

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung. [2. Kammer]. 1909-1918 1917

6 (20.12.1917)

Ämtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

Nr 6.

Karlsruhe, den 20. Dezember

1917.

==== Zweite Kammer. ====

3. öffentliche Sitzung

am Donnerstag, den 13. Dezember 1917.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingänge. Sobann

1. Fortsetzung der Besprechung der Interpellation der Abgg. Kopf und Gen. sowie Kolb und Gen. über die Kohlenfrage (Druckf. Nr. 26 p und 26 q).
- II. Begründung und Beantwortung der Interpellation der Abgeordneten
 1. Kolb und Gen., die Ergänzungsgebühren für Eisen- und Schnellzüge betr. (Druckf. Nr. 33 a),
 2. Kopf und Gen., die Beleuchtung der Eisenbahnzüge betr. (Druckf. Nr. 33 b),
 3. Kopf und Gen., Zeugniszwangsbetr. (Druckf. Nr. 35).

Am Regierungstisch: seitens des Ministeriums des Innern Minister des Innern Dr. Freiherr von und zu Bodenmann und Geh. Oberregierungsrat Dr. Schneider; seitens des Ministeriums der Finanzen Minister der Finanzen Dr. Rheinboldt, Geh. Oberregierungsrat Herrmann und Oberbau- rat Courtin.

Präsident Dr. Schuster eröffnet die Sitzung um 10 Uhr und gibt folgende Eingänge bekannt:

1. Urlaubsgesuch des Abg. Duffner, der in der nächsten Woche wieder in das Feld abreisen muß.

Der Urlaub wird bewilligt.

2. Schreiben des Großh. Ministeriums des Innern mit der Erklärung der Bereitwilligkeit, die Interpellation der Abgg. Fischer und Gen., Fürsorge für die Tabakpflanzler in den hagelbeschädigten Gemeinden betr., zu beantworten und mit dem Vorschlage, die übrigen Interpellationen, insofern sie sich auf die Dritte Denkschrift über die Ernährungsfragen beziehen, mit der Verhandlung über diese Denkschrift zu erledigen.

Die Interpellanten erklären sich damit einverstanden, daß die Besprechung über die Interpellationen der Abgg. Martin und Gen., Höchst- und Verkaufspreise betr. (Druckf. 26 l), Kopf und Gen., Sicherung des Brotgetreides betr. (Druckf. 26 m), Kopf und Gen., Sommerfaatgut betr. (Druckf. 26 n), Kopf und Gen., Vederknappheit betr. (Druckf. 26 o), Weichhaupt und Gen., Benzol, Petroleum und Karbid betr. (Druckf. 26 r), Kopf und Gen., Hofgüter betr.

(Druckf. 27 f) und Goerlacher und Gen., Rohstoffe für Kleingewerbe und Handwerker betr., mit der Verhandlung über die Denkschrift verbunden und daß die Interpellationen als besondere Gegenstände als erledigt angesehen werden.

3. Petition des Mietervereins Heidelberg um Herbeiführung einer Änderung des Enteignungsgesetzes.

Diese Petition wird an die Kommission für Justiz und Verwaltung überwiesen.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zu Ziffer I derselben: Fortsetzung der Besprechung der Interpellationen der Abgg. Kopf und Gen. sowie Kolb und Gen. über die Kohlenfrage erhält das Wort:

Abg. Strobel (Soz.):

Gestern ist seitens des Herrn Ministers des Innern auf die Äußerungen meines Freundes Kolb bezüglich der Beschlagnahme der Kohlen durch den Staat erklärt worden, wir hätten eigentlich die Beschlagnahme mit der Schaffung des Reichskommissariats für Kohlenversorgung durchgeführt. Das ist formell richtig. In Wirklichkeit hat sich aber die Sache nicht zu dem gestaltet, was man unsererseits unter Beschlagnahme versteht, denn der Reichskommissar für Kohlenversorgung hat von seinem diesbezüglichen Recht gar keinen Gebrauch gemacht, sonst hätten sich die Schwierigkeiten, die gerade seitens des Kohlenhandels gemacht worden sind, nicht ergeben dürfen. Ich erinnere nur daran, welche Schwierigkeiten das Kohlenhandels bei der Belieferung seiner früheren Abnehmer bereitete. Man hat keinerlei Rücksicht darauf genommen, daß durch Einführung des Bestellverfahrens oder der Kundenlisten eine Verschiebung der Abnehmerzahl stattfand, sondern es hielt den Grundsatz aufrecht, seine früheren Abnehmer, bei prozentualer Ermäßigung ihres früheren Bedarfs zu beliefern. Kohlenhändler, die nicht schon Abnehmer des Kohlenhandels waren, erhielten erst nach schwierigen Kämpfen Kohlen geliefert. Diese Schwierigkeiten hätten sich von vornherein vermeiden lassen, wenn die Beschlagnahme in der Weise durchgeführt worden wäre, wie wir sie verstehen.

Gleiche Schwierigkeiten wurden der Durchführung des Absatzes 2 von § 6 des Kohlensteuergesetzes gemacht, der eine Ermäßigung der Steuer für solche Personen vorsieht, deren Einkommen 3000 M. nicht übersteigt. Die Stadt Mannheim versuchte diesen Paragraphen in die Tat umzusetzen, um ihre minderbemittelten Einwohner der Kohlensteuerermäßigung teilhaftig werden zu lassen. Erst macht das Syndikat Schwierigkeiten, und als es nicht mehr anders konnte, stellte es die Bedingung, daß die hierfür in Betracht kommenden Kohlen, gemeinschaftlich zu beziehen seien. Die Stadt erklärte sich auch

hiermit einverstanden. Wie ist die weitere Entwicklung der Sache? Es kam so, daß die aus dem Absatz 2 des § 6 des Kohlensteuergesetzes sich ergebende Ermäßigung im Betrage von 30 Millionen Mark aus der Reichskasse gedeckt werden muß. Das sind Erscheinungen, die zeigen, daß hier nicht das Allgemeininteresse maßgebend war. Man wird den Eindruck nicht los, daß das Kohlen Syndikat mit Nachdruck seine eigenen Interessen vertrat.

Der Herr Minister des Innern hat gemeint, die Interessen seien ausgeschaltet worden; das ist nicht ganz richtig. Wenn auch für den Reichskommissar nicht zutrifft, daß er direkter Interessent ist, so trifft es für unseren badischen Vertreter, für den Reichskommissar in Mannheim zu, der gleichzeitig Mitdirektor des Kohlenkontors ist. Die Kriegszeit hat aber bewiesen, daß es ein Ding der Unmöglichkeit ist, nach zwei Seiten den in Betracht kommenden Interessen Rechnung zu tragen. Man wird in erster Linie dem gerecht, von dem man wirtschaftlich am meisten abhängig ist, und das ist in diesem Falle die privatkapitalistische Einrichtung, das Kohlenkontor.

Wenn wir uns in diesem Zusammenhange über die Kohlen- und Brennstoffversorgung unterhalten, so ist die Frage aufzuwerfen: hat der Reichskommissar, soweit seine Befugnisse gereicht haben, seine Aufgabe erfüllt? Es muß gesagt werden, daß er seine Aufgabe nicht erfüllt hat, denn die Diskussion, die am gestrigen und heutigen Tage hier bei uns stattfindet, wiederholt sich in allen deutschen bundesstaatlichen Parlamenten und in den Gemeindevertretungen. Die Verhältnisse sind mit ganz wenigen Ausnahmen durchweg gleich gelagert. Worauf ist das zurückzuführen? Darauf, daß der Reichskommissar für Kohlenversorgung mit seinen Anordnungen bezüglich der Hausbrandversorgung herzlich spät heraustrat. Am 19. und 20. Juli d. Js. hat er endlich Anordnungen getroffen. Zu diesem Zeitpunkt wurde eine Bestands- und Bedarfsermittlung für den 1. September angeordnet. Er mußte aber einsehen, daß dieses Material, welches am 1. Septbr. zusammengetragen wurde, nicht als Unterlage dienen konnte, um die Zuweisungen für die nächsten Monate vorzunehmen. Der Reichskommissar hat deshalb am 25. Juli gleich eine vorläufige Zuweisung für die Monate August und September angeordnet. Diese Verteilung erfolgte je nach der Größe der Wohnung. Dann hat man die Sache wieder schön gehen lassen und ruhig zugehört, wie sich die Dinge weiter entwickelten. Wie ungeschickt die Anordnungen mitunter waren, geht daraus hervor, daß erst mit dem 1. November den Kommunalverbänden das Recht eingeräumt worden ist bei den einzelnen Versorgern Nachschau zu halten und bei eventl. Übereindeckung einen Teil der Bestände wegzunehmen und anderweitig zu verwenden. Wenn man schon eine Bestands- und Bedarfsermittlung für den 1. September anordnete, dann hätte man auch jene Anordnung gleich mit durchzuführen müssen, so daß den Verbrauchern, die gute Beziehungen zu den Kohlenhändlern oder zu sonst jemandem hatten, der Kohlen abgeben kann, nicht erst die Möglichkeit gegeben war, sich noch reichlich einzudecken. Aber erst nach dem 1. November durfte der Kommunalverband oder die Ortskohlenstelle über den bei einer Nachschau festgestellten übereingedeckten Bedarf anderweitig verfügen. Das hätte man vorher tun müssen, um eine Übereindeckung zu verhüten, die heute überall dort, wo man eine genaue Nachschau vornahm, in vielen Fällen festgestellt worden ist. Jetzt wieder die Kohlen aus dem Keller herauszuholen und den Bedürftigen zuzuführen, das ist sehr schwer. Wenn man jetzt nicht dazu schreitet, so läßt sich das wieder sehr gut mit dem Mangel an Transportmitteln und Arbeitskräften begründen, wie ja jetzt im Kriege alles auf diese Karte geschoben wird.

Im übrigen hat es der Reichskommissar an Verordnungen und der Einforderung von Statistiken wirklich nicht fehlen lassen. Welcher Art die Anordnungen mitunter sind, beweist das Beispiel *aghamerach*. Erhält die Ortskohlenstelle Kenntnis, daß ein größeres Quantum Kohlen für einen Verbraucher angeliefert wird, dann darf sie entscheiden, ob die Menge seinem Bedarf nach den örtlich festgelegten Verbrauchsmengen entspricht. Übersteigen die angelieferten Mengen den Bedarf, dann muß die Ortskohlenstelle erst das Landespreiskomitee oder die Kriegsamtsstelle verständigen, um dann beim Reichskommissar die Beschlagsnahme mit einer entsprechenden Begründung zu beantragen. Wie gestaltet sich die Sache dann praktisch? Die Kohlen sollen innerhalb 8 Stunden ausgeladen sein. Durch die geschickte Verzögerung wird natürlich der Zweck des Beschlagsnahmeverfahrens nicht erreicht. In solchen Dingen, müßte man den örtlichen Stellen das Recht einräumen, wenn sie es für gut und für angebracht finden, die Beschlagsnahme sofort auszusprechen, denn es handelt sich lediglich um solche Mengen, die

sich der Einzelne über seinen Bedarf hinaus auf Umwegen zu beschaffen gedenkt.

Die Sicherung des Hausbrandes kann nicht so schwer sein, wenn man bedenkt, daß nur ein ganz kleiner Prozentsatz unserer Kohlenproduktion hierfür nötig wird. Wir haben in Mannheim einen Betrieb, die Zellstofffabrik, sie allein verbraucht im Jahre mehr Kohlen, als die gesamte Hausbrandmenge ausmacht. Demzufolge muß es möglich sein, die Hausbrandmengen sicherzustellen.

Gestern ist davon geredet worden, daß die Belieferung der Neutralen so stark sei, daß sie unseren Hausbrand gefährden könne. Dieser Auffassung muß ich hier entgegenstellen. Soweit ich informiert bin, sind die Mengen, die an das neutrale Ausland abgegeben werden, nicht so groß, daß dadurch die Hausbrandversorgung in Deutschland irgendwie gefährdet werden könnte. Was zu geschehen hat ist eine Einsparung bei den Großbetriebsinhabern vorzunehmen, denn in den Städten gaben Großbetriebsinhaber an ihre Beamten schon vor der allgemeinen Regelung Kohlen ab, welche zur Verwendung für Herstellung von Kriegsbedarf zugewiesen waren. Hieraus ergibt sich, daß man bei gutem Willen und genauer Nachkontrolle etwas einsparen kann und daß es sicher möglich ist, die geringen Mengen zu erübrigen, die für den Hausbrand erforderlich sind. Ich habe schon bei unserer letzten Tagung auf die Verhältnisse der Badischen Anilin- und Sodafabrik in Ludwigshafen hingewiesen. Dort haben alle Leute vom Beamten bis zum Arbeiter herunter ihre Kohlen erhalten. Diese Wahrnehmung bestärkt mich in meiner Auffassung, daß man den Hausbrand ohne allzugroße Schwierigkeiten sicherstellen kann.

Bei dieser Frage spielt auch die Entwicklung der Kohlenpreise eine Rolle. Hier haben sich Erscheinungen gezeigt, die nicht unbesprochen bleiben dürfen. Seit Ende Juli 1914 bis Ende November 1917 trat eine Erhöhung der Preise von 2,80 auf 5,80 M. für den Doppelzentner ein, das ist eine Steigerung um 107 Prozent. Man würde diese Steigerung verheßen, wenn sie irgendwie gerechtfertigt erschiene. Mein Freund *Kohl* hat gestern schon an den Gewinnern und ausbezahlten Dividenden einzelner Bechen nachgewiesen, was die Kohlenproduzenten verdienen. Ergänzend will ich mitteilen, daß der Gewinn des Rheinisch-westfälischen Kohlen Syndikats in den letzten Jahren 80 bis 90 Prozent des gesamten Aktienkapitals beträgt. Welche Gewinne das Kohlen Syndikat erzielt, ergibt sich auch daraus, daß es im Stande war, ungeheure Summen in Kriegsanleihe anzulegen. Bis jetzt sind von ihm 205 Millionen gezeichnet worden, die eine jährliche Verzinsung von über 10 Millionen ergeben. Wir haben sicherlich gegen diese Bekundung der Vaterlandsliebe und des vaterländischen Interesses durch Zeichnung von Kriegsanleihe nichts einzuwenden. Aber wenn das Geld hierfür erst durch unberechtigte Erhöhung der Preise von den Verbrauchern herausgeholt wird, dann hat die breite Masse des Volkes für einen solchen Patriotismus kein Verständnis.

Die Kohlenverteilung hat man, wie gestern mitgeteilt worden ist, den einzelnen Kommunalverbänden überlassen und den Ortskohlenstellen das Recht eingeräumt, die Verteilungsfrage nach ihren Verhältnissen zu lösen. Das ist bis zu einem gewissen Grade richtig. In der Kohlenverteilung ist jedoch eine stramme Zentralisation notwendig, und so lange Mangel an Kohlen vorhanden ist, muß der Eindruck vermieden werden, daß die Wohlhabenden reichlicher beliefert werden als die Minderbemittelten. Diesen Eindruck hat man dadurch erweckt, daß man für die Kleinwohnungsinhaber geringe Mengen festsetzte, die teilweise ihrem Bedarf nicht entsprachen, während man andererseits die Großwohnungsinhaber viel reichlicher bedacht hat. Wir geben zu, daß der Großwohnungsinhaber einen größeren Bedarf hat, aber er darf, solange allgemeine Kohlenknappheit zu verzeichnen ist, nicht stärker beliefert werden, als den Verhältnissen entsprechend angezeigt und notwendig erscheint, damit der andere Teil des Volkes — und das ist immer der größere — nicht in dem Glauben leben kann, daß die Wohlhabenderen bevorzugt seien und daß das Geld immer noch die entscheidende Rolle spiele. Wenn die Entbehrungen, die durch die Kohlennot dem Einzelnen auferlegt werden, von allen gemeinsam getragen und empfunden werden müssen, dann ist die Mißstimmung lange nicht so groß, als wenn die Entbehrungen nur immer den minderbemittelten Teil der Bevölkerung am stärksten treffen. Man hätte daher anordnen müssen, daß, solange die Kohlenknappheit besteht, eine möglichst gleichmäßige Belieferung zu erfolgen habe. Wie ungleichmäßig die Abgabe der Kohlen erfolgt beweist die Gemeinde *Schriesheim*. Dort lieferte seit dem 1. Oktober ein Händler an 864 Familien je einen, ein anderer an 162 Familien je 25 Zentner Kohlen. Ein Kaufmann gab an

18. Oktober an seine Rundschaft 15 bis 20 Zentner ab. Das Beispiel von Schriesheim kann auf das ganze Land übertragen werden. Man kann sich die Wirkung einer solch ungleichen Belieferung leicht ausmalen.

Noch bedenkllicher ist aber, daß die Kohle bereits ein Objekt des Tauschhandels geworden ist. Schon in den Sommermonaten war zu beobachten, daß die am Rhein gelegenen Orte mit landwirtschaftlicher Bevölkerung reichlich mit Kohlen versorgt wurden, und zwar dadurch, daß sie Eier, Speck, Mehl, Öl und dergleichen Artikel als Gegengaben lieferten. In der Nachbarschaft von Mannheim sind zwei solcher glücklichen Orte, deren Einwohner sofern sie derartige Artikel geben konnten, reichlich Kohlen erhielten. Es ist das Altkuhheim und Rheinhausen. Vor dort wird uns mitgeteilt, daß Landwirte, die früher fast gar keine Kohlen erhielten, heute über solche Mengen verfügen, daß sie diese nicht im Keller aufbewahrt, sondern auf freiem Felde eingegraben haben. Daraus ergibt sich auch, daß Kohlen vorhanden sein müssen. Man gibt sie aber nur gegen andere Waren ab. Wie weit es gekommen ist, das zeigt mir eine weitere Mitteilung aus Laudenbach an der Bergstraße. Dort hat der Bürgermeister, nachdem er sich sowohl in Karlsruhe wie in Mannheim bemüht hatte, für seine Gemeinde Kohlen zu erhalten, aber nicht in genügendem Maße beliefert wurde, um nur den notwendigsten Bedarf zu decken, einfach den Rechner des landwirtschaftlichen Konsumvereins beauftragt, er möge doch versuchen, durch Schmiererei mittels Eier, Butter usw. etwas heizubringen. Sie sehen also, wie sich die Verhältnisse entwickeln und mit welchen unliebsamen Erscheinungen wir heute zu rechnen haben.

Nach sagte vorhin schon: die Sicherstellung des Hausbrandes ist das nächstliegende, auf diese kommt es jetzt an. Die Zeit ist sehr ernst. Wir haben in Stadt und Land eine große Anzahl von Familien, die ihre Kohlen für Oktober und November noch nicht erhielten. In Mannheim läuft deshalb jetzt schon eine große Anzahl Leute auf die Ortskohlenstelle, um ihren Bedarf für Dezember zu bekommen. Was das bedeutet, kann sich jeder selbst denken, und ich brauche nicht näher darauf einzugehen. Die Situation ist sehr ernst, und es gilt, nach allen möglichen Richtungen hin Mittel und Wege zu suchen, um hier Abhilfe zu schaffen, damit wir über diese schlimmsten Wochen, die uns bevorstehen, gut hinwegkommen.

Nun sind gestern Vorschläge zur Einsparung von Kohlen gemacht worden. Man hat die Schließung der Kinos angeregt. Ich persönlich halte die Kinos in vielen Teilen verbesserungsbedürftig; sie aber im gegenwärtigen Moment vollständig zu schließen wäre eine sehr bedenkliche Sache, denn sie sind heute für einen Teil der Besucher nicht nur Einrichtungen der Unterhaltung, sondern dienen auch als Wärmestuben.

Weiter wurde angedeutet, man möge die Schulen schließen. Die Schließung der Schulen darf nur im äußersten Notfalle erfolgen. Es ist nicht zu übersehen, daß die Erziehung unserer Jugend während des Krieges manches zu wünschen übrig läßt, weil einfach die nötigen Lehrkräfte fehlen. Das sind Kriegsercheinungen, mit denen man sich abzufinden hat. Durch Schließung der Schulen würden diese unliebsamen Erscheinungen noch mehr gefördert. Solange daher auf anderem Wege Kohlen beschafft werden können, darf und sollte man zu diesem Mittel nicht greifen. Wenn es gar nicht anders gehen sollte und weitere Einsparungen unbedingt notwendig sind, möge man die Frage erneut prüfen, ob nicht für alle Betriebe, wo es angängig ist und die Verhältnisse es erlauben, die durchgehende Arbeitszeit einzuführen ist. Es geht das in einem großen Teile der Metallindustrie. Nur wenige Betriebe haben bis jetzt davon Gebrauch gemacht Gerade in der Metallindustrie wären damit wesentliche Einsparungen zu machen.

Ich komme zum Schluß. Die nächsten Wochen sind bezüglich der Kohlenversorgung für uns die schlimmsten und scheinen auch die bedenklichsten zu werden. An den Behörden liegt es, mit starker Hand zuzugreifen, um der Bevölkerung in Stadt und Land die Hausbrandmenge zur Verfügung zu stellen. Gelänge das wider Erwarten nicht, so ist die Katastrophe unvermeidlich, denn bei der jetzigen Nahrung auch noch zu frieren, hält das Volk nicht aus.

Abg. Roedel (Zentr.):

Die Interpellationen und die Reden, die wir dieser Tage gehört haben, bestätigen, was wir alle am eigenen Leibe empfinden, zu Hause, auf der Bahn, wir hier im Saale, daß die Kohlennot eine große ist. Wir haben auch die Schwierigkeiten hier vernommen, die es gibt bei der Beschaffung der Kohlen, zunächst bei der Förderung, dann bei der Beförderung

und dann bei der Verteilung und schließlich auch bei dem Sparen an Kohlen. In Bezug auf die Förderung hat unsere Regierung ja wohl wenig Gelegenheit, Einfluß auszuüben. Auch die Beförderung bis zu unserem Lande liegt nicht in ihrer Gewalt. Bezüglich der Verteilung der Kohlen möchte ich aus den Worten des Herrn Ministers, die er gebraucht hat bezüglich der Anstellung des Herrn Kapferer als Vertreter bei dem Reichskommissar, schließen, daß dieser Reichskommissar wohl über unserer Regierung steht. Das ist jedenfalls ein Mißstand, und es wird notwendig sein, das zu sagen, damit das Volk draußen begreift, daß die Regierung nicht allmächtig ist, und daß man ihr manchmal Vorwürfe macht oder Anforderungen an sie stellt, die sie nicht erfüllen kann, weil man von ihr verlangt, was nicht in ihrer Gewalt gelegen ist.

Bezüglich des Sparens von Kohlen muß ich konstatieren, daß auch die katholische Kirchenbehörde vom Ministerium verständigt worden ist, daß die Kirchen beheizt werden können. Ein Erlaß, den Herr Kollege Dr. Bernauer gestern erwähnt hat, ist auch uns Geistlichen durch die Behörde mitgeteilt worden. Die Kirchenheizung ist bei uns meistens so eingerichtet, daß dazu sogenannter Kohlengries verwendet wird, also ein Material, das sonst beim Hausbrand fast nicht zu verwenden ist. Wenn also unsere Kirchen damit beheizt werden, so geht das dem Hausbrand nicht ab.

Bei den anderen Maßregeln des Sparens ist mir nur eines aufgefallen, daß weder die Regierung noch sonst jemand darauf gekommen ist, an ein Verbot der Leichenverbrennung mindestens in der jetzigen Zeit zu denken. Man wird sagen, es handelt sich nur um eine kleine Menge. Ich habe mir die Mühe genommen, aus dem „Beobachter“ während 9 Tagen die Beerdigungszeiten nachzulesen, und habe gefunden, daß vom 27. November bis 5. Dezember also in 9 Tagen hier in Karlsruhe 6 Leichen eingeäschert worden sind. In 9 Tagen 6 gibt in 90 Tagen 60, und, wie ich höre, braucht man zu einer Einäscherung 7 Zentner Kohlen — es kann vielleicht auch etwas weniger sein, ich kann es nicht nachprüfen. Es kämen also im Vierteljahr auf Karlsruhe 420 Zentner Kohlen zur Leichenverbrennung oder im Jahre 1680 Zentner. Da wir 5 Krematorien im Lande haben, Karlsruhe, Heidelberg, Pforzheim, Baden, Freiburg, — Konstanz ist noch nicht in Betrieb —, wird das eine ganz beträchtliche Summe, etwa 8—9000 Zentner abgeben. Infolgedessen, glaube ich, wäre es doch angebracht, daß man für diese Zeit die Leichenverbrennungsöfen schließen würde. Ich bin der Ansicht, daß die Kohlen doch in erster Linie für die Lebenden da sind und nicht für die Toten. Die Interessen der Schulen, von denen der Herr Vorredner gesprochen hat, und die der notleidenden Bevölkerung sollten doch nicht zurückgestellt werden hinter den Interessen des Lieblingswunsches einer immerhin kleinen Anzahl von Menschen. Zürich ist ja bekannt als Zentrale des Leichenverbrennungsgedankens. Zürich aber hat seit 1. Oktober die Leichenverbrennungsöfen geschlossen und im November hat auch in Bayern der Ausschuß einen Antrag angenommen, daß auch dort die Öfen zu schließen sind. Wenn es dort am Platze ist, könnte man es auch bei uns machen, das wäre gewiß kein unbilliges und unvernünftiges Verlangen. Die Krematorien sind ohnehin beim Volke nicht sehr beliebt. Das Volk auf dem Lande liebt ungern von der Feuerbestattung, und es fühlt sich in seinem christlichen Sinne dadurch verletzt. Ich will keine Debatte herbeirufen, ob das berechtigt ist oder nicht, aber das kann ich sagen, das Volk, das an eigenen Körper die Kohlennot bitter und hart fühlt, wo es seine Kost kaum herstellen kann, es nimmt es übel, wenn es heißt, daß Kohlen für die Leichenverbrennung vorhanden sind, während keine Kohlen auf das Land hinauskommen. Die Regierung würde bei dem Volke dankbare Anerkennung finden, wenn sie sich entschließen würde, die Leichenverbrennungsöfen wenigstens für die Zeit der größten Not zu schließen.

Sodann eine Bemerkung bezüglich der Holzhauer. Der Herr Abg. Redl und ein anderer der Herren Vorredner haben gesagt, daß keine Holzhauer vorhanden seien. Ich möchte noch auf einen Mangel hinweisen, auch dort, wo sie vorhanden sind. Es fehlt nämlich den Holzhauern vielfach an Schuhen. Mit Holzschuhen kann man im Gebirge nicht arbeiten, die Leute rutschen aus, sie haben keinen festen Stand, können also ihrem Beruf nicht richtig nachkommen, wenn sie kein geeignetes Schuhwerk haben. Ich habe gehört, es seien auf dem Schwarzwald für die Holzhauer einige Hundert Schuhe durch die Regierung beschafft worden. In unserer Gegend sind keine abgesetzt worden, und ich möchte die Regierung bitten, daß sie auch diesen Holzhauern behilflich ist, damit das Holz das wir ja reichlich in den Wäldern haben, auch gehauen und heruntergeschafft werden kann.

Hg. Kahn (Soz.):

Ich werde mich lediglich auf lokale Angelegenheiten beschränken. Die Kohlenversorgung im oberen Bezirk Schwetzingen muß als sehr mangelhaft bezeichnet werden. Die Stadt Hockenheim und die Nachbargemeinde hatten z. B. für den Monat Oktober nur 3 Zentner Kohlen für die Haushaltung erhalten, während für den Monat November überhaupt keine Kohlen geliefert wurden. Es wurde mir auch versichert, daß es vollständig ausgeschlossen sei, daß eine Nachlieferung für den Monat November stattfinden, und für den Monat Dezember kämen im ganzen 2 Zentner Kohlen für die einzelnen Familien in Frage. Diese mangelhafte Brennstoffversorgung bringt für die Bevölkerung große gesundheitliche Gefahren mit sich, namentlich wenn man berücksichtigt, daß in jenem Bezirk, wo vorherrschend die Tabakindustrie ist, infolge der besonderen Verhältnisse die Leute hart getroffen sind. Ich möchte die GrobH. Regierung daher bitten, daß, wenn es irgend möglich ist, für den Bezirk Schwetzingen eine bessere Kohlenversorgung stattfindet.

Mit recht eigentümlichen Verhältnissen hat die Gemeinde Altlufheim zu rechnen. Im Frieden bezog der größte Teil der Bevölkerung seine Kohlen aus Speyer. Nach den jetzt geltenden Bestimmungen, müßte die Stadt Speyer die Kohlenversorgung der Gemeinde Altlufheim übernehmen. Nun weigert sich aber Speyer, dies zu tun, und bereitet der dortigen Bevölkerung große Schwierigkeiten. Speyer hat bereits Kohlen geliefert, verlangt sie jetzt aber von der Ortskohlenstelle Hockenheim wieder zurück. Sodann ist der Bezug der Kohlen aus Speyer auch sehr umständlich. Erst müssen die Leute auf die Ortskohlenstelle Hockenheim, um den Bezugsschein zu bekommen, dann müssen sie nach Speyer und den Bezugsschein dort absteampeln lassen, und dann erst können sie ihre 1 oder 2 Zentner Kohlen erlangen. Es vergeht mit diesen Umständlichkeiten ein ganzer Tag, bis sie in den Besitz dieser kleinen Menge Kohlen kommen. Ich möchte die Regierung bitten, diesen Mißstand bezüglich der Kohlenversorgung Altlufheims zu beheben.

Hg. Bitter (natl.):

Als ein Vertreter des hauptsächlich ländlichen Kreises angehörigen Unterlandes bin ich genötigt, auch für dessen bessere Kohlenversorgung hier ein gutes Wort einzulegen. Die im Laufe der Debatte zutage getretene Auffassung, daß die von den Bezirks- und Gemeindebehörden geschaffenen Organisationen für eine ordnungsmäßige Durchführung der Kohlenversorgung genügen, ist nach meiner Auffassung durchaus richtig. Sowohl im Bezirk Heidelberg-Stadt wie im Bezirk Heidelberg-Land hat man mit den Vorarbeiten für die Kohlenversorgung bereits im Frühsommer begonnen. Allerdings müssen wir leider feststellen, daß die Erwartungen, die an diese Vorarbeiten geknüpft waren, durch eine außerordentlich mangelhafte Zufuhr an Kohlen stark getäuscht wurden. Es gibt große Gemeinden, z. B. Leimen und Nußloch, die im ganzen Jahre 1917 kaum 3-4 Zentner Kohlen an eine Familie verteilen konnten. Da die Gemeinden des Unterlandes teilweise gar keinen oder nur wenig Waldbesitz aufweisen, wird ihre schwierige Lage dadurch um so schärfer. Der laute Ruf nach Abhilfe ist daher wohl gerechtfertigt, und ich darf die GrobH. Regierung daher dringend bitten, in der Beziehung nach dem Nechten zu sehen.

Zur Beurteilung dieser Frage gestatte ich mir, auf folgenden Umstand hinzuweisen, den der Herr Kollege Kahn auch bereits berührt hat. Die in der Nähe der Städte liegenden Gemeinden beziehen im Frieden einen großen Teil ihrer Kohlenmenge aus dem städtischen Handel. Durch die Errichtung der Ortskohlenstellen in den Städten, die sich aber gegen die Vorortsgemeinden völlig abschließen, wird den Landgemeinden die früher aus der Stadt bezogene Kohlenmenge ohne weiteres entzogen, es bleibt ihnen nur der prozentual verminderte frühere Kohlenbezug durch die einheimischen Kohlenhändler übrig, was selbstverständlich immer zu Meibereien und zu geringen Zufuhren Veranlassung gibt. Um in der Beziehung eine Änderung zum Besseren eintreten zu lassen, wurden Vorstellungen beim Reichskommissar erhoben. Leider blieben dieselben ohne Erfolg.

Was die Kohlenausgleichstelle in Mannheim, das ist der Reichskommissar, anbelangt, halte ich eine Reform dieser Einrichtung für durchaus notwendig. Der ungeheure Geschäftsumfang dieser Stelle, die die Kohlenversorgung von ganz Südwestdeutschland besorgen soll, hat nach meinem Dafürhalten, wie die Erfahrung lehrt, eine genügende Kontrolle der Kohlen Großhandlungen durchaus vermissen lassen. Um diese Kontrolle zu sichern, bin ich mit dem Herrn Kollegen

Strobel der Ansicht, daß es notwendig ist, daß der Reichskommissar veranlaßt, eine größere Zentralisation dadurch herbeizuführen, daß sämtliche aufkommenden Kohlenmengen nicht den einzelnen Kohlenhändlern, sondern dem Gemeindeverband zugewiesen werden, und von diesem wieder an die Ortskohlenstelle und an die Kohlenhändler weitergeleitet werden. Dadurch würde eine gerechte Kohlenverteilung in die Wege geleitet, und der Reichskommissar wäre in der Lage, die Kohlenverteilung besser zu überwachen, als bisher.

Die Kohlennot gibt auch die deutliche Befehung, die bessere Jahreszeit zur Aufstapelung von Kohlenvorräten besser auszunutzen, vor allem die Wasserstraßen besser mit Kohlentransporten zu belegen. Der Einwurf, daß unsere Schiffe für den Kohlentransport nicht entsprechend eingerichtet seien, kann selbstverständlich nicht stichhaltig sein. Denn aus Erfahrung können wir ruhig sagen, daß die Stadt Heidelberg einen solchen Versuch bereits gemacht hat, und zwar erfolgreich gemacht hat. Mit allen Mitteln sollte daher die Regierung die Ausnutzung der Wasserstraßen veranlassen, wodurch auch die jetzt darniederliegende Redarschiffahrt einer weiteren Tätigkeit zugeführt werden könnte. Auf Grund solcher Maßnahmen könnte dann die Versorgung besonders der am Redar liegenden Gemeinden besser geregelt werden.

Ich handle auch im Auftrag meiner Freunde Kothurst und Dr. Koch, wenn ich in diesem Zusammenhang für die bessere Versorgung der Stadt Heidelberg eintrete. Die seitherige Zuteilung von Kohlen an Heidelberg ist im Vergleich mit anderen Orten viel zu gering, da aus den zugewiesenen Mengen gleichzeitig die große Zahl akademischer Anstalten bedient werden soll. Ich begrüße daher die Maßnahmen der GrobH. Regierung, durch Zuteilung eines besonderen Regierungsvertreters zu dem Reichskommissar, die Interessen unseres Landes besser wahrzunehmen, und ich hoffe zuberichtlich, daß die Berücksichtigung der vorgetragenen Wünsche dadurch erleichtert wird.

Dann hat gestern mein Freund Red mit seiner Auslassung über die mangelhafte Belieferung der Kirchen und Pfarrhäuser auch mir aus dem Herzen gesprochen. Es sind auch mir Klagen vorgetragen worden. Ich meine, die Bedeutung der Kirchen in der jetzigen Zeit sollte unbedingt einen Wandel zum Besseren hier eintreten lassen.

Weiter halte ich die Schließung der Kinost im Gegensatz zu dem Herrn Vorredner für durchaus zweckdienlich und angebracht.

Auch eine andere Frage darf ich an dieser Stelle in den Vordergrund schieben, das ist die Belieferung der öffentlichen Anstalten, insbesondere der Schulen. Schon im vergangenen Winter haben die Schulen, besonders in den Landgemeinden, durch die Schließung schwere Einbuße erlitten. Es mußte der Unterricht in einer der Unterlandsgemeinden, in Kirchheim bei Heidelberg, monatelang ausgesetzt werden, da trotz größter Bemühungen der Gemeindeverwaltung eine Zufuhr von Heizmaterial nicht zu ermöglichen war. Was die Schließung von Schulen bei der erschwerten Erziehung der heutigen Zeit und bei der heutigen Jugend bedeutet, bedarf keiner besonderen Erörterung. Das Eingreifen der GrobH. Regierung findet hier jedenfalls ein dankbares und fruchtbares Arbeitsfeld.

Die Maßnahme durch erhöhten Holzschlag, die Härten der Kohlenversorgung zu mildern, verdient zweifellos eifrigste Unterstützung. In vorbildlicher Weise hat das GrobH. Forstamt in Heidelberg durch eine vortreffliche Organisation in der schwierigen Lage eingegriffen und die Interessen der Gemeinden nach Möglichkeit gewahrt. Es steht zu erwarten, daß bei Zusammenfassung aller verfügbaren Holzhauerkräfte und Gespanne eine Lösung gefunden wird, die wenigstens die allergrößten Härten beseitigen kann.

Hg. Morgenthaler (Zentr.):

Die Kohlennot ist so groß geworden, daß ich fürchte, sobald der Winter energisch einsetzen und es recht kalt werden wird, kommen wir nach jetzigem Zustand in eine Katastrophe, die nicht behoben werden kann; wir gehen einer Katastrophe entgegen, die nicht aufzuhalten ist. Ich will Ihnen das an einem Beispiel aus meinem eigenen Orte nachweisen, wo ich selbst als Vorstand des Bauernvereins mit der Kohlenversorgung zu tun habe. Unsere Gemeinde hat keinen Waldbesitz; sie ist also schon seit einer Reihe von Jahren genötigt gewesen, den Übergang zur Kohlenfeuerung zu suchen und sie hat diesen Übergang auch bewerkstelligt. In normalen Jahren bezog unser Ortsverband über 600 Zentner durch den Bauernverein. Seit dem Winter 1916/17 hat die Kohlenbelieferung aber ganz bedeutend nachgelassen. Seit Neujahr

is heute hat es in der Regel zwei bis drei Monate gedauert, bis wieder ein Wagen gekommen ist. Dadurch wurde aller Vorrat aufgebraucht. Wie aber sollte man, wenn das gelieferte Brennmaterial aufgebraucht ist, jeder Familie das geben, was sie nötig hat? Man hat sich zwar der Mühe unterzogen, die Kohlen im Kleinen einzeln zu verwiegen. Man konnte aber einer Familie nur 1—2 Zentner zuteilen. Was ist das? Ein Tropfen Wasser auf einen heißen Stein! Der Herr Minister hat gestern erklärt, man müsse sich darauf beschränken, pro Familie und Monat fünf Zentner zuzuteilen, damit wären unsere Mitglieder gerne zufrieden. Wenn für zwei Monate aber nur zwei Zentner zugewiesen werden können, da ist es erklärlich, daß das nicht ausreicht. Schon bei der letzten außerordentlichen Tagung unserer Zweiten Kammer habe ich die Großh. Regierung auf meine Befürchtungen aufmerksam gemacht und gebeten, die Regierung möge besorgt sein, daß während der Sommermonate, in denen die Schiffsahrt noch im Gange ist, wie in früheren Jahren, Kohlen an die Gemeinden geliefert werden. Auf diese Anregung hin wurde Besserung und Regelung zugesagt. Wenn es nun aber der Regierung nicht gelungen ist, eine Besserung in dem wünschenswerten Maße zu bewerkstelligen, so ist es sehr zu bedauern. Ich habe meine Anregung jedenfalls bei Zeiten gegeben.

In unserer Gemeinde und in unserer Gegend kommt noch dazu, daß auch die Brennholzvorräte sehr knapp geworden sind, gerade weil man sich so an die Kohlenfeuerung gewöhnt hat. Im Sommer hat man überall Holz zu kaufen gesucht, wo nur welches zu kaufen war. Der vorhandene Holzvorrat ist auch schon längst aufgebraucht; Holzversteigerungen finden nicht mehr statt. Die Großh. Regierung hat sich aber bereit erklärt, aus den Domänenwäldungen Brennholz an Gemeinden abzugeben. Dabei wird aber der Grundsatz festgehalten, daß das Holz gezeichnet und stehend überwiesen wird und daß es von der Gemeinde selbst geschlagen werden muß. In unserer Gemeinde sind aber keine Leute, die schon Holz geschlagen haben, zumal überhaupt keine kräftigen Männer mehr da sind, die diese Arbeit bewältigen könnten. Ähnlich verhält es sich mit der Abfuhr: Fuhrwerke sind sehr wenig mehr verfügbar. Die Entfernungen, die zurückgelegt werden müssen, um das Holz abzuholen, betragen bei diesen Gebirgswäldungen 3, 4 und 5 Stunden. Von dieser Seite her kann also der Mangel auch nicht oder nur sehr schwer behoben werden.

Schwermaßern tröstlich in diesen Verhältnissen ist zu hören, daß der Wagenmangel etwas nachlassen bezw., daß die Wagen nicht mehr zur Beförderung von Kartoffeln und anderen Lebensmittelprodukten gebraucht werden, daß es jetzt also möglich werde, dadurch die Kohlen reichlicher zu liefern. Da möchte ich die Großh. Regierung sehr bitten, doch bemüht zu sein, daß an diejenigen Gemeinden, besonders in denen nicht ausreichende Brennstoffvorräte vorhanden sind, in nächster Zeit größere Mengen Kohlen geliefert werden. Man kann sich nicht vorstellen, wie z. B. wir in unseren Vereinen bedrängt und bedrückt werden, ob denn die Kohlen noch immer nicht kämen; man wäre ja mit dem Hausbrand zufrieden. Ich kann nur meine dringende Bitte lebhaft wiederholen, damit doch auch die holzarmen Gemeinden und solche, wo die Kohlenbelieferung noch im Rückstand ist, auch entsprechend mit Kohlen versorgt werden.

Hg. G. & (unabh. Sz.):

Nach ich möchte für die Beibehaltung der Kintheater ein Wort einlegen. Ich begrüße es, daß der Herr Minister uns mitgeteilt hat, die Regierung beabsichtige nicht, eine Einschränkung der Kinovorstellungen herbeizuführen. Ich glaube, daß hinter diesem Beschluß des Ministeriums die Militärbehörde zu suchen ist. Denn von militärischer Seite aus wird ein großer Wert darauf gelegt, daß in dieser Zeit der Drangsal und Not, in diesen Tagen der Niedergedrücktheit dem Volke eine Erholung geboten wird, die erheitend auf die Psyche einwirkt. Und gerade diese Erheiterung, diese auf einen Augenblick ermöglichte Losspannung von der drückenden Last ist es, was uns das Kino bietet. Ich bin ganz mit dem Herrn Minister einverstanden, daß aus den Programmen der Kinos manches gestrichen werden sollte. Aber es ist das ja schon geschehen, in letzter Zeit aber nur zu peinlich; es kam da mancher Gegenstand unter die Zensur, der es nicht verdiente. Da war eine Kinovorstellung deswegen für unsittlich erklärt worden, weil der Stoff damit endete, daß einer, dem es in Deutschland nicht mehr gefallen hat, nach Amerika auszuwandern will und dort arbeiten möchte. Daß er in der jetzigen Zeit nach Amerika auswandert, das ist

dem Mann als eine unpatriotische und unmoralische Tat von der Zensur vorgehalten worden. Es ist oft ein Verhängnis, daß untergeordnete Polizeibeamte die Aufgabe erhalten, über den moralischen Kritiker zu spielen, also eine Funktion auszuüben, zu der sie gar kein Talent haben.

Am allerwenigsten möchte ich das Kino deswegen empfehlen, weil es — eine Wärmstube für das Volk sein sollte. Da hätten die Städte ganz andere Möglichkeiten, dem Volke Wärmestuben zu bieten, und zwar auf die Dauer des Tages und nicht auf wenige Stunden, am wenigsten in einem Raum, der in hygienischer Beziehung meistens gar nicht sehr empfehlenswert ist. Abgesehen davon, daß das Kino einer großen Anzahl von Unternehmern das Dasein ermöglicht, ist es doch auch eine Stätte der Pflege des Humors, dann aber auch der Belehrung, insbesondere wenn geographische, technische und andere populär-wissenschaftliche Stoffe in dem Programm verwendet werden.

Es könnte bei der hier allerseits bekräftigten Kollage bezüglich der Beschaffung des Heizmaterials auch seitens unserer Forstämter etwas mehr Rücksicht auf die Bevölkerung genommen werden; insbesondere da, wo die Forstämter über Gemeindeforstungen die Verfügung zu treffen haben, müßte doch mehr Entgegenkommen gegenüber den Gemeindebewohnern gezeigt werden. Mir ist ein Fall bekannt geworden, der erst in diesen Tagen spielte. Da wohnte in einem Dorfe, das zum Forstamt Gengenbach gehört, ein kleiner Handwerksmann, ein armer Schneider, der darauf angewiesen ist, seine handwerkliche Tätigkeit für das Kriegsbekleidungsamt des XIV. Armeekorps auszuüben, weil er von der Bevölkerung in dieser schlimmen Zeit keine, oder doch nur wenig Aufträge erhalten kann. Nun hat der Mann in diesem Dorfe, das mit einem großen Waldbesitz gesegnet und das in diesem Walde ein riesiges jährliches Kapital zu schlagen im Stande ist, kein Gahholz erhalten. Er hat sich an das Forstamt Gengenbach gewendet — es geschah in letzter Zeit — und darauf ist ihm mitgeteilt worden: das Gahholz sei zu spät geschlagen worden und noch nicht hinreichend getrocknet. „Hätten Sie für Ihren Hausbedarf im Sommer gesorgt!“ Man könne also der Gemeinde nur zumuten, daß Ihnen das Befehlsammeln im Wald gestattet wird; dann aber müssen Sie sich in acht nehmen, daß Sie nicht noch einmal von uns — von der Forstbehörde — bestraft werden, weil Sie einmal über das Maß hinaus wie früher gesammelt haben.“ Ich habe mich nun über die Höhe dieser früher ausgesprochenen Strafe erkundigt; sie ist derart, daß der arme Schneider monatelang mit seiner Nadel zu schaffen hat, bis er den Betrag zusammengebracht hat, der ihm da als Buße für seinen Forstfrevel auferlegt worden ist. Freilich hat man ihm nachher einen Teil davon nachgelassen; ich meine aber, in dieser Zeit der Not, wo der Wucher ungestraft seine Orgien feiern darf, müßte eine Forstbehörde ein bisschen nachsichtiger in der Bestrafung angeblicher Forstfrevel sein. In der Antwort ist die Auflage gemacht worden, der Schneider möge sich das Holz dadurch verschaffen, daß er es von seiner Kundschaft bezieht; er arbeitet für die Kundschaft, sie gibt ihm Holz. Er kann aber doch, wenn er fürs XIV. Armeekorps und für dessen Soldaten Noth macht, nicht von den Soldaten, oder von dem XIV. Armeekorps Holz als Arbeitslohn entgegennehmen.

Nach ein Wort wegen der Leichenverbrennung! Da, wenn der Herr Kollege Roedel die Prekesehe verfolgt hätte, die sich an den Artikel des Badischen Beobachters angeschlossen hat, so würde er Kenntnis davon haben, daß die dort angeführten Berechnungen nicht zutreffend sind. Der Kohlenaufwand für die Krematorien des badischen Landes ist ein verhältnismäßig sehr geringer. Man müßte nicht denjenigen, die sich der Leichenverbrennung angeschlossen haben und die auch schon darüber verfügt haben, daß ihr Leichnam verbrannt wird, das Unrecht antun, schon bei Lebzeiten zu veranlassen, daß ihr letzter Wille nicht beachtet wird (Zurufe rechts). Herr Kollege Roedel, ich will Ihnen ein Nachexempel aufgeben. Nehmen Sie aus Ihrem Kuttus die Beerdigung: wieviele katholische Beerdigungen sind nur an einem einzigen Tag in unserm Lande; die brauchen auch Kohle (Lachen, Zurufe rechts) für Weichrauchfässer, die brauchen doch Holzstohlen! Nehmen Sie an, daß im Tag in Baden etwa 200 katholische Beerdigungen sind, und rechnen Sie dann die Menge für das Jahr aus. Ich habe nichts dagegen, daß Sie Holzstohlen verwenden; aber wieviele Näherinnen und Näherinnen könnten mit diesen Holzstohlen ihr Geschäft betreiben, während sie jetzt gar keine mehr bekommen! (Zurufe rechts.) Wenn man wegen der Leichenverbrennung so knauserig sein will, dann muß man auch diese Gegenrechnung hinnehmen.

Wir haben doch jetzt an der Ostfront einen Waffenstillstand, voraussichtlich noch einige Zeit, vielleicht noch auf Monats hinaus. Wir wissen, daß infolgedessen die Transportmaterialien, die Wapenzüge, die Lokomotiven, die dort hinüber verwendet worden sind, und zur Verfügung stehen und zum Kohlientransport benutzt werden könnten. Golen wir jetzt hier diese Transportmittel herbei — und hauptsächlich nur an Transportmitteln fehlt es —, so kann die Kohlenbeschaffung viel besser vor sich gehen und es kann einem großen Teil des Abbestandes abgeholfen werden.

Abg. Müller-Eppingen (rechtsf. Bg.):

Bezüglich der Kohlenfrage möchte ich mir erlauben noch ein Wort zu sprechen. Auch in meinem Bezirk ist die Kohlenknappheit groß geworden, so daß man allmählich Schlimmes fürchten muß. Es ist jetzt ein Jahr vergangen, seitdem der Landtag beieinander war. Damals hat wohl niemand daran gedacht, daß eine solche Kohlenknappheit auch noch um ein Jahr weiter dauern könne. Denn wenn ein Abgeordneter daran gedacht hätte, hätte er gewiß Vorschläge gemacht, wie man es halten solle, daß man einer solchen Kohlennot im Voraus steuern könnte. Im vorigen Jahre noch hat man durch die Zeitungen bekannt gegeben, daß wir eine Kohlennot nicht zu befürchten haben; dagegen ist Wagenmangel eingetreten, was wir gar nicht befürchtet hatten. Im Sommer ist man darauf betrauert worden, daß bis zum Späthjahr Kohlen würden abgegeben werden. Heute ist nun bei uns ein ziemlich starker Kohlenmangel bemerkbar. Die Bevölkerung, die keine Brennstoffe mehr zu verbrennen hat, kommt zu den Bürgermeister und will Brennstoff angewiesen haben; wir können ihnen keinen verschaffen, weil wir selbst, auch durch unsere Vereine keinen erlangen können. Der Herr Abg. Weichhaupt hat gestern angeführt — und diese Behauptung wird wohl zutreffend sein — daß man im Volke sagt, daß die Kohlenhändler die Leute auf dem Lande besser versorgen würden als die Organisationen. Es will mir auch so scheinen. Ich bin der Vorstand eines Konsumvereines. Vor drei Wochen habe ich mich hierher an den Verein gewandt und habe um einige Waggons Kohlen gebeten; man hat mich betrauert und mir zugesagt, es sollten alsbald zwei Eisenbahnwaggons Kohlen geliefert werden. Bis heute haben wir noch keine bekommen, dagegen haben zwei Händler schon vor 8 Wochen je einen Waggon bekommen. Man sieht daraus, daß gegenüber den Ortsvereinen und Organisationen die Händler bevorzugt werden.

Soll der Kohlennot abgeholfen werden, so geschieht das glaube ich am besten dadurch, daß die Regierung sich bemüht, daß mit den jetzt zur Verfügung stehenden leeren Waggons und Kohlen eingeführt werden. Im Späthjahr sind unsere Waggons zur Beförderung der Lebensmittel, z. B. von Kartoffeln, gelbe Rüben und Weißrüben in die Stadt und von Heu und Stroh an die Seeresverwaltung verwendet worden. Jetzt hört die Nahrungsmittellieferung auf; ich glaube aber, mit den gleichen Waggons, mittels deren man Nahrungsmittel in die Städte führen konnte, sollte man auch Kohlen auf das Land verfrachten können. Jetzt endlich müßten doch die Waggons frei werden. Der Herr Minister hat gestern angeführt, daß bisher sämtliche Waggons und Bahnen durch die Seeresverwaltung beansprucht werden mußten. Das glauben wir; die Interessen der Fronten, die Seereszwecke gehen allem Auberem voran. Jetzt aber, wo die Nahrungsmittelversorgung abgeschlossen, wo alles vorbereitet ist, glaube ich sollte man die Waggons auch zum Kohlientransport im Interesse der ländlichen Bevölkerung nehmen können, denn es ist nicht leicht zu nehmen, wenn man, im Inland, feieren muß, zumal da auch in Betracht gezogen werden muß, daß viele an Unterernährung leiden, auf dem Lande so gut wie in den Städten, und wenn ein Mensch an Unterernährung leidet, so wird er bald merken, daß er viel mehr friert, als wenn er gut ernährt ist. Wenn er aber friert, dann muß dafür gesorgt werden, daß er Wärme bekommt. Deshalb ist es notwendig, daß man das Land mit Brennstoffen mit Kohlen versorgt. Wenn aber die Kohlen, die uns schon lange versprochen sind, nicht bekommen können, so glaube ich, daß man auf dem Lande Ersatz dafür beschaffen könnte. Es gibt viele Gemeinden, zu denen auch die meinige zählt, die im Besitz von Waldungen sind. Ist der Waldbesitz auch nicht immer sehr groß, so ist er doch in vielen Fällen recht annehmbar und wo ein annehmbarer Waldbesitz vorhanden ist, da ist auch vielfach durch die Lärache ein reiches Holzüberfließen festgestellt worden. Wo ein solcher reiches Holzüberfließen vorhanden ist, da sollte unbedingt nicht gehäufert werden, da sollte man über den Abgabefah, welchen die Gemeinde zu beanspruchen hat, auf Verlangen der Gemeinde auch hinausgehen. Die Gemeinde Eßentz hatte

z. B. vor ungefähr 5 Jahren einen Holzüberfließen von circa 1500 Festmetern. Dieser Holzüberfließen von 1500 Festmetern dürfte ganz gut während des Krieges dafür aufgebracht werden, um der Bevölkerung in dieser Notlage zu helfen und das Geld könnte man als Kriegsanleihe zeichnen. Ich glaube, die Forstämter und die Forst- und Domänenverwaltung in Karlsruhe werden auch geneigt sein, den Gemeinden zu gestatten, über den Abgabefah hinaus Holz zu hauen und damit die Not zu lindern.

Wir müssen uns aber die Frage vorlegen. Wie ermöglicht man es in einer so kritischen Zeit, wo die Arbeitskräfte fehlen, über den Holzabgabefah hinauszugehen? Man muß ja froh sein, wenn man heute so viel Holz gehauen hat, wie dem Abgabefah entspricht. Von einem Hinausgehen über den Abgabefah kann man fast gar nicht reden. Als ich in meiner Gemeinde die Holzhauserbersteigerung vornehmen ließ, haben einige Ortsbürger das Holzhaufen gesteigert. Das war schon am 10. November, und heute, am 13. Dezember, ist noch kein Ortsbürger an das Holzhaufen gegangen. Wir haben Kriegsgefangene für die Arbeit herangezogen müssen. Das erstemal haben wir 18 Kriegsgefangene zusammengebracht. Die meisten Kriegsgefangenen sind gut zum Arbeiten zu verwenden, es sind aber auch welche darunter, die nur wenig leisten. Wenn die Ortsangehörigen sich bisher nicht an diese Arbeit gemacht haben, so liegt das nicht daran, daß ihre Gesundheit mangelhaft ist, daß es ihnen an der körperlichen Fähigkeit zum Holzhaufen fehlt, sondern daran, daß es den Leuten zu gut geht, daß sie zu viel Geld haben. Sie wollen sich keine Unbequemlichkeit auferlegen und unterlassen daher lieber das Holzhaufen, weil sie wissen, daß sie mit den Unterstützungen, die sie bekommen, und mit dem was sie sonst verdienen und haben, gut auskommen und auf das Holzhaufen verzichten können. Nun habe ich mir aber vorgenommen, in nächster Zeit einmal den Gemeinderat darüber zu hören, ob wir nicht über den Holzabgabefah hinausgehen wollen, um dem Notstande abzuwehren, und ob wir nicht zu diesem Zweck alle die, die durch ihre Arbeit dazu beitragen können, daß wir Holz bekommen, dem batesländischen Hilfsdienst anmelden wollen, damit sie zum Holzhaufen verwendet werden, aber nicht im eigenen Dorf, sondern dort, wohin sie zu diesem Zweck berufen werden.

Der Herr Abg. Koedel hat schon darauf hingewiesen, daß es vielfach an Schuhwerk fehlt. Mancher hat mir schon gesagt: Ich würde Holz machen, wenn ich Stiefel hätte; meine Stiefel sind kaputt, und mit Holzschuhen kann ich nicht ins Holzhaufen gehen. Ich glaube, es wäre gut, wenn die Großh. Regierung sich dafür bereit erklären wollte, daß man in allerzürzester Zeit auf dem Lande Stiefel bekommt, damit das Holzhaufen sich nicht verzögert. Denn die paar Tage, die man im Winter dafür frei hat, sind gleich herum. Wenn das Frühjahr kommt, dann ist es mit dem Holzhaufen nichts mehr. Dann kommt die Zeit, wo die Felder befestigt werden sollen. Es ist möglich, wenn man mit dem Holzhaufen in die Zeit der landwirtschaftlichen Arbeiten hineinkommt. Es ist auch von der Schule gesprochen worden. Nach meiner Ansicht und der meiner Partei ist es ganz recht, daß die Schulen mit Kohlen versorgt werden, damit sie nicht im Winter dazu gezwungen sind, wegen der Kohlennot den Unterricht einzustellen. In landwirtschaftlichen Kreisen wird im Sommer genug gefeiert, es gibt Ferien genug, und man muß besorgen, daß die Kinder, die jetzt aufwachsen, wegen des geringen Schulbesuchs eine minderwertige Bildung mit ins Leben nehmen. Ich meine daher, man sollte unbedingt die Schulen mit Kohlen versorgen, damit die geistige Heranbildung der Kinder nicht Schaden leidet.

Es ist auch von den Kinos gesprochen worden. Die Kinos gehören zu den gewerblichen Unternehmungen; soviel ich weiß, gibt es hier 7 Kinos, die schon ziemlich viel Kohlen verbrauchen, die der Allgemeinheit zugeführt werden könnten. Wenn man aber in dieser Beziehung Maßnahmen gegen ein Gewerbe ergreift, so geht es nicht ohne Widerspruch ab, und der Widerspruch macht sich dann auch im öffentlichen Leben wieder geltend. Ich glaube, daß man vielleicht so verfahren könnte, daß man die Hälfte der Kinos den Winter über schließt und die andere Hälfte in Betrieb läßt. Man sollte im Kriegsfall gleich den Theatern und anderen Volkserziehungsinstitutionen auch den Kinos nicht völlig den Garauß machen, sondern auch ihnen wenigstens zum Teil noch die Möglichkeit gewähren, ihren Betrieb aufrecht zu erhalten.

Bezüglich der Beheizung der Kirchen möchte ich auch ein Wort sagen. Es gibt ja viele Kirchen in unserem Lande, welche nicht beheizt werden können, weil sie nicht zur Beheizung eingerichtet sind. In meiner Gemeinde ist kurz vor dem Kriege eine katholische Kirche erbaut worden, bei der

vorgezogen ist, daß eine Heizung zu jeder Zeit eingerichtet werden kann. Man hat aber die Einrichtung der Heizung unterlassen, weil man sie für zwecklos hielt. Meine Ansicht ist, daß man in den Kirchen, in welchen sich bisher schon eine Heizungsanrichtung befindet, die Heizung nicht bei geringer Kälte, sondern nur bei größerer Kälte in Betrieb setzen sollte. Im übrigen aber sollte in solchen Kirchen, welche keine Heizung haben, unbedingt in diesem Kriege bei dem Mangel an Brennmaterial eine solche nicht eingerichtet werden. Man kann auch in einer nicht geheizten Kirche eine Stunde zubringen ohne sich zu erkälten, wenn man warm angekleidet ist. Wenn der Herr Abg. Red ausgeführt hat, daß es mit Rücksicht auf die Frauen, deren Seelenzustand etwas erschüttert ist, notwendig sei, eine Kirchenheizung vorzunehmen, so glaube ich, daß das kein ausreichender Grund ist. Ich glaube, daß die Frauen in dieser Zeit vielfach daheim bleiben, falls ihre Angehörigen von den Mißgeschicken des Krieges betroffen werden, und daß sie sich auch daheim erbauen können.

Bezüglich der Leichenverbrennung habe ich auch ein Wort zu sagen im Anschluß an das, was der Herr Abg. Roedel schon darüber ausgeführt hat. Ich halte die Leichenverbrennung für ganz überflüssig; denn früher, als es keine Leichenverbrennung gab, hat man die Menschen beerdigt, und auch heute geschieht das noch in den meisten Fällen. Wenn die Leichenverbrennung auch nicht so viele Kohlen erfordert, so ist sie doch überflüssig, und man kann, glaube ich, ganz gut auf sie verzichten, zumal man auch in anderen Ländern auf sie verzichtet hat, und man kann dann die ersparten Kohlen den Handwerkern und Geschäftsteuten zur Verfügung stellen.

Wenn der Herr Abg. Kolb gestern ausgeführt hat, daß man die Bauern zur Abgabe von Getreide, Fleisch, Eiern und allen möglichen Nahrungsmitteln zwingen kann, so glaube ich, daß man auch die Kohlenfirmen dazu zwingen könnte, sich der Ordnung zu fügen. Man könnte insbesondere im Interesse der Allgemeinheit gegen die Kohlenfirmen einschreiten, die so überaus große Gewinne gemacht haben. Wenn die Landwirte solche Gewinne zu verzeichnen hätten, so hätte man ihnen schon längst das Handwerk gelegt. An die großen Firmen getraut man sich aber nicht heran. Der Herr Abg. Kolb hat aber ganz recht, wenn er fordert, daß man ihnen das Handwerk legt. Wenn die Regierung will, so ist sie mächtig genug, hier Wandel zu schaffen. Der Staat sollte den ganzen Betrieb des Kohlenhandels und den Kohlenhandel an sich nehmen, dann würde eine genügende Kohlenversorgung vorhanden sein. Wenn heute der Krieg zu Ende ist, so wird die Kohlennot sicher nicht so gleich aufhören, so wenig wie der Nahrungsmittelmangel sofort verschwindet. Es wird noch ein oder zwei Jahre dauern, bis die Kohlen- und Nahrungsmittelversorgung wieder einigermaßen geregelt ist.

Ich glaube, damit unseren Anschauungen genügend Ausdruck gegeben zu haben. Die Regierung weiß ja schon, was wir wollen. Ich glaube auch, daß die Regierung sich bemüht, an maßgebender Stelle dafür zu sorgen, daß der Kohlennot sobald wie möglich abgeholfen wird, daß sie in dieser Beziehung tut, was notwendig ist.

Abg. Dr. Wirth (Zentr.):

Die Regierung ist von allen Seiten gebeten und gedrängt worden, der Versorgung der Bevölkerung mit dem notwendigen Hausbrand die nötige Aufmerksamkeit zu schenken. Gründe dafür sind genügend vorgebracht worden. Auf einen Grund scheint mir aber noch nicht hingewiesen worden zu sein, das ist der Zusammenhang der Kohlenversorgung unserer Bevölkerung mit dem allgemeinen Zustande der Gesundheit unseres Volkes. Ich habe in einigen Druckschriften in bezug auf die Versorgung der Lungenheilstätten in Baden mit Nahrungsmitteln eigentümliche Bemerkungen gefunden, ich werde sie bei passender Gelegenheit hier vortragen. Ich halte mich aber geradezu im Gewissen verpflichtet, die Kohlenversorgung im Zusammenhang mit der allgemeinen Volksgeundheit im Lande Baden zu behandeln. Die Versorgung mit Hausbrand ist nicht isoliert zu diskutieren sie wird verschärft durch die allgemeine Fettnot, durch den großen Fleischmangel; sie hängt zusammen mit der Wohnungsfrage. Ich verkenne nicht, daß die Grobreg. Regierung in Baden, insbesondere der Herr Minister des Innern den großen sozialen Fragen in diesem Kriege eine Aufmerksamkeit und verständnisvolle Fürsorge widmet, die uns zu den besten Hoffnungen für die Zukunft berechtigt. Aber wenn ich sehe, welchen Umfang die Diskussion über die Frage der Tuberkulose insbesondere im Lande Baden angenommen hat, so muß bemerkt werden, daß vielleicht die Grobreg. Regierung in

dieser Hinsicht noch etwas mehr als bisher tun könnte. Im Oberland, in Freiburg, habe ich aus einem Vortrage eines Universitätsprofessors vernommen, wie stark die Tuberkulose in Baden leider um sich greift. Ich habe solche Stimmen auch aus dem Unterlande gehört, und ich habe in Berlin Gelegenheit gehabt, in der Kommission für Bevölkerungspolitik zu hören, welche große Besorgnis man für die Verbreitung und Zunahme der Tuberkulose hegt. Da haben wir die allergrößte Pflicht, hinsichtlich der Bedeutung der Kohlenversorgung der Bevölkerung hier im Landtag das Nötige zu bemerken. Jetzt im Winter drängen sich die Leute in den Großstädten wie auf dem Lande in einer einzigen Wohnung, in einem einzigen Raume zusammen; ihre allgemeine Ernährung ist gering und jetzt noch die Kohlennot dazu! Ja, da sind diese ungesunden kalten Wohnungen eine Gefahr, vielleicht manchmal eine Brutstätte für alle möglichen Infektionskrankheiten; dazu ist in erster Linie die Tuberkulose zu rechnen. Man beachte ferner die Sterblichkeitsziffer der alten Leute in Baden wie im Reich, die an Lungenkrankheiten sterben. Die Kohlenversorgung kann da viel helfen. Ebenso ist die Jugend gefährdet. Ich möchte deshalb anregen: Wollte man dort, wo es möglich ist, die Schulen mit den nötigen Kohlen versorgen, denn die armen Kinder, die mitunter einen weiten Weg mit dem schlechten Schuhwerk zurückgelegt haben, werden, wenn sie mit nassen Füßen in kalte Zimmer hineingesetzt werden, geradezu disponiert für gefährliche Krankheiten, die leider so stark im Kriege am Mark unseres Volkes zehren. Ich möchte insbesondere bitten, daß unsere Lungenheilanstalten genügend mit Kohlen versorgt werden, damit nicht das, was man auf der einen Seite gutmacht, auf der anderen Seite wieder verborgen wird. Wir werden Gelegenheit haben, in anderem Zusammenhang auf diese Fragen eingehend zu sprechen zu kommen. Wenigstens habe ich es mir vorgenommen, den Zustand der Volksgeundheit an entsprechender Stelle zu behandeln.

Vorhin ist mitgeteilt worden, die Regierung beabsichtige, dem Reichskommissar für Kohlenversorgung einen besonderen badischen Vertreter zuzuteilen. Ich möchte die Gelegenheit benützen, um den Herrn Minister des Innern zu ersuchen, solche badischen Vertreter auch anderen Kommissariaten in Berlin zuzuteilen. Es gibt eine Reihe solcher Kommissariate. Sie wissen ja, daß Berlin die Zentrale ist, die alles an sich gezogen hat. Es läßt sich das vielleicht nicht immer umgehen; aber die Bundesstaaten müssen dann dazu übergehen, in diese Reichskommissariate besondere Vertreter zu entsenden, keine Beisitzer, sondern Vertreter, die etwas mit Holzschuben auftreten, damit man sie hört. Die völlige Zentralisation in Berlin ist für Süddeutschland in manchen Fragen sehr nachteilig gewesen. Baden ist deshalb dazu übergegangen, besondere Vertreter bei seinen Bundesratsbevollmächtigten zu ernennen. Ich glaube, Baden sollte in der Hinsicht nicht zurückstehen.

Die Kinofrage ist genügend erörtert. Nur eines: die Kinofrage ist wohl nicht ganz so harmlos, wie die vorhergehenden Sprecher sie hingestellt haben. Wenn man sieht, wie in einigen Städten sich die Leute bei Tage zu dem Kino drängen, die sich besser anderen Tätigkeiten hingeben würden, dann muß man doch mitunter sagen: Geld muß im Überflusse vorhanden sein, wenn Leute Zeit haben, sich mittags um 3 Uhr oder abends in solchen Mengen in die Kinos zu setzen. Ich habe Verständnis dafür, wenn man den Militärpersonen die Kinos zugänglich macht. Aber daß Frauen so viel Zeit für die Kinos übrig haben, ist ein bedenkliches Zeichen unserer Zeit, und dort, wo die Regierung konstatieren kann, daß die Kinos besucht werden allein, um gewisse Faulenzen zu unterhalten, da sollte man den Betrieb der Kinos nur für gewisse Tage und Stunden, nur für wenige Abendstunden gestatten. Dort, wo sie für militärische Zwecke, für die Unterhaltung unserer Soldaten tunlich und nützlich sind, da haben auch wir Verständnis dafür. Der Gegensatz zwischen einem warmen Kino und einer kalten Wohnung eines Lungenkranken, der nicht einen halben Zentner Kohlen bekommen kann, um sich eine warme Stube zu verschaffen, ist zu groß. Da darf die Regierung aus sozialen Gründen ganz entschieden zugreifen, ohne damit irgendwelche Interessen zu verletzen (Weilfall im Zentrum).

Abg. Strobel (Soz.):

Der Herr Abg. Roedel hat auf die Leichenverbrennung Bezug genommen. Er glaubt, daß mit ihrer Einstellung eine große Einsparung an Kohlen erzielt werden könnte. Ich habe mir die Mühe gemacht, auf Grund einer Statistik der erfolgten Leichenverbrennungen vom September dieses Jahres festzustellen, was das auf den Kopf der Bevölkerung im Jahre ausmachen würde. Ich habe bei meiner Be-

rechnung auch das Schlimmste angenommen, daß 7 Zentner für eine Leichenverbrennung wirklich nötig wären. Das ist stark unterschätzt und wird in den meisten Fällen nicht gebraucht. Aber ich habe es doch getan, um zu beweisen, daß das keine Gelegenheit ist, wo man Einsparungen machen könnte, die für unsere Zuteilung an Kohlen wesentlich in Frage kämen. Es macht auf den Kopf der Bevölkerung im Reich bei 60 Millionen 71,5 Gramm aus. In Baden sind wir etwas schlechter daran, da macht es 128 Gramm aus, weil wir im September ausnahmsweise viele Leichenverbrennungen zu verzeichnen hatten. Ich meine, wegen einer derartigen Bagatelle, die für die Allgemeinheit nicht ins Gewicht fällt, sollte man den letzten Willen Verstorbener, die verbrannt sein wollen, nicht antasten. Derartige Zahlen genügen, um zu beweisen, daß das Verlangen nach Schließung der Krematorien um die Kohlenversorgung zu verbessern ein unberechtigtes ist.

Abg. Benedey (fortf. Sp.):

Ich beabsichtige nicht, die Debatte länger aufzulaten; ich will nur 2 Bemerkungen machen. Zunächst, was die Schulen anbelangt, so möchte ich mich mit aller Entschiedenheit dahin aussprechen, daß man dafür sorgen soll, daß in den Schulen ordentlich geheizt werden kann, solange es irgend möglich ist, sollte man die Schulen besser schließen, als daß man die Kinder zwingt, in schlecht geheizten Lokalen stundenlang auszuhalten und ihre Gesundheit aufs Spiel zu setzen. Es kommt bei schlechter Heizung auch beim Unterricht nichts heraus; wenn die Kinder die Mäntel anziehen müssen, und wenn sie frieren, passen sie im Unterricht nicht auf, aber ihre Gesundheit wird aufs schwerste gefährdet. Ich meine überhaupt, daß man auf diesen Punkt sehr achten muß. Es ist eine der traurigsten, beelendsten und empörendsten Begleiterscheinungen des Krieges, wenn man sieht, daß die heranwachsende Jugend in einem Alter, wo sie sich entwickeln und den Grund zu einer kraftvollen Persönlichkeit legen sollte, in ihrer Entwicklung beeinträchtigt wird und unter Umständen verkümmert und Schaden nimmt für das ganze Leben. Das ist eine der traurigsten Erscheinungen unter vielen anderen die der Krieg mit sich gebracht hat, und man sollte alles tun, um einer Verkümmern in körperlicher und damit auch in seelischer Beziehung vorzubeugen. Denn es ist keine Lebensart, wenn man sagt, in einem gesunden Körper kann man auch einen gesunden Geist vermuten. Um Schaden vorzubeugen, sollte man für die Heizung der Schulen tun, was man kann. Wenn es aber nicht möglich ist, sollte man lieber die Schulen schließen, als die Kinder zwingen, in einem schlecht geheizten Lokal sich mehrere Stunden im Tage aufzuhalten.

Dann will ich noch eine kurze Bemerkung zur Frage der Leichenverbrennung mir gestatten. Ich stehe auf dem Standpunkt, daß man die Frage nicht einfach damit abtun kann, indem man sagt, den Leichenverbrennern solle man das Handwerk legen, zu was sollten die Leute sich einen derartigen Luxus leisten dürfen? Der Herr Kollege Ged hat auf den Weibrauch in den Kirchen hingewiesen. Ich glaube nicht, daß er damit den Leuten den Gebrauch des Weibrauches verlämmern wollte. Wenn er das hätte tun wollen, würde ich seinen Standpunkt nicht teilen. Ich sage, man soll bei derartigen Dingen nicht lediglich das rechnerische Ergebnis in Rechnung stellen, sondern man muß auch darauf Rücksicht nehmen, daß es sich hier um eine Gewissensangelegenheit handelt, denen man vom Staate aus in weitgehendem Maße entgegenkommen muß. Aber das gilt nicht nur von einer Richtung sondern von allen Richtungen. Wer für sich Toleranz und Duldung und Ausbreitung seiner Anschauungen verlangt, muß sie auch andern gewähren, sonst muß er auch für sich darauf verzichten. Ich kann für mich nur dann ein Recht fordern, wenn ich bereit bin, es auch anderen zuzugestehen. Von diesem Gesichtspunkt aus sollte man eine derartige Frage behandeln.

Abg. Roschel (Zentr.):

Ich habe gar nichts dagegen, wenn die Herren Kollegen Strobel, Ged und Benedey sich verbrennen lassen wollen, das Vergnügen soll sich jeder von Ihnen gestatten können, aber es soll nicht auf Kosten der Allgemeinheit geschehen. Herr Kollege Strobel sagt, es sollte der letzte Wille der Leute geachtet werden. Da könnte aber Jeder alles mögliche in seinen letzten Willen hineinsehen; das geht doch nicht an. Ich bin der Meinung, wer sich verbrennen lassen will, der soll auch die Kohlen dazu stellen, dann habe ich nichts dagegen.

Bezüglich der Schulheizung möchte ich einen Vorschlag machen, der vielleicht praktisch ist. Wir haben jetzt die Einrichtung getroffen, daß wir unsere Verhandlungen am Samstag

und Montag ausfallen lassen. Könnte man nicht auch in der Schule so verfahren? Wenn man den Unterricht am Samstag und Montag ausfallen ließe, so würde dadurch viel gespart, besonders da, wo Zentralheizungen sind. An den anderen Tagen könnte man den Unterricht geben.

Geh. Oberregierungsrat Dr. Schneider:

Der Herr Minister hat gestern dem Hohen Hause die Gründe der Kohlenknappheit und die Maßnahmen dargelegt, die seitens der Reichsleitung und seitens der Groß. Regierung getroffen worden sind, um die Kohlennot, soweit es möglich ist, zu mildern. Gestatten Sie mir, daß ich nunmehr auf die Ausführungen der einzelnen Redner in Kürze eingehe.

Der Herr Abg. Kolb hat darauf hingewiesen, daß seitens des Reichskommissars in Berlin zu spät eingegriffen worden sei, und daß er zunächst das Ergebnis einer Bestandsaufnahme abgewartet habe, die erst am 1. September stattgefunden hat. So liegt nun die Sache noch nicht. Der Reichskommissar hat sich auch vorher schon nach Kräften bemüht, um auf der einen Seite die Schwierigkeiten der Beförderung zu mildern. Es sind auch Zuteilungen in Hausbrandkohlen an die Kommunalverbände für die Monate August, September und Oktober erfolgt, also für eine Zeit, bevor die Bestandsaufnahme durchgeführt wurde oder ihr Ergebnis vorlag. Was nun die Bestandsaufnahme betrifft, so hat die Regierung von vornherein ihrem Ergebnis mit großem Mißtrauen gegenüber gestanden, nach all den traurigen Erfahrungen, die wir im Laufe des Krieges mit Angaben der Beteiligten gemacht haben. Tatsächlich waren die Angaben auch total unbrauchbar. Wie der Reichskommissar mitteilt, hat eine Gemeinde als notwendige Verbrauchsmenge während der Winterzeit 0,02 t auf den Kopf der Bevölkerung angegeben, eine andere Gemeinde 16 t.

Auf die Frage des Herrn Abg. Weißhaupt hinsichtlich der Ausfuhr nach dem Auslande möchte ich, soweit die Vertraulichkeit dieser Angelegenheit es erlaubt, kurz eingehen. Die Menge, die ausgeführt wird, kann ich leider hier nicht mitteilen, wir sind aber gern bereit, sie im Haushaltsausschuß zur Kenntnis zu bringen. Aber ich möchte doch hervorheben, daß mehr als die Hälfte der Kohlen, die aus dem Reiche hinausgehen, an unsere Bundesgenossen und insbesondere an Österreich-Ungarn gelangen. Es gehen sodann aus dem Reiche Kohlen auch nach Belgien. Die Sache ist nicht so, daß Belgien in der Lage ist, uns Kohlen zu liefern, sondern wir müssen, um den großen Bedarf, der dort aus militärischen Gründen besteht, zu befriedigen, auch noch Kohlen nach Belgien bringen.

Der Herr Abg. Red hat den Wunsch ausgesprochen, daß man dafür sorgen möchte, daß die deutschen Güterwagen, die sich im Auslande bei unseren Verbündeten und im besetzten Gebiet befinden, wieder zurückgebracht werden, soweit sie dort nicht belassen werden müssen. Es geschieht alles in dieser Richtung, um die Wagen, die zu uns zurücklaufen sollten, auch wirklich zu erhalten; bis jetzt konnte es aber leider nicht erreicht werden, daß die Wagen, die uns wieder zukommen sollten, alle rechtzeitig zurückgeleitet wurden.

Der Herr Abg. Massa war der Ansicht, daß die Bechen mit der Lieferung von Kohlen im Monat Juli zurückgehalten hätten, um die Preissteigerung, die auf 1. August in Verbindung mit der Kohlensteuer eintrat, für sich zu erhalten. Diese Annahme ist nach der Statistik, die uns vorliegt, nicht zutreffend. Es sind im Monat Juli mehr Kohlen seitens des rheinisch-westfälischen Kohlenyndikats an das Kohlenkontor geliefert worden als in den Monaten Juni, Mai, April, August, Oktober und November 1917. Nach meiner Kenntnis der Dinge, die ich mir allerdings erst im Laufe des letzten Jahres erworben habe, ist es auch durchaus unglaubhaft, daß die Bechen absichtlich Kohlen auf die Halben legen. Für sie ist das Werfen der Kohlen auf die Halben unwirtschaftlich und zwar aus dem Grund, weil die Förderung dadurch gestört wird. Die ganze Förderung ist darauf aufgebaut, daß die Kohlen gleich nach der Förderung verladen werden. Die Halben sind meist auch gar nicht mit den nötigen Kranen versehen, um von dort aus die Kohlen auf die Schiffe oder in den Wagen zu bringen, sodas das Verfrachten der Kohlen, die einmal auf den Halben liegen, schwierig und mit einer Verteuerung verbunden ist. Es dürfte daher keine Frage Kohlen auf die Halben legen, wenn sie in der Lage ist, diese Kohlen gleich zu verfrachten.

Erhebliche Klagen sind im Hause von verschiedenen Seiten erhoben worden über die ungleichmäßige Belieferung der Kommunalverbände. Zunächst möchte ich

dem Hause mitteilen, welche Mengen an Hausbrandkohlen für die Monate November, Dezember und Januar dem Großherzogtum vom Reichskommissar in Berlin zugeteilt worden sind. Es sind das 229 250 t, also 22 925 Eisenbahnwagen. Wenn nun die Kommunalverbände ungleich beliefert werden, so sind da Gründe mit maßgebend, die auf keinerlei Verschulden zurückzuführen sind. Der Wagenmangel macht sich verschieden bemerkbar in den einzelnen Kohlenherstellungsgebieten. Der eine Kommunalverband bekommt mehr Saarkohlen, der andere Bezirk mehr Ruhrkohlen. Sodann macht sich der Wagenmangel verschieden geltend an den einzelnen Umschlagplätzen. Wir haben vielleicht in Rheinau eine größere Wagengestellung als in Mannheim oder Kehl, und infolgedessen wird der Kommunalverband, der seine Kohlen von dem Ort der besseren Wagengestellung erhält, im Vorteil sein gegenüber einem anderen. Oder es soll ein Kommunalverband seine Kohlen aus einem Ort bekommen, dessen Güterbahnhof gesperrt ist, dann können die Kohlen nicht aufgeliefert werden. Alle diese Gründe entziehen sich vollständig dem Einfluß des Reichskommissars oder des Kohlenkontors. Ich will aber auch nicht bestreiten, daß die verschiedene Belieferung auch darauf zurückzuführen ist, daß vielleicht der eine Händler es besser versteht, beim Großhändler die Kohlen für sich herauszuschlagen, als ein anderer.

Im Hohen Hause ist namentlich darüber geklagt worden, daß die landwirtschaftlichen Verbände gegenüber dem übrigen Handel zurückgesetzt worden sind. Um vorgetommene Ungleichheiten beseitigen zu können, stellt mit unserm Einverständnis der Herr Vertreter der Großherzoglichen Regierung beim Reichskommissar in Mannheim zur Zeit fest, in welchem Umfange die einzelnen Kommunalverbände beliefert wurden.

Auf Grund dieser Erhebungen wird er dann dafür wirken, daß diejenigen Kommunalverbände, die gegenüber den anderen im Rückstande sind, vorzugsweise beliefert werden. Inzwischen hat nun auch der Herr Reichskommissar in Berlin eine regelmäßige Erhebung über die Belieferung der Kommunalverbände für das ganze Reich angeordnet. Wir werden die Kommunalverbände anweisen, daß sie künftig einen Durchschlag der Meldung, die sie nach Berlin erstatten, unserem Vertreter beim Reichskommissar in Mannheim zugehen lassen, damit von dort aus unmittelbar für Abhilfe gesorgt werden kann.

Eine weitere Klage ging dahin, daß innerhalb des Kommunalverbandes die einzelnen Händler verschieden beliefert werden. Hier eingzugreifen ist in erster Linie Sache der Kommunalverbände. Die Kommunalverbände sind seit 1. November dieses Jahres befugt, alle Kohlen, welche die Händler in den Bezirk bringen, für sich in Anspruch zu nehmen. Sie können auch die Kohlen in Anspruch nehmen, welche die einzelnen Verbraucher über die Menge hinaus erhalten, die ihnen nach der Rationierung zukommt. Ferner ist angeordnet, daß sowohl die Händler wie die Verbraucher die Kohlen, die sie in den Bezirk bringen, spätestens am nächsten Vormittag bei der zuständigen Kohlenstelle anzuzeigen haben. Damit über die rechtzeitige Erhaltung dieser Anzeigen eine Kontrolle möglich ist, haben auch die Stationsämter die eintreffenden Kohlensendungen den Orts- und Bezirksstellen zu melden. Es ist also möglich, daß der Kommunalverband sofort zugreift, wenn er die Kohlen dem betreffenden Händler oder Verbraucher nicht belassen will. Er kann aber noch weiter eine Geschäftsstelle einrichten, über die alle Kohlen geleitet werden, die in den Bezirk gelangen. Auf Grund der Bundesratsverordnung über die Versorgungsregelung ist er hierzu in der Lage. Diese Geschäftsstelle kann er in der Weise einrichten, daß er etwa den Kohlenhandel subdiziert, oder er kann die Sache so machen, daß er einem Händler, der sein Vertrauen genießt, die Geschäftsstelle überträgt. Der Kommunalverband kann aber auch selbst, unabhängig vom Handel die Geschäftsstelle einrichten. Er hat auch noch ein Mittel, die ganze Zufuhr von Kohlen in den Bezirk nach seinem Willen zu regeln, da er die Bestellscheine für die Hausbrandkohlen abstempeln muß, die in den Bezirk geliefert werden sollen. Der Kommunalverband kann sich auf den Standpunkt stellen, daß er nur einem Händler, durch den er die Lieferung gesen lassen will, die Bestellscheine abstempelt.

Wir haben, weil über die Ungleichheit der Belieferung geklagt wurde, die Frage erörtert, ob wir für das ganze Land die Anordnung treffen sollen, daß in allen Kommunalverbänden Geschäftsstellen, über welche die in den Bezirk gelangenden Hausbrandkohlen zu leiten sind, eingerichtet werden müssen. Die Verhandlung mit den Kommunalverbänden hat aber zu dem Ergebnis geführt, daß man es dem einzelnen Kommunalverband überlassen sollte, ob er eine solche Stelle einrichten

will oder nicht. Die Verhältnisse lägen zu verschieden. Aber für Kommunalverbände, in denen solche Ungleichheiten, wie die hier vorgetragenen zu beklagen sind, ist es sehr wohl möglich, durch die besprochenen Maßnahmen die ganze Kohlenzufuhr in den Bezirk in die Hand zu bekommen. Die Klagen, die im besonderen über mangelhafte Belieferung der ländlichen Verbände uns vorgetragen worden sind, haben uns Veranlassung gegeben, eine Abhilfe anzustreben. Wir haben vom Braunkohlenyndikat die Zusage erhalten, daß wir über 10 000 t Braunkohlenbriketts, die auf badischen Umschlagplätzen liegen, verfügen dürfen. Davon sollen 5000 t den beiden großen landwirtschaftlichen Verbänden, die sich mit Kohlenbelieferung befassen, dem Bauernverein und dem Genossenschaftsverband badischer landwirtschaftlicher Vereinigungen zur Verfügung gestellt werden. Diese sollen die Briketts in diejenigen ländlichen Gemeinden bringen, wo großer Mangel herrscht. Selbstverständlich werden diese Mengen auf die Mengen angerechnet, die den betr. Kommunalverbänden zustehen.

Die übermäßige Belieferung einzelner Verbraucher sollte auch nach unserer Auffassung verhindert werden. Nach unseren Vorschriften war es auch bisher möglich, daß der Kommunalverband eine solche übermäßige Belieferung einzelner Verbraucher verhindert. Wir haben in Baden seit dem 30. Januar dieses Jahres die Rationierung der Verbraucher. Ursprünglich haben wir die Bestimmung getroffen gehabt, daß nur 5 Ztr. im Monat auf den Haushalt geliefert werden sollen, eine Zahl, die wir damals so ziemlich ins Ungewisse hinein bestimmt haben, die aber merkwürdigerweise nun vom Reichskommissar in Berlin auch als Grundlage gewählt worden ist für die Zuteilung von Kohlen an die größeren Städte, vorbehaltlich gewisser Verschiedenheiten, je nach den klimatischen Verhältnissen usw. In der Verordnung vom 30. Januar 1917 hatten wir gleichzeitig vorgesehen, daß, wenn besondere Verhältnisse vorliegen, auch eine stärkere Belieferung einzelner Haushaltungen stattfinden kann. Wie wir dann durch die Verordnung vom 30. Juli d. J. unsere Neuregelung zu treffen im Begriffe waren, haben namentlich die städtischen Kommunalverbände, den dringenden Wunsch geäußert, daß wir davon absehen sollten, wieder durch Verordnung des Ministers eine bestimmte Rationierung vorzunehmen. Infolgedessen haben wir in der Verordnung vom 30. Juli 1917 die Rationierung innerhalb der einzelnen Kommunalverbände diesen überlassen. In der Verordnung vom 30. Juli 1917 ist lediglich bestimmt, daß die Kommunalverbände die Abgabe von Brennstoffen zu regeln haben und daß diese Abgabe nur gegen Bequascheine oder Brennstoffkarten erfolgen darf. So waren wir seit Januar d. J. im Großherzogtum niemals ohne eine Rationierung. Es war immer möglich, für die Kommunalverbände — auch schon vor dem 1. November, mit welchem Tage das allgemeine Beschlagnahmerecht plaka-griffen hat, auf die einzelnen Verbrauchern zu Unrecht zuerwiesenen oder zu Unrecht bezogenen Kohlen zu greifen. Dieses Beschlagnahmerecht des Kommunalverbandes ist, soweit es sich um Hausbrandkohlen handelt, nicht an die Zustimmung des Reichskommissars gebunden; hinsichtlich der in seinen Bezirk kommenden Hausbrandkohlen kann der Kommunalverband dieses Beschlagnahmerecht den Händlern oder Verbrauchern gegenüber ohne weiteres geltend machen.

Auch vom Schleichhandel mit Kohlen ist gesprochen worden. Leider kommt es tatsächlich da und dort vor, daß Einzelne auf dem Wege des Tauschhandels sich mehr Kohlen verschaffen, als ihnen zukommt. Ich möchte dringend bitten, daß Kohlenhändler, welche ihren Verpflichtungen nicht genügen, zur Anzeige gebracht werden. Wir haben vom Herrn Reichskommissar in Berlin die Zusicherung erhalten, daß ein Händler, hinsichtlich dessen festgestellt wird, er habe unter Außerachtlassung seiner Verpflichtungen sich im Tauschwege Rohrwahlmittel beschafft, alsbald gesperrt wird.

Von verschiedenen Seiten wurde der Wunsch ausgesprochen, die Volksschulen und überhaupt die Schulen zu beliefern. (Sehr richtig!). Dieser Wunsch entspricht durchaus auch der Ansicht der Großherzoglichen Regierung. Wir haben auch die Kommunalverbände mit Weisungen versehen, die Schulen und insbesondere die Volksschulen vorzugsweise zu beliefern. Infolge der langen Dauer des Krieges ist zweifellos bei unserer Jugend schon eine gewisse Mangelhaftigkeit eingetreten; es ist sehr notwendig, daß der Unterricht, der durch den Krieg ohnehin schon ziemlich Not gelitten hat, nicht noch weiter eingeschränkt wird. Es kommt noch hinzu, daß die Schulen gleichzeitig als Wärmehallen dienen, was in diesem Winter, in welchem die Haushaltungen nur knapp mit Kohlen versorgt werden können, von besonderer Wichtigkeit ist.

Der Bekämpfung der Tuberkulose kommt in dieser ersten Zeit ohne Zweifel besondere Bedeutung zu. Während gewisse Krankheiten während des Krieges weniger stark als in Friedenszeiten auftreten, hat die Tuberkulose leider zugenommen. Wir müssen darnach streben, durch Zulagen in der Ernährung es den Tuberkulosekranken zu ermöglichen, daß sie die Krankheit überwinden; wir müssen weiterhin dafür sorgen, daß diejenigen Anstalten, die für die Aufnahme Lungenkranker bestimmt sind, nach Möglichkeit mit Kohlen versorgt werden.

Bezüglich der Leichenverbrennung — auch diese Frage ist von uns schon geprüft worden — steht die Grobsh. Regierung auf dem Standpunkt, daß die Kohlenmengen, um die es sich hier handelt, im Vergleich zum Gesamtverbrauch an Kohlen so gering sind, daß, zumal doch auch eine Gewissensfrage in Betracht kommt, ein Eingreifen seitens der Grobsh. Regierung besser unterbleibt. Es bleibt den Kommunalverbänden überlassen, je nach der Kohlenmenge, die ihnen zur Verfügung steht, und je nach den besonderen Verhältnissen der betr. Stadt, die Krematorien zu beliefern, oder hiervon abzusehen.

Der Wunsch, daß wir bei den Reichsstellen durch Kommissare vertreten sein möchten, ist schon in größerem Umfange erfüllt. Wir haben nicht bloß bei dem Herrn Reichskommissar in Mannheim einen Vertreter, wir haben auch in Berlin Vertreter, die sich namentlich für die Beschaffung von Heereslieferungen bemühen und außerdem in denjenigen Fragen, die die Übergangswirtschaft angehen, mitwirken. Wir haben dort die Herren Oberregierungsrat Dr. Michelmann, Rittmeister Bögels und Assessor Dornheim.

Die Brennholzbeschaffung hat bei der Kohlenknappheit eine erhöhte Bedeutung gewonnen. Wir verkennen keineswegs, daß es bei dem bestehenden Arbeitermangel außerordentlich schwer ist, die nötigen Mengen von Brennholz zu schlagen. Aber ich glaube, wir dürfen uns nicht dahin resignieren, daß diese großen Schwierigkeiten vorhanden sind; wir müssen vielmehr darnach streben, daß wir diese Schwierigkeiten überwinden. (Sehr richtig!) Auf einen Holzeinschlag, der etwa dem Friedenseinschlag gleichkommt können wir nicht verzichten, wenn wir nicht im nächsten Winter noch größeren Schwierigkeiten gegenüberstehen wollen. Unsere Landesbrennholzstelle hat einen Plan der Verteilung des Brennholzes über das ganze Land aufgestellt; einzelnen Gemeinden werden bestimmte Mبالغungen zugewiesen, aus denen sie ihr Brennholz gewinnen sollen. Allgemein wird der Standpunkt eingenommen, daß es Sache der Gemeinden ist, dafür zu sorgen, daß dieses Holz geschlagen wird, und zwar soll dies dadurch geschehen, daß von den Gemeinden die Einwohner als Arbeitskräfte während des Winters in Anspruch genommen werden. Auch in Friedenszeiten hat die landwirtschaftliche Bevölkerung, wenigstens soweit sie Waldbesitz in der Nähe hatte, während des Winters im Wald gearbeitet. Freilich fehlen sehr viele Arbeitskräfte; diejenigen aber, die vorhanden sind, sollen im Wald mitarbeiten. Dies wird am besten dadurch erreicht, daß man der Bevölkerung sagt, nur wer an der Arbeit im Wald sich beteiligt, erhält Brennholz. Man könnte auch das Holz den einzelnen Haushaltungen mit der Auflage zuweisen, es selbst aufzubereiten. Eine Bekanntmachung des stellv. Generalkommandos vom 25. Oktober über Arbeitshilfe in der Land- und Forstwirtschaft bietet die Grundlage zu einem Vorgehen des Bezirksamtes auf diesem Gebiete.

Dann hat aber auch das Generalkommando in voller Erkenntnis der Wichtigkeit dieser Angelegenheit das Möglichste getan, um Arbeitskräfte für die Arbeit in den Mبالغungen zu geben. Vom Generalkommando werden bei den ihm unterstellten Truppenteilen alle Holzhauer, die vom Forstamt oder unter der Befürwortung des Forstamtes von der Gemeinde elliarniert werden, auch beurlaubt, soweit sie garnisonsverwendungsfähig, arbeitsverwendungsfähig oder auch kriegsverwendungsfähig, aber vor 1876 geboren sind. Soweit sich aber Leute nicht mehr bei denjenigen Truppenteilen befinden, die dem Generalkommando unterstellt sind, kann dieses nur dafür sorgen, daß sie entlassen oder beurlaubt werden; die Entscheidung darüber hat aber der Truppenteil zu fassen. Und da ist in Betracht zu ziehen, daß eben draußen nicht selten Truppenteile sich zeitweise unter Ersatzstärke befinden; in solchen Fällen lehnt unter Umständen der Befehlshaber die Beurlaubung ab oder erklärt, daß er nur dann Leute freilassen könne, wenn ihm Ersatzmannschaft gestellt werde. Bis diese Ersatzmannschaft eintritt, vergeht auch wieder eine gewisse Zeit. So ist es zu erklären, daß es manchmal eine ziemlich lange Zeit dauert, bis über solche Gesuche Entscheidung getroffen ist.

Weiter hat dann das Generalkommando 1400 Kriegsgefangene zur Verfügung gestellt, die dauernd in der Forstwirtschaft beschäftigt werden. Im ganzen hat das Generalkommando bis jetzt 3660 Mann für Holzarbeiten im Walde zur Verfügung gestellt; in der nächsten Zeit werden noch weitere 200 nachfolgen, bei denen die Entscheidung über die Gesuche noch aussteht. Ferner ist von unserer Landesbrennholzstelle der Wunsch ausgesprochen worden, daß die Kriegsgefangenen, die sich noch bei den Landwirten befinden, täglich wenigstens einige Stunden von ihren Arbeitgebern freigegeben werden, damit sie im nahen Walde mitarbeiten können. Selbstverständlich wird dem Arbeitgeber dann der Zurechtstellungslohn oder sonstige Entschädigung gewährt.

Auch die Frage der Kohlensteuer wurde gestreift. Der Vorschlag, die Inhaber von Kleinwohnungen von der Hälfte der Kohlensteuer zu befreien, war seinerzeit nicht im Entwurf enthalten; er ist erst vom Reichstag in das Gesetz hineingebracht worden. Der Durchführung der Vorschrift aber haben sich sehr große Schwierigkeiten in den Weg gestellt, und zwar haben sich die ersten Schwierigkeiten schon in dem Augenblick ergeben, als man daran gehen wollte, den Gedanken zu formulieren und Bestimmungen über die Ausführung zu treffen; bei der Durchführung selbst haben sich noch größere Schwierigkeiten herausgestellt. Der Reichstag hat neuerdings an die Reichsleitung das Ersuchen gerichtet, statt der jetzigen Regelung den Kommunalverbänden und Gemeinden 30 Millionen Mark jährlich zur Verfügung zu stellen, womit diese den Minderbemittelten ihren Kohlenbezug verbilligen sollen. Das ist ein einfacher Weg, dessen Beschreitung sich empfiehlt.

Die Kohlenpreise sind, wie der Herr Abg. Strobel mitgeteilt hat, gegenüber denjenigen Preisen, wie wir sie im Juli 1914 gehabt haben, um etwa 100 v. H. gestiegen. Je nach der Sorte von Kohlen, um die es sich handelt, sind gewisse Verschiebungen vorhanden; im Durchschnitt aber wird man wohl sagen können, daß die Steigerung 100 v. H. beträgt. Nun ist diese Tatsache sicherlich sehr zu bedauern. Aber ich möchte doch darauf hinweisen, daß im feindlichen und im neutralen Ausland die Kohlenpreise noch mehr gestiegen sind, als bei uns. Selbstverständlich kann der Hinweis auf diesen Umstand die Grobsh. Regierung nicht davon abhalten, auch künftig nach Möglichkeit dahin zu wirken, daß die Kohlenpreise nicht über das unbedingt notwendige Maß steigen. Die Grobsh. Regierung hat dieses Bestreben betätigt durch ihre Vorstellungen in Berlin, wie auch durch Anordnungen für das Land selbst. Das Landespreissamt hat — ich glaube, Baden ist auf diesem Wege vorangegangen — auf der Grundlage der Preise des Kohlenkontors die Preise für den Zwischenhandel und für den Kleinhandel geregelt, was sich außerordentlich bewährt hat: Wir haben billigere Kohlenpreise, als sie in den Nachbarländern vorhanden sind, ohne daß, wie befürchtet worden war, unsere Kohlen in andere Staaten abgewandert sind, abgesehen vielleicht von unbedeutenden Ausnahmen, die da und dort vorgekommen sein mögen.

Mit wenigen Worten darf ich noch auf die Tätigkeit des Vertreters der Grobsh. Regierung beim Reichskommissar in Mannheim eingehen. Schon früher haben wir uns in ständiger Fühlungnahme mit dem Herrn Reichskommissar in Mannheim gehalten; ständig haben wir uns telefonisch und mündlich über Kohlenfragen ausgesprochen. Seitdem wir aber einen Vertreter beim Herrn Reichskommissar haben, und das ist schon seit Oktober der Fall —, sind wir in ganz anderer Weise über alles unterrichtet, was sich auf dem Gebiete der Kohlenversorgung des Landes vollzieht. Der Reichskommissar in Mannheim war früher ein Beamter des Kohlenkontors; er hat es sich aber angelegen sein lassen, seine Geschäfte so zu führen, daß die Geschäftsführung auch den Landesinteressen entsprochen hat. Deshalb haben wir auch immer den Standpunkt eingenommen, daß man die Befugnisse des Reichskommissars in Mannheim erweitern, nicht aber daß man sie beschränken sollte, wie das leider eingetreten ist. Immerhin aber haben wir es noch durchgesetzt, daß die Beschränkung nicht so weit gegangen ist, wie es ursprünglich in Aussicht genommen war; wir haben erreicht, daß dem Reichskommissar in Mannheim die Befugnis geblieben ist, über die Ruhrkohlen, die in das Land kommen — und diese stellen ja die weit überwiegende Menge der Kohlen dar, die wir erhalten — zu verfügen, soweit sie nicht schon mit einer ganz bestimmten durch den Reichskommissar in Berlin erteilten Weisung in das Land geleitet werden. Um unseren Interessenten zu ersparen, daß sie sich an die verschiedenen Verteilungsstellen in den Kohlenversorgungsgebieten wenden müssen, haben wir denn weiter durchgesetzt, daß der Reichskommissar in Mannheim für Befugnt erklärt wurde, alle Beschwerden und Wünsche, die

seitens unserer badischen Verbraucher geltend gemacht werden, an die Verteilungsstellen Saarbrücken, Köln usw. weiterzuleiten. Aufgrund seiner Sachkenntnis nimmt er zu den einzelnen Wünschen und Beschwerden Stellung; diese Stellungnahme soll von der Verteilungsstelle auch sachlich gewürdigt werden. Seitdem wir den Vertreter der Groß-Regierung bei dem Reichskommissar in Mannheim haben, erlangen wir genaue Zahlen darüber, wieviele Kohlen jeden Tag aus dem Ruhrgebiet an das Kohlenkontor geliefert werden, wieviele Wagen bestellt und gestellt worden sind im Ruhrgebiet, im Saargebiet, im Rheinischen Braunkohlengebiet, welche Kohlenmengen tagtäglich an den badischen Umschlagplätzen eintreffen und wie diese Kohlen verteilt werden. Auf Grund dieser genauen Statistik haben wir die Überzeugung gewonnen — und ich möchte diese hier zur Beruhigung der badischen Bevölkerung aussprechen —, daß sowohl der Reichskommissar in Mannheim wie das Kohlenkontor bei der Berücksichtigung der Interessen Süddeutschlands sachgemäß verfahren und daß eine Benachteiligung der badischen Interessen nicht eingetreten ist.

Zu Ziffer II 1 der Tagesordnung: Begründung und Beantwortung der Interpellation der Abgg. Kolb und Gen., die Ergänzungsgebühren für Eil- und Schnellzüge betr. (Druck. Nr. 33a), erhält zunächst das Wort zur Begründung der Interpellation:

Abg. Geiß (Soz.):

Meine Fraktion hat an die Groß-Regierung die Anfrage gerichtet: „Was gedenkt die Groß-Regierung zu tun, um die eingeführten Ergänzungsgebühren für den Eil- und Schnellzugsverkehr alsbald rückgängig zu machen?“

Im Laufe des Krieges war es oftmals im öffentlichen Interesse notwendig, Maßregeln zu ergreifen und Verordnungen herauszugeben, welche tief in das Verfügungsrecht des Einzelnen, und in dessen Selbstbestimmungsrecht einschneiden. Die Bevölkerung hat sich im allgemeinen, wenn auch nicht überall mit gleich gutem Willen, schließlich aber doch diesen Verordnungen unterstellt und gefügt. Aber gerade die in der Interpellation erwähnte Einführung der Ergänzungsgebühren hat bei der gesamten Bevölkerung eine große Unruhe hervorgerufen und dies um so mehr, weil man von dieser Ergänzungsgebühr vorher kaum etwas gehört hatte, oder etwas davon wußte. Vielsach wurde an uns Landtagsabgeordnete die Frage gestellt, ob wir diesen Zuschlägen zugestimmt hätten, oder ob wir sie begutachtet hätten, was von unserer Seite natürlich verneint werden mußte. Es ist auch zu bedauern, daß die Landstände Kenntnis von diesem Vorhaben nicht zuvor erhalten konnten.

Die Maßnahme, die den Gegenstand unserer Interpellation bildet, schneidet tief in das allgemeine Volks- und Wirtschaftsleben ein. Alle Teile der Bevölkerung werden von ihr ergriffen: Handel und Industrie, Gewerbe und Arbeiterschaft. Insbesondere betroffen sind Handel und Gewerbe; man muß nur bedenken, welche Verhältnisse sich in der heutigen Zeit hinsichtlich des Warenaustausches, des Warenlaufes und -verkaufes herausgebildet haben: Heutzutage kommt nicht mehr der Reisende zum Abnehmer, zum Kunden und bietet ihm die Ware an, heutzutage kommt der Warenabnehmer zu seinem Lieferanten. Überall reichen die Verkehrsmittel nicht aus, um die Warenbestellungen zu bewältigen, um Waren zu erhalten. Jeder muß selbst sehen, das nötige Rohmaterial, die nötigen Waren zu bekommen. Unter solchen Verhältnissen ist heute die Geschäftswelt mehr als früher genötigt, Reisen zu machen — viel mehr als es früher jemals der Fall war. Dieser Aufwand für Reisen und die dadurch erwachsenden Geschäftsspesen werden vom Geschäftsmann dem Besteller in Rechnung gestellt: Das bringt mit sich, daß sich eine wesentliche Warenvertéuerung ergibt, welche wieder vom Bezahler der Ware getragen werden muß.

Welchen Einfluß die Einführung der Ergänzungsgebühren für Eil- und Schnellzüge auf die Bevölkerung ausgeübt hat, ist schon daraus erkennlich, daß sich die gesamte bürgerliche Presse, die Fachpresse und die verschiedenen Organisationen gegen diese Maßnahme ausgesprochen haben, daß von den verschiedensten Interessenvertretungen, von Gemeindevertretungen Eingaben an die Groß-Regierung gekommen sind, welche um Wiederaufhebung dieser Maßregel nachsuchen. Insbesondere sind es auch die Arbeiter, welche durch diese Maßnahme schwer betroffen werden, und zwar jene Arbeiter, welche in der Kriegsinindustrie tätig sind, solche, welche als Hilfsdienstpflichtige einberufen und auch wieder solche, welche im Militärverhältnis stehen, oder zur Arbeit kommandiert oder beurlaubt sind. Sie haben nicht immer in der Heimat

oder in der nächsten Umgebung Arbeit gefunden, sondern sind oftmals nach weitab gelegenen Plätzen berufen und kommandiert worden. Diese Arbeiter wollen ab und zu einmal heim zu ihrer Familie. Das ist für sie sehr schwierig, weil ihnen meist sehr wenig Zeit zur Verfügung steht, meistens nur der Sonntag oder die Zeit von Samstag abend an.

Wenn nun gesagt wird, man solle, wenn man den Zuschlag umgehen will, wenn er als zu kostspielig erscheint, Personenzüge benutzen, so ist das wohl möglich für ganz kurze Strecken. Wenn aber weitere Strecken zurückzulegen sind, reicht die zur Verfügung stehende Zeit nicht aus. Die Benutzung der Schnellzüge kostet dann diesen Arbeitern ein sehr wesentliches Stück Geld.

In der heutigen Zeit ist aber auch manche Reise notwendig, die früher zu Friedenszeiten nicht erforderlich war. Ich will auf all diese Einzelheiten aber nicht eingehen und auch zugeben, daß von Seiten der Groß-Regierung eingeräumt wurde, daß in besonderen Fällen, wenn darum nachgesucht wird, die Gebühr erlassen werden kann. Allein die Einreichung von Eingaben führt zu vielen Unzuträglichkeiten und ist auch mit Zeitverlust verknüpft. In der heutigen Zeit ist die Zeit Geld, und wer heute Zeit veräußert, verliert Geld. Es wäre daher angebracht, daß den Wünschen der Interessenten, die bereits laut geworden sind, stattgegeben würde und insbesondere den Leuten, welche im Erwerbseben stehen, wieder die volle Freiheit bei ihren Reisen gewährt würde. Von Vergünstigungsreisen kann wohl, soweit die unteren Stände der Bevölkerung in Frage kommen, kaum die Rede sein. Bei den heutigen Verkehrsverhältnissen, insbesondere bei den Verhältnissen auf den badischen Eisenbahnen, wo man in ungeheizten und nicht beleuchteten Wagen fahren muß, die oftmals so vollgepfropft sind wie eine Heringstonne, wird niemand Lust verspüren, eine Vergünstigungsreise zu machen, sondern es kann sich nur um solche Reisen handeln, die absolut notwendig sind, die im Interesse der Familie, des öffentlichen Verkehrs, der Ausübung des Gewerbes oder Berufs als unerlässlich erscheinen.

Insofern ist auch die Abstufung der Gebühren, welche bezahlt werden müssen, als ein Übel empfunden worden, und zwar deshalb, weil die einzelnen Stufen ganz gewaltige Differenzen aufweisen. Wer z. B. eine Fahrkarte bis zu 5 M. löst, hat 3 M. Zuschlagsgebühr zu bezahlen, wer dagegen eine Fahrkarte löst, welche über 5 M., meinetwegen 5,10 M. oder 5,50 M. kostet, muß dann schon 8 M. Zuschlagsgebühr entrichten. Diese Maßregel wirkt ungerecht, und es ist deshalb gerade hierüber eine gewaltige Unzufriedenheit entstanden.

Wir halten es für unsere Pflicht, die Groß-Regierung auf diesen Mißstand hinzuweisen, und zwar deshalb, weil wir heute alle Veranlassung haben, all das, was zu Unzufriedenheit und zu Mißlichkeiten führt, hinwegzuräumen und dafür zu sorgen, daß Einigkeit und Geschlossenheit innerhalb der Bevölkerung besteht und daß nicht Maßregeln ergriffen und hochgehalten werden, welche geeignet sind, Mißmut und Unstimmigkeit in der Bevölkerung zu erwecken. Wir glauben also, im Interesse des Erwerbsebens und im Interesse der Arbeiterschaft diese Anfrage an die Groß-Regierung richten zu sollen, und wir möchten heute darum bitten, daß unsere Anfrage in dem Sinne beantwortet wird, daß auf eine baldige Aufhebung dieser Maßregel gerechnet werden kann.

Im Laufe dieser Ausführungen hat I. Vizepräsident Mohrhaupt die Leitung der Verhandlungen übernommen.

Zur Beantwortung der Interpellation ergreift hierauf das Wort:

Minister der Finanzen Dr. Rheinboldt:

Die Interpellation gestatte ich mir in folgender Weise zu beantworten.

Die seit 18. Oktober d. J. eingeführten sogen. Ergänzungsgebühren zu den Schnell- und Eilzugsfahrarten beruhen, wie schon in einem halbamtlichen Artikel in der Karlsruher Zeitung am 13. Oktober d. J. unter eingehender Darlegung der Gründe, die zu dieser Maßnahme geführt haben, mitgeteilt worden ist, auf einer Vereinbarung sämtlicher deutschen Staatsbahnverwaltungen, einer Vereinbarung, der die badische Staatsbahnverwaltung nach Lage der Verhältnisse nicht widerstreben konnte. Den zwingenden Anlaß dazu haben die nachgerade bedenklich gewordenen Schwierigkeiten des Eisenbahnbetriebes gegeben, die ich Ihnen in meinem Vortrage bei Vorlage des Staatshaushaltsetats eingehend geschildert habe, neben der unabweisbaren Notwendigkeit, die Ausführung der im militärischen Interesse und im Interesse der heimischen Volkswirtschaft unumgänglich notwendigen Transporte unbedingt sicherzustellen, um verhängnisvolle Folgen zu verhüten. Die

Eisenbahnverwaltungen sahen sich vor eine sehr schwere Verantwortung gestellt. Auf der einen Seite stand, um nochmals kurz zu wiederholen, der erhebliche Rückgang der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen, hervorgerufen durch die sehr starke Verminderung des Fahrmaterials und Fahrpersonals, durch den auch Ihnen wohl bekannten mangelhaften Zustand der Fahrzeuge infolge der ungenügenden Unterhaltung, übermäßiger Beanspruchung, und der Verwendung von mangelhaften Betriebsstoffen und unzureichenden Ersatzstoffen, ferner aber hervorgerufen durch die Herabminderung der Leistungsfähigkeit des Personals und der geringeren Leistungen der Kriegsausheifer. Auf der andern Seite stand das gewaltige Anwachsen der Anforderungen, die an die Leistungen der Eisenbahnverwaltungen gestellt wurden. Ich habe Ihnen darüber in meinem Budgetvortrag eingehende Zahlen mitgeteilt. Die Leistungen im Güterverkehr sind bereits durch Vereinfachung des Verkehrswezens, durch Entlastung der Eisenbahnen mit Hilfe der Wasserstraßen, ferner durch Zurückstellung entbehrlicher Güter und durch Annahmesperren — eine Maßnahme, die für den Handel und für die Industrie außerordentlich empfindlich gewesen ist — soweit es immer angängig war, eingeschränkt worden. Eine weitere Einschränkung des Güterverkehrs war hier ohne Gefährdung der wichtigsten Interessen der Rüstungsindustrie und der Volksernährung nicht mehr möglich. Es blieb somit nur übrig, die weiter unbedingt nötige Entlastung des Betriebes durch Einschränkungen im Personenverkehr herbeizuführen.

Zunächst war hier, wie ich ja auch bereits mitgeteilt habe, der Fahrplan bis auf etwa 54 Prozent der Leistungen des letzten Friedensjahres herabgesetzt worden, und am 1. November d. J. ist er durch weitere Aufhebung von Zügen, insbesondere von Schnellzügen, und vor allem auch von Zügen im Sonn- und Feiertagsverkehr, noch mehr beschränkt worden. Diese Einschränkungen hatten aber auf der anderen Seite die üble Folge, daß eine Überfüllung der noch verbliebenen Züge, insbesondere der Schnellzüge eingetreten ist. Diese Züge mußten dann zur Bewältigung des Verkehrs bis zur äußersten Grenze der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven belastet werden. Das hat wieder zu großen Unannehmlichkeiten in der Abwicklung des Fahrplans, zu Betriebschwierigkeiten, zu Verspätungen Anlaß gegeben.

Alle Ermahnungen zur Unterlassung entbehrlicher Reisen, an denen wir es in keiner Weise in der Presse haben fehlen lassen, haben sich als fruchtlos erwiesen. Um daher die für den Verkehr notwendigen Lokomotiven und die erforderlichen Fahrpersonale zu gewinnen, um Kohlen zu sparen, vor allem aber, um auf den Schnellzuglinien, die gleichzeitig der Abfuhr von Kohlen, von Nahrungsmitteln, von Stoffen für die Rüstungsindustrie und den Militärtransporten dienen, eine pünktliche Durchführung des Fahrplans zu ermöglichen, blieb nur eine zwangsweise Einschränkung des Schnellzugverkehrs übrig. Um dieses Ziel zu erreichen, hat sich die Seeresverwaltung, da ungefähr 70 Prozent der Besetzung der Schnellzüge Soldaten sind, trotz der allergrößten Bedenken dazu verstanden, den Urlaubsverkehr wesentlich einzuschränken. Selbstverständlich hat gegenüber einer derartigen Maßnahme der Zivilverkehr auch eingeschränkt werden müssen. Dafür boten sich nun zwei Wege, und zwar nur diese zwei Wege: entweder die Einführung von Erlaubnis-scheinen für die Benutzung der Schnellzüge oder eine beträchtliche Erhöhung der Fahrpreise für die Schnellzüge. Der erstere Weg ist eingehend geprüft worden; er hat sich aber in der Allgemeinheit nicht als durchführbar erwiesen, da bei der gewaltigen Zahl von Gesuchen um solche Erlaubnis-scheine eine Organisation für die Erteilung der Erlaubnis-scheine hätte geschaffen werden müssen, die eine ungeheure Zahl von Arbeitskräften erfordert hätte, und diese Arbeitskräfte sind in der erforderlichen Zahl und Qualität einfach nicht zu erhalten, sie sind nicht vorhanden. Dazu kommt noch, daß keine sicheren Kennzeichen für die Beurteilung der Notwendigkeit oder Entbehrlichkeit einer Reise hätten gegeben werden können. Willkür bei der Ausstellung der Scheine, Mißbräuche, schwere Klagen des Publikums wären unausbleiblich gewesen.

Es blieb also nur noch der zweite Weg übrig, das ist die Erhöhung der Fahrpreise, und diese Erhöhung mußte, wenn sie überhaupt die erhoffte Wirkung haben sollte, eine erhebliche sein! Sie mußte zugleich leicht und rasch durchführbar sein, denn es war außerordentlich dringlich, Abhilfe zu schaffen. Man hat sich deshalb, wenn auch schweren Herzens, für diesen Weg entschieden und hat sich zu einer ungefähr 100prozentigen Erhöhung der Fahrpreise in Form eines Zonentarifs entschlossen. Daß mit einer solchen Maßnahme auch ganz erhebliche Härten verbunden sein würden,

insbesondere auch insofern, wie auch von dem Herrn Abg. Geiß hervorgehoben worden, als deren Wirkung je nach den Vermögens- und Einkommensverhältnissen der davon Betroffenen sehr verschieden sein würde, das ist von Anfang an nicht verkannt worden. Aber ein anderes brauchbares Mittel zur Erreichung des Zweckes ist leider nicht vorhanden, und es bleibt weiter nichts übrig, als die zweifellos mit diesem Wege verbundenen Härten in Kauf zu nehmen, so unangenehm dies nicht nur für die davon betroffenen Reisenden, sondern, wie ich offen zugehe, für uns selber ist.

Es ist selbstverständlich, daß diese Maßnahme nur so lange in Geltung bleiben soll, als die Betriebsverhältnisse unbedingt dazu zwingen. Ebenso selbstverständlich ist es, daß den Eisenbahnen bei der Einführung dieser Ergänzungszuschläge auch jede Absicht auf finanziellen Vorteil vollständig fernlag; wir mußten vielmehr damit rechnen, daß, wenn das Ziel, das wir uns gesetzt haben, tatsächlich erreicht wird, d. h., wenn der Verkehr in der beabsichtigten Weise eingeschränkt wird, ein Einnahmeausfall für uns die Folge sein würde. Der beabsichtigte Zweck ist nun auch tatsächlich erreicht worden. Der Verkehr in den Schnellzügen ist so zurückgegangen, daß eine weitere Anzahl von Schnellzügen eingestellt werden konnte. Die noch verbliebenen Züge konnten erheblich gekürzt werden, und zwar so, daß eine Lokomotive den Zug ohne Schwierigkeiten befördern konnte. Damit ist erreicht worden, daß die Züge pünktlicher verkehrten. Der Fahrplan konnte im allgemeinen richtig eingehalten werden, und es wurde so der unbedingt notwendige Spielraum für den Güterverkehr geschaffen.

Die Klagen über die Einführung der Ergänzungsgebühren sind uns selbstverständlich nicht verborgen geblieben, und wir haben unsere Ohren vor diesen Klagen auch nicht verschlossen. Wir haben selbst dazu Anlaß gegeben, daß diese Klagen in einer Regierungskonferenz in Berlin eingehend erörtert wurden. Diese Konferenz hat Ende November dieses Jahres stattgefunden. Es ist hier sorgfältig darüber beraten worden, ob es möglich wäre, die Ergänzungszuschläge wieder aufzuheben, oder ob wenigstens eine Milderung der Maßnahme eintreten könnte. Die Frage der Aufhebung ist allseitig verneint worden, und zwar mußte sie verneint werden aus Grund der Verhältnisse, wie sie eben immer noch im Eisenbahnbetriebe vorliegen. Ich kann mitteilen, daß die Schwierigkeiten im Eisenbahnbetrieb während des ganzen Krieges nie so groß gewesen sind, wie gerade im gegenwärtigen Augenblick. Ich verweise Sie auf die großen Schwierigkeiten, die wir vor wenig Wochen im Mannheimer Rangierbahnhof gehabt haben, die sich fortgepflanzt haben auch auf andere Bahnhöfe, insbesondere auch auf den Rangierbahnhof Karlsruhe. Es ist dort nur mit der allergrößten Mühe möglich gewesen, wieder Ordnung zu schaffen. Diese Ordnung hat aber nicht lange angehalten. Wir sind heute wieder in ähnlichen Schwierigkeiten. Wir haben vor wenigen Tagen wieder eine Güterbarre in Karlsruhe anordnen müssen. Die Schwierigkeiten sind so groß, daß wir an eine Aufhebung der Beschränkung des Schnellzugverkehrs, zurzeit wenigstens, noch nicht denken können. Vor allem ist aber auch von der Seeresverwaltung nachdrücklich geltend gemacht worden, daß die jetzige Urlaubsbeschränkung immer noch nicht beseitigt werden und daß schon mit Rücksicht darauf von einer Erweiterung des Zivilverkehrs keine Rede sein könne. Dagegen hat man in der erwähnten Konferenz beschlossen, vom 15. Dezember d. J. ab die bisherigen besonderen Ergänzungskarten mit dem Zonentarif durch eine Verdoppelung der Schnellzugskarten zu ersetzen. Dies soll in der Weise gehandhabt werden, daß für jede Fahrt an Stelle einer Schnellzugsfahrkarte zwei Schnellzugsfahrkarten gelöst werden müssen. Damit ist der große Übelstand, der von dem Herrn Abg. Geiß hervorgehoben worden ist, daß bei dem Übergang von einer Zone zur andern große Sprünge stattfinden, beseitigt. Die Mindestgebühr des Zuschlags von 1,50 M. soll nach wie vor bestehen bleiben.

Nach dieser Schilderung der Sachlage bedarf es wohl keiner besonderen Versicherung meinerseits, daß die Großh. Regierung den Tag begrüßen wird, der es ihr gestattet, die mit Widerstreben und lediglich unter dem Zwange der Verhältnisse eingeführte Maßnahme wieder zu beseitigen.

Auf Antrag des Abg. Kolb (Soz.) wird in eine Besprechung der Interpellation eingetreten.

Es erhalten das Wort:

Abg. Seubert (Zentr.):

Nach der eingehenden Begründung der Interpellation durch den Herrn Abg. Geiß und der ausführlichen Beantwortung

durch den Herrn Minister will ich mich auf wenige Sätze beschränken.

Aus der Beantwortung ist vor allen Dingen die Mitteilung zu begrüßen, daß die Sätze geändert werden sollen, indem künftig der doppelte Schnellzugfahrpreis erhoben werden soll, u. daß die Härten, die der Herr Abg. Geiß erwähnt hat, damit wegfallen. Die ungeheure Erhöhung des Schnellzugfahrpreises hat die beabsichtigte Wirkung tatsächlich gezeitigt. Die Schnellzüge sind entvölkert, sie sind besonders von den Reisenden frei, wie schon in der Begründung angeführt wurde, denen eine preiswerte Benützung der Schnellzüge am meisten zu gönnen gewesen wäre. Auch hat die Maßregel eine bedeutende Abwanderung aus der 2. in die 3. Klasse zur Folge gehabt. Zu beachten ist allerdings, daß die Eisenbahnverwaltung sich in einer Zwangslage befand, allein bei uns in Baden hat sie doppelt schwer gewirkt und ist doppelt schwer empfunden worden, weil die Feinerzeit bei Abschaffung des Kilometerhefts in Ansehung gestellten beschleunigten Personenzüge längst verschwunden sind. Württemberg und Bayern waren bei Einführung der Preiserhöhung weit entgegenkommender als Baden, indem sie eine Anzahl Schnellzüge und Eilzüge in beschleunigte Personenzüge umgewandelt haben. Bei uns in Baden hat man ja auch das Eilzugpaar 120 und 121, das zwischen Freiburg und Basel verkehrt, in Personenzüge umgewandelt. Aber das genügt nicht, auch für das übrige Land, besonders für die Strecke von Basel nach Mannheim, ist es unbedingt notwendig, daß mindestens ein Zugpaar, vielleicht der Zug, der in Freiburg morgens etwa um 8 Uhr wegfährt, und der Zug, der abends zwischen 11 und 12 Uhr in Freiburg ankommt, als beschleunigter Personenzug geführt wird. Dadurch wäre schon viel erreicht.

Die in Rede stehende Maßnahme greift so hart und schwer in unser Volks- und Wirtschaftsleben ein und ist so unvermittelt gekommen daß auch diejenigen die bisher glaubten, die Tarifhoheit der Regierung in allem hochhalten zu müssen, vielleicht in Sinkunft ihren Standpunkt revidieren werden. (Abg. Hummel: Hört, hört!).

Abg. Bitter (natl.):

Mit einiger Überraschung haben wir die am 18. Oktober erfolgte Einführung der Schnellzugzuschlagarten erlebt. Ich möchte erwähnen, daß der Tarif durch seine grobe Ausgestaltung die geschilderten Mißstände an den Tag gelegt hat. Als Grund der Neuveränderung führt die Eisenbahnverwaltung ins Feld die äußerst starke Besetzung unserer Schnellzüge und ihre Bekämpfung durch eine hohe Gestaltung der Fahrpreise. Tatsächlich lag eine allzustarke Inanspruchnahme der Schnellzüge vor, zu welcher die durch den Krieg bedingten schlechten Anschlußverhältnisse der Personenzüge und vor allen Dingen die Kapitalkraft weiter Kreise die Ursachen darstellen. Die damit verbundene Belastung der Schnellzüge führte zu starken Verspätungen, die den gesamten Betrieb nachteilig beeinflussen mußten. Bei der ungeheuren Aufgabe, die der Eisenbahn gerade jetzt zufällt, ist der ordnungsmäßige Fahrplanbetrieb als Grundbedingung anzusehen. Vor Einführung des Zuschlags hat man versucht, durch Ausschließung des Reisepäcks eine Erleichterung herbeizuführen, jedoch vergeblich. So erklärt sich die Einführung der Zuschläge. Die harte Tarifmaßnahme hätte ihren Zweck erfüllt, wenn die Annahme zutrifft, daß in den Schnellzügen viele unnötigen Reisen gemacht wurden. In diesem Falle könnte sogar die Ausrüstung der Schnellzüge und damit die Betriebsaufwendungen gekürzt werden. Eine andere Frage ist nun die, ob die aus den Schnellzügen vertriebenen Reisenden nicht eine Überfüllung der Personenzüge herbeiführen, die eventuell dem gleichen Uebel der Gefährdung des Fahrplans zuteuert. Fest steht, daß nunmehr die schnellfahrenden Züge hauptsächlich den begüterten Volksteilen erhalten bleiben, wodurch die ganze Tarifmaßnahme, auch wenn sie keine dauernde Anwendung finden sollte, eine unsoziale Färbung aufweist. Tatsächlich hat sich ja auch alsbald nach Einführung dieser neuen Sätze lebhafter Widerspruch erhoben vonseiten der in Mitteleuropa gezogenen Schichten der Bevölkerung. Diese Bevölkerungskreise haben vor allen Dingen verlangt, für den Schutz des notwendigen Reiseverkehrs zu sorgen. Daß man zukünftig die Eilzüge auch nur mit Zuschlagarten benützen darf, ist eine starke Bedrohung des beschleunigten Reiseverkehrs, die bei den ungünstigen Fahrplanverhältnissen doppelt unangenehm wirken muß.

Wenn man die finanzielle Seite der Maßnahme betrachtet, so hatte man anfangs den Eindruck, als sei die Herbeiführung höherer Einnahmen bezweckt gewesen. Aus den amtlichen Auslassungen sowie aus den heutigen Erklärungen des Herrn

Ministers ist zu ersehen, daß eine solche Annahme als nicht zutreffend zu bezeichnen ist. Jedenfalls ist es aber erwähnenswert, daß die sachlichen Aufwendungen des Betriebs schon vor dem Krieg eine Erhöhung der Fahrpreise vom wirtschaftlichen Standpunkt aus in den Bereich der Erörterung hätten ziehen lassen können. Da nach Angabe der Eisenbahnverwaltung die Erhebung des Zuschlags von der Benützung der Schnellzüge abhalten soll, so wird die Maßnahme wohl als eine verkehrseindliche anzusehen sein. Meine Freunde und ich betrachten die Maßnahme als eine der vielen Begleiterscheinungen des Krieges, deren Härten schwer zu vermeiden sein werden. Auf alle Fälle ist der dringende Wunsch auszusprechen, alle künstlichen Einschränkungsversuche des Personenverkehrs möglichst bald der Vergangenheit angehören zu lassen.

Abg. Hummel (fortschr. Sp.):

Nach der ausführlichen Begründung, die der Herr Minister zu den Maßnahmen der deutschen Eisenbahnverwaltungen in dieser Sache gegeben hat, kann ich mir wohl weitere Ausführungen über die Sache selbst ersparen. Gegen die Notwendigkeit der Einschränkung des Schnellzugverkehrs in dem erreichten Maße sind Einwendungen durchschlagender Art hier nicht erhoben worden, und es muß wohl auch zugegeben werden, daß, wenn man den Zweck als berechtigt anerkennt, das angewendete Mittel auch den erhofften Erfolg hatte. Es ist eine harte Kriegsmaßnahme, die zu Unbequemlichkeiten und auch zu unsozialen Konsequenzen geführt hat, die wir eben auch mit den übrigen Kriegsmaßnahmen schluden müssen. Es ist immerhin erfreulich, daß durch die Neuordnung des Tarifs, durch die einfache Verdoppelung des Fahrpreises, gewisse Härten vermieden werden, die mit dem Schnellzugstarif, der zuerst in Geltung war, verbunden waren. Jedenfalls hat in diesem hohen Hause niemand die Wirkung der Tarifverteuerung begrüßt, und jeder von uns wird sich freuen, wenn der Zeitpunkt gekommen ist, in dem die Tarifverteuerung wieder verschwindet, in dem der Schnellzugverkehr wieder in ganz anderem Maße aufgenommen werden kann, als das jetzt im Krieg der Fall ist. Erwünscht also ist die Maßnahme nicht, und wir haben alle die Hoffnung, daß der Zeitpunkt, in dem sie aufgehoben wird, recht bald kommen möge.

Ich möchte noch zwei Punkte kurz streifen, von denen der eine vom Herrn Minister erwähnt worden ist, der andere in der Diskussion aufgetreten ist. Der Herr Minister hat als Hauptgrund für die Notwendigkeit der Einschränkung des Verkehrs hingewiesen auf die Verkehrsschwierigkeiten im Großen und Ganzen, die vor allen Dingen auch mit verursacht sind durch den Stand des Personals. Er hat von der Tätigkeit der Aushelfer gesprochen und darauf hingewiesen, daß die Arbeit dieser Aushelfer der Arbeit des geübten Personals eben nicht gleichkommt. Das bringt mich auf Klagen, die mir in der letzten Zeit zugekommen sind, und die mit der Abgabe von geübtem Personal an die Militärverwaltung zusammenhängen. Man ist in der Abgabe von geübtem Personal von Rangierpersonal, von Fahrpersonal, an die Militärverwaltung vielleicht doch zu weit gegangen und das hat sich dann dadurch gerächt, daß nun das Personal, das den Dienst verläßt, den Dienst nicht so gut versehen kann wie die geübten Beamten von früher. Das hat wohl auch zu solchen Verkehrsschwierigkeiten geführt, wie sie aufgetreten sind. Es dürfte von der Eisenbahnverwaltung einmal geprüft werden, ob man nicht zu weit gegangen ist, und wenn sich das herausstellen sollte, so wäre es notwendig, daß man Maßnahmen trifft, um diesem Mißstand abzuhelfen.

Ein zweiter Gesichtspunkt ist vom Herrn Kollegen Seubert gestreift worden. Es fällt nun doch allmählich auf, daß auf einem Gebiet, wie es die Eisenbahntarife sind, die Eisenbahnverwaltungen von sich aus vollständig autonom vorgehen können. Die kleinste Ausgabe, die nach irgend einer Steuer ausfällt, muß von dem Parlament, dem Reichstag oder den Landtagen, genehmigt werden; wenn es sich aber um Maßnahmen handelt, die finanziell so kolossal weittragend sind, wie Maßnahmen auf dem Gebiete der Eisenbahntarife, können die Eisenbahnverwaltungen ganz autonom vorgehen, ohne sich an das Votum des Parlaments zu binden. Wir haben diese Schwierigkeiten seit vielen Jahren erkannt und im Landtag Anträge eingebracht, die nach dieser Richtung Änderung schaffen wollen. Wenn die Erscheinungen des Krieges an sich auch nicht erfreulich sind, ist es doch erfreulich, daß sich der Wunsch berstet hat, daß in Zukunft die Parlamente Einfluß auf die Gestaltung der Eisenbahntarife gewinnen. Ich möchte hoffen, daß die Erscheinungen des Krieges auch in dieser Beziehung eine Änderung herbeiführen mögen.

Abg. Hertle (rechtsf. Bg.):

Was die Gebührensuschläge für Schnellzüge und Eilzüge anbelangt, so sollte durch sie, wie aus den Ausführungen des Herrn Ministers hervorgegangen ist, ein Druck ausgeübt werden, daß eine Abwanderung aus den Schnellzügen in die Personenzüge erfolgt. Diese Maßnahme hat ihren Zweck erreicht. Man sollte aber meinen, daß die Eisenbahnverwaltung, wenn sie den Verkehr mehr den Personenzügen zulieft, in diesen auch für einen einigermaßen angenehmen Aufenthalt Sorge trägt. Am schlimmsten scheint es mir in der Beziehung auf der Bahnlinie Heidelberg—Würzburg zu sein. Nicht nur, daß die Personenzüge auf dieser langen Strecke nicht geheizt sind, sondern auch nicht beleuchtet. Man muß bedenken, daß viele Kranke in die Kliniken nach Würzburg und Heidelberg gebracht werden, und daß diese dann stundenlang in ungeheizten Zügen sitzen müssen — sondern man sieht auch, daß sie sogar in Wagen ohne Fensterscheiben sitzen müssen bei einer Temperatur von 7 Grad Celsius. Man sollte glauben, daß die Eisenbahnverwaltung verpflichtet wäre, diesen Umständen abzuhelfen. Wenn man 7 Stunden in einem solchen Wagen sitzen muß, vergeht einem die Luft zu reisen, wenn man nicht absolut reisen muß.

Ich möchte aber auch einen Vergleich ziehen mit anderen Bundesstaaten. Wenn wir eine Reise in Württemberg machen, finden wir die Eisenbahnzüge nicht nur geheizt, sondern auch beleuchtet. Ähnlich ist es in Bayern. Nur bei uns in Baden und hauptsächlich im badischen Hinterland wird den Bedürfnissen der Bevölkerung absolut keine Rechnung getragen. Große Kosten muß die Bevölkerung aufwenden infolge von Krankheiten, die die Leute sich in den Eisenbahnzügen durch Erkältung holen. Ich möchte bitten, daß hauptsächlich auf der genannten Strecke diesen Mischständen abgeholfen wird.

Minister der Finanzen Dr. Rheinboldt:

Ich bin den Herren Abg. Vitter und Hummel sehr dankbar für ihre Bestätigung, daß es sich hier um eine Kriegsmaßnahme handelt, die eben hingenommen werden mußte, weil die Not der Zeit dazu drängte. Es ist vom Herrn Abg. Hummel richtig hervorgehoben worden, daß gegen die Notwendigkeit der Maßnahme hier eigentlich von keiner Seite etwas gesagt worden ist, und es ist mir auch von keiner Seite ein anderer Weg bezeichnet worden, auf dem dieser Not vielleicht in besserer Weise hätte abgeholfen werden können.

Nun hat der Herr Abg. Seubert gesagt, die Maßnahme hätte Anlaß dazu gegeben, das die Reisenden von der 2. in die 3. Klasse abzuwandern sind. Das ist eine Folge, die wir durchaus nicht beklagen, ich freue mich vielmehr, daß darin für die Reisenden ein Mittel gegeben war, sich wenigstens zum Teil von den Kosten, die ihnen der Zuschlag verursachte, zu entlasten. Dann ist darauf hingewiesen worden, daß Württemberg und Bayern sich entgegenkommender gezeigt hätten, indem sie für eine Reihe von Eilzügen den Zuschlag nicht eingeführt hätten. Wir können uns leider in diesem Kriege mit Württemberg und Bayern nicht vergleichen. Wir liegen an der Grenze des Kriegsgebiets und haben ganz andere Leistungen für das Militär zu bewältigen als Württemberg und Bayern. Unsere Lokomotiven, unser ganzes Fahrpersonal und Fahrmaterial wird in ganz anderer Weise beansprucht als dort. Außerdem kommt die ganz andere Figurierung unseres Eisenbahnnetzes in Betracht. In Württemberg und Bayern dienen die Eilzüge auch mehr der Vermittlung des Nahverkehrs. Das ist bei uns nicht der Fall, bei uns sind die Schnellzüge ausschließlich zur Vermittlung des Fernverkehrs bestimmt. Dieser Vergleich hinkt also und kann nicht als vollständig richtig anerkannt werden.

Dann ist vom Herrn Abg. Vitter gesagt worden, die Maßnahme habe dazu geführt, daß die Personenzüge in einer unangenehmen Weise überlastet worden seien, in einer auch den Betrieb erschwärenden Weise. Eine Überlastung der Personenzüge hat aber nicht die schlimmen Folgen wie eine Überlastung der Schnellzüge. Die Schnellzüge haben alle eine sehr gespannte Fahrzeit, die eingehalten werden muß. Wenn bei den Schnellzügen Verspätungen eintreten, so können diese nicht mehr eingeholt werden. Bei den Personenzügen ist das ganz anders; da ist die Fahrzeit weniger gespannt und wenn dort infolge Überfüllung Verspätungen eintreten, ist es möglich, diese Verspätungen wenigstens teilweise wieder einzuholen, und daraus entstehende Schwierigkeiten zu vermeiden.

Der Herr Abg. Hummel hat darauf aufmerksam gemacht, daß die ganze mißliche Lage vielleicht vermieden worden wäre, wenn man nicht so liberal verfahren wäre gegenüber den Wünschen der Militärverwaltung in der Abgabe von Personal. Ich gebe zu, daß wir vielleicht den übrigen dringen-

den Wünschen der Heeresverwaltung gegenüber etwas zu entgegenkommend gewesen sind. Das ist gleich zu Anfang des Krieges geschehen; damals haben wir ebensowenig wie irgend jemand anders daran denken können, daß sich der Krieg so lange ausdehnt und zu solchen Schwierigkeiten führt. Hätte der Krieg, wie man damals angenommen hat, nur wenige Monate gedauert, so wäre die Abgabe des Personals nicht so mißlich geworden. Wir stehen aber mit der Abgabe von Personal nicht allein, sie ist in allen Staaten prozentual gerechnet ungefähr die gleiche.

Dann ist von 2 Seiten die Frage der Tarifhoheit wieder angeschnitten worden. Auch wenn hier der Landtag mitzusprechen gehabt hätte, der Landtag wäre wie ich glaube, nicht in der Lage gewesen, die Maßnahme einfach abzulehnen. Denn sie war so dringend und die Not brannte uns derart auf den Fingernägeln, daß es eben einfach geschehen mußte. Ein anderer Weg war, wie gesagt, nicht gegeben, und ich glaube auch nicht, daß aus der Mitte dieses hohen Hauses — wenigstens hat die heutige Besprechung das ergeben — uns ein anderer, besserer Weg hätte vorgeschlagen werden können.

Das eine kann ich noch anführen: Hätten wir uns nicht mit dieser Maßnahme einverstanden erklärt, so wäre sie eben einfach vom Generalkommando, von der Militärbehörde angeordnet worden. Darüber sind uns auch gar keine Zweifel gelassen worden.

Ich beklage mit Ihnen, daß es notwendig war, zu diesem rigorosen Mittel zu greifen, und ich teile mit Ihnen den Wunsch, daß wir bald als irgend möglich wieder in die Lage versetzt werden, die Zuschläge zu beseitigen.

Abg. R o p f (Zentr.):

Nur einige wenige Worte. Ich anerkenne durchaus, daß es notwendig war, hier eine ähnliche Maßregel durchzuführen; aber ich erkenne nicht, daß es notwendig war, gleich so weit zu gehen, daß man diesen Aufschlag in gleicher Höhe gestaltete wie die Fahrpreise selbst. Der Aufschlag ist enorm. Das Geschäftsleben und namentlich der Mittelstand werden hierdurch außerordentlich schwer betroffen. Ich glaube, die gewünschte Wirkung wäre auch dann eingetreten, wenn man sich etwa auf die Hälfte des jetzigen Aufschlages beschränkt hätte. Ich möchte deshalb die Großh. Regierung bitten, sich in der Richtung zu bemühen, daß sie bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen versucht, zu erreichen, daß man den Zuschlag entsprechend ermäßigt.

Die gewollte Wirkung ist allerdings gekommen — aber sie ist viel zu weitgehend gekommen. Jetzt sind manche Schnellzüge sozusagen leer (Abg. Goehring: Na, na!). Gewiß! Ich bin schon in Schnellzügen gefahren — es handelt sich dabei namentlich um solche, die früh oder spät abends gehen —, in denen im großen und ganzen außer Militärpersonen nicht viele Reisende gewesen sind (Zuruf: Das werden Heereslieferanten gewesen sein). Gewiß gibt es ja einzelne, in Nachmittagsstunden gehende internationale Schnellzüge, die auch jetzt immer noch ordentlich besetzt sind; teilweise aber sind die Schnellzüge unnötig stark entvölkert worden. Mit Rücksicht darauf bin ich der Meinung, daß man den beabsichtigten Erfolg der Maßregel in genügendem Maße erreicht hätte, wenn man sich darauf beschränkt hätte, etwa einen hälftigen Aufschlag vorzunehmen.

Abg. R o e f f (Soz.):

Es ist vorhin schon betont worden, daß der Eisenbahnrat gar keinen Einfluß auf die Gestaltung der Maßnahmen der Generaldirektion gehabt hat. Das wird im wesentlichen erhärtet durch ein Schreiben der Handelskammer Schopfheim, das sich in meinen Händen befindet. Die Handelskammer Schopfheim schreibt:

„Es wurde von dem Vertreter der Kammer im badischen Eisenbahnrat die mehr oder weniger volle Einflußlosigkeit dieser Organisation in Bezug auf das Zustandekommen von Vorschriften und Verwaltungsmaßnahmen der Generaldirektion stark bemängelt. Der Vertreter wies darauf hin, daß der Eisenbahnrat, wenn er schon einmal zusammenberufen werde, im wesentlichen vor vollendete Tatsachen gestellt werde, daß Abstimmungen überhaupt nicht stattfänden und der Herr Finanzminister sehr häufig nachher das Ergebnis der Besprechung des Eisenbahnrates in einer Weise zusammenfasse, die zweifellos der daselbst stattgehabten Aussprache nicht entsprach.“ (Hört, hört!) „Wir möchten meinen, daß demnach die Frage der Steigerung des Einflusses des Eisenbahnrates mit in das Neuorientierungsprogramm der Parteien einbezogen werden möchte und bitten Sie in diesem Sinne tätig zu sein.“

Das wäre natürlich sehr zu wünschen daß in Zukunft auf diesem Gebiet etwas mehr geschieht und dem Eisenbahnrat selbst etwas mehr Gehör geschenkt wird. Vielleicht könnte dann manches in Zukunft verbessert werden.

Abg. Spang (Zentr.):

Das Schreiben, das der Herr Kollege Noeßch eben verlesen hat, ist auch mir zugegangen. Ich hatte aber die Absicht, die in Betracht kommende Stelle bei anderer Gelegenheit vorzubringen, weil die Angelegenheit nicht im Zusammenhang mit der heutigen Tagesordnung steht.

Abg. Koll (Soz.):

Nachdem doch einmal die Frage der Tariffreiheit angeschnitten ist, möchte ich das eine bemerken: Die Sache hat infolgedessen ihre bedenkliche Seite, als derartige durchgreifende Tarifmaßnahmen von solchen Leuten beschlossen und durchgeführt werden, die dann später von der Durchführung selbst gänzlich betroffen werden; denn alle diejenigen Herren, die sie beschließen, fahren auf Freilarten (Sehr richtig!), können also gar nicht davon betroffen werden. Ich mache ihnen daraus ja keinen Vorwurf; aber ich hebe nur eines hervor: infolgedessen haben sie kein deutliches Empfinden für die Wirkung, welche derartige Maßnahmen auslösen. Sie lernen die Wirkung niemals kennen wie derjenige, der selbst davon erfaßt wird. Deshalb meine ich, müßten die Parteien im Hause den Schluß daraus ziehen, daß mit einem solchen unhaltbaren Zustand aufgeräumt werde. Stellen Sie sich einmal vor, wir hätten eine neue Steuer beschlossen, die solche Wirkungen zur Folge hätte und fragen Sie sich, was das im Volke deuten würde für eine Wirkung über müßte. Hier aber wird im Verwaltungsweg eine äußerst schwerwiegende Maßnahme beschlossen, ohne daß die Volksvertretung ein maßgebendes Wort mitsprechen kann, dabei handelt es sich um eine Maßregel, die dem Volke eine „Steuer“ von vielen Tausenden Mark auferlegt. Das ist ein unhaltbarer Zustand und ich wünsche, daß wir endlich die richtige Konsequenz ziehen und ihn beseitigen.

Der I. Vizepräsident ersucht darum, die Debatte über Tariffreiheit und Eisenbahnrat jetzt nicht weiter zu führen, da Anträge hierüber vorliegen, bei deren Behandlung diese Fragen j. Zt. erörtert werden können.

Hierauf ergreift das Wort:

Minister der Finanzen Dr. Rheinboldt:

Ich möchte nur auf eine Bemerkung des Herrn Abg. Kopf einige Worte sagen.

Der Herr Abg. Kopf hat gemeint, daß wir das gleiche Ziel erreicht hätten, wenn wir in den Zuschlägen nicht so hoch gegangen wären, wenn wir sie nur etwa auf die Hälfte bemessen hätten. Ich kann diese Auffassung nicht teilen. Die Frage der Höhe der Zuschläge ist eingehend erörtert worden. Man war allgemein und auch bei den Sachverständigen, die gehört worden sind, der Meinung, daß, wenn das Ziel erreicht werden sollte, das unbedingt erreicht werden mußte, man gleich sehr hoch gehen müsse.

Nun wird gesagt, die Schnellzüge führen jetzt beinahe leer. Das ist es ja, was wir wollen. Die Vermeidung der Schnellzüge soll durch die Maßnahme vermindert werden; ja wie dieser Fall bei einem Schnellzug eingetreten ist, wird dieser Schnellzug eingestellt. Gerade das wollen wir erreichen, daß wir Schnellzüge ausfallen lassen können. Es liegt mir gerade ein Antrag vor, eine ganze Reihe weiterer Schnellzüge einzustellen, weil das zur Bewältigung der sonstigen Verkehrsanforderungen unbedingt notwendig ist. Gerade die letzte Zeit waren wir außerordentlich mit Militärtransporten belastet, und ich glaube das wird auch so bald nicht aufhören. Wir sind eben in einer Notlage und wir müssen dieser Notlage unbedingt gerecht werden; denn wir tragen die Verantwortung. Wenn irgend Schlimmes passieren würde, würden wir uns die bittersten Vorwürfe machen müssen, daß nicht alles geschehen ist, das zu vermeiden.

Nun hat der Herr Präsident den Wunsch geäußert, daß jede Debatte über Eisenbahnrat und Tariffreiheit ausgeschlossen werde. Ich verlese mir deshalb auf das darüber Gesagte einzugehen. Ich habe nur aus dem von dem Herrn Abg. Noeßch verlesenen Schreiben betauschelt, daß ein gewisser Vorwurf gegen meine Person erhoben wird. Ich muß mir natürlich vorbehalten, bei geeigneter Gelegenheit darauf eingekommen zu erwidern. Aber jetzt schon kann ich sagen, daß mir nichts bekannt ist, was diesen Vorwurf irgendwie rechtfertigen könnte. Ich kann mich auf das Zeugnis sämtlicher Mitglieder

des Eisenbahnrates berufen, daß ich, wenn ich über das referiert habe, was im Eisenbahnrat gesprochen worden ist, niemals eine falsche Darstellung gegeben habe. Wenn das der Fall gewesen wäre, hätten sich sofort im Eisenbahnrat Stimmen erhoben, die das Gesagte richtig gestellt hätten. Das wäre wohl auch die Pflicht der Herren im Eisenbahnrat gewesen, es richtig zu stellen, wenn ich etwas Unrichtiges gesagt hätte, und das nicht erst hinterher zu tun. Der Eisenbahnrat selbst ist der Ort, wo dies richtiggestellt werden mußte. Ich kann natürlich heute nicht mehr jedes einzelne Wort wissen, das ich dort gesprochen habe; ich habe in beiden Sitzungen sehr viel sprechen müssen; mein Gedächtnis kann mich im Stich lassen. Aber soviel weiß ich, daß ich keine unrichtige Darstellung gegeben habe. Ich gehöre nicht zu denjenigen, die sich weigern würden, eine Unrichtigkeit zuzugestehen, die sie sich haben zuschulden kommen lassen.

Die Besprechung wird geschlossen.

Das Schlusswort für die Interpellanten erhält:

Abg. Geiß (Soz.):

Nur ein paar Worte! Die Antwort, die wir Interpellanten von der Großen Regierung bekommen haben, ist nicht so ausgefallen, wie wir erwartet hätten. Aber die Begründung, die der Herr Minister für die Maßnahme gegeben hat, kann uns soweit befriedigen: Wir haben darin eine Kriegsmäßigkeit zu erblicken, die kaum zu umgehen gewesen wäre. Andererseits begrüßen wir die Mitteilung, daß Mitte Dezember eine Milderung eintreten werde. Nachdem die Große Regierung die Meinung des Hohen Hauses gehört hat, hat sie wohl alles bestätigt gefunden, was ich in der Interpellationsbegründung ausgeführt habe.

Zu dem letzten Punkt, den soeben der Herr Minister berührte, indem er ausführte, es bestehe die Absicht, noch weitere Schnellzüge ausfallen zu lassen, bemerke ich: Zu einer solchen Maßnahme sollte nur im äußersten Notfalle gegriffen werden. Damit kann ich schließen.

Zu Ziffer II, 2 der Tagesordnung: Begründung und Beantwortung der Interpellation des Abg. Kopf und Gen., die Beleuchtung der Eisenbahnzüge betr. (Druck. Nr. 33b), erhält zunächst zur Begründung der Interpellation das Wort:

Abg. Belsler (Zentr.):

Die Mißstände, die sich in den letzten Monaten infolge der Nichtbeleuchtung unserer Eisenbahnzüge ergaben, haben uns veranlaßt, die vorliegende Interpellation einzureichen. Schon in normalen Zeiten ist es, milde ausgedrückt, ungemütlich, sich in einem finsternen Raume, in einem nicht beleuchteten Eisenbahnwagen aufhalten zu müssen. Man vermischt die Unterhaltung; man kann nicht lesen; dazu kommt das Gefühl der Unsicherheit, insbesondere hinsichtlich des Gepäcks. Umso verständlicher ist es, daß der Mißstand des Mangels an Beleuchtung als besonders schwer empfunden wird, wenn es sich um Massenverkehr, namentlich in den Wintermonaten, handelt. Der Massenverkehr, der Arbeiterverkehr, durch welchen jeden Morgen Scharen von Arbeitern an die Arbeitsstätte, jeden Abend wieder nach Hause zurückbefördert werden, wiegelt sich jetzt ebenfalls bei Dunkelheit ab. Man muß es einmal mit angesehen haben, wie die Massen am Zug hin- und herpringen, bis die Platzsuchenden endlich in ein ohnehin schon vollständig überfülltes Abteil einsteigen. Wer das einmal beobachtet hat, der gelangt zu der Überzeugung, daß die Zustände wirklich traurig sind.

Auch noch nach einer anderen Richtung hin äußern sich Nachteile. Der vorhandene Platz wird infolge des Mangels an Beleuchtung nicht voll ausgenutzt, eben deshalb, weil man von außen gar nicht sehen kann, ob und wo ein Platz frei ist. Daher kommt es, daß oft in einem Abteil die Massen zusammengedrängt sind, während in einem andern noch genügend Platz vorhanden ist. Ich habe unlängst selbst diese Beobachtung gemacht. Abends wollte ich in einen Zug einsteigen; das Zupersonal, das ja auch den verfügbaren Platz nicht übersehen kann, hat erklärt: Steigt ein, wo ihr wollt, es ist nirgends ein Platz vorhanden! Es waren sehr viele Leute da, die mitfahren wollten; es entspann sich ein Hin- und Hertreten; wenn man irgendwo die Türe aufgemacht hat, sind einem die Ansassen fast entgegengefallen; endlich habe ich eine Türe aufgemacht, die in der Tat zu einem vollkommen leeren Abteil führte. Damit scheint mir der Beweis erbracht zu sein, daß auch nach dieser Seite hin die Nichtbeleuchtung ihre großen Nachteile hat.

Die größte Gefahr besteht nun aber in sittlicher Beziehung (Sehr richtig! rechts). Das zeigt sich gerade bei der Beför-

berung der Arbeitermassen. Die Heeresverwaltung, die Regierung und andere Stellen haben lebhaft aufgemuntert, alle freien und verfügbaren Kräfte doch in den Dienst des Vaterlandes zu stellen und daraufhin gab manche Mutter willig ihr Kind her in die nächste Stadt, in die Fabrik, zur Munitionsherstellung oder auf irgend ein Militärdepot, damit auch diese junge Kraft in dem Dienst des Vaterlandes sich betätige. Die Leute wußten aber gar nicht, welchen Gefahren die Kinder ausgesetzt sind. Denn es handelt sich um Kinder von teilweise kaum 14 Jahren, also kaum der Schule entwachsen (Abg. Dr. Schofer: Es sind oft noch jüngere, es sind Schul-kinder darunter). Gewiß, oft sind es noch jüngere, die in diesen unbeleuchteten Zügen befördert werden und zwar, was das allerschlimmste ist, ohne daß dabei eine Trennung der Geschlechter stattgefunden hätte. Die jungen Mädchen und die jungen Burschen sind in diesen finsternen Zügen ohne jede Aufsicht. Wenn man das bedenkt, wird man sich sagen, daß wirklich in sittlicher Beziehung große Gefahren bestehen. Vorhin ist vom Regierungstisch aus gesagt worden, daß gegenwärtig im Schulbetrieb die Erfahrung gemacht werde, wie die Rügellofigkeit der Jugend überhand nimmt. Auf der einen Seite geben sich alle Faktoren die größte Mühe, die Jugend auf gute Bahnen zu lenken; andererseits aber müssen Eltern tatsächlich mit Bangen daran denken, ihren jugendlichen Sohn oder ihre Tochter unter diesen Umständen in ein auswärtiges Geschäft zu geben. Die Erwachsenen, die etwa im Wagen mitfahren, können in der Dunkelheit keine Aufsicht über die Jugend ausüben, insoweit ist diese vollkommen sich selbst überlassen. Seitdem so viele Väter ins Feld abberufen sind, fehlt es soviel an der richtigen Aufsicht über die Kinder; umso ernster müssen, meine ich, alle Faktoren im Gemeinde- und Staatsleben daran denken, mindestens das noch zu retten, was zu retten ist.

Ich will zugeben, daß wenigstens in letzter Zeit einige Besserung eingetreten ist: ob man sie aber als hinreichend bezeichnen darf, möchte ich fast bezweifeln. Auch in letzter Zeit habe ich noch Eisenbahnwagen gefunden, die mehr als spärlich beleuchtet waren. Ich möchte also die Grob-Regierung bitten, hier möglichst bald gründliche Abhilfe zu schaffen.

Während dieser Rede hat Präsident Dr. Schuler die Leitung der Verhandlungen wieder übernommen.

Sierauf ergreift das Wort:

Minister des Innern Dr. Rheinboldt:

Auf die Interpellation der Herren Abgg. Kopp und Gen. gestatte ich mir folgendes zu antworten:

Wie in einer halbamtlichen Notiz in der Karlsrüher Zeitung am 2. d. Mts. mitgeteilt worden ist, mußten wegen der Kriegergefahr die Verdunkelung und Abblendung in möglichst weitgehendem Maße in kürzester Frist auch auf die Bahnanlagen und Eisenbahnfahrzeuge ausgedehnt werden. Dabei haben wir allerdings die Erfahrung machen müssen, daß eine weitgehende Verdunkelung für den Eisenbahnbetrieb und Verkehr ganz erhebliche Unzuträglichkeiten, auch, wie von dem Herrn Abg. Belzer bei der Begründung der Interpellation hervorgehoben worden ist, in sittlicher Beziehung im Gefolge hatten. Es ist deshalb schon anfangs November d. J. eine beschränkte Innenbeleuchtung der Fahrzeuge angeordnet worden und zwar eine solche, die genügt, um den Reisenden das Zurechtfinden im Wagen zu gestatten und für tündlichste Aufrechterhaltung der Ordnung in den Wagen zu sorgen, die aber auf der anderen Seite auch den militärischen Vorschriften Rechnung trägt, das heißt, das Licht möglichst wenig nach außen gelangen läßt. Diese beschränkte Innenbeleuchtung hat einen Umbau der Beleuchtungseinrichtungen in den einzelnen Abteilungen notwendig gemacht. Dieser Umbau konnte nicht von heute auf morgen vorgenommen werden; es mußten die Wagen in die Werkstätten gebracht werden, wo der Umbau vor sich ging. Ich kann aber mitteilen, daß jetzt, von ganz vereinzelten Ausnahmen abgesehen, dieser Umbau vollendet und diese beschränkte Innenbeleuchtung allgemein durchgeführt worden ist. Es kann erwartet werden, daß damit die beklagten Mängel beseitigt sind und den berechtigten Anforderungen der Reisenden ohne Mißachtung der Vorschriften über den Kriegerdienst Rechnung getragen ist. Sollten wir uns darin täuschen, sollte noch eine Erweiterung dieser Beleuchtungsmaßnahme sich als notwendig erweisen, so werden wir suchen, Abhilfe zu treffen.

Was dann die Trennung der Geschlechter in den Eisenbahnzügen anlangt, die von dem Herrn Abg. Belzer berührt worden ist, so kann ich mitteilen, daß eine Verfügung

der Eisenbahnverwaltung dahin ergangen ist, daß diese Trennung der Geschlechter durchgeführt werden soll. Die Verfügung — ich will nur das wesentliche daraus angeben — lautet folgendermaßen:

Die Verhältnisse bei den der Arbeiterbeförderung dienenden Zügen sind derartig unerquicklich geworden, daß rasche Abhilfe nötig ist. Zu diesem Zwecke soll in den in Betracht kommenden Zügen eine strenge Trennung der Reisenden des allgemeinen Verkehrs, der Arbeiter und der Arbeiterinnen erfolgen. Die Züge sollen gebildet werden aus: 1. Stammausrüstung für den allgemeinen Verkehr, 2. Wagen für Arbeiterinnen und 3. Wagen für Arbeiter. Die Wagen für Arbeiter und Arbeiterinnen sind als solche mit Tafeln besonders zu kennzeichnen. Zur Auscheidung der einzelnen Wagen ist mit allem Nachdruck auf getrennte Unterbringung der männlichen und weiblichen Arbeiter hinzuwirken. Gegen Zutwiderhandlungen ist rücksichtslos bahnpolizeilich einzuschreiten. Die Betriebsinspektionen sind ermächtigt worden, die Beisitzung etwa nötiger Wagen anzuordnen, sofern die Zugkraft nicht erhöht werden muß. Wenn auf Strecken mit schwierigen Betriebsverhältnissen die Auscheidung unterbleiben muß, so ist unter Bezeichnung des Zugs und eingehender Begründung besonders an die Generaldirektion zu berichten.

Ich hoffe, daß damit auch diese Klagen beseitigt werden, denn wir wünschen selbst, daß in unseren Zügen Ordnung herrscht und daß Mißlichkeiten nicht vorkommen. Wenn da und dort noch zu irgend einer Klage Anlaß gegeben ist, so kann das natürlich nur auf eine unvollkommene Ausführung der Anordnungen, die gegeben worden sind, zurückzuführen sein, und ich würde bitten, diese Klagen uns dann zur Kenntnis zu bringen. Wir sind bereit, sofort für Abhilfe zu sorgen.

Der Präsident ersucht die folgenden Redner, sich mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Zeit möglichst kurz fassen zu wollen.

Abg. Ringwald (natl.):

Ich werde gern der Anregung des Herrn Präsidenten folgen, namentlich da die Begründung der Interpellation durch den Herrn Abg. Belzer schon so gründlich vorgenommen worden ist und wir aus der Antwort des Herrn Ministers vernommen haben, daß Abhilfe geschaffen wird.

Es sei mir dagegen gestattet, auf einen anderen Mißstand in den Schnellzügen und in den Zügen der badischen Staatseisenbahnen überhaupt hinzuweisen, nämlich auf die Nichtbeheizung der Züge. Das ist ein Mißstand, den wir ja vielleicht auch als eine Kriegsmaßnahme hinnehmen müßten; aber wir haben der Unbequemlichkeiten im Kriege so viele zu tragen, die man nicht ändern kann, und ich meine, daß wir es hier mit einer von denen zu tun haben, die man bei gutem Willen und bei der nötigen Anordnung ändern könnte. Ich will meine Ausführungen nur mit zwei Beispielen belegen. Am letzten Donnerstag fuhr ich, der Herr Abg. Herzberger und ich, mit dem Zuge 10,15 Uhr von hier abgehend ins Oberland. Wir haben 5 Stunden zu fahren. Wir trafen den Zug stark überfüllt und völlig unbeheizt und mußten von Karlsruhe bis Appenweier im Nebengang des Wagens stehen, eingeklemmt zwischen Passagiere und Reisegepäck. In Appenweier gelang es uns endlich, einen Sitzplatz zu bekommen, und wir saßen dann auf diesem Sitzplatz von Appenweier bis nach Leopoldshöhe. Am letzten Dienstag fuhr ich mit dem Schnellzug ab Leopoldshöhe 11,13 Uhr, also nicht etwa mit einem Frühzug um 5 oder 6 Uhr, wo man vielleicht die Ausrede hätte, man hätte noch nicht heizen können. Es handelt sich also um den Zug, der um 11,13 Uhr von Leopoldshöhe weinfährt. Wie liegen in den Zug ein, er war gänzlich unbeheizt. Die sämtlichen Mitreisenden beklagten sich beim Raöverdonal. Die Schaffnerin sagte mit ihrem lebenswichtigen Versetz: „Es wird jetzt eben Dampf hereinlassen.“ Nun, dieser Witzel auf die Zukunft hat uns durchaus nicht erwärmen können, denn es liegt ja auf der Hand, daß, wenn man in Leopoldshöhe endlich um 11,13 Uhr anfangt zu heizen, der Zug noch nicht durchwärm ist, wenn er in Karlsruhe ankommt. Ich meine also, hier liegt nicht ein Mangel an Kohlen, aber ein Mangel entweder an gutem Willen oder an der richtigen Organisation oder aber eine Pflichtverletzung der untergeordneten Organe vor, und dann müßte doch von oben herab Ordnung geschaffen werden. Es steht hier die Gesundheit der Reisenden auf dem Spiele. Der Herr Abg. Roskel hat schon darauf hingewiesen, daß es wünschenswert sei, die Gesundheit der Menschen recht lange zu erhalten, damit Kohlen gespart werden. Auch ich habe die Bestimmung getroffen, verbrannt zu werden, und ich möchte damit lieber warten, bis der Krieg vorüber ist

und die Kohlen wieder in größerer Menge vorhanden und auch billiger sind (Seiterkeit). Ich hoffe also, ich tue keine Fehlbilte, wenn ich an das Großh. Finanzministerium die dringende Bitte richte, hier nach dem Nechten zu sehen. Mir würde die Ausübung des Landtagsabgeordnetenmandats erschwert oder geradezu unmöglich gemacht werden, wenn man mir weiter zumutete, in ungeheizten Zügen von meiner Heimat hierher und wieder von Karlsruhe nach meiner Heimat zu fahren (Lebhafte Zustimmung). Ich meine, es sei Abhilfe hier recht leicht möglich, und man sollte sie treffen, bevor wieder der Spott böshafter Witzbätter sich über die Großh. Eisenbahnverwaltung ausschüttet, wie es schon einmal der Fall gewesen ist, wo der schwäbische Bauer mit seinem Buben von Stuttgart nach Pforzheim fuhr und zu dem Buben dann unterwegs sagen mußte: „Jodele zieh' d' Fuß' nuff, mer kumme ins Babisch (Große Seiterkeit).

Abg. Ruedel (Zentr.):

Die Mißstände, die hier besprochen werden, sind ja von der Regierung als vorhanden zugestanden worden, und die Abhilfe, die uns zugesagt und zumteil schon verwirklicht ist, ist ja erfreulich. Ich kann deswegen davon absehen, hier Einzelheiten aus meinen Erfahrungen vorzubringen. Ich möchte nur fragen, ob es nicht möglich wäre, daß man die Beleuchtung doch noch ein klein wenig verbessert, man könnte dann doch auch etwas lesen. Daß es möglich ist, sehe ich daraus, daß einzelne Wagen eine bessere Beleuchtung haben. Ich habe schon wiederholt heimwärts ganz schön lesen können, das andere Mal dagegen ging es wieder nicht. Wenn da ein bißchen nachgeholfen würde, wäre jedenfalls vielen Leuten ein großer Dienst geleistet.

Bezüglich der Heizung der Wagen möchte ich mich nur dem Herrn Vorredner anschließen. Es besteht da natürlich ein außerordentlicher Mißstand. Ich kann auch über körperliches Leiden klagen, das ich mir durch Erkältung auf der Bahn zugezogen habe.

Sodann möchte ich bitten, daß man bei der Trennung der Geschlechter nur ganz herzlich zugreift. Es ist nämlich zu konstatieren, daß insbesondere die Mädchen oft die schlimmeren sind, daß sie nicht nur ihren Geschlechtsgenossen, den Schaffnerinnen, recht pikare und unerschämte Antworten geben, sondern daß auch die Mädchen sich mehr in die Wagen der Burschen drängen als die Burschen in die Wagen der Mädchen. Deswegen möchte ich bitten, da ganz gründlich durchzufahren. Man darf nur einige einmal einen Tag in ein kaltes Lokal einsperren, dann werden sie schon einen gewissen Respekt bekommen. Ich bin in der Sache schon am 17. Oktober bei der Generaldirektion in einer persönlichen Unterredung mit dem Herrn Betriebsinspektor vorstellig geworden, habe eine Reihe von Beschwerden vorgebracht, habe erfahren, wie die Sache liegt und auch durch eine schriftliche Zustellung davon Kenntnis erhalten, daß es an Personal fehlt, daß die Überwachung der Benützung der getrennten Wagen schwierig ist, weil man kein männliches Personal hat; es ist schwer, die Leute aus Abteilen herauszuholen. Ich meine aber, da könnte unter Umständen auch das Militär Hilfe leisten. In Raastatt sind Soldaten genug. Es würde sich vielleicht empfehlen, wenn sie einmal jemanden, der nicht pariert, gleich mit in die Kaserne, in das Arrestlokal nähmen. Wenn dies einmal gemacht ist, so wird die Bestimmung das nächste Mal respektiert, und wir haben für die Folge Ruhe.

Abg. Benedek (fortsch. Sp.):

Man würde es im Lande draußen nicht verstehen, wenn sich bei dieser Debatte nicht auch ein Vertreter aus denjenigen Landesteilen, die ganz besonders durch diese Dinge schwer betroffen sind, die wir heute besprechen und über die wir uns beklagen, beteiligen und sich den Klagen, die hier angeführt worden sind, anschließen würde. Zu diesen Landesteilen gehört in allererster Linie die Seegegend. Wir haben ja eine ungeheuer lange Reise. Wenn man von der Seegegend aus nach Karlsruhe fahren will oder irgendwo weiter unten im Lande zu tun hat und wenn man dann über den Schwarzwald mit seinem halben Hundert Tunnels kommt, so fällt der Mangel einer Beleuchtung oder Heizung der Wagen ganz besonders schwer ins Gewicht. Ich kann Sie versichern: eine Reise von Konstanz hierher oder umgekehrt ist in diesen Zeiten nichts weniger als ein Vergnügen, sondern sie ist eine Art Martyrium, das man da durchmacht. Es ist in gewissem Sinne ein Attentat auf die Gesundheit und die Nerven der Leute, die eine derartige Reise auf sich nehmen müssen, wenn man in Konstanz in einen ungeheizten Zug hineinsieht und hierher fährt. Der Schnellzug wird ja wohl geheizt, aber bis irgend eine Wirkung davon zu spüren ist, hat man den halben Schwarz-

wald passiert. Es kann aber auch passieren — und den meisten Leuten wird es so gehen, die eine derartige Reise unternehmen müssen — daß man einen Personenzug benutzen muß. Wenn man beispielsweise hier morgens um 10,15 Uhr abfahren muß und abends um 1/7 Uhr nach Konstanz kommt — für die Herren aus dem Hinterlande, aus den Bezirken Überlingen, Pfullendorf und so weiter dauert die Reise noch erheblich länger — so kann man während einer derartig langen Fahrt, bei der man in einem ungeheizten Wagen und ohne Beleuchtung in die Nacht hineinfährt, etwas mitmachen und etwas erleben. Oder wenn man gar um 8,20 Uhr hier abfährt und von Offenburg bis nach Konstanz in einem finsternen Wagen sitzt, so sind das Dinge, die wirklich eine große Anforderung an die Nerven und an die Geduld unserer Bevölkerung stellen.

Ich bin auch der Meinung, daß man in der Beziehung bei uns zu weit gegangen ist und daß man mehr gemacht hat, als notwendig war (Sehr richtig!). In anderen Bundesstaaten wird jedenfalls anders verfahren. In derselben Zeit, wo wir in unbeheizten und ungeheizten Wagen fahren müssen, erfreut man sich in der Pfalz und drüben in Württemberg der Wohlthat, in geheizten und beleuchteten Wagen zu fahren. Ich kann deswegen nicht zugeben, daß der Grund, den der Herr Minister für diese Maßregel angegeben hat, nämlich der Schutz gegen Fliegergefahr vollständig durchschlägt. In der Pfalz drüben ist man dem Operationsgebiet näher als bei uns und also derartigen Angriffen noch mehr ausgesetzt. Mit Württemberg steht es auch nicht anders. Wir haben schon öfters von Angriffen auf Stuttgart, Oberndorf und Rottweil gehört. Ich glaube nicht, daß bei uns eine so sehr gesteigerte Gefahr vorliegt. Dieser Grund leuchtet mir also in keiner Weise ein, und man hat den Eindruck, als ob es nicht der wahre Grund der Maßregel sei. Jedenfalls ist dieser Hinweis objektiv und tatsächlich nicht geeignet, diese Maßregel irgendwie entsprechend zu begründen. Ich möchte daher auch meinerseits bitten, hier nicht mehr zu tun, als absolut notwendig ist und insbesondere wenigstens für eine mäßige Beleuchtung zu sorgen. Es ist eine Qual, wenn man etwa, wie ich vorhin schon gesagt habe, von 5 bis nachts um 10 Uhr in einem unbeheizten Wagen sitzen muß und nicht einmal in der Lage ist, während dieser Zeit irgend etwas zu lesen. Man kann das heutzutage den Menschen nicht mehr zumuten, besonders wenn man sieht, daß in Württemberg und in der Pfalz derartige Zustände nicht herrschen.

Es ist dann viel von der Notwendigkeit einer Trennung der Geschlechter in den Zügen gesprochen worden. Wir haben in dieser Beziehung ja von verschiedenen Herren aus dem Hause sehr deprimierende Mitteilungen bekommen. Ich bezweifle kein Augenblick die Richtigkeit dieser Mitteilungen, aber ich muß sagen: es macht wirklich einen beelendenden Eindruck und wirft doch ein schlechtes Licht auf den Geist unseres Volkes, wenn wir nun zu derartig rigorosen Maßregeln greifen müssen, wenn wir die Frauen auf der Eisenbahn nicht anders vor Gemeinheiten und Ausschreitungen schützen können, als indem wir eine Trennung der Geschlechter durchführen. Es macht das wirklich einen traurigen und beelendenden Eindruck. Man hat hier und da gehört, daß im Kriege die sittlichen Eigenschaften der Menschen getweckt würden. Es hat hochstehende Leute gegeben, die in dem Kriege ein geistiges Stahlbad, eine Aufrüstungskur der Nation gesehen haben. Ich habe von sehr hochstehenden Leuten solche Ansichten gehört. Es ist eine merkwürdige Illustration dazu, wenn man im vierten Kriegsjahre dazu greifen muß, Männer und Frauen in besondere Kabeen einzusperren. Wenn es wirklich notwendig ist, etwas derartiges durchzuführen, so ist das aufs tiefste zu beklagen. Es mag ja notwendig sein, aber dann sollte es jedenfalls aufs alleräußerste Maß beschränkt werden. Aber ich meine, ein Appell an die besseren Empfindungen unseres Volkes sollte vielleicht so viel Wirkung haben, daß etwas derartiges nicht notwendig wäre. Jedenfalls müßte die Maßregel auf das alleräußerste Maß beschränkt werden, denn es ist doch ein scheußlicher Gedanke für einen Mann, daß er sich, wenn er in einen Zug steigt, von seiner Frau oder Tochter trennen lassen muß (Zuruf: Nur in Arbeiterzügen!). Nun, das wird bei den Arbeiterzügen ja wohl auch vorkommen. Wenn man aber da mit Ausnahmen anfängt, wird es schwer sein, die ganze Maßregel durchzuführen. Ich muß sagen: sie mag vielleicht notwendig sein, aber sie ist im tiefsten Grade bedauerlich.

Abg. Marum (Soz.):

Die Großh. Regierung hat für die Maßregel, die sie durchgeführt hat, Gründe ins Feld geführt, nämlich einmal die Fliegergefahr und sodann auch Sparsamkeitsgründe. Was nun die Fliegergefahr angeht, so ist schon richtig darauf hingewiesen worden, daß in der Pfalz, im Elsaß drüben, in

Württemberg und in dem südlichen Teil von Preußen die Fliegergefahr wohl nicht geringer ist als bei uns in Baden. Da macht es nun einen sonderbaren Eindruck, wenn man beispielsweise von hier nach Landau reist, daß man zunächst in einem vollständig dunklen Wagen fährt; ist man aber über die Rheinbrücke hinüber, so stellt der Schaffner das Licht an, und man fährt in beleuchtetem Wagen weiter. So ist es auch, wenn man nach Württemberg oder nach Preußen fährt: Man fährt zunächst im Badischen vollkommen dunkel oder mit schwacher Beleuchtung, und sobald man das preussische oder württembergische Gebiet betritt, wird die Beleuchtung eingeschaltet, und man fährt dann im hellen Zuge. Es geht für mich daraus hervor, daß die Fliegergefahr, zumal man ja die Fenster abdunkelt, die Vorhänge vorziehen kann, allein diese Maßregel nicht begründen kann. Ich möchte auch darauf hinweisen, daß die Flieger ja auf die Bahnhöfeanlagen erst recht aufmerksam werden, denn in den großen Bahnhöfen kann man die Lichter nicht ausmachen, sie werden ständig beleuchtet, sie müssen auch bei Nacht beleuchtet werden, sobald man von diesem Gesichtspunkt aus eine sonderbare Auffassung über die Notwendigkeit dieser Maßregel bekommt.

Was nun die Sparmaßregeln angeht, so wird die Beleuchtung in erster Linie deswegen eingeschränkt, um Kohlen zu sparen. Ich möchte aber darauf aufmerksam machen, daß wir da doch etwas sehr rigoros vorgehen im Vergleich zu den anderen Bundesstaaten. Warum müssen nur bei uns die Züge so wenig beleuchtet und überhaupt nicht oder so gering beheizt werden? Sobald man von hier in einen anderen Bundesstaat fährt, findet man, daß die Züge in erheblicher höherem Maße beleuchtet und geheizt werden. Wir sehen hier wieder, daß genau so wie die Ernährungsverordnungen auch die Vorschriften auf diesem Gebiete bei uns viel ehrsüchtiger, möchte ich sagen, viel strenger durchgeführt werden als in anderen Bundesstaaten. Anderwärts ist man nicht in der rigorosen Weise vorgegangen wie der badische Staat. Was nun die Ersparung angeht, die man auf der einen Seite durch die Einschränkung der Beleuchtung erzielt, so wird sie nach meiner Auffassung wieder vollständig wettgemacht durch die Ausgaben, die man für den Umbau der Beleuchtung gehabt hat. Ich glaube, gelesen zu haben, daß der Umbau der Beleuchtung in den Wagen eine ganz erhebliche Summe, wenn ich mich nicht täusche, den Betrag von einer Million gekostet hat. Was auf der einen Seite dadurch gespart worden ist, daß man weniger Gas verbrennt und weniger Kohlen verbraucht, das wird auf der andern Seite dadurch wieder ausgeglichen, daß man diese Beleuchtung umändert, wobei noch sehr in Frage zu ziehen ist, wie ich mir habe sagen lassen, ob überhaupt eine erhebliche Ersparnis dadurch erzielt wird. Was schließlich noch die sittlichen Gefahren angeht, die hier im Hause zur Sprache gebracht worden sind und die ja auch den Herrn Minister veranlaßt haben in einem Erlaß die Trennung der Geschlechter in den Arbeiterzügen anzuordnen, so möchte ich dazu zwei Bemerkungen machen: Es ist sehr überheblich, daß man eine derartige Maßregel lediglich in den Arbeiterzügen durchführen will. Wenn man schon so rigoros sein und eine vollständige Trennung der Männer und Frauen in den Wagen einführen will, dann möge man diese Trennung nicht nur bei den Arbeitern, sondern im allgemeinen Verkehr durchführen, damit es nicht so aussehe, als ob man hier gegenüber den Arbeitern mit größerem Mißtrauen vorgehen müsse und als ob diese eine schlechtere sittliche Auffassung hätten als andere Bevölkerungskreise. Aber ich will Ihnen sagen: ich halte diese Maßregel überhaupt für lächerlich; denn ich glaube nicht, daß dadurch etwas erreicht wird. Wenn die jungen Leute sich treffen wollen, dann hindert man sie auch nicht daran durch die Schieber, die an einem Wagen angebracht werden. Und ob sie sich nun während der paar Minuten Fahrt auf der Eisenbahn treffen oder hintennach, das ist für die sittliche Beurteilung einerlei.

Ich möchte aber auf etwas aufmerksam machen, aus dem sich ergibt, daß sich die Verordnung gar nicht durchführen läßt. Wie soll es mit einer Familie gehalten werden, wenn Mann, Frau und Tochter zur Arbeit fahren? Sollen die in getrennte Wagen steigen, oder soll ihnen gestattet werden, zusammenzufahren? Sie sehen zu welchen lächerlichen Schwierigkeiten Sie kommen, wenn sie anfangen zu separieren. Es kommt noch weiter in Betracht, daß die Bahnsteige an den Stationen so schlecht beleuchtet sind, daß es nicht möglich ist, bei den langen Arbeiterzügen den Kasten herauszufinden, in den man gesperrt werden soll. Wie wollen Sie die Züge überhaupt durchführen, wenn die Leute nicht den nächsten, besten Wagen besteigen dürfen, sondern zusehen müssen, daß sie ja nicht in ein Abteil steigen, das dem allgemeinen Verkehr

dient. Wie man die Sache auch betrachtet, es wird nicht möglich sein, diese Maßregel durchzuführen. Ich meine, es ist ein schlechtes Zeugnis, das man unserem Volke ausstellt, wenn man sagt: Du bist nicht fähig, während ein paar Minuten der Fahrt gemeinsam mit einem Vertreter des anderen Geschlechts zusammen zu sein. Gewiß, es kommen Ausschreitungen vor, das ist nicht zu bestreiten, aber es sind einzelne Fälle, die sich von selbst regeln. Das Publikum, das sonst noch in den Wagen ist, wird schon dafür sorgen, daß Ordnung im Wagen herrscht.

Abg. **Dauschbach** (rechtsst. Bg.):

Die mangelhafte Beleuchtung in den Eisenbahnwagen hat zu großen Mißständen geführt. Es ist Tatsache, daß nicht nur sittliche Vergehen vorkommen, sondern auch viele Diebstähle. Die ungeheizten Züge, oft auch das Fehlen von Fenstern an manchen Wagen, erschweren das Reisen zur Zeit unsäglich und haben offenbar auch gesundheitliche Schäden der Passagiere im Gefolge. Ich bin einmal in Heidelberg eingestiegen, da ist auch eine ganze Menge junger Burschen mitgefahren und einer hat sich in dem unbelichteten Wagen in unflätiger Weise gegen die Schaffnerin benommen. Die Schaffnerin konnte den jungen Bengel leider nicht feststellen, weil der Wagen unbelichtet war.

Wenn der Herr Abg. **Marum** verlangt hat die Familien sollten nicht getrennt werden, so ist das selbstverständlich. Aber wenn eine Anzahl junger Mädchen oder eine Anzahl junger Burschen zur Arbeitsstätte in eine Stadt fährt, ist es recht gut durchzuführen, daß man die Mädchen und die Burschen in besonderen Abteile fahren läßt. Aus den Ausführungen des Herrn Ministers ist ja zu schließen, daß diesem Mißstand des Mangels einer Beleuchtung in kurzer Wälde soweit es noch nicht geschehen ist, abgeholfen wird.

Oberbaurat Curtin:

Ich möchte zunächst zu den verschiedenen Beschwerden das Wort nehmen, die die Heizung der Eisenbahnzüge betreffen. Wir sind in dieser Frage wie in anderen, die heute das hohe Haus beschäftigt haben, nicht allein, sondern mit den anderen Eisenbahnverwaltungen auf Grund eines Vorschlags vorgegangen, der etwa Anfangs September seitens der Königl. preussisch-hessischen Eisenbahnen gemacht worden ist. Dieser Vorschlag ging dahin, daß es bei der Notwendigkeit, den Kohlenverbrauch auf das Äußerste herabzumindern, geboten erscheine, während des kommenden Winters die Heizung der Wagen soweit irgend möglich einzuschränken. Es wurde weiter vorgeschlagen, da ein einheitliches Vorgehen der Eisenbahnverwaltungen in dieser Beziehung sehr erwünscht erscheine, folgendes etwa durchzuführen: Der Heizzeitraum solle auf die Zeit vom 15. Okt. bis 31. März beschränkt werden, so daß die Züge auch nur während dieser Zeit mit Heizschläuchen auszurüsten wären. Ich darf einschalten, daß sowohl an Summi als auch an sonstigen Baustoffen, die für die Heizschläuche notwendig sind, nicht nur wir sondern auch die anderen Eisenbahnverwaltungen äußerst knapp bestellt sind. Ferner solle die in den Abteilen anzustrebende Wärme von 12—15 auf 10—12 Grad Celsius herabgesetzt werden. Endlich sollen Vorortzüge, Arbeiter- und Werkstättenzüge, Triebwagen sowie Nebenbahnzüge, deren Fahrzeit nicht mehr als eine Stunde beträgt, und, soweit angängig, auch Nebenbahnzüge mit längerer Fahrzeit nicht geheizt werden, wo nicht etwa zwingende örtliche Gründe vorhanden sind.

Die Groß- Eisenbahnverwaltung, die ja durch den Kohlenmangel selber in sehr starker Weise getroffen war und auch heute keineswegs glänzend in dieser Hinsicht gestellt ist, hatte allen Anlaß, sich diesem Vorschlag anzuschließen; deshalb wurde zu gegebener Zeit zunächst in der Karlsruher Zeitung am 11. September eine halbamtliche Mitteilung veröffentlicht, worin darauf hingewiesen wurde, daß mit derartigen Maßnahmen zu rechnen sei; ich darf sie mit Genehmigung des Herrn Präsidenten vorlesen:

„Die Notwendigkeit den Kohlenverbrauch auf das Äußerste einzuschränken und die Knappheit an Kohlen zur Herstellung von Heizschläuchen gebieten es, während des Winters die Heizung der der Personenbeförderung dienenden Züge weitgehend einzuschränken.“

Der Heizzeitraum wird im allgemeinen auf die Zeit vom 15. Oktober bis 31. März beschränkt. Die Züge werden erst geheizt, wenn die Außenwärme unter 6 Grad Celsius sinkt; das in den Wagenabteilen anzustrebende Maß der Erwärmung wird von 15 Grad auf 10—12 Grad Celsius herabgesetzt.

Von der Heizung der Vorortzüge, Arbeiterzüge, Triebwagen und der Nebenbahnzüge, deren Fahrzeiten weniger als eine

Stunde betragen, wird mit wenigen Ausnahmen für hoch gelegene Strecken abgesehen.

Es wird deshalb den Reisenden empfohlen, sich bei Eisenbahnfahrten mit warmer Schutzkleidung zu versehen."

Im Anschluß daran ist für den inneren Dienst eine Verfügung ergangen, die die Ausführungsbestimmungen, insbesondere auch eine genaue Liste der einzelnen Strecken enthält, auf denen geheizt oder nicht geheizt werden soll, oder auf denen entgegen der Regel, vielleicht einzelne Züge geheizt werden sollen, oder umgekehrt. Hiernach wird bis heute verfahren mit dem einzigen Unterschied, daß wir inzwischen, nachdem sich unser Kohlenvorrat etwas gebessert hat, mit der Anfangswärme, von der an geheizt werden darf, etwas hinaufgegangen sind. Während bisher festgesetzt war, daß erst bei einer Senkung der Luftwärme unter 6 Grad geheizt werden soll, wird jetzt schon geheizt, wenn sie auf 8 Grad gesunken ist. Ich glaube in Aussicht stellen zu können, daß, wenn der Kohlenvorrat sich noch weiter bessert und sich auf der Höhe hält, die im Hinblick auf die militärischen Leistungen nötig fällt, mit der Heizung der Züge wenn irgend möglich noch weiter gegangen werden wird. Ich bitte überzeugt zu sein, daß die Eisenbahnverwaltung die mangelhafte Heizung der Züge, nicht leicht nimmt. Wir wissen sehr gut, daß es kein Vergnügen ist, längere Zeit in ungeheizten Wagen zu sitzen. Aber auch das ist eine Kriegsmaßnahme, die getragen werden muß.

Nun ist mir in den Ausführungen des Herrn Abg. Venedeh aufgefallen, daß er über eine kalte Fahrt in einem Zug von Konstanz her klagt hat. Das würde mit den hinausgegebenen Bestimmungen in Widerspruch stehen, denn darnach sollen auf der Schwab- und Alb-Bahn alle Züge geheizt werden. Wenn das nicht der Fall war, so müßte die Luftwärme nicht unter der genannten Grenze gelegen haben oder es ist ein besagter Einzelfall vorgelegen, der aber den Grundsatz nach dem die Verwaltung arbeitet, nicht betreffen würde. Im übrigen kann auch dort, wo die Züge geheizt werden, keine Gewähr übernommen werden, daß im ganzen Zuge, besonders in den hinteren Wagen, gleichmäßig geheizt ist. Die Züge sind jetzt vielfach außerordentlich lang geworden, die Wärme wird aber von den vorderen Wagen zunächst in Anspruch genommen; es handelt sich ja um Heizung mit Dampf, der von der Lokomotive abgegeben wird. Wenn dieser Dampf bei langen Zügen vorne im Zug verbraucht wird, bleibt für die hinteren Wagen wenig oder nichts mehr übrig. Das ist aber eine Erscheinung, die auch im Frieden vorgekommen ist, und es hat sich noch kein Mittel gefunden, um bei sehr langen Zügen eine gleichmäßig gute Heizung der Züge unbedingt zu gewährleisten.

Was nun die Beleuchtung der Wagen betrifft, sind wir auch durchaus nicht unabhängig, wir stehen vielmehr unter militärischem Gebot. Wir leben in Baden unter beständiger Möglichkeit von Fliegerüberfällen. Bei Nacht ist weitgehende Dunkelheit der einzig wirksame Schutz hiegegen. Ein beleuchteter Zug ist aber für einen Flieger ein außerordentlich gutes Merkmal, an das sich der Flieger nur anzuhalten braucht, um dorthin geführt zu werden, wohin er kommen will. So leicht darf den feindlichen Fliegern ihre Aufgabe nicht gemacht werden. Deshalb ist dafür zu sorgen, daß die Züge von außen den Fliegern so wenig Merkmale geben als möglich. Das kann nur geschehen, indem man die Züge entweder gar nicht beleuchtet, wie es zu Anfang geschah, weil zur Durchführung der Maßregel nur ganz kurze Zeit gegeben war, wie Se. Excellenz der Herr Minister schon ausgeführt hat, oder daß man die Züge nur kümmerlich beleuchtet, daß nur ein gewisses Halbdunkel herrscht. Mehr kann und darf zur Zeit aus Gründen der Landesverteidigung nicht geleistet werden.

Es wurde hervorgehoben, es falle auf, daß ein Wagen heller beleuchtet sei als ein anderer. Das hängt mit technischen Maßregeln zusammen, die ergriffen werden mußten und die bei den einzelnen Wagen gelegentlich der Wirkung nach etwas verschieden ausfallen. Im wesentlichen kommt es darauf hinaus, daß die Absperrhahnen der Wagen zur Herbeiführung der Verdunkelung auf eine gewisse Mittelstellung gestellt werden. Diese trifft der Arbeiter, in einem Wagen etwas reichlicher, in einem anderen etwas spärlicher; im einen Wagen sind neue Glühstrümpfe vorhanden, in einem anderen alte, die vielleicht schon halb zertrümmert sind. Die Folge davon ist, daß der eine Wagen merklich heller beleuchtet ist als der andere; auch die Farbe des Innenanstrichs spielt mit. Mit solchen Ungleichheiten wird immer zu rechnen sein.

Was die Ungleichheit diesseits und jenseits des Rheins hinsichtlich der Beleuchtung betrifft, so hat sie allerdings eine Zeitlang bestanden. Ich glaube aber, daß diese Ungleichheit heute schon der Vergangenheit angehört; wenigstens wird das sehr

halb der Fall sein. Es wird in dieser Beziehung jetzt überall nach gleichen Gesichtspunkten verfahren.

Vom Herrn Abg. Marum ist darauf hingewiesen worden, man könne zur Erzielung der Verdunkelung die Vorhänge ziehen. Soweit uns die Vorhänge nicht gestohlen worden sind, haben wir sie herausgenommen, damit sie nicht auch noch gestohlen werden. Vorhänge sind also in den Wagen nicht mehr vorhanden.

Die Frage des Umbaus der Beleuchtung auf Gasflüßlicht, die vor einigen Jahren gespielt hat, hat mit der Verdunkelung nichts zu tun. Es ist richtig, damals ist umgebaut worden, um Gas zu sparen; die heutige Maßregel geschieht nicht, um Gas zu sparen, sondern um den feindlichen Fliegern das Zurechtfinden in unserem Lande zu erschweren. Es wäre der Eisenbahnverwaltung sehr lieb, wenn sie das verfügbare Gas verwenden dürfte, um den Aufenthalt in den Wagen angenehmer zu machen. Die mangelhafte Beleuchtung beschwert ja nicht nur die Reisenden, sondern, ich kann Sie versichern, sie ist auch eine außerordentliche Erschwerung für die Durchführung des Dienstes.

Der Herr Abg. Marum hat angeführt, daß bei der Trennung der Geschlechter, wie sie aus sehr guten und sehr dringenden Gründen vorgenommen werden mußte, die Arbeiter an den Zügen ratlos hin- und herlaufen mußten, um den richtigen Wagen zu finden. So ist die Sache nicht. Die Reisenden, die als Wochenkarteninhaber die Züge benutzen, kennen die Reisegelegenheit. Die Leute steigen immer an der gleichen Station ein, sie benutzen immer denselben Zug und steigen an der gleichen Stelle aus. Die Züge sind in der gleichen Weise zusammengesetzt; an der einen Stelle stehen die Wagen für die Arbeiter, an einer andern die für die Arbeiterinnen, an einer dritten die Wagen für den allgemeinen Verkehr. So stellen sich im allgemeinen auch die Reisenden schon auf den Bahnsteigen auf, und dem entsprechend wickelt sich der Verkehr in der Regel glatt ab. Im übrigen ist es nicht an dem, daß nur vereinzelte Fälle von ärgerlichen Vorkommnissen in den Zügen zu beklagen gewesen sind. Es sind auch nicht nur Klagen von außen an uns gekommen. Wir haben selbst Gelegenheit genommen, in den Zügen nach dem Rechten zu sehen, und dabei diese Klagen nur bestätigt finden können. Auch das ist eine Kriegsfolge. Der Krieg hat die Jugend etwas verwildert. Wo der Vater im Feld ist und auch die Mutter vielfach nicht in dem nötigen Maße nach dem Rechten sehen kann, ist es schließlich kein Wunder, daß solche Erscheinungen auftreten, um so mehr muß darauf gesehen werden, daß der Reiseverkehr in Ordnung bleibt. Von diesem Standpunkt aus ist es auch keine Härte, wenn bei der Fahrt einer Familie zur Arbeit, Vater und Sohn in einem Männerabteil, Mutter und Tochter in einem Frauenabteil fahren müssen.

Abg. Ringwald (nack.):

Ich möchte nach den interessanten Ausführungen des Herrn Vorredners darauf hinweisen, daß die beiden Fälle, die ich vorgebracht habe, sich an Tagen ereignet haben, an denen das Thermometer 10 Grad Réaumur Kälte zeigte. An solchen Tagen hat man Anspruch auf Heizung, zumal an anderen Tagen der Zug so überheizt war, daß die Reisenden die Fenster aufmachen mußten. Es muß sich also hier darum handeln, daß irgend jemand seine Pflicht nicht tut, oder daß es an der Organisation fehlt.

Abg. Belzer (Zentr.):

Die Aussprache über die Interpellation hat gezeigt, daß ihr Einbringen berechtigt war. Wir sind befriedigt von den Ausführungen des Herrn Ministers, der gesagt hat, daß er darauf hinarbeiten wird, die Beschwerden zu beseitigen, soweit sie noch vorhanden sind und daß auch schon Schritte unternommen worden sind, diese noch vorhandenen Beschwerden und Mißstände zu beseitigen.

Nicht so sehr befriedigt haben uns die Ausführungen des Herrn Regierungsvertreters Oberbaurat Courtin in Bezug auf die Heizung der Züge. Allerdings hat er uns vorhin gesagt, daß die Züge nach dem Schwarzwald ja geheizt sein sollten. In dem Falle, der vorgebracht worden ist, wird wahrscheinlich die Außentemperatur nicht genau derjenigen Zahl von Graden entsprochen haben, die vorgegeben ist. Nun kann ich aber nicht verstehen, wie bei einem Zug nach dem Schwarzwald festgestellt werden soll, welche Temperatur er bei Beendigung seiner Fahrt vorfinden wird. Sagen wir mal, ein Schnellzug, der in diese hohe Lage entsandt wird, fährt in Offenburg ab; in Offenburg ist die Temperatur viel höher

als beispielweise in Billingen. Je weiter der Zug aber hinauf kommt, desto tiefer sinkt die Temperatur. Wie sollen da Zeitstellungen getroffen werden? In Billingen selbst herrscht dann für gewöhnlich eine sehr niedrige Temperatur. Ich glaube, da sollte man doch etwas mehr Entgegenkommen zeigen, vornehmlich die Temperatur berücksichtigen, die an den höchstgelegenen und kältesten Punkten herrscht und deshalb einfach sagen: Die Züge auf dieser Strecke, ebenso wie auf andern Strecken, werden geheizt.

Ich möchte besonders bemerken: Morgens in der Frühe, wenn die Arbeiter zur Bahn gehen, ist es bekanntlich in der gegenwärtigen Jahreszeit recht kalt. Wenn sie dann auch noch in einem kalten Zug sitzen müssen, in dem sie nicht etwa ein paar Minuten sich aufhalten — es trifft nicht zu, was dorthin in der Debatte behauptet wurde, daß sie sich nur ein paar Minuten darin aufhalten; es kommt vor und gerade in der jetzigen Zeit, daß sie beispielweise wenn sich Fliegergefahr zeigt, oft stundenlang auf Zwischenstationen zu liegen haben — das sind dann viele Minuten, genügend, um sich tatsächlich Hände und Füße zu erfrieren. Ich meine also, in Bezug auf die Heizung sollte etwas mehr geschehen.

Was die andere Frage, die Trennung der Geschlechter betrifft, so möchte ich nur bemerken, daß die schwerwiegenden Missethände, wie sie von uns geschildert worden sind, hauptsächlich durch die Nichtbeleuchtung der Wagen hervorgerufen wurden. Wären damals die jungen Mädchen und die jungen Burtschen getrennt gefahren, dann hätten sich diese Missethände nicht bis zu dem erwähnten Grade entwickeln können. Nun weiß man ja: Jugend ist eben Jugend. Der Jugend kann man wohl manches verzeihen — aber Vorsorge ist besser. Gelegentlich, sagt man, macht Diebe. Wir haben gerade vorhin gehört, daß die Gelegenheit schon manchen im Eisenbahn-

wagen zum Dieb gemacht hat — insofern die Vorhänge nicht mehr vorhanden sind. Ich hatte allerdings angenommen, die Vorhänge seien in weiser Voraussicht von der Eisenbahnverwaltung weggenommen worden. Allerdings habe ich dann auch bemerkt, daß ebenso die Riemen an den Fenstern entfernt waren. Ich mußte aber selbst annehmen, daß das nicht von der Eisenbahnverwaltung geschehen sei; denn sonst wären sie wahrscheinlich weggeschraubt worden; so waren sie einfach weggeschnitten. Auch hier gilt eben: Gelegenheit macht Diebe.

Ich möchte meiner Befriedigung darüber Ausdruck verleihen, daß die Missethände, soweit sie zutage getreten sind, noch weiter beseitigt werden sollen und daß die Regierung darauf achten will, daß alle Beschwerden hinfällig werden.

Die Besprechung der Interpellation wird geschlossen und die Verhandlungen abgebrochen.

Namens der Verfassungskommission teilt Abg. Rebmann (natl.) noch mit, daß nach einer Vereinbarung zwischen den Fraktionen dieser Kommission folgende Mitglieder angehören sollen: Abg. Kopf, Dr. Schofer, Wittenmann, Neuhaus Graf, Hartmann, Köhler, Rebmann, Dr. Blum, Dr. Koch, Ref. Schön, Marum, Kolb, Kramer, Muser und Bauschbach.

Endlich gibt der Präsident den Eingang eines Urlaubsgesuchs des Abg. Dr. Blum bekannt, der wieder zu seinem Truppenteil zurückkehren muß.

Der Urlaub wird bewilligt.

Schluß der Sitzung 1/2 12 Uhr.

Rechnerverzeichnis

	Spalte
Anzeige neuer Eingänge:	
Präsident Dr. Jephner	65, 96
I. Fortsetzung der Besprechung der Interpellationen der Abgg. Kopf u. Gen., sowie Kolb u. Gen. über die Kohlenfrage:	
Abg. Strobel (Soz.)	66, 78
„ Kockel (Zentr.)	69, 79
„ Rahn (Soz.)	71
„ Bitter (natl.)	71
„ Morgenthauer (Zentr.)	72
„ Ged (unabh. Soz.)	73
„ Müller-Eppingen (rechtl. Bg.)	75
„ Dr. Wirth (Zentr.)	77
„ Benedek (fortsch. Bp.)	79
Gch. Oberregierungsrat Dr. Schneider	80
II. Begründung und Beantwortung der Interpellationen der Abgeordneten:	
1. Kopf u. Gen., die Ergänzungsgebühren für Sil- und Schnellzüge betr.:	
Abg. Giff (Soz.)	85, 94
Minister der Finanzen Dr. Rheinboldt	86, 91, 93
Abg. Seubert (Zentr.)	88
„ Bitter (natl.)	89
„ Hummel (fortsch. Bp.)	90
„ Hertle (rechtl. Bg.)	91
„ Kopf (Zentr.)	92
„ Risch (Soz.)	92
„ Spang (Zentr.)	93
„ Kolb (Soz.)	93
2. Kopf u. Gen., die Beleuchtung der Eisenbahnzüge betr.:	
Abg. Belzer (Zentr.)	94, 102
Minister der Finanzen Dr. Rheinboldt	95
Abg. Ringwald (natl.)	96, 102
„ Kockel (Zentr.)	97
„ Benedek (fortsch. Bp.)	97
„ Marum (Soz.)	98
„ Bauschbach (rechtl. Bg.)	100
Oberbaurat Courtin	100
III. Bildung der Verfassungskommission:	
Abg. Rebmann (natl.)	104

Verantwortlich für den Bericht über die Verhandlungen der Zweiten Kammer: Dr. Max Dittler.
Druck und Verlag der G. Braunschen Hofbuchdruckerei. Beide in Karlsruhe.