Nr. 128 a
XVI. Jahrgang

Berliner Tageblatt

Berlin
12. März 1897

Parlaments-Ausgabe

Haus der Abgeordneten.

47. Sitzung vom 11. März, 11 Uhr.

Am Ministertisch: Thielen.

Präsident Freiherr v. Heereman eröffnet die Sitzung.

Die Berathung des **Etat der Eisenbahnen** wird fortgesetzt.

Zunächst beräth das Haus über eine Bittschrift der Handelskammer von Lennep auf Einführung von Kilometerheften.

Die Kommission (Berichterstatter Abg. Köller, natl.) beantragt folgende Tagesordnung.

Abg. **Böttinger** (natl.) beantragt Ueberweisung des Materials zur Berücksichtigung aus: Die Einführung von Kilometerheften kommt den gewerblichen und gesellschaftlichen Kreisen zu Statten, zwar nicht nur den Handlungsreisenden, sondern auch den Gewerbetreibenden. In unserer Gegend ist sie auch im Interesse der Heimarbeiter der Hausindustrie, die bei der Ablieferung ihrer Arbeit weite Strecken zurückzulegen haben, zu wünschen. Die Behauptung, daß die besser situirten Klassen den Vortheil davon ziehen würden, trifft nicht zu. In Baden entfallen 71 Prozent der Kilometerhefte auf die Benutzer dritter Klasse. In acht Monaten betrug die Einnahme von 1,800,000 Mark ergeben. Die Wirkung dieser Hefte wird als durchaus nicht ungünstig bezeichnet. Es wird genannt, daß sie namentlich dem inneren Verkehr zu Gute kommen. Die Kilometerhefte bedeuten eine Hebung und eine Erleichterung des Verkehrs sowie eine wesentliche Vereinfachung des Betriebes. Ich bitte meinem Antrag stattzugeben.

Minister **Thielen**: Ich habe den Zustand, in dem sich unsere Personentarife befinden, mehrfach als unhaltbar bezeichnet, ich habe bestritten, daß im Augenblick ein dringendes Bedürfniß zur Vereinfachung der Personentarife vorliegt unter Beiseiteschiebung der Tarifreform. Der Antrag, von dem der Abg. Böttinger eine Vereinfachung erwartet, würde nur eine Vermehrung der Buntscheckigkeit der Personentarife bedeuten. Eine Vereinfachung würde nicht erfolgen; die Folge wäre, daß etwas weniger bezahlt würde. Mein Amtsvorgänger hat 1879 ein Projekt ausgearbeitet, das der Verein Zonenzeit meiner Verwunderung zu dem seinigen gemacht hat. Dadurch fällt die vierte Klasse fort, und die zweite und dritte wird [illegible]. Das würde, nach sorgfältigen Berechnungen, heute einen Ausfall von 45 Millionen verursachen.

Es ist zu ungewissen, daß von diesem Risiko in absehbarer Zeit nicht unerheblicher Theil durch Vermehrung des Verkehrs wieder gebracht werden würde. Aber bei uns liegen die Verhältnisse so, wie sie in Ungarn und in Rußland gelegen haben, denn die Verkehrsentwickelung ist bereits eine so dichte, daß auf eine Zunahme nicht zu rechnen ist. Auch die Kilometerhefte in Baden haben das nicht zu Stande gebracht, was man ihnen erwartete. Es ist so sehr nahe, nachdem die badischen Bahnen die Kilometerhefte eingeführt, und eine große Zahl der badischen Linien standen mit den elsaßlothringischen in Verbindung standen mit den elsaßlothringischen, dem badischen Beispiel zu folgen. Aber nach sorgfältigen Ermittelungen ohne irgendwelche Vorurtheile haben wir sagen müssen, daß das finanziell eine ungünstige Maßregel gewesen ist. Weder in Württemberg noch in Bayern hat man die Kilometerhefte eingeführt. Kilometerhefte haben früher auch in Oesterreich-Ungarn bestanden; dort sind sie aber längst wieder aufgehoben. Der erwartete finanzielle Vortheil ausblieb. Nun kommt noch hinzu, daß der Rabatt, den Baden auf die Kilometerhefte gewährt, [illegible] längst überholt ist durch die 4. Klasse. Wir fahren hier in der 4. Klasse — gerade diejenigen Leute, für die sich der Böttinger interessirt —, als Baden mit den Kilometerheften. Leute befördert. Bekanntlich zahlt die 4. Klasse nur 50 Prozent der 3. Klasse, und so viel ich unterrichtet bin, ist der Rabatt in Baden [illegible] Kilometerheften nicht so groß.

Die Bedürfnissen, wie sie der Abg. Böttinger geschildert hat, kann eine gewisse Berechtigung nicht absprechen. Zu einem so entwickelten industriellen Gebiet, wie das im bergisch-märkischen Lande [illegible] ist, ist allerdings das Bedürfniß vorhanden, zu sehr mäßigen Preisen den persönlichen Verkehr der Heimarbeiter mit den Fabriken zu ermöglichen. Aber es bestehen Abonnementspreise für Arbeiter, Frau und jeden Anderen, der in der Lage ist, täglich oder mehrmals wöchentlich derartige Reisen auszuführen. Ich kann daher ein Bedürfniß für die Einführung der Kilometerhefte bei uns nicht für [illegible] erachten, ich kann diese Einführung als technisch ausführbar erachten, ich kann aber schließlich auch nicht glauben, daß dadurch etwas wesentlich Besseres geschaffen würde, als was jetzt schon [illegible].

Abg. Graf **Limburg-Stirum** (kons.) ist gegen die Einführung der Kilometerhefte, da die Erleichterungen, die bereits gewährt [illegible], ausreichten. Ihre Einführung würde die Tarife auch nicht vereinfachen, sondern im Gegentheil noch verwickelter gestalten.

Abg. **Pieß** (Ctr.) spricht sich gleichfalls gegen die Einführung der Kilometerhefte aus, weil sie den Leuten zu Gute kommen, die eine Begünstigung nicht nöthig haben. Man könnte allenfalls einen Versuch einer kleineren Strecke machen.

Minister **Thielen**: Eine solche Probe wäre bedenklich gegenüber der verfassungsmäßigen Gleichbehandlung des ganzen Landes, da es einen geographisch abgegrenzten Bezirk eine besondere Erleichterung gewähren würde. Eine solche Probe wäre auch absolut nicht beweiskräftig, da Umwege gemacht würden, um die Hefte mit der Ermäßigung benutzen zu können. Ein Eisenbahnreisender würde es mit Hilfe des Vereins Zonenzeit der all das kleine Ungelegen in den Tarifen aufführt, weit [illegible] können. (Heiterkeit.) Wir stehen mit unseren Personentarifen hinter anderen Ländern zurück. Wir erheben die geringsten Preise infolge der Einführung der vierten Klasse und des Vorortverkehrs.

Die Frequenz des Personenverkehrs ist hinter der des Güterverkehrs nicht zurückgeblieben. Unser Tarifsystem ist kein Hemmschuh der Entwickelung des Personenverkehrs gewesen.

Abg. **Rickert** (fr. Vg.): Den letzten Ausführungen des Ministers kann ich zustimmen. Die Reiselust des Deutschen ist eben so groß, daß sie auch durch solche Tarife nicht gehindert wird. Daraus folgt aber nicht, daß Sie, wenn Sie einen besseren Tarif machen, den Verkehr nicht noch vermehren. — Wenn der Minister behauptet, die Personentarife stünden nicht hinter denen anderer Länder zurück, so kann ich auch das nicht zugeben. Ich habe bereits früher gesagt, daß, wenn der russische Tarif eingeführt würde, von Eydtkuhnen nach Berlin mindestens 33⅓ Prozent billiger fahren würde als bisher. In Bezug auf die Kilometerhefte stehe ich auf Seite des Herrn Ministers, weil wir nicht nochmals mit einem neuen System anfangen können.

Wenn der Minister sagte, er könne solche Reformen nicht auf einmal einführen, glaube ich ihm das. Aber dann machen Sie doch Reformen allmälig! Für den Berliner Vorortverkehr haben Sie [illegible] erheblichen Monatskarten geschaffen; warum wird dieser Verkehr nicht auch anderswo entwickelt? Wir sind ja so genügsam, wenn die große Reform noch hinausgeschoben wird, so soll [illegible] mit dem Vorortverkehr in anderen Städten als Berlin vorgehen. Eine Erleichterung fehlt noch, daß man nämlich die Fahrkarten überall in der Stadt kaufen kann.

Minister **Thielen**: Die Ansicht des Abg. Rickert, daß das Reformwerk an dem Widerstande des Finanzministers gescheitert sei, muß ich berichtigen; es ist gescheitert an dem Widerstande sämmtlicher Eisenbahnräthe.

Abg. **Böttinger** (natl.): Nach den Anschauungen, die hier zu Tage getreten sind, habe ich wenig Hoffnung, daß die Kilometerhefte zur Einführung gelangen. Aber wenn das auch nicht der Fall ist, so bitte doch, meinen Antrag anzunehmen.

Abg. Graf **Kanitz** (kons.): Die Frage der Ermäßigung der Personentarife kann nur in Verbindung mit der Ermäßigung der Gütertarife gelöst werden. Der Abg. Rickert hat Recht, wenn er meint, man müsse die Statistik ins Auge fassen, aber in weiterem Umfange, als es Herr Rickert thut. Da kommt man zu dem Ergebniß, daß die östlichen Provinzen unter den billigen Tarifen leiden. Die billigen Berliner Vorortstarife ziehen die Arbeiter an, weil sie ihnen die Möglichkeit geben, in den Vororten billig zu wohnen. So sind die Vororte geradezu zu sozialdemokratischen Kolonien geworden.

Abg. **Rickert** (fr. Vg.): Wenn ich boshaft sein wollte, so könnte ich nach diesen Worten des Grafen Kanitz den Minister als Vorkämpfer für die Sozialdemokratie denunziren. Aber warum drehen Sie denn die Sache nicht um? Es giebt eine Menge Arbeiter, die gern wieder zurück möchten. Wenn der Minister also das Unglück gestiftet hat, kann er ja den Leuten die Rückkehr durch billige Tarife ermöglichen. (Heiterkeit.)

Damit schließt die Erörterung.

Der Antrag Böttiger, die Petition als Material zu überweisen, wird abgelehnt, womit der Antrag der Budgetkommission auf Uebergang zur Tagesordnung angenommen ist.

Die Berathung wendet sich dann zu den Einnahmen aus dem Güterverkehr, mit der die Besprechung der Verhandlungen des Landeseisenbahnraths verbunden wird.

Abg. **v. Mendel-Steinfels** (kons.): Es ist garnicht daran zu denken, daß bei Ermäßigung der Tarife eine Rückströmung auf das Land stattfindet. Was da zurückwandert, sind Elemente, die besser fortbleiben, Arbeitsunfähige und Demoralisirte, Leute, die sozialistische Propaganda treiben, und deren Ideal die Fuselflasche ist. Ich möchte den Minister um eine Reform des Stückgüterverkehrs bitten. Die hohen Sätze des Stückgüterverkehrs betreffen namentlich den kleinen Handel- und Gewerbetreibenden sowie den kleinen Landwirth, die nicht doppelexpedierweise beziehen können. Dazu kommen noch die Speditionsgebühren. Das Speditionswesen ist ein Parasit der Eisenbahnverwaltung. Von den Gütertarifen haben lediglich die Großbetriebe Vortheil. Fiskalische Rücksichten müssen hier zurücktreten. Auch die Viehtransportpreise sind durchaus reformbedürftig. Auf einzelnen Strecken der Linie Hamburg-Berlin kostet der Transport eines Schweines ebenso viel wie ein Billet zweiter Klasse für einen Menschen. Auch die Futter- und Tränkstationen müssen verkürzt werden. Wünschenswerth sind scharfe Instruktionen über vorsichtiges Rangiren. Im Interesse der Verhütung von Seuchen muß die Desinfektion der Viehtransportwagen mittelst Dampf stattfinden. Auf den italienischen Märkten werden große Mengen von Schwalben und anderen Singvögeln feilgehalten. Der Minister könnte wenigstens den Massenmord der Wachteln ganz bedeutend einschränken, indem er den Transport nach London auf den deutschen Bahnen erschwert. Zur Vermeidung der Gefügelcholera ist es auch nothwendig, daß der Geflügeltransport schärfer beaufsichtigt wird.

Geheimrath **Möllhausen** versichert, daß die Regierung die Nothwendigkeit der Verbilligung des Stückgütertarifs anerkenne. Der Landeseisenbahnrath werde sich demnächst mit dieser Frage beschäftigen. Die Reinigung der Wagen durch Dampf sei nicht durchführbar. Der Transport lebender Wachteln sei bereits verboten, der Transport todter Thiere könne nicht verboten werden.

Abg. **Hirt** (kons.) bittet im Interesse des einheimischen Marktes um Berücksichtigung der Wittschrift des Breslauer landwirthschaftlichen Vereins auf Einführung von Staffeltarifen. Die Aufhebung des Identitätsnachweises habe Schlesien keinen Vortheil gebracht. Der Staffeltarif, der auf der Ostbahn bereits bestehe, müsse auf das ganze Land ausgedehnt werden. Auch sollte der Minister die Kanalabgaben auf dem Dortmund-Ems-Kanal so gestalten, daß sie die Getreideeinfuhr nicht noch mehr begünstigen.

Minister **Thielen**: Ueber die Kanalgebühren sind alle landwirthschaftlichen Vereine gehört worden. Der landwirthschaftliche Verein in Schlesien hat nur ein theoretisches Interesse an dieser Frage. Die Vereine in Posen und Hannover haben sich in entgegengesetztem Sinne ausgesprochen. Die Berechnung der Gebühren auf dem Dortmund-Ems-Kanal sind für die Frachtkosten von ganz unwesentlicher Bedeutung. Der Dortmund-Emskanal hat wesentlich die Konkurrenz aufzunehmen mit der Wasserstraße von Rotterdam den Rhein hinauf, nicht aber mit den Eisenbahnen. Ich will die Brücke über das oberschlesische Gebiet der Staffeltarife nicht betreten. Der schlesischen Wittschrift steht eine Reihe von Wittschriften aus Rheinland und Westdeutschland entgegen, die die Staffeltarife aufs Heftigste bekämpfen. Das Gebiet ist außerordentlich umstritten, die Auffassungen sind noch nicht geklärt, von einer Vereinigung kann nicht die Rede sein.

Auf Anregung des Abg. **v. Arnim** (kons.) erklärt Minister **Thielen**, daß die Ausnahmetarife für die nothleidende Landwirthschaft zunächst auf fünf Jahre festgelegt seien.

Abg. **Eckels** (natl.): Es wäre doch besser, den oberschlesischen Streit über die Staffeltarife nicht zu erneuern. Der Westen hat seine Zustimmung zu den russischen Handelsverträgen unter Aufhebung des Identitätsnachweises von der Beseitigung der Staffeltarife abhängig gemacht, und der damalige preußische Ministerpräsident hat auf die Frage, welche Garantien vorhanden wären, daß nach Annahme der russischen Handelsverträge die Versuche der Wiedereinführung der Staffeltarife einen Erfolg nicht haben würden, auf die Ehrlichkeit des preußischen Ministeriums hingewiesen. Ein Bedürfniß zur Einführung der Staffeltarife liegt nicht vor; die Frage läßt sich auch nur entscheiden im Rahmen einer allgemeinen Tarifreform.

Abg. Graf **Kanitz** (kons.): Die Staffeltarife sind das finanziell richtigste System, das sich am besten den Bedürfnissen des Transportes anpaßt. Ich meine aber, daß das finanziell richtigste System auch das wirthschaftlich richtigste sein muß. Eine Verbilligung der Gütertarife ist durchaus nothwendig. Die ganze Frage hängt aber davon ab, welche Zusicherungen von der königlich preußischen Eisenbahnverwaltung gemacht werden in Bezug auf die Dauer der Zeit, in welcher Getreidestaffeltarife nicht wieder eingeführt werden dürfen. Die Wasserstraße des Rheins ist gewiß die allerbilligste und bequemste Straße für die Einfuhr von ausländischem Getreide. Da wir gerade bei den Kanalfrachten sind, möchte ich wissen: wie denkt sich der Minister die Kohlenfrachten auf dem Dortmund-Emskanal? Werden sie nicht mit Ausnahmetarifen bedacht, so wird keine Tonne Kohlen den Kanal passiren. Die Getreidestaffeltarife brauchen wir, so lange die Handelsverträge bestehen. Wenn man sich auf Seiten der Staatsregierung entschließt, ein großes Mittel, eine durchgreifende Maßregel, z. B. die Monopolisirung des Getreidehandels, anzuwenden, dann können wir die Staffeltarife entbehren. Im Landeseisenbahnrath ist ein Beschluß über die Erfrachtung noch nicht gefaßt. Auch der Eisenbahnminister hat in dieser Frage noch keine Stellung genommen. Die Sache hat aber ein so weittragendes Interesse für das ganze Land, daß wir sie nicht übereilen dürfen. Gegenwärtig beabsichtigt man eine Verschiebung derart, daß man das Ruhrrevier vor den anderen Bezirken bevorzugen will durch noch weitere Herabsetzung der Minettefrachten aus Lothringen nach dem Ruhrrevier. Ich meine, da soll man quieta non movere, zumal die Eisenindustrie jetzt in erfreulicher Blüthe steht. Man könnte einwenden, die Maßregel solle verhüten, daß die Ruhrbezirksindustrie nach Lothringen übergesiedelt wird. Dem könnte durch eine Erhöhung der Kokefrachten vorgebeugt werden. Ich würde es sehr bedauern, wenn der Landeseisenbahnrath der vorgeschlagenen Maßregel zustimmte. (Beifall rechts.)

Abg. **Gothein** (fr. Vg.): Daß die Aufhebung des Identitätsnachweises dem Osten und dem Westen genützt hat, hat Herr Gamp zugegeben. Für die Aufhebung des Staffeltarifs kann sich der Osten bei seinen konservativen Vertretern bedanken. Wenn sie rechtzeitig dem Handelsvertrag zugestimmt hätten, wäre das Geschäft nicht nöthig gewesen, das Sie so sehr bedauern. Als ich im vergangenen Jahre eine Verkehrung der Getreide- und Mühlenfabrikate von Spezialtarif I auf Spezialtarif II beantragte, habe ich bei den Konservativen keine Unterstützung gefunden, trotzdem das doch eine Ermäßigung der Expeditionsgebühr bedeutete, die im Westen und Osten Zustimmung gefunden hat. Die Etatsveranschlagung ist zu vorsichtig. Die Einnahmen sind so niedrig angesetzt, um den Forderungen auf Tarifermäßigung entgegenhalten zu können, daß die finanzielle Lage das nicht zulasse. Als ich voriges Jahr eine Gütertarifreform forderte, wies der Minister auf die Buntscheckigkeit der Personentarife hin; heute, wo wir Personentarifreform fordern, heißt es, die Gütertarifreform sei wichtiger. Angesichts der finanziellen Lage hätte der Minister bereits früher an eine Ermäßigung des Tarifs für Brennstoffe herantreten können. Von einer Ermäßigung der Gütertarife ist nicht eine Minderung, sondern eine Steigerung der Einnahmen zu erwarten. Wenn der Minister den Ausfall durch die Ermäßigung der Rohstofftarife auf 16 Millionen beziffert, so werden ihn die Thatsachen glänzend desavouiren. Eine Herabsetzung des Tarifes für Erze ist durchaus nothwendig. Für eine mäßige Herabsetzung dieser Tarife treten auch die oberschlesischen Werke ein, obwohl sie wenig Vortheil davon haben, weil sie aus Ungarn beziehen. Andere Länder haben viel niedrigere Tarife. Aus Verstimmungen heraus darf man nicht alle Tarifreformen ablehnen, wie es Graf Kanitz thut. Dann darf auch der Minister das Votum des Landeseisenbahnrathes nicht so hoch veranschlagen. Ich gehöre zu mit meinem Freunde Brömel zu Denen, die den Landeseisenbahnrath für eine unnütze Einrichtung halten, nicht weil ich nicht Mitglied desselben bin, wie das Abg. v. Tiedemann meinte. Ich bin so sehr mit Ehrenämtern überladen, daß ich mich nicht zu neuen zu drängen brauche. Ich bin ganz unglücklich darüber, daß ich gestern zum Mitglied des Bezirkseisenbahnrathes gewählt worden bin. Die Landeseisenbahnräthe sind nicht sachverständig, wenn sie sich das auch einbilden. Die Bezirkseisenbahnräthe kommen doch wenigstens mit den Interessenten in Berührung. Eine allmälig fortschreitende gesunde Tarifreform ist nothwendig. Der Tarif für Heringe von Stettin nach der galizischen Grenze ist niedriger als von Breslau aus, trotzdem die Entfernung 300 Kilometer geringer ist. Ein solches System ist doch unhaltbar. Da die Finanzlage es gestattet, möge der Minister nicht immer mit Ausnahmetarifen vorgehen, sondern zu einer allgemeinen Tarifreform übergehen. Das ist nur im Rahmen eines gesunden rationellen Staffelsystems möglich.

Geheimrath **Möllhausen** verwahrt die Verwaltung aufs Entschiedenste gegen den Vorwurf, die Einnahmen zu niedrig geschätzt zu haben, um einer Tarifreform auszuweichen. Das Urtheil des Landeseisenbahnrathes sei ein sehr gesundes. Fast alle Rathschläge, die er der Verwaltung ertheilt habe, seien befolgt worden.

Abg. **Hammacher** (Ctr.) bittet den Minister, dem Drängen nach Einführung der Staffeltarife nicht stattzugeben.

Abg. **Seer** (natl.) kann im Namen der Provinz Posen nur bedauern, daß die Staffeltarife aufgehoben sind. Posen könne mit Oesterreich nicht konkurriren. Die Feindschaft der Müller gegen die Staffeltarife sei begreiflich, nicht aber die Feindschaft der Produktenhändler. Redner regt die Bemessung der Viehfracht nach Lebendgewicht an.

Abg. **Schmieding** (natl.) bestreitet, daß der Dortmund-Ems-Kanal eine Förderung der Getreideeinfuhr bedeute. Der Kanal ist als Konkurrenzstraße gegen den Rhein gedacht. Wenn Sie den Kanal schließen, so geht der Verkehr über die völlig gebührenfreie Wasserstraße des Rheins. Der Widerspruch der Konservativen gegen den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals erinnert an die Haltung gegenüber den Handelsverträgen. Dem österreichischen Handelsvertrag haben die Konservativen zugestimmt, obwohl er am wenigsten vorbereitet war, und obwohl die Industrie bereit gewesen wäre, mit ihnen bessere Bedingungen durchzusetzen. Sie haben dem russischen Vertrage Widerstand entgegengesetzt, obwohl er nur die Konsequenz der anderen Handelsverträge war. Wer für Staffeltarife eintritt, sollte auch für Kanalbauten sein.

Abg. **Eckels** (natl.) giebt dem Abg. Seer zu, daß von Posen aus wenig Getreide nach dem Westen gehe.

Abg. **v. Tiedemann**-Bomst (freik.) polemisirt gegen den Abg. Gothein; die Freisinnigen kritisirten alles abfällig, sagten aber nicht, wie es besser gemacht würde. Wenn der Abg. Gothein im Landeseisenbahnrathe säße, würde er so nicht gesprochen haben, denn dann wüßte er, wie es dort zugeht. Die Einführung der Staffeltarife würde eine Ermäßigung des Getreidezolles herbeiführen, deshalb sei er dagegen.

Abg. **Ehlers** (fr. Vg.): Gegen den Vorwurf, den der Abg. v. Tiedemann gegen die freisinnige Vereinigung gerichtet hat, muß ich entschieden Verwahrung einlegen. Die Frage beschränkt sich darauf, wer von den beiden Herren Gothein und v. Tiedemann am meisten vom Eisenbahnwesen versteht. Darüber will ich mir kein Urtheil erlauben. Unsere heutigen Erörterungen werden an der Gestaltung der Gütertarife sehr wenig ändern. (Sehr richtig!) Das beweist, daß das Eisenbahnwesen zur Erledigung in parlamentarischen Erörterungen nicht geeignet ist. (Sehr richtig!) Die einzige Wirkung wäre die, daß es den Bestand aller Parteien erschüttern und neue Parteibildungen zur Folge haben würde, was ich ja nicht sehr bedauern würde. (Heiterkeit.) Ein gewissenhafter Eisenbahnminister muß die kolossale Position, die er im Staate einnimmt, gewissenhaft ausfüllen. Es müßte ein Uebermensch sein, der es fertig brächte, in dieser Position gewissenlos und frivol zu handeln. Daß die Tarifnormirung nicht Alten gefallen kann, ist selbstverständlich. Allen zu gefallen kann nicht möglich sein, es sind zur zu viele Köpfe und zu wenig Verstand dabei. (Heiterkeit.) Nun hat Graf Kanitz gesagt: Wenn Sie keine Staffeltarife aus dem Osten wollen, so wollen wir auch keine Staffeltarife aus dem Westen. (Widerspruch.) Ich habe das deutlich gehört. Ueber diese Drohung des Grafen Kanitz hat sich meine schwarze freisinnige Seele gefreut. Denn mir wäre nichts angenehmer, als wenn die Agrarier des Westens mit denen des Ostens in Streit geriethen. (Große Heiterkeit.) Was sind denn überhaupt Staffeltarife? Der Eisenbahnminister hat sie im Herrenhause folgendermaßen charakterisirt: Staffeltarife, richtig angewendet, darunter verstehe ich, auf richtige Artikel bezogen und mit den richtigen Sätzen angewendet, sind eigentlich die idealste Tarifgestaltung. Das ist ich unterschreiben. Die richtigen Artikel und die richtigen Sätze, das ist ja der Kaius, worauf es ankommt. (Heiterkeit.) Das ist das Wesentliche. Ob Sie das Staffeltarife, Differenzialtarife oder Ausnahmetarife nennen, darauf kommt es nicht an, sondern darauf, welche Artikel und welche Sätze, und ich bin überzeugt, wenn der Präsident und hier 24 Stunden lang einführen würde, so würden wir sie doch nicht finden. (Heiterkeit.) Weshalb in die Ferne schweifen, weshalb bleiben Sie nicht in Ihren eigenen Provinzen und suchen die Stätten auf, wo Sie Ihr Getreide gut verkaufen können? Das sind provinzielle Mühlenindustrien und die von Ihnen nicht sehr geschätzten Städte Königsberg und Danzig. Weshalb suchen Sie die nicht auf? Ich möchte behaupten, daß mehr als all dies Rufen nach Staffeltarifen es vortheilhaft für die Landwirthschaft sein würde, wenn sie ihre Absatzquellen in den einzelnen Provinzen suchen würde. Die Aufhebung des Identitätsnachweises hat der Landwirthschaft Vortheil gebracht. Eine gleichmäßige, gerechte Tarifrung ist bei unserem Eisenbahnnetz sehr schwierig; es ist aber eine eisenbahntechnische Frage.

Abg. **Bueck** (natl.): Es ist ein Gebot der Gerechtigkeit, bei den einseitigen Darstellung des Abg. Grafen Kanitz auch andere Ansichten über die Erfrachten im Ruhrrevier zu hören. Das Ruhrrevier ist