

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Volksfreund. 1901-1932 1906

144 (25.6.1906)

Der Volksfreund

Tageszeitung für das werktätige Volk Badens.

Abgabe täglich mit Ausnahme Sonntags und der gesetzlichen Feiertage. — Abonnementspreis: im Haus durch Kräger angefordert, monatlich 70 Pf., vierteljährlich 2.10. In der Expedition und den Abgaben abgeholt, monatlich 60 Pf. Bei der Post bestellt und dort abgeholt 2.10, durch den Briefträger ins Haus gebracht 2.10 vierteljährlich.

Redaktion und Expedition: Kaiserstraße 24. Telefon: Nr. 128. — Postfach: Nr. 2144. Expeditionsstunden der Redaktion: 12—1 Uhr mittags. Redaktionszeitung: 1/2, 10 Uhr vormittags.

Insertate: die einseitige, keine Zeile, oder deren Raum 20 Pfg., Lokal-Insertate billiger. Bei größeren Aufträgen Rabatt. — Schluß der Annahme von Insertaten für nächste Nummer vormittags 1/2, 9 Uhr. Größere Insertate müssen tags zuvor, spätestens 3 Uhr nachmittags, aufgegeben sein. — Geschäftsstunden der Expedition: vormittags 1/2—1 Uhr und nachmittags von 2—1/2 Uhr.

Nr. 144. Karlsruhe, Montag den 25. Juni 1906. 26. Jahrgang.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 22. Juni.

(105. Sitzung.)

Der Präsident Schuster eröffnet um 9 Uhr die Sitzung.

Der Regierungsrath Minister v. Marschall und der Staatsminister des Eisenbahnbudgets.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Abg. Kramer (Soz.):

Ich hätte mir vorgenommen, bei § 12 die freie Verteilung zur Sprache zu bringen. Vorher hat die Generalversammlung der Betriebskrankenkassen sich dagegen ausgesprochen. Aber das kam daher, daß man den Delegierten den Vorschlag gemacht hat, die Betriebskrankenkassen werde schwere finanzielle Opfer bringen müssen. Die große Mehrheit der Arbeiter ist für die freie Verteilung. Diese hat sich zu bewähren, insbesondere auch in finanzieller Beziehung. Die Generaldirektion will einfach nicht. Ganz besonders vorteilhaft wird die freie Verteilung bei den Familienversicherung. Wie oft werden die Patienten viel zu spät zu den Spezialärzten geschickt, nachdem zuvor eine falsche Behandlung stattgefunden hat. Dadurch entstehen doppelte und dreifache Kosten. Bei der Ortskrankenkasse Mannheim hat man mit der freien Verteilung die allergünstigsten Erfahrungen gemacht. Ich ersuche die Generaldirektion dringend, die freie Verteilung einzuführen. Die Delegierten der Generalversammlung waren von oben herunter beeinflusst. (Bravo.)

Abg. Krüger (Soz.):

Es hat mich gefreut, daß die Generaldirektion das Selbstverwaltungsgesetz nicht antworten will. Ich weiß bestimmt, daß unter den Delegierten der Generalversammlung der Betriebskrankenkassen eine sehr starke Strömung für die freie Verteilung war. In Antiochia sind die Arbeiter besonders verständnisvoll. Was ich auch dem Generaldirektor sagen möchte, ist, daß man auch dem Arbeiter das freie Selbstbestimmungsrecht gibt. Die Herren Abgeordneten Plantenborn und Heffler haben keine Studien und sie haben konstatiert, daß auch der Tee und Stoffe auf die Nerven schädlich einwirken. Ich wundere mich, daß Kollege Franz sich für das Bier nicht ärgert ins Zeug gelegt hat. (Heiterkeit.) Das Bier ist heute nicht mehr so stark (Heiterkeit) und von einem Glas wird man nicht betrunken. Der Alkoholismus (Heiterkeit) schadet, wenn er mäßig genossen wird und nicht gefährlich ist, auch nicht. Man lasse deshalb den Arbeitern die Freiheit.

Abg. Wilsch (Soz.):

Ich möchte die Generaldirektion bitten, sich mit der Angelegenheit vertraut zu machen, um gegebenenfalls eingreifen zu können. In der Antiochia siehe er auf dem Standpunkt der Generaldirektion.

Abg. Wilsch (Soz.):

Es ist mir mitgeteilt worden, daß alljährlich ein Teil der badischen Eisenbahnarbeiter von der Stadt Basel untergebracht werden. Das ist auf die miserablen Löhne zurückzuführen. Es ist schon vorgekommen, daß von 500 Arbeitern 185 untergebracht wurden. Dieser Zustand ist für den badischen Staat sehr unangenehm. Die Generaldirektion scheint sich nicht zu kümmern. Ich ersuche die Generaldirektion, sich mit der Angelegenheit vertraut zu machen, um gegebenenfalls eingreifen zu können. In der Antiochia siehe er auf dem Standpunkt der Generaldirektion.

Abg. Lehmann (Soz.):

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Abg. Lehmann (Soz.):

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Abg. Lehmann (Soz.):

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Abg. Lehmann (Soz.):

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Was die Tätigkeit des Appenweierer Bahnhofspersonals in der Sturmzeit betrifft, so habe ich bei seinem Vortritt wiederholt bemerkt, daß seine Anerkennung und Wertschätzung zu wünschen ist. Ich ersuche die Generaldirektion, die Tätigkeit des Appenweierer Bahnhofspersonals in der Sturmzeit wiederholt zu würdigen. Ich ersuche die Generaldirektion, die Tätigkeit des Appenweierer Bahnhofspersonals in der Sturmzeit wiederholt zu würdigen.

Der Herr Minister des Eisenbahnbudgets, Herr v. Marschall, hat die Einbringung des Gesetzes über die Eisenbahnen in den Reichstag erklärt.

Ein unerwartetes Ereignis

geitigte die Samstags-Sitzung, die sich teilweise hochdramatisch gestaltete und mit einer vollendeten Niederlage des Eisenbahnministers ihren Abschluß fand. Am Freitag Abend, ja noch am Samstag Vormittag, galt die glatte Annahme der Tarifreform durch die zentriert-nationalliberale Mehrheit als unabweisbar gesichert. Doch mit des Geschehens Mächten, ist kein ewiger Bund zu schließen und das Schicksal schreitet schnell. Herr Müller von der nationalliberalen Fraktion, derselbe, der im Reichstag gegen die Fahrkartenreform gestimmt und von dem die Blätter letzter Tage zu berichten wußten, brachte er auch gegen die Tarifreform stimmen werde, brachte den Stein ins Rollen. Im Ru war aus dem Stein eine Lawine geworden, welche die ganze Tarifreform mit sich in die Tiefe zu reißen drohte. Unschonbar harmlos, in Wirklichkeit aber mit guter Berechnung, stellte Abg. Müller an die Regierung die Anfrage, ob es richtig sei, was ihm berichtet wurde, daß auf der Rhein-Neckar-Bahn die 4. Wagenklasse eingeführt werde. Die Nationalliberalen und das Zentrum machten verblüffte Gesicht. „Ist ja nicht möglich“, dachten sie wohl, denn die Regierung konnte doch nicht so hinterhältig sein, einen solchen Plan der Volksvertretung zu verheimlichen und diese in eine Falle zu locken. Und doch war es so. Es wird mit System „gearbeitet“ und zu diesem System gehört es auch, die Volksvertretung so lange in dem Glauben zu erhalten, es ginge nicht um die badische Eisenbahn selbständig, bis alle Wege zuräde verammelt und verriegelt sind. Und hier wäre die Mehrheit der badischen Volksvertretung in die Falle hineingefallen.

Mit dem ganzen Aufwand von Schein, aber auch von Lüge, wurde die Regierung so lange in dem Glauben zu erhalten, es ginge nicht um die badische Eisenbahn selbständig, bis alle Wege zuräde verammelt und verriegelt sind. Und hier wäre die Mehrheit der badischen Volksvertretung in die Falle hineingefallen.

Mit dem ganzen Aufwand von Schein, aber auch von Lüge, wurde die Regierung so lange in dem Glauben zu erhalten, es ginge nicht um die badische Eisenbahn selbständig, bis alle Wege zuräde verammelt und verriegelt sind. Und hier wäre die Mehrheit der badischen Volksvertretung in die Falle hineingefallen.

Mit dem ganzen Aufwand von Schein, aber auch von Lüge, wurde die Regierung so lange in dem Glauben zu erhalten, es ginge nicht um die badische Eisenbahn selbständig, bis alle Wege zuräde verammelt und verriegelt sind. Und hier wäre die Mehrheit der badischen Volksvertretung in die Falle hineingefallen.

Mit dem ganzen Aufwand von Schein, aber auch von Lüge, wurde die Regierung so lange in dem Glauben zu erhalten, es ginge nicht um die badische Eisenbahn selbständig, bis alle Wege zuräde verammelt und verriegelt sind. Und hier wäre die Mehrheit der badischen Volksvertretung in die Falle hineingefallen.

Mit dem ganzen Aufwand von Schein, aber auch von Lüge, wurde die Regierung so lange in dem Glauben zu erhalten, es ginge nicht um die badische Eisenbahn selbständig, bis alle Wege zuräde verammelt und verriegelt sind. Und hier wäre die Mehrheit der badischen Volksvertretung in die Falle hineingefallen.

Mit dem ganzen Aufwand von Schein, aber auch von Lüge, wurde die Regierung so lange in dem Glauben zu erhalten, es ginge nicht um die badische Eisenbahn selbständig, bis alle Wege zuräde verammelt und verriegelt sind. Und hier wäre die Mehrheit der badischen Volksvertretung in die Falle hineingefallen.

passiert ist. Sofort meldete sich Genosse Kolb zum Wort, um die Frage an die Mehrheit zu richten, ob sie sich denn immer noch nicht in der Situation auskenne, in welcher wir uns befinden. Der Abg. Fröhlich verwies darauf, daß er schon vor 10 Jahren auf den Gang der Dinge hingewiesen habe, aber — gerade wie jetzt — ausgelacht worden sei. Herr Ding schwang sich auf seinen Kieper und verkündete mit großem Pathos: Was Kolb und Fröhlich befürchten, nämlich die Verprechtung der badischen Bahnen, sei ein Strohspinn. Kolb erwiderte, Ding soll sich nicht so sehr breit machen, er hätte alle Veranlassung, statt dessen sein Wort einzulösen und sein Mandat niederzulegen.

In diesem Stadium der Debatten gingen die Bogen sehr hoch, es gab dramatische Szenen, wie kaum vorher in diesem Landtag. Herr Wilsch forderte von der Regierung eine bestimmte Erklärung darüber, ob sie den Wunsch der Volksvertretung respektieren werde. Wieder erhob sich die schneidende Zergewissung, um im schnurrenden Referententönen den folgenden Satz auszusprechen, der die geistige Bedeutung unseres jetzigen Eisenbahnministers in bengalischem Lichte erstahlen läßt: Wenn die Resolution die Mehrheit des Hauses findet, dann wird dies für uns ein Anlaß sein, die Frage noch einmal ernstlich zu prüfen. (Große Heiterkeit.)

Das Haus quittierte diese Erklärung des Ministers mit schallender Heiterkeit, über deren Ursache sich aber der Minister nicht klar werden konnte. Wilsch und Obkircher hielten diese Erklärung für ungenügend, worauf Herr v. Marschall sich nochmals erhob, um folgendes zu sagen: „Wenn die Volksvertretung der Tarifreform nur unter der Voraussetzung zustimmen will, daß auch bezüglich der Rhein-Neckar-Bahn die gleichen Tarife Anwendung finden sollen, welche sonst zur Durchführung gelangen und die Regierung diese Resolution anerkennt, so wird sich die Regierung mit dem prüfenden Minister ins Benehmen setzen, um die Resolution zur Durchführung zu bringen.“

Übermals schloß eine Heiterkeitspause ein, die aber mit harter Erregung vermischt war. Es stand fest, die Regierung war nicht in der Lage, eine klare und bestimmte Erklärung abzugeben. Der Minister war sich obendrein der Rolle, die er spielte, nicht einmal bewußt. Nun stellten Nationalliberale und Zentrum den Antrag, die Tarifreformfrage an die Budgetkommission zur Entscheidung zu bringen.

Unsere Genossen Eichhorn und Dr. Frank protestierten dagegen. Die Ehre der Kammer erfordere jetzt glatte Ablehnung der Tarifreform. Herr Obkircher allerdings war der Meinung, die Ehre der Kammer, die eben im Begriffe war, in eine Lug gestellte Falle hineinzutapen, erfordere das Gegenteil, nämlich zunächst hinter den Kulissen und dann in der Budgetkommission den Weg zu suchen, auf dem die Mehrheit und die Regierung sich wieder finden.

Herr v. Marschall wird Gelegenheit bekommen, eine — wenn auch nicht seinem Geiste entstammende — Erklärung abzugeben, welche die Mehrheit befriedigen wird. Diese Mehrheit ist nicht mehr zu belächeln, kein Warnungssignal wird mehr beachtet, nicht einmal das von der Regierung, wenn auch nur unfeinlich ausgesprochene. Das Volk murren, überall gärt, aber das Volk

Er phantasmierte sich die Zukunft vor, bis seine Mutter in die Stube gerufen kam und einige Bierflaschen auf den Tisch stellte. „Trink, Emilchen! Bei der Hitze wirst du schönen Durst haben! Für die Mädchen (wo bleiben die nur?) habe ich noch ein paar mitgebracht. Du läßt zwar auch teilen, denke ich immer.“ „Wieso denn?“ „Man sieht doch, daß du mit der Emma einig bist. Du bist schon dumm, Emilchen, daß du nicht mehr Anstalten machst, um mit ihr bald ganz ins Reine zu kommen. Unsere Lina denkt ebenso.“ „Die Verwandtschaft mit Karl Tobias käme mir ja sehr zu passe, wenn ich mir selber was packen würde!“ antwortete Emil.

„Der alte Tobias hat obendrein auch noch ordentlich Geld!“ sagte die Mutter. „Davon kriegt Emma auch mal einen fetten Kleb. Wenn du sie nicht ausstehen könntest, müdeste sie trotzdem laufen; aber so läte ich bald mal horchen, wie sie denkt.“ „Das kann man ja versuchen.“ „Das machst du recht, Emilchen! Trinke man, trinke!“

Emma wollte in ihrem Stübchen. An der Tür studierte Emil das Stadtblatt weiter. Er winkte der Mutter und die zog ihre Tochter Lina mit hinaus: „Bleibe ein bißel hier draußen mein Rädel; Emil wird mal nachschauen, wie Emma über ihn denken tut.“ „Grüßlein Emmachen“, sagte Emil bald nachher und ging mit der Zeitung zu ihr. „Lesen Sie mal das — Unserem verehrten Chef — so fängt's an. Hier!“

Während sie las, beobachtete er jede Miene ihres Gesichtes, das sich weniger, als er vermuthet hatte, veränderte. „Was meinen Sie wohl? Müchten Sie nicht auch so eine Rolle spielen, so als Fabrikantenfrau? Schön wäre es doch, nicht?“ (Fortsetzung folgt.)

Kämpfer.

Ein Roman aus der neuen Arbeiterwanderung von Max Wittig. (Radbr. verb.)

(Fortsetzung.)

„Doch weis ich!“ antwortete Karl. „Emma hat Strafe genug haben für ihren Leichtsin. Sie ist nicht so leicht zu kriegen. — Wenn man sie kriegen will, muß man sie kriegen. — Wenn man sie kriegen will, muß man sie kriegen.“

„Wie geht's denn heute, Lude?“ „Erwiderte der, „ich und noch Stiller Arbeiter. — Wir sind mit der Mehrzahl geworden. Wir wollen einfach nicht mehr in diese Städte mitgehen und unser Geld hier bei der Partikasse. Nun kommt man überall, in der Fabrik und in der Anebe, und man redet keine mehr ein Sterbenswort mit uns, nicht mal die Weibchen.“

„Der alte Tobias hat obendrein auch noch ordentlich Geld!“ sagte die Mutter. „Davon kriegt Emma auch mal einen fetten Kleb. Wenn du sie nicht ausstehen könntest, müdeste sie trotzdem laufen; aber so läte ich bald mal horchen, wie sie denkt.“ „Das kann man ja versuchen.“ „Das machst du recht, Emilchen! Trinke man, trinke!“

Emma wollte in ihrem Stübchen. An der Tür studierte Emil das Stadtblatt weiter. Er winkte der Mutter und die zog ihre Tochter Lina mit hinaus: „Bleibe ein bißel hier draußen mein Rädel; Emil wird mal nachschauen, wie Emma über ihn denken tut.“ „Grüßlein Emmachen“, sagte Emil bald nachher und ging mit der Zeitung zu ihr. „Lesen Sie mal das — Unserem verehrten Chef — so fängt's an. Hier!“

„Doch weis ich!“ antwortete Karl. „Emma hat Strafe genug haben für ihren Leichtsin. Sie ist nicht so leicht zu kriegen. — Wenn man sie kriegen will, muß man sie kriegen. — Wenn man sie kriegen will, muß man sie kriegen.“

„Wie geht's denn heute, Lude?“ „Erwiderte der, „ich und noch Stiller Arbeiter. — Wir sind mit der Mehrzahl geworden. Wir wollen einfach nicht mehr in diese Städte mitgehen und unser Geld hier bei der Partikasse. Nun kommt man überall, in der Fabrik und in der Anebe, und man redet keine mehr ein Sterbenswort mit uns, nicht mal die Weibchen.“

„Der alte Tobias hat obendrein auch noch ordentlich Geld!“ sagte die Mutter. „Davon kriegt Emma auch mal einen fetten Kleb. Wenn du sie nicht ausstehen könntest, müdeste sie trotzdem laufen; aber so läte ich bald mal horchen, wie sie denkt.“ „Das kann man ja versuchen.“ „Das machst du recht, Emilchen! Trinke man, trinke!“

Emma wollte in ihrem Stübchen. An der Tür studierte Emil das Stadtblatt weiter. Er winkte der Mutter und die zog ihre Tochter Lina mit hinaus: „Bleibe ein bißel hier draußen mein Rädel; Emil wird mal nachschauen, wie Emma über ihn denken tut.“ „Grüßlein Emmachen“, sagte Emil bald nachher und ging mit der Zeitung zu ihr. „Lesen Sie mal das — Unserem verehrten Chef — so fängt's an. Hier!“

„Doch weis ich!“ antwortete Karl. „Emma hat Strafe genug haben für ihren Leichtsin. Sie ist nicht so leicht zu kriegen. — Wenn man sie kriegen will, muß man sie kriegen. — Wenn man sie kriegen will, muß man sie kriegen.“

„Wie geht's denn heute, Lude?“ „Erwiderte der, „ich und noch Stiller Arbeiter. — Wir sind mit der Mehrzahl geworden. Wir wollen einfach nicht mehr in diese Städte mitgehen und unser Geld hier bei der Partikasse. Nun kommt man überall, in der Fabrik und in der Anebe, und man redet keine mehr ein Sterbenswort mit uns, nicht mal die Weibchen.“

„Der alte Tobias hat obendrein auch noch ordentlich Geld!“ sagte die Mutter. „Davon kriegt Emma auch mal einen fetten Kleb. Wenn du sie nicht ausstehen könntest, müdeste sie trotzdem laufen; aber so läte ich bald mal horchen, wie sie denkt.“ „Das kann man ja versuchen.“ „Das machst du recht, Emilchen! Trinke man, trinke!“

Emma wollte in ihrem Stübchen. An der Tür studierte Emil das Stadtblatt weiter. Er winkte der Mutter und die zog ihre Tochter Lina mit hinaus: „Bleibe ein bißel hier draußen mein Rädel; Emil wird mal nachschauen, wie Emma über ihn denken tut.“ „Grüßlein Emmachen“, sagte Emil bald nachher und ging mit der Zeitung zu ihr. „Lesen Sie mal das — Unserem verehrten Chef — so fängt's an. Hier!“

„Doch weis ich!“ antwortete Karl. „Emma hat Strafe genug haben für ihren Leichtsin. Sie ist nicht so leicht zu kriegen. — Wenn man sie kriegen will, muß man sie kriegen. — Wenn man sie kriegen will, muß man sie kriegen.“

„Wie geht's denn heute, Lude?“ „Erwiderte der, „ich und noch Stiller Arbeiter. — Wir sind mit der Mehrzahl geworden. Wir wollen einfach nicht mehr in diese Städte mitgehen und unser Geld hier bei der Partikasse. Nun kommt man überall, in der Fabrik und in der Anebe, und man redet keine mehr ein Sterbenswort mit uns, nicht mal die Weibchen.“

„Der alte Tobias hat obendrein auch noch ordentlich Geld!“ sagte die Mutter. „Davon kriegt Emma auch mal einen fetten Kleb. Wenn du sie nicht ausstehen könntest, müdeste sie trotzdem laufen; aber so läte ich bald mal horchen, wie sie denkt.“ „Das kann man ja versuchen.“ „Das machst du recht, Emilchen! Trinke man, trinke!“

Emma wollte in ihrem Stübchen. An der Tür studierte Emil das Stadtblatt weiter. Er winkte der Mutter und die zog ihre Tochter Lina mit hinaus: „Bleibe ein bißel hier draußen mein Rädel; Emil wird mal nachschauen, wie Emma über ihn denken tut.“ „Grüßlein Emmachen“, sagte Emil bald nachher und ging mit der Zeitung zu ihr. „Lesen Sie mal das — Unserem verehrten Chef — so fängt's an. Hier!“

und seine Vertretung haben ja nach Herrn Dr. Bing's Meinung kein Mittel, ihren Willen zur Geltung zu bringen. Unsere Konstitution garantiert den Eisenbahnbureauführern die Selbstherrlichkeit in Verwaltungsdingen und die Tarifreform ist eine solche. Ergo muß die Volkswirtschaft nach Bing'scher „Logik“ vor der bürokratischen Selbstherrlichkeit ihre Reverenz machen. Noch einmal wird die Budgetkommission und das Plenum sich mit der Tarifreform beschäftigen. Aber zu retten ist trotzdem nichts mehr. Unsere Eisenbahnbureauführer haben nur noch den einen Wunsch, daß bevor der Vorhang über diese traurige Komödie endgiltig fällt, die Gehaltsrevision erledigt wird, denn vom preussischen Landtag erwarten sie nichts gutes.

• Karlsruhe, 23. Juni.
(106. Sitzung.)

Erster Vizepräsident Sehner eröffnet um 9 Uhr die Sitzung.
Am Regierungstisch Minister v. Marschall und Regierungskommissäre.

Spezialberatung des Eisenbahnbudgets.

Eingegangen ist eine Petition, die Restaurierung des Heidelberger Schloßes betri., ferner ein Gesetzentwurf, die provisorische Fortsetzung der Steuern vom 1. bis 10. Juli betri.

Abg. Gönner behauptet, daß der Wunsch der Karlsruher, den der Abg. Kolb vorgebracht hat, nach einem billigen Sonntagszug nach Baden bei der Generaldirektion kein Entgegenkommen gefunden habe. Man habe auf den Sonntagszug hingewiesen; derselbe sei aber doch kein Ersatz für das, was Baden-Baden an Kurwertigkeit bietet. Er möchte deshalb die Generaldirektion nochmals bitten, diese Bitte einer möglichstenden Erwägung zu unterziehen.

Abg. Brodmann befürwortet Einführung des Vollbetriebs auf der Strecke Badoltszell-Mengen.
Abg. Gierich glaubt darauf hinweisen zu sollen, daß die Station Etlingen seit dem Betrieb der Albtalbahn von der Generaldirektion in bezug auf das Halten der Schnellzüge etwas vernachlässigt wurde. Das weitere befürwortet Redner eine Herabsetzung der Tarife auf der Albtalbahn und die Herstellung eines zweiten Gleises Karlsruhe-Etlingen.

Minister v. Marschall wendet sich gegen die Wünsche Gönners in bezug auf den Sonntagszug nach Baden, da man bei dem zukünftigen Tarif für 1 M. 50 Pf. jeden Tag nach Baden fahren könne. Die Reisenden habe aber nicht nur den Sonntagszug, sondern auch den Tag mit seinem herrlichen Mittelwald. Die Herabsetzung der Tarife auf der Albtalbahn werde er befürworten.

Abg. Weiske (Soz.)

unterstützt die Ausführungen der Abg. Müller und Jürg über die von dem Personal der Rhein-Neckar-Bahn vorgebrachten Beschwerden. Die Arbeiter und Bediensteten wüßten überhaupt nicht, an wen sie sich wenden sollen. Die Lohnverhältnisse seien zum Teil geradezu miserabel. Ein Beamter mit 22jähriger Dienstzeit habe einen Tagelohn von 2.80 M. Das sei Standeslos. Solche Hungerlöhne wage kein Privatdarbeiter mehr zu bezahlen. Redner bringt noch eine Beschwerde eines Heidelberger Dienstmannes zur Sprache, dem man den Eintritt auf den Bahnhofsperon verweigerte.

Abg. Kolb befürwortet nochmals die Wünsche der Arbeiter und Bediensteten und wendet sich gegen den Vorschlag von 12 000 M. an die Güterbesitzer; dieselbe werde auch ohne denselben ein gutes Geschäft sein.

Bei dem Titel „Güterverkehr“ wird gleichfalls eine Reihe von Wünschen totaler Natur vorgebracht.
Abg. Wepper verteidigt die Verbilligung der Obsttarife; es habe fast den Anschein, als ob ausländisches Obst im Transitverkehr zu höheren Preisen geführt werde, als das einheimische. Er bitte auch die Frage zu erwägen, Sondertarife für Früchtholz vom 1. Juni bis 1. September einzuführen. Baden sei bemüht, die Transporte so rasch wie möglich vorwärts zu bringen, im Gegensatz zu den norddeutschen Bahnen. Wünschenswert sei auch die Einführung von Kühlwagen, um die Erdbeeren in entferntere Gegenden zu führen.

Abg. Pfeiffer tritt diesen Ausführungen insbesondere entgegen auf Grund der von Eberhartson betri. Vor allem müsse man bemüht sein, das Obst möglichst rasch und billig fortzubringen.

Generaldirektor Roth: Die Generaldirektion sei dankbar für jede gegebene Anregung auf diesem Gebiete. Die Bestimmungen über tunkelste Schonung des Obstes auf den Transporten würden dem Personal in Erinnerung gebracht werden.

Abg. Kolb unterstützt die Ausführungen Weppers und greift auf das amerikanische System zurück in bezug auf den Verkauf von Obst.

Abg. Vogel beklagt, daß die badischen Bahnen den Reichtum der Mannheimer Lagerhäuser das elektrische Licht teurer berechnen wie die pfälzischen Bahnen.

Betriebsdirektor Engler: Wenn in Nehl das elektrische Licht billiger sei, wie in Mannheim, so komme das daher, daß in Nehl die Elektrifizierung billiger herzustellen sei, wie in Mannheim.

Abg. Vogel würde dann vorschlagen, die Verwaltung bezüge ihr elektrisches Licht von der Stadtverwaltung.

Bei dem Titel „Bodenerschließung“ bittet Abg. Schöner, für einen besseren Fahrplan auf dem Neberlinger See Sorge zu tragen.

Bei dem Anteil Badens an der Main-Neckar-Bahn erklärt Abg. Müller, daß der hier eingeführte dreitägige Nachtzug nur schwer durchzuführen sei. Damit werde eine Ueberlastung schlimmster Art eingeführt. Dringend geboten sei eine Abänderung der Schalterverhältnisse, die von den beiden Beamten kaum durchzuführen seien. Die Tarifreform sei für die Entlohnung der Main-Neckar-Bahn von hoher Bedeutung. Den Minister möchte ich fragen, ob es wahr sei, daß auf der Main-Neckar-Bahn die vierte Klasse eingeführt werden solle. Wenn die Verwaltung sich nach Einführung der Tarifreform für die Main-Neckar-Bahn nicht den Zweifelpfennigtarif für die 8. Klasse des beschleunigten Personenzugs vorbehalten haben würde, wäre die aufzubühende Stadt Weinheim außerordentlich geschädigt, denn die Weltweiser Geschäftswelt müßte nicht nur mehr gehen, sondern auch weniger eintreten, da der Fremdenverkehr zurückgehen würde.

Minister v. Marschall: Die Frage, welche Tariffüsse auf der Main-Neckar-Bahn Anwendung finden sollen, sei bei der Verhandlung unter den beteiligten Staaten noch nicht entschieden worden. Es konnte eine Vereinbarung noch nicht erfolgen, weil bei der Entscheidung dieser Frage auch die künftige Regierung mitzuwirken hat, welche bei dieser Konferenz nicht vertreten war. Erst in letzter Zeit hätten Verhandlungen stattgefunden, bei denen sich die Regierung dahin ausgesprochen habe, die Einführung der vierten Wagenklasse auf der Main-Neckar-Bahn zuzulassen. (Schl.) Wahrscheinlich sei hierfür die Erwägung gewesen, daß die Main-Neckar-Bahn zu einem Drittel dem badischen Staat, zu zwei Dritteln aber Preußen und Hessen gehöre. Da die bisherigen Einheitsätze dieser Bahn aus künftige einheitlich sein sollen, so erhelte es geboten, die Einheitsätze der preussisch-hess. Gemeinschaft auch auf die badische Strecke anzuwenden, zumal künftige die vierte Klasse in den Zügen zwischen Frankfurt und Heidelberg aus Gleichmäßigkeitsgründen durchgeführt werden müßte. Die Regierung sei aber mit dem preussischen Eisenbahnministerium darüber ins Benehmen getreten, daß auch die Wagen vierte Klasse in ausweichender Weise mit Sitzbänken ausgestattet würden. Für den Verkehr nach Mannheim kämen die Tariffüsse der preussisch-hessischen Gemeinschaft nur bis Friedrichsfeld in Betracht. Die Erhöhung der Fahrpreise werde sich also etwas reduzieren; im übrigen sei die Regierung fest entschlossen, das Recht, das ihr durch Artikel 7 des Vertrags gegeben, auch fernerhin energisch zu wahren.

Abg. Köhler erklärt, daß man bei der Tarifreform die Main-Neckar-Bahn nicht anders behandeln dürfe, wie die übrigen Anschlußbahnen. Der Vertrag von 1902 gebe der Regierung volle Freiheit. Die heute vorgebrachten Gründe für eine andere Behandlung dieser Bahn seien nicht überzeugend. Nur schwerer Schmerz mache man sich für die Reform entschließen unter Befreiung der 4. Klasse. Hier werde dieser Vorzug Baden wieder aus der Hand genommen und die 4. Klasse in das badische Land hereingeführt. Er möchte glauben, daß die Bevölkerung an dieser Strecke ein Recht darauf habe, daß die badische Regierung für dieselbe keine anderen Grundzüge zur Anwendung bringe, wie für das übrige Land.

Abg. Kolb (Soz.): Hier geise es sich am deutlichsten wie Preußen den Damm auf Baden drücke und sich nicht einmal um den Vertrag von 1902 kümmere. Man habe auf die heftige Regierung eingeworfen, die den Verhandlungen nicht beigekommen. — Die heftige Regierung habe überhaupt nicht zu sagen. Hier habe man den besten Rat, das Recht zu haben, was es wolle. Jetzt wäre es wieder interessant, zu erfahren, ob die Rationalisierer nicht in letzter Stunde einschließen, gegen die Reform zu stimmen.

Abg. Gierich (Soz.):

Ich nehme nicht an, daß sich Mannheim besonders dankbar zeigen wird, daß sich Friedrichsfeld nach Mannheim auf der Main-Neckar-Bahn die 4. Wagenklasse nicht eingeführt wird. Daran hat das reisende Publikum nicht den geringsten Vorteil, da es ja in Friedrichsfeld umsteigen muß, die kurze Strecke von 10 Minuten Fahrzeit könnte es auch in der 4. Wagenklasse zurücklegen; von der Fürsorge der Regierung für Mannheim ist immer noch nichts zu bemerken; der letzte Schnellzug von Frankfurt nach Mannheim über die Main-Neckar-Bahn geht in Frankfurt 11 Uhr 45 Min. ab und trifft in Mannheim 1 Uhr 22 Min. ein; der nächstfolgende Schnellzug mit 8. Klasse nach Mannheim geht in Frankfurt um 9 Uhr 35 Min. ab. Dagegen gehen Schnellzüge mit 8. Wagenklasse um 6 Uhr 21 Min. und 8 Uhr 40 Min. nach Heidelberg ab, von denen der erste sowohl in Bensheim wie in Weinheim hält und außerdem ein D-Zug mit 1. und 2. Klasse 7 Uhr 15 Min. ab Frankfurt, Ankunft 8 Uhr 47 Min. in Mannheim; es hat mich geirrt, daß Weinheim Anschlüsse an die Schnellzüge hat, warum behandelt man die größte Stadt Badens so rücksichtslos? Ein weiterer Beleg des Entgegenkommens. Der Personenzug 9 Uhr 20 Min. ab Frankfurt soll fahrplanmäßig 12 Uhr 28 Min. in Mannheim eintreffen, der Zug wird, wie ich leider heute Abend wieder erfahren muß, nur bis Friedrichsfeld geführt, wartet dann den um 10 Uhr 08 Min. abgehenden Schnellzug ab, wird dann zusammengepackt und trifft mit den bekannten Verspätungen gegen 11 Uhr in Mannheim ein; ein unfreiwilliger Aufenthalt von ca. 20 Minuten. Da nur eine badische Strecke in Betracht kommt, so muß entschieden verlangt werden, daß dieser Zug, wie er im Fahrplan verzeichnet ist, auch richtig geführt wird. Ich glaube, daß Mannheim 80 Jahre lang für die Wittersdorffschen Eisenbahnen gebüßt hat und die Südwestdeutsche Handelsmetropole Mannheim hat ein Anrecht darauf, von der harten badischen Generaldirektion für ihre berechtigten Wünsche endlich Berücksichtigung zu finden. Dieser unhaltbare Zustand muß endlich beseitigt werden. (Bravo.)

Eingegangen ist ein Antrag auf namentliche Abstimmung über die Anträge der Kommission.

Eingegangen ist ferner ein Antrag der Abg. Gierich und Gen. dahingehend, die Anwohner der Bergstraße in gleicher Weise zu behandeln, wie die übrigen Anwohner an den Anschlußbahnen.

Abg. Widens hält die Erklärung der Regierung für ungenügend und wenn dieselbe der Budgetkommission bekannt gegeben wäre, würde dieselbe ihrerseits eingegriffen haben. Es ist mir unerfindlich, warum die Anwohner der Bergstraße anders behandelt werden sollen. Abg. Frühau erklärt nochmals, daß mit den heutigen Beschlüssen die Selbstständigkeit der badischen Bahnen begraben werden. Zum mindesten sollte man doch den Abschluß der verschiedenen Verträge abwarten. Man sollte auch heute noch einmal die ganze Angelegenheit beschreiben, um die wichtige Frage eingehend prüfen zu können. Daß man vorsichtig sein müsse, habe die heutige Erklärung der Regierung bewiesen. Wer wisse, was nicht noch alles kommen werde.

Abg. Bing (nall.): Auch die letzten Ausführungen Frühau's wie Kolb's hätten ihn zu keiner anderen Ueberzeugung bringen können. Dieselben hätten unter ihrer Verunsicherung sich allerlei Phantasiegebilde vorgezogen und Preußen als eine Boa constrictor bezeichnet. Heute handle es sich darum, ob es notwendig, die Kommissionsbeschlüsse auch auf die Main-Neckar-Bahn zu beziehen. Wenn die Regierung sich nicht davon überzeugen könne, so könne man sie allerdings auch nicht zwingen. (Schlatter Widerspruch.) Wir müssen aber die Regierung bitten, von dem unserm Lande eingeräumten Rechte in dem Vertrag mit Preußen Gebrauch zu machen. In der Kommission habe man allerdings angenommen, daß die Main-Neckar-Bahn eine Ausnahme nicht machen solle.

Abg. Köhler hat die Ueberzeugung, daß die Regierung dem Willen der Volksvertretung entsprechen werde, wenn sie irgendwie könne. Er verweise, daß der Abg. Frühau ganz eine Verzögerung der ganzen Angelegenheit herbeiführen möchte. Es wäre höchst gefährlich, aufgrund einer höchst subjektiven Auffassung das Recht aufzuklären; man müsse auf dem Boden der Tatsachen der objektiven Behandlung stehen bleiben. Er hätte erwartet, daß der Minister eine Erklärung abgibt; falls dieselbe negativ ausfalle, so müsse die Angelegenheit an die Kommission zurückverwiesen werden und wenn die Regierung darauf bestände, so könne man dazu kommen, gegen die Reform zu stimmen.

Minister v. Marschall: Wenn die Resolution, wie sie nun vorgelesen, die Mehrheit finde, so werde das für ihn ein Anlaß sein, die Frage nochmals in ernster Erwägung zu ziehen. (Seitenskl.)

Abg. Kolb wendet sich gegen die Regierungserklärung. Abg. Widens beantragt, die Angelegenheit an die Kommission zurückzuverweisen, da dieselbe in eine kritische Lage gekommen. Die Erklärung des Ministers sei ihm nicht ausreichend; die Regierung sei durch Artikel VII des Vertrags wohl in der Lage, der Resolution auszuweichen, und die Wünsche durchzuführen.

Minister v. Marschall: Wenn die Volksvertretung der Tarifreform nur unter der Voraussetzung zustimmen will, daß auch bezüglich der Main-Neckar-Bahn die gleichen Tarife Anwendung finden sollen, welche sonst zur Durchführung gelangen und die Regierung anerkenne diese Resolution, so werde sich die Regierung mit dem preussischen Minister ins Benehmen setzen, um die Resolution zur Durchführung zu bringen.

Abg. Widens: Wenn die Regierung die bestimmte Erklärung nicht abgeben könne, dann werde er dagegen stimmen.

Abg. Frank: Die Regierung hätte die Angelegenheit in der Budgetkommission zur Sprache bringen müssen, heute sei es Ehrenpflicht der Kammer, die ganze Reform abzuschließen.

Minister v. Marschall erklärt, daß er in der Kommission keine Veranlassung erblickt, auf die Frage einzugehen, da er nicht gefragt worden sei.

Abg. Behrendt: Der Minister hätte allerdings die Frage in der Kommission zur Sprache bringen müssen. Dasselbe habe die heutige Stellung schon eingenommen und dieselbe nicht vorgezogen, weil er nicht gefragt worden sei, so wäre dafür zum Tadel der härteste Ausdruck des Parlamentarismus zulässig.

Die Frage der Tarifreform wird an die Budgetkommission zurückverwiesen.
Schluß 12 Uhr.
Nächste Sitzung Montag 1/2 Uhr. Vollschlußgesetz.

ein; ein unfreiwilliger Aufenthalt von ca. 20 Minuten. Da nur eine badische Strecke in Betracht kommt, so muß entschieden verlangt werden, daß dieser Zug, wie er im Fahrplan verzeichnet ist, auch richtig geführt wird. Ich glaube, daß Mannheim 80 Jahre lang für die Wittersdorffschen Eisenbahnen gebüßt hat und die Südwestdeutsche Handelsmetropole Mannheim hat ein Anrecht darauf, von der harten badischen Generaldirektion für ihre berechtigten Wünsche endlich Berücksichtigung zu finden. Dieser unhaltbare Zustand muß endlich beseitigt werden. (Bravo.)

Eingegangen ist ein Antrag auf namentliche Abstimmung über die Anträge der Kommission.

Eingegangen ist ferner ein Antrag der Abg. Gierich und Gen. dahingehend, die Anwohner der Bergstraße in gleicher Weise zu behandeln, wie die übrigen Anwohner an den Anschlußbahnen.

Abg. Widens hält die Erklärung der Regierung für ungenügend und wenn dieselbe der Budgetkommission bekannt gegeben wäre, würde dieselbe ihrerseits eingegriffen haben. Es ist mir unerfindlich, warum die Anwohner der Bergstraße anders behandelt werden sollen. Abg. Frühau erklärt nochmals, daß mit den heutigen Beschlüssen die Selbstständigkeit der badischen Bahnen begraben werden. Zum mindesten sollte man doch den Abschluß der verschiedenen Verträge abwarten. Man sollte auch heute noch einmal die ganze Angelegenheit beschreiben, um die wichtige Frage eingehend prüfen zu können. Daß man vorsichtig sein müsse, habe die heutige Erklärung der Regierung bewiesen. Wer wisse, was nicht noch alles kommen werde.

Abg. Bing (nall.): Auch die letzten Ausführungen Frühau's wie Kolb's hätten ihn zu keiner anderen Ueberzeugung bringen können. Dieselben hätten unter ihrer Verunsicherung sich allerlei Phantasiegebilde vorgezogen und Preußen als eine Boa constrictor bezeichnet. Heute handle es sich darum, ob es notwendig, die Kommissionsbeschlüsse auch auf die Main-Neckar-Bahn zu beziehen. Wenn die Regierung sich nicht davon überzeugen könne, so könne man sie allerdings auch nicht zwingen. (Schlatter Widerspruch.) Wir müssen aber die Regierung bitten, von dem unserm Lande eingeräumten Rechte in dem Vertrag mit Preußen Gebrauch zu machen. In der Kommission habe man allerdings angenommen, daß die Main-Neckar-Bahn eine Ausnahme nicht machen solle.

Abg. Köhler hat die Ueberzeugung, daß die Regierung dem Willen der Volksvertretung entsprechen werde, wenn sie irgendwie könne. Er verweise, daß der Abg. Frühau ganz eine Verzögerung der ganzen Angelegenheit herbeiführen möchte. Es wäre höchst gefährlich, aufgrund einer höchst subjektiven Auffassung das Recht aufzuklären; man müsse auf dem Boden der Tatsachen der objektiven Behandlung stehen bleiben. Er hätte erwartet, daß der Minister eine Erklärung abgibt; falls dieselbe negativ ausfalle, so müsse die Angelegenheit an die Kommission zurückverwiesen werden und wenn die Regierung darauf bestände, so könne man dazu kommen, gegen die Reform zu stimmen.

Minister v. Marschall: Wenn die Resolution, wie sie nun vorgelesen, die Mehrheit finde, so werde das für ihn ein Anlaß sein, die Frage nochmals in ernster Erwägung zu ziehen. (Seitenskl.)

Abg. Kolb wendet sich gegen die Regierungserklärung. Abg. Widens beantragt, die Angelegenheit an die Kommission zurückzuverweisen, da dieselbe in eine kritische Lage gekommen. Die Erklärung des Ministers sei ihm nicht ausreichend; die Regierung sei durch Artikel VII des Vertrags wohl in der Lage, der Resolution auszuweichen, und die Wünsche durchzuführen.

Minister v. Marschall: Wenn die Volksvertretung der Tarifreform nur unter der Voraussetzung zustimmen will, daß auch bezüglich der Main-Neckar-Bahn die gleichen Tarife Anwendung finden sollen, welche sonst zur Durchführung gelangen und die Regierung anerkenne diese Resolution, so werde sich die Regierung mit dem preussischen Minister ins Benehmen setzen, um die Resolution zur Durchführung zu bringen.

Abg. Widens: Wenn die Regierung die bestimmte Erklärung nicht abgeben könne, dann werde er dagegen stimmen.

Abg. Frank: Die Regierung hätte die Angelegenheit in der Budgetkommission zur Sprache bringen müssen, heute sei es Ehrenpflicht der Kammer, die ganze Reform abzuschließen.

Minister v. Marschall erklärt, daß er in der Kommission keine Veranlassung erblickt, auf die Frage einzugehen, da er nicht gefragt worden sei.

Abg. Behrendt: Der Minister hätte allerdings die Frage in der Kommission zur Sprache bringen müssen. Dasselbe habe die heutige Stellung schon eingenommen und dieselbe nicht vorgezogen, weil er nicht gefragt worden sei, so wäre dafür zum Tadel der härteste Ausdruck des Parlamentarismus zulässig.

Die Frage der Tarifreform wird an die Budgetkommission zurückverwiesen.
Schluß 12 Uhr.
Nächste Sitzung Montag 1/2 Uhr. Vollschlußgesetz.

Abg. Gierich (Soz.): Ich nehme nicht an, daß sich Mannheim besonders dankbar zeigen wird, daß sich Friedrichsfeld nach Mannheim auf der Main-Neckar-Bahn die 4. Wagenklasse nicht eingeführt wird. Daran hat das reisende Publikum nicht den geringsten Vorteil, da es ja in Friedrichsfeld umsteigen muß, die kurze Strecke von 10 Minuten Fahrzeit könnte es auch in der 4. Wagenklasse zurücklegen; von der Fürsorge der Regierung für Mannheim ist immer noch nichts zu bemerken; der letzte Schnellzug von Frankfurt nach Mannheim über die Main-Neckar-Bahn geht in Frankfurt 11 Uhr 45 Min. ab und trifft in Mannheim 1 Uhr 22 Min. ein; der nächstfolgende Schnellzug mit 8. Klasse nach Mannheim geht in Frankfurt um 9 Uhr 35 Min. ab. Dagegen gehen Schnellzüge mit 8. Wagenklasse um 6 Uhr 21 Min. und 8 Uhr 40 Min. nach Heidelberg ab, von denen der erste sowohl in Bensheim wie in Weinheim hält und außerdem ein D-Zug mit 1. und 2. Klasse 7 Uhr 15 Min. ab Frankfurt, Ankunft 8 Uhr 47 Min. in Mannheim; es hat mich geirrt, daß Weinheim Anschlüsse an die Schnellzüge hat, warum behandelt man die größte Stadt Badens so rücksichtslos? Ein weiterer Beleg des Entgegenkommens. Der Personenzug 9 Uhr 20 Min. ab Frankfurt soll fahrplanmäßig 12 Uhr 28 Min. in Mannheim eintreffen, der Zug wird, wie ich leider heute Abend wieder erfahren muß, nur bis Friedrichsfeld geführt, wartet dann den um 10 Uhr 08 Min. abgehenden Schnellzug ab, wird dann zusammengepackt und trifft mit den bekannten Verspätungen gegen 11 Uhr in Mannheim ein; ein unfreiwilliger Aufenthalt von ca. 20 Minuten. Da nur eine badische Strecke in Betracht kommt, so muß entschieden verlangt werden, daß dieser Zug, wie er im Fahrplan verzeichnet ist, auch richtig geführt wird. Ich glaube, daß Mannheim 80 Jahre lang für die Wittersdorffschen Eisenbahnen gebüßt hat und die Südwestdeutsche Handelsmetropole Mannheim hat ein Anrecht darauf, von der harten badischen Generaldirektion für ihre berechtigten Wünsche endlich Berücksichtigung zu finden. Dieser unhaltbare Zustand muß endlich beseitigt werden. (Bravo.)

Eingegangen ist ein Antrag auf namentliche Abstimmung über die Anträge der Kommission.

Eingegangen ist ferner ein Antrag der Abg. Gierich und Gen. dahingehend, die Anwohner der Bergstraße in gleicher Weise zu behandeln, wie die übrigen Anwohner an den Anschlußbahnen.

Abg. Widens hält die Erklärung der Regierung für ungenügend und wenn dieselbe der Budgetkommission bekannt gegeben wäre, würde dieselbe ihrerseits eingegriffen haben. Es ist mir unerfindlich, warum die Anwohner der Bergstraße anders behandelt werden sollen. Abg. Frühau erklärt nochmals, daß mit den heutigen Beschlüssen die Selbstständigkeit der badischen Bahnen begraben werden. Zum mindesten sollte man doch den Abschluß der verschiedenen Verträge abwarten. Man sollte auch heute noch einmal die ganze Angelegenheit beschreiben, um die wichtige Frage eingehend prüfen zu können. Daß man vorsichtig sein müsse, habe die heutige Erklärung der Regierung bewiesen. Wer wisse, was nicht noch alles kommen werde.

Abg. Bing (nall.): Auch die letzten Ausführungen Frühau's wie Kolb's hätten ihn zu keiner anderen Ueberzeugung bringen können. Dieselben hätten unter ihrer Verunsicherung sich allerlei Phantasiegebilde vorgezogen und Preußen als eine Boa constrictor bezeichnet. Heute handle es sich darum, ob es notwendig, die Kommissionsbeschlüsse auch auf die Main-Neckar-Bahn zu beziehen. Wenn die Regierung sich nicht davon überzeugen könne, so könne man sie allerdings auch nicht zwingen. (Schlatter Widerspruch.) Wir müssen aber die Regierung bitten, von dem unserm Lande eingeräumten Rechte in dem Vertrag mit Preußen Gebrauch zu machen. In der Kommission habe man allerdings angenommen, daß die Main-Neckar-Bahn eine Ausnahme nicht machen solle.

Abg. Köhler hat die Ueberzeugung, daß die Regierung dem Willen der Volksvertretung entsprechen werde, wenn sie irgendwie könne. Er verweise, daß der Abg. Frühau ganz eine Verzögerung der ganzen Angelegenheit herbeiführen möchte. Es wäre höchst gefährlich, aufgrund einer höchst subjektiven Auffassung das Recht aufzuklären; man müsse auf dem Boden der Tatsachen der objektiven Behandlung stehen bleiben. Er hätte erwartet, daß der Minister eine Erklärung abgibt; falls dieselbe negativ ausfalle, so müsse die Angelegenheit an die Kommission zurückverwiesen werden und wenn die Regierung darauf bestände, so könne man dazu kommen, gegen die Reform zu stimmen.

Minister v. Marschall: Wenn die Resolution, wie sie nun vorgelesen, die Mehrheit finde, so werde das für ihn ein Anlaß sein, die Frage nochmals in ernster Erwägung zu ziehen. (Seitenskl.)

Abg. Kolb wendet sich gegen die Regierungserklärung. Abg. Widens beantragt, die Angelegenheit an die Kommission zurückzuverweisen, da dieselbe in eine kritische Lage gekommen. Die Erklärung des Ministers sei ihm nicht ausreichend; die Regierung sei durch Artikel VII des Vertrags wohl in der Lage, der Resolution auszuweichen, und die Wünsche durchzuführen.

Minister v. Marschall: Wenn die Volksvertretung der Tarifreform nur unter der Voraussetzung zustimmen will, daß auch bezüglich der Main-Neckar-Bahn die gleichen Tarife Anwendung finden sollen, welche sonst zur Durchführung gelangen und die Regierung anerkenne diese Resolution, so werde sich die Regierung mit dem preussischen Minister ins Benehmen setzen, um die Resolution zur Durchführung zu bringen.

Abg. Widens: Wenn die Regierung die bestimmte Erklärung nicht abgeben könne, dann werde er dagegen stimmen.

Abg. Frank: Die Regierung hätte die Angelegenheit in der Budgetkommission zur Sprache bringen müssen, heute sei es Ehrenpflicht der Kammer, die ganze Reform abzuschließen.

Minister v. Marschall erklärt, daß er in der Kommission keine Veranlassung erblickt, auf die Frage einzugehen, da er nicht gefragt worden sei.

Abg. Behrendt: Der Minister hätte allerdings die Frage in der Kommission zur Sprache bringen müssen. Dasselbe habe die heutige Stellung schon eingenommen und dieselbe nicht vorgezogen, weil er nicht gefragt worden sei, so wäre dafür zum Tadel der härteste Ausdruck des Parlamentarismus zulässig.

Die Frage der Tarifreform wird an die Budgetkommission zurückverwiesen.
Schluß 12 Uhr.
Nächste Sitzung Montag 1/2 Uhr. Vollschlußgesetz.

Abg. Gierich (Soz.): Ich nehme nicht an, daß sich Mannheim besonders dankbar zeigen wird, daß sich Friedrichsfeld nach Mannheim auf der Main-Neckar-Bahn die 4. Wagenklasse nicht eingeführt wird. Daran hat das reisende Publikum nicht den geringsten Vorteil, da es ja in Friedrichsfeld umsteigen muß, die kurze Strecke von 10 Minuten Fahrzeit könnte es auch in der 4. Wagenklasse zurücklegen; von der Fürsorge der Regierung für Mannheim ist immer noch nichts zu bemerken; der letzte Schnellzug von Frankfurt nach Mannheim über die Main-Neckar-Bahn geht in Frankfurt 11 Uhr 45 Min. ab und trifft in Mannheim 1 Uhr 22 Min. ein; der nächstfolgende Schnellzug mit 8. Klasse nach Mannheim geht in Frankfurt um 9 Uhr 35 Min. ab. Dagegen gehen Schnellzüge mit 8. Wagenklasse um 6 Uhr 21 Min. und 8 Uhr 40 Min. nach Heidelberg ab, von denen der erste sowohl in Bensheim wie in Weinheim hält und außerdem ein D-Zug mit 1. und 2. Klasse 7 Uhr 15 Min. ab Frankfurt, Ankunft 8 Uhr 47 Min. in Mannheim; es hat mich geirrt, daß Weinheim Anschlüsse an die Schnellzüge hat, warum behandelt man die größte Stadt Badens so rücksichtslos? Ein weiterer Beleg des Entgegenkommens. Der Personenzug 9 Uhr 20 Min. ab Frankfurt soll fahrplanmäßig 12 Uhr 28 Min. in Mannheim eintreffen, der Zug wird, wie ich leider heute Abend wieder erfahren muß, nur bis Friedrichsfeld geführt, wartet dann den um 10 Uhr 08 Min. abgehenden Schnellzug ab, wird dann zusammengepackt und trifft mit den bekannten Verspätungen gegen 11 Uhr in Mannheim ein; ein unfreiwilliger Aufenthalt von ca. 20 Minuten. Da nur eine badische Strecke in Betracht kommt, so muß entschieden verlangt werden, daß dieser Zug, wie er im Fahrplan verzeichnet ist, auch richtig geführt wird. Ich glaube, daß Mannheim 80 Jahre lang für die Wittersdorffschen Eisenbahnen gebüßt hat und die Südwestdeutsche Handelsmetropole Mannheim hat ein Anrecht darauf, von der harten badischen Generaldirektion für ihre berechtigten Wünsche endlich Berücksichtigung zu finden. Dieser unhaltbare Zustand muß endlich beseitigt werden. (Bravo.)

Eingegangen ist ein Antrag auf namentliche Abstimmung über die Anträge der Kommission.

Eingegangen ist ferner ein Antrag der Abg. Gierich und Gen. dahingehend, die Anwohner der Bergstraße in gleicher Weise zu behandeln, wie die übrigen Anwohner an den Anschlußbahnen.

Abg. Widens hält die Erklärung der Regierung für ungenügend und wenn dieselbe der Budgetkommission bekannt gegeben wäre, würde dieselbe ihrerseits eingegriffen haben. Es ist mir unerfindlich, warum die Anwohner der Bergstraße anders behandelt werden sollen. Abg. Frühau erklärt nochmals, daß mit den heutigen Beschlüssen die Selbstständigkeit der badischen Bahnen begraben werden. Zum mindesten sollte man doch den Abschluß der verschiedenen Verträge abwarten. Man sollte auch heute noch einmal die ganze Angelegenheit beschreiben, um die wichtige Frage eingehend prüfen zu können. Daß man vorsichtig sein müsse, habe die heutige Erklärung der Regierung bewiesen. Wer wisse, was nicht noch alles kommen werde.

Abg. Bing (nall.): Auch die letzten Ausführungen Frühau's wie Kolb's hätten ihn zu keiner anderen Ueberzeugung bringen können. Dieselben hätten unter ihrer Verunsicherung sich allerlei Phantasiegebilde vorgezogen und Preußen als eine Boa constrictor bezeichnet. Heute handle es sich darum, ob es notwendig, die Kommissionsbeschlüsse auch auf die Main-Neckar-Bahn zu beziehen. Wenn die Regierung sich nicht davon überzeugen könne, so könne man sie allerdings auch nicht zwingen. (Schlatter Widerspruch.) Wir müssen aber die Regierung bitten, von dem unserm Lande eingeräumten Rechte in dem Vertrag mit Preußen Gebrauch zu machen. In der Kommission habe man allerdings angenommen, daß die Main-Neckar-Bahn eine Ausnahme nicht machen solle.

Abg. Köhler hat die Ueberzeugung, daß die Regierung dem Willen der Volksvertretung entsprechen werde, wenn sie irgendwie könne. Er verweise, daß der Abg. Frühau ganz eine Verzögerung der ganzen Angelegenheit herbeiführen möchte. Es wäre höchst gefährlich, aufgrund einer höchst subjektiven Auffassung das Recht aufzuklären; man müsse auf dem Boden der Tatsachen der objektiven Behandlung stehen bleiben. Er hätte erwartet, daß der Minister eine Erklärung abgibt; falls dieselbe negativ ausfalle, so müsse die Angelegenheit an die Kommission zurückverwiesen werden und wenn die Regierung darauf bestände, so könne man dazu kommen, gegen die Reform zu stimmen.

Minister v. Marschall: Wenn die Resolution, wie sie nun vorgelesen, die Mehrheit finde, so werde das für ihn ein Anlaß sein, die Frage nochmals in ernster Erwägung zu ziehen. (Seitenskl.)

Abg. Kolb wendet sich gegen die Regierungserklärung. Abg. Widens beantragt, die Angelegenheit an die Kommission zurückzuverweisen, da dieselbe in eine kritische Lage gekommen. Die Erklärung des Ministers sei ihm nicht ausreichend; die Regierung sei durch Artikel VII des Vertrags wohl in der Lage, der Resolution auszuweichen, und die Wünsche durchzuführen.

Minister v. Marschall: Wenn die Volksvertretung der Tarifreform nur unter der Voraussetzung zustimmen will, daß auch bezüglich der Main-Neckar-Bahn die gleichen Tarife Anwendung finden sollen, welche sonst zur Durchführung gelangen und die Regierung anerkenne diese Resolution, so werde sich die Regierung mit dem preussischen Minister ins Benehmen setzen, um die Resolution zur Durchführung zu bringen.

Abg. Widens: Wenn die Regierung die bestimmte Erklärung nicht abgeben könne, dann werde er dagegen stimmen.

Abg. Frank: Die Regierung hätte die Angelegenheit in der Budgetkommission zur Sprache bringen müssen, heute sei es Ehrenpflicht der Kammer, die ganze Reform abzuschließen.

Minister v. Marschall erklärt, daß er in der Kommission keine Veranlassung erblickt, auf die Frage einzugehen, da er nicht gefragt worden sei.

Zur Parlamentsberichterstattung.
An der Bad. Presse (1885, Abendblatt) steht der Stammerbericht des Abg. Giedel folgendermaßen:

Abg. Giedel (Soz.) befürwortet Gemäßigtere Zulagen an die Vahnhof- und Arbeiter, wie solche den Bauarbeiten zuwider sind. Des weiteren befürwortet die Zuständigkeit des Gewerbegerichts in Streitigkeiten von Werkschätternarbeitern.

Man vergleiche dagegen den Bericht in Nummer, um sich den Gehalt der Parteien einen, wie von einem Lauben betriebsfremden Bericht zu verschaffen. Dabei spricht der sehr laut.

Die düpierten Zentrumswähler.

Herr Landtagsabg. Gierich schreibt nach Bezugnahme auf unsere Notiz:

1. Es ist unklar, daß ich mich vor dem Wahl gegen die Verschuldung, Klostergegnung gewehrt und die gegenteilige Behauptung eine Lüge genannt habe.

2. Es ist unklar, daß ich mich irgendwo Klosterzulassung festgelegt habe.

Herr Gierich, Landtagsabgeordneter, bemerkt unter Korrespondenz: Ich mir direkt unangenehm, wie sich der gläubige Abgeordnete Gierich mit seiner richtigen in den Gegenfall zur Wahrheit konnte. Von den Ausführungen im Parlament aber auch nicht das geringste zurückgenommen werden und wenn Herr Gierich, Berichterstatter, daß er sich nicht gegen die Verschuldung Klostergegnung zu weit gewehrt habe, er damit die glatte Unwahrheit. Am nachdem das omnibus Blatt, welches nicht einmal von der Sozialdemokratie verbreitet wurde, ausgegeben war, begab sich Herr Gierich in großer Erregung sehr zahlreich vor dem Nationalen vernehmen Wähler und rief mehr denn einmal: Die meine Verleumdung (gemeint mein Anhalt des Flugblattes) dahingehend, daß Herr Gierich in dem protestantischen Kloster Klostergegnung bekannt haben soll) in die dringer gehängt werden! Und öffentl. z. B. im Mittelb. Courier, dem ich nicht entinne, hat er sich dagegen diese Verleumdung getan zu haben. Ob er wirklich getan hat oder nicht, bleibt sich selbst gleich; aber gegen die Zurechnung, daß er sie haben soll, hat er sich gewehrt und energisch, dies kann durch Zeugnisse erwiesen werden, ist auch der ganze Zeugnisausweisfallig.

Ich erinnere mich noch, daß Herr Gierich in der Kammer einem Sozialdemokraten das lesen angelegentlich empfahl — wie wäre es er selber einmal die verschiedenen Kapitel des Wahrscheinliche vornehmen würde?

Die Angelegenheit erweist sich übrigens als interessanter Beleg, daß sie von dem Verzeil am verbreitetsten Zentrumblatt, dem man, einfach totgeschwiegen wird. Die verschiedenen Wahlparreien dürfen nicht alle erfahren, was der ihnen von den Gnaden in der Mittwochsung des Zentrumskomitees aufgetroffene Abgeordnete im Spruch, dem man hat ihnen ja vor der Welt, daß sie im Interesse ihrer Religion auf dem Boden der christlichen Weltanschauung stehen stimmen müssen — und stimmt derselbe gegen ihre Religionen und dies auch mit vollem Recht. Das ist ein wenig ehrenvolles Ansehen der Zentrumspartei, welche sich ihm, trotz mehrfacher Gegenströmung, auf Waders betreiben an den Gremien hat, seinen Parteipunkt hochzuhalten nur zur Ehre gereichen. Das Zentrum hat diese Schlappe verdient und mir werden das für Sorge tragen, daß sie auch dem Landwirte bekannt wird.

Arbeit für die bürgerliche Presse.
Aus Eigeltingen schreibt man über den trachten Vorkühverein: „Die Nachricht von dem trachten Unterbilanz bei dem hiesigen Vorkühverein in unserer Gegend begrifflicherweise gar nicht in unser Vergehören. Nach den Bestellungen des bandrevisors soll der Vorkühvertrag etwa 150 000 M. geben. Die ein so hoher Vorkühvertrag bei dem Verein (der Umfang war nach dem Bedarfsplan von 1904 und 1 Million) entstehen konnte, Offenheit noch nicht bekannt. Nach dem Sachstandsbericht von 1904 verfügte der Verein über

nichts rechtes anfangen. Den paar Philisten in Berlin von alters her erfinden, seien und Energetischen Zeitung, ließ sich dem Geist einbinden, und ein neues Blatt, das die Wahl war einer der „Freien“ zu gründen, wurde von der Regierung schnell unterdrückt. Die Philosophie, die aus den Worten hervorgeht, wurde auf seinen feinen Boden, woran realistischen konnte; sie geriet vielmehr in einen losen Sumpf, über den sie wie ein unvorsichtiger gaulte.“

Seite, die für den Geist der Zeit und der Sache der Freiheit auch ein erstes mündliches forderten, wagen entsteht von diesen Verleumdungen, deren Emanation vom Westfälischen in den Manieren einer altenen Schmeicheleier, die sich gegen Jünglinge kindliches Feindschaftsperre, beehrte.“

Eine innere Gemeinschaft mit der Revolution hatten diese „Freien“ nicht, und taten auch nichts für die Revolution, als für die der geschichtlichen Wirklichkeit hatte eine idealistische Philosophie verläuft wenig Realismus in die Ansicht an die Wirklichkeit später kommen sie zu Parteigängern der Heubalen und taktischen werden, zu deren Herrenherrschaft freieren. In diese Kreise also bewegte sich und Marx, der diese Kreise und ihren Abhandlungsstelle, des philosophischen „Eingangs“ als „Vernunft Resultat“ zu Sinner's Auffassung und Bildung, schrieb er und durch Verknüpfung: „Die Rolle, die der Philosophie erteilt wird, ist dieselbe, die sie spielt, und Sinner wechselt nun Berlin mit und ihrer Geschichte. Der „Jüngling“ ist ein guter Bürger, die uns im ganzen Buch sind Berliner Weidwieser. Mit solchen kommt man natürlich nur zu einem Nationalität befangenen Resultate.“ Marx Geschichte und hatte zumal die geschichtliche der Gegenwart im weltlichen Europa kennen gelernt bereits vom Klassenkampf des modernen bürgerlichen, während Sinner in geschichtlichen und schwach an Wissen war und zumal Ephebe sah, wo eben erst die Hera des Kampfes, der sich in den Anfängen regenden schen Produktionsweise begann.

(Schluß folgt.)

Max Stirner.

1806 — 26. Juni — 1806.

(Nachdr. d. Verh.)

Das Anschwellen der Klassenkampfesbewegung des Proletariats, das dem Ausgang der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts das geschichtliche Gepräge gegeben hat, hat auch den Namen eines Mannes aus der Vergangenheit, der schon einmal in einer Zeit, die eine stark sozialistische Welle aufstießen ließ, lebhaft Beachtung fand. Dem Sozialismus hat der Philosoph Max Stirner zwar nichts gegeben, aber sein Name und sein einziges größeres Werk müssen in der Geschichte der Zeit, in der der Sozialismus sich von der Utopie zur Wissenschaft durchwand, immer genannt werden. Es ist ein Karlsruher in der Geschichte der geistigen Entwicklung Deutschlands gewesen. Ein Grenzstein, der errichtet, um ein Weg zu Ende war, ein Weg, der weder Ueberzeugung noch Ausblick auf den neuen Weg zuließ, der bereits leuchtete in der Höhe in Neuland weiterführte. Das Buch: Der Einzige und sein Eigentum, das 1844 erschien, hat seinem Verfasser den Namen Vater der Anarchie eingetragen, und weil vor anderthalb Jahrzehnten vornehmlich die junge bürgerliche Intelligenz Deutschlands, die sich politisch radikal gebildet, von der radikalen Freiheitsprose genarrt und geblendet wurde, sich zu dem erforderlichen Verständnis für die Notwendigkeit einer eisernen Disziplin im proletarischen

