

Sächsische Zeitung

Landeszeitung für die Provinz Sachsen

1912. Nr. 181.

für Anhalt und Thüringen.

Jahrgang 205.

Stellung für die Provinz Sachsen Nr. 250. durch die Post bezogen 3 M. für das Vierteljahr. Die Zeitungs-Verträge werden monatlich aufgeführt. — Druck- und Verlags-Verträge: Sächsische Couriers (Hauptstadt), III. Unterpostamt (Sonderpost), Sächsische Postämter.

Zweite Ausgabe

Abgabegebühren für die Leihbibliothek: 10 Pf. pro Jahr für die Provinz Sachsen, 20 Pf. pro Jahr für die Provinz Thüringen, 30 Pf. pro Jahr für die Provinz Anhalt. Die Abgabegebühren sind in der Regel in Vorauszahlung zu leisten. Die Abgabegebühren sind in der Regel in Vorauszahlung zu leisten.

Geschäftsstelle in Halle a. S.: Leipziger Straße Nr. 61 u. 62. Telefon 155 u. 158; Telephon 1272. Verleger: Dr. Walter Griebenow in Halle a. S.

Donnerstag, 18. April 1912.

Geschäftsstelle in Berlin: Weinbaurer Straße 30. Telefon Amt Kurulit Nr. 6290. Druck und Verlag von Otto Zeltz in Halle a. S.

Deutsches Reich.

Der Kaiser und die griechische Königsfamilie auf Kreta. Seine Majestät der Kaiser begab sich am Mittwoch nachmittag vom Schloß mit dem Prinzen, den Prinzessinnen und Gefolge im Automobil nach der Stadt und ging in das königliche Palais, wo die Herrschaften von der Terrasse aus zusammen mit der Kronprinzessin von Griechenland das Einlaufen des griechischen Kreuzers „Georgios-Ameyri“ beobachteten, der den König und die Kronprinzessin an Bord hatte. Die der Landungsstelle hatten sich die Spitzen der Behörden, das Offizierskorps u. a. eingefunden, ebenso der Kommandant der Landungsstelle und der deutsche Konsul Spengelin. Der Kaiser und die genannten Herrschaften erschienen dem ebenfalls an der Landungsstelle. Der König und der Kronprinz von Griechenland gingen an Land und wurden vom Kaiser auf das heraldische Begleitet. Der Kaiser, der König und die anderen Herrschaften schritten zu Fuß zum Palais hinauf. Zugewiesen war die königliche Jacht „Amphitrite“ eingelaufen mit der Königin, der Prinzessin Maria und dem Prinzen Andreas Nikolaos an Bord. Der Kaiser und der König hielten sich wieder zur Landungsstelle. Der Kaiser geleitete die Königin am Arm zum Palais. Das Publikum stand andauernd in Schreie aus. Der Kaiser begab sich später nach dem Schloß. Das Wetter ist schön.

Die Wehrverlegen und die „Nationalliberale Correspondenz.“ Die „Nord. Allg. Ztg.“ schreibt: Die „Nationalliberale Correspondenz“ bezieht in einem Artikel „Das entsetzliche Bild“ des dem Reichstage vorgelegten Entwurfs für die neue Wehrverordnungen und ihre Bedeutung. Die Wehrverordnungen seien nicht anständig, sondern unartig. Es behauptet sie, es sei fest, daß die Wehrverwaltung ursprünglich weit höhere Forderungen gestellt habe. Zu Wahrheit liegt das Gegenteil fest, daß nämlich alle Forderungen der Wehrverwaltung unberücksichtigt in der Vorlage enthalten sind. An einer anderen Stelle des Artikels wird es zu dem Zweck, als werde, um noch 10 Millionen für die Deckung zu gewinnen, „der Bau des Nordostkanals einfach um diese 10 Millionen verlangsamt.“ Die Summe ist für die Baugesetze des nächsten Etatsjahres deswegen nicht erforderlich, weil einmal infolge der ungünstigen Witterung die Erdarbeiten nicht so weit fortgeschritten sind, wie bei Aufstellung des Etats in Aussicht genommen wurde, und weil zweitens die Festlegung der Trasse für die Wohnüberführung bei Potsdam sich verzögert hat. Der Gedanke, daß es sich hier nicht um tatsächliche Umstände, sondern um eine sachlich unbegründete finanzielle Schiebung handele, ist demnach völlig haltlos.

Warten um das Reutungengeleit. Die Münchener Correspondenz hoffentlich meldet: Die verschiedenen Reutungen erwidern den Anfragen, die Bundesregierungen seien über die Absicht der bayerischen Regierung, in der Reutungenfrage, wie bekannt, vorzugehen, genau informiert worden, ohne ihrerseits sich zu dieser Absicht zu äußern. Diese Äußerungen entsprechen in dieser Form nicht den Tatsachen. Die bayerische Regierung hat die Absicht, den Begriff „Ordnungslosigkeit“ hinsichtlich in einschneidender Weise auszulagern, den Regierungen der größten Bundesstaaten unter dem 23. Januar 1912 mitteilen lassen. In dieser Mitteilung lag nicht das Anknüpfen an die beteiligten Regierungen, sondern die Absicht, diese Regierungen von dem in Aussicht genommenen Vollzuge des Reutungengeleits zu verhängen. Im Laufe des Monats Februar sind der bayerischen Regierung seitens einiger der beteiligten Bundesregierungen, darunter der königlichen Preussischen Regierung u. a., Äußerungen zugegangen, die den Standpunkt dieser Regierungen darlegten, jedoch in keinem Falle eine Vermahnung oder das mitgeteilte Vorhaben der bayerischen Regierung enthielten.

Der Abg. Kaisermann hat folgende Interpellation im Reichstag eingebracht:
1. Erkennt der Herr Reichsminister in dem Erlass des königlichen bayerischen Staatsministeriums des Innern an die königlichen Regierungen betreffend Vollzug des Reutungengeleits eine Verletzung des Reichsgesetzes vom 1. Juli 1872 und der Bekanntmachung des Reichsministers vom 5. Juli 1872? 2. Welche Schritte denkt der Herr Reichsminister gegenüber diesem Vorgehen der königlichen bayerischen Staatsregierung zu tun, um das kaiserliche Recht zur Überwachung der Ausführung der Reichsgesetze zu wahren?

Preussischer Landtag.

Abgeordnetenhaus.

Sitzung vom 17. April 1912.

Am Ministerische Minister v. Breitenbach. Präsident Freyher v. Erla eröffnete die Sitzung um 11 Uhr 15 Minuten.

Die allgemeine Besprechung über die Finanzgesetze und die wichtigsten Teile des Eisenbahngesetzes wurde fortgesetzt.

Abg. Reich-Wein (Soz.) Ansehnlich des wirtschaftlichen Aufschwungs des letzten Jahres können wir die vorjährige Auf-

stellung des neuen Etats nicht die absteigende Haltung des Ministers gegenüber Forderungen nach Tarifermäßigungen nicht billigen. Die großen Überflüsse der Eisenbahnverwaltung erfolgen gemeint auf Kosten des Personals.

Präsident Freyher v. Erla erklärte die letzte Bemerkung des Redners als nicht zur Sache gehörig.

Abg. Reich (fortgesetzt): Der Minister darf den Eisenbahnarbeitern die Rechte nicht nehmen, die ihnen durch Gesetz und Verfassung gewährleistet sind.

Minister v. Breitenbach: Den Wünschen nach Gewährung von Tarifermäßigungen kann nicht entgegengetreten werden. Was den Wunsch nach Schaffung eines einheitlichen Bagettages betrifft, so ist bisher kein Entschluß gefaßt worden, der für alle Zwecke dienen könnte. Das Verhältnis der preussischen Eisenbahnverwaltung zu den übrigen deutschen Staatsbahnverwaltungen, insbesondere auch zu Oldenburg, ist ein durchaus gutes. Der Verkehr des Personals mit dem Publikum hat sich gegen früher erheblich verbessert. Wenn wir die Eisenbahneinnahmen zu niedrig geschätzt haben, so entsteht dadurch für niemand ein Schaden. Jedenfalls sind die Ausgaben ebenso vorzüglich wie die Einnahmen angelegt. Es trifft nicht allgemein zu, daß unsere Tarife höher sind als in anderen Staaten. Sie sind überall da, wo keine Konkurrenz ist, wie in Amerika, höher. Was die Fahrkartensteuer betrifft, so verlangt das Reich, daß ihm die bisherigen Einnahmen aus dieser Steuer gemindert werden. Die vierte Klasse soll nicht getroffen werden. Da die fünfte Klasse der ersten Klasse eine Abwanderung nach unten zur Folge gehabt hat, so wird ein Ausgleich in der Weise getroffen werden müssen, daß die zweite und dritte Klasse stärker erhöht werden. Bei Preisveränderungen soll auf pflegliche Behandlung der Tiere Bedacht genommen werden. Die vierte Wagenklasse ist ganz außerordentlich verbessert worden; es ist daher unzutreffend, wenn behauptet wird, sie sei nicht menschenwürdig. Wenn Erlass an die Arbeiter, wonach sie sozialdemokratischen Organisationen nicht angehören dürfen, bedeutet eine Einschränkung der staatsbürgerlichen Rechte. Die Eisenbahnarbeiter müssen sich aus Gründen des allgemeinen Staatswohls einer gewissen Einschränkung gefaßt lassen. Mit dem Erlass haben wir einen richtigen und notwendigen Schritt getan. (Beifall.)

Abg. Dr. Friedberg (Nat.): Bezüglich der Eisenbahngemeinschaft hat der Minister in der Kommission darauf hingewiesen, daß in vielen Punkten eine Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens erreicht sei. Es fragt sich aber, ob das Erreichte genügt. Das richtige wäre, die Frage der Eisenbahngemeinschaft noch einmal einer Sachverständigenkommission von Vertretern der verschiedenen Bundesstaaten zur Prüfung zu unterbreiten. Wenn die Regierung die Eisenbahn als ein der Volkswirtschaft förderndes Verkehrsinstrument ansieht, muß sie eine durchgreifende Herabsetzung der Tarife auch für Rohstoffe einleiten lassen.

Abg. Dr. v. Jellisch (Freikont.): Die Eisenbahngemeinschaft hat keinerlei Aussicht auf Verwirklichung. Das Ziel wäre zu erreichen, wenn man zum System der Reichseisenbahnen überginge, ein Ziel, dem wir nicht für gangbar halten. Jedenfalls darf von Reichsorgan kein Druck auf die Bundesstaaten in dieser Richtung ausgeübt werden. Eine Kontrolle und straffe Disziplin gegenüber dem Heer der Angestellten und Arbeiter in der Eisenbahnverwaltung ist die Grundlage für ein gedeihliches Funktionieren des Betriebes.

Finanzminister Dr. Lenge: Ein Bedürfnis zu einer Änderung des Gesetzes über den Ausgleichsfonds aus dem Grunde, weil er die Höhe von 200 Millionen erreicht hat, liegt nicht vor. Wenn wir auf Grund des statistischen Anlagekapitals eine Abgrenzung der Eisenbahneinnahmen und der allgemeinen Staatsfinanzen vorgenommen haben, so ist dieser Maßstab durchaus geeignet. Wir können nicht erwarten, daß wir auch weiterhin den Ausgleichsfonds so große Summen zuführen können, wie in den letzten Jahren. Wir müssen auch damit rechnen, daß durch die Unterbrechung der Kanäle die Einnahmen der Eisenbahnen eine Verminderung erfahren werden. Das die Finanzverwaltung der Eisenbahnverwaltung zugehen anlegt, ist durchaus unrichtig. Die Eisenbahnverwaltung bekommt ihre Fonds zugewiesen, und wenn sie nicht auskommt, werden sie überschritten. Verstärkungen auf Einführung der Reichseisenbahn würde ich mich auf das Entgegennehmen widerlegen. Unsere Eisenbahnverwaltung bildet einen so wesentlichen Teil unserer Finanzabrechnung, daß wir unsere Staatsaufgaben nicht mehr erfüllen könnten, wenn die Eisenbahnen dem Reich überwiefen würden. Das bisher Gesagte hat sich so vorzüglich bewährt, daß keine Veranlassung vorliegt, etwas anderes zu schaffen. (Beifall.)

Abg. Winkler (Soz.): Auf der Eisenbahngemeinschaft beruht die finanzielle Selbständigkeit Preussens. Mit der Aufhebung der Eisenbahngemeinschaft würde man den preussischen Finanzen das Rückgrat brechen. Ich muß mein Entzücken darüber ausdrücken, daß der Präsident des Reichseisenbahnrates den Weg des Reichseisenbahnsystems geteilt im Reichstag theoretisch als gangbar bezeichnet hat.

Anwiesen ist es infolge der Sonnenfinsternis im Saale so dunkel geworden, daß das elektrische Licht eingeschaltet werden muß.

Abg. Wacco (Nat.): Wenn der Finanzminister damit rechnet, daß infolge der Unterbrechung der Kanäle die Eisenbahnen Ausfälle erleiden werden, so hat er wenig Vertrauen zur wirtschaftlichen Kraft des Landes.

Finanzminister Dr. Lenge: Von einem Kaufmann, der sich auf derartige Behauptungen nicht versteht, würde man mit Recht sagen können, daß er laienhaftig wirtschaftet.

Damit schloß die allgemeine Besprechung; es folgte die Besprechung der Einnahmen aus den Personen- und Gütertarifen. Abg. Wollmann (Soz.): Ich hoffe, daß die Eisenbahnerverwaltung alles tun wird, um den Wagenmangel zu beseitigen. Wir sind gegen eine allgemeine Herabsetzung der Gütertarife, halten aber eine Ermäßigung in einzelnen Fällen für erforderlich.

Abg. Krawinkel (Nat.) trat für den Bau von Umgehungsbahnen ein.

Minister v. Breitenbach: Die Anlage von Umgehungsbahnen hat doch recht erhebliche Kosten verursacht. So haben Köln, Hannover und Breslau derartige Bahnen erhalten, die für die Staatsverwaltung nicht unbedeutende Kosten gebracht haben. Wir müssen dafür einen gewissen Ausgleich in der Gestaltung der Tarife haben. Mit einer Ausgestaltung der Hofhoftarife in der Weise, daß unsere Industrie gegen ausländische Konkurrenz geschützt werden könnte, würden wir einwenden. Eine allgemeine Ermäßigung der Hofhoftarife kann aber nicht in Betracht kommen. Die oberflächliche Industrie haben wir in der Konkurrenz gegen die englische Kohle durch Tarifermäßigungen unterstützt. Die deutsche Kohlenindustrie hat gegenüber der englischen erheblich zugenommen. Die Schwächen über Wagenmangel sind nicht begründet.

Abg. Graf Hensel von Donnersmark (Soz.): Eine weitere Ermäßigung des Tarifs für die oberflächliche Kohle würde nicht bloß den Produzenten, sondern auch der Allgemeinheit zugute kommen. Der große Wagenmangel hat sich im vorigen Herbst für Oberflächler sehr unangenehm fühlbar gemacht.

Minister v. Breitenbach: Die Regierung ist bereit, der wirtschaftlichen Lage Oberflächler gerecht zu werden. Die bei der Beratung der Kanalvorlage angeführten Ausnahmestellen sollen auf Einführung gelangen, wenn auf andere Weise ein gerechter Ausgleich für Oberflächler angesichts der Ausfüllung des Groß-Schiffahrtsweges Berlin-Stettin nicht erzielt werden kann.

Abg. Soedel (Soz.) forderte Tarifermäßigungen als Ausgleich für die Nachteile, die Oberflächler durch den Berlin-Stettiner Schiffahrtsweg erwachen.

Abg. Graf v. d. Groeben (Nat.) trat für Vermehrung des Wagenparks ein.

Abg. Wente (fortsetz.) wünscht im Interesse der Jugendpflege die Gewährung von Sonntagskarten.

Abg. Krause-Waldenburg (Freikont.) hat um Tarifermäßigungen auch für Wiederflüchler.

Minister v. Breitenbach: Es wird beabsichtigt, im Interesse der Jugendpflege Fahrpreisermäßigungen für Ausflüge und Vergnügungszwecke zu gewähren. Sonntagskarten vom Lande nach der Stadt können nicht eingeführt werden.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr wurden bewilligt.

Die Petitionen um Ermäßigung der Abfertigungsgebühren und um Neuregelung der Fahrpreise im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr der Schulbuslinien der Volksschulen wurden als Material überwiefen.

Hierauf wurde die Weiterberatung auf Donnerstag 11 Uhr vertagt.

Schluß 4 Uhr 30 Minuten.

Deutscher Reichstag.

Sitzung vom 17. April 1912.

Am Bundesratsstische: Präsident des Reichseisenbahnamts Waderapp.

Vizepräsident Dr. Paasche eröffnete die Sitzung um 1 Uhr 20 Minuten.

Die zweite Lesung des Etats des Reichseisenbahnamts wurde fortgesetzt.

Abg. Reuther (Soz.): Die Hoffnung auf eine gefestigte Regelung der Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahner ist durch die Ausführungen des Präsidenten Waderapp gänzlich vernichtet worden. In einer mühsamen Arbeit liegt die beste Gewähr für die Betriebsfähigkeit. Eine ständige Dienstzeit sollte völlig ausgeschlossen sein. Gerade beim Betriebspersonal der Eisenbahnen sollte auf mögliche Schonung der Nerven Rücksicht genommen werden. Die Behauptung, daß durch gefestigte Regelung der Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbeamten die Eisenbahnunfälle vermehrt würden, ist geradezu widerfönnig. Aus der Rede des Präsidenten Waderapp ging hervor, wie notwendig die reichsgesetzliche Regelung der Arbeitsverhältnisse der Betriebs- und Verkehrsbeamten und der Arbeiter ist. Wir verlangen aber auch, daß die Arbeitsverhältnisse der Arbeiter im Interesse ihrer Gesundheit und des Betriebes geregelt werden. Dann aber muß das Koalitionsrecht der Arbeiter auch für die Eisenbahnbetriebe voll gewahrt werden. Wamadel ist es für die deutschen Zustände, daß die Prägung der sozialdemokratischen Presse vom Bahnschiffhandel ausschließt. „Welt am Montag“ und „Zimpfshausen“ teilen das Gehalt unserer Presse; daran erkennt man die Grundzüge unserer Regierung, soweit man überhaupt auf von Grundfragen sprechen kann. (Seitertzeit.) Darin liegt die widerwärtigste Korruption der Eisenbahnverwaltungen. (Vizepräsident Waderapp erhebt sich und wagt sich zu äußern.) Soweit es mir möglich sein wird, will ich es tun. (Seitertzeit.) Eine derartige Verwundung des reinen Publikums, das nicht befangen werden will als eine Schär unbeaufsichtigter Kinder, muß endlich aufhören.

Abg. Vitz-Gillingen (Nat.) beantwortete namens einiger seiner Freunde eine Delegation auf Verlegung einer Denkschrift über die bisherigen Wirkungen und Ergebnisse des Staatsbahnwagen-

