

Erscheint täglich mit Ausnahme des Sonntags.

Die „Siebener Familienblätter“ werden dem „Anzeiger“ vierteljährlich beigelegt, das „Kreisblatt für den Kreis Sieben“ zweimal wöchentlich. Die „Landwirtschaftlichen Zeitungen“ erscheinen monatlich zweimal.

Gießener Anzeiger

General-Anzeiger für Oberhessen

Notationsdruck und Verlag der Verlags-
Universitäts- und Steindruckerei.
R. Lange, Gießen.

Redaktion, Expedition und Druckerei: Schul-
straße 7, Expedition und Verlag: 51.
Redaktion: 112. Tel.-Nr.: Anzeiger-Gießen.

Mb. Deutscher Reichstag.

222. Sitzung. — Donnerstag, 26. Februar.

Am Tische des Bundesrates: Waderzapp.

Vizepräsident Dr. Paasche eröffnet die Sitzung um 1 Uhr 15 Min.

Der Etat für das Reichs-Eisenbahnamt.

(Zweiter Tag.)

Abg. Stolle (Soz.):

Was das Reichseisenbahnamt für die Vereinfachung des deutschen Eisenbahnwesens getan hat, reicht bei weitem nicht aus. Zum wenigsten hätte es uns über die Ergebnisse der Konferenzen berichten müssen. Die Handelskammern der deutschen Handels- und Industriegebiete haben sich für einheitliche Gütertarife ausgesprochen, ohne daß es etwas genützt hätte. Auf Grund der Verfassung hätte das Reichseisenbahnamt nach Recht und Gesetz eingreifen müssen. Der Wagenmangel ist noch immer nicht gehoben. Deutschland hat trotz seiner größeren Kilometerlänge weniger Wagen als England. Schließlich wird die Industrie den Staat für den entsetzlichen Ausfall haftbar machen, wie es in Frankreich tatsächlich geschehen ist.

Die Betriebskosten sind keineswegs so zweifellos, wie die Regierung behauptet. Bei dem Prozeß, der vergangenes Jahr vor der Eisenbahnerkammer verhandelt wurde, haben sich bei Eisenbahnleistungen ganz gewaltige Unterschiede herausgestellt. Allerdings die bürgerliche Presse hat sich darüber geradezu ausgelassen. Das Unglück im Harzstunnel wurde dadurch vergrößert, daß man einen Aufsichtsposten eingezogen hatte. Die beste Gewähr der Betriebskosten ist die Gewissenhaftigkeit und Zuverlässigkeit der Beamten. Durch ungewöhnliche Behandlung wird die Betriebskosten in ihnen erlöst. Die preussische Tarifpolitik begünstigt einseitig die Ausfuhr, anstatt die heimische Industrie. Die Reichsbehörde ist dazu da, unseren Eisenbahnverkehr vor dem preussischen Vandalismus zu schützen. Die Eisenbahnarbeiter in Schuß zu nehmen, ist unser Recht. Rüststände und Bahrgesellschaften sind immer noch viel zu zahlreich. Der preussisch-sächsischen Eisenbahnkrieg sollte durch Vermählungen des Reichseisenbahnamtes beigelegt werden.

Abg. Litz-Ehlingen (Natl.):

Die Vereinfachung des Eisenbahnwesens muß nach Ansicht meiner Freunde stets gefördert werden. Die nützliche Resignation, mit der sich der Präsident des Reichseisenbahnamtes gestern ausdrückte, und die ablehnende Haltung des Abg. Sped können daran nichts ändern. Der Gedanke hat seit zwei Jahren Schule gemacht und wird im Parlament und in der Presse behandelt. Nach im vorigen Jahre bezeichnete der preussische Eisenbahnminister die Herren Reichhoff und Behmann als nicht genügend sachverständig in Sachen des Staatseisenbahnwesens. So läßt sich der Gedanke nicht abfertigen. Der Reichstag ist ja nicht verhöhnt durch die Kopierung, aber unsere Befriedigung ist doch nicht so groß, daß wir uns in dieser Frage mit allgemeinen Reden begnügen. Wir erwarten also die feierlichste Angelegenheit der Eisenbahn des Reiches. Auch die Auskünfte über die Konferenzen der deutschen Eisenbahnverwaltungen genügen nicht. Aus dem Bescheid des Präsidenten geht eigentlich nur hervor, daß tatsächlich noch immer Ungleichheiten im weniger guten Sinne bestehen. Der Lobeshymnus, den der preussische Minister im Abgeordnetenhaus sang, alles Wesentliche sei erreicht worden, wird durch ihn keineswegs bestätigt. Die Konferenzen sind nur eine ganz kleine Abschlagszahlung auf unsere Wünsche. Die Denkschrift ist weder politisch noch wirtschaftlich dadurch überflüssig geworden. Die Entwicklung steht eben auch auf diesem Gebiet nicht still. Der Handelstag hat für das Studium dieser Fragen eine Sonderkommission eingesetzt. Aus den Protokollen dieser Sonderkommission und der Denkschrift würde sich ergeben, wie mangelhaft es in Deutschland noch immer mit der Einheitlichkeit unseres Eisenbahnwesens im Widerspruch zu der Reichsverfassung steht.

Im preussischen Landtag sind Stimmen für die Einsetzung einer Sachverständigenkommission eingetreten, ebenso im sächsischen. Noch weiter ist der württembergische gegangen, der einen Ertrag des Staatseisenbahnwesens durch eine Betriebsgütergemeinschaft unter Vereinfachung und Verbilligung des Verkehrs verlangte. Der große Gedanke hat natürlich auch Gegner gefunden, aber nur verhältnismäßig wenig, die gegen die Anhänger nicht in Betracht kommen. Es wird ja bestritten, daß Preußen einen Eisenbahnkrieg mit Sachsen führe. Tatsache ist, daß die besten Züge die preussische Strecke über Halle fahren. Das soll Zufall sein — nun ich glaube es nicht, und in Sachsen glaubt man es auch nicht. Der sächsische Durchgangsverkehr steht trotz der günstigen zentralen Lage hinter dem preussischen zurück. Die sogenannte Rhein-Ruhr-Linie, die die Hansestädte mit Süddeutschland verbinden soll, ist trotz Eintretens der Hansestädte und zahlreicher süddeutscher Handelskammern nicht durchgegangen. Die Uneinigkeit der deutschen Bahnen wird vom Ausland, z. B. von der Schweiz, sehr geschickt dazu benutzt, sich selbst Vorteile zu schaffen. Der Möglichkeit, Reichseisenbahnen zu schaffen, steht ich skeptisch gegenüber, so schön dieser Gedanke wäre. Aber man könnte eine Betriebsgemeinschaft gründen und diese dann finanziell ausbauen. Möglich wäre es aber auch und durchaus erwägenswert, das große preussisch-sächsische Eisenbahnnetz als geschlossenes Gebiet bestehen zu lassen und im übrigen die süddeutschen Eisenbahnen als Reichseisenbahnen auszuheften zusammen mit den sächsischen Bahnen. Damit würde man in Bismarckschem Geiste handeln und dem Reichsgedanken zum Siege verhelfen.

Abg. Siebenbürgers (Konf.):

Ich kann die Beschwerden über die Schädigungen der Viehtransporte als Aufschubmittel des Tiereschutzes nur unterlassen. Wer das Wesen eines seltenen Schweines kennt (Heiterkeit), wird es begreifen, daß es während eines Transportes gar nicht das Bedürfnis nach häufiger Fütterung hat und damit nur mästet wird.

Abg. Dr. Pfeiffer (Zentr.):

Dringend erwünscht wäre die Einführung von Schlafwagen dritter Klasse. Leider macht sich aber dagegen erheblicher Widerstand geltend. Die Reichseisenbahnverwaltung sollte trotzdem sich geneigt zeigen, wenigstens einen Versuch damit zu machen.

Abg. Koch (Vp.):

fordert die Beseitigung des gefährlichen Riechbader Tunnels hinter Eschleben. Man sollte ihn durch eine andere Linienführung vermeiden.

Abg. Dr. Arendt (Vp.):

Dieser unglückliche Riechbader Tunnel muß beseitigt werden. Ich verstehe aber nicht, warum diese Umgehung durch den Wahlkreis des Herrn Koch gehen soll. (Heiterkeit.) Sie sollte lieber durch meinen Wahlkreis gehen. (Große Heiterkeit.)

Abg. Fischer-Hannover (Soz.):

tritt für Reichseisenbahnen ein. Wenn das Reichseisenbahnamt mehr Energie aufwenden wollte, dann würden sich jetzt schon viele Reformen durchsetzen lassen, vor allem die dringend notwendige Verbilligung des Fahrpreises. Es geht das Gerücht um, daß die Fahrkartenerhöhung für die erste und zweite Klasse ermäßigt, für die dritte erhöht werden soll. Einer solchen Mehrbelastung der weniger Bemittelten würden wir uns entschieden widersetzen. Die dritte Klasse muß beseitigt werden, weil sie kein geeignetes Beförderungsmittel für Menschen ist. Die Eisenbahnen sollen ein Kulturfaktor sein.

Abg. Schirmer (Zentr.):

Der Führer der bayerischen Sozialdemokraten v. Vollmar hat sich immer wieder und wieder gegen Reichseisenbahnen ausgesprochen, sogar auf dem offiziellen Parteitag in Mainz. Er sagte damals, sie seien gleichbedeutend mit einer Verpeicherung der Eisenbahnen. In Bayern sind übrigens seit zwei Jahren die Arbeiterverhältnisse besser geregelt als in den anderen Eisenbahnverwaltungen. Das ist auch ein Grund für uns, auf unsere Selbstständigkeit nicht zu verzichten.

Abg. Zimmermann (Natl.):

Die bestehende Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Kopenhagen über Bornhöved — Gleditz genügt den berechtigten Ansprüchen, die der Eisenbahnverkehr Nord- und Ostdeutschlands an eine solche Linie stellen kann. Die projektierte Linie über Rastenburg käme nur dem Westen Europas zugute. Selbst die Handelskammern von Kiel und die Landwirtschaftskammern von Schleswig-Holstein und Mecklenburg haben sich gegen eine solche Linie ausgesprochen. Ich bitte den Präsidenten des Reichseisenbahnamtes, seine gewichtige Stimme für die Interessen Mecklenburgs und Schleswig-Holsteins einzulegen.

Präsident des Reichseisenbahnamtes Waderzapp:

Die Entrüstung des Abg. Stolle über die angeblich schlechte Verbindung zwischen Leipzig und Bremen ist unbegründet. Es bestehen dort sehr gute Verbindungen. Auch seine Befürchtung, daß der Wagenpark nicht ausreichen würde, ist unbegründet. Die Wünsche auf Vermehrung der Wagen sind fast vollständig berücksichtigt worden. Die Untersuchung des Unfalls am Harzstollen ist noch nicht abgeschlossen, sie hat aber bisher nichts ergeben, was die Angriffe des Abg. Stolle rechtfertigen könnte. Preußen kann man keine illibale Haltung bei seiner Konfurrenz gegen die sächsischen und bayerischen Linien vorwerfen. Die Umgehung des Riechbader Tunnels ist zweifellos eine interne preussische Angelegenheit. Es wird aber der Antrag des Abg. Koch in gewissem Sinne entsprechen werden. Für Arbeiterverhältnisse auf längeren Strecken besteht ein allgemeines Bedürfnis nicht. Ein allseitig beständiger Zustand wird sich im Eisenbahnwesen wohl niemals erreichen lassen. Es werden immer berechtigende und unberechtigte Wünsche übrig bleiben. Verkehr wäre es aber, wenn durch die Hervorkehrung der angeblich oder auch wirklich noch bestehenden recht geringfügigen Mängel das Verständnis leiden würde für die wirklich sehr großen Fortschritte, die erzielt worden sind. Es wird mit Energie und Talente von allen Eisenbahnverwaltungen Deutschlands gearbeitet an der feilen Verbesserung der heutigen und verkehrstechnischen Einrichtungen der Bahnen. Das deutsche Eisenbahnwesen ist gesund und in einer kräftigen Vorwärtswegung begriffen. (Beifall.)

Abg. Dr. Hertel (Konf.):

Wir erkennen dankbar an, daß das deutsche Eisenbahnwesen in einer guten Entwicklung begriffen ist. Der Abg. Litz-Ehlingen hat in mir den Sachverhalt herausgestellt. Ich habe nicht im sächsischen Landtag, dem ich nicht angehört habe, sondern hier die sächsischen Klagen über die preussischen Umgehungen vertreten. Ich war darum gebeten worden und habe auch niemals Preußen der Unmöglichkeit beschuldigt. Preußen ist einer Unmöglichkeit nicht fähig. (Heiterkeit.)

Ich habe nur angedeutet, daß Preußen vielleicht eine starke Dosis der sehr nötigen Eigenschaft eines gesunden Egoismus besitzt. Der sächsische Vertreter, Graf Hohenhausen, hat mir damals überigens geantwortet: Das ist alles gar nicht richtig. Preußen ist uns so lebenswichtig entgegengekommen, daß wir absolut nicht zu klagen haben. Infolgedessen habe ich die Lust verloren, die sächsischen Klagen hier vorzubringen, zumal ich keine Abteilungsmission als Vertreter eines sächsischen Kreises mehr habe. Ich kann auch nicht zugeben, daß die Umgehung Sachsens immer sachlich ungedrungen sei. Die Linie Berlin—Probstzella mag Vorzüge haben vor Berlin—Leipzig, aber weshalb Wien über Oberberg besser zu erreichen sein soll als über Dresden-Bodenbach, ist schwer verständlich. Vielleicht ist es vom preussischen Standpunkt gut zu verstehen, aber nicht vom sächsischen. Für eine Reichseisenbahngemeinschaft herrscht im allgemeinen doch keine Stimmung, die einzigen, die danach lechzen, sind die Württemberger. Sie wollen sogar eine Finanzgemeinschaft. Vom preussischen Standpunkt kann sie nicht zugehen werden. Preußen hat keine Veranlassung dazu. Schon die Betriebsgemeinschaft hat in der Beziehung etwas Unheimliches.

Abg. Dr. Haas (Vp.):

Die in Baden verkehrenden Schnellzüge der rechtsrheinischen Bahnen sind gewöhnlich nur Wagen 1. und 2. Klasse zu führen, während die Züge auf dem linksrheinischen Ufer sämtlich drei Klassen haben. Die ersten sind dadurch viel ungünstiger gestellt. Eine Abhilfe wäre dringend geboten.

Ein Schlussantrag wird angenommen.

Damit ist der Etat für das Reichseisenbahnamt erledigt.

Der Etat der Verwaltung der Reichseisenbahnen.

Abg. Fuchs (Soz.):

Die Reichseisenbahnen bringen ständige Ueberflüsse. Das Reichsamt hat aber leider gar keinen Vorteil davon. Das Geld sollte entweder für Verkehrsbedürfnisse oder für die Arbeiter verwendet werden. Die Verwaltung hat in Rastenburg Arbeiten an eine Berliner Firma vergeben. Natürlich hat das Zuzumute ergeben, die zwei Menschenleben gekostet haben. Ueberhaupt wird die Verwaltung von Herrn v. Breitenbach in echt preussischem Geiste geführt. Es war der fast einstimmige Wunsch des Reichstags, daß die Mitglieder des sächsisch-lothringischen Landtags Freifahrkarten erhielten. Als diese dann ein-

liefen, wurde ihnen die junkerlich-schneidige Antwort: Dem Wunsch kann nicht entsprochen werden. Wenn ich unhöflich wäre, würde ich das schändlich nennen. (Präsident Dr. Kaempf rief den Redner zur Ordnung.)

Abg. Schwabach (Natl.):

Die Reichseisenbahnen haben sich erfreulich entwickelt. Die Einnahmen sind erheblich gestiegen. Die Ausgaben verhältnismäßig weniger. Das beweist, daß die Verwaltung gut ist. Da das Reich die Bahnen gebaut, das Land aber nur verhältnismäßig geringe Zuschüsse dazu geleistet hat, gehören den ersten auch die Ueberflüsse. Der Betriebskoeffizient der Reichseisenbahnen ist ungünstiger als anderer süddeutscher Bahnen. Verschuldet ist das hauptsächlich durch die Steigerung der Löhne und Materialien.

Wenn das Ergebnis doch noch günstig genug ist, so liegt das an der engen Verbindung, die die Reichseisenbahnen in sachlicher und persönlicher Beziehung mit der preussischen Bahn verknüpft. Die Steigerung der Einnahmen ist nicht durch eine Verminderung des Personals oder eine Herabsetzung der Löhne erreicht worden. Wir wollen kein Sonderrecht für die Staatsarbeiter, wohl aber halten wir eine Denkschrift über die Verhältnisse der Staatsverwaltungen für nötig. Die Einheitlichkeit der Löhne ist ein Schritt vorwärts. Die Arbeiterausschüsse haben sich gut bewährt. Die zunehmende Verkehrsbedeutung braucht nicht dazu zu führen, daß die Kräfte des Personals übermäßig angespannt werden. Eine Steigerung des Lohngehalts der Güterwagen könnte das günstige Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben noch weiter verbessern. Eine geeignete Tarifpolitik könnte den Mittelstand und der Landwirtschaft, dem Handel und der Industrie zu Hilfe kommen. Die letzteren haben jedoch unter dem wachsenden Wettbewerb des Auslandes zu leiden. Eine allgemeine Herabsetzung der Tarife wäre deshalb ungewinnlich. Die Tarifpolitik muß sich auf besondere und lokale Verhältnisse einrichten. Die fehlerhaft aufgestaute Fahrkartenerhöhung bedarf der Reform. Leider hat sich der Minister ablehnend verhalten. Es wäre dankeenswert, wenn der Minister erklären würde, daß an eine Erhöhung der Gütertarife nicht gedacht wird.

Es ist nicht zu bestreiten, daß der Gedanke eines einheitlichen Reichseisenbahnwesens in den letzten Jahren, seit Bismarck die preussischen Bahnen verstaatlichte, nicht genügend Fortschritte gemacht hat. Wir brauchen Einheitlichkeit auch auf dem Gebiet der Tarife usw. Erfreulich ist, daß der Gedanke jetzt in denjenigen Staaten gewachsen ist, die sich früher ablehnend verhielten. Das heißt, soviel der Staatsbahnen ist nicht zu halten. Sie müssen schließlich Anschluß an das große preussische System finden.

Präsident Dr. Kaempf:

Herr Fuchs, Sie hatten uns versprochen, sich nach Möglichkeit meinem Wunsch zu fügen, und von der Eisenbahnverwaltung nicht in Ausdrücken wie brutal und widerständig zu sprechen. Das ist Ihnen nicht gelungen. (Heiterkeit.) Im Schluß sprachen Sie von glatter Rechtsverletzung. Ich rufe Sie deshalb zur Ordnung.

Chef der Reichseisenbahnen Minister von Breitenbach:

Die anerkannten Worte des Abg. Schwabach, daß die Verwaltung der Reichseisenbahnen wirtschaftlich und im Interesse der Volkshygiene gerührt worden sei, verzeihe ich mit Befriedigung. Der sozialdemokratische Redner hat sich mit den Grundansatzungen seiner Partei in einen unheilbaren Widerspruch gesetzt, denn aus seinen Worten wäre zu entnehmen, daß es nur Volkshygiene dienlicher wäre, wenn die Reichseisenbahnen Landesbahnen wären. (Dort hört rechts.) Die Verwaltung der Reichseisenbahnen ist für Volkshygiene eine Staatsverwaltung, viel stärker, als es je eine Landesverwaltung sein kann. (Sehr gut! rechts.) Sie hat für das Land eminent wirtschaftliche Vorteile gebracht. Unter den sämtlichen deutschen Eisenbahnen steht, außer dem Reichseisenbahnwesen, kein einziges Bahnwesen einen so dichten Personenzugverkehr auf, wie die Reichseisenbahnen. Das ist nicht eine unmittelbare Folge der Dichtigkeit des Verkehrs, denn kein einziges deutsches Staatseisenbahnwesen besitzt so niedrige Einnahmen pro Personenzugkilometer wie die Reichseisenbahnen.

Pro Zug und Kilometer werden in Elb-Lothringen nur 1,60 Mk. verdient, in Sachsen dagegen 2,57 Mk. und in Bayern auch nur 1,75 Mk. In keinem Bundesstaat wird ein so geringer Ertragsfuß erzielt, wie in Elb-Lothringen. Das ist ein Beweis dafür, daß die Reichseisenbahnen für die Entwicklung ihres Personenzugverkehrs außerordentliches geleistet haben. Wo das Bedürfnis erkennbar wurde, durch Ausnahmetarife nachzugeben, ist das in umfangreicher Weise geschehen. Man kann mich auch nicht mit meinen Ausführungen aus dem Vorjore niederlegen und etwa meinen, die große Zahl der Ausnahmetarife auf den deutschen Bahnen liefere den Beweis dafür, daß es an einer Einheitlichkeit fehle. Ausnahmetarife sollen dem Bedürfnisse entgegenkommen. Die Bedürfnisse können örtlich mehr oder weniger begrenzt sein. Aber sie sind grundsätzlich verschieden, im Osten, Westen oder in der Mitte des Reiches und innerhalb des Reiches wieder im Norden und Süden.

Das Land kann nicht beanspruchen, bei der Verwaltung der Eisenbahnen mitzureden. Wohl aber bei der Beurteilung der gesamten Verkehrsverhältnisse, und das geschieht durch die Generaldirektion an Ort und Stelle. Dazu tritt der Eisenbahnrat. Die Wechselbeziehungen zwischen den großen Verkehrsbehörden im Reichsland sind ausgezeichnet. Die Ueberflüsse gehen nicht in viele Millionen. Sie wechseln alljährlich sehr erheblich. Das könnte Elb-Lothringen bei Landesbahnen gar nicht aushalten. Der Beitrag des Landes zu den Baukosten und der Materialbeschaffung beträgt nur 4,2 Proz. der Beitrag des Reiches aber 95,8 Proz. Ich bin nicht damit einverstanden, daß die Reichseisenbahnen ihre Aufträge überwiegend an elb-lothringische Landesangehörige vergeben wollen.

Das wäre gefährlich für das Reichsland selbst, weil außerordentlich umfangreiche Aufträge an anderen Bundesstaaten nach Elb-Lothringen gehen, an die Waggon- und Lokomotivfabriken und die lothringische Eisenindustrie. Das Verhältnis zwischen der Beamtenschaft und ihren Vorgesetzten ist so groß, daß es einer Vermittlung durch Beamtenschaft bedarf. Es genügt vollkommen, wenn wir uns mit unseren Löhnen den örtlichen Verhältnissen anpassen. Die Löhne sind erheblich gestiegen. Wenn wir über die Akkordarbeit entscheiden würden, so würde niemand dagegen sein. Eine Rechtlosigkeit der Arbeiter bestreite ich entschieden.

Wir verlangen nur, daß unsere Arbeiter nicht auf sozial-

demokratischem Boden stehen, und daß sie sich nicht auf den Streik

einlassen. Von einem Schnäffelsystem ist keine Rede. Wir fordern aber, daß in Verhandlungen nicht gegen die Verwaltung

geht wird. Das ist ein berechtigtes Verlangen, das jede Ver-

waltung, die einen ordnungsmäßigen Betrieb führen will, be-

achten muß.

Freies I. P. Dr. Fuchs, Dr. Haas, Dr. Pfeiffer

