind wir hier wesentlich selbständiger. Wir haben für unsere badische Strecke das Recht selbständiger Tarifbestimmung mit den Beschränkungen des Artikel 7 (keine Ausnahmetarife etc.). Diese Thatsache der selbständigen Tarifbildung bedeutet einen wesentlichen Fortschritt, der auch von den Anwohnern anerkannt wird. Sie ermöglicht uns die Einführung der Kilometerhefte, von Vergünstigungen für den Frachtverkehr etc. auf unserer Strecke. Im Verkehr zwischen badischen und hessischen Stationen bedarf eine Erhöhung der Tarifföhe über den jetzigen Zustand der Zustimmung aller drei Regierungen.

Hinsichtlich des Personals war bis jetzt das Verhältniß so, daß jeder Staat das Personal für seine Strecke selbständig anstellte, bei den Centralstellen aber das Personal aus den Beamten der drei Staaten nach dem Verhältniß ihrer Betheiligung am Baukapital zu nehmen war. Mangels besonderer Bestimmungen des vorliegenden Vertrags nehme ich an, daß hier gemäß Artikel 13 des Vertrags die Bestimmungen des Staatsvertrags von 1843 in Kraft bleiben. Für die Bezahlung der Beamten galt bis jetzt für die Main-Neckarbahn eine gemeinschaftliche Norm. Das wird wohl auch in Zukunft der Fall sein, nur wird die Norm der preussisch-hessischen Gemeinschaft, die für die Beamten ja günstiger sein soll, gelten. — Hinsichtlich der Disziplinargewalt wird eine gewisse Verschiebung zu Ungunsten der badischen Verfügungsbefugniß eintreten. Die niedere Disziplinargewalt wird wohl übergehen auf die preussische Direktion in Mainz, die höhere (Veretzung, Entfernung aus dem Dienst) wird wohl auch in Zukunft bei unserm badischen Ministerium verbleiben.

Redner faßt nochmals die zu Gunsten und die zu Ungunsten des Vertrags sprechenden Momente zusammen und bezeichnet als für uns günstig, daß in Zukunft nur Hauptreparaturen über 100 000 M. uns zur Last fallen, weiter die neue Regelung der Vertheilung der Einnahmen und das Recht selbständiger Tarifbildung. Das sind Vortheile, die nicht zu unterschätzen sind und weit aufwiegen, was allenfalls zu Ungunsten des Vertrags gesagt werden könnte. Deswegen werde ich — und wohl auch meine politischen Freunde — für den Vertrag stimmen. Die jetzigen Verhältnisse sind ungünstig, eine Aenderung ist nothwendig. Redner bespricht die andern aufgetauchten Vorschläge einer Besserung der jetzigen Organisation (Besserung nur im einzelnen ohne Aenderung der Organisation, Realtheilung, Eintritt in die preussisch-hessische Gemeinschaft, Realtheilung mit Pachtverhältniß), von denen er sagt, daß sie alle uns noch weniger befriedigen

würden, als die jetzt vorgeschlagene Organisation, die übrigens faktisch auf eine Art Pachtverhältnis hinausläufe. Die vorgeschlagene Art der Regelung der Verhältnisse ist immer noch jeder andern Regelung vorzuziehen. Wir müssen schließlich immer berücksichtigen, daß uns noch zwei andere Vertragsparteien gegenüberstehen die bei der Regelung auch mitzureden haben.

Die Abgg. Eichhorn und Fröhlich haben für ihre Behauptung, daß sich die preussische Verwaltung hinsichtlich Verkehrsablenkung schuldig mache, Beispiele aus der Vergangenheit gebracht. Sie sind dadurch mit sich selbst in Widerspruch gerathen, weil sie dadurch bewiesen haben, daß die preussische Verwaltung schon jetzt Gelegenheit hat, uns zu schädigen, daß in dieser Beziehung der vorliegende Vertrag nichts ändert. Es ist aber doch zu beachten, daß der Herr Staatsminister uns versichert hat, daß unberechtigte Verkehrsablenkungen nicht stattgefunden haben. Gemäßigte Verkehrsablenkungen sind mir gegenüber über die frühere Ablenkung des Verkehrs zu Ungunsten der Hessischen Ludwigsbahn auf die Main-Neckarbahn beschwert. Das würde das bestätigen, was der Herr Minister ausgeführt hat. Dieser Vertrag ist ganz unerheblich für die Frage, ob wir in die preussisch-hessische Gemeinschaft hineingedrängt werden sollen. Ob wir bergewalligt werden, das hängt von ganz andern Dingen ab.

Oberregierungsrat Schütz: Die Abgg. Sugi und Zehner haben die finanzielle und verkehrspolitische Bedeutung des Vertrags bereits in so richtiger Weise gewürdigt, daß ich nur Weniges beizufügen habe, wobei ich zugleich einige an die Regierung gestellte Fragen beantworten möchte. Die erste Frage: ob nicht besser die Gesamteinnahmen der ganzen Main-Neckarbahn als gemeinschaftliche behandelt worden wären, wie bisher, ist an sich berechtigt. Ich kann bestätigen, daß der preussisch-hessische Theil der Main-Neckarbahn wegen seiner etwas größeren Verkehrsbedeutung an sich größere Einnahmen erzielt, als der badische. Wenn wir aber die Selbstständigkeit der Tarifbildung haben wollten, dann dürfen wir eben in der Einnahmenvertheilung beide Theile nicht miteinander verbinden. Konsequenz wäre es an sich gewesen, dann auch die Ausgaben in ähnlicher Weise, wie die Einnahmen, getrennt festzustellen. Das hätte aber bedingt, daß für den badischen Theil besondere Ausgabenberechnung geführt worden wäre, was, wenn nicht geradezu unmöglich, so doch nur mit einem ganz komplizierten Rechnungsapparat und unnötigem Beamtenaufwand möglich gewesen wäre. Es wurde deshalb versucht, einen möglichst einfachen Vertheilungsmaßstab zu finden, und man ist dazu gekommen, hierfür den preussisch-hessischen Betriebskoeffizienten zu nehmen. Es ist angedeutet worden, daß wir damit gewissermaßen ein Geschenk erhalten hätten, weil dieser Vertheilungsmaßstab für uns günstiger sei. Der Herr Abg. Sugi hat außerdem bekräftigt, es könnte einmal auch dieser Betriebskoeffizient wesentlich schlechter werden. Dieses letztere Bedenken trifft aber in gleichem Maße auch bei unserem Betriebskoeffizienten zu; denn die rentablen Linien sind auch bei uns alle schon gebaut. Ein „Geschenk“ macht uns Preußen deshalb nicht, weil es ja mindestens das bekommt, was es aufwendet. Daß ein großes Bahnnetz immer billiger wirtschaften kann, wie ein kleines, ist selbstverständlich. Wir werden deshalb bei dem neuen Vertheilungsmodus immer günstiger abschneiden, als mit unserm badischen Betriebskoeffizienten. Bei einer Bahn mit der Verkehrsbedeutung der Main-Neckarbahn wird übrigens der tatsächliche Betriebskoeffizient bei der Verwaltung durch die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft noch günstiger sein, als der durchschnittliche Betriebskoeffizient dieser Gemeinschaftsbahnen, so daß also von einem Geschenk Preu-

dens an uns keine Rede sein kann. Mit Recht ist als Vortheil des Vertrags hervorgehoben worden, daß künftig die preussische Verwaltung Ausgaben bis zu 100 000 M. allein zu tragen hat, während bisher nur solche bis zu 25 000 M. aus der Gemeinschaftskasse zu bestreiten waren; dadurch erhöht sich der finanzielle Vortheil Badens über das in der Anlage zur Regierungsvorlage berechnete Maß.

Der Herr Abg. Sugi hat gemeint, die neue Abrechnungsweise sei wesentlich komplizierter als die bisherige. Das ist aber nur scheinbar der Fall. In Wirklichkeit ist es eine einfache Rechnungsmanipulation (wie Medner näher darlegt), die sich in der Hauptsache auf die Betriebsergebnisse der preussisch-hessischen Gemeinschaft gründet, während die Verkehrseinnahmen der badischen Strecke gelegentlich der ohnedies nötigen Prüfung der Verkehrsverhandlungen durch die Verkehrskontrollen festgestellt werden. Wir werden darnach streben, daß künftig die badischen Main-Neckarbahnstationen in den betreffenden badischen Personen- und Gütertarifen aufgeführt werden, damit auf diese Weise das Recht der Tariffeststellung durch Baden auch äußerlich kenntlich gemacht und die tarifliche Gleichstellung der badischen Stationen der Main-Neckarbahn mit jenen der badischen Staatsbahn sichergestellt wird. Es ist auch bemängelt worden, daß der Vertrag nicht unsern Antheil an der Gütertarifirung gesichert hat. Der Herr Staatsminister hat bereits darauf hingewiesen, daß wir in dieser Beziehung durch den Vertrag nicht schlechter gestellt sind, wie früher, in einer Beziehung sogar besser. Bis jetzt konnten wir nämlich Tarifmaßnahmen auf der Main-Neckarbahn nicht ohne Zustimmung von Preußen und Hessen treffen. In Zukunft können wir, wenn Baden wider Erwarten dazu einmal genöthigt sein sollte, gemäß Artikel 7 Absatz 1 des Vertrags auf der badischen Main-Neckarbahnstrecke alle Konkurrenzmaßnahmen, wozu natürlich auch Unterbietung der normalen Tarife gehört, ohne Zustimmung Preußens und Hessens in gleichem Umfange treffen, wie auf unseren übrigen badischen Strecken. Es wäre übrigens auch aus dem Grund kaum angängig gewesen, die zur Zeit bestehende Verkehrsleitung durch den Vertrag dauernd festzulegen, weil ja die dermalen vorhandenen Verhältnisse, z. B. durch Erbauung neuer Linien, wesentlich geändert werden können. In diesem Falle könnte eine solche Vereinbarung auch für uns selbst einmal hinderlich werden. Ueber eine allgemeine Bestimmung, deren Umwandlung im gegebenen Falle doch nur wieder zu Meinungsverschiedenheiten hätte Anlaß geben können, wäre man also doch nicht hinausgekommen und da hat man geglaubt, besser von einem solchen absehen zu sollen. — Die Anfrage des Abg. Zehner wegen des Verhältnisses unserer Beamten kann ich bejahen. Sämmtliche Beamte, die auf der badischen Strecke stationirt sind, wie auch die badischen Beamten bei der Direktion Mainz und bei den Inspektionen werden als badische Beamte von der badischen Regierung angestellt und nach badischen Normen bezahlt werden. Es ist auch zutreffend, daß die Vortheile der preussisch-hessischen Arbeiterpensionskasse für die Arbeiter nicht geringer sind, als die der badischen. Zu den Ausführungen des Abg. Zehner über die Handhabung der Disziplinargewalt, will ich ergänzend noch auf Artikel 10 a verweisen, der die Berufung über die Entscheidungen der Direktion ausschließlich an das badische Ministerium verweist, soweit es sich um badische Beamte handelt.

Abg. Sugi wendet sich gegen einige Ausführungen der Vorredner. Er führt ungefähr aus: Die Mängel, von denen der Abg. Müller sprach, hatte ich nicht im Auge, als ich den Betrieb der Main-Neckarbahn lobte. Ich

Die Ehefrau
Dr. Holz
Ehemann
unbekannt
trage an
1899 in
der Stra
Beilage
Die
mündlich
streits u
Landger
Mit
mit der
gedachte
zu beste
Zum
stellung
bestimm
Man
Gericht
R 57
Die
Paulin
heim,
Josef
selbst,
Schön
an un
für da
unebel
in Pfe
vorläu
des H
vorau
viertel
1902
gehnte
Die
münd
streits
Freis
Da
Zimm
zu
stellu
bestan
Se
Gert
R
Der
Ca
beba
Ditt
Am
an
s 11
B. G
der
187
Bei
I
mü
stre
Vor
Di
mit
ged
zu
ste
del
G
D
G
W
ve

sprach nur vom Betrieb im ganzen, der als ein durchaus flotter bezeichnet werden muß. Gegen ihn können keine Beanstandungen wesentlicher Art erhoben werden. Bezüglich der Jahrdienstzulagen an die schlecht bezahlten Beamten muß ich bemerken: Wenn wir wünschen, daß die Regierung die badischen Beamten genau so halten soll, wie die preussischen gehalten sind, so können wir doch nicht verlangen, daß auch noch die besonderen Bestimmungen, die badischerseits gelten, auf sie übertragen werden.

Nachdem Redner die Aufnahme der Arbeiter in die Betriebskrankenkasse kritisch beleuchtet, betont er, daß es ihm keineswegs eingefallen sei, von einer Unmasse von Rechten zu sprechen, die uns der Vertrag gewähre. Das ist, fährt er fort, eine durchaus unzutreffende Unterstellung des Abg. Eichhorn. Ich habe nur eine Anzahl von Rechten angeführt, die uns der Vertrag auch tatsächlich gewährt. — Ich habe auch durchaus nicht behauptet, der unverbhältnismäßig hohe Betriebskoeffizient sei lediglich das Resultat der theureren Verwaltung, ich betonte nur, daß seine Höhe von dieser theureren Verwaltung beeinflusst sei, und die Richtigkeit dieser Behauptung wird niemand bestreiten können. — Der Ansicht des Abg. Eichhorn, der Vertrag bringe uns Nachteile insbesondere dadurch, daß wir den Tarif für den badischen Theil der Bahn nicht nach Subdanken verbilligen können, und daß wir für den Fall einer Auflösung der Gemeinschaft auf Geldabfindung verwiesen sind, ist schon der Abg. Behner entgegengetreten. Ich kann mich seinen Ausführungen nur anschließen. Ich verstehe nicht, wie man hierin einen Nachtheil erblicken kann, ist doch die Höhe der Abfindungssumme keineswegs in das Belieben der preussisch-hessischen Gemeinschaft gestellt. Was dann die Behauptung anlangt, dem badischen Mitglied der neuen Direktion werden keinerlei thatsächlichen Rechte zustehen, muß ich hervorheben, daß auch dem badischen Mitglied der bisherigen Verwaltung kein großer Einfluß zustand in dem Sinne, daß es gegen die übereinstimmende Meinung des preussischen und hessischen Mitgliedes aufkommen könnte. In wichtigen Fragen waren die Verhandlungen mit den Regierungen ausschlaggebend, und das wird weiter so sein nur mit dem Unterschied, daß in Zukunft eine Menge der wichtigsten Fragen der Entscheidung der Mainzer Direktion entzogen sind, weil der Vertrag sie regelt. Wenn nun gefragt wird, was für die badische Verwaltung an Rechten übrig bleibe, so muß ich antworten: die Tarifbildung, die Fahrplanaufstellung, ferner hat die preussisch-hessische Gemeinschaft auf der Strecke badischen Betriebs gar nichts mitzureden, insbesondere bleibt uns auch die Anstellung des Personals. Auf das Rechnungswesen werden wir vielleicht keinen maßgebenden Einfluß besitzen, doch kann das doch nicht als etwas Wesentliches angesehen werden. Dem badischen Mitglied der Direktion wird die Bücherinsicht ganz gewiß gestattet sein. Wo steht denn etwas im Vertrag vom Gegentheil? Das badische Mitglied wird berechtigt und verpflichtet sein, in Verwaltungssachen immer mitzusprechen, soweit sie die badische Strecke betreffen. Ueber Alles das muß es sich und seine Regierung auf dem Laufenden erhalten. Die preussische Dienstordnung zeigt auch durchaus nicht die drakonische Strenge, die der Abg. Eichhorn in ihr erblickt. Gerade die Bestimmung, daß die Beamten sich von ordnungsfeindlichen Bestrebungen fern zu halten haben, ist ganz unumgänglich notwendig, sofern man den Betrieb überhaupt ordnungsmäßig erhalten will. Es ist ja auch gar nicht von sozialdemokratischen Bestrebungen die Rede! Uebrigens wird auch der sozialdemokratische Zukunftsstaat ohne eine solche Vorschrift nicht auskommen. — Grund zu der Prophezeiung, Preußen werde am Personal sparen, ist nur beim

Abg. Eichhorn vorhanden, ich habe wenigstens noch nie gehört, daß es in Preußen an Personal mangle, oder daß dasselbe schlecht bezahlt sei. Der Abg. Fröhlich selbst hat ja behauptet, unser Personal lehne sich nach preussischer Bezahlung. — Daß die Abg. Eichhorn und Fröhlich in dem vorliegenden Vertrag eine „Gefahr der Verpreußung“ und eine „Gefahr für die Selbständigkeit unserer Bahnen“ erblicken können, warum schließlich die süddeutschen Eisenbahnverwaltungen gehindert sein sollen, Reformen in großem Stil durchzuführen, ist mir ganz unverständlich. Auch jetzt ist ja nach Maßgabe der Stuttgarter Vereinbarung eine vorübergehende Verständigung vor Einführung einer weiteren Tarifverbilligung erforderlich! — Der Abg. Eichhorn läßt eben alles das außer Acht, was aus der Thatfache resultiert, daß ein Vertrag besteht, den wir nicht einseitig auflösen können. In diesem Vertrag, den wir seinerzeit mit Frankfurt abgeschlossen, trat später Preußen ein. Eine Abänderung desselben muß also auf dem Weg der Verständigung mit Preußen und Hessen stattfinden.

Wenn schließlich im Anschluß an die Ausführungen Ahrend's vom Jahre 1896 betont wird, durch Abschluß des preussisch-hessischen Gemeinschaftsvertrags sei der Weg zur Vereinheitlichung des Verkehrswezens beschritten worden, und nach Aufsaugung der elsässischen Bahnen durch Preußen werde Baden an die Reihe kommen, so muß ich sagen: dem stehe ich etwas ungläubig gegenüber. Vor allem sind die elsässischen Bahnen noch nicht aufgelassen, und schließlich wird sich zweifellos der Reichstag ermannen. Wenn es aber dazu kommen sollte, so liegen immer zwischen Preußen und uns noch die pfälzischen Bahnen, und Bayern wird sich zweifellos an die preussisch-hessische Gemeinschaft nicht angliedern. Und so lange die pfälzischen Bahnen noch das Mittelglied sind, wird Preußen uns nicht die Konkurrenz machen können, durch die wir auf den Punkt kommen, sagen zu müssen: Jetzt ist Alles verloren!

Der Abg. Fröhlich hat eine gemeinschaftliche Verwaltung gewünscht mit gleichen Rechten der Beteiligenden oder Auflösung der Gemeinschaft und Zuteilung des badischen Theils der Main-Neckarbahn an Baden. Letzteres wäre wohl auch unser Wunsch gewesen. Wir stehen aber eben in einem Vertragsverhältnis, das wir einseitig nicht lösen können! Und Preußen wird, selbst wenn es national ehrlich handelt, auf die erworbenen Rechte nicht verzichten. Nachdem vor 25 Jahren der Verzicht Preußens auf seine Bahnen seitens des Reiches nicht angenommen wurde, ist es nur natürlich, daß Preußen darauf ausgehen muß, seine Eisenbahnen in konzentrierte Verfassung zu bringen. Eine Aufgabe von Rechten kann ihm nicht zugemuthet werden.

Es ist mir höchst auffallend, daß der Abg. Fröhlich so genau weiß, wie es in der Direktion zugehen wird. Aber so schlimm ist es mit der Begründung seiner Befürchtungen nicht. Das badische Mitglied wird eine sehr geachtete Stellung einnehmen, wie die badische Eisenbahnverwaltung ja überhaupt auch nicht so inferior ist, als man auf Grund solcher Bemerkungen glauben könnte. In der neuen Direktion wird es eben zugehen wie bei uns: der Direktor wird entscheiden. Jedenfalls bedeutet die Neuregelung durch den Vertrag keine Verschlechterung gegenüber den jetzigen Verhältnissen.

Daß Befürchtungen, wie sie geäußert wurden bezüglich der Neuanlage eines Bahnhofes oder einer Nebenbahn niemals Wirklichkeit werden könnten, halte ich nicht für möglich; denn der Vertrag besagt ausdrücklich, der alte Vertrag von 1843 solle in all den Bestimmungen aufrecht erhalten bleiben, die nicht ausdrücklich aufgehoben wurden. Artikel 3 dieses Vertrags überläßt es aber

jedem Kontrahenten, Bahnhöfe und Nebenbahnen nach Bedürfnis zu errichten; auch ist nach Artikel 41 der Reichsverfassung jede Bahnverwaltung verpflichtet, sich den Anschluß neuer Bahnen gefallen zu lassen. — Ebenso ist es unmöglich, daß Preußen jemals eine „Oberaufsicht“ führen könnte in den Bahnhöfen von Mannheim oder Heidelberg.

Daß die badischen Eisenbahnbeamten für Ueberleitung der badischen Bahnen in preußische Verwaltung seien, um eine bessere Bezahlung zu erreichen, das habe ich noch nie gehört, obgleich ich ihnen doch nicht ganz ferne stehe. Es ist richtig, daß einige dieser Beamtentypen eine Besserstellung wünschen, aber wenn sie vergleichsweise dann auf die finanzielle Stellung der preußischen Beamten hinweisen, so sind diese Äußerungen ganz anders zu verstehen. Ich habe nie gehört, daß sie zu diesem Zweck uns die preußische Verwaltung anwünschten. Es ist merkwürdig, solche Worte gerade von den Herren Fröhlich und Eichhorn zu hören, wo es doch so bekannt ist, welche feindselige Stellung ihre Parteien gegen die Verpreußungstendenz einnehmen. (Zuruf des Abg. Eichhorn: „Wir verkehren eben nicht nur mit Parteigenossen!“)

Der Abg. Fröhlich hat die Grundlage unserer Berathung beseitigt und eine neue an deren Stelle gesetzt; er hat gegen Dinge gekämpft, die gar nicht beabsichtigt sind. (Zustimmung.) Es handelt sich ja gar nicht um einen Beitritt Badens zu der preußisch-hessischen Gemeinschaft. (Zuruf des Abg. Fröhlich: „Goldschmit!“) Die Ansicht des Abg. Goldschmit ist übrigens für mich nicht maßgebend! Ich und meine politischen Freunde, wir sind der Ansicht: wenn diese Eventualität in's Auge zu fassen wäre, so könnte sie bei Fortbestehen des jetzigen Zustandes ebensogut eintreten. Der Abg. Fröhlich hat einen großen Aufwand von Literatur gebracht, um uns in Gegensatz zu bringen mit unsern Gesinnungsgenossen in andern Parlamenten. Das ist ganz ungerechtfertigt. Wir können ja über die Grundlagen nicht urtheilen, auf denen sich jene Verhandlungen abspielten; aber es hat sich dort stets gehandelt um die Frage, ob man der preußisch-hessischen Gemeinschaft beitreten wolle, aber nicht um den uns vorliegenden Vertrag. Wenn wir vor jene Frage uns gestellt sähen, so würden wir uns hier wohl auch anders aussprechen. Der Abg. Fröhlich hat aus der Thatsache, daß im Jahre 1897 bei einer Versammlung des Eisenbahnreformvereins keiner der anwesenden Angehörigen der Centrumspartei gegen die dort beschlossene Resolution Widerspruch erhob, geschlossen, daß sie auch mit dieser Resolution einverstanden waren. Das ist ganz ungerechtfertigt. Wenn stets solche Schlüsse gezogen würden, so müßten wir uns ja hüten, den Versammlungen des Eisenbahnreformvereins anzuzuhören, sofern wir nicht gefonnen sind, gegen seine Resolutionen lauten Widerspruch zu erheben!

Nachdem Redner noch die vom Abg. Eichhorn angezogenen Ausführungen der „Kölner Volkszeitung“ kritisiert und dieselben polemisirend gegen den Abg. Eichhorn verwendet, fährt er ungefähr fort: Der Abg. Eichhorn hat aus den Bemerkungen des Abg. Hug geschlossen, daß er bereit sei, für eine Million dieses und für eine weitere Million jenes Recht abzutreten. Das wollte der Abg. Hug aber nicht sagen. Er wollte nur sagen, daß der preußisch-hessische Vertrag bei seinem Abschluß in Hessen sehr verschieden beurtheilt wurde, er hob die Vortheile hervor, die daraus für Hessen entstanden, und betonte, daß ein großer Theil der Bevölkerung diese Vortheile anerkannte und darüber erfreut war. Das ist doch etwas ganz anderes als das, was ihm der Abg. Eichhorn unterstellte! (Zuruf des Abg. Hug: „Sehr richtig!“)

Der Abschluß des Vertrags wird uns also nicht der Gefahr der Verpreußung entgegenführen. Ob diese Gefahr thatsächlich besteht, weiß ich nicht, ich glaube aber, das weiß auch sonst Niemand, nicht einmal in Preußen! Das Eisenbahnwesen in Deutschland entwickelt sich unter der zwingenden Nothwendigkeit der Bedingungen, die ihm der Verkehr auferlegt. Auch Preußen ist immer noch gebunden an die süddeutschen Verwaltungen.

Gegenüber dem Abg. Dr. Goldschmit betont Redner: Wir glauben nicht, daß mit jenem Fiasco, das Preußen mit seinem Verkaufsangebot vor 25 Jahren machte, die Möglichkeit einer Vereinheitlichung des Verkehrswezens im Sinne von Reichseisenbahnen für alle Zeiten beseitigt ist. Ich glaube, der Abg. Goldschmit wäre jetzt ganz damit einverstanden, in ganz Deutschland preußische Eisenbahnen zu haben. Im Sinne Fröhlichs freilich, der die Wichtigkeit der Eisenbahnen so sehr überschätzt, daß er glaubt, in einem Kriege werde nicht das Heer sondern die Güte der Eisenbahnverwaltung den Ausschlag geben, müßte man wünschen, daß Preußen auch die Verwaltung der anderen Eisenbahnen in die Hand bekomme! Dieser Meinung bin ich aber nicht; ich glaube vielmehr, wenn der Gedanke der Reichseisenbahnen in ganz Süddeutschland durchgebrungen sein wird, dann wird auch Preußen sich wieder bereit finden lassen, diesem Gedanken näher zu treten. Preußen würde aber sicher auch in diesem Fall einen überwiegenden Einfluß haben, und ich sehe nicht ein, warum das nicht auch wünschenswerth sein sollte. Diese Möglichkeit liegt aber noch Generationen weit von uns entfernt. Warum sollten wir uns also jetzt schon damit befassen?

Ich bitte Sie, den Vertrag zu genehmigen. (Beifall.)

Abg. Dr. Wilkens: Wiederholt wurde in der Debatte auf Punkt 5 der Abmachung der im Dezember vorigen Jahres in Stuttgart abgehaltenen Eisenbahnkonferenz hingewiesen. Ich sehe mich veranlaßt, den Sachverhalt — wie ich ihn auch in meinem Bericht über das Spezialbudget der Verkehrsanstalten dargelegt habe — richtig zu stellen. Dieser Punkt 5 enthält nach einer der Kommission gegenüber abgegebenen Regierungserklärung den Vorschlag, es möchten künftighin von den einzelnen Bahnverwaltungen Tarifmaßnahmen von allgemeiner und weitwirkender Bedeutung nicht mehr einseitig, sondern erst nach vorgängiger Verständigung der Nachbarverwaltungen vorgenommen werden, welcher Vorschlag auch auf der Konferenz selbst allseitige Zustimmung und Annahme fand.

Bei einem Zusammentritt Ihrer Kommission mit der Großh. Regierung hat letztere noch mündlich bemerkt, Punkt 5 der Abmachungen sei nicht etwa dahin zu verstehen, daß keine Verwaltung mehr von sich aus auf dem Gebiete des Tarifwesens Verbilligungen einzuführen berechtigt sein solle. Man habe sich vielmehr nur dahin geeinigt, daß künftighin einzelne Verwaltungen mit derartigen Maßnahmen nur dann noch vorgehen sollten, wenn sie vorher von ihren desfalligen Abständen die anderen Verwaltungen verständigt hätten. Im übrigen werde man auch bei uns in Baden die Beseitigung des Zuschlags für die Benutzung der nicht dem internationalen Verkehr dienenden Schnellzüge herbeiführen.

Im übrigen glaube ich — wie schon der Herr Berichterstatter hervorhob — daß die ausführlichen Darlegungen des Abg. Fröhlich dann hätten gemacht werden können, wenn es sich darum gehandelt hätte, unsere Bahnen oder einen Theil derselben an Preußen abzutreten. Das ist aber nicht der Fall. Allerdings könnten die Ausführungen meines Freundes Goldschmit den Eindruck erwecken, wir seien auf dieser Seite des Hauses der Meinung, Baden thäte gut daran, sich bald an die preußisch-hessische Ge-

Vür

R 5873
Die Ehe
H a u d,
heim,
Dr. Holz
Ehemann
unbekannt
trage am
1899 in
der Stra
Beflagte
Die A
mündlich
streits v
Landger
M i r t

mit der
gedachte
zu beste
Zum
Stellung
bekannt
Man

Gericht

R 57
Die
Paulin
heim,
Josef
selbst,
Schön
an und
für da
meisel
in Pfe
vorkläu
des E
voraus
diertel
diertel
1902
gebnte
Die
münd
streits
Freib
Do

Zimm
Zu
stellu
bekan
St

Gericht

R
Der
Ca
beba
Dff
Am
an
g 11
B. G
der
187
Bei
3
mü
hre
Lar
Di

mit
ged
zu

ste
be

St

D
G
W
ve

meinschaft anzugliedern. Das ist aber meine Meinung durchaus nicht, und auch meine anderen politischen Freunde theilen diese Ansicht nicht. (Zustimmung bei einem Theil der Nationalliberalen.) Wir halten eine Vereinfachung der Eisenbahnverwaltungen in Deutschland für wünschenswerth, wir sind aber nicht der Meinung, daß diese Einigung nur auf dem Wege einer Aufgabe der einzelstaatlichen Hoheitsrechte herbeigeführt werden könne. Ich glaube, daß Baden wohl die Kraft besitzt, sein Eisenbahnnetz selbst zu verwalten, und ich fühle mich veranlaßt, hier vor dem Lande zu konstatiren, daß unsere Eisenbahnverwaltung eine gute ist. Auch unsere finanziellen Verhältnisse verlangen nicht ein ernstliches Erwägen des Aufgebens unserer eigenen Eisenbahnverwaltung. Die Bahnen sind uns ein werthvoller Bestandtheil unseres Volksvermögens, den wir erhalten müssen. Den besonderen Bedürfnissen einzelner Landesgegenden werden wir besser Rechnung tragen können bei eigener Verwaltung.

Möglicherweise wird später wieder einmal der Gedanke der Reichseisenbahnen auftauchen. Mit diesem Gedanken könnte auch ich mich befreunden mit vielen anderen Gefinnungsgenossen. Die Erfahrungen, die wir mit der Reichspost gemacht haben, sind doch im großen und ganzen durchaus günstig ausgefallen, die Einrichtungen der Reichspost sind derart vervollkommen und ausgestaltet, daß wir mit ihr zufrieden sein können. Doch kann von einer Auslieferung unserer Bahnen an Preußen keine Rede sein, weder jetzt noch in absehbarer Zeit. Auch der Abg. Goldschmit denkt wohl an ein solches Experiment für die nächste Zeit nicht. — Der Abg. Fröhlich meint, es würde, wenn der Vertrag seine Genehmigung fände, mit der „Verpreußung“ unserer Bahnen ein Anfang gemacht. Das ist nicht richtig. Wir waren auch seither keineswegs die Herren der Main-Neckarbahn, wir waren mit Preußen und Hessen theilhaftig. Der neue Vertrag bedeutet für uns keine Verschlechterung. Materiell wird der Betrieb auf der Bahn besser werden, wenn er in die Hände einer großen, leistungsfähigen Korporation gelegt wird, als er war unter der Leitung der bisherigen Direktion in Darmstadt.

Welch' großes Gewicht die Bewohner der Bergstraße darauf legen, daß in den Betrieb der Bahn ein neuer, frischer Zug kommt, konnte man aus den Worten des Abg. Müller ersehen, die ich hier nur bestätigen kann. Es ist sehr viel werth, daß auf dem badischen Theil nun auch die Benützung der Kilometerhefte möglich wird, und daß die badische Regierung auf die Festsetzung des Personenzugfahrplans auf der badischen Strecke einen maßgebenden Einfluß erhält. Der Vertrag enthält die ausdrückliche Bestimmung, daß im Eisenbahnrathe für die Direktionen in Mainz und Frankfurt badische Korporationen Vertretung finden sollen. Der Abg. Müller hat schon gebeten, neben Mannheim auch der Stadt Weinheim eine Vertretung in diesem Bezirkseisenbahnrathe zu gewähren. Dieselbe Bitte möchte ich für Heidelberg wiederholen, das als Fremdenstadt an einer möglichst günstigen Gestaltung des Fahrplans das denkbar größte Interesse hat.

Der Abg. Fröhlich meint, Preußen werde in sechs Jahren kategorisch die Angliederung Badens an sein eigenes Eisenbahnnetz verlangen. Das glaube ich nicht. Wenn aber wirklich einmal dieser Fall eintreten sollte, dann werden in der badischen Regierung und in diesem hohen Hause gewiß auch Leute vorhanden sein, die das Nöthige werden zu thun wissen. Ferner werden, wie der Abg. Fröhlich meint, nach dem demnächstigen Eintritt der pfälzischen Bahnen in die preußisch-hessische Gemeinschaft und nach vollzogener Aufsaugung der elsässischen Bahnen für uns ganz fatale Zustände eintreten. Nach den Ver-

handlungen, wie sie in Bayern gepflogen wurden, glaube ich, eine solche Möglichkeit als durchaus fernliegend bezeichnen zu müssen. Die Rede, die der bayerische Ministerpräsident Graf Crailsheim in der bayerischen Kammer hielt, enthält Erklärungen, die solche Besorgnisse als durchaus unbegründet erscheinen lassen.

Im übrigen halte ich es für gar nicht unbedenklich, wenn in diesem hohen Hause und anderswo fortwährend die Möglichkeit erörtert wird, daß Preußen zu einer derartigen Vergewaltigung unserer Bahnen kommen könnte. Ich halte ein solches Vorgehen Preußens bei unserer bundesstaatlichen Verfassung geradezu für ausgeschlossen. Die Reichsverfassung geht davon aus, daß die einzelnen Bundesglieder sich anständig behandeln, und ein solches Vorgehen wäre doch sehr wenig loyal. Preußen wird sich im Gegentheil auch in Zukunft stets seiner Verpflichtungen als Bundesstaat bewußt bleiben.

Den Gedanken einer süddeutschen Eisenbahngemeinschaft halte ich, vorausgesetzt, daß darunter nicht eine Betriebs-, sondern eine Tarifgemeinschaft verstanden wird, für durchaus diskutabel. Die Erfahrungen, die wir in dieser Hinsicht gemacht haben, sind allerdings nicht sehr günstig und ermutigend.

Die Frage einer Personentarifreform hier zu erörtern, halte ich nicht für gerathen. Sie gehört zur Beratung des Betriebsbudgets, und es scheint mir Grund gegeben zu sein zu der Annahme, daß der Abg. Fröhlich bei jener Gelegenheit diese Frage mit der Ausführlichkeit, die wir bei ihm gewöhnt sind (Heiterkeit), abermals behandeln wird. Ich meine aber, wir sollten es vermeiden, über denselben Gegenstand zwei- oder dreimal zu verhandeln. — Viele der Ausführungen Fröhlich's haben mir den Eindruck gemacht, daß er die Bedeutung der Eisenbahnen viel zu sehr überschätzt. Ich erinnere nur an seine Behauptung: in einem künftigen Kriege werde derjenige Staat siegen, der die bestausgebildeten und bestverwalteten Eisenbahnen habe, möge er auch wenig oder gar keine Soldaten besitzen! (Heiterkeit!) Es ist richtig, daß die Eisenbahnen von hoher Bedeutung sind für das ganze Volksleben. Aber solche Ausführungen gehen doch zu weit!

Lebhaft unterstütze ich die Wünsche des Kommissionsberichtes bezüglich der Beamten der Main-Neckarbahn. Es besteht in ihren Kreisen die Besorgniß, ihre Bezüge könnten bei der Uebernahme der Verwaltung durch die preußisch-hessische Gemeinschaft eine Verschlechterung erfahren. Heizer zum Beispiel, die als Reservefahrer verwendet wurden, beklagen sich darüber, daß man sie trotz ihrer anerkannt guten Führung nun wieder als Heizer verwende. Die Revisoren, Stationsvorsteher und Assistenten befürchten, den preußischen Beamten gegenüber in's Hintertreffen zu gerathen, weil sie die früher von der Verwaltung der Main-Neckarbahn nicht verlangte Prüfung nicht abgelegt haben. Doch es ist ja eine Petition dieser Beamten eingelaufen, die gegenwärtig der Beurtheilung der Budgetkommission unterliegt, und über die dem hohen Hause noch besonderer Bericht erstattet werden wird. Ich kann mich also hier auf diese Andeutungen beschränken. Ich darf jedoch nicht verhehlen, daß bei einem Theil des an den badischen Staatsbahnen verwendeten Personals Bedenken darüber auftauchen, ob nicht am Ende die von der Main-Neckarbahnverwaltung übernommenen Beamten bei ihrem Uebertritt zu gut fahren werden. Man sieht hieraus, daß die Stellung der Großh. Regierung zu dieser Sache keineswegs leicht und einfach ist. Wir haben aber das Vertrauen zu ihr, daß sie billige und gerechte Wünsche nach Möglichkeit berücksichtigen wird.

Ich wiederhole, daß die Annahme des vorliegenden Staatsvertrags uns jedenfalls keine Verschlechterung viel-

mehr aller Voraussicht nach eine wesentliche Verbesserung bringen wird. Ein politische Bedeutung kann ich ihm aber nicht beimessen. (Beifall.)

Geh. Rath Bittel: Von mehreren Rednern sind die Personalverhältnisse der Beamten der Main-Neckarbahn berührt worden, in einer Weise, die mich veranlaßt, zu Artikel 9 des Vertrags einige Erläuterungen zu geben, umfomehr als ich aus verschiedenen Bemerkungen entnommen habe, daß die Meinung zu bestehen scheint, unsere Beamten seien durchweg schlechter bezahlt als die preussischen. Artikel 9, Absatz 4 bestimmt: „Dem Badischen Mitgliede der Eisenbahndirektion in Mainz wird, sofern sein Dienstverdienst geringer ist, als das Dienstverdienst der gleichartigen Preussischen Mitglieder, eine dem Unterschiedsbetrage entsprechende nicht pensionsfähige Zulage von der betriebsleitenden Verwaltung gewährt. Derselbe Grundsatz gilt für die bei der Direktion oder den Inspektionen beschäftigten Badischen Bureaubeamten. Soweit diese Beamten mehr erhalten als die gleichartigen Preussischen Beamten, hat die Badische Regierung den Unterschiedsbetrag an die betriebsleitende Verwaltung zu erstatten.“ Der Schlusssatz ist für uns von besonderer Bedeutung.

Die Kommission hat hierzu die Bemerkung gemacht, sie hätte gewünscht, daß diese Ausgleichung für alle badischen Beamten der Main-Neckarbahn erfolgen würde. Diese Frage ist bei den Vertragsverhandlungen selbstverständlich sehr eingehend erörtert worden. Man hat es aber für Baden vom dienstlichen und auch vom finanziellen Standpunkte aus nicht für rathsam erachtet, diese Ausdehnung der Bestimmung auf alle badischen Beamten der Main-Neckarbahn vorzunehmen, und zwar aus folgenden Gründen. Die Beamten bei der Direktion und den Inspektionen der Main-Neckarbahn sind Beamte aus allen drei Staaten. Hier liegt es entschieden im dienstlichen Interesse, daß diese Beamten in ihren Einkommensverhältnissen möglichst gleichgestellt werden. Daher die Bestimmung des Artikels 9. Bei den Votalbeamten liegt dieses dienstliche Interesse an einer Gleichstellung der badischen mit den preussisch-hessischen Beamten nicht vor, dagegen ein ganz entschieden dienstliches daran, daß sie vollständig gleich gestellt werden in ihren Einkommensverhältnissen mit den Beamten auf den übrigen badischen Strecken; weil künftighin ein öfterer Wechsel zwischen den badischen Beamten auf der Main-Neckarbahn und jenen auf der badischen Staatsbahn stattfinden soll. Auf der Main-Neckarbahn sind nur wenige höhere Stellen vorhanden. Im Interesse einer Besserung der Beförderungsverhältnisse müssen wir deshalb öfters Veränderungen vornehmen. Das würde aber erschwert sein, wenn die Einkommensverhältnisse der badischen Beamten der Main-Neckarbahn und der übrigen badischen Eisenbahnbeamten verschiedene wären. Finanziell würde eine Ausdehnung der Bestimmung des Artikels 9 Absatz 4 auf alle badischen Beamten die badische Staatskasse ganz erheblich belasten, den Beamten aber würde sie zum weitesten Theil gar nichts nützen.

Redner führt eine Reihe von Zahlen zum Nachweis dafür an, daß eine Reihe von Beamten nach Inkrafttreten des neuen Wohnungsgeldgesetzes besser gestellt seien als in Preußen. Der finanzielle Effekt würde wohl mindestens 26—27 000 M. jährlich ausmachen, die wir bei Ausdehnung des Absatz 4 des Artikels 9 auf alle Beamten gemäß dem Schlusssatz dieses Absatz 4 an die preussisch-hessische Verwaltung herausbezahlen müßten. Jetzt dagegen haben wir nichts zu bezahlen, die preussisch-hessische Gemeinschaft hat die Gehälter voll auszubehalten.

Die Kommission hat daran dann noch eine andere Bemerkung geknüpft:

„Auch sollten aus Billigkeitsgründen denjenigen badischen Beamten der Main-Neckarbahn (Revisoren II. Klasse, 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.“

Diese Bemerkung hat auch der Herr Abg. Wildens aufgegriffen und den Wunsch ausgesprochen, daß die Regierung hier entgegenkommend sein möge. — Nun muß ich vorausschicken, daß der ganze Vertrag ja darauf abhebt, die Verwaltung der Main-Neckarbahn thunlichst zu vereinfachen. Wir werden von den badischen Beamten bei der Darmstädter Direktion weit über die Hälfte zurückziehen müssen, da nur ein kleiner Theil der Beamten an die Direktion in Mainz übergehen wird. Die entbehrlich werdenden Beamten werden wir bei unseren Staatsbahnen unterbringen müssen, und wir werden Mühe haben, sie überhaupt in gleicher Stellung zu übernehmen. Deswegen ist jetzt keine Gelegenheit, Beförderungen vorzunehmen. — Die Frage, ob solche Beamte, die überhaupt keine Prüfung abgelegt haben, ganz gleichartig behandelt werden sollen, wie die Beamten, die eine Prüfung gemacht haben, ist eine mehr interne Frage der badischen Verwaltungspraxis. Wir werden genau prüfen müssen, was hier zu thun ist. Wichtig ist, daß diese Beamten schon lange in ihrer Stellung sind und nicht weiter vordrücken können. Das Ministerium wird thun, was möglich ist.

Abg. Muser: Ich werde gegen den Vertrag stimmen, im wesentlichen aus denselben Gründen wie die Abgg. Eichhorn und Fröhlich. Es ist übrigens interessant und amüsant zu sehen, wie der Abg. Fröhlich bei jeder Gelegenheit, wo er auftritt, vom Ministerium desavouirt wird, obgleich doch derselbe Herr Minister als Wahlmann für den Herrn Fröhlich fungirt hat. Es wäre sehr interessant zu wissen, ob das Karlsruher Publikum hier hinter seinen Wahlmannern oder hinter dem Gewählten oder hinter keinem von Beiden steht. (Heiterkeit.) Ich gebe dem Herrn Berichterstatter ganz Recht: wir dürfen diesen Vertrag nicht so behandeln, als ob ein ganz neuer Zustand geschaffen würde. Wir haben bereits einen Vertrag über die Main-Neckarbahn. Erst durch sein Milieu erhält dieser Vertrag die richtige Beleuchtung. Die finanziellen Vortheile dürfen aber bei der Beurtheilung des Vertrags nicht in Betracht gezogen werden. Wegen finanzieller Vortheile wollen wir kein Titelchen unserer badischen Eisenbahnhöheit aufgeben. Die Stellung, die Baden nach Artikel 1 des Vertrags zukommt, kommt im wesentlichen einer Degradation gleich. Der jetzt de facto bestehende Zustand soll durch den Vertrag legalisirt werden. Dagegen spreche ich ein ganz entschiedenes „Nein“ aus. Die Stellung Badens hinsichtlich der Aufstellung der Etatsvoranschläge ist doch eine sehr inferiore. Baden hat nach Art. 3 nur das Recht, etwaige Bedenken geltend zu machen, denen natürlich nur Folge gegeben wird, wenn es der preussischen Verwaltung beliebt. Diese Bestimmung ist sehr geeignet, uns stutzig zu machen. — Es entsteht auch die Frage, ob dieser Vertrag gekündigt werden könnte. Hier stehe ich auf demselben Standpunkt, wie der Berichterstatter. Es handelt sich hier nicht um die Regelung eines civilrechtlichen Sozietätsverhältnisses, sondern um einen Vertrag, der sich im wesentlichen auf eine Vertheilung staatlicher

Bür

N 587.
Die Ehe
Haus
heim,
Dr. Holz
Ehemant
unbekant
trage au
1899 in
der Stra
Beilage
Die
mündlich
streits v
Landger
Mit

mit der
gedachte
zu beste
zum
stellung
bekannt
Man

Gericht

N 57
Die
Paulin
heim,
Josef
selbst,
Schön
an und
für da
unehel
in Pfe
vorläu
des E
vorau
viertel
viertel
1902
zehnte
Die
münd
streits
Freib
Do

Zinn
zu
stellu
bekan
St

Geri

N
Der
Ca
beud
Ditt
Ann
an
g 11
B G
der
187
Bei
4
mü
stre
bei
Di

mit
ged
zu

ste

be

G

D

G

M

u

Souveränsrechte bezieht, um einen öffentlich-rechtlichen Vertrag, der nur gekündigt werden kann, wenn das entweder gesetzlich zugelassen oder das Kündigungsrecht durch den Vertrag selbst stipuliert ist. Da dieser Vertrag keine Bestimmung darüber enthält, so kann er nur durch ein Uebereinkommen der Regierungen wieder aufgelöst werden. Man kann nicht sagen, daß dieser Vertrag, wie jeder Sozietätsvertrag selbstverständlich gekündigt werden könne. — Es ist viel von „Verpreußung“ und andererseits von „Partikularismus“ die Rede gewesen. Die Ausführungen des Abg. Dr. Goldschmit entsprechen nach dem, was der Herr Abg. Wildens gesagt hat, wohl nicht den Anschauungen eines großen Theiles seiner politischen Freunde. Wir haben aber auf jener Seite ein ziemlich lebhaftes „Bravo“ zu verzeichnen gehabt. Ich freue mich, daß wenigstens der Abg. Wildens und ein Theil seiner Freunde auf einem andern Standpunkt steht.

Die Rede des Herrn Abg. Goldschmit hätte geradezu in preussischen Junterparlament gehalten werden können. Herr Goldschmit hätte konsequenterweise den Anschluß an die preussisch-hessische Gemeinschaft befürworten müssen. Er steht in der vermeintlichen Bekämpfung des Partikularismus selbst auf dem denkbar partikularistischen Standpunkt. Ich betrachte denjenigen als Partikularisten, der Deutschland in Preußen aufgehen lassen will, während umgekehrt Preußen in Deutschland aufgehen sollte. Wir Demokraten sind keine Partikularisten. Ich lege ganz entschieden Protest dagegen ein, wenn man aus meinen Ausführungen etwa eine Abneigung gegen das preussische Volk entnehmen wollte. Ich habe großen Respekt vor dem preussischen Volke, aber nicht vor der preussischen Bureaucratie, die ein beneidenswerth Geschick gezeigt hat, gerade die leichtesten Dinge recht ungeschickt anzufassen. Unsere Abneigung gegen die Verpreußung ist eine Abneigung gegen den preussischen Partikularismus, gegen die preussische Bureaucratie. Wir wollen ein starkes Deutschland und nicht ein verstärktes Preußen auf Kosten der Reichsidee. Wir stehen hier durchaus auf dem Boden der prinzipiellen Grundlage der Reichsverfassung. Wir haben allen Anlaß auf eine Reichseisenbahngemeinschaft hinzuwirken. Der Widerstand Preußens gegen eine solche wird um so größer sein, je mehr Macht es sich bereits verschafft hat. Jede Verstärkung der preussischen Macht auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist ein weiteres Hinderniß für die Verwirklichung des Reichseisenbahngedankens. Preußen wird so nach und nach mit den kleinen Staaten kontrahiren, so daß schließlich nichts mehr für eine Reichseisenbahngemeinschaft übrig bleibt, Preußen es nicht mehr nöthig hat, sich darauf einzulassen. Darin sehe ich die Hauptgefahr. Ich bin gewiß kein Freund der inneren Politik des Fürsten Bismarck. Hier aber hat er sehr weit vorausgeschaut. Herr Abg. Goldschmit hat gesagt, Bismarck habe damals in der Eisenbahnfrage ein kleines Geschlecht gefunden. Dieses kleine Geschlecht sitzt jetzt im preussischen Eisenbahnministerium. Preußen ist jetzt das größte Hinderniß für eine Reichseisenbahngemeinschaft. Wir dürfen seine Macht nicht noch verstärken. Eine süddeutsche Eisenbahngemeinschaft wäre auch ein Schritt auf dem Wege zu einer Reichseisenbahngemeinschaft. Es heißt aber nicht einer solchen vorarbeiten, wenn wir säkweise abschneiden, was zu dem Gebiet einer süddeutschen Gemeinschaft gehören sollte. Für die süddeutschen Staaten muß die Lösung „koaliren“ nicht „isoliren“ sein. Eine Koalition würde ihnen eine Macht verleihen, die ihnen als Einzelnen nicht zukommt. Die Befürchtung des Abg. Goldschmit, daß es sich hier um eine Neuaufgabe eines „süddeutschen Bundes“ und der „Mainlinie“ handeln könnte, ist unbegründet. Soweit steht bereits der preu-

ssische Partikularismus in dem Kollegen Goldschmit (Heiterkeit), daß er nicht einmal mehr für eine süddeutsche Eisenbahngemeinschaft zu haben ist! — Die Annahme der Vorlage ist ja sicher. Es sollte mich nur freuen, wenn die Zukunft uns Unrecht geben würde. Ich glaube aber, daß ich noch den Zeitpunkt erleben werde, wo viele gern unter denen gewesen wären, die heute Nein gesagt haben.

Abg. Fendrich betont, daß seine Partei nicht geschlossen für oder gegen das Gesetz stimme, sondern die Stellungnahme dem Einzelnen überlasse. Herrn Fröhauß können wir es damit allerdings nicht recht machen: Sind wir einig in einer Frage, so heißt es! „Seht diesen sozialdemokratischen Parteizwang! Keinem wird es gestattet, eine individuelle Anschauung zu haben!“ Sind wir aber einmal in irgend einer Frage getheilte Meinung, so wird uns zugerufen: „Nicht einmal zu einer Meinung können sie kommen!“ Herr Fröhauß hat es allerdings sehr leicht, mit seiner Fraktion einer Meinung zu sein. (Heiterkeit.) Bevor sie nicht größer geworden ist, sollte er sich doch davor hüten, andern Fraktionen gute Rathschläge erteilen zu wollen, wenn sie in solchen Fragen getheilte Meinung sind. Er hat übrigens offenbar übersehen, daß auf dem Mainzer Parteitag sich unsere Partei für Reichseisenbahnen ausgesprochen hat. Die Frage der Reichseisenbahnen ist aber zur Zeit für uns eine durchaus akademische, weil sie für uns gar nichts anderes wären, als preussische Eisenbahnen. So lange in Preußen das System des reinen Fiskalismus herrscht, ein System, mit dem bei uns gebrochen zu haben, eines der größten Verdienste unseres jetzigen Eisenbahnministers ist, haben wir kein Interesse an Reichseisenbahnen. — Mein Freund Eichhorn scheint der Meinung zu sein, daß durch diesen Vertrag der Schlüssel zu den badischen Bahnen in preussische Hände gegeben werde. Diesen Schlüssel hatte aber Preußen schon lange in der Hessischen Ludwigsbahn. Ich glaube nicht, daß die Nichtannahme dieses Vertrags uns irgendwie vor der Verpreußung schützen wird. Ich glaube auch gar nicht, daß sich Preußen auf dieser 38 km Bahn recht ungemüthlich für uns benehmen wird. Die Gefahr liegt eher darin, daß sich Preußen sehr zuvorkommend gegen uns benehmen wird, um dem badischen Landtag die Meinung beizubringen: Ja, die Preußen sind ja gar nicht so schlimm, wie man sie gemacht hat. Ich fürchte, wenn dann auf die höheren Einnahmen hingewiesen wird, daß dann mancher Abgeordnete nicht bedenken wird, daß Preußen bei einer Gemeinschaft, die sich auf sämtliche Staatsbahnen erstrecken würde, sich ganz anders gegen uns benehmen würde, wie bei dieser kleinen „Probirstrecke.“ Herr Fröhauß schätzt den badischen Landtag denn doch zu gering ein, wenn er ihm nicht die Kraft zutraut, unser übriges Staatsbahnsystem vor der Verpreußung zu retten. Preußen kann unmöglich die Fahrpläne in skandalöser Weise festsetzen, wenn es sich nicht selbst in's eigene Fleisch schneiden will. An einer guten Verbindung zwischen Frankfurt und Heidelberg ist es selbst interessiert. Für meine Stellung zu dem Vertrag ist entscheidend die Selbstständigkeit der Tarifbildung und die Unmöglichkeit, skandalöse Fahrpläne einzuführen. — Die Main-Neckarbahn war von jeher ein Schmerzenskind nicht zum wenigsten von Baden. Im übrigen wird diese Frage viel zu sehr überschätzt. Man soll den Teufel der Verpreußung nicht an die Wand malen und die Eisenbahnreformer thäten gut daran, ihr Pulver für eine spätere Zeit trocken zu halten, statt es schon jetzt zu verschütten.

Der Herr Abg. Fröhauß hat geglaubt, uns vorwerfen

zu müssen, wir seien einseitig. Für einen derartigen Vorwurf ist der Herr Abg. Fröhlich nicht der geeignete Mann. Er ist in seiner Einseitigkeit soweit gegangen, die hessischen Landtagsabgeordneten, weil sie in Eisenbahnfragen nichts mehr zu sagen haben, auf eine Stufe mit preussischen Provinzialabgeordneten zu stellen. Wenn er weiter meint, wir sollten der Eisenbahnreformfrage mehr Interesse zuwenden, so hat er damit Recht, aber nicht nur in Bezug auf unsere Partei, sondern auf die ganze Volksvertretung. Herr Fröhlich nützt aber der Eisenbahnreformfrage sehr wenig durch seine maßlose Ueberschätzung dieser Frage.

Abg. Dr. Wilkens betont in persönlicher Bemerkung, daß er nur den Gedanken einer süddeutschen Tarifgemeinschaft für diskutabel erklärt habe.

Abg. Hergt, als Berichterstatter, fährt im Schlusswort aus, daß die Bemerkungen der Kommission zu Artikel 9, Absatz 4 nichts weiter sagen wollten, als daß die Kommission wünsche, daß die badischen Beamten nicht schlechter gestellt sein sollen, als ihre preussischen und hessischen Kollegen. Wenn sie sogar besser gestellt seien, so habe die Kommission nichts weiter zu bemerken. — Redner wiederholt dann noch den Wunsch der Kommission hinsichtlich der Beamten, die die Assistentenprüfung nicht abgelegt haben, und fährt dann fort: Der Herr Abg. Muser hat zugegeben, daß bereits ein Vertragsverhältnis besteht, ist aber dann doch zu der Ansicht der Herren Abgg. Fröhlich und Eichhorn gekommen. Die Mehrheit der Kommission sieht in dem Vertrag einen Gewinn, nicht eine Aufgabe von Rechten. — Die Frage der Rückbarkeit des Vertrags wurde auch in der Kommission behandelt. Es scheint mir aber doch eher ein Vortheil, daß der Vertrag nicht kündbar ist, daß die Rechte Badens eben garantiert sind und nur durch Einverständnis der drei Regierungen eine Aenderung möglich ist.

Herr Abg. Fendrich hat mich mit Unrecht als Freund der Verpreßung in Anspruch genommen. Ich hoffe im Gegentheil, daß alle diejenigen, die jetzt für den Vertrag stimmen, die Genugthuung erleben werden, daß die gehegten Befürchtungen sich nicht erfüllen. Ich bitte nochmals um möglichst einstimmige Annahme.

Hierauf wird in die Spezialberathung eingetreten. Artikel 1 bis 3 werden ohne Debatte angenommen.

Zu Artikel 4:

Abg. Dreesbach bittet den Herrn Staatsminister um Auskunft, ob die Aufhebung des Brückenzolls für die Brücke bei Ladenburg beabsichtigt sei, was er aus einer Bemerkung des Herrn Staatsministers bei Einbringung der Vorlage geschlossen habe. Diese veraltete vorfintstliche Einrichtung sollte einmal beseitigt werden.

Staatsminister v. Brauer erklärt, daß auch nach seiner Ansicht der Moment geeignet sei, das Brückengeld an der Ladenburger Brücke abzuschaffen. Allerdings wird der Stadt Ladenburg die Auflage gemacht werden müssen, einen Beitrag für die Unterhaltung des Fußgängersteigs zu zahlen.

Abg. Eder schließt sich dem Wunsche des Abg. Dreesbach auf Beseitigung dieses „alten Topfes“ an.

Artikel 5 und 6 werden ohne Debatte angenommen.

Zu Artikel 7:

Abg. Geiß möchte nochmals den Wunsch aussprechen, daß in den Bezirksseisenbahnrath der Direktionen Frankfurt und Mainz auch ein vom Stadtrath in Mannheim gewähltes Mitglied komme, was von der Regierung ja auch bereits in Aussicht gestellt worden sei.

Staatsminister v. Brauer: Daß ein Vertreter der Stadt Mannheim in den Bezirksseisenbahnrath kommt, liegt in der Absicht der Regierung und wird schwerlich irgendwelchen Schwierigkeiten begegnen.

Artikel 8 bis 10 werden ohne Debatte angenommen.

Zu Artikel 11:

Abg. Fröhlich wünscht Auskunft, ob in Heidelberg und Mannheim auf den Bahnhöfen lediglich die badische Bahnpolizei maßgebend ist, da er es nicht für ausgeschlossen hält, daß Preußen den Versuch machen würde, auch auf diesen Bahnhöfen den Verkauf von in Preußen auf den Bahnhöfen verbotenen Zeitungen zu verbieten.

Staatsminister v. Brauer: Auch den Herrn Abgeordneten Fröhlich kann ich völlig beruhigen. In den Bahnhöfen Mannheim und Heidelberg, die beide nicht der Main-Neckarbahngemeinschaft gehören, haben wir die Rechte der Bahnpolizei wahrzunehmen. Wir müssen natürlich die preussischen Züge hereinfahren lassen. Von einer Ausübung der preussischen Bahnpolizei kann aber auf diesen Bahnhöfen keine Rede sein. Der Reisende kann sich jede Zeitung, deren Vertrieb auf unsern Bahnhöfen erlaubt ist, kaufen und natürlich auch auf das preussische Gebiet mitnehmen. (Seiterkeit.)

Artikel 12—14 finden ohne Debatte Annahme.

In namentlicher Abstimmung wird sodann der ganze Staatsvertrag mit allen gegen 7 Stimmen angenommen.

Die eingelaufene Interpellation wegen der Main-Neckarbahn wird für erledigt erklärt.

Die Sitzung wird um 1¼ abgebrochen.