

hinaus kein Wortwort gemacht werden. Wie haben wir in dieser Richtung mit dem Reichsgericht verfahren, wie für eine lehrreiche gehalten haben, und wenn dieses Ratlos unsere Adresse repräsentiert, so hat doch das Rathlos unser Gefühl entprochen. Ich glaube, daß uns in der Beziehung ein Wortwort nicht zu machen ist.

Es wird sich nun um die weitere Behandlung der Frage handeln und die von Regierungsrath Dr. v. Maltzahn in der Verhandlung worden, daß wenn nicht im Rahmen dieses Gesetzes, welche die Bestimmungen aus dem Wege des Gesundheitsgesetzes von 1879 der Zweck erreicht werden kann. Ich will Ihnen ganz offen sagen, daß ein wesentlicher Fehler des § 4 der gemeinen ist, daß der § 4 nicht Bestimmungen darüber enthält, in welcher Form der Brauntwein in den freien Verkehr gebracht werden soll und daß dann allerdings noch die Möglichkeit besteht, daß in dem freien Verkehr noch wesentliche Veränderungen mit dem Brauntwein vorgenommen werden. Aber kurzum, die ganzen Fragen sind in gegenwärtiger nicht in der Weise gefaßt, wie wir bei Erlass des Gesetzes es gewünscht und gewollt haben, ich glaube aber, daß die Frage an sich doch zu bestritten ist, daß es sich wohl empfiehlt, nicht um irgendwas den Rücksicht zu maßregeln, wie die Herren gemeint haben, sondern um eine Frage, die mit einem Strich nicht erledigt werden kann, weiter zu fördern in einer Kommissionsbehandlung, mit den verbundenen Regierungen sich zu unterhalten über manche Punkte, die ich nicht weiter erörtern will, sondern die bitten. Es wird für die verbundenen Regierungen auch ganz zweckmäßig sein, wenn in einer derartigen Frage, wo der Direktor des Reichsgesundheitsamtes selber das Interesse der Regierung vertreten hat, vor in einer Kommission eine Verständigung anzufragen. Die Frage an sich ist eine so wichtige, daß auch die Reichsregierung einer ähnlichen Sitzung Bedenken hat. Deshalb wird es ganz nützlich sein, wenn vor diesen Gegenstand in eine Kommission verweisen, weshalb ich den Antrag des Abg. Miquel, eine Kommission von 14 Mitgliedern einzusetzen, unterthue.

Schloßherrn Dr. v. Maltzahn: Die Frage, wie diese Lage weiter getätigt gehandhabt werden soll, ist eine Angelegenheit des Reichstages, in die mich zu mischen mir in keiner Weise in den Sinn kommt. Das aber möchte ich doch Ihnen noch einmal zu erwidern geben, daß es meiner Meinung nach sich nicht empfiehlt, eine Veränderung der Frist vorzunehmen. Darüber glaube ich, daß alle Mitglieder einverstanden sein werden, daß § 4. so wie es heute liegt, bis zum 1. Okt. v. N. nicht angetastet werden kann. Andererseits steht fest, daß die Einführung des vom Reichstage beschlossenen Reinigungszwanges zu einer erheblichen Belastung des Brennereiwesens und auch der Wirtschaften führen würde, indem die Verkohlungsstellen der Apparate zum Teil und alle Werke heute einverleibt sein werden. Derartige Belastungen sind doch dann gerechtfertigt, wenn man über die Erreichbarkeit des Zieltes einig ist. Da dies letztere nicht der Fall ist, so glaube ich, es ist richtiger, einfach den Paragrafen auszuheben, als die Frist hinauszuschieben. Die Frage selbst wird ohnehin in fünf Jahren, und dazu hätte ich mich nicht begeben zu müssen, sich erledigen. Diese Frage von der Reinigung des Brauntweins weiter verlagert werden wird, was dies Ausgabes des Reichsgesundheitsamtes sein. Sollte man zur Überzeugung kommen, daß eine obligatorische Reinigung notwendig wäre und durchzuführen ist, dann werden wir mit einem darauf bezüglichen Gesetz kommen. Ich bitte Sie also, wenn es möglich ist, dem Gesetz so, wie es vorliegt, zuzustimmen.

Damit schließt die Diskussion. Die Vertagung auf eine Kommission von 14 Mitgliedern wird gegen die Stimmen der National-liberalen und der Reichspartei abgelehnt; die zweite Beratung wird somit im Reinen stattfinden.

Rechtsgewandlung der Eisenbahnordnung ist die zweite Beratung des Gesundheitsgesetzes bez. der Abänderung des Vereins-sollgesetzes. Derlei lautet:

„Sind die zu lagernden Waaren zugleich oder ausschließlich zum Absatz nach dem Auslande bestimmt (Privatwaarenlager) so finden auf diese Lager, wenn sie unter amtlichem Wirt-schaftsstand stehen, die Bestimmungen in den §§ 101 und 103 Anwendung.“

Herrn beantragt Abg. Brömel, hinzuzufügen:

„Die Lagerfrist soll in der Regel einen Zeitraum von fünf Jahren nicht überschreiten, der Bundesrat ist in diesem Befugnis, diese Frist allgemein oder für einzelne Landesklassen zu ver-längern.“

Abg. Brömel (hr.) begründet seinen Antrag mit Hinweis darauf, daß man unter allen Umständen getreulich den Bundes-rat verbinden müsse, die Lagerfrist auch einmal gelegentlich länger als auf 5 Jahre zu bestimmen.

Schloßherrn Dr. v. Maltzahn: Ich vermag nicht ein-zusehen, was der Abg. Brömel in seiner Rede begehrt. Wenn man meines Erachtens darüber ausstellen darf, so sind nach den Bestimmungen der betreffenden Paragrafen des Zoll-vereinigungsgesetzes ohnehin schon Ausnahmen für ganze Ostländer-zustufen sind. Von Seiten der Stadt Hamburg wurde Gewicht darauf gelegt, grundsätzlich noch eine längere Lagerfrist zu er-möglichen, und deshalb haben die verbundenen Regierungen ge-glaubt, dieses Gesetz vorlegen zu sollen. Ich muß ganz bestimmt der Meinung widersprechen, als ob der Bundesrat nicht die Befugnis hätte, die Lagerfrist unter Umständen auch auf kürzere Zeit als 5 Jahre zu bemessen. Die Annahme des Antrages Brömel würde die Situation auch in seiner Weise ändern. Denn der Antrag bestimmt nicht, etwa, die Lagerfrist in Privatlagern muß mindestens 5 Jahre betragen, — dem würde ich wider-sprechen müssen — sondern er hält die gesetzliche Bestimmung genau aufrecht, daß die Lagerfrist in der Regel einen Zeitraum von 5 Jahren nicht überschreiten dürfe. Das ist genau dasjenige, was in der Regierungsvorlage liegt. (Widerspruch laut.) Auch im Vereinsgesetz ist durchaus nichts anderes bestimmt. In seiner Weise wird durch dasselbe die Befugnis des Bundesrats be-stätigt, unter Umständen eine kürzere Lagerfrist zu bestimmen. Es liegt uns durchaus fern, etwa dem Handel Schwierigkeiten bereiten zu wollen. Ich meine, wie die Sache liegt, ist es das Einfachste, wenn Sie die Vorlage der verbundenen Regierungen unverändert annehmen.

Abg. Simon (hr.) bittet um Ablehnung des Antrages Brömel, weil der Bundesrat in Bezug auf die Privatlager freie Hand in jeder Beziehung haben müsse. Ein gesetzliches Minimum für die Lagerfrist empfehle ich nicht.

Abg. Strauchmann (natl.): Der Abg. Brömel kann sich be-ziehungsweise gegenüber dem bisherigen Zustande. Jedemfalls wird durch den Antrag Brömel nicht erreicht, was es ist daher besser, es bei der Regierungsvorlage bewenden zu lassen.

Abg. Camp (Wiesb.) bittet gleichfalls um Ablehnung des Antrages Brömel.

Nach weiteren Bemerkungen der Abg. Brömel, Graf Mirbach, Strauchmann und v. Bomberg wird unter Ablehnung des An-trages Brömel der Gesetzentwurf unverändert angenommen.

Damit ist die Tagesordnung erledigt.

Nächste Sitzung: Dienstag 1. Mrz. (Anträge Hitze-Lieber, betreffend Arbeiterlohn und Befähigungsnachweis und Antrag Eisler, betreffend den Handel mit Spirituosen in den deutschen Kolonien).

Schluß 5 Uhr.

Preussischer Landtag.

(Bericht der Saale-Sta.)
Abgeordnetenhaus.

96. Sitzung am 16. März, 12 Uhr.

Die zweite Beratung des Eisenbahngesetzes wird fortgesetzt mit Tit. 2 der Einnahmen „Güterverkehr.“ Verbunden mit Tit. 1 der Verhandlung der Verhandlungen des Landeseisen-

bahngesetzes und einiger Petitionen. Herr Ermöglichung der Eisenbahnen und Mühlendruckfabrikation.

Die Kommission (Berichteratter Abg. v. Tiedemann-Bonst) beantragt, über die Petitionen zur Tagesordnung über-zugehen.

Abg. Seer (natl.) befürwortet die Petitionen, die lediglich eine geringe Veranschlagung der Wänsche der Landwirtschaft im Osten betreffen.

Berichteratter Abg. v. Tiedemann-Bonst begründet den Beschluß der Kommission, indem er darauf hinweist, daß das In-teresse der Landwirtschaft des Ostens durchaus nicht eine solche billigerer Landarbeit erfordert, daß vielmehr diese Maßregel lediglich dem nützlichem Verkehr dienen würde.

Abg. v. Strachwitz (Centr.) hält eine weitere Ermöglichung der Kohlenarbeit im Interesse der oberirdischen Kohlenindustrie für notwendig. Die oberirdische Kohle müsse durch billigen Transport in den Stand gesetzt werden, die englischen Kohlen aus der Ostsee zu verdrängen. Der einzige Schlüssel an den Eisenbahnen liegt in der leicht zu verschmerzen. Die Staatsbahn habe sich auch nicht dazu, die Ueberdämme zu erzielen.

Abg. Graf Kanitz (konl.): Die Ueberdämme aus den Eisenbahnen werden jetzt schon zu Tarifermäßigungen verwendet; ich verhehe den Staatsbahnen die der Tarif für die Monatsprodukte fortzubehalten ermöglicht werden. Auch sonst ist für diese Ueberdämme ein Weg, den ich nicht weiter durch den Bau von Kanälen. Alles zusammen übersteigt weit die Ueber-schüsse aus dem Güterverkehr. Wo haben die Herren kein Recht, sich in der Weise zu betragen, wie das gestern Herr Dammecker und Herr Niderer getan haben.

Die Eisenbahn gehört doch nicht allein der Industrie, sondern der ganzen Lande. Wenn ein Weg, durch den die Industrie und die Verzögerung der Eisenbahnen fällt auf die Schulden des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Er-mäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England wird die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Frucht-ermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Defizit da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügeln Tarifverhandlungen sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkosten-erlöse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens un-möglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlenzins nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, den ich nicht weiter durch den Bau von Kanälen, aber selbst nicht wissen will, die deutsche Kohle weit größer ist als die englische Einfuhr. Auch die Gleichrichtung des Transports durch Kanäle kann eine so große Verbilligung der deutschen Kohle herbeiführen, daß sie der englischen Konkurrenz machen kann. Andererseits ist es nicht förderlich, die Eisenbahnweit zur Vergrößerung ihrer Produktion zu verlocken; denn schon jetzt wird in Deutschland mehr Eisen produziert, als verbraucht werden kann.

Durch das Staatsbahnsystem ist es ermöglicht worden, den Prozenz der Einfuhr ausländischer Kohlen ganz erheblich zu vermindern gegenüber der Einfuhr unter dem Privatbahnsystem, und wir hoffen, daß diese Entlohnung fortsetzen und gute Früchte tragen werden.

Abg. Letocha (Centr.): Wenn ich auch anerkenne, daß der Minister gut daran gethan, für die oberirdische Kohle die Tarife zu ermäßigen, so ist doch eine weitere Erhebung unumgänglich notwendig. Eine Ermäßigung auf 40 Pf. aus dem Industrie-ertrag etwa bis zum Herbst hin würde eine billige Transport-verbundenheit mit der Oberirdische Kohle schaffen. Es würde auf diese Weise auch der Derwerbserlös bis Seltin eine bedeutende Ver-besserung erfahren. Namentlich ist auch eine Frachtermäßigung für Waagseifen vom oberirdischen Industriegebiet erwünscht.

Die Industrie verlangt nichts Unbilliges, sie stellt auch keine übermäßigen Anforderungen an die Eisenbahnverwaltung; nur soweit wir sie fördern werden, wie es für ihr gedeihliches Fortbestehen erforderlich ist.

Abg. Schäffer (hr.) tritt für Transporterleichterungen zugunsten der Mühlendruckwerke des Ostens ein. Die Eisenbahnen könnten ganz ruhig dieser Industrie in höherem Maße identisch gemacht werden, ohne daß eine finanzielle Schädigung davon zu erwarten wäre. Jegt nicht mehr, die Mühlenwerke des Ostens dem mehren Theil der Eisenbahnen zu übertragen. Es würde auf diese Weise in den Händen der Monarchie zu gelangen. Dadurch entfielen eine schwere Belastung der Konsumenten, andererseits entgingen dem Staate die Vorkosten. Es ist sehr zu bedauern, daß der Bundesbahnenrat sich den Forderungen der Interessenten gegen-über so ablehnend verhalten habe. Redner empfiehlt die in dieser Angelegenheit eingegangenen Petitionen zur Berück-sichtigung.

Darauf wird die Diskussion geschlossen.

Zur Geschäftsordnung bemerkt

Abg. Niderer (hr.): Der Schluß der Diskussion ist so schnell herbeigeführt worden, daß es ganz unmöglich ist, den Vordredern zu antworten, die sich heute noch gegen die Eisenbahnen geltend machen. Ein Charakter fragt, der es mir nicht mögliches wertig erdienen läßt, daran teilzunehmen. Inzwischen möchte ich doch die Bitte an die maßgebenden Faktoren im Hause richten, daß es das letzte mal ist, daß wir in dieser Weise den wichtigsten Etat beraten. Auch die Regierung kann kein Interesse daran haben, daß die Diskussion in die Diskussion in die Diskussion über die Befugnis, daß die Sache gründlicher vor- und durchzuführen wird. Ich spreche die Bitte aus, indem ich darauf verzichte, mich an der Beratung jetzt noch zu beteiligen, daß im nächsten Jahre die Beratung in einer anderen Weise stattfinden. (Zustimmung laut.)

Abg. v. Schallisch (Centr.): Ich hatte die Absicht, den Aus-schüssen des Abg. Grafen Kanitz entgegenzutreten. Ich behaupte, daß ich durch den Schluß der Diskussion daran verhindert worden bin.

Präsident: In einer Bemerkung zur Geschäftsordnung kann ich die Kritik der Majorität darüber, daß sie den Schluß an-nimmt, nicht aufheben.

Abg. v. Simon (hr.): Der Graf Kanitz hat wiederholt meinen Namen genannt. Soweit er sich mit meiner gestrigen Rede befaßigte, hätte ich ihm gern geantwortet. Durch den Schluß der Debatte bin ich leider davon verhindert. Wenn er aber meine Gedanken über die Tarifpositionen, die ich zu ermäßigen wünsche, zu erörtern glaubte, so hat er keine Qualität zum Ge-denken, daß ich nicht geantwortet hätte. (Seitens der) Mit-Rüchtheit auf die Geschäftsordnung bezogen, daß die Beson-derheit anderer Mitglieder zu folgen und bei einem beliebigen andern Titel feinen Ausführungen entgegenzutreten.

Abg. Graf Kanitz (konl.): Ich behaupte gleichfalls, daß die Debatte nicht geschlossen ist, da ich gern die Erwiderungen der Herren gehört hätte, denn der Abg. Dammecker gelangt hat, ich hätte nicht die von ihm gemachten Tarifermäßigungen genannt, warum hat er sie denn nicht eben gesagt?

Präsident: Das würde ich nicht haben dulden können. (Große Heiterkeit.)

Abg. v. Dammecker: Nur meine Stellung vor der Geschäfts-wandlung des Hauses hat mir verbotten zu thun, was Graf Kanitz

Berichteratter v. Tiedemann-Bonst: Abg. Niderer meint, der Etat ist ungenügend vorbereitet worden. Wenn er be-zügliche Bemerkungen macht, hat er auch die Pflicht, sie zu be-gründen.

Abg. Niderer: Ich weiß gar nicht, wie der Herr Bericht-ersteller sich durch meine Worte getroffen gefühlt hat. Ich habe nicht die Absicht, im allem ungenügend gedacht. Allerdings bin ich der Meinung, daß der Etat und die Bemerkungen des Referenten sehr

wohl in einem schriftlichen Bericht hätten vorgelegt werden können. Es ist bei der Länge des Hauses absolut unmöglich, Erklärungen von einer solchen Tragweite, mit solchen Ziffern und Details, nun sofort in der Spezialdebatte zu beantworten. Deshalb habe ich für die Zukunft allerdings den Wunsch, daß der Eisenbahnetat in seinen wichtigsten Positionen mit einem schriftlichen Bericht des Berichterstatter Abg. v. Tiedemann-Bonst: Der Abg. Niderer hätte gar keine Veranlassung, sich zu wundern; denn es wird ihm doch bekannt sein, daß ich als Berichterstatter der Kommission die Pflicht habe, die Kommission zu vertreten. Ein schriftlicher Bericht ist bisher in Entschaffen noch nie erstattet worden, ohne daß ein ausdrücklicher Wunsch des Hauses danach vorlag.

Der Titel wird bewilligt.

Die Verhandlungen des Landeseisenbahngesetzes werden durch Kenntnismache für erledigt erklärt.

Ueber die Petitionen geht das Haus nach dem Antrag der Kommission zur Tagesordnung über.

Der Rest der Einnahmen gelangt unverändert zur Annahme.

Bei Kap. 23 der fortzubehalten Ausgaben „Zum Etat ver-waltete Eisenbahnen“ wird die Diskussion über Tit. 1-6 ver-einigt und folgende Fragen zur Beratung gestellt: Erhöhungen der Normalgehälter und Stellenvermehrungen, Beamtenverhültnisse, Umgestaltung der Beamten-Pensions- und Unterhaltungs-sachen.

Abg. Lehmann (Centr.): Bei der Eisenbahnverwaltung herrschen ganz unübersichtliche Zustände in Bezug auf die Beamten, die erst nach vielfältig wähliger Tätigkeit für bestimmte An-stellungen kommen. Hier muß Wandel geschaffen werden durch eine Ueberprüfung der eintretenden Stellen, und ich hoffe, daß schon der nächste Etat Verbesserung bringen wird.

Abg. v. Serghabahn (nl.) macht auf eine Ungleichheit auf-merksam, die in Frankfurt a/M. die Eisenbahnbeamten gegenüber den anderen dortigen Beamten erwidern. Wegen des neueren Lebensunterhaltes in dieser Stadt seien allen anderen Beamten-gehältern die Gehälter der Eisenbahnbeamten gegenüber den Eisenbahnbeamten nicht. Er bitte, diese Ungleichheit zu beseitigen.

Minister v. Maltzahn: Sowohl die Anträge des Abg. Lehmann wie die des Vordreders fallen bei mir auf günstigen Boden. Eintretende Stellen können allerdings immer nur ge-schaffen werden für ein dauerndes Bedürfnis. Vorkünftigen bedürftigen Vorkünftigen in Frankfurt a/M. sind die größten Lücken, wie Bremen, Hamburg, Köln vorzubehalten.

Abg. Bachem (Centr.): Ich möchte den Herrn Minister noch besonders bitten, betreffs der Wohnhöfen recht parson zu sein. So lange Ueberstände da sind, ist die Stellung des Herrn Ministers in eine sehr angenehme; er ist reich wie Königs König (Seitens der) und die Abgordnungen machen Wiltung vor ihm, um ihre Ueberstände zu empfangen. Welche aber, wenn die Ueber-schüsse aufhöhen sollten. Ich würde den Herrn Minister aller-dings auch dann noch halten. (Seitens der)

Nach einer Richtung darf die Sparanleihe allerdings nicht zu weit getrieben werden, nämlich in der Fälligkeit für die Unter-beamten. Freizeiten sind zum Teil recht leicht bedingt, und der Etat Veremittlungen zu ihren Gunsten gemacht werden. Besonders zu bedauern hat es mich, daß die Zahl der eintretenden Lokomotivführer und Schiffsmechaniker in den letzten drei Jahren von 5163 auf 3942 herabgesetzt ist. (Seitens der) Bei der Wichtigkeit, die diese Kategorien für die Sicherheit des Betriebes haben, hoffe ich, darüber noch genügende Aufklärung zu erhalten.

Bei dem Inhalt halte ich es auch, daß Arbeiter, Beizensstellen, die 30 Jahre bei der Bahnverwaltung gewesen sind, bei Abnahme ihrer Leistungsfähigkeit im Lohn herabgesetzt werden. Das ent-spricht doch wenig der Richtung unserer Zeit, für die Schwachen zu sorgen, und muß auch politisch viel böses Blut machen.

Ich erlaube mir, die Herren Stellen auch noch zur Ver-handlung der Petitionen kommen. Es böß sich die Petitionen wohl nicht gemeint, wie der Herr Minister anzunehmen scheint. Die Klagen über zu geringen Wohnungsgeldzuschuß sind meistens berechtigt. Die Eisenbahngeländer sind berechtigt, Gleichstellung mit den technischen Betriebssekretären zu fordern, ebenso die Eisenbahngeländer mit den Regierungsangestellten.

Ich würde auch die Ueberstände ausbilden, daß die Betriebs-ergebnisse der einzelnen Eisenbahndirektionen mit dem Etat vorgelegt würden, damit wir ein Bild davon haben, wie weit die einzelnen Landesstellen an den Eisenbahn-Einnahmen be-fähigt sind.

Es würde auch wohl nur gerecht sein, dem Subpersonal der wichtigen Vorarbeiten, das weit bedeutendere Dienste leistet, als das des Ostens, entsprechende Zulagen zu gewähren. Die hier-durch entstehenden Mehrausgaben liegen sich vielleicht durch eine entsprechende Reduktion der Kosten für Bureauaus und Bureau-personal aufwiegen.

Gehemh. Rath v. Diers: Die Annahme des Herrn Bachem, daß eine Verminderung des Lokomotivführer und Schiffsmechaniker auf einen dritten Teil im Gegensatz, sowohl bei den Lokomotiv-führern wie bei den Gezeiten ist eine Vernehmung der eintretenden Stellen eingetretet.

Abg. Berger-Witten führt Klage darüber, daß aus dem Einnahmestande der Eisenbahnen Eisenbahn-Direktion das Bild eines ungenügenden Zustandes der Eisenbahnen hervorgeht. Der Herr Minister hat die Klagen der Eisenbahnen entgegenzunehmen. Wenn er kommt, dann darauf zurück, daß die Redner im Eisenbahnetat noch immer gegenüber den Juristen zurückgefallen wären. Beson-ders in der höheren Stellen seien die Juristen viel zu stark vertreten. Auch das sei ein ungeländes Verhältnis, daß bei allen Redner nur 500 eintretende Beamte vorhanden seien, gegen-über 100000 Beamten. Die Juristen sei das Verhältnis ungleich ungünstiger, nämlich 3:1.

Ministerialdirektor v. Briesel: Das Bild des Herrn v. D. geht ist mir vorübergehend gelegentlich der Verberidung der Beamten aus dem Einnahmestande in Eisenbahnen entfernt worden, um dafür die Hälfte des Raifers aufzuheben. Nach der Verberidung ist das Bild wieder an seine Stelle gelangt.

Abg. v. Dammecker (nl.) spricht den Wunsch aus, daß die Budgetkommission recht bald an die Beratung der Petitionen von Eisenbahnbeamten heranzutreten möge, um dem Hause Bericht darüber zu erstatten.

Damit schließt die Diskussion.

In Titel 9 Einnahmen an Arbeiter und deren Hinter-lasungen beantragt die Abg. Simon und v. Schäffer (nl.) die Einfügung einer Bestimmung, wonach nach Vereinerung der verbleibenden Pensions- und Unterhaltungsstellen zu einem ge-meinamen Pensionsgarantiefonds der Staat die Garantie für die Zahlung der Pensionen und Unterhaltungen auch bei Unzuläng-lichkeit der Pensionskassen übernehmen soll.

Abg. Lehmann (Centr.) wünscht, daß den Eisenbahnbeamten bei Betriebsunfällen, aus denen dieselben nicht zur Pensionierung führen, die Heilungskosten aus der Staatskasse ersetzt werden.

Titel 9 wird mit dem Antrag Simon genehmigt.

Bei Titel 18 „Kosten der Benutzung fremder Bahn-Anlagen“ wünscht

Abg. v. Schallisch (hr.) eine Erleichterung der Bedingungen, unter denen Privat-, Fabriken u. s. w. Anschlussgleise an Bahnhöfe gestattet werden.

Der Titel wird bewilligt, ebenso der Rest der dauernden Aus-gaben.

Bei Titel 39 der einmaligen Ausgaben „Erweiterung des Bahnhofs in Halle“ bemerkt

Abg. v. Friedberg (nl.): In Halle liegt der Personen- und Güterbahnhof in einer Straße. Der Verkehr ist dort sehr lebhaft und wenn der ganze Verkehr, wie es nicht anders möglich ist, sich durch diese eine nicht sehr breite Straße bewegen soll, so wird man zugeben, daß sich Unzulänglichkeiten mancher Art ergeben müssen. Der einzige Ausweg scheint mir zu sein, die be-dingenden kleinen Güterbahnhöfe zu verlegen. Auf die in dieser

