



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die neue Personen- und Gepäcktarifreform

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Die neue Personen- und Gepäcktarifreform



Seit vielen Jahren war das Verlangen nach einer Vereinfachung des Personentarifs und nach einer Änderung des Gepäcktarifs im reisenden Publikum sehr groß. Im Sommer des Jahres 1901 wurde nun mit der gewünschten Vereinfachung ein rühmlicher Anfang gemacht, indem zu Beginn der großen Ferien zur großen Freude und Überraschung aller Reisenden — ganz besonders wurden alle die erfreut und überrascht, die in den großen Ferien weitentlegne Badeorte oder Sommerfrischen in den Bergen aufzusuchen pflegen — die Gültigkeit der Rückfahrkarten für den Bereich der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft auf fünfundvierzig Tage verlängert wurde. Das war wirklich ein Geschenk, für das wir dem damaligen Eisenbahnminister nicht dankbar genug sein konnten. Diese segensreiche Einrichtung mußten natürlich alle deutschen Eisenbahnverwaltungen in der kürzesten Zeit auch auf ihren Bahnen einführen. Eine Vereinfachung war mit dieser Gültigkeitsverlängerung insofern verbunden, als die Benutzung der zusammenstellbaren Rundreisehefte — wie mühsam und zeitraubend war es oft, ein solches Heft zusammenzustellen! — seit dem Sommer 1901 allmählich auf ein Minimum zurückgegangen ist. Aber auch eine große Verbilligung war mit der Einführung der fünfundvierzigtägigen Rückfahrkarten verknüpft, da erstens Rückfahrkarten an und für sich etwas billiger als Rundreisehefte sind und außerdem auch für die verlängerten Karten 25 Kilo Freigepäck gewährt wurden, eine Vergünstigung, die im Rundreiseverkehr wegfällt. Trotzdem wollte der Ruf nach einer weiteren Vereinfachung und Verbilligung nicht verstummen; namentlich verlangte man immer lauter und lauter eine völlige Abschaffung der Rückfahrkarten. Man sagte sich, es sei ganz unsinnig, daß man für eine Strecke von A nach B und wieder von B nach A zurück, die im ganzen zum Beispiel 400 Kilometer beträgt, ein Viertel weniger bezahlen solle, als wenn man von A über B nach C fahre und dabei im ganzen auch nur 400 Kilometer zurücklege. Auch würden, so sagte man weiter, im Reiseverkehr weit mehr Rückfahrkarten als einfache Karten verlangt, und außerdem werde der Staat bei dem System der Rückfahrkarten durch den dabei möglichen und amtlich auch anerkannten Billetttschwindel um viele Millionen alljährlich betrogen.

Diesen Erwägungen konnten sich die deutschen Eisenbahnverwaltungen auf die Dauer nicht verschließen, und so traten sie dann vor zwei Jahren in Beratungen und Verhandlungen über eine Vereinfachung des Tarifs und

namentlich über die Aufhebung der Rückfahrkarten ein. Bei der großen Verschiedenheit der Tarife in den einzelnen Staaten war es vorauszu sehen, daß sich die Verhandlungen lange hinziehen würden, ehe man zu einer allseitigen Einigung gelangen würde. Bald hieß es, die Einigung sei in kurzem zu erwarten, bald wieder, sie werde gar nicht zustande kommen. So war man denn sehr gespannt, was für einen Ausgang die Sache schließlich nehmen würde, immer aber war man der Meinung, daß die geplante Verständigung und Vereinheitlichung zugleich auch eine Verbilligung, zum mindesten aber doch keine Verteuerung des Reisens bringen werde. Um so größer und allgemeiner waren deshalb die Überraschung und die Enttäuschung, als zu Anfang Dezember des vorigen Jahres im Reichsanzeiger zu lesen stand, daß zwischen den deutschen Bundesregierungen ein volles Einverständnis erreicht worden sei, und als zugleich der neue Tarif mit dem Bemerken bekannt gemacht wurde, daß seine Einführung wahrscheinlich schon zum 1. Mai 1907 erfolgen werde. Damit wir den weiteren Ausführungen besser folgen können, geben wir den neuen Tarif hier wieder.

1. Fahrpreise für Personenzüge

Mindesteinheitsfähre für 1 Personenkilometer I. Klasse	7 Pfennige
II. "	4,5 "
III. "	3 "
niedrigste Klasse (IV oder — in Bayern rechts des Rheins und Baden — IIIb)	2 "

2. Wegfall der Rückfahrkarten zu ermäßigten Preisen

3. Feste Schnellzugszuschläge

Für 1 bis 75 Kilometer	0,50 Mark in I. bis II. Klasse, 0,25 Mark in III. Klasse
" 76 " 150 "	1,— " in I. bis II. " 0,50 " in III. "
über 150 "	2,— " in I. bis II. " 1,— " in III. "

4. Gepäcktarif

Gepäckfracht für Sendungen im Gewicht bis zu 200 Kilogramm:

Auf Entfernungen von (Zonen)		für je angefangene 25 Kilogramm
Nahzone	1 bis 25 Kilometer	0,20 Mark
I.	26 " 50 "	0,25 "
II.	51 " 100 "	0,50 "
III.	101 " 150 "	0,75 "
IV.	151 " 200 "	1,— "
V.	201 " 250 "	1,25 "
VI.	251 " 300 "	1,50 "
VII.	301 " 350 "	1,75 "
VIII.	351 " 400 "	2,— "
IX.	401 " 450 "	2,25 "
X.	451 " 500 "	2,50 "
XI.	501 " 600 "	3,— "
XII.	601 " 700 "	3,50 "
XIII.	701 " 800 "	4,— "
XIV.	über 800 "	5,— "

Für schwereres Gepäck, das auf eine Fahrkarte aufgegeben wird, kommen dieselben Sätze mit der Maßgabe zur Anwendung, daß das 200 Kilogramm übersteigende Gewicht doppelt zu rechnen ist. (Der Tarif findet nur Anwendung bei gleichzeitiger Lösung einer Fahrkarte.)

5. Allgemeine Ausnahmesätze

a) Zusammenstellbare Fahrscheinefte des Vereinsreiseverkehrs.

Kilometrische Einheitsätze:		
I. Klasse	7,3	Pfennige
II. "	4,8	"
III. "	3,2	"

Die Fahrscheinefte berechtigen zur Benutzung aller Züge.

b) Ermäßigte Preise für Kinder und für Monats-, Schüler- und Arbeiterkarten.

c) Fahrpreisvergünstigungen im Anschlusse an die bestehenden Verhältnisse für Ausflüge zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken, für Schulfahrten und Ferienkolonien, zu milden Zwecken usw.

d) Ermäßigte Mindesteinheitsätze für Sonder- und für Feriensonderzüge.

6. Abweichungen

Allgemein vorbehalten für den Stadt- und Vorortverkehr sowie für den Sonntagsverkehr.

Zur Aufhebung kommen insbesondere die bayrischen, württembergischen und badischen Fahrscheinefte, die württembergischen und oldenburgischen Landeskarten und die badischen Kilometerhefte.

Da die Vorarbeiten zur Durchführung der gefaßten Beschlüsse von den Eisenbahnverwaltungsbehörden eifrig gefördert worden sind, so ist darauf zu rechnen, daß die neuen Tarife am 1. Mai 1907 eingeführt werden. Auch die überwiegende Mehrzahl der deutschen Privateisenbahnen wird sich dem Vorgehn der Staatsbahnen anschließen, jedoch sind ihre Einheitsätze zum Teil anders bemessen.

* * *

Betrachten wir zunächst den neuen Personentarif! Ohne weiteres ist klar, daß eine Verbilligung eintritt für die wenigen Reisenden, die bisher mit einfachen Fahrkarten zu reisen gewohnt waren. Der Einfachheit wegen legen wir bei den folgenden Berechnungen immer nur die dritte Klasse und die preussisch-hessischen Eisenbahnen zugrunde, da bei den andern Eisenbahnen, namentlich den süddeutschen, die Verteuerung eine geringere ist, und die Hinzunahme der ersten und der zweiten Klasse die Rechnung weniger übersichtlich machen würde. Für eine einfache Karte dritter Klasse betrug der Preis für Personenzüge bisher für den Kilometer 4 Pfennige und für Schnellzüge 4,67 Pfennige; in Zukunft soll der Preis 3 und 3,2 Pfennige betragen. Der Unterschied beträgt also 1 Pfennig für Personenzüge und 1,47 Pfennig für Schnellzüge. Diese Ver-

billigung ist recht bedeutend; leider aber werden von ihr nur sehr wenig Leute Nutzen haben, da nur die wenigsten Reisenden einfache Karten zu benutzen pflegen. Wie steht es nun aber mit der überwiegenden Menge von Reisenden, die bisher mit Rückfahrkarten zu reisen gewohnt waren? Bei Benutzung von Personenzügen bleibt der Preis derselbe, das heißt also für den Lokalverkehr, der sich immer nur auf kurze Entfernungen erstreckt. Ganz anders aber stellt sich die Sache für alle die, die Schnellzüge benutzen müssen, und das gilt doch für die ganze Schar der Kaufleute, der Vergnügungsreisenden, der Erholungsbedürftigen usw., das heißt also für alle die, die weite Strecken zurücklegen müssen, um an ihr Ziel zu gelangen. Für alle diese Leute verteuert sich die Reise, sobald diese mehr als 150 Kilometer beträgt, um mindestens je 1 Mark für Hin- und Rückfahrt. Wer aber bei weiten Entfernungen verschiedene Fahrkarten lösen muß — und das wird leider nur zu oft vorkommen —, der muß nicht 2 Mark, sondern 4 oder 6 Mark oder gar noch mehr bezahlen. Von allen Orten und nach allen Orten wird es und kann es unmöglich bestimmte Fahrkarten geben, wenn auch der Eisenbahnminister wiederholt erklärt hat, daß die Fahrkarten vermehrt werden sollen. Was wird die natürliche Folge dieser Vertéuerung sein? Es werden wieder die gräßlichen Rundreisehefte, die ja, wie schon erwähnt worden ist, seit dem Sommer 1901 immer seltner und seltner zu sehen waren, in den Verkehr kommen; denn für gewisse Entfernungen wird in Zukunft die Reise mit Rundreiseheften billiger werden. Bei einer Fahrt zum Beispiel von 600 Kilometern erspart man 80 Pfennige, da das Rundreiseheft 19 Mark 20 Pfennige kostet, während die einfache Hin- und Rückfahrt mit Zuschlag 20 Mark kostet. Dieses Ersparnis verringert sich immer desto mehr, je weiter die Strecke ist, die man mit einem Rundreiseheft zurücklegt, bis bei einer Fahrt von 1000 Kilometern die Preise gleich sind. Sollte man aber genötigt sein, sich mehr als eine einfache Karte zu lösen, dann würde auch über eine Entfernung von 1000 Kilometern hinaus ein Rundreiseheft billiger sein. Dazu kommt noch ein anderer Umstand. Wer für die Strecke von A bis B eine einfache Karte löst, muß dafür die betreffende Steuer bezahlen; wer aber unter Umständen für eine andre ebenso weite Strecke C bis D zwei Karten lösen muß, muß zweimal Steuern bezahlen, deren Summe größer ist als die einmalige Steuer für A bis B. So kann es vorkommen, daß ein Reisender, der ein Rundreiseheft benutzt, nur einmal Steuer zu zahlen hat, während der Reisende mit gewöhnlicher Fahrkarte zweimal oder sogar mehrmals Steuern bezahlen muß, deren Summe größer ist als die einmalige Steuer für das ganze Rundreiseheft. Wenn dieser Preisunterschied zwischen einfacher Karte und Rundreiseheft auch kein bedeutender sein wird — es wird sich höchstens um einige Mark handeln —, so werden doch gewiß viele auch diesen kleinen Faktor, der sich überdies bei mehreren Personen aus derselben Familie vervielfacht, mit in Rechnung ziehen, zumal da ja das Freigepäck bei den gewöhnlichen Karten in Wegfall kommen soll.

Wir kommen nun zur Besprechung des neuen Gepäcktarifs. Es soll also kein Freigepäck mehr gewährt und für die kleinste Sendung 20 Pfennige bezahlt werden, während bisher 25 Kilo frei befördert wurden und bei Mehrgewicht für jeden Kilometer und für je angefangene 10 Kilo $\frac{1}{2}$ Pfennig bezahlt wurde. Die einfachste Rechnung ergibt, daß nur die, die mit Übergewicht zu reisen gewohnt oder gezwungen waren, in Zukunft billiger, daß dagegen alle Leute, die mit Freigepäck reisten, wesentlich teurer reisen werden. Ein einfaches Exempel zeigt dies klar. Die Entfernung zum Beispiel von Elbing bis Berlin beträgt 474 Kilometer; für 25 Kilo Gepäck sind nach dem neuen Tarif für Hin- und Rückreise 5 Mark zu zahlen, während früher dafür nichts zu entrichten war. Nehmen wir nun an, daß 50 Kilo Gepäck — für ein reisendes Ehepaar gewiß nicht zu viel! — zu befördern sind, so beträgt die Fracht dafür 10 Mark, während man jetzt nichts zu zahlen hat, da auf jede Karte 25 Kilo frei befördert werden. Bei größern Entfernungen und mehr wiegenden Sendungen erhöht sich diese Summe immer mehr; bei 800 Kilometern und 75 Kilo würde die Gepäckfracht 30 Mark für Hin- und Rückreise betragen, während der Reisende für die Beförderung seiner eignen Person mit dem Personenzuge nur 48 Mark zu bezahlen hat. Und dazu kommt noch, daß jedes überschießende Kilo immer gleich für volle 25 Kilo gerechnet werden soll! Was wird die Folge dieser unglaublich hohen Gepäckfracht sein, falls sie wirklich, was wir noch immer nicht recht glauben können, eingeführt wird? Niemand — wir sprechen immer von den Reisenden der dritten Klasse — wird in Zukunft sein Gepäck aufgeben, sondern wird nur die allernotwendigsten Dinge mitnehmen und diese so geschickt verpacken, daß die Gepäckstücke im Abteil untergebracht werden können. In Zukunft wird man also in Zeiten starken Verkehrs nicht bloß um einen Platz für seine eigne Person, sondern noch viel erbitterter um einen Platz für sein Gepäck kämpfen. Die in den Wagen zur Unterbringung des Gepäcks getroffenen Einrichtungen werden natürlich nicht ausreichen, und so wird man denn, zwischen Gepäckstücken eingeklemmt, in fürchterlicher Enge und gräßlicher Unbequemlichkeit die Eisenbahnfahrt „genießen“. Und das heißt Erleichterung und Vereinfachung im Eisenbahnverkehr, von der so oft und so viel gesprochen wurde? Das heißt „im Zeichen des Verkehrs stehen“? Übrigens wird sich, so hoffen wir, die erfinderische Industrie der Sache bald annehmen und Reisekoffer herstellen, die recht leicht, sehr handlich und doch so geräumig sind, daß man Kleider gut in ihnen unterbringen kann. Wir finden schon heute in den Koffergeschäften leichte und doch feste Kleiderkartons, die uns für die bisher benutzten Reisekörbe einen gewünschten Ersatz geben. Auch zu einem andern Mittel wird man in Zukunft häufiger als bisher greifen: man wird das Reisegepäck, falls man eine größere Reise unternimmt, als Frachtgut voraussenden, um die ungeheuern Kosten des neuen Tarifs zu vermeiden.

Die obenstehenden Ausführungen wollen wir uns nun an einem bestimmten Beispiel klar machen. Ein Ehepaar reist mit seiner Tochter von Breslau zu

einem längern Aufenthalt nach Berlin, im ganzen werden 75 Kilo Gepäck mitgenommen. Es ergeben sich folgende Möglichkeiten:

a) Drei Rückfahrkarten Breslau-Berlin kosten 59 Mark 10 Pfennige; das Gepäck kostet nichts.

b 1) Drei einfache Karten Breslau-Berlin und drei Berlin-Breslau kosten nach dem neuen Tarif im Schnellzuge 65 Mark 10 Pfennige, und für Gepäck ist für Hin- und Rückreise 10 Mark 50 Pfennige zu zahlen, macht zusammen 75 Mark 60 Pfennige, also gegen den jetzigen Preis eine Verteuerung von 16 Mark 50 Pfennigen, das heißt fast um 27 Prozent!

b 2) Wird das natürlich verringerte Gepäck im Abteil untergebracht, so beträgt der Preis 65 Mark 10 Pfennige.

c) Die Rundreisehefte Breslau-Berlin und zurück würden sich auf 63 Mark stellen.

Wir erhalten also folgende Preise: 59 Mark 10 Pfennige, 75 Mark 60 Pfennige, 65 und 63 Mark. Das Rundreiseheft würde sich demnach von den letzten drei Arten am billigsten stellen, aber immerhin noch immer fast 4 Mark teurer als die bisherige Rückfahrkarte. Die Differenz zwischen a und b 1 würde natürlich im Verhältnis noch größer werden, wenn man bei größeren Strecken und bei Benutzung verschiedener Eisenbahnlinien gezwungen wäre, sich mehrere einfache Karten zu kaufen und so die Schnellzugzuschläge sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückreise mehrmals zu bezahlen. Das oben durchgeführte Beispiel ließe sich natürlich leicht vervielfältigen und nach manchen Richtungen hin variieren, aber immer wird sich die gewaltige Preisdifferenz zwischen a und b 1 herausstellen.

Und wer wird unter dieser Verteuerung und Erschwerung des Reisens am meisten zu leiden haben? Diese Frage ist nicht schwer zu beantworten: der Beamtenstand, der schon sowieso an der allgemeinen Teuerung schwer zu tragen hat. Alle übrigen Stände können mehr oder weniger das, was das Leben in heutiger Zeit mehr kostet, auf die Schultern anderer abwälzen, der Beamte dagegen ist allein auf seinen für die heutigen Verhältnisse nur kärglich bemessenen Gehalt angewiesen und kann nirgends einen Ausgleich suchen. Die letzten Jahre haben eine ungeahnte Preissteigerung aller Lebensmittel gebracht, im vorigen Jahre hat der Reichstag allerlei Steuern bewilligen müssen, das neue Jahr soll nun diese große Verteuerung des Reisens herbeiführen, und die Gehalte bleiben immer auf derselben niedrigen Stufe? So kann es nicht weitergehen. Und noch eine zweite Frage bleibt hier zu beantworten: welcher Teil des preussischen Staats wird am meisten bluten? Auch die Antwort hierauf dürfte nicht schwer sein: der Osten der Monarchie. Der Zug der Reisenden geht nach Westen oder nach Süden, wie es ja ganz natürlich ist, da hier die Natur alles Schöne, was des Menschen Herz erfreut, die kranke Seele labt und den siechen Körper wieder verjüngt, in reicher Fülle und großer Auswahl geschaffen hat und eine viel ältere Kultur Vorzüge und Annehmlich-

keiten der Lebensweise bietet, wie man sie im Osten nur ganz vereinzelt findet. Die geplante Verteuerung des Reisens, die den Osten des Staats vom Süden und Westen noch mehr trennt, wird diesem Zuge nach dem Westen noch mehr Vorschub leisten, ist also auch aus politischen Gründen nicht zu billigen. Der Staat will doch dem Osten alle möglichen Vorteile verschaffen und sucht doch Bewohner und Kolonisten nach dem Osten zu locken; durch die geplante Tarifreform arbeitet er aber diesen Bestrebungen geradezu entgegen. Auch den Mitgliedern des Beamtenstandes, den er doch durch allerlei künstliche Mittel im Osten sesshaft zu machen sucht, schlägt er mit dieser Maßregel geradezu ins Gesicht, anstatt ihm den Verkehr und den Zusammenhang mit den westlichen und südlichen Teilen unsers Vaterlandes durch billige und bequeme Eisenbahnfahrten zu erleichtern und zu begünstigen. Seitdem wir die Ostmarkenpolitik haben, ist ja mit Worten viel für den Osten getan worden, aber in Wirklichkeit ist doch, besonders für den Beamtenstand, recht wenig geschehn. Sehen wir uns doch einmal zum Beispiel in vielen kleinen Städten Westpreußens oder Posen die Wohnungen oder vielmehr die Löcher an, in denen die Beamten hausen müssen! Verteuere man also nicht den Beamten die Reisen nach den schönen Gegenden unsers Vaterlandes!

Ob auch — das sei die letzte unsrer Erwägungen — die deutschen Eisenbahnverwaltungen die Mehreinnahmen haben werden, die sie aus der geplanten Reform erhoffen? Wir können es nicht recht glauben. Denn erstens wird jeder den hohen Gepäcktarif zu vermeiden suchen, indem er, wie schon oben erwähnt worden ist, sein Reisegepäck so verpackt, daß er es im Abteil unterbringen kann; und umgekehrt wird die Staatskasse eine Einbuße dadurch erleiden, daß Gepäckstücke, die mehr als 25 Kilo — Musterkoffer usw. — wiegen, in Zukunft bedeutend billiger befördert werden. Zweitens werden doch künftighin unbemittelte Personen manche Reisen unterlassen, zu denen sie sich bei billigen Fahrpreisen vielleicht doch entschlossen hätten. Drittens — und das wird vielleicht ein bedeutender Einnahmeausfall sein — werden viele Reisende, die eben reisen müssen, durch die Not der Verhältnisse gezwungen, in einer niedrigeren Klasse fahren, als sie bisher gewohnt sind. Der Übergang aus den höhern in die niedern Klassen wird recht bedeutend sein, und besonders aus der dritten in die vierte Klasse, da diese sowohl von der lästigen Fahrkartensteuer als auch von der geplanten Preissteigerung befreit ist, und somit die Differenz zwischen der dritten und vierten Klasse noch größer geworden ist. Aus allen diesen Gründen fürchten wir, daß die Staatskasse die erhofften und erwünschten Mehreinnahmen nicht haben und hier dieselbe Enttäuschung erfahren wird, die sie mit der verhaßten Fahrkartensteuer gehabt hat.

Wir kommen zum Schluß unsrer Betrachtungen. Noch ist die Reform nicht eingeführt, noch ist es Zeit, sich mit aller Kraft dagegen zu wehren. Das deutsche Volk — wir stehen doch im Zeichen des Verkehrs — muß aufgerüttelt werden, daß es Maßregeln nicht duldet, die den Verkehr hemmen und

belästigen. In Versammlungen muß lauter Widerspruch erhoben werden gegen eine Reform, die statt der erhofften Verbilligung eine bedeutende Verteuerung bringt, daß es den maßgebenden Behörden gellend in die Ohren dringt, und daß sie noch in der zwölften Stunde von dem unseligen Plan abstehn. Abschaffung der Rückfahrkarten, halber Preis der bisherigen Rückfahrkarten für einfache Karten, keine Zuschläge für die Schnellzüge, Beibehaltung des Freigepacks und Verbilligung des Gepäcktariifs für Sendungen, die mehr als 25 Kilo wiegen — das wäre eine Reform, die alle mit Freuden begrüßen würden und die dem Staat und allen seinen Gliedern zum Segen gereichen würde. Um das, was wir hier verlangen, noch besonders zu bekräftigen, kommen uns die Verhandlungen bei Eröffnung des preußischen Landtages sehr gelegen. Der Herr Finanzminister hat in seiner Etatsrede mit unwiderleglichen Zahlen dargelegt, wie überraschend hoch die Einnahmen der preußischen Eisenbahnverwaltung im letzten Jahre gewesen sind. Er entwarf dabei ein so glänzendes Bild von den steigenden Überschüssen unsrer Eisenbahnen, daß sich jeder Freund des Vaterlandes hierüber nur von ganzem Herzen freuen kann; um so weniger liegt ein Grund vor, den Reiseverkehr zu verteuern, zumal da jedermann bekannt ist, daß jede Erleichterung und Verbilligung bei Dingen, bei denen es sich um Verkehr in irgendeiner Form handelt — Beispiele dafür ließen sich in großer Menge anführen —, die betreffenden Einnahmen beträchtlich zu erhöhen pflegen.



Der Paragraph 23 des preußischen Einkommensteuergesetzes vom 19. Juni 1906



für die Veranlagung zur Einkommensteuer wird gegenwärtig in Preußen zum erstenmal der Paragraph 23 des Einkommensteuergesetzes in der Fassung vom 19. Juni 1906 angewandt. Er legt den Arbeitgebern die Verpflichtung auf, das Einkommen der von ihnen dauernd gegen Gehalt oder Lohn beschäftigten Personen, sofern es den Betrag von 3000 Mark nicht übersteigt, der Behörde auf deren Verlangen anzugeben.

Diese Vorschrift hat bei vielen Arbeitgebern Unzufriedenheit geweckt. Bei den Behörden ist dagegen Beschwerde geführt, sie ist in den Zeitungen erörtert worden, die Handelskammern haben darüber verhandelt, und vom Finanzminister ist die Angelegenheit zum vorläufigen Abschluß durch eine Anweisung an die Behörden gebracht worden, wonach bei der Beantwortung der geforderten Auskunftserteilung das möglichste Entgegenkommen geübt werden soll.

Deuten die breiten Erörterungen schon darauf hin, daß die Vorschrift des Paragraphen 23 als eine einschneidende Neuerung empfunden wird, so