Nr. 158a
XIX. Jahrgang

Berliner Tageblatt

Berlin
28. März 1900

Parlaments-Ausgabe

Herrenhaus.

4. Sitzung vom 27. März, 2 Uhr.

Am Ministertisch: Kommissare.

Präsident Fürst **zu Wied**

teilt mit, daß er dem Kaiserpaare und dem Prinzen Friedrich Leopold aus Anlaß des Todes der Herzogin Friedrich zu Schleswig-Holstein die Teilnahme der Mitglieder des Herrenhauses ausgedrückt habe, und verliest die von Seiner Majestät dem Kaiser sowie vom Prinzen Friedrich Leopold eingelaufenen Dankschreiben. Weiter macht der Präsident Mitteilung davon, daß er Seiner Majestät dem Kaiser in diesem Jahre zu seinem Geburtstage wegen der Trauer nur schriftlich gratuliert habe. Das Dankschreiben des Kaisers für die Gratulation wird gleichfalls verlesen.

Vor Eintritt in die Tagesordnung erheben sich die Mitglieder zu Ehren des Andenkens der seit der letzten Sitzung verstorbenen Mitglieder des Herrenhauses Dr. v. Holleben, v. Knebel-Döberitz und v. Puttkamer von den Plätzen.

Der Präsident teilt sodann noch mit, daß verschiedene Herren, unter Oberbürgermeister Kirschner, neu berufen sind, und begrüßt die neuen Mitglieder.

Darauf tritt das Haus in die Tagesordnung.

Erster Gegenstand derselben ist die einmalige Schlußberatung des Gesetzentwurfes betreffend die **Dienstvergehen der Beamten** der Landesversicherungsanstalten.

Berichterstatter Freiherr **v. Wilamowitz-Möllendorf** beantragt, dem Gesetzentwurf unverändert die verfassungsmäßige Zustimmung zu erteilen.

Das Haus tritt diesem Antrage ohne Debatte bei.

Debattelos und unverändert gelangt ferner zur Annahme der Gesetzentwurf wegen Ausdehnung des Gesetzes vom 19. Mai 1891 **über Bildung von Wassergenossenschaften)** auf das Gebiet der Stadt Mühr.

Es folgt die Berathung der **Denkschrift** betreffend die in der Zeit vom 1. April 1897 bis zum 31. März 1999 erfolgten **Ausführungen an denjenigen Wasserstraßen,** über deren Regulirung dem Landtage besondere Vorlagen gemacht worden sind.

Berichterstatter Oberbürgermeister **Zweigert**

beantragt, die Denkschrift durch **Kenntnisnahme für erledigt** zu erklären.

Graf **Mirbach**

bemängelt das Fehlen leistungsfähiger Wasserstraßen in Ostpreußen. Die Weichsel sei in Aufland nicht regulirt, sie versande daher leicht und andere fortwährend ihr Bett. Es sei somit nötig, eine leistungsfähige Wasserstraße von der Weichsel aus mit Anschluß an den Bromberger Kanal zu schaffen.

Hierauf wird die Denkschrift durch **Kenntnisnahme** für **erledigt** erklärt.

Letzter Gegenstand der Tagesordnung ist die Berathung der Denkschrift über die Ausführung des Gesetzes betreffend die **Beförderung deutscher Ansiedlungen** in Westpreußen und Posen.

Graf **Mirbach**

bezieht sich auf einen Passus der Denkschrift hin, aus dem hervorgeht, daß die heimische Produktion sehr wohl im Stande sei, den Fleischbedarf zu decken. Vor 1½ Jahren sei auf dem Städtetage die Befürchtung ausgesprochen, daß die städtische Bevölkerung nicht ausreichend mit Fleisch versorgt werden könne. Die Befürchtung sei hinfällig.

Oberbürgermeister **Delbrück**-Danzig

bemerkt, es sei auf dem Städtetage statistisch die Abnahme der Schweineproduktion nachgewiesen und daran der Wunsch geknüpft, daß dem durch die periodische Preissteigerung hervorgerufenen Stillstande durch andere Handhabung der veterinärpolizeilichen Maßnahmen abgeholfen werden möge. Jetzt sei allerdings wieder eine Zunahme der Schweineproduktion zu konstatiren.

Graf **Mirbach**

drückt seine Genugthuung darüber aus, daß auch der Vorredner eine Zunahme der Schweineproduktion zugegeben habe.

Hiermit schließt die Debatte.

Die Denkschrift wird durch **Kenntnisnahme für erledigt** erklärt.

Damit ist die Tagesordnung erschöpft.

Nächste Sitzung: Mittwoch. (Petitionen, Gesetzentwurf betreffend die Zwangserziehung Minderjähriger, kleinere Vorlagen.)

Schluß 3¾ Uhr.

Haus der Abgeordneten.

55. Sitzung vom 27. März, 11 Uhr.

Am Ministertische: v. Thielen und Kommissare.

Präsident **v. Kröcher** eröffnet die Sitzung.

Der Gesetzentwurf betreffend die **Eingemeindung** der Landgemeinde Jürgensgaard in die Stadtgemeinde und den **Stadtkreis Flensburg** wird in dritter Berathung ohne Aussprechung genehmigt.

Es folgt die zweite Berathung des Gesetzentwurfes betreffend die **Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes** und die Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Neustadt a. Dosse sowie von **Kleinbahnen.**

In Verbindung damit werden berathen a) die **Nachweisungen** über aus dem Fonds zur Förderung des Baues von Kleinbahnen (Gesetze vom 8. April 1895, 3. Juli 1896, 8. Juni 1897, 20. Mai 1898) bis zum Schlusse des Jahres 1899 bewilligten, die aus demselben Fonds bis zum Schlusse des Jahres 1899 in Aussicht gestellten Staatsbeihilfen sowie die Rückeinnahmen von Staatsbeihilfen für Kleinbahnen bis zum Schlusse des Statsjahres 1898/99 sowie b) der Artikel über die Entwickelung der Kleinbahnen nach dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 25. Juli 1892.

§ 1 ermächtigt die Regierung I. zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der erforderlichen Betriebsmittel und zwar zum Bau a) von 5 Hauptlinien, b) von 15 Nebeneisenbahnen, c) zur Beschaffung von Betriebsmitteln; II. zur Betheiligung am Bau der Linie Treuenbrietzen—Neustadt a. Dosse durch Uebernahme von Aktien; III. zur Förderung des Baues von Kleinbahnen.

Die Besprechung erstreckt sich auf Vorschlag des Präsidenten **v. Kröcher** nicht zugleich über den ganzen § 1, sondern schreitet von Linie zu Linie und Abschnitt zu Abschnitt vor.

Die Berichterstatter sind die Abgg. Jürgensen, Ehlers, Arnim, v. Pappenheim-Liebenau und Wallenborn.

Für die Hauptbahn von Gleiwitz nach Emanuelssegen mit Abzweigung nach Antonienhütte werden 4,466,000 Mark bewilligt. Die Petition des Magistrats von Kattowitz um andere Führung der Bahnlinie Gleiwitz—Emanuelssegen (Antonienhütte) wird der Regierung als Material überwiesen; über die Petitionen des Magistrates von Nicolai O.-S. u. A. um Erwägung einer Bahn Gleiwitz—Nicolai—Neuberum wird bezüglich des nördlichen Theiles (Gleiwitz—Kochlowitz) zur Tagesordnung übergegangen; dagegen werden die Bittschriften bezüglich der Strecke Kochlau—Zichau—Neuberum der Regierung zur Erwägung überwiesen.

Für die Hauptbahn Herford nach Bünde werden 1,160,000 Mark bewilligt.

Für eine Linie Osterfeld—Hamm i. Westf. werden 18,200,000 Mark gefordert.

Die Kommission schlägt vor, die Regierung zur Erwägung darüber zu ersuchen, ob nicht die Linie Osterfeld-Hamm sofort mit schweren Schienen auszustatten ist; über die Petitionen der Handelskammer in Ruhrort um Erbauung einer Eisenbahnbrücke Ruhrort—Hamburg zur Tagesordnung überzugehen.

Abg. **v. Arnim** (kons.):

Ich bitte, dem Antrage der Kommission zu folgen und die Linie gleich mit **schweren Schienen** auszustatten, damit sie den **schweren Güterverkehr** aufnehmen und **mit größerer Geschwindigkeit** (60 Kilometer die Stunde) bewältigen kann. Nur dann kann der Versuch gemacht werden, diese Linie zur Güterbahn auszugestalten. Eine Trennung des Güter- und Personenverkehrs wäre empfehlenswerth. Ein Fehler ist sicher der blos eingeleisige Ausbau. Mache man wenigstens diese Linie gleich zu einer Vollbahn!

Abg. **Möller** (Duisburg, natl.):

Auch ich halte den zweigeleisigen Ausbau der Linie für nöthig. Eine völlige Trennung des Güter- und Personenverkehrs, für den ich sonst wiederholt eingetreten bin, ist hier doch etwas schwer durchführbar. Eine Vollbahnlinie ist nöthig. Ob dazu schwere Schienen nöthig sind, will ich nicht entscheiden. Eine Eisenbahnbrücke wünschen die Orte Ruhrort und Homberg dringend. Sie ist auch nothwendig. Ich bitte deshalb, diese Petition nicht durch Tagesordnung zu erledigen, sondern der Regierung zur Erwägung zu überweisen.

Eisenbahnminister **v. Thielen**:

Die Linie Osterfeld—Hamm ist als Vollbahn im vollsten Sinne des Wortes geplant. Vorläufig soll sie allerdings im Oberbau nur eingeleisig ausgebaut werden; im Unterbau aber wird sie gleich zweigeleisig angelegt. Ein Bedürfniß nach zweigeleisigem Oberbau ist vorläufig noch nicht anzuerkennen. Nun die **schweren Schienen.** Sie wissen, daß wir auf den großen Schnellzugslinien mit der Erweiterung des schweren Schienenmaterials vorgehen. Die schwere Schiene hat ein Gewicht von 41 Kilogramm auf den tausenden Meter. Das Moment, welches die schwere Schiene nothwendig macht, ist aber nicht die Belastung der Achsen, sondern die erhöhte Geschwindigkeit. Das Belastungsgewicht kommt übrigens im Wesentlichen durch die Belastung der Lokomotivachsen, und diese ist beim Schnellzug acht, beim Güterzug sieben Tonnen. Mit dem Bau von größeren Güterwagen könnten wir also trotz der leichteren Schienen vorgehen. Die Stadt Ruhrort hat allerdings ein wesentliches Interesse an der geforderten Brücke, die anderen Petenten kaum. Wenn aber auch andere Handelskammern sich dafür ausgesprochen haben, so sind das Gefälligkeitsaccepte, die eine Handelskammer der anderen giebt. Die Brücke, die wir bauen wollen, soll eine Verkehrserleichterung in die Wege leiten. Der Zweck würde vereitelt werden, wenn wir sie nun gerade in ein verkehrsreiches Gebiet legen und so den Anspruch auf diese Linien hervorrufen.

Abg. **Plesch** (Ctr.):

Aus der Literatur ersehe ich, daß man sich über den Werth des schweren beziehungsweise leichteren Oberbaues noch nicht einig ist, deshalb sollte man doch auf dieser Strecke einen Versuch machen.

Minister **v. Thielen**:

Bei unseren Arbeiten mit dem schweren Oberbau sind wir längst aus dem Stadium der Versuche heraus.

Das Haus folgt den Anträgen der Kommission unter Ablehnung des Antrages Möller.

Für die Linie Gaualgesheim nach Münster a. Stein — Theisstrecke auf preußischem Gebiete — werden 2,188,000 Mark gefordert.

Es folgt die Verbindung von Mombach über Kostheim nach Bischofsheim mit Anschlüssen an die Bahnhofkurve und Mainz behufs Ergänzung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen bei Mainz — von Preußen zu erbauender Theil — a) von Mombach nach Kostheim 5,460,000 Mark, b) von Kostheim nach Bischofsheim 1,339,000 Mark.

Nach kurzer Besprechung werden diese 6,799,000 Mark bewilligt, und damit der Rest der für die Haupteisenbahnen ausgeworfenen Summe von 32,813,000 Mark.

Zum Bau von Nebeneisenbahnen wird gefordert 1. von Pogegen nach Longsargen 1,707,000 Mark, 2. von Johannisburg nach Lötzen 4,651,000 Mark.

Die Summen werden bewilligt, durch einfache Tagesordnung werden dagegen erledigt die Bittschriften aus Kopkojen und anderen Orten um Aenderung der Linienführung für die Nr. 1, und eine solche des Kreisausschusses des Kreises Johannisburg unter anderem um Bewilligung eines Staatszuschusses zu den Grunderwerbskosten der Bahn Johannisburg-Lötzen, nachdem der

Abg. **v. Staudy** (kons.)

den Wunsch der Petenten der Regierung warm empfohlen, von der Stellung eines Antrages aber abgesehen hatte, um das baldige Zustandekommen der Bahn nicht zu gefährden.

Für die Linie Karthaus i. Westpr.—Lauenburg i. P. werden 4,710,000 Mark bewilligt; die Petition der Kaufmannschaft zu Stolp um Ablehnung der Linie Karthaus—Lauenburg und um Bau einer Linie Karthaus—Stolp wird durch Uebergang zur Tagesordnung erledigt.

Die Linie Glowno (Posen)—Janowitz erfordert die Summe von 4,648,000 Mark.

Abg. **Seer** (natl.):

Ich bitte, diese Linie gleich bis Znin durchzuführen, oder, wenn das nicht angängig ist, bis nach Sadowno, weil damit die direkte Verbindung von Bromberg mit Posen hergestellt wird.

Abg. **v. Tiedemann**-Labischin (freik.):

Ich kann den Wunsch des Vorredners nur unterstützen. Von dem polnischen Abg. Grabski bin ich angegriffen worden, als hätte ich meine Autorität **als Regierungspräsident** mißbraucht, um eine vom Kreise Gnesen und seinem Kreistage gewünschte Linie **zum Falle zu bringen,** nämlich die Linie von Gnesen nach Rogasen. Das war eine **Konkurrenzlinie** zu der von der Regierung in Aussicht genommenen; ich hielt sie aus sachlichen Gründen nicht für so empfehlenswerth, weil durch die Regierungslinie eine Reihe von Ansiedelungskolonien dem Verkehr erschlossen wurde. Ich bitte die Regierung, im kommenden Jahr Linien von Kreuz nach Bromberg und nach Czarnikau aufzunehmen.

Die Linie wird bewilligt, desgleichen ohne Erörterungen die Linien Rücken—Reichsgrenze, Nachod (4,243,000 Mark), Christianstadt—Grünberg i. Schl. (2,130,000 Mark), Forst i. L.—Guben (1,894,000 Mark), Querfurt—Bitzenburg (1,130,000 Mark), Treffurt—Hörschel—Eisenach (3,175,000 Mark), Münder a. Deister—Nienstorf, Bad (2,190,000 Mark), Schwarzenstedt—Wahnebergen, Werden (2,900,000 Mark).

Petitionen aus Kirchwahlingen und anderen Orten um Ablehnung der Bahnlinie Schwarzenstedt—Wahnebergen und Bau einer solchen von Riethagen nach Werden werden durch Tagesordnung erledigt.

Für die Linie Kiel-Osterrönfeld (Rendsburg) werden 2,490,000 Mark gefordert.

Dazu liegen mehrere Petitionen vor.

Die Kommission beantragt Bewilligung der Linie und Ueberweisung der Petition der Gemeindevertretung von Hasse, Kreis Kiel, um andere Führung der Bahn Kiel-Rendsburg als Material, dagegen Uebergang zur Tagesordnung über die Petitionen des Magistrates von Schleswig um Ablehnung der Bahn Kiel-Osterrönfeld sowie des Magistrats von Kiel um Erbauung der Bahn Kiel-Osterrönfeld.

Abg. **Christophersen** (freik.):

Diese Linie hat unstreitig für Schleswig und Eckernförde eine große Bedeutung, sowie für die Landschaften Dänisch Wohrd und Schwansen. Der Schwerpunkt liegt aber in der direkten Verbindung dieser Landschaften mit dem Marsch, besonders bis Husum, wo die weltberühmten Viehmärkte abgehalten werden. Ich bitte deshalb den Herrn Minister, im nächsten Jahre eine entsprechende Vorlage zu machen oder einer etwa nachgesuchten Konzession die Genehmigung zu ertheilen.

Das Haus folgt den Anträgen der Kommission.

Für die Nebenbahn Wilbel—Höchst a. Nidder (—Stockheim in Hessen) werden 2,829,000 Mark verlangt.

Abg. **Sänger** (Hosp. d. fr. Vp.)

fordert die Beschleunigung einer Ergänzungslinie.

Die Linie wird bewilligt, desgleichen die Summe von 7,508,000 Mark für die Linien Finntrop—Plettenberg (Wenneman) mit Abzweigung nach Fredeburg.

Für die Linie von Koblenz nach Mayen werden 5,346,000 Mark gefordert.

Die Petition des Bürgermeisters Steinhauer und Genossen in Münstermaifeld und anderen Orten erbittet im Anschluß hieran den Bau einer Bahn Polch—Münstermaifeld.

Abg. **Rügenberg** (Ctr.)

tritt für den Bau dieser Stichbahn Polch—Münstermaifeld ein.

Unterstaatssekretär **Fleck**:

Die dortige Regierung hat sich nicht für eine solche Stichbahn ausgesprochen. Sie überläßt aber den Interessenten, diese Linie als Kleinbahn auszubauen.

Die Petition wird der Regierung als Material überwiesen und die Linie bewilligt.

Wegen Abwesenheit des Berichterstatters werden die Abschnitte „zur Beschaffung von Betriebsmitteln" und „zur Betheiligung des Staates am Bau einer Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Neustadt an der Dosse durch Uebernahme von Aktien" vorläufig zurückgestellt.

Der Abschnitt III, der zur Förderung des Baues von **Kleinbahnen** die Summe von 20,000,000 Mark fordert, wird zunächst berathen.

Die Kommission, Berichterstatter Abg. Jürgensen, beantragt, die Summe zu bewilligen und die auf die Kleinbahnen bezüglichen Nachweisungen, Berichte und Denkschriften durch Kenntnißnahme für erledigt zu erklären.

Hierüber entspinnt sich eine Verhandlung.

Abg. Dr. Frhr. **v. d. Goltz** (kons.):

Bei der ersten Berathung dieser Vorlage hat der Abg. Gamp Ansichten geäußert, die die Entwickelung des Kleinbahnwesens wesentlich zu hemmen geeignet sind. Er forderte nämlich die Regierung auf, nur die Kleinbahnen zu fördern, wo sie normalspurig angelegt werden. Wir in Pommern hätten bei diesem Grundsatz den Verkehr nicht so heben können, wie wir es gethan haben. Ich möchte den Herrn Minister bitten, nach Möglichkeit die ungleiche Belastung einzelner Provinzen zu beheben durch Gewährung staatlicher Hypotheken zu einem mäßigen Zinsfuße.

Nachträglich wird der zurückgestellte Abschnitt II noch genehmigt.

Das Haus wendet sich nunmehr wieder zu Nr. III A der Fonds zur Förderung des Baues von Kleinbahnen. Hier hat die Kommission als Grundsatz aufgestellt: „Der gesammte zum Bau der Eisenbahnen und deren Nebenanlagen nach Maßgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung, insoweit er der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei zu überweisen ꝛc." Die einzelnen Posten zu Bahnanlagen sind von den Kommissionen bis auf die Linie Johannisburg-Lötzen voll bewilligt worden. Für diese Linie sind statt 586,000 Mark nur 523,000 Mark genehmigt.

Die Beschlüsse der Kommission werden ohne Erörterung genehmigt. Eine Bittschrift der Landwirthschaftskammer zu Münster i. W. „zum Befreiung der Interessenten von der unentgeltlichen Bereitstellung des Grund und Bodens zu Eisenbahnbauten" wird entsprechend dem Antrage der Kommission der Regierung als Material überwiesen.

Der Rest des Gesetzes wird ohne weitere Besprechung in der von der Kommission vorgeschlagenen Form genehmigt.

Damit ist die Tagesordnung erschöpft.

Nächste Sitzung: Mittwoch 11 Uhr. Dritte Berathung der Gesetzentwürfe betreffend die Doppelbesteuerung, die Hinterziehung von Verkehrsabgaben und den Zwischenkredit bei Rentengutsbildungen; Wahlprüfungen; Bittschriftenberichte und Antrag Ernatten wegen konfessioneller Kirchhöfe im Rheinland.

Schluß 2½ Uhr.

Deutscher Reichstag.

177. Sitzung vom 27. März, 1 Uhr.

Am Tische des Bundesraths: Graf Posadowsky, Graf Bülow, v. Goßler, Dr. Nieberding, Dr. Frhr. v. Richthofen, Dr. v. Buchka.

Das Haus ist sehr schwach besetzt.

Präsident Graf **Ballestrem** eröffnet die Sitzung.

Auf der Tagesordnung steht die **dritte Berathung des Etats.**

In der **allgemeinen Erörterung** macht Abg. v. Schele-Wunstorf (Welfe) Mittheilungen über die Lage der **Steinarbeiter** in seinem Wahlkreise. Es sei das Wort gefallen, die Sozialdemokratie sei eine **vorübergehende Erscheinung.** Der Bundesrath möge aber doch Vorsorge treffen, daß nicht alle Arbeiter und nicht alle Gewerkschaftler der Sozialdemokratie verfallen.

Damit **schließt die allgemeine Besprechung.**

Zur Einzelbesprechung beantragt der

Abg. **Bargmann** (fr. Vp.)

die Annahme folgender **Resolution:** 1. Zum Etat des Reichstages: den Bundesrath zu ersuchen, eine Abänderung der Reichsverfassung in dem Sinne herbeizuführen, daß die Mitglieder des Reichstages aus Reichsmitteln Diäten und Reisekosten erhalten. 2. Zum Etat der Zölle und Verbrauchssteuern: den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, über die Wirkung des Saccharingesetzes Erhebungen zu veranstalten und das Ergebniß derselben dem Reichstage mitzutheilen.

Beim **Etat des Reichstages** wünscht

Abg. Dr. **Spahn** (Ctr.)

bessere Schnellzugverbindungen zwischen Leipzig und Berlin, namentlich auch im Interesse der Reichstagsabgeordneten.

Sächsischer Bundesbevollmächtigter Graf **Hohenthal**

stellt dem Abg. Spahn anheim, sich direkt an die preußische Eisenbahnverwaltung zu wenden.

Abg. **Fischbeck** (fr. Vp.)

empfiehlt die Annahme der Resolution Bargmann. Der Grund der **Diätenlosigkeit** habe sich als falsch erwiesen, wie die Anwesenheit der sozialdemokratischen Fraktion im Hause darthue. Infolge der chronischen Beschlußunfähigkeit des Hauses sei es unmöglich gewesen, wichtige Vorlagen rechtzeitig zu erledigen. Er hoffe, daß die verbündeten Regierungen endlich ein Einsehen haben würden und dem Antrage zustimmten.

Präsident Graf **Ballestrem**

theilt mit, daß von den Abgg. Gröber (Ctr.) und Bassermann (natl.) ein genügend unterstützter Antrag eingegangen sei, in dem Antrage Bargmann das Wort „Diäten" durch **„Anwesenheitsgelder"** zu ersetzen. (Heiterkeit.)

Abg. **Bassermann** (natl.):

Wie stets werden wir auch diesmal für den Antrag stimmen. Die Diätenlosigkeit ist nicht nur verfehlt, sie schädigt auch das Ansehen des Hauses. Wichtige Gesetze harren vergeblich ihrer Erledigung. Man ist jetzt gezwungen, alle Vorlagen an Kommissionen zu verweisen, darunter leiden die Plenarverhandlungen. Mit der Diätenlosigkeit hat man die Bildung eines Berufsparlamentarismus hindern wollen, statt dessen hat sich das Parteibeamtenthum, wenn man so sagen kann, eingefunden. Ganze Kreise werden von der parlamentarischen Arbeit ausgeschlossen, da sie die Kosten der Vertretung nicht tragen können. Ich empfehle den Antrag Bargmann mit der von uns vorgeschlagenen Aenderung.