

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Landes-Zeitung. 1870-1918 1899

49 (26.2.1899) Parlaments-Ausgabe

Badische Landeszeitung

Angelgehörs
Die Ispaltige Kolo-
nelle oder deren
Raum für 20 L
Inserate 15 Pf., für
auswärtige In-
serate 20 Pf., im
Kollektive 60 Pf.
Bei größeren Auf-
trägen entsprechenden
Rabatt.

Abg. Dr. Schmidt
Wöchentlich mal.
Abonnementspreis:
Bietel jährlich
in Karlsruhe durch
eine Agentur bezogen:
2 Mark 50 Pf., in
das Haus gebracht:
2 Mark 80 Pf., durch
die Post ohne Zustell-
gebühr 2 Mark 50 Pf.
Vorausbezahlung.

mit täglichem Unterhaltungsblatt und Verlosungsbeilage.

Karlsruhe, den 26. Februar 1899.

Parlaments-Ansage.

Parlamentarische Verhandlungen.

Karlsruhe ohne Vereinbarung nicht gestattet.

Deutscher Reichstag.

41. Sitzung vom 24. Februar.

Das Haus ist schwach besetzt.
1. Ubr. Am Bundesrat: Graf Posadowski, Dr.
Rieberding u. A.

Vizepräsident Schmidt eröffnet die Sitzung und giebt vor-
Eintritt in die Tagesordnung folgende Erklärung ab:

„Aus dem stenographischen Bericht der gestrigen Sitzung erlaube
ich, daß der Kgl. sächsische Bundesverweser, Geheimrat
Rieger, gesagt hat, 'der Vorwärts' habe Behauptungen aufgestellt,
die er als Eingelegten bezeichnen müsse. Der Abg. Hüner hätte aus seiner
Erfahrung heraus diese Eingelegten bezeichnen müssen, er habe dies
jedoch nicht getan, sondern diese Eingelegten in die Luft flattern lassen.“
— Diese letzten Worte sind bei der großen Mühe des Hauses hier
nicht vernommen worden; ich nehme jedoch an, daß der Herr
Bundesverweser die nicht hat sagen wollen, daß der Abg. Hüner
wesentlich und absichtlich die Verbreitung von Eingelegten hätte.
Andernfalls würden diese Worte als parlamentarisch unzulässig und
der Ordnung des Hauses nicht entsprechend bezeichnet werden
müssen. (Beifall.)

Hierauf übernimmt Präsident Graf Kallestrem mit folgenden
Worten das Präsidium: Wir haben bei dem Titel I eine ausgelegte
Generalisatifikation gehalten und ich bitte daher die Herren Kollegen,
sich bei der Beratung der übrigen Titel nur auf die Details zu
beschränken und nicht wieder in die Generalisatifikation zurückzukehren.
Ich bitte ferner, bei keinem Titel eine Besprechung
und Kritik richtiger Erkenntnisse vorzubringen, da dies in
ausgelegter Weise bei der Generalisatifikation geschehen ist. Ich würde,
wenn dieser meine Bitte nicht Folge gegeben würde, annehmen
müssen, daß die betreffenden Mitglieder von der Sache abwänden. Ich
möchte diese Bitte an Sie besonders im Interesse unserer Geschäfts-
lage denn die Herren Kollegen werden wissen, daß wir mit unserer
Geschäftsangelegenheit sehr zurück sind. Wir haben die Verpfändung, den
Etat vor dem 1. April zu erledigen. Der 1. April bevorsteht aber
für uns den 22. März und deshalb bitte ich Sie nochmals, dieser
Aufsorderung Folge zu leisten.

Die zweite Beratung des Budgetetats wird hierauf fort-
gesetzt. Beim Kapitel Reichsgericht, das auch die Rechtsberatungen
für einen neuen Civilstatut enthält, befragt

Abg. Stadthagen (Soz.) die Überlastung des Reichsgerichts
und findet an der Hand der Statistik, daß nur die Strafsenate
überlastet seien, nicht aber die Civilsenate. Um so auffälliger sei
die Verweigerung der letzteren. Auf keinen Fall dürfe die Revisions-
summe herabgesetzt werden, die eine Verzichtnahme der Rechts-
mittel für das Publikum bedeuten würde. Vor allem sollten die
Einstaatsoberverwaltungsstellen nicht so häufig Revisionsinstanzen
einlegen.

Präsident Graf Kallestrem bittet den Redner, nicht zu weit
abzuschweifen.

Staatssekretär Dr. Rieberding: Der Abg. Stadthagen ist sehr
im Irrtum, wenn er meint, daß im Reichsgericht die Strafsenate
besonders überlastet seien. Gerade das Gegenteil ist der Fall.
Die Civilsenate sind es, die am meisten belastet sind. Ich habe
erst oben den Reichsgerichtspräsidenten befragt, wie die
In dem nachdrücklich konstatiert wird, daß die Civilsenate mehr über-
lastet seien als die Strafsenate. Bei der Überlastung genau
festzustellen, muß man nicht nur die Zahl der Sachen, sondern vor
allem die Zahl der Richter, die nicht ordnungsgemäß auf-
gearbeitet werden konnten, in Betracht ziehen. Nun hat es bei
den Civilsenaten folgende Rückstände gegeben: 1893 508, 1895 1025,
1897 1110, 1898 1342. Die Zahl der Rückstände bei den Strafsenaten
ist geringer; sie betrug 1893 649, 1897 419, 1898 647. Die
Überlastung der Civilsenate wird aber noch bei Weitem größer
werden, wenn erst das bürgerliche Gesetzbuch eingeführt wird.
Hiermit schließt die Debatte.

Der Titel wird bewilligt, ebenso ohne Debatte der Rest dieses
Etats.

Es folgt die Beratung des Etats des Reichstages.
Abg. Veith (fr. Bsp.): Der Diäten-Antrag ist in diesem Jahre
nicht wieder gestellt worden. Der einzige Vorzug, den die Abge-
ordneten genießen, besteht in der freien Fahrt, die aber auch sehr
beschränkt ist. Früher war die Fahrt auf allen Bahnen frei, jetzt
nur noch die Fahrt vom Wohnort nach Berlin. Aber auch hier ist
für die Bequemlichkeit wenig gethan, so ist z. B. in dem Zug
zwischen Berlin und Koblenz, den ich zu benutzen
gezwungen bin, nur ein Coupé erster Klasse. Ich habe darüber
Beschwerden erhoben, daß ich nicht einzeln fahren muß, es wurde
mir erwidert, man müsse sparen. Also auch hier wieder das gänzlich
mangelhafte System der Sparparlament.

Der Etat des Reichstages wird ohne weitere Debatte be-
willigt.

Der nächste Punkt der Tagesordnung ist die Beratung des
Etats des Reichsbahnverkehrs.

Abg. Wundt (ul.) Ich habe im vorigen Jahre hier
die Wünsche der sächsischen Textil-Industriellen zur Sprache gebracht,
die darauf hinauslaufen, daß der Güterverkehr zwischen Chemnitz
und Penzance von 28 Stunden dauern und 7 Mal für 100 Kilo
kosten soll. Es verlaute dann, daß diesem Wunsch keine Folge
gegeben werde, wöhrer in der ganzen Reichs-Industrie große
Freude herrschte. Aber statt der 7 Mal, die im letzten Jahre
98 Stunden dauerte die Beförderung der Güter 312, 336, ja sogar
408 Stunden, ehe sie am Bestimmungsort ankamen. Die Folge
daraus war, daß die interessantesten Kreise keinen Gebrauch von dieser
Einsparung machen konnten und daß die Wagen fast leer blieben.
Die Engländer haben sich namentlich in den letzten Jahren
daran gewöhnt, nicht mehr jährlich einmal oder zweimal
Einkäufe zu machen; sie kaufen gewissermaßen von der Hand
in den Mund, verlangen aber dafür eine schnellere Beförderungszeit.
Das haben sich nun die Franzosen sowohl als auch die Belgier zu
Nutze gemacht zum Schaden der deutschen Industrie. Denn sowohl
Belgien als Frankreich haben zweiseitige Beförderungsverträge mit
London eingeleitet. In Folge dessen kaufen die Engländer mit
viel größerer Verliebe ihre Waaren von dort. Es ist selbst-
verständlich, daß der alte, natürliche Weg via Hamburg
auch berückichtigt werden muß. Aber dieser Weg ist wegen
seiner unregelmäßigen Steuerung im Nachteil gegenüber
dem Weg von Antwerpen nach London, und es ist deshalb sicher
daran zu denken, daß bei möglicher Berücksichtigung unserer
heimischen Industrie gekocht werden müssen. Wenn wir bedenken,
daß von den 162 Millionen Mark Waaren 90 Prozent oder circa
145 Millionen allein auf Arbeitelöhne und Unternehmergewinne
entfallen, so tritt sicher die dringende Notwendigkeit hervor, auch
diesem so wichtigen Teil unserer heimischen Industrie die Wege zu
ebnen. (Beifall.)

Präsident des Reichsbahnverkehrs Schurz: Das Reichsbahn-
vermögen erkennt die große wirtschaftliche Bedeutung der vom Vor-
redner angetragenen Frage an. Es hat auch, nachdem im vorigen
Jahre die Sache hier zur Sprache gekommen war, sich ein-
gehend damit beschäftigt, hat sich aber zunächst nicht ver-
anlaßt gesehen, einzugreifen, weil Verhandlungen zwischen
beteiligten Eisenbahnverwaltungen schwebten und weil es zwen-

mäßig erschien, das Ergebnis dieser Verhandlungen abzuwarten. Es
wurde dann für den Verband der sächsischen Textilindustrieprodukte
nach London der von dem Vorredner erwünschte Fahrplan zu Grunde
gelegt; die Beförderungszeit von Leipzig nach Büllyngen wurde von
105 auf 81 Stunden herabgesetzt. Einen mäßigen Anschauertarif,
um den die sächsische Industrie damals auch bat, trug die beteiligte
preussische Verwaltung Bedenken zu gewähren, theils wegen der
Wettbewerbs der deutschen Erbsen, theils weil die Einführung
erwünschter Staffeltarife für Stadtfahrer in Aussicht stand. Die Ober-
nieder Schlußfolgerung trug ihre Wünsche dem Reichsbahnamt erst
im Juni vorigen Jahres vor. Wir sind dann mit dem preussischen
Eisenbahnamt und mit dem Staatssekretär des Innern in Ver-
handlung getreten. Der erwünschte Tarif konnte jedoch erst am
1. Oktober eingeführt werden. Danach betrug die Fracht von
Chemnitz nach London über die Bahn der Industriellen gewünschte
also nur wenig höher, als der von den Industriellen gewünschte
von untern Schritte in Kenntnis gesetzt und ihr geehrte, sofern
die interessierten Industriellen nicht zufrieden gestellt wären, sollten
sie weitere Wünsche und Vorschläge. Hieraus haben wir keine
weiteren Mitteilungen erhalten; insbesondere ist über die Ver-
sicherung beim Transport keine Anzeige gemacht worden. Erst nach-
dem eine an den Reichstag gerichtete Petition auch dem
Reichsbahnamt überreicht worden war, habe ich
Nachforschungen angestellt, und ich muß sagen, daß
die Beförderung über so langsame Beförderung begründet sind.
Namentlich haben die Ungelmäßigkeiten in der Ueber-
führung an verschiedenen Uebergangsbahnhöfen, die in Folge des
starken Güterverkehrs im vorigen Herbst eingetreten waren, ihren
Grund zum Teil darin, daß an Stelle des Autoswagens ein
Güterwagen nach Büllyngen ein solcher von Chemnitz nach Erfurt
gerichtet war. Mit Bezug hierauf berichtet uns nun heute die
sächsische Generalisatifikation, was gefahren ist, um die Beförderung
zu beschleunigen. Das Reichsbahnamt wird die Sache, ihrer
Bedeutung entsprechend, weiter verfolgen. (Beifall.)

Abg. Dr. Wundt (fr. Bsp.): Ich erinnere daran, daß der
Reichstag im vorigen Jahre die Beförderung des Postverkehrs
zwischen Berlin und Dresden auf größerer Sicherheit des Betriebes und
auf Reform der Tarife angewiesen hat. Ueber die Beförderung
des Postverkehrs nicht sehr entgegenkommend gewesen. Die Beför-
derung hat sich zwar etwas verbessert, es kommen aber immer noch
zahlreiche Unfälle vor. Die wenig entgegenkommende Haltung
der Eisenbahnverwaltung gegen die Fahrgäste hat auch viel
Ungemüthe erzeugt. Die Gebühr von 50 Pf. für die Be-
förderung von Fahrgästen ist viel zu hoch. Gemüthe würde
sich die Einführung besonderer Nachzüge für Fahrgäste. Die
Tariffrage ist bei uns überhaupt noch eine sehr ungeordnete.
Wir in Deutschland haben ein wahres Labyrinth von Tarifen.
Nun in Deutschland herum werden Reformen ins Werk gesetzt.
Die Schweiz hat durch ihre Abnahme die Mitteln Tarifen
geweckt, Oesterreich und Dänemark haben den Posttarif ein-
geführt, Rußland hat seine Tarife auf weite Entfernungen erniedrigt.
Wenden hat mit seinen Kilometerbesten die besten Erfahrungen ge-
macht. Auch Sachsen ist zu sehen, es hat weitläufig seinen Post-
tarif reformiert. Die zehnjährige Gültigkeit gewährt. Nur in
Preußen ist nichts geschehen. Es schien freilich, als ob
auch dort eine Tarifreform eingeführt werden sollte, aber da fuhr
plötzlich eine Hand dazwischen — vermittelst aus dem Kasanien-
wäldchen — und diese Reformen unterließen. Wir haben ja vieles
Bekanntnis für die Finanzministerlichen Sorgen, was zunächst eben
in Preußen eine Verminderung des Ueberflusses. Dabei vergißt
man ganz, daß eine Tarifherabsetzung stets eine Verkehr-
steigerung zur Folge hat. Auch die IV. Klasse muß aberschaffen
werden, Süddeutschland, England u. s. w. können ohne diese
Klasse aus. Man befürchtet aber von der Abschaffung
dieser Klasse eine Zunahme der Einwanderung in die Städte, aber
wenn wir die IV. Klasse abschaffen und die Arbeiter zu den billigsten
Preisen in der III. Klasse befördern, wird doch nur der Name der Klasse
geändert. Die Hauptsache ist, daß wir aus dem Irrgarten der
vielen Tarife herauskommen. Sie bedauern es, daß die Ver-
handlungen des Reichsbahnamts mit dem Schiefer des Geheim-
nisses bedeckt werden (Beifall links).

Präsident des Reichsbahnverkehrs Schurz. Das Reichsbahn-
vermögen hat zur Vertilgung von Unfällen eine Reihe von allge-
meinen Beförderungen aufgestellt. Die vorgeschlagenen Bestimmungen
sind von einzelnen Bundesregierungen ergänzt und dann vom Bundes-
rat beschlossen worden. Diese Bestimmungen sind am 1. Oktober
vorigen Jahres in Kraft getreten. Die wichtigsten davon war die
allgemeine Einführung einheitlicher Ein- und Ausfahrtsignale und
die Beförderung der geschwächtesten Abfahrts. Die Durch-
führung dieser Reformer nimmt natürlich einige Zeit in Anspruch
und verursacht erhebliche Kosten. Dies gilt besonders von
der Herabsetzung der Abfahrts für die einzelnen Züge, denn dies
erfordert eine ganz andere Disposition, namentlich bei den Güter-
zügen, und die Schaffung einer weit größeren Anzahl von Lokomo-
toren. All dies läßt sich nicht von heute auf morgen durch-
führen. Der Vorredner hat auch die große Anzahl von
Unfällen eingeleitet. Ich gestehe es gern, es ist für mich
jedemal ein schmerzlicher Tag, wenn mir die Nachweisung der
Unfälle vorliegt, die in den letzten Monaten auf deutschen
Bahnen stattgefunden haben. Ich erkenne an, daß die Zahl noch
immer nicht gering ist, aber man muß doch auch die enorme Aus-
dehnung unserer Eisenbahnnetzes und die kolossale Anzahl von
Zügen in Betracht ziehen, die täglich gefahren werden. Jedenfalls
fahren wir in Deutschland nicht schlechter auf unsern Bahnen, als
im Auslande gefahren wird. Vor allem aber eins: Die große An-
zahl kleinerer Unglücksfälle kommt für die Beförderung der Betriebe-
sicherheit nicht in dem Maße in Betracht, wie man das heute an-
nehmen geneigt ist. Für die Betriebssicherheit entscheidend
ist einzig und allein die Anzahl der Entgleisungen
und der Zusammenstöße von Zügen, und in dieser
Beziehung haben die Verhältnisse bei uns in Deutschland sich ganz
entschieden verbessert. Wir haben freilich noch manche schwere Unfälle
zu beklagen; aber die schweren Unfälle sind mehr oder weniger un-
abhängig von der menschlichen Einwirkung. Die Anzahl der Unfälle
ist im Verhältnis zur Stärke des Verkehrs in keinem Jahre so gering
gewesen wie im Jahre 1897. Im Jahre 1880 hatten wir auf
1 Million Zugkilometer noch 37 Unfälle; die letzten fünf Jahre im Jahre
1897 auf 17; und wenn die letzten Monate nicht ganz
genau in der Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1898,
namentlich auf nur 14; und wenn die letzten Monate nicht ganz
besonders unglücklich ausfallen, so wird im Jahre 1899 das Ver-
hältnis der Unfälle zur Stärke des Verkehrs nur etwa 1/3 der Zahl
des Jahres 1880 ausmachen. Wir haben dies in erster Linie dem
Eifer und der Pflichttreue unserer Beamten zu verdanken. Ich
hoffe, daß uns ein gütiges Geschick vor schweren Unfällen be-
wahren wird.

Der Vorredner hat auch die Bestimmungen bemängelt, die be-
züglich der Stadtfahrer von der preussischen Eisenbahnverwaltung
aufgestellt worden sind, und hat gewünscht, daß das Reichsbahnamt
auf sie abändern möge. Diese Bestimmungen haben dem Reichs-
bahnamt vorgelegen; dasselbe hat aber keine Veranlassung gehabt,
sie zu beanstanden. Dem Reichsbahnamt wurden hauptsächlich die
Wünschen und Klagen abgehört, welche durch einen so starken
Anstieg der Stadtfahrer bei fahrplanmäßigen Zügen nicht selten

eingetreten sind. Das Reichsbahnamt konnte sich der Erkenntnis
nicht verschließen, daß diese Mängel abgestellt werden
müssen, wenn die fahrplanmäßige Beförderung der Züge
und die Betriebssicherheit nicht gefährdet werden sollen.
Dem Reichsbahnamt muß die Betriebssicherheit und Pünktlich-
keit der Züge vor allem am Herzen liegen. Der Vorredner hat auch
über die Reform der Postentlarfe gesprochen und Auskunft von
mir hierüber verlangt. Hier kann ich mich jedoch nur mit
großer Beschränkung äußern. Nach längeren Vorverhand-
lungen haben im vorigen Frühjahr im Reichsbahnamt
kommissionäre Verhandlungen der Vertreter der Bundesregierungen
stattgefunden, auch die Eigentümer der Privatbahnen kamen
dabei in Betracht. Daran schloffen sich im Laufe des Sommers
statistische und finanzielle Ermittlungen an, und erst vor Kurzem ist
wiederum eine Konferenz im Reichsbahnamt abgehalten
worden. Ueber das Ergebnis Ihnen Mitteilungen zu machen,
müß ich mir für jetzt versagen, da die Angelegenheit einseitig
streng vertraulich behandelt werden soll. Ich kann Ihnen jedoch
versichern, daß auf allen Seiten das ernste Bestreben besteht, zu
einer Einigung zu gelangen. Ich hoffe, daß es uns schließlich
doch noch gelingen wird, die großen Schwierigkeiten zu überwinden.

Abg. Wundt (fr. Bsp.): Durch die Reichsverfassung ist dem
Reichsbahnamt auch die Aufgabe gestellt, auf eine einheitliche
Regelung der Tarife hinzuwirken. Ich richte deshalb die Frage an
den Herrn Präsidenten Schurz, wie das Reichsbahnamt
sich zu der Frage des Tarifs mit fallender Stelfe stellt. Mir
erscheint die Frage so wichtig, daß ich sie immer wieder zur
Sprache bringen werde. Die Staffeltarife sind keineswegs eine
Befreiung einzelner Provinzen, sondern nur ein Ausweichen. Wir
sehen im Zeichen des Verkehrs (Heiterkeit) und müssen die Inter-
essen des Verkehrs berücksichtigen. Staffeltarife würden keine
Mindererhöhung, sondern Mehrerhöhung zur Folge haben.
Ich will keine Befreiung für die Landwirtschaft, und wünsche
billige Tarife auch für Personen. Im Abgeordnetenhaus hat man
sich dagegen ausgesprochen, weil man befürchtet, daß dadurch der
Abzug nach den Städten befördert wird. Ich theile diese Befürchtung
nicht, auch darf man doch nicht vergessen, daß billige Postentlarfe
den Arbeitern auch wieder die Rückkehr erleichtert.

Präsident des Reichsbahnverkehrs Schurz: Die Tätigkeit
des Reichsbahnamts ist durch Artikel 45 der Verfassung fest-
gelegt. In wie weit die Bestimmungen dieses Artikels eine aus-
reichende Handhabung bieten, um einen wirksamen Einfluß auf die
einzelnen Eisenbahnverwaltungen auszuüben, wie es der Vor-
redner wünscht, lasse ich dahingestellt. Die Frage der Staffeltarife
ist eine sehr bestrittene, einige halten sie für rationell, andere für
irrationell, man könnte ganze Tage darüber diskutieren. Ich will
deshalb auch nicht in eine Debatte hierüber eintreten und mich
darauf beschränken, nur auf den einen Punkt hinzuweisen, daß man
bei der Frage der Staffeltarife auch die Art der Beförderung
des Güterverkehrs in Deutschland nicht unerwähnt lassen darf.

Abg. Wundt (Soz.): Mit der Umgestaltung der Tarife sei
man in 23 Jahren keinen Schritt vorwärts gekommen. Die
Eisenbahnverwaltung habe die billige Fahrt, dafür zu sorgen, daß
wir mit dem Auslande konkurrenzfähig können. Der preussische Finanz-
minister v. Miquel widerstrebe sich jeder Reform, indem er sagt,
dann werden die Kulturstaaten aus den Eisenbahnen verzichten.
Aber in anderen Ländern haben doch die Tariferab-
setzungen gerade höhere Einnahmen zur Folge gehabt. Be-
züglich der Tarif-Industrie könne er nur auf den Ab-
schluß des Abg. Wundt-Vertrages zurückkommen. Wundt bringt
noch eine Anzahl von Einzelheiten vor und verlangt u. a. eine
Herabsetzung des Posttarifs. Die Beförderung sei ganz unge-
nützlich; Wundt lege sich einmal der Herabsetzung ins Mittel.
Wundt der Dienst der Angehörigen der Eisenbahnverwaltung sei ein
viel zu langer. Hier Wandel zu schaffen, sei dringendes Bedürfnis.
(Beifall bei den Soz.)

Abg. Wundt (Soz.) erwidert, daß der Vorredner
Arbeitszeit und Dienstzeit verwechselt habe. In die Dienstzeit seien
eingerchnet alle Stunden unter 8 Stunden, wodurch die Arbeitszeit
erheblich länger werde. Für die Bemessung der Dienstzeit seien in
allen Staaten einheitliche Bestimmungen festgesetzt, nach deren
Durchführung man von einer Ueberbürdung überhaupt nicht mehr
reden könne.

Abg. Gump (Sp.) bemerkt, daß die Reichsbahnverwaltung
nur dann in die Verwaltung der einzelnen Bundesstaaten eingreifen
könnte, wenn die Allgemeinheit gefährdet ist. Im übrigen dürfe
sie sich um die von den Bundesstaaten erlassenen Bestimmungen
über die Betriebssicherheit nicht kümmern. Zu Wundts Beförderung
der 62 Millionen Mark mehr verlangt in Folge der Herabsetzung der
Arbeitszeit. Die genannten Wünsche seien in ihrer Allgemeinheit
ganz unbegründet. In Bezug auf das Wagenmaterial übertrüge
Deutschland das Auslande bei Weitem. Eine Abschaffung der
IV. Wagenklasse sei nicht nöthig, schon jetzt unterlasse sich die
IV. Klasse ja schon in nichts mehr von der III. Wenn eine Er-
mäßigung der Fahrpreise sich als notwendig herausstelle, so müße
man doch die für die ersten beiden Wagenklassen der Staffeltarife
(Widerpruch links). Von der Einführung der Staffeltarife
könne von Wundt der Handelsverträge keine Rede
sein. Man sage, höhere Kultur und billigere Preise,
aber wenn es so weiter gehe wie jetzt, so gebe unsere Kultur an
den billigen Preisen schließlich zu Grunde. (Lachen links.) Die
Landwirtschaft könne doch bei so niedrigen Preisen nicht bestehen.
In einem einheitlichen System mitzuhalten, sei es gern bereit,
aber die Sache sei nicht so einfach, wie sie sich die Sozialdemokraten
vorstellen. Im übrigen habe es keinen Zweck, hier Preden pro nihilo
zu halten, die in die Einzelangelegenheiten gebören.

Abg. Wundt (ul.): Wenn für untern Verkehr nach London
noch nicht Genügendes geschehen ist, so liegt das daran, daß wir
uns noch nicht hinreichend bei untern preussischen Eisenbahnen
wie auch bei allen anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen daran
gewöhnt haben, einen genügend schnellen Güterverkehr ein-
zurichten. (Sehr richtig! rechts.) Hierin sind wir noch erheblich
zurück, und darum muß eine raschere Verbildung geschaffen
werden, nicht nur von Sachlen, sondern auch von anderen
Textilindustriedistricten aus nach England. Das Geschäft hat sich
eben in der ganzen Welt verändert, einmal wird der Zwischen-
handel mehr oder minder aufgespart, die Großhändler fallen fort,
der Konsument und Produzent suchen sich möglichst direkt. So geht
es auch heute von England her nach Deutschland. Das ist die
Ursache, warum das Bedürfnis früher nicht in dem Maße hervor-
getreten ist, wie jetzt. Jetzt in der That müssen die deutschen
Fabrikanten nach England rascher verschicken können als früher;
Denn heute besteht der Konsument bei denjenigen, der ihm am
raschesten die Waare liefert, und sind die Franzosen und Belgier
namentlich mit Wolllwaaren ganz entschieden im Vorzug gegenüber
den Deutschen. Die einen können in 2 bis 3 Tagen ihre Sachen
nach London befördern; wir brauchen jetzt 10, 12 ja noch mehr
Tage und auch der neue Weg erfordert eine etwa vierstündige Reise.
Wenn diese Reise eingekürzt würde, würde im Westeuropa
das Bedürfnis bedient sein. Die kleinen Differenzen
der Frachttarife kommen wenig in Betracht. Was die
Frage der Staffeltarife betrifft, so sind bei Abschluß des
russischen Handelsvertrages die Aufhebung der Staffeltarife und
die Aufhebung des Identitätsnachweises gegen einander gewisser-

maßen verhandelt worden. Die Provinz Ostpreußen hat davon ...

über die sogenannte Fleischnot debattiert worden. Nach meiner ...

ten Kilometer herabschieben wollten, wäre die elfstündige ...

Patentbericht für Baden mitgeteilt von dem Internationalen Patentbureau G. Meyer in Karlsruhe (Baden). Patent-Anmeldungen, Gebrauchsmuster-Entscheidungen, Handel und Verkehr, Geschäftsliche Mitteilungen.

Bergebung von Bauarbeiten. Für den Neubau eines Schulsaals in Mosbach bei der Viehwegung der Bäckers- und Metzgerarbeiten.

Bergebung von Gewölbebauten. Die Unternehmung des Landgrabens zwischen Kerner und Schimmelbuschstraße in einer Länge von 2,5 m.

Geometergehilfe. Die unterfertigte Stelle stellt einen Geometergehilfen zur Verfügung der Fortifikationsarbeiten des Vermessungswesens und der vorhandenen verschiedenen Vermessungen.

Wirtschaft. Junge, erfahrene, kautionsfähige Wirtseute suchen in der Nähe von Karlsruhe eine nachweislich gutgehende, von einer Brauerei nicht abhängige Wirtschaft zu mieten.

Jeder Garten wird durch Stauden-Anpflanzung bereichert! Goos & Koenemann, Versandt-Gärtnerei, Grossherzogl. hess. ostf. Nieder-Walluf bei Wiesbaden.

Müller's Accorzither, Monopol Arions Orpheus Erato M. 16., 14., 28., 40-50 mit sämtlichen dazu erscheinenden Noten, 57.-16.

Polyphon-Spieldosen, Aristons u. Helikons von 8 Mk. 50 Pfg. an empfiehlt als reizende, hochwillkommene Gelegenheits-Geschenke.

Kleinbrauerei mit sehr guter Wirtsch., auch Saal, Ethen, Stallung u. ca. 13 Morcen e ründliche, in mit oder ohne Landwirtschaft, wegen Tod des Besitzers unter günstigen Bedingungen zu verkaufen.

Odonta, Luise Wolf Ww., 4 Karlsruhstrasse 4.

Grabdenkmale aus schwedischem Granit fertigen: 69 Rupp & Moeller, Granitwerk, Karlsruhe.

Kopfbürsten, Hutbürsten, Zahn- und Nagelbürsten, Pfeiffenröhren, Toilettenartikel, Luise Wolf Ww., Karlsruhe.

Dampfbad, Wasch- u. Bleich-Anstalt. In unmittelbarer Nähe größerer Städte Schindenschlund ist eine nach neuesten System eingerichtete u. mit allen Comfort ausgestattet Dampfbad, Bleich- u. Weichwasseranstalt mit einer ca. 70 ar umfassenden Grundfläche, von allen Seiten freigegeben, um billigen Preis zu veräußern.

Die beste und billigste Bezugsquelle für solide Holz- u. Polstermöbel, complete Ausstattungen in alle Zimmer-Einrichtungen in das Möbel-, Betten- u. Tapetengeschäft von Lud. Seiler, Waldstraße 7.

