

Deutscher Reichstag.

76. Sitzung vom 6. April.

1 Uhr. Am Bundeskanzler: Graf Caprivi, Graf v. Posadowsky.

Das Haus ist sehr schwach besetzt. Das Haus tritt in die zweite Beratung des Reichs-Kampelabgabengesetzes ein, und wählt zunächst den auf die Vorbesitzer bezüglichen Teil desselben. Art. 1 des Tarifs enthält eine Verdoppelung des Stempels (auf 1 Prozent) für ausländische, eine Verdreifachung (auf 1 1/2 Prozent) für inländische, ein Zulande gebandelte Aktien (auf 1/2 Prozent) für ausländische (sowie Interimsscheine über Ein- und Aktienanleihe sowie Interimsscheine über Ein- und Aktienanleihe), welche nach der Entscheidung des Bundesrats gemeinsinnig (für die minder begüterten Volksschichten) zwecken dienen und höchstens 4 Prozent des Reingewinnes verteilen.

Referent Abg. Camp berichtet über die Kommissions-Verhandlungen. Abg. Richter (fr. Sp.): Die Befreiung des Hauses löst nicht gerade auf eine besondere Begeisterung besessenen schlesien. Wir haben unsere Gründe gegen die Befreiung bei der ersten Lesung bereits auseinandergesetzt. Daher werden wir uns nicht entschließen, das Gesetz anzunehmen. Wir sind in der Debatte auf einige Punkte beschränkt. Wir sind gegen jede Steuererhöhung, solange die Rücklagen nicht abgeschafft sind; wir sind aber gegen die Erhöhung des Effektenstempels, weil wir nicht glauben, daß sie von besonderem finanziellen Erfolg sein wird, besonders widerstrebt uns die Unterscheidung zwischen inländischen und ausländischen Effekten. Wir sind gegen jede Verkehrssteuer, insofern sie nicht sich als Gebühr für besondere Aufwendungen darstellt. Gegen den Lotteriestempel sind wir, weil wir gegen jede Lotterie sind, und durch die Erhöhung des Stempels das finanzielle Interesse des Reichs zu engagieren fürchten.

Art. 1 wird bewilligt; ohne Debatte Art. 2 und 3. Art. 4 enthält die Steuer auf Kauf- und sonstige Anschaffungsgegenstände. Diese sollen mit 1/2 vom Wert des Gegenstandes des Geschäftes und zwar in Abhängigkeit von 20 bzw. 40 Pfg. für je volle 1000 M. besteuert werden. Bei Geschäften unter 1000 M. soll die Steuer von einem Werte von 1000 M. berechnet werden.

Abg. Müller (Gulda, Str.) vertheidigt seinen Antrag statt der Werte für je volle 1000 M. u. s. w. zu sagen: „für je 1000 M. oder einen Bruchteil dieses Betrages“. Zunächst wird die Rittersaale bestritten, welche von den Kauf- und sonstigen Anschaffungsgegenständen über 1) ausländische Banknoten u. s. w. und Wertpapiere der in den drei ersten Nummern des Tarifs bezeichneten Art handelt.

Abg. Gieseler (Sen.) erklärt sich auch Namens seiner Partei bestimmt für den Antrag, welcher geeignet sei, alle Umgehungen des Gesetzes und damit eine weitere Herabdrückung des finanziellen Ertrags desselben zu verhindern; der Einzelne werde hiervon nicht so hart betroffen. Abg. Müller (nl.) meint: Meine Partei ist sehr geneigt, dem Antrage zuzustimmen, da er sinnterstützung der Steuer bereitet. Abg. v. Stumm (H. Sp.) erklärt ebenfalls, daß der Antrag Müller kompromißlos ist.

Abg. Dr. Rintelen (Str.) empfiehlt im Interesse des Reichs, Staats- und Kommunalanleiheverordnungen, deren Kernwert übersteigende Betrag außer Betracht bleiben soll, falls der Kernwert 5000 M. nicht übersteigt. Abg. Kräger (Fried. Vereinig.) empfiehlt die Ablehnung des Antrages Müller. Der Anschaffungsstempel würde durch ihn gerade in den sichersten Papiere bei kleinen Beträgen sehr empfindlich verteuert werden.

Nach einigen kürzeren Bemerkungen der Abg. Gieseler und v. Stumm werden die Anträge Müller und Rintelen angenommen, mit dem Nummer 4a. Art. 4b bezieht sich auf die Kommissionsfassung Kauf- und sonstige Anschaffungsgegenstände über Baaren auf eine fest bestimmte Lieferfrist oder mit einer fest bestimmten Lieferfrist mit einem Stempel von 1/10 auf Zinsfuß, alle übrigen Kauf- und Baarenanleihegeschäfte mit 1/10 auf Zinsfuß. Die Regierungsvorlage macht diesen Unterschied nicht, sondern wollte Kauf- und sonstige Anschaffungsgegenstände, welche unter Zugrundelegung von Wancen einer Börse geschlossen werden (Banco, Zeit, Fr., Termin, Prämien u. s. w.) Geschäfte über Waaren, die börsenmäßig gehandelt werden mit 1/10 auf Zinsfuß besteuern.

Abg. Frese (fr. Sp.) empfiehlt die Wiederherstellung der Regierungsvorlage. Die Kommissionsbeschlüsse enthalten eine Ausdehnung der Steuerpflichtigkeit auf Geschäfte, die die Regierungsvorlage frei lassen wollte.

Abg. Richter (fr. Sp.) hält ebenfalls eine Aenderung der Kommissionsvorlage für notwendig. Es würde dadurch eine Besteuerung des Warenverkehrs in einem Umfange herbeigeführt, von dem man sich bisher wohl keine rechte Vorstellung gemacht hat. U. a. würden Geschäfte in Eisen und Kohlen u. s. w. herangezogen werden. Das sei doch über alle Wägen fasslich.

Auch die Abg. Dr. Meyer-Halle (fr. Sp.) und Müller-Dortmund (nl.) empfehlen die Annahme der Regierungsvorlage unter Ablehnung der Kommissionsbeschlüsse. Besterer macht darauf aufmerksam, daß die an den rheinisch-westfälischen Börsen, die zweimal monatlich, oder einmal wöchentlich abgehalten werden, gemachten Rohengeschäfte nicht unter die Ausnahmen fallen würden.

Referent Abg. Camp macht darauf aufmerksam, daß die freieren zuzuge, welche Geschäfte in solchen Baarenengattungen, die die Beschlüsse der Kommission zugunehmen. Er bitte Staatssekretär Graf v. Posadowsky um Zustimmung.

Regierungen seien mit der Annahme der Kommissionsbeschlüsse einverstanden. Jedenfalls dürfen nicht Geschäfte freigelassen werden, welche in Baarenengattungen abgeschlossen werden, für die auch Termingesetze nicht werden.

Nach weiterer kurzer Debatte, an der sich die Abg. Richter, Müller (Dortmund) und Benzmann (fr. Sp.) für die Regierungsvorlage, Gieseler für die Kommissionsbeschlüsse ausgesprochen bemerk.

Abg. Werner (Antimiet.) es sei ihm sehr begrifflich, daß die Herren von der Börse sich für die Regierungsvorlage an-

sprechen. Ihnen sei es niemals recht, wenn die Börse herangezogen werde. Der Terminhandel sei amtlich und müsse nach Möglichkeit verteuert werden.

Abg. Richter erwidert, der Vorredner habe gar nicht begriffen, um was es sich hier handle; keineswegs handle es sich hier um Termingeschäfte, denn diese sollen ja befreit werden, sondern darum, ob eine Ausdehnung der Besteuerung auf alle möglichen Waarengeschäfte vorgenommen werden soll. Wenn der Vorredner nur das Wort „Börse“ hört, schlage er um sich. Die Kommission habe im vorliegenden Falle ungewissheit einen Fehler gemacht, weil nur für den Effektverkehr ein Sachverständiger in der Person eines Reichsbankdirektors zugezogen war, nicht aber auch einer für den Waarenverkehr. Er bitte daher die Regierungsvorlage wieder herzustellen.

Abg. v. Stumm (H. Sp.) wird heute vorläufig für die Kommissionsfassung stimmen, behält sich aber vor, bis zur 3. Lesung eine anderweite Fassung zu vereinbaren.

Hierauf wird die Kommissionsfassung unverändert angenommen.

Art. 5 enthält den Lotteriestempel in Höhe von 10 Proz. Den Spieleinlagen sollen gleichstehen die Wettentäge bei öffentlich veranstalteten Pferderennen und ähnlichen öffentlichen Veranstaltungen.

Die anderen Tarifpositionen, soweit sie sich auf Effekten beziehen, werden debattelos angenommen.

Zu Art. 5 beantragt die Kommission einen Steuerfuß von 10 Proz. gegenüber 8 Proz. in der Regierungsvorlage für Lotterielose. Nach dem Kommissionsantrage sollen den Spieleinlagen gleichstehen die Wettentäge bei öffentlich veranstalteten Pferderennen und ähnlichen öffentlichen Veranstaltungen.

Abg. Werner tritt für die von der Kommission beschlossene Steuererhöhung ein.

Das Haus tritt dem Kommissionsbeschlusse bei. Damit ist der Tarif erledigt.

Die Ziffern 1-9 des Artikels 6 des Gesetzes werden debattelos genehmigt.

Ziffer 10 (§ 38 Abs. 2) enthält die Revisionspflicht für die öffentlichen Anstalten, Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien, eingetragene Genossenschaften und Gesellschaften mit beschränkter Haftung, sowie die zur Gleicherstellung der Liquidation von Zeitgeschäften bestimmten Anstalten.

Abg. Schneider (fr. Sp.) beantragt, die eingetragenen Genossenschaften und Gesellschaften mit beschränkter Haftung auszunehmen. Besterer führen keine öffentliche Verwaltung wie Aktiengesellschaften und öffentliche Anstalten. Die kleineren eingetragenen Genossenschaften kämen fast nie in die Lage, abgabenpflichtige Geschäfte zu betreiben.

Staatssekretär Graf v. Posadowsky bekämpft den Antrag Schneider. Die Gesellschaften mit beschränkter Haftung und die eingetragenen Genossenschaften könnten ebenso große und ganz dieselben Geschäfte betreiben, wie die Aktiengesellschaften. Daher liege kein Grund vor, sie von der Revisionspflicht zu befreien.

Abg. Müller (nl.) erkennt ebenfalls keinen Grund an, die Revisionspflicht auf die Gesellschaften mit beschränkter Haftung auszuheben. Er sehe nicht ein, weshalb diese Befreiung diesen Arten von Gesellschaften anferlegt werden solle. Er werde für den Antrag Schneider stimmen.

Der Antrag Schneider wird abgelehnt, Ziffer 10 wird in der Kommissionsfassung angenommen.

Art. 2 und Art. 3 enthalten die Duitungs- und die Frachtbriefsteuer, die von der Kommission abgelehnt wurden.

Reichsstaatssekretär Graf v. Posadowsky: Ich beabsichtige nicht, noch einmal ausführlich die Duitungs- und Frachtbriefsteuer zu vertreten. Ich habe doch namens der verbündeten Regierungen die Erklärung abgegeben, daß sie sich von der Wichtigkeit der Gründe, die zu der Ablehnung dieser Steuerentwürfe geführt haben, nicht haben überzeugen können. Daß die Duitungssteuer den Verkehr so schädigt, haben die Erfahrungen, wo sie befreit, nicht gelehrt. Sie mag nun unter Umständen eine Befreiung des Verkehrs verursachen, beim Frachtbriefstempel aber, der überwiegend von den Eisenbahnbehörden erhoben wird, trifft dies in keiner Weise zu, und auch die Erfahrungen in anderen Ländern, besonders in Frankreich, beweisen ungewissheit, daß damit eine Einschränkung der Rentabilität des Verkehrs nicht verbunden ist. Der Betrag, den die verbündeten Regierungen aus dem Frachtbriefstempel zu ziehen gedächten, beträgt 7 Millionen Mark, d. i. etwa 1/3 Proz. der Gesamtsumme an Eisenbahnfrachten, während in Frankreich 25 700 000 Mark herauskommen (hört! hört! weißt du, d. i. 4 77 Proz. des Ertrages der Eisenbahnfrachten). Trotz dieser Belastung mit dem Stempel aber betragen die Einnahmen der Eisenbahnen in Frankreich 4 37 Pfennig pro Tonnenkilometer, und in Deutschland nur 3 84 Pfennig. Ich glaube, dieser Vergleich widerlegt die Behauptung, daß in dem Frachtbriefstempel eine wesentliche Schädigung des Verkehrs liegt. Ich will das nicht näher ausführen. Ich bemerke aber ausdrücklich, daß der Entwurf, der enthalten ist, durch die Ablehnung dieser beiden Steuerentwürfe, durch andere Steuern jetzt oder später wird gedeckt werden.

Abg. v. Stumm (H. Sp.) erklärt, daß diejenigen von uns, welche in der Kommission anwesend waren, für die Duitungs- und Frachtbriefsteuer gestimmt haben, damit nicht haben dem Gesetz zustimmen, sondern nur Protest haben gegen die Art und Weise einzulegen wollen, wie eine Vorlage der verbündeten Regierungen in der Kommission zurgrüdwiegen wurde. Wir sind gegen eine Duitungssteuer, welche für alle Umfänge, ohne Rücksicht auf den Umsatz auf 10 Proz. normirt wird. Ebenso sind wir gegen den Frachtbriefstempel, wie er hier vorgeeschlagen ist, da diese Sätze auch eine große Ungerechtigkeit enthalten.

Wir hätten allerdings eine Verbesserung dieser Vorlagen in der Kommission gewünscht, und um dem Ausdruck zu geben, haben wir für die Regierungsvorlage gestimmt.

Abg. Rintelen (Str.): In der Kommission waren sämtliche Parteien inbezug auf die Ablehnung der Frachtbrief- und Duitungssteuer einig. Wenn die Konföderation dafür gestimmt hätte, so war das eine Söfflichkeit. Aber im übrigen war Einmüthigkeit darüber vorhanden, daß diese Steuer sich für deutsche Verhältnisse nicht brauchen lassen. Meine Partei wird gegen die Duitungs-, Fracht- und Frachtbriefsteuer stimmen, und wenn in der nächsten Session diese Steuer wieder eingebracht werden sollte, so würden wir ebenfals dagegen stimmen.

Abg. Richter (fr. Sp.): Diese Steuer hätte nicht einmal ein ehediges Begründet in der Kommission verdient, und müsse in der ersten Lesung eine limine abgelehnt werden. Nach einigen weiteren kurzen Bemerkungen der Abg. Richter, Camp und v. Stumm über diese Steuer verhandelt worden sei, wird die von der Kommission beschlossene Ablehnung des Duitungs-, Frachtbrief- und Frachtstempels vom Plenum rectifizirt.

Nach einem Antrage der Abg. Gieseler und Gen. soll das Gesetz am 1. Juni d. J., nach einem Antrage Träger am 1. Juli in Kraft treten.

Abg. Gieseler wünscht das Inkrafttreten des Gesetzes sobald wie möglich; da aber die Mittheilung gemacht sei, daß bis zum 1. Mai die erforderlichen Vorbereitungen nicht mehr getroffen werden können, beantrage er als Termin den 1. Juni.

Abg. Rintelen vermag nicht einzusehen, weshalb das Gesetz nicht schon zum 1. Mai sollte in Kraft treten können.

Abg. Kräger (fr. Sp.): Der 1. Mai und 1. Juni seien nichterne Daten, bei denen kein Mensch sich etwas denken könne. (Heiterkeit.) Die Geschäftswelt sei auf Gemeinbräuten eingerichtet, ebenso müsse man Rücksicht auf das Arbeitsgeschäfts nehmen. Der Reichstag sei doch kein Steuerautomat, in welchen die Regierung ihr Begehren nur hineinzusetzen habe, um sofort die Steuer herauskommen zu sehen.

Schahsekreter Graf v. Posadowsky befürwortet den Antrag Gieseler. Diese Steuererträge seien so wichtig, daß das Gesetz so bald als möglich in Kraft treten müsse.

Abg. v. Stumm (H. Sp.) ist durchaus nothwendig, die Ausfälle aus den Handelsverträgen so bald wie möglich zu decken. Schon jetzt sei das Gesetz durch die langen Verhandlungen in der Kommission in seinen Wirkungen sehr abgeschwächt worden.

Auf Veranlassung des Referenten Abg. Camp, der einer Anregung der Kommission Ausdruck giebt, erklärt Staatssekretär Graf v. Posadowsky, daß, wenn es technisch möglich sei, im Interesse einer Statistikk und auch zur Verwendung für eine spätere Reform, die einzelnen Positionen, aus denen sich die Frachtbriefsteuer zusammensetzt, veröffentlicht und Vermerk für den Umfang der einzelnen Arten des Frachtverkehrs gegeben werden sollen.

Abg. Richter (Str.): Diese Steuer hätte nicht einmal ein ehediges Begründet in der Kommission verdient, und müsse in der ersten Lesung eine limine abgelehnt werden. Nach einigen weiteren kurzen Bemerkungen der Abg. Richter, Camp und v. Stumm über diese Steuer verhandelt worden sei, wird die von der Kommission beschlossene Ablehnung des Duitungs-, Frachtbrief- und Frachtstempels vom Plenum rectifizirt.

Nach einem Antrage der Abg. Gieseler und Gen. soll das Gesetz am 1. Juni d. J., nach einem Antrage Träger am 1. Juli in Kraft treten.

Abg. Gieseler wünscht das Inkrafttreten des Gesetzes sobald wie möglich; da aber die Mittheilung gemacht sei, daß bis zum 1. Mai die erforderlichen Vorbereitungen nicht mehr getroffen werden können, beantrage er als Termin den 1. Juni.

Abg. Rintelen vermag nicht einzusehen, weshalb das Gesetz nicht schon zum 1. Mai sollte in Kraft treten können.

Abg. Kräger (fr. Sp.): Der 1. Mai und 1. Juni seien nichterne Daten, bei denen kein Mensch sich etwas denken könne. (Heiterkeit.) Die Geschäftswelt sei auf Gemeinbräuten eingerichtet, ebenso müsse man Rücksicht auf das Arbeitsgeschäfts nehmen. Der Reichstag sei doch kein Steuerautomat, in welchen die Regierung ihr Begehren nur hineinzusetzen habe, um sofort die Steuer herauskommen zu sehen.

Schahsekreter Graf v. Posadowsky befürwortet den Antrag Gieseler. Diese Steuererträge seien so wichtig, daß das Gesetz so bald als möglich in Kraft treten müsse.

Abg. v. Stumm (H. Sp.) ist durchaus nothwendig, die Ausfälle aus den Handelsverträgen so bald wie möglich zu decken. Schon jetzt sei das Gesetz durch die langen Verhandlungen in der Kommission in seinen Wirkungen sehr abgeschwächt worden.

Auf Veranlassung des Referenten Abg. Camp, der einer Anregung der Kommission Ausdruck giebt, erklärt Staatssekretär Graf v. Posadowsky, daß, wenn es technisch möglich sei, im Interesse einer Statistikk und auch zur Verwendung für eine spätere Reform, die einzelnen Positionen, aus denen sich die Frachtbriefsteuer zusammensetzt, veröffentlicht und Vermerk für den Umfang der einzelnen Arten des Frachtverkehrs gegeben werden sollen.

Abg. Richter (Str.): Diese Steuer hätte nicht einmal ein ehediges Begründet in der Kommission verdient, und müsse in der ersten Lesung eine limine abgelehnt werden. Nach einigen weiteren kurzen Bemerkungen der Abg. Richter, Camp und v. Stumm über diese Steuer verhandelt worden sei, wird die von der Kommission beschlossene Ablehnung des Duitungs-, Frachtbrief- und Frachtstempels vom Plenum rectifizirt.

Nach einem Antrage der Abg. Gieseler und Gen. soll das Gesetz am 1. Juni d. J., nach einem Antrage Träger am 1. Juli in Kraft treten.

Abg. Gieseler wünscht das Inkrafttreten des Gesetzes sobald wie möglich; da aber die Mittheilung gemacht sei, daß bis zum 1. Mai die erforderlichen Vorbereitungen nicht mehr getroffen werden können, beantrage er als Termin den 1. Juni.

Abg. Rintelen vermag nicht einzusehen, weshalb das Gesetz nicht schon zum 1. Mai sollte in Kraft treten können.

Abg. Kräger (fr. Sp.): Der 1. Mai und 1. Juni seien nichterne Daten, bei denen kein Mensch sich etwas denken könne. (Heiterkeit.) Die Geschäftswelt sei auf Gemeinbräuten eingerichtet, ebenso müsse man Rücksicht auf das Arbeitsgeschäfts nehmen. Der Reichstag sei doch kein Steuerautomat, in welchen die Regierung ihr Begehren nur hineinzusetzen habe, um sofort die Steuer herauskommen zu sehen.

Schahsekreter Graf v. Posadowsky befürwortet den Antrag Gieseler. Diese Steuererträge seien so wichtig, daß das Gesetz so bald als möglich in Kraft treten müsse.

Abg. v. Stumm (H. Sp.) ist durchaus nothwendig, die Ausfälle aus den Handelsverträgen so bald wie möglich zu decken. Schon jetzt sei das Gesetz durch die langen Verhandlungen in der Kommission in seinen Wirkungen sehr abgeschwächt worden.

Auf Veranlassung des Referenten Abg. Camp, der einer Anregung der Kommission Ausdruck giebt, erklärt Staatssekretär Graf v. Posadowsky, daß, wenn es technisch möglich sei, im Interesse einer Statistikk und auch zur Verwendung für eine spätere Reform, die einzelnen Positionen, aus denen sich die Frachtbriefsteuer zusammensetzt, veröffentlicht und Vermerk für den Umfang der einzelnen Arten des Frachtverkehrs gegeben werden sollen.

Abg. Richter (Str.): Diese Steuer hätte nicht einmal ein ehediges Begründet in der Kommission verdient, und müsse in der ersten Lesung eine limine abgelehnt werden. Nach einigen weiteren kurzen Bemerkungen der Abg. Richter, Camp und v. Stumm über diese Steuer verhandelt worden sei, wird die von der Kommission beschlossene Ablehnung des Duitungs-, Frachtbrief- und Frachtstempels vom Plenum rectifizirt.

Nach einem Antrage der Abg. Gieseler und Gen. soll das Gesetz am 1. Juni d. J., nach einem Antrage Träger am 1. Juli in Kraft treten.

Abg. Gieseler wünscht das Inkrafttreten des Gesetzes sobald wie möglich; da aber die Mittheilung gemacht sei, daß bis zum 1. Mai die erforderlichen Vorbereitungen nicht mehr getroffen werden können, beantrage er als Termin den 1. Juni.

Abg. Rintelen vermag nicht einzusehen, weshalb das Gesetz nicht schon zum 1. Mai sollte in Kraft treten können.

Abg. Kräger (fr. Sp.): Der 1. Mai und 1. Juni seien nichterne Daten, bei denen kein Mensch sich etwas denken könne. (Heiterkeit.) Die Geschäftswelt sei auf Gemeinbräuten eingerichtet, ebenso müsse man Rücksicht auf das Arbeitsgeschäfts nehmen. Der Reichstag sei doch kein Steuerautomat, in welchen die Regierung ihr Begehren nur hineinzusetzen habe, um sofort die Steuer herauskommen zu sehen.

Schahsekreter Graf v. Posadowsky befürwortet den Antrag Gieseler. Diese Steuererträge seien so wichtig, daß das Gesetz so bald als möglich in Kraft treten müsse.

Abg. v. Stumm (H. Sp.) ist durchaus nothwendig, die Ausfälle aus den Handelsverträgen so bald wie möglich zu decken. Schon jetzt sei das Gesetz durch die langen Verhandlungen in der Kommission in seinen Wirkungen sehr abgeschwächt worden.

Auf Veranlassung des Referenten Abg. Camp, der einer Anregung der Kommission Ausdruck giebt, erklärt Staatssekretär Graf v. Posadowsky, daß, wenn es technisch möglich sei, im Interesse einer Statistikk und auch zur Verwendung für eine spätere Reform, die einzelnen Positionen, aus denen sich die Frachtbriefsteuer zusammensetzt, veröffentlicht und Vermerk für den Umfang der einzelnen Arten des Frachtverkehrs gegeben werden sollen.

Abg. Richter (Str.): Diese Steuer hätte nicht einmal ein ehediges Begründet in der Kommission verdient, und müsse in der ersten Lesung eine limine abgelehnt werden. Nach einigen weiteren kurzen Bemerkungen der Abg. Richter, Camp und v. Stumm über diese Steuer verhandelt worden sei, wird die von der Kommission beschlossene Ablehnung des Duitungs-, Frachtbrief- und Frachtstempels vom Plenum rectifizirt.

Nach einem Antrage der Abg. Gieseler und Gen. soll das Gesetz am 1. Juni d. J., nach einem Antrage Träger am 1. Juli in Kraft treten.

Abg. Gieseler wünscht das Inkrafttreten des Gesetzes sobald wie möglich; da aber die Mittheilung gemacht sei, daß bis zum 1. Mai die erforderlichen Vorbereitungen nicht mehr getroffen werden können, beantrage er als Termin den 1. Juni.

Abg. Rintelen vermag nicht einzusehen, weshalb das Gesetz nicht schon zum 1. Mai sollte in Kraft treten können.

Abg. Kräger (fr. Sp.): Der 1. Mai und 1. Juni seien nichterne Daten, bei denen kein Mensch sich etwas denken könne. (Heiterkeit.) Die Geschäftswelt sei auf Gemeinbräuten eingerichtet, ebenso müsse man Rücksicht auf das Arbeitsgeschäfts nehmen. Der Reichstag sei doch kein Steuerautomat, in welchen die Regierung ihr Begehren nur hineinzusetzen habe, um sofort die Steuer herauskommen zu sehen.

Schahsekreter Graf v. Posadowsky befürwortet den Antrag Gieseler. Diese Steuererträge seien so wichtig, daß das Gesetz so bald als möglich in Kraft treten müsse.

Abg. Richter: Abg. von Cunn hat im Laufe seiner parlamentarischen Tätigkeit schon mehrmals den Staat über mich beprochen, ich aber noch so ziemlich auf dem Standpunkt der Beschränkungen der Eisenbahnen in Preußen zu stehen. In seiner Zeit. Aber Herr v. Cunn scheint sich jetzt mehr eingehend mit der Eisenbahnenfrage beschäftigt zu haben, denn er ignoriert vollkommen, daß in den Verhandlungen der Eisenbahnkommission der Begriff "Baukosten" eine sehr enge Fassung hat, und nicht bedeuten soll, eine Organisation des Eisenbahnwesens und Verteilung von Disziplinargesetzen an denselben. Er ignoriert, daß die Frage ist, ob es nicht zweckmäßiger ist, durch eine Reihe von Spezialgesetzen den Mißständen an der Spitze entgegenzuwirken, als durch ein umfassendes Eisenbahngesetz. Er ignoriert, daß die Frage ist, ob Landesgesetze hier nicht den Vorzug verdienen vor Reichsgesetzen. Sein Antrag ist ganz oberflächlich. Herr v. Cunn kennt die Gezehe noch nicht, wie die Regierung einbringen will, aber er ist schon bereit, sie zu verwerfen.

Abg. Jehr. v. Stamm (Rp.) erklärt, nachdem Abgeordneter v. Cunn den Ausdruck "Baukosten" an Stelle des Ausdruckes "Baukosten" beantragt hat, falls das Bedenken des Abg. Richter vollständig weg. Seiner Ansicht nach hätte man am besten, den Antrag von Cunn in dieser vom Abgeordneten von Cunn veränderten Form anzunehmen und nicht den Vorschlag des Abg. Bachem.

Abg. Dr. Hahn (v. l. Fr.) ist der Meinung, daß durch ein Eisenbahngesetz man den jetzigen Elementen an der Spitze nur einen Dienst erweisen und die ungeliebten dadurch fern halten würde.

Abg. Barth (v. Rp.) weist darauf hin, daß man in anderen Ländern mit Eisenbahnen schlechte Erfahrungen gemacht habe, dieselben hätten gar keine Besserung herbeigeführt. Gehe allein könnten da nichts nützen, die Zinsen müßten sich auf diesen Gebiete ändern.

Abg. Bachem (Rp.) zieht seinen Antrag zurück, da er mit der vom Abg. v. Cunn selbst vorgeschlagenen Änderung seines Antrags unvereinbar sei. Abg. Graf Kanitz (Kon.) macht darauf aufmerksam, daß jetzt schon eine Majorität im Reichstage für eine gründliche Reform der Eisenbahnen vorhanden sei, die die Regierung, wenn sie mit ihrem Vorschlag auf diesen Gebiete Ernst mache, eine starke Majorität hinter sich haben werde. Er würde den Antrag Bachem nicht zurück ziehen haben, da der Antrag ein Dokument dafür sei, daß das Centrum der ganzen Eisenbahnreform sympathisch gegenüberstehe. Damit schließt die Diskussion.

Ueber die Resolution v. Cunn wird erst in dritter Lesung das Stempelsteuergesetz abgehandelt. Ebenso wird dann erst über die Resolution der Kommission verhandelt werden.

Damit ist die heutige Tagesordnung erledigt. Nächste Sitzung Montag 1 Uhr. Handelsvertrag mit Uruguay. Muster- und Markenrechtsgesetz, Vertrag mit der Schweiz, Viehsteuergesetz, Abgabungs-gesetz (Gies). Schluß 6 Uhr.

Preussischer Landtag. Abgeordnetehaus.

43. Sitzung vom 7. April.

11 Uhr. Am Ministertische: Thielens, Dr. Miquel u. A. Die zweite Beratung des Eisenbahnetats: Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr wird fortgesetzt.

Abg. Graf Kanitz (Kon.): Graf Kanitz hat gestern in seiner stündlichen Rede auf die telegraphischen Besprechungen hinsichtlich der Abhängigkeit von Arbeitermassen entfallen. Die Antworten, die ihm darauf geworden sind, waren in der Schattierung verschieden. Am oberspätesten ist der Abg. Brömel mit der Rede unangenehm. Ich weiß nicht, ob bei der Bedeutung seiner Partei er den nötigen Hintergrund und auf unserer Partei und einer Verantwortlichkeit gegenüber, wie der Graf Kanitz ist. Die Herren gehen von der Ansicht aus, daß das Zentrum der großen Städte ein Unheil ist, mit dem man rechnen und leben können und das ganze übrige Land tragen würde. Dieser Ansicht sind wir nicht; wir meinen, wir müssen diesen Strom einbinden, und die großen Städte, die von den jetzigen Unheilsständen Nutzen haben, müssen auch die Kosten davon tragen. Jedenfalls darf man nicht mit künstlichen Mitteln das Aufschwollen der großen Städte befördern. Interessant war das Hervorgehen der Kanalsfrage in diese Dinge. Die Herren wollen die Industrie dezentralisieren, weil sie die durch die Anhäufung der Arbeitermassen entstehenden Unheilsstände erkennen; aber sie verlangen, daß die großen Ausgaben, die durch den Bau von Kanälen entstehen, nicht von ihnen, sondern vom ganzen Lande getragen werden. Wird der Verkehr selbst, dann leben wir nicht mehr im Zeitalter des Verkehrs, sondern der Verkehr. Was den Antrag Brömel betrifft, die Einnahmen heranzuziehen, so entspricht er dem Vorgehen des Reichstages. Ich muß sagen, eine so unvorsichtige Manier, wie sie im Reichstage geübt worden ist, wo man die Einnahmen heranzieht, nur um sich dadurch vor dem Lande zu entlasten, das man gegen eine Erhöhung der Finanzen im Reich und in den Einzelstaaten und gegen die Steuerprojekte auftritt, habe ich noch nicht erlebt. (Beifall rechts.) Die Eisenbahnmaßnahmen im vorliegenden Etat sind durchaus vorzüglich veranlagt und ich widerspreche dem Antrage Brömel aus der Entschiedenheit. Wenn man ernstlich beabsichtigt ist, wie hier, den Etat zu bessern, dann macht man solche Sachen nicht. Begründlich der Tarifreform sehe ich nicht ein, weshalb die Regierung sich so ziert. Hier kann man mit einem Schlage Maßnahmen ergreifen. Mein Vorschlag geht dahin: Man lege die Tarife ab, habe vielmehr alle Bestimmungen wie Tarifverträge u. a. auf. Wenn dann die Staatseinnahmen etwas besser geworden sind, kann man ja dann die Tarife etwas herantreiben. (Widerpruch links.) Ich weiß ja, daß das viel Lärm erregen würde; meine Partei würde aber den Minister dabei unterstützen.

Abg. v. Bethheim (Kon.): Ich muß auch betonen, daß die Arbeiter in den Berliner Vororten zum größten Teile Sozialdemokraten sind. Im Kreis Reichertsdamm sind allein 18 000 sozialdemokratische Stimmen abgegeben worden und dieser Kreis hat durch die Arbeiterbevölkerung ganz bedeutende Kosten auf sich zu nehmen. Die billigen Tarifverträge sind zum großen Teile an dieser Anhäufung der Arbeiter in der Umgebung Berlins Schuld. Minister Miquel: Betreffs des Antrags Brömel bemerke ich, das Finanzministerium hat nie gewagt und würde nie wagen, einem Ministerium gegenüber eine Erhöhung der Einnahmen des betreffenden Reichs, die vom Reichsminister

nach sorgfältiger Prüfung und Ermittlung aufgestellt sind vorzunehmen, da niemand die Verantwortlichkeit so richtig beurteilen kann, wie eben der Reichsminister. Wenn man sich nur an Zahlen und nicht auch an die Berichte der Behörden hält, so kann man aber annehmen, daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr für 1894/95 etwas hoch veranschlagt sind. Gerade in Zeiten solcher Finanznot muß man sehr vorsichtig mit der Veranschlagung solcher Einnahmen sein, denn es ist in Finanzangelegenheiten nichts schlimmer, als sich selbst etwas vorzulegen. Ich muß es für absolut unzulässig und verwerflich halten, wenn der Staat seinen Etat in einer Art ausfüllt, um damit bestimmte Zwecke zu erreichen und ebenso verwerflich ist ein solches Gebahren, wenn es von anderer Seite geschieht. Gegen Eisenbahnerformen, welche die Lebensweise nicht vermindern, habe ich nichts einzuwenden, jedoch ist die Finanzlage so beschaffen, daß Reformen, welche ein Risiko in sich bergen, nicht vorgenommen werden können. Wenn der Antrag die Wahl hat, einer 20-prozentigen Erhöhung der Einnahmen, ohne zu große Belastigung des Publikums zuzustimmen, so weiß ich noch nicht, weshalb sich der Landtag entscheidet. Vor eine solche Alternative würde aber der Landtag kommen, wenn die Steuererlagen im Reich abgelehnt werden. Wir können jetzt auf keinen Fall Einnahmen aus den Eisenbahnen durch Reformen vermindern, wir werden gezwungen sein mehr Steuern zu erheben, da wie keine Reformen und Erneuerungen bei den Eisenbahnen haben. Eine solche Knappheit in unseren Finanzen wie jetzt kann auf die Dauer ohne große Schädigung nicht aufrecht erhalten werden. Es muß eine Abhilfe gefunden werden. Eine Volkserziehung, die den Staat an der Erhaltung seiner Kulturpflege hindert, indem sie ihm die Mittel verhält, dieselben zu erfüllen, handelt gegen die Kultur selbst. Man hat die Erfahrung gemacht, daß bei Tarifermäßigungen die Einnahmen gestiegen sind, aber auch die Ausgaben, und also der Verlust an einem geringeren geworden ist. Ich bitte also, den Antrag Brömel abzulehnen.

Abg. Dr. Samhaber (Rp.): Wenn wir sehen, daß die Staatsbahnen nicht nur ein ihnen angelegtes Kapital verwalten, sondern noch einen großen Gewinn abwerfen, so ist zu bedauern, daß die Eisenbahnverwaltung durch andere Verhältnisse gebindert ist, Reformen zu machen. Man hat sich eben leichter daran gewöhnt, die Eisenbahnverhältnisse als Hauptfaktor unserer Staatseinnahmen zu betrachten, obwohl eigentlich die Staatsbahnen nicht in erster Linie dazu da sind, als Finanzquelle zu dienen. Meiner Ansicht nach aber braucht man nicht mit zu großer Besorgnis eine Tarifermäßigung anzusehen, ich erinnere nur an die Einführung der Getreidezölle, die doch auch eine große Umladung bedeuteten und eine Einnahmemeinahme bewirkten. Ich würde jedenfalls der Letzte sein, der eine Maßregel befürwortet, aus welcher auch nur eine Schwächung unserer Finanzen drohen könnte. Es ist wenigstens zweifelhaft, ob die Verwaltung, wenn sie den Verluste wieder theoretisch macht, Maßnahmen haben würde. Ich glaube vielmehr das Gegenteil und möchte eine Veranschaulichung der Verhältnisse. Die Anhebung von Kanälen ist meiner Ansicht nach ein Mittel, die Anhäufung der Arbeiter an einzelnen Orten zu verhindern. Bei den Kanälen kann man an jeder Stelle ein- und ausladen, und es können also an jeder Stelle eines Kanals industrielle Werke angelegt werden, so daß also die Kanäle zur Dezentralisation der Industrie dienen.

Minister Miquel: Ich muß bemerken, daß ich mich nicht gegen zweifelhafte Reformen bei den Eisenbahnen erklärt habe, und die Tariffrage haben schon aus dem Grunde meine Zustimmung, weil die Tarife sich nach den Selbstkosten richten müssen und bei weiten Entfernungen sich die Selbstkosten der Eisenbahnen vermindern. Die Tariffrage sind eine finanziell unbedenkliche und wirtschaftlich gute Einrichtung. Wenn wir auch die Tariffrage für Gebiete nach Lage der Sache aufheben müßten, so kann doch keine Rede von einem Anheben der Tariffrage selbst sein. Wir haben noch verschiedene solche Tariffragen z. B. in Danzig. Also erster Grund: Die Tarife müssen sich nach den Selbstkosten richten. Das Finanzsystem der Reichs Postdienste ohne Rücksicht auf Entfernung und Selbstkosten hätte gar nicht durchgeführt werden können, wenn nicht die Eisenbahn die Beförderung derselben und deren Hauptkosten auf sich genommen hätte. Eine Tarifermäßigung darf niemals schädlichen Vorzügen vorgenommen werden, sondern den augenblicklichen Bedürfnissen entsprechend, und ich betone nochmals, daß ich kein Gegner der Eisenbahnerformen bin, aber nur solche Reformen empfehlen kann, welche keine Einnahmehausfall zugewandt befürchten läßt.

Abg. Broemel (Zweif. Vereinig.): Die Herren auf der Rechten müssen doch wohl glauben, daß der Mann, der die Eisenbahnen erfinden hat, ein ganz nichterwarteter Keel gewesen sei, da sie durch die Einführung der Arbeiter durch die Eisenbahnen wirtschaftlich geschädigt würden, und wenn um die Elektrizität noch weitere Bindungen zur Gedeihung des Verkehrs machen, dann werden die Herren (rechts) wohl auf dem Wege der Erleichterung gegen die technischen Einrichtungen einzuschreiten finden. (Lachen rechts, Heiterkeit links.) Herr v. Schalida hat gestern die eine Hand dem Minister, die andere dem Grafen Kanitz gegeben und dann haben beide drei Beschlüsse über einen teilsigen Reigen angefaßt. (Heiterkeit.) Dem Herrn Abg. Grafen Kanitz-Stamm bemerke ich, daß es ein höchst seltsames ist, anzunehmen, daß eine Erhöhung der Tarife eine Steigerung der Einnahmen mit sich bringen würde. Wenn die Konservativen eine Erhöhung der Tarife als Mittel zur Erhöhung unserer Finanzkraft empfehlen, so heißt das doch, den Abschlüssen der Eisenbahnverwaltung noch mehr zeigen. Mein Antrag auf Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr beruht auf einer gründlichen Prüfung und der Wahrnehmung, daß bis jetzt fast jedesmal der Erlösanstieg nicht mit der Steigerung einhergegangen ist. Eine Tarifermäßigung würde unsere Eisenbahnen leistungsfähiger machen und das würde auch im Kriegsfalle von sehr großer Bedeutung sein. Von welchem Standpunkte man auch eine Tarifreform betrachten mag, dieselbe ist immer zu empfehlen.

Abg. Gerlich (H.): Wenn wir sehen, wie das Land entvölkert wird und die großen Städte anwachsen, so muß man doch sagen: Etwas ist laut im Staate! und kann annehmen, daß daran auch die Eisenbahner Schuld sind, welche wohl der Industrie nützen, aber der Landwirtschaft schaden. Wenn der Minister Thielens die Vorarbeiten auch aus dem Grunde empfiehlt, daß dadurch den Arbeitern ermöglicht würde, frische Luft und billige Wohnungen zu genießen, so können doch alle diese Leute aus der Provinz, wo sie frische Luft, Sonnenhitze und billige Wohnungen zu genießen haben können. Wenn solchen sie nicht Arbeit geben, so gehen nach Berlin? Von wannen kommen sie müssen für ihr Verhalten auch die Folgen tragen. Meiner Ansicht nach müssen die einzelnen Reichsteile mehr zusammenarbeiten, es fehlt da jetzt an Einheitlichkeit, und jedes Reichsteil geht zu einseitig vor, das macht sich beim Eisenbahnersekt jetzt

bemerkbar. Arbeitslosigkeit hat es schon im alten Reich gegeben. Die jetzige Arbeitslosigkeit ist eben die Folge eines Unheils, das jetzt Jähren wieder durchgeföhrt ist. So kann die Minister nur bitten, alle die von uns angeführten Dinge in Frage zu behalten, es es zu gut ist. Videant consules, no quid detrimenti capiat res publica.

Abg. v. Pappenheim (Kon.): Wir verfolgen auch ideale Tendenzen und wollen nicht, daß die nach den großen Städten gezogenen Arbeiter Schaden an Leib und Seele leiden. Wie sieht es in einer sehr großstädtischen Arbeiterbevölkerung? An Sonnabenden sind 90 von 100 die Arbeiterjunge berufende Arbeiter betrunken und die Arbeiter verpassen die ganze Gegend, so weil sie an der Peripherie Berlins wohnen. Kommt ein solcher Arbeiter Sonnabend nach Hause, so hat er in vielen Fällen nur noch wenige Groschen von seinem allerdings hohen Wochenverdienste übrig. Das Familienleben wird dadurch und auch aus dem Grunde, daß ein solcher Arbeiter die ganze Woche in der großen Stadt bleibt, zerstört. Es bleibt ihnen nichts übrig als eine gerüstete Bekleidung, wenn sie Sonnabend Abends aus den Zimmern und Schlafstellen, wo sie körperlich und moralisch herunterkommen, der Minister wird sich mit der Erfüllung unserer Forderungen mehr Dank erwerben, als wenn er vor jedem Mannes Thür eine Lokomotive halten läßt, damit man bequem fahren kann.

Abg. v. Rath (nl.) befehrt sich über die Befähigung des Publikums durch die Herrscher. Minister Thielens: Diese Bahnsteigperrone ist nicht aus finanziellen Gründen erfolgt, sondern diese Einrichtung war notwendig geworden, weil das Fahrkartensystem abgeändert werden mußte, da die Kontrolle der Fahrkarte vom Triebort auf die Stationen statt. Dann fanden früher in sehr hohem Maße Hinterziehungen von Fahrgeldern statt, was durch die Verlegung der Kontrolle auf die Stationen bedeutend ermindert ist.

Abg. Fuchs (Rp.): Ich muß betonen, daß jetzt bei der Eisenbahnverwaltung eine Lebensfähigkeitsfrage getrieben wird, während man uns doch bei der Verhaftung jagte, daß die Bahnen von nun an mehr gemeinnützigen Zwecken dienen sollten. Wenn Minister Miquel besagt, daß uns die Mittel fehlen, um unsere kulturellen Aufgaben zu erfüllen, so kommt ein solcher Vorwand daher, daß wir 30 Jahre lang massenhafte Ausgaben fürs Militär haben, — ich will einmal sagen — machen müssen. Nicht die mangelhafte Verrechnung der Einnahmen, sondern die ungeheure Zunahme der Ausgaben für's Militär ist an den jetzigen Verhältnissen schuld. Was die billigen Tarife anlangt, so bin ich der Ansicht, daß ein Arbeiter, der Sonntags zu seiner Familie zurückkehrt, fähig besser lebt, als ein solcher, der fortwährend in der großen Stadt bleibt. Dann möchte ich auch noch den Minister speziell auf den Bahnhof in Gelsenkirchen aufmerksam machen, der den jetzigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr entspricht. Ein Um- oder Neubau ist dringend nötig. Auch muß meiner Ansicht nach, der Frage wie man den leeren Kumpeln und zurückbleibenden Hinterwäldlern eine passende Rückfahrt verschaffen kann, mehr Aufmerksamkeit zugewandt werden, wie ich im Allgemeinen auch der Bahnerverwaltung etwas mehr Subtilität wünschen möchte.

Abg. Hansen (H.) tadelt, daß die Reichsfahrten nach Berlin eine so ungleichmäßige Dauer hätten. Eine Reichsfahrt von Berlin nach Dresden habe 3, eine solche von Dresden nach Berlin 4, eine Reichsfahrt von Berlin nach Hamburg 5 und eine solche von Hamburg nach Berlin 6 Tage Gültigkeit. Man scheine den Leuten Gelegenheit geben zu wollen, in Berlin viel Geld auszugeben zu können.

Geschwornen Ulrich bemerkt, daß doch ein Berliner bei diesen Reichsfahrten mehr im Nachteil sei, als ein Herr aus der Provinz, da er dieselbe nicht so lange benutzen könne, wie letzterer, wenn auch vielleicht die Berliner Wirtse Vortheil davon hätten. Die Frage, wer dabei besser sei, Berlin oder die angeführten Städte ist daher sehr zweifelhaft.

Abg. v. Boddeberg (Kon.) wendet sich ebenfalls gegen die billigen Vorzüge. Wenn wenigstens die billigen Tarife auch für das alte Land Vortheile hätten, dann könnte man sich nicht über abstellen. Wenn Abg. Broemel eine Verbilligung der Personentarife werde eine Einnahmevermehrung veranlassen, so sei er nicht dieser Ansicht, man müsse jedenfalls sehr vorsichtig mit Tarifreformen sein und er sehe da ganz auf dem Standpunkte des Ministers Miquel.

Abg. v. Schalscha (Str.): Wenn man uns vorwirft, wie ich schon nach Staatshilfe, so ist das nicht wahr, sondern die ich den Arbeiter bekommen! (Heiterkeit.) Die Wohlthäter der billigen Tarife sind, wie überhaupt alle Wohlthäter, mögen es nun Suppenanstalten oder Tarife sein (Heiterkeit), ein zweischneidiges Schwert. Ich habe die Erfahrung gemacht, daß wenn solche Wohlthäter in reichem Maße erteilt werden, sich oft die Gegenstände noch mehr verschärfen haben. Wenn Abg. Broemel meint, daß die Konservativen die Eisenbahn für eine teilsichtige Erfindung halten müssen, so muß ich sagen, daß nicht alle Erfindungen nur wohlthätig wirken. Was wurde die Buchdruckerkunst nicht zuerst als eine hehre Kunst gepriesen und doch ist schon manches Böse durch diese Kunst verübt worden (Heiterkeit). Auch die Erfindung des Dynamits hat ihre schädlichen Seiten. Wenn man aber nicht solche üblen Wirkungen aufmerksam macht, dann mißbilligt man doch noch lange nicht die Erfindung selbst. Abgeordneter Broemel hat dann von einem Reigen gesprochen, den ich mit dem Minister getagt habe. Ich tauge gern mit dem Minister (Heiterkeit). Aber wenn Herr Broemel die Kritik dazu macht, soll er sie besser machen (Heiterkeit). Mit der Hofmann allein ist es nicht gethan.

Abg. Hansen (H.) kommt nochmals auf die Ungleichheit der Reichsfahrten von und nach Berlin zurück und bittet um eine Änderung dieses Zustandes, für den er sich gar keine löbliche Begründung denken könne.

Minister Thielens: Der durchgehende Grund für die längere Geltung der Reichsfahrten nach Berlin liegt darin: Es geht nur eine Reichshauptstadt, es geht nur ein Berlin (Heiterkeit). Wer nach Berlin muß, hat außerdem neben dem Vergnügen — auch noch geschäftliche Zwecke. Wenn ich jetzt den einen Tag mehr für Berlin freiden wollte, würde ich einen großen Sturm erregen, namentlich würden die Frauen die ihre Männer nach Berlin begleiten, damit sie ihre Bekleidungsstücke und ihre Bekleidungsstücke mit sich nehmen können und ich würde dann manche Bekleidungsstücke von Göttingen nach Berlin bringen. (Lachen.)

Abg. Dr. Gerlich (nl.) wünscht den Göttingen nach Berlin zu bringen. Er ist überzeugt, daß Studenten die von Göttingen nach Berlin zu bringen seien und mit dem Rückzuge zurückwärteln, als sie erfahren, daß die 2. und 3. Abzüge bestehen werden. Lieber darauf verzichten, in's Bahnhofsrestaurant gehen und bis zum nächsten Zuge bis 6 Uhr Morgens durchzusehen. (Heiterkeit.)

