

# Saale-Beitung.

Dienstag, 11. Mai 1910.

Anzeigen

Wann die Spaltenbreite oder die Anzahl der Zeilen...  
Erhebt täglich einmal, Sonntags und Montags einmal.  
Redaktion und Haupt-Verkaufsstelle: Halle, Gr. Brauhausstraße 17; Nebengeschäftsstelle: Markt 24.  
Anzeigen-Geschäftsstelle: Gr. Ulrichstraße 65, I; Telefon Nr. 591 u. 176.

**Bezugspreis**  
Die Halle vierteljährlich bei postmaler Zahlung 2,50 M., durch die Post halbjährlich 4,75 M., einschließlich Postgebühren. Bestellungen werden von allen Reichspostämtern angenommen.  
Im amtlichen Zeitungs-Verzeichnis unter „Saale-Beitung“ eingetragen.  
Für unterlagende eingehende Manuskripte wird keine Gewähr übernommen.  
Abdruck nur mit Quellenangabe: „Saale-Beitung“ gestattet.  
Verleger der Redaktion Nr. 1140; der Annoncen-Abteilung Nr. 1133.

Nr. 215. Halle a. S., Mittwoch, den 11. Mai. 1910.

## Preussischer Landtag.

### Abgeordnetenhaus.

69. Sitzung vom 10. Mai 1910.

Am Ministertisch: Unterstaatssekretär Graf Kommissare. Vizepräsident Dr. Borck eröffnet die Sitzung um 10 Uhr 16 Min.  
Erste Beratung der

### Sekundärbahnvorlage.

Dritter Tag.

Hg. Dr. Dahlem (Ztr.) befragt die höchsten allgemeinen Verkehrsverhältnisse des Niederelbtreides und des Westermarckes.

### Hg. Delius-Halle (fortsch. Vp.):

M. H., erfreulicherweise sieht die Kleinbahnvorlage eine ganze Reihe von Kleinbahnen speziell für die Provinz Sachsen und die thüringischen Staaten vor. Wir begrüßen es mit besonderer Freude, daß die königliche Staatsregierung dazu übergegangen ist, auch die Nebenbahn Callendorf-Kleusau bzw. Wallenborf-Kleusau in die Vorlage aufzunehmen. Es entspricht das einem Wunsch unserer thüringischen Landesleute, die ganz besonderen Wert darauf legen, daß diese Gegend endlich erschlossen wird. Aber auch als Freund des Thüringer Waldes wird man diese Bahn mit lebhafter Freude begrüßen können.

Ans in Halle geht nun ganz besonders die projektierte Kleinbahn Merseburg—Zöschen an. In letzter Zeit hat sich in dieser Gegend neben vertriebenen Industrie- und landwirtschaftlichen Betrieben eine lebhafte Brauindustrie entwickelt, und wir meinen, daß der Bau der Bahn schon längst eine Notwendigkeit gewesen wäre. Es fragt sich nun, ob es nicht möglich gewesen wäre, die Bahn gleich weiter zu führen und in die Strecke Corbetta—Leipzig einmünden zu lassen. Als Endpunkt käme Leuchitz in Frage. Es wird schließlich im Laufe der Jahre nur eine Frage der Zeit sein, die Verlängerung der Bahn vorzunehmen. Wenn die königliche Staatsregierung dieser Bahnverbindung ein lebhaftes Interesse entgegengebracht hat, so möchte ich sie bitten, ein ebenso lebhaftes Interesse auch der projektierten Kleinbahn Halle-Siebnitz, die durch das industriell und landwirtschaftlich entwickelte Elstertal geführt werden soll, auszusprechen.

In der Kleinbahnvorlage ist sodann eine Verbindung der Strecke Kassel—Nordhausen—Halle mit der

### Strecke Halle-Geizsig

vorgesehen. Es heißt in der Begründung zu dieser Vorlage, daß der Güterbahnhof Halle sehr belastet sei, und daß deshalb eine Verbindungsbahn hergestellt werden müsse. Als Vertreter der Stadt Halle sehen wir durchaus aus dem Standpunkt, daß der Güterbahnhof Halle tatsächlich stark belastet ist. Es fragt sich nun, ob es nicht zweckmäßiger gewesen wäre, eine Vergrößerung des Güterbahnhofs vorzunehmen und dafür die Verbindungsbahn fallen zu lassen. Wir können uns der Befürchtung nicht verschließen, daß durch Herstellung der Verbindungsbahn die Bedeutung des halleschen Bahnhofes beeinträchtigt werden wird;

denn es wird noch unserm Dafürhalten keinem Zweifel unterliegen, daß durch Verlebung des Verkehrs ein großer Teil der Beamten und der Arbeiterkraft in Halle überflüssig werden wird. Da drängt sich uns die bange Frage auf: wie wird es dann erst im Jahre 1913 werden, wenn der Leipziger Zentralbahnhof fertiggestellt ist?

Wir befürchten, daß die Linienführung eine andere werden wird, und daß der hallesche Bahnhof an Bedeutung verlieren wird. Wir werden diesen Punkt im Auge behalten und bei geeigneter Gelegenheit unsere warmensten Stimme erheben, wenn die königliche Staatsregierung etwa beabsichtigen sollte, der Stadt Halle bedeutende Verschönerung zuzumuten. Wir wissen, daß die Stadt Halle ihre Bedeutung ganz besonders dem günstigen Umstand verdankt, daß

### Halle Ausgange bzw. Knotenpunkt

sehr vieler wichtiger Bahnlinien ist, und diese günstige Stellung wollen wir uns auch für die Zukunft erhalten.

Eine eifrige Zurücklegung erklärt unsere Stadt gegenüber unserer Minialn, der Stadt Geizsig, schon dadurch, daß am 1. Mai die günstige Verbindung Halle-Berlin bei dem Elzberg, der um 8 Uhr 58 Minuten von Halle abfährt, bedeutend verschleudert ist. Dieser hielt der Elzberg nur einmal unterwegs, jetzt hält er fünfmal; dadurch wird die Fahrzeit ungefähr um 25 Minuten verlängert, es wird also die Verbindung dadurch ungünstiger. Sogar ist der Leipziger Schnellzug, der früher fünfmal auf der Strecke hielt, jetzt so geändert, daß er fünfzig mal noch einmal, und zwar in Bitterfeld, anfährt. Wir können den Leipziger durchaus eine Verbesserung ihrer Verbindungen, wollen aber nicht zugeben, daß dies auf Kosten der Stadt Halle geschieht.

M. H., schon seit einigen Jahren ist die Staatsbahnverwaltung dazu übergegangen, die Verbindungszüge von Schleitz nach Leuchitz in die Station Halle wenigstens einmünden zu lassen, und zwar war hier in jeder Richtung bis jetzt

ein Zug. Ich möchte die königliche Staatsbahnverwaltung darauf hinweisen, ob es nicht zweckmäßig wäre,

### die Kleinbahnverbindung Schleitz-Leuchitz

überhaupt in Halle beginnen zu lassen. Der Verkehr ist ein Lokalverkehr zwischen Halle und Leuchitz, und es wird sehr unangenehm empfunden, daß die Passagiere schon auf der nächsten Station wieder umsteigen müssen und teilweise einen Aufenthalt von 10 bis 15 Minuten haben. Es ist mir gesagt worden, daß der Durchführung dieses Projekts technische Schwierigkeiten nicht im Wege stehen, und deshalb möchte ich die königliche Staatsregierung bitten, diese Frage einmal in Erwägung zu ziehen. Dann, m. H., ist mir ein Wunsch von den Anwohnern der elektrischen

### Kleinbahn Halle-Merseburg

übertragen worden. Auf dieser Kleinbahn werden bekanntlich auch Schülerfahrkarten ausgegeben. Es besteht dort aber der Mißstand, daß die Schülerfahrkarten nicht von den Haltepunkten aus Geltung haben. Gesuche an die Direktion sind erfolglos geblieben. Vielleicht kann die Kgl. Eisenbahnverwaltung hier ihr Aufschrei geltend machen.

Die Bewohner der Stadt Eisleben beschwerten sich über schlechte Verbindung mit Halle. Es wird besonders darüber geflagt, daß von morgens 8 Uhr 56 bis 12 Uhr 25 keine Verbindung mit Halle besteht. Es liegt nun klar auf der Hand, daß während dieser 4 Stunden eine ganze Anzahl von Reisenden vorhanden ist, die nach Halle oder weiter zu reisen beabsichtigen. Ich möchte die Kgl. Eisenbahnverwaltung bitten, in Erwägung zu ziehen, ob es sich nicht ermöglichen ließe,

### einen Bolezug von Saengerhausen oder Eisleben

vielleicht gegen 11 Uhr durch Eisleben gehen zu lassen.

Ein weiterer Wunsch der Einwohner geht dahin, den Schnellzug 57 Kassel-Halle, 2,55 in Halle, in Eisleben halten zu lassen. Verschiedene Petitionen, die an die Eisenbahndirektion Halle gerichtet worden sind, sind leider abschlägig geblieben worden. Es ist in diesen Antworten immer wieder gesagt worden, diese Verbindung lasse sich nicht ermöglichen, weil dadurch die Verbindung nach Breslau beeinträchtigt werden würde. Nun hält aber der Schnellzug Halle-Breslau in Delitzsch beispielsweise 3 Minuten und in Eilenburg 4 Minuten. Wenn man hier den Aufenthalt etwas kürzte, so würde sich vielleicht ein Halten des Zuges in Eisleben ermöglichen lassen.

Die Vorortverbindungen der Stadt Halle, speziell nach Ammendorf, bedürfen nach meinem Dafürhalten dringend der Verbesserung. Beispielsweise sind die Bewohner von Ammendorf nicht in der Lage, von 6 bis 10 Uhr abends mit dem Personenzug nach Ammendorf gelangen zu können. Sie haben wiederholt Petitionen an die Eisenbahndirektion gerichtet. Darauf ist ihnen gesagt worden, es sei nicht möglich, den Zug 226 Halle-Eilenburg, der 8 Uhr 10 von Halle abgeht, in Ammendorf halten zu lassen. Das finde keinen Grund in den Wohnverhältnissen bzw. Anschlüssen in Corbetta. Ich möchte ich, inwiefern das zu trifft, ich möchte aber die Staatseisenbahnverwaltung bitten, den Wünschen der Bewohner von Ammendorf möglichst entgegenzukommen.

Mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Zeit will ich meine Ausführungen beenden. Ich hoffe, daß die Wünsche, die ich vorgebracht habe, bei der Kgl. Staatsregierung Berücksichtigung finden werden. (Beifall links.)

### Hg. Stull (Ztr.) befürwortet bessere Zugverbindungen für

Ziegenhals.

Hg. Stenger (nl.) dankt der Eisenbahnverwaltung für ihr uneigennütziges Entgegenkommen gegenüber den kleinen Bundesstaaten.  
Hg. Dr. Arendt-Mansfeld (st.): Seit 24 Jahren klagte ich alljährlich über stiefmütterliche Behandlung des Mansfeld-Kreises. (Zuruf: Da können Sie ja im nächsten Jahre Ihr Jubiläum feiern! Heiterkeit.) Das hoffe ich auch, aber ich hoffe, daß ich dann eine Dankrede halten kann und nicht wieder eine Betschwärze. Der Redner fordert bessere Verbindungen zwischen dem Mansfelder Kreis und dem Südbahz.

### Hg. Dr. Keil (nl.)

bittet um bessere und billigere Fahrgeldgeheimheit von Halle nach dem Harz. Die Hallenser Harzreude wären mit Sonntagsfahrkarten nach Halberstadt oder Hildesheim schon zufrieden. Für die Sonntagsfahrkarten sollte eben der D-Zug freigegeben werden. Die Hallenser und Leipziger Züger, die bei Gräfenpöhlten große Jagden haben, beschwerten sich über die Aufhebung der halleschen Gräfenpöhlten für den D-Zugverkehr; so lange der verstorbene Oberpräsident v. Bötticher dort noch jagte, wurde gehalten, jetzt nicht mehr. Der frühere Zustand muß wiederhergestellt werden.  
Hg. Gantert (Rp.) befragt sich über die schlechten Verbindungen des Wuppertals nach Berlin, Belgien, der Nordsee, der Schweiz und Südbahnhof.

Hg. Dr. Sahn (konj.) bittet die Regierung, das Wort des Ministers Bubbe bei der Kanalvorlage wahrzunehmen, daß sie, nachdem so große Mittel für Wasserstraßen genehmigt sind, nunmehr dem Kleinbahnwesen besondere Aufmerksamkeit schenken werde. Der Redner erkundigt sich weiter eines Studiums des Bundesvorsitzenden v. Wangenheim, indem er die mangelhaften Verkehrsverhältnisse Hinterpommerns zur Sprache bringt.  
Hg. Dr. Schupp (Rp.) bittet, den Neubau Oberwälder-Straußberg nicht in Höhe in die Diskussion münden zu lassen, sondern bei Straußberg. Der Redner fordert weiter Ausbau der dritten und vierten Gleise der Berliner Nordbahn nicht nur bis Hemsdorf, sondern bis Drakenburg.

### Hg. Wagner-Schmidberg (Rp.) wünscht eine Reisegeleis-

längsbahn von Schmidberg nach Schreiberhau und eine Linie

Sünsberg-Schreiberhau.

Hg. Kamhoff (nl.) wendet sich gegen die Tracierung der Bahn Arnsdorf-Rittendorf über Seehausen. Die gerade Linie ist die empfehlenswertere.

Unterstaatssekretär Fried sagt die mögliche Prüfung aller der vorgeträgten Wünsche durch die Regierung zu.

Die Vorlage geht an die Budgetkommission.  
Das Haus erledigt eine Reihe von Petitionen ohne Debatte. Damit ist die Tagesordnung erledigt.

Nächste Sitzung: Dienstag, 24. Mai: Gesetzentwurf betr. die Bewilligung von Staatsmitteln für Arbeiterwohnungen, Antrag B o g m a n n (Soz.) betr. die Befreiung ausländischer Polizeibeamten, Antrag H a m m e r (konj.) betr. die kommunalen Umfahnteuern.  
Schluß 5 1/2 Uhr.

## Deutscher Reichstag.

82. Sitzung vom 10. Mai 11 Uhr.

Auf der Tagesordnung steht der Antrag der Verbündeten Regierungen auf Verlegung des Reichstages bis zum 8. November. Die Annahme des Antrages erfolgt debattelos.

Generals debattelos wird, auf Vorschlag der Geschäftsordnungs-Kommission, die Genehmigung erteilt zur Fortsetzung eines Privatklagenverfahrens gegen den Abg. K o g a n wegen Verleumdung (auf Grund der Wärdelage).  
Es folgt die zweite Lesung des

### Kaligefesetzwurfs.

Die Kommission hat den Entwurf völlig umgestaltet. An Stelle der Betriebsgemeinschaft, des Zwangsindikates, ist in der Hauptsache getreten eine Kantingentierung des Kaligefeses mit Abgabe von 10—17 Mark pro Doppelstunde auf das Überfortingent, sowie eine Festsetzung der Preise. Daneben sind Bestimmungen getroffen zur Sicherung der bisherigen Lohn- und Arbeitsbedingungen der Kaligefeser gegen Verfestigung usw. Es liegen zu dem Gesetz in der Kommissionsfassung eine Anzahl Art und ge vor, sämtlich gestellt von der Rechten, dem Zentrum, den Nationalliberalen, zum Teil auch von den Sozialdemokraten mitunterzeichnet, die Anträge betreffen aber nur Unwesentliches und lassen den Kern der Kommissionsbeschlüsse unberührt.

Weim § 1, der bestimmt, daß Kaligefes von Kaligefesherren nur nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Gesetzes verkauft werden dürfen, erfolgt eine allgemeine Ausdrucksprache.

Es liegt zum § 1 ein Kompromißantrag B r o d s h a u s e n u. Gen. vor, den Paragrafen dahin zu fassen, daß den Kaligefesherren auch die zur Zeit des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestehenden Sonderfabriken gleichgestellt sein sollen.

Hg. Heim (Ztr.) geht auf die Beschlüsse der Kommission näher ein. Der Regierungsentwurf habe nur die Industrie schützen wollen, dagegen keinerlei Maßnahmen getroffen zum Schutze der Konsumenten vor Kalk, des Handels, und der Arbeiter. Ein Dividendenabgabe aber habe die Kommission nicht machen wollen, sie habe vielmehr Sorge getragen für Maßnahmen zur Verhinderung einer rückständigen Ausbeutung der Konsumenten und der Arbeiter. Das Substitut habe in keinem Einigen durch falsche Preisberechnungen für sich Vorteile zu erringen gesucht. Das Substitut müsse aber gerade die Mitglieder des Reichstages für Döhlten halten, wenn es glaube, durch solchen Schwindel Einbruch zu machen. Eine ungehörige Interessen-Verteidigung wie in diesen Fällen seitens des Kaligefesherren ist noch nicht dagesen. Man müsse geradezu zu Gegnern dieser Leute werden. Weiter weist Heim hin auf von der Kommission vorgenommene Änderungen der Grundstoffe zum Vorteil Südbahnhofes. Die ganze Kommission sei darin einig gewesen, daß unbedingt Vorforsorge getroffen werden müsse für die Arbeiter, daß deren Schutz im Staatlichen Interesse liege, daß keinesfalls die Arbeiter etwa an den Löhnen zu büßen hätten, was hier zum Vorteil namentlich auch der Arbeitnehmer gestiftet worden. Diesen Schutz für die Arbeiter, dem insbesondere auch die Konservativen zugestimmt hätten, enthalte der § 11 in seiner neuen Fassung. Auch dieser Paragraph sei eine Folge der ungehörigen Interessen-Vertretung des Substituts! Jede Lohnverwertung oder Verlängerung der Arbeitszeit habe eine Vertilgung der Befestigungsnotwendigkeit für das betr. Werk zur Folge. Notwendig ist dieses Gesetz geworden weniger um der Verlegenheit des Inland als Kalk teuer bezahlen müsse, als das Ausland. (Beifall.)

### Hg. Dove (fortsch. Vp):

Ein Wort über die Tätigkeit der Kommission. Der Redner dankt geschäftig, wie die Interessenten für der Kommission gar zu herrlich aufgetreten sind. Es mag sein, daß die Interessenten sehr ungeschickt vorgegangen sind. Aber von uns, von der Linken, hat niemand auch nur daran gedacht, eine Obstruktion gegen dieses Gesetz üben zu wollen. Das Gesetz hat jedenfalls eigentümliche Schidale in der Kommission durchgemacht. Eine Berücksichtigung dieses wichtigen Nationalvermögens wüßten auch wir nicht. Eine Verhinderung der ganzen Kalifabrikation, wozu man erst geacht haben, haben auch wir schließlich nicht als gangbaren Weg angesehen können. Der Staat kann nicht das Risiko auf sich nehmen, das in der Verhinderung des aufzunehmenden großen Anlagekapitals liegen würde. Auch ein Kalk-Ausfuhrzoll ist ebensowenig gangbar. Beständen wollen Sie mit diesem Gesetz die Verfestigung nach dem Auslande zu niedrigen Preisen, während die Preise im Inlande hoch sind. Es ist ja der alte Einwand gegen den Kaligefesherren. Auch die sonstigen Kartelle pflegen sich dem Auslande billig abzugeben. Hier nun wollen Sie dagegen einschreiten. Es fragt sich nur ob Sie mit diesen Maßnahmen das Richtige getroffen haben. Herr Haus hat einmal in der Kommission gesagt, von diesem Antrage, die Arbeiter gegen Lohnverwertung











