

Leistung zurücktritt; das Haus hat doch persönliche Wünsche der Minister stets erfüllt (Rechtliche Zustimmung), A. auf Repräsentationsgeder für die Minister und die Übertragbarkeit des Fonds für die Unterhaltung der Dienstwohnungen auf das folgende Jahr. Das Volk will mit seinen Abgeordneten in Fühlung bleiben; da ist den Abgeordneten nicht zuzumuten, daß sie außer den Wahlen und Kosten einer Reise noch die Hofreisen betreiben. Wir müssen die Verhältnisfrage nicht nur in unserer Wahlkreis, sondern im ganzen Lande kennen lernen. (Weißl.) Manche Abgeordnete wohnen nicht in ihrem Wahlkreis; die Minister verdammt man dann die Senioren der Parteien um sich, und die Bemüßung dieser Kreisreisen durch den Präsidenten besteht vielleicht nicht zu Recht und könnte häufig verhindert werden. Die Mitglieder der Kreis- und Provinziallandtage bekommen Kreisreisen, die Reichstagsmitglieder freie Fahrt. (Rechtliche Weisung.)

Abg. Koch (Vortr.) (Vt.): Ich widerspreche der Bemerkung des Abg. Schmedding über das Berliner Tageblatt. Der Antrag auf freie Fahrt ist in der Kommission mit 15 gegen 12 Stimmen angenommen. Also müssen alle konservativen Mitglieder gegen den Antrag gewesen sein, der 1909 gerade von ihnen kam. (Görtl. hört!) Gelegenheit der Beschäftigungsfreiheit der Subkommission nach Schreppen wurden diese von uns gefragt, warum sie nicht mitgehen seien, da sie dasselbe Interesse haben müßten, wie die 28 Herren der Kommission. Und die erheblichen Kreisreisen? Wir sollten auch die Not der Weber in Schlesien, den Mangel an Bagagis für die Kohlenförderung im Westen und die Lage der Ofenbäder kennen lernen und uns als Vertreter der Städte von den Leistungen der Landwirtschaft überzeugen können. Das sind Gründe gerade aus der Gegenwart für den Antrag. Die Anwesenheitspflicht hat mit der freien Fahrt nichts zu tun. Ich kann nur wünschen, daß er möglichst einstimmig angenommen wird. (Weißl. links.)

Abg. Leiner (Soz.): Es geht zu weit, wenn man an den Aufgaben für unsere Diener und Angestellten spart. Von den Freifahrtsarten glaubt jeder im Volke, wir hätten sie. Die Jurist, daß die Abgeordneten nur Veranlagungsreisen machen würden, ist ganz unbegründet; dazu haben sie schon viel zu wenig Zeit. Das Verlangen nach der Reichstagslokomotive bei dieser Gelegenheit scheint uns wenig wichtig.

Abg. Graf von der Gröben (Kon.): Der vom Abg. Koch erwähnte frühere Antrag betraf nur Freifahrtsarten nach unserem Wohnort, wie wir sie jetzt haben, zum Ausgleich zwischen den arden und kleinen Entfernungen in unserem Vaterlande. Ich halte den gegenwärtigen Antrag für besonders geeignet, uns eine gewisse Selbstbefriedigung aufzuerlegen (Zustimmung rechts) und dem Volke darin voranzugehen. (Zuruf des Abg. Adolf Hoffmann: Noch mehr Selbstbefriedigung!) Allerdings, noch mehr Selbstbefriedigung worden, den Abgeordneten, nicht durch die Genehmigung solcher allgemeinen Freifahrtsarten kein Vorteil zu, aber die Verhältnisfrage sind hier sehr verschieden, und vielleicht kann ein Teil der Abgeordneten sich doch Vorteile verschaffen (Gordwande Umfrage links), jedenfalls würde sehr leicht diese Ansicht aufkommen, wenn wir diese Freifahrtsarten jetzt ohne Anwesenheitsgeder allgemein gewährt. (Rechtliche Widerspruch links.) Gerade die getrigte Zustimmung wird gezeigt, daß wir diese Frage nicht ohne Erwägung der Anwesenheitsgeder regeln dürfen. Die als notwendig geordnete freie Fahrt nach Hause zur Deutung persönlicher Geschäfte haben wir. Ich bitte, die Resolution abzulehnen. (Zustimmung rechts.)

Abg. Dr. Friedberg (Natf.): Die Meinungen, daß es sich hier um persönliche Vorteile für die Abgeordneten handelt, möchte ich zurückweisen. (Zustimmung.) Wenn man die Möglichkeit des Mißbrauchs von Freifahrtsarten geltend machte, so wäre zu erwidern, daß es gegen die Brauchde um zu verhalten keinen Schutz gibt. Wie von uns, auch ich, haben durchaus nicht abgesehen, eine Kontrolle einzuführen in Form von Anwesenheitsgedern aber; sonst, wie ich behaupte, daß der Minister heute nicht hier ist. (Zustimmung.) Hauptsächlich ist er bei der dritten Sitzung anwesend und gemäß, was er für sich in Anspruch nimmt. Wenn der Abgeordnete Schmedding uns aufgefördert hat, uns endlich aufzusuchen, so meine ich, daß wir da, wo es sich nicht um prinzipielle, sondern um Zweckmäßigkeit und Bedürfnisfragen, um Anwesenheitsfragen für Träger gewisser Ämter handelt, unsere Zustimmung einmal als Maßmittel gebrauchen könnten, um den Wunsch des Hauses zu erzwingen. (Rechtliche Weisung.)

Abg. Koch (Vortr.) (Vt.): Im Antrag von 1909, auf den Graf v. Gröben hinwies, wurde auch freie Fahrt nach dem Wahlkreis verlangt, die aber nicht bewilligt wurde. Wenn er von Vorteilen durch die freie Fahrt spricht, so weiß ich nicht, mit welcher Kenntnis er diese Verdrängung seiner Kollegen begründet. Jedenfalls kennt er die Verhältnisfrage auf dieser Seite nicht so genau, wie die auf seiner eigenen. Den Ausführungen des Abg. Dr. Friedberg stimmen wir zu; er wird uns auf seiner Seite stehen. (Weißl. links.)

Abg. Dr. Arenst (Freisinnl.): Ich behaupte diese Diskussion; die Frage hätte besser in einer Kommission behandelt werden können. Meine politischen Freunde halten überwiegend den Antrag für grundsätzlich richtig, sind aber nicht einig, ob der gegenwärtige Augenblick dafür geeignet ist, deshalb wird ein Teil von ihnen dagegen stimmen. Beide Etats wurden genehmigt, die Resolution gegen die Konservativen und einen Teil der Freisinnlichen angenommen.

Über die Kommissionsüberhandlungen zu den

Ents der königlichen Gesandtschaft
Zentral-Genossenschaftskasse berichte
Abg. Dr. Kewulst (Freisinnl.) würdige besonders die Bemühungen für den großartigen Verkehr und stellte fest, daß durch den Eisenbahnverkehr beim Mittelstand in Stadt und Land die Schulden der Genossenschaften erheblich ab-, ihre Einnahmen stark zugenommen haben und erhebliche Mittel bereit stehen, um sofort nach dem Kriege wieder angelegt zu werden; die Zentralgenossenschaftskasse und die Genossenschaftskassen hätten das Fördere zum Erlöse der bisherigen Kriegsanleihen beigetragen und würden dies auch bei der vierten Kriegsanleihe tun.

Abg. Friedrich (Kon.): Die Umsätze der Zentralgenossenschaftskasse haben sich im Jahre 1915 um 2 Milliarden gesteigert, in den ersten zehn Monaten auf das Doppelte des Jahres 1914. Das der Zinsfuß auf angemessener Höhe erhalten werden konnte, dafür gebührt der Geschäftslitern

unter Dank. Der Geldstrom zur Kreuzenstraße ist eine Schwierigkeit, denn diese Anlage ist zweifellos vorübergehend, und viele Gelder müssen bei Bedarf ohne Schwierigkeiten zur Verfügung gestellt werden können. Wir vertrauen der Regierung, daß sie auch hier den richtigen Weg finden wird.
Beide Etats wurden bewilligt. Zum

Etat der Bauverwaltung

beantragt die Kommission die Einsetzung einer Organisation für jedes Stromegebiet mit Ausdehnung von Schiffahrtsinteressen, welche Sorge trägt, das vorhandene Schiffsmaterial während des Krieges und für den Verkehr nach dem Kriege brauchbar und nutzbar zu erhalten, und die Schiffahrt im Kriege zur Ergänzung der Eisenbahnen zum Austausch der Erzeugnisse zwischen Westen und Osten heranzuziehen, wobei namentlich die vielen stillliegenden und dem Untergange ausgelegten Fahrzeuge der zu den Bahnen anzureisenden Einzelfahrer zu berücksichtigen wären.

Berichterstatter Abg. Brühl (Freisinnl.) empfahl die Bewilligung des Etats, sowie des Betrages von 4250 Mark zur Abklärung der Brückenbauart an der Goldenen Brücke über die Summe bei Goldenbrücke die Annahme der Resolution. Abg. Gerlach (Ztr.) behauptete die Notwendigkeit mancher Abträge, begrüßte aber die Erhöhung der Einnahmen aus dem Verkehrsabgaben um eine Million Mark und aus dem Schlepptrieb des Rhein-Weiselskanals um 700 000 Mark, auf welchem der Probebetrieb von Winden nach Hannover bzw. Duisburg beginnen sollte, sowie die eingetragenen Verbesserungen im Verkehr auf der Ober-Weisels-Wasserstraße mit Zoll. Die sonst planmäßigem Ausbau stetig ansteigende Kurve der Verkehrsmittelung an unseren künstlichen und natürlichen Wasserstraßen sei eine Mahnung zu ihrer weiteren Vervollkommnung und Verbesserung der Wasserstraßen, die sich als eine

wertvolle Ergänzung der Eisenbahnen erwiesen hätten. Weiter beauftragte die Wünsche der Rheinländer auf Freieisenbahnverbindungen während des Krieges und möglichst auch nach dem Kriege, der Klein-schiffahrt auf größere Geresehung zu tauchlosen Transports, namentlich von Kohlen, hat die Regierung um eine baldige wasserwirtschaftliche Vorlage und beauftragte die geplante Ummengung von Hochbauämtern und einige

Wünsche der Bauämter

besonders auf die Abstellung mit ihren juristischen Kollegen, angeht der überforderten Leistungen der deutschen Lehn, denen auch unter Wasserfahrern zum arden Teil zu danken seien. In der königberger Kriegschiffahrtskommission für den Wiederaufbau und Aufrechterhaltung an unseren eminent technischen Aufgaben kein Techniker. Mit dem Vorurteil, daß der Techniker als künftiges Mad am Wagen, als Handlager zu behandeln sei, solle endlich aufgeräumt werden. Weiter forderte stärkere Förderung der Küsten- und der Hochseefischer, besonders in der letzten Kriegszeit und angeht der enormen Preise der Schiffbauern, welche und wünschte der Bauverwaltung für später wieder reichere Mittel, als in diesem Etat.

Abg. Mathis-Berlin (Natf.): In Friedenszeiten ist auf die außerordentliche Bedeutung der Wasserstraßen für militärische Zwecke in Kriege hingewiesen worden, jetzt aber zeigt sich, daß die Benutzung der Wasserstraßen bauwärtlich gering ist. Hier stellt Organisation. Mein Antrag zur Befestigung ist von der Kommission angenommen worden. Bei richtigen Schlenkenrichtungen um, können die Güter auf Kanälen ebenso schnell befördert werden, wie auf Eisenbahnen. So hätte auch die Kartoffelbahn im Westen leichter befestigt werden können. In Berlin allein liegen seit 1 1/2 Jahren 25 Röhre. Das Personal ist zum Teil etwas blanko einberufen worden, und die Fahrzeuge sind rettungslos verloren, wenn nicht bald Abhilfe geschaffen wird. Da die Zinsen für in Holland genommene Hypotheken auf eiserne Röhre vielfach nicht bezahlt werden können, so sind die Röhre von der holländischen Regierung mit Beschlag belegt, und nur die Regierung, die in Schiffen möglichst helfen, ihr Eigentum wieder zu bekommen.

Minister der öffentlichen Arbeiten Dr. v. Breitenbach: Gegenüber der falschen Annahme, daß die Techniker in der Verwaltung nicht als vollwertige Mitarbeiter angesehen werden, habe ich der Sympathie der Verwaltung für diese Beamten schon in der Kommission Ausdruck gegeben und habe mich in meinem Bericht schon bemüht, den geäußerten Wünschen Geltung zu schaffen. Es beläßen aber große Schwierigkeiten, weil ganz gleichzeitig Stellen auch in anderen Ämtern vorhanden sind, und gegenüber dem Befehlsmangel daß in den Organisationen zum Wiederaufbau Verkehrs nicht genug Techniker vorhanden sind, verweise ich darauf, daß im Ausschuss zugegeben wurde, daß in den betreffenden Ausschüssen höhere Baubeamten und auch Städtebau-techniker vertreten sind. Ich werde also vorgetragen Wünsche nach Möglichkeit berücksichtigen, kann jedoch heute keine feste Zusage machen. Wir ist unerwünscht, wie man in der

Neuorganisation der Hofbauämter

wieder eine Schlichterung der Techniker sehen kann; es handelt sich doch in wesentlichen nur um eine anderweitige räumliche Abgrenzung der Kreise. Allerdings will man die Leiter dieser Kreise selbständig stellen und sie in die Lage versetzen, sich nicht nur mit ihren erweiterten Befugnissen abzugeben. Deshalb hat man ihnen mittlere Techniker zugewiesen. Das dabei eine größere Zahl von Stellen entsteht, das entspricht doch ganz den Wünschen und den Aufstellungen in einem Antrage des hohen Hauses; das bedeutet doch keine Schlechterstellung. Wie in der Staats-eisenbahnverwaltung wird auch anderswo Mühsicht darauf genommen, die Stellung der höheren Techniker zu heben und so ihre Arbeitsfreudigkeit zu fördern; das wird mir hoffentlich gelingen. In der Kommission habe ich schon meine große Sympathie für den durch den Abgeordneten Mathis vertretenen Antrag ausgesprochen, obwohl es mir nicht unklar gewesen ist, daß die Schaffung einer zweckmäßigen, wirklich wirksamen

Organisation im Wasserstraßenverkehr

viel größere Schwierigkeiten bereiten wird, als bei der Eisenbahn. Bei der Eisenbahn handelt es sich meist um geschlossene Organisationen, während man es auf den Wasserstraßen mit einer ganzen Anzahl von Kräften zu tun hat. Ob während des Krieges etwas Zweckmäßiges geschaffen werden kann, lasse ich dahingestellt, doch scheint mir der Gedanke von Bedeutung zu sein, daß man hier für

Die heutige Fortsetzung unseres Romans „Der große Erzähler“ erscheint aus Romgründen ausnahmsweise in der nächsten Ausgabe.

den Fall eines künftigen Krieges Vorsorge treffen soll. Zur Fürsorge für die notwendigen Schiffe ist die Verhaltung der mächtigen Wasserstraßen schon ganz im Sinne des Antrages vorgegangen. Das Schiffsmaterial wird zunächst an die Heimatsstelle oder an bestimmte Sammelstellen gebracht werden. Eine Ausbarmung dieses Frachtraumes wird die Eisenbahn sicher entlasten, aber ich bin zweifelhaft, ob in dem erhofften Umfang. Der Meinung des Abg. Mathis, daß die Kartoffeltransporte nach dem Westen auf der Eisenbahn verlagert werden seien, muß ich durchaus widersprechen. Viele Transporte sind auf dem Eisenbahnwege mit Eilzügen von Schneidmühl, der Sammelstelle im Osten, nach Gomm und so weiter in so kurzen Freiten geschafft worden, wie Wasserstraßen es niemals erreichen könnten. Wie Wasserbaumstoffe werden ich aber alles tun, deren Benutzung zu erleichtern. (Weißl.)

Abg. Krause-Holdenburg (Freisinnl.) wünschte für den Neubau der Havelbrücke mit nur einer Spannung in Eponbau einen Staatsausfuß in Höhe der halben Baukosten.

Unterstaatssekretär Freiherr v. Coels von der Brüggeln: Der Verwaltung ist die Notwendigkeit dieses Neubaus bekannt, nachdem die Brücke fast verkehrslos stillgeblieben werden müßte; zunächst wird man sich mit der Notbrücke befassen müssen.

Abg. Fürbringer (Natf.): Mit der

Fürsorge für Emden und seinen Hafen hat die Regierung nur die Politik des Großen Fortschritt und Friedrich des Großen wieder aufgenommen; ich würde, daß unter dem Plane, hier ein kleines Wilhelmshafen zu schaffen, die Anlagen für die Handelsschiffahrt nicht leiden. Sehr dankenswert ist die Bereitstellung von Mitteln zur Sicherung der Anteln Nordens und Ostens. Abg. Jehr. v. Malchow (Kon.) sprach für den Antrag Mathis und den Etat.

Abg. Wärmud (Vortr.) (Vt.) sprach über die Wasserstraßen als Entlastung und Zubringer der Eisenbahnen, befristete die Vollendung des Mittelstandkanals und Friedrich über die Verbindung der Weichsel infolge der russischen Wirtschaft. Bielefeld könne man jetzt den Weg Worsbau-Dansig für Schiffe bis zu 300 oder 400 Tonnern herstellen; das würde ein großes Kulturwert zugunsten von Landwirtschaft und Industrie bedeuten. Schließlich hat er um Förderung des Main-Danau-Kanals im Interesse von Frankfurt a. M. (Weißl.)

Abg. Dr. Dahlem (Zent.) fragte über die noch immer andauernde Sperrung des Hinger Lochs durch ein großes untergeordnetes Schiff.

Minister Dr. v. Breitenbach: Die Schungsarbeiten im Hinger Loch sind durch das Sommerfest gestört worden; sobald es abnorm, werden die Arbeiten wieder aufgenommen, und ich hoffe, daß in absehbarer Zeit das Fahrwasser wieder frei wird; übrigens können durch die zweite Fahrtrinne 30 000 Tonnern passieren. Die deutsche Fließverwaltung in Aufschwung-Böden hat eine eigene Wasserbauverwaltung eingerichtet. Sie können sicher sein, daß die

Regulierung der Weichsel

in der nächsten Zukunft auch für die Preussische Wasserbauverwaltung eine große Bedeutung hat. Es wird mein Bestreben sein, den hier vorgedachten Wunsch an das zukünftige Reich weiterzugeben. Dem Abg. Fürbringer kann ich auf fremdenlandigen Anregungen nur mit dem Hinweis darauf erwidern, daß die preussische Wasserbauverwaltung in den letzten Jahrzehnten für Emden getan hat, und die Hoffnung auszusprechen, daß dies auch in Zukunft möglich sein wird.

Abg. Jehr. v. Schell (Freisinnl.): Bei den Verhandlungen von 1901 über den Mittelstandkanal hat die Staatsregierung nachgewiesen, daß er für Groß-Berlin eine große Verkehrsbedeutung hat, daß aber seine Bedeutung für den Güterauslaufs zwischen dem Osten und Westen auch nicht entfernt so erheblich ist, wie man gewöhnlich annimmt. Nebenfalls muß die notwendige Frachtpolitik zwischen dem Nebenflüssen und Weichselgebiet aufrechterhalten werden.

Der Etat wurde genehmigt und die Anträge der Kommission angenommen.

Über den Justiz-Etat

berichtet Abg. v. dem Graf (Zent.): für die Erörterung der Petitionen von Unterbeamten wegen Gehaltsaufbesserung und Kriegszulagen sei von der Haushaltskommission eine Unterkommission eingesetzt.

Abg. Graf v. der Gröben (Kon.) bemerkte zur Geschäftsordnung: Diese Unterkommission soll gewisse allgemeine Grundsätze für die Stellungnahme der Parteien zu diesen Petitionen vereinbaren, damit nicht bei jedem einzelnen Etat diese Wünsche erörtert zu werden brauchen. Ich beantrage also, diese Wünsche und Petitionen nicht jetzt, sondern später, eventuell in der dritten Beratung, zu beraten.

Abg. Adolf Hoffmann (Soz.) sprach sich gegen einen Beschluß über diesen Beschäftigungsantrag bei so gealtertem Hause aus.

Nach kurzer Debatte entschied das Haus nach dem Antrage des Grafen v. der Gröben.

Nächste Sitzung: Freitag 11 Uhr. (Fortsetzung der Etatsberatung: Friederich; kleinere Vorlagen.)

Schluß nach 4 1/2 Uhr.

Neue militärische Unternehmungen in Italien

Am 2. März. Laut „Giornale d'Italia“ werden die zurüdgeleiteten Fahrzeuge 1886-1897 einer neuen Untersuchung unterzogen.

Englands Kampf gegen den feindlichen Handel

London, 1. März. Das Österreichische Bureau erfährt zu dem getrigten Erlaß über den Handel mit gewissen Personen und Firmen in neutralen Ländern (vergl. Nr. 106 der „Hall. Zig.“): England bezieht sich auf andere Nationen seinen Interessen den Kampf mit dem Feinde. Englische Juristen haben die Frage der feindlichen Beschäftigten als durch den Wahrsinn gegeben an. Andere Länder bestimmen die feindliche Beschäftigten entweder nach dem Wohnort oder nach der Nationalität. Der englische Gedanke war der, daß eine einzelne Privatperson als Feind angesehen werden sollte, wenn sie in der Lage sei, ihrem Feindgüter den Handel zu leisten. Im Widerspruch mit einem beträchtlichen Teil der öffentlichen Meinung, die den englischen Begriff des Wortes Feind aufgegeben wissen wollte, hat die Regierung, anstatt alle Deutschen oder ihre Vertreter in den Augen des englischen Gesetzes als Feinde zu erklären oder zu erklären, daß bestimmte Personen als feindlich angesehen werden sollten, bet in England wohnenden Personen einfach verboten, mit einer bestimmten Anzahl Firmen von feindlicher Nationalität oder mit feindlichen Verbindungen Handel zu treiben und die selben Strafen angeht, wie für den Handel mit dem Feinde.

