

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1884

83 (6.4.1884) I. Beilage

I. Beilage zu Nr. 83 der Karlsruher Zeitung.

Sonntag, 6. April 1884.

Badischer Landtag.

* Karlsruhe, 3. April. Fortsetzung des ausführlichen Berichts über die 60. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitz des ersten Vicepräsidenten Behinger. (Vergleiche den Bericht im Beiblatt unserer Nummer von gestern.)

Abg. v. Neubronn wendet sich gegen die Bemerkung des Abg. Birkenmeyer, daß in der Resolution Dinge stünden, die unnötig seien, indem er ausführt, was darin gesagt sei, hätte gesagt werden müssen, und mehr hätte nicht gesagt werden dürfen, denn die Kammer habe, wenn einmal die Verhältnisse unseres Eisenbahn-Betriebs zur Sprache kämen, nicht umhin gekonnt, vom rein menschlichen Standpunkte ihr Bedauern über die schweren Unglücksfälle auszusprechen und in großen Zügen die Mittel und Wege anzudeuten, um die Wiederkehr solcher Ereignisse zu verhindern. Es könne nicht Sache des Hohen Hauses sein, weitere organisatorische Abhilfsmittel auf dem Gebiete der Technik zu bezeichnen, wie dies der Abg. Birkenmeyer hinsichtlich der Verlegung der Rangir-Bahnhöfe gethan habe.

Im Uebrigen habe heute die Resolution seitens der einzelnen Abgeordneten eine so verschiedene Auslegung erfahren, daß auch Redner Werth darauf legen müsse, auszusprechen, in welchem Sinne er derselben zustimme. — Der Bericht habe eine überraschend große Anzahl von Unfällen zusammengestellt, allein der Eindruck sei ein so verblüffender nur deshalb, weil nicht daneben zur Vergleichung eine Statistik der Unfälle auf anderen Bahnen und auf unseren Bahnen in den früheren Jahren, von denen man wisse, daß sie günstig gewesen, gegeben worden sei. Auch möge in Berücksichtigung gezogen werden, daß, wie aus dem Berichte ersichtlich, unter dem Begriff eines Eisenbahn-Unfalls nicht nur jede, wenn noch so geringfügige Betriebsstörung, sondern auch jede unbedeutende Verletzung, die ein Schaffner im Dienste oder ein Arbeiter beim Ausladen sich zuziehe, subsumirt werde. Redner könne sich, ohne die großen Verdienste des Herrn Berichterstatters irgendwie in Zweifel ziehen zu wollen, dem Eindrucke nicht verschließen, daß das Haus durch die Erhebungen im Schoße seiner Kommission für die Beurtheilung unserer Eisenbahn-Zustände mehr Material nicht gewonnen habe, als schon durch die gerichtlichen Verhandlungen über die beiden großen Eisenbahn-Katastrophen gegeben gewesen sei. Wenn schon theoretisch der Satz gerechtfertigt erscheine, daß aus dem Vorkommen großer Unglücksfälle kein Schluß auf eine schlechte Verwaltung gezogen werden dürfe, weil der Umfang einer Katastrophe in vielen Fällen rein von Zufälligkeiten abhängige, so sei insbesondere durch die Verhandlungen des Hugstetter wie Heidelberger Prozesses konstatirt worden, daß unsere Eisenbahn-Verwaltung an jenen Ereignissen keine Schuld trage.

In Heidelberg sei der Zusammenstoß dadurch herbeigeführt worden, daß seitens des Fahrdienst-Beamten die Erlaubniß zur Einfahrt gegeben wurde, noch ehe der ausfahrende Zug die äußerste Weiche passirt hatte, und daß ein Weichenwärter in unbegreiflichem Leichtsinne es unterließ, seine Weiche in die Normalstellung zurückzubringen, während in dem Hugstetter Prozesse die Ursache der Entgleisung nicht so klar festgestellt worden sei. Man habe sie in morschen Schwellen, in einem leichten Bahnbau oder in einer zu großen Fahrgeschwindigkeit finden wollen und weiter sei auch die heutige Diskussion nicht gekommen. Insbesondere sei in den Entscheidungsgründen zu dem Urtheil der Freiburger Strafkammer die Ursache der Entgleisung keineswegs auf die Mangelhaftigkeit des Bahnbaues zurückgeführt, wenn gleich diese Möglichkeit beigegeben werde, und ebensowenig werde in dem Gutachten ein entscheidendes Gewicht auf die Auswahl der Lokomotive gelegt; vielmehr bezeichne das Urtheil als wahrscheinlich, daß die Entgleisung durch die überaus große Fahrgeschwindigkeit herbeigeführt worden sei, und diesen Eindruck gewinne ein Jeder, wenn er die stenographischen Berichte über jene Verhandlung durchblättere. Daran trage aber die Generaldirektion durchaus keine Schuld, wie denn auch heute, was Redner mit hoher Befriedigung konstatire, von keiner Seite ihr ein beratiger Vorwurf gemacht worden sei. Wäre die Sache immer, auch in der Presse in solcher objektiver Haltung behandelt worden, so würde dem Lande manch unangenehmer Eindruck erspart geblieben sein, statt dessen sei leider die Presse in gehässigen tendenziöser Weise vorgegangen.

Die Verbesserungen, welche in Folge der schweren Katastrophe eingeführt wurden, böten eine Gewähr dafür, daß die Hoffnungen, welche in der Resolution ausgesprochen seien, in Erfüllung gingen. Allerdings wäre da und dort insofern gegen die Eisenbahn-Verwaltung ein Tabel ausgesprochen worden, als man von ihr erwartet hätte, daß sie die jetzt getroffenen technischen Einrichtungen, so namentlich die Erstellung einer Centralweiche im Heidelberger Bahnhof, schon früher zur Anwendung bringe. Zu dessen wolle sich Redner über diese Dinge kein Urtheil erlauben und sich mit dem Hinweise darauf begnügen, daß das Hohe Haus, welches an der Sparsamkeit stets eine so große Freude gehabt, alle Veranlassung habe, über diese Dinge mild zu urtheilen. Ein anderer Punkt, worin allenfalls die oberste Behörde ein Vorwurf treffe, liege in dem Umstand, daß gewisse Dienstvorschriften von den Beamten, gleichsam unter den Augen der Generaldirektion, nicht streng gehandhabt worden seien, wozu Redner in

erster Reihe die Bremsordnung rechne. Allein zweifelsohne sei durch diese Fehler die Katastrophe nicht verursacht worden.

Der von den Vorrednern konstatierte Geist der Unzufriedenheit bei den Bediensteten mache sich nicht nur im Eisenbahn-Dienste, sondern in der gesammten Staatsverwaltung von Tag zu Tag mehr geltend, und eine gewisse Lockerung der Disziplin ergebe sich hieraus als natürliche Folge. Aber auch hiefür möchte Redner nur in geringem Umfange die Verwaltung verantwortlich machen, insofern sie nämlich nicht hätte gestatten dürfen, daß die Lokalbehörden die unteren Bediensteten mit ihren Beschwerden schroff zurückwiesen und mehr auf straffe Handhabung der bestehenden Vorschriften hätten sehen sollen. Doch schreibe Redner nicht im entferntesten diesem Umstande die Hauptursache an der Unzufriedenheit und der Lockerung der Disziplin zu, sondern er finde dieselbe in den von so vielen Seiten betriebenen Aufgehereien der untern Beamten, wodurch man künstlich eine Unzufriedenheit groß gegeben habe, wiewohl es keinen Staat in Deutschland gebe, der für seine Angestellten in finanzieller Beziehung besser und hinsichtlich der rechtlichen Stellung eben so gut forge, als dies das badische Gesez vom Jahr 1876 gethan habe. Die schlechtesten Freunde jener Beamtencategorien seien diejenigen, welche sie stets anreizten, mehr zu verlangen, obgleich der Staat bis an die äußerste Grenze des Möglichen schon gegangen sei, und eine völlige Gleichstellung zwischen den Beamten und den sog. Angestellten herbeizuführen niemals sich herbeilassen könne. Wenn somit wegen der Außerachtlassung des pünktlichen Vollzugs der Dienstvorschriften und bezüglich der Lockerung der Disziplin die Verwaltung nicht von jedem Vorwurfe ganz freizusprechen sei, so halte es andererseits Redner für seine Pflicht, auf ihre großen Verdienste hinzuweisen und daran zu erinnern, daß sie seit Jahren mit dem Sinken der Eisenbahn-Rente und einer übermächtigen Konkurrenz zu kämpfen habe. Angesichts dieser Thatfache könne sie es dankbar hinnehmen, wenn das Haus sie heute auf einige noch bestehende Mißstände aufmerksam gemacht habe und in der Resolution die Mittel bezeichne, um in Bälde wieder das volle Vertrauen auf die Sicherheit unseres Eisenbahn-Verkehrs herzustellen.

Abg. Schneider (Karlsruhe) erinnert daran, daß er sich i. Zt. gegen die Niederlegung einer besonderen Eisenbahnunfall-Kommission ausgesprochen habe, da diese Kommission doch nicht in der Lage sein würde, andere Thatfachen festzustellen, als diejenigen, welche die strafgerichtlichen Verhandlungen ergeben hätten. Nach jenen Verhandlungen und auch nach dem Berichte der Kommission stehe aber zweifellos fest, daß die Generaldirektion kein Verschulden an den bedauerenswerthen zwei großen Eisenbahn-Unfällen treffe. Da der Landtag eine große Zahl von Kommissionen besitze, so wäre nach seiner Auffassung eine Geschäftsvereinfachung und Abkürzung entstanden, wenn man diese Angelegenheit der Budgetkommission zugewiesen und gelegentlich des Eisenbahnbetriebs-Budgets erledigt hätte. Damit, daß die Kammer die großen Eisenbahn-Unfälle einer eingehenden Disziplin unterwerfe, ist Redner vollkommen einverstanden. Er glaube auch die Presse gegen den heute erhobenen Vorwurf in Schutz nehmen zu sollen, als ob dieselbe künstlich die Anfechtung wegen der Eisenbahn-Unfälle geschürt habe. Unmittelbar nach jenen Unfällen sei der badische Eisenbahn-Betrieb im Mittelpunkt aller Unterhaltungen gestanden, und die Presse als ein Kind ihrer Zeit habe nur wiedergegeben, was damals das ganze Volk bewegt habe. Wenn es nun auch heute ein angenehmes Bewußtsein für die Kammer sei, auch in diesem Hause die Schullosigkeit der Generaldirektion an den Eisenbahn-Unfällen zu konstatiren, so habe doch Jedermann, der jene Verhandlungen aufmerksam gelesen, den Eindruck empfunden, und dies sei auch heute allseitig ausgesprochen worden, daß in unserem Eisenbahn-Betrieb einzelne Mängel vorhanden waren. Die Thatfache gehe auch aus den leither erlassenen Anordnungen der Generaldirektion hervor; da letztere in der That eifrig bestrebt sei, vorhandene Mängel zu verbessern und zu beseitigen, so könne die Kammer vertrauensvoll den weiteren Maßnahmen der leitenden Behörden entgegensehen. Wie gleichfalls schon hervorgehoben worden sei, wäre i. Zt. bei Besprechung der Eisenbahn-Unfälle eine weitverbreitete Unzufriedenheit der Eisenbahn-Bediensteten konstatiert worden, welche auf den Dienst äußerst nachtheilig einwirken müsse. Wenn diese Unzufriedenheit theilweise wenigstens auf die grobe Behandlung, welche seitens einzelner Bezirksbeamten stattfände, zurückgeführt werde, so könne Redner darin allein den Grund zur Unzufriedenheit nicht erblicken. Es sei ja bekannt, daß auch bisweilen beim Militär, wo ja der Dienst und die Disziplin die größten Anforderungen stellten, keine allzu zarte Behandlungsweise stattfände. Er habe aber früher oft gefunden, daß die schneidigsten und bersthen Offiziere trotzdem die beliebtesten waren, weil dieselben nebenbei ein Herz für ihre Soldaten gehabt hätten. Bei einzelnen der Eisenbahn-Beamten scheine aber bisweilen neben der Strenge ein ziemlich zugeknöpfter Bureaokratismus zu herrschen, und dieser bilde in vielen Fällen die Veranlassung zur Unzufriedenheit.

Weiter aber sei man auch vielfach der Ansicht, daß beim Betriebe unserer Eisenbahnen früher die finanzielle Seite gegenüber der technischen etwas zu sehr in den Vordergrund gestellt worden sei. Durch die neue Organisation sei dem technischen Element mehr Einfluß gewährt,

was große Befriedigung verursacht habe. Gerade die Betonung der finanziellen Seite sei wohl auch Veranlassung gewesen, daß man i. Zt. eine vorzügliche Kraft in Finanzfragen an die Spitze der Generaldirektion gestellt habe. Gewiß werde allseitig die bedeutende Leistung des Generaldirektors anerkannt; allein zweifellos liege auf jenen Beamten eine ungeheure Verantwortung und sei eine solche Persönlichkeit in den ersten Jahren nach ihrer Ernennung kaum in der Lage, die Verantwortung für die mancherlei Vorkommnisse in diesem schwierigen und vielseitigen Betriebe zu übernehmen.

Wenn die Wahl der Groß. Regierung auch im gegebenen Falle als eine sehr glückliche bezeichnet werden dürfe, so sei man doch vielseitig der Ansicht, daß die Regierung bestrebt sein müsse, vorzügliche junge Kräfte für den Eisenbahn-Dienst heranzuziehen, um so späterhin die leitenden Männer für diesen verantwortungsvollen Dienst aus der Zahl der von der Pique auf dienenden Eisenbahn-Beamten entnehmen zu können. Fasse Redner die hier vorgetragene Wünsche in wenigen Worten zusammen, so gingen diese dahin: Heranziehung neuer Kräfte zum Eisenbahn-Dienst, strenge Disziplin, dabei aber auch wohlwollende und väterliche Fürsorge für die Untergebenen.

Abg. Winterer: Auf dem ersten Rundgange, an welchem in ihrem Berichte die Kommission das Hohe Haus vorbeigeführt habe, sei Redner einen Augenblick still gestanden vor dem Trümmerhaufen von Hugstetten und hätte sich des Gefühls der Unbefriedigung darüber nicht erwehren können, daß neben diesem Denkmal des Unglücks nicht auch das Denkmal einer exemplarischen Bestrafung errichtet worden sei zur Sühne und für Beruhigung des erregten Volksbewußtseins. Auch er habe von der heutigen Verhandlung den Eindruck gewonnen, daß es völlig mißlungen sei, die höchste Verwaltungsbehörde für die großen Eisenbahn-Unfälle verantwortlich zu machen. — Wenn man die Mangelhaftigkeit der Instruktionen vorschläge, so wolle dem gegenüber Redner betonen, daß man von einer Vorschrift nicht zu viel erwarten dürfe, denn sie sei ein zweischneidiges Schwert, insofern eine buchstäbliche Befolgung der Worte zum Freibrief für den Mangel jedes weiteren Interesses und sorgfältiger Umsicht werde. Am Papier habe es noch niemals gefehlt, sondern an dem Geiste, der über dem Papiere schweben solle, und an der durch keine Instruktion vorzuschreibenden, pflichtgetreuen Hingabe an den Beruf. Es sei eine fürchterliche Wahrheit, sich eingestehen zu müssen, daß, wenn bei Hugstetten nur zwei Bedienstete ihres Amtes in vollem Umfange gewaltet hätten, jene grausige Katastrophe vermieden worden wäre. Hier könne nur durch eine humane, aber eiserne Disziplin geholfen werden. — Für einen großen Mißstand erachte es Redner, daß die Lokalbehörden zu wenig Selbstständigkeit hätten, wodurch sich bei ihnen das Gefühl ihrer Verantwortlichkeit abstumpe, da zu viel von Karlsruhe aus dirigirt werde. Von einer solchen Decentralisation der Verwaltung verpöchte Redner sich mehr, als von dem Verlassen des leitherigen weisen Sparfamkeitssystems, dessen erste Konsequenz die Bewilligung der 18½ Millionen Mark für den Eisenbahn-Bau gewesen sei. Zum Schlusse spricht Redner seine Befriedigung über den Inhalt der Resolution aus, welche, gleich wie die edeln Menschen im Leben das Unglück fester an einander schließe, angesichts der schweren Eisenbahn-Katastrophen für ein enges Zusammengehen der Volksvertretung mit der Generaldirektion eintrete.

Abg. Förderer: Der Abg. v. Neubronn habe von der Unzufriedenheit der niederen Bediensteten im Eisenbahn-Betriebe gesprochen und dem müsse sich Redner mit der Beschränkung anschließen, daß mit der Unzufriedenheit nicht nothwendig immer eine Vernachlässigung der Dienstpflichten verknüpft sei. Jene bedauerenswerthe Erscheinung erkläre sich aus der Art der Behandlung der Untergebenen durch ihre Vorgesetzten, die es oftmals an der Gerechtigkeit fehlen ließen und dadurch mehr zur Unzufriedenheit Veranlassung gäben, als es selbst die strengste Disziplin thue. Aus diesem Grunde bestche in den mittleren Zweigen der Eisenbahn-Verwaltung vielfach eine berechtigte Mißstimmung, wofür zum Belege Redner die Thatfache anführt, daß nicht lediglich mit Rücksicht auf die Leistungen ein Theil jener Beamten zu Staatsdienern aufsteige und ein anderer Theil nicht.

Im Hinblick auf den Umstand, daß das Unglück bei Hugstetten einen Vergnügungszug betroffen habe, solle man dazu gelangen, derartige Extrazüge ein für allemal zu unterlassen, da sie für den Betrieb stets mit großer Gefahr verbunden seien und für die Bevölkerung keinen wahren Nutzen brächten. Redner führt in dieser Beziehung aus, daß für die Verwaltung solche Unternehmungen keinen erheblichen finanziellen Ertrag abwürfen, während die Eisenbahn-Beamten dabei leicht über Gebühr angestrengt würden; dem Publikum aber werde dadurch Gelegenheit zu unnötigen Geldausgaben geboten, indem die Leute an dem besuchten Orte, statt lehrreiche Sammlungen zu besuchen und sich zu unterrichten, lediglich die Wirthshäuser frequentiren, so daß sie meist in angeheitertem Zustande die Heimfahrt anträten, wobei es dann dem Zugpersonal geradezu unmöglich wäre, die Ordnung aufrecht zu erhalten. Redner ersuche deshalb die Groß. Generaldirektion, in Zukunft keine Vergnügungszüge mehr zu veranstalten.

Abg. Kiefer bemerkt gegenüber dem Abg. Winterer, der sein Bedauern über die Nichtbestrafung der Ange-

Nagten des Hugsfelder Prozesses ausgebrückt habe, daß bei dem Mangel des Nachweises eines inneren Zusammenhanges zwischen den jenen Bediensteten zur Last liegenden Nachlässigkeiten und dem Eintritt der Katastrophe eine strafrechtlicher Verurteilung nicht habe erfolgen können, wie der Abg. Winterer als Rechtskundiger sehr wohl wisse, indessen sei bei jedem der Angeklagten Grund genug zu einer schweren disziplinären Bestrafung vorgelegen, die denn auch in der Folge eingetreten sei. — Dem Abg. Schneider (Karlsruhe) erwidert Redner, daß er nicht die aufgeregte Sprache der Presse, sondern die gewohnheitsmäßige Heftigkeit habe tadeln wollen, und bezeichnet die Art und Weise, wie gewisse Zeitungen damals auf ein Mitglied der Generaldirektion förmlich Jagd gemacht hätten, als geradezu empörend.

Generaldirektor Eisenlohr: Der Abg. v. Neubronn habe vorhin bemerkt, daß im Eisenbahn-Dienste die Auserachtlassung von Vorschriften da und dort üblich geworden sei, und der Abg. Jungmann habe insbesondere betont, es sei in den Entscheidungsgründen zu dem Urtheile der Mannheimer Strafkammer konstatiert, daß hinsichtlich der Ertheilung der Ein- und Ausfahrtslaubnisse auf dem Heidelberg-Bahnhof eine Abweichung von der Bestimmung des § 29 Z. 3 der Fahrdienst-Instruktion zur Uebung geworden sei. Redner müsse dies in Abrede stellen und wolle gegenüber der auf Grund der Aussagen von Angehörigen angeblich erfolgten Konstatierung einer zur Uebung gewordenen Nichtbeachtung des bezeichneten § 29 darauf hinweisen, daß eine solche Uebung von den übrigen Beamten des Bahnamts entschieden bestritten werde. Auch finde die Angabe der letzteren darin eine Unterstützung, daß nach Ausweis der Akten die Fahrdienst-Beamten in Heidelberg durch das Bahnamt auf die pünktliche Befolgung jener Vorschrift bei jedem Fahrplanwechsel durch schriftliche Verfügung, und zwar letztmals am 25. Mai 1882, also vier Tage vor dem Unfälle, noch besonders aufmerksam gemacht worden sind.

Weiter sei es nicht richtig, daß die Generaldirektion erst durch die Unfälle veranlaßt worden sei, die den Fortschritten der Technik entsprechenden Einrichtungen zur Sicherung des Verkehrs, wie Centralweichen, kontinuierliche Bremsen u. s. w. auf den badischen Bahnen einzuführen, da sie in der That schon vor einigen Jahren hiermit begonnen und namentlich im Budget für 1882/83 erhebliche Summen für diesen Zweck angefordert habe. Aus Rücksichten der Sparsamkeit sei sie allerdings langsam vorgegangen, um sich nicht der Gefahr auszusetzen, nach vielleicht kurzer Zeit die mit großem Aufwand getroffenen Einrichtungen wieder aufgeben zu müssen; so habe man insbesondere den Abschluß der von der preussischen Staatsbahnverwaltung vorgenommenen sehr eingehenden Versuche über das zu wählende Bremsensystem abwarten wollen. Wenn daher jetzt nach den schweren Unfällen des Jahres 1882 so hohe Summen in dem neuen Budget für Verbesserung der technischen Einrichtungen angefordert worden seien, so sei dies ein zufälliges Zusammentreffen.

Schließlich müsse Redner der von dem Abg. Schneider (Karlsruhe) geäußerten Unterstellung entgegenzutreten, als ob erst neuerdings den Technikern in der Eisenbahn-Verwaltung der ihnen gebührende volle Einfluß eingeräumt werde. Die neue Organisation habe hierin keine Aenderung gebracht und was zu einer solchen Vermuthung die Veranlassung habe geben können, vermöge Redner nicht einzusehen, wenn es vielleicht nicht der Umstand sei, daß früher in der Generaldirektion das Resipiziat des Fahrdienstes zwischen einem Techniker und einem Verwaltungsbeamten getheilt gewesen sei, während dasselbe neuerdings in der Hand eines Technikers ausschließlich liege.

Abg. Fischer macht auf die am 14. März 1883 zwischen Freiburg und Hugsfetten zufolge eines außergewöhnlichen Schneefalles vorgekommene Betriebsstörung aufmerksam, indem er die Geschichte derselben in ausführlichster Weise darlegt. Dabei erhebt Redner gegen den die Räumungsarbeiten damals leitenden Ingenieur den Vorwurf, daß er nicht für gehörige Beleuchtung des Platzes und für Aufstellung von Wachen gesorgt habe, vor Allem aber habe er fehlerhafterweise unterlassen, die mit Schneeschaukeln beschäftigten Soldaten auf das Eintreffen des in der Folge entgleiten Zuges aufmerksam zu machen, wie jener Beamte selbst ja unter den Wageneintritt des Gepäckwagens gerathen sei. Redner glaube auf Grund eigener Anschauung der Dinge nicht, daß der Unfall durch einen Schienenbruch, wie nachher die Sachverständigen konstatiert hätten, sondern lediglich durch den Mangel der erforderlichen Fürsorge des betreffenden Technikers eingetreten sei, der unbegreiflicherweise bei einer Schneehöhe von $\frac{1}{2}$ m auf dem Geleise den Versuch gemacht habe, die Stelle mit einem Zuge zu passiren. Daß es damals ein Opfer an Menschenleben kostete, sei ein reines Wunder, und Redner bitte die Großh. Regierung um Auskunft darüber, ob gegen jenen Beamten im Disziplinarwege eingeschritten worden sei.

Generaldirektor Eisenlohr kann sich gegenüber den Ausführungen des Herrn Abg. Fischer nur auf das Gutachten der vom Gericht bestellten Sachverständigen berufen, welche erklärten, daß in keiner Weise eine Fahrlässigkeit oder ein Verschulden in jenem Falle vorliege, sondern daß die Ursache der Entgleisung lediglich in einem Schienenbruch zu suchen sei, für den Niemand verantwortlich gemacht werden könne. Jenes Ereigniß könne der Verwaltung um so weniger zur Last gelegt werden, als damals an jener Stelle der Bahn schon Schienen stärkeren Profils, und zwar Stahlschienen gelegt gewesen seien, woraus entnommen werden möge, daß auch das beste Material Unglücksfälle nicht ausschliesse. Die Gefährdung des mit Schneeschaukeln beschäftigten Personals sei nicht durch das Ablassen des Zuges, der schlimmsten Falls im Schnee stecken geblieben wäre, sondern durch die außer aller Berechnung liegende

Entgleisung herbeigeführt worden, die ihrerseits auf den rein zufälligen Schienenbruch zurückzuführen sei. Wenn gleich Redner nicht beabsichtige, daß vielleicht eine etwas größere Vorsicht hinsichtlich der Beleuchtung des Arbeitsplatzes angezeigt gewesen wäre, so müsse er doch jeden aus Anlaß jener Entgleisung gegen die Verwaltung erhobenen Vorwurf zurückweisen, da, nachdem die Bahn vom Schnee gesäubert war, kein Grund vorlag, den Betrieb einzustellen, und Niemand voraussehen konnte, daß während der Fahrt abermals ein heftiger Schneesturm eintreten werde.

Abg. Förderer beleuchtet den Unfall vom 28. Dezember 1882, an welchem Tage durch Einsinken der Quellbach-Brücke auf der Strecke Appenweier—Rehl ein Leertzug verunglückte und 2 Personen das Leben verloren. Redner glaubt, man hätte damals badischerseits dem elsässischen Beispiele folgen und angesichts der großen Ueberschwemmungen den Verkehr einstellen sollen.

Generaldirektor Eisenlohr: Am 27. Dezember 1882 sei eine Ueberfluthung der Bahnstrecke zwischen Kork und Rehl durch das Wasser der ausgetretenen Kinzig eingetreten, welche die Eisenbahn-Verwaltung gezwungen hätte, auf dieser Strecke den Betrieb einzustellen, während auf der Linie oberhalb Kork die Befahrung der Bahn unter Anwendung der nötigen Vorsichtsmaßregeln bei Tage fortgesetzt worden sei, da die Ueberschwemmung der auf beiden Seiten der Bahn belegenen Wiesen zu Zeiten des Hochwassers keineswegs eine ungewöhnliche Erscheinung sei und der Bahndamm nicht nur an keiner Stelle überfluthet worden war, sondern mit seiner Krone noch mindestens dreiviertel Meter über der Wasserlinie lag. Deshalb habe der leitende Beamte durchaus keinen Anstand genommen, in der Frühe des 28. Dezember einen Leertzug von Appenweier nach Kork abzulassen, um dem dort auf Beförderung harrenden Publikum Gelegenheit zu geben, nach Appenweier zu gelangen. Auf der sogenannten Quellbach-Brücke angekommen, gelangten Maschine und Tender noch über dieselbe, während die Brücke unter den Wagen zusammenstürzte, so daß dieselben zertrümmert in das Wasser einsanken, wobei der einigste im Zug befindliche Reisende und ein Bediensteter das Leben verloren. Es habe sich nachträglich gezeigt, daß die Brücke, welche seit nahezu 40 Jahren jedem Hochwasser Stand gehalten hatte, mangels hinreichend tiefer Fundamentierung unterwaschen worden war und unter dem Gewichte der Lokomotive ins Weichen kam. Da die Verwaltung alle möglichen Vorsichtsmaßregeln angewendet habe, insbesondere bei der Nacht die Strecke habe bewachen lassen, auch die Bahnwarte nichts Verdächtiges bemerkt hätten, so wäre kein Grund zu einer Disziplinaruntersuchung vorgelegen und Redner müsse es zum mindesten als zweifelhaft bezeichnen, ob, wenn die Eisenbahn-Verwaltung sich nicht freiwillig zur Zahlung von Entschädigungen an die Verunglückten bzw. Hinterbliebenen herbeigelassen hätte, im Falle des gerichtlichen Austrags eine Haftpflicht der Eisenbahn angenommen worden wäre.

Abg. Mays gibt einen Beitrag zur Vorgeschichte des Heidelberger Unglücks, indem er ausführt, daß abgesehen von der Pflichtvergessenheit der betreffenden Beamten jene Katastrophe durch die mangelhafte Einrichtung des Bahnhofs mit herbeigeführt worden sei, behufs deren Beseitigung im Jahre 1880 der Stadtrath von Heidelberg in einer der Großh. Regierung zur Kenntnisknahme überwiesenen Petition bei dem Hohen Hause vorstellig geworden sei, ohne indessen etwas auszurichten. Redner spricht die Erwartung aus, daß Eingaben von wohlunterrichteter Seite in Zukunft seitens der maßgebenden Behörde besser beachtet werden möchten, damit bestehenden Uebelständen nicht erst dann abgeholfen werde, wenn es zu spät sei.

Generaldirektor Eisenlohr: Es sei eine bekannte Thatsache, daß die Verhältnisse auf dem Heidelberger Bahnhofe sehr schwierig lägen, allein der Unfall vom Jahre 1882 stehe damit in keinem inneren Zusammenhang, da eine falsche Stellung der Ein- bzw. Ausfahrtsweichen auf jedem Bahnhofe die gleiche Gefahr bringe. Uebrigens habe sich die Verwaltung schon vor dem 29. Mai 1882 mit der Einrichtung einer Centralweichenstellung auf dem Heidelberger Bahnhofe befaßt, allein die Durchführung habe in Heidelberg besondere Schwierigkeiten geboten; die Verwaltung sei wegen der den Fortschritten der Technik nicht mehr genügenden Reglements auch mit dem Reichs-Eisenbahn-Amt ins Benehmen getreten und erst in der jüngsten Zeit sei sie in Stand gesetzt worden, die längst begonnene Arbeit zu Ende zu führen.

Abg. Röttlinger spricht gegenüber den Äußerungen des Abg. Winterer die Ansicht aus, daß auch Geschworene im Hugsfetter Prozesse zu keinem anderen Urtheile gelangt wären als die rechtsgelehrten Richter, und weist darauf hin, daß alle Zuhörer jener Verhandlung schon am dritten Tage keinen anderen Ausgang erwarten zu sollen meinten, weshalb die Verkündigung der Freisprechung im Publikum mit lautem Jubel begrüßt worden sei, obgleich Niemand sich habe verhehlen können, daß die Angeklagten eine strenge disziplinäre Bestrafung wohl verdienten, die denn auch in der Folge ihnen zu Theil geworden sei. Redner weiß auf Grund eigener Anschauung darüber zu berichten, daß morsche Schwellen auf der Unglücksstelle nicht vorgefunden wurden, und bemerkt, daß die Freiburg-Breisacher Bahn in dem Gedanken, mit ihr eine durchgehende Linie zu erstellen, somit nicht für Sekundärbetrieb erbaut worden sei.

Abg. Jungmann richtet an die Großh. Regierung die Anfrage, ob es richtig sei, daß gegen den Bahnamts-Vorstand, der in den Hugsfetter Prozeß verwickelt war, eine disziplinäre Bestrafung nicht statt hatte.

Generaldirektor Eisenlohr: Ein disziplinares Verfahren sei gegen jenen Bahnamts-Vorstand nicht eingeleitet worden, weil die Verwaltung die Ueberzeugung gewonnen habe, es liege kein strafbarer Thatsbestand, sondern lediglich ein allerdings ungerechtfertigter Irrthum vor. Wie bekannt, sei der Betreffende alsbald nach ergangenem gerichtlichen Erkenntniß in Ruhestand versetzt worden.

In seinem Schlußworte als Berichterstatter führt der Abg. v. Feder aus: Die Resolution stelle sich als Konsequenz aus den im Bericht gegebenen Thatsachen dar und es könne kein Zweifel darüber obwalten, was die Kommission damit habe sagen wollen, wenn man nur den Wortlaut nehme, wie er sei, ohne etwas besonderes dahinter zu suchen. Im übrigen habe sich die Diskussion anfänglich in der falschen Unterstellung bewegt, als ob es sich darum handle, den Vorwurf einer Schuld gegen die Generaldirektion zu erheben, während in Wahrheit die Aufgabe der Kammer in dieser Verhandlung darin bestand, das ihrige zur Beseitigung der Mißstände auf dem Gebiete des Eisenbahn-Wesens beizutragen. In dieser Beziehung hätte nach des Redners Ansicht vor allem die Frage erörtert werden müssen, ob nicht etwa bei der Lokalverwaltung allmählich Zustände herangewachsen seien, von denen die Generaldirektion keine Kenntniß erhalten habe; Fehllern in der Organisation messe er einen Theil der Schuld an den vorgekommenen Unglücksfällen bei, denn diesen schreibe er die Thatsache zu, daß man manche Anordnungen draußen im Bezirke habe einschlafen lassen; nicht an der Produktivität von Verordnungen und Verfügungen habe es gefehlt, sondern an der Durchführung derselben. Zum Belege hierfür erzählt Redner aus seiner Erfahrung, wie nach dem Heidelberger Zusammenstoß gegenüber früher plötzlich ungeheuer langsam und vorsichtig jeweils in den Heidelberger Bahnhof eingefahren worden sei, während es allmählich im Laufe der Zeit immer wieder schneller werde, und ähnlich verhalte es sich mit dem Bremsen. Dieser lagen Handhabung der Instruktionen und Vorschriften könne vor allem durch einen lebhaften persönlichen Verkehr zwischen den Mitgliedern der Generaldirektion und den Lokalbehörden unter Beseitigung des bürokratischen Systems der Schreibereien vorgebaut werden.

Dadurch werde auch eine Ueberwachung in der Richtung möglich werden, daß Bedienstete nicht über Gebühr angestrengt würden. Die Einrichtung einer Kontrolle der Weichenwärter namentlich an Sonn- und Feiertagen sei gewiß nicht zu viel verlangt. Auch aus der Hugsfetter Verhandlung habe Redner die Ueberzeugung geschöpft, daß bei der Centralbehörde die erforderliche Kenntniß der lokalen Verhältnisse da und dort gefehlt habe, so seien namentlich die vor der Katastrophe an der Bahnstrecke Freiburg-Hugsfetten erwiesenermaßen von Zeit zu Zeit für die Mitfahrenden zu Tage tretenden auffallenden Erscheinungen höherer Orts unbekannt geblieben. Bei Hochwassern und sonstigen elementaren Ereignissen möge man im Interesse der Aufrechterhaltung des Verkehrs nicht zu viel riskiren. Sodann geht Redner zur Besprechung der Frage der Disziplin über und bemerkt, auch er glaube, daß dieselbe auf's strengste gehandhabt werden müsse, wenngleich er es keineswegs tadeln wolle, daß, wie aus den Akten ersichtlich, dieselbe mit einer gewissen Milde in Ausmessung der Strafe verbunden sei.

Schließlich ersucht Redner das Hohe Hans, der von der Kommission vorgeschlagenen Resolution beizupflichten, was sodann, wie wir gestern schon berichteten, mit Stimmeneinhelligkeit geschah.

Hierauf erfolgte um 3 Uhr durch den Präsidenten der Schluß der Sitzung.

Karlsruhe, 4. April. 61. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Voritze des zweiten Vicepräsidenten Friderich.

Am Regierungstische: Staatsminister Turban, vorübergehend der Präsident des Großh. Finanzministeriums, Geh. Rath Ellstätter, Ministerialrath Haas, später Geh. Referendar v. Stöffer.

Vergleiche unseren vorläufigen Bericht in der gestrigen Nummer des Blattes.

Den ersten Gegenstand der Tagesordnung bildet die Berathung des Berichts der Kommission für den Gesetzentwurf die Vervollständigung des Straßengesetzes betr.

Der Berichterstatter Abg. Birkenmeyer scheidet der allgemeinen Diskussion einige erläuternde Bemerkungen voraus und betont dabei, um Mißverständnissen vorzubeugen, daß es sich bei der gegenwärtigen Berathung nicht um den Entwurf des neuen Straßengesetzes, sondern um ein weiteres Landstraßenvervollständigungs-Gesetz, mithin nicht um die Klassifizierung von Straßen in Land- und Kreisstraßen, sondern um den Ausbau in früheren Gesetzen bereits vorgesehener Straßen handle, und daß ferner heute nur diejenigen Petitionen in Betracht kämen, welche auf den Entwurf des Vervollständigungs-Gesetzes Bezug hätten. Diese aber seien 1) die Petition der Gemeinden Eppingen, Riehen und Zittingen, die Straße von Steinsfurt über Riehen nach Eppingen betr., und 2) die Petition der Gemeinden Steinegg, Lehningen, Hamberg und Mühlhausen (Bezirks Forzheim), die Richtung der Würmthal-Straße betr. — Bezüglich dieser beiden Petitionen stellt die Kommission den Antrag auf Ueberweisung an die Großh. Regierung zur Kenntnisknahme, bezüglich des Gesetzentwurfs auf Annahme in der Fassung der Regierungsvorlage.

Zur allgemeinen Diskussion ergreift zunächst das Wort der Abg. Frank: Er danke der Großh. Regierung, daß sie für Erbauung der Würmthal-Straße die volle Summe von 178,700 M. eingestellt habe. Schon im Jahre 1870 seien die Mittel für diese Straße bewilligt und deren Bau in Angriff genommen worden. Allein man habe in Ansehung der Richtung nicht immer den Zweck im Auge gehabt, welchem diese Straße eigentlich zu dienen bestimmt gewesen sei, sondern nur den Vortheil einer einzigen Gemeinde. In Folge der später eingetretenen Erkenntniß, daß man eine unrichtige Richtung eingeschlagen, habe man 1874 den Bau der Straße eingestellt und die für dieselbe bewilligte Summe als Restcredit im Budget weitergeführt. Redner nehme an, daß, wenn man nunmehr an den weiteren Ausbau der Straße gehe, diejenige Richtung werde

eingeschlagen werden, welche für die in so trauriger Lage befindlichen Gemeinden des sog. Gebiets die vortheilhafteste sei, die Richtung nämlich entlang dem Thale der Wülm. Abg. Wittmer: Wie dem Hohen Hause bekannt, sei die Straße Steinsfurt- Nicken-Eppingen schon seit dem Jahre 1870 als Landstraße in Aussicht genommen. Es habe darum keine geringe Ueberraschung hervorgerufen, als plötzlich diese Straße aus dem Verzeichnisse der Landstraßen ausgeschoben und der Anlage C. des Entwurfs zugewiesen worden sei. Die zur Zeit bereits bestehende Straße, die dringend der Korrektur bedürfe, vermittele einen ganz bedeutenden Verkehr. Sie bilde die Verbindung zwischen dem oberen und unteren Elsenzthale und täglich bewegten sich auf derselben etwa 178 Zugtiere. In dem Regierungsentwurfe werde hervorgehoben, die Ausführung der Straße sei an dem beharrlichen Widerstande der Gemeinde Nicken gescheitert. Allein diese Gemeinde habe sich keineswegs grundsätzlich gegen das ganze Projekt erklärt, sondern nur dringend befürwortet, daß man die Straße durch den Ort Nicken selbst führe. Die technischen Schwierigkeiten, welche der Gewährung dieses Wunsches im Wege gestanden, hätten sich wohl überwinden lassen. — Weiter sei in der Begründung zu dem Entwurfe gesagt, es habe sich in der Folge ein erheblich lebhafteres Interesse für eine Straße über Hilsbach kundgegeben. Diese Straße aber habe sich selbst gerichtet, denn man sei mitten in den Bauarbeiten stecken geblieben und habe nicht einmal die Hauptkorrektur bei Hilsbach durchgeführt. Niemand benutze dieselbe, sondern alle Fuhrwerke, leichte wie schwere, zögen der Thalstraße entlang. Die Meinung der Großh. Regierung, daß man die Bedürfnisse nach einer Elsenzthal-Straße über Hilsbach genügt habe, sei somit eine irrige. Offenbar sei die Großh. Regierung nunmehr selbst zu dieser Ueberzeugung gelangt, denn sonst hätte sie wohl nicht die Straße über Hilsbach aus dem Landstraßen-Verbande ausgeschoben. Er hoffe, daß die Großh. Regierung sich den Wünschen der Petenten nur aus dem Grunde widersetze, weil sie beabsichtige, eine Eisenbahn dem Thale entlang zu bauen (weiterer), und nehme deshalb Umgang, einen Antrag auf empfehlende Ueberweisung zu stellen.

Abg. Edelmann: Wenn er auch an sich nur billigen könne, daß man diejenigen ursprünglich als Landstraßen vorgesehenen Straßen, deren Bedeutung inzwischen erheblich gesunken sei, als bloße Sekundärstraßen in Aussicht bringe, so scheine ihm doch nicht gerechtfertigt, daß man bezüglich dieser Straße nun andere Grundsätze hinsichtlich der Aufbringung des Bauaufwandes Platz greifen lassen wolle. Thatsächlich stellten sich diese Straßen künftig als Staatsstraßen dar und müßten darum auch, wie die früher erstellten Landstraßen, von dem Staat unter Zuhilfenahme von Beiträgen der Gemeinden erbaut werden. Die projektirte Beziehung der Kreise erachte er als keineswegs gerechtfertigt, um so weniger, als von den für Vervollständigung des Landstraßen-Netzes seinerzeit vorgesehenen Staatsmitteln nach dem gegenwärtig vorliegenden Entwurfe noch 300,000 M. zu Gunsten der Staatskasse erspart würden. Das Gesagte gelte insbesondere auch von der Straße Stockach-Tuttlingen, die noch 1881 als Landstraße in Aussicht genommen gewesen sei und nunmehr als Gemeindegasse erstellt werden solle.

Staatsminister Turban: Wenn der zur Verathung stehende Entwurf nur zu dem Zwecke vorgelegt worden wäre, um eine Verlängerung der mit Ende vorigen Jahres abgelaufenen Frist für die Vervollständigung des Landstraßen-Netzes unter vollständiger Aufrechterhaltung der Grundsätze der Gesetze vom 16. April 1870 und vom 25. Juni 1876 herbeizuführen, dann würde man sich im Falle des Zustandekommens des Gesetzes darauf beschränken müssen, den noch vorhandenen Rest der früher aus Staatsmitteln für Vervollständigung des Landstraßen-Netzes in Aussicht genommenen Summe von 8 Millionen Mark zum Neubau bzw. zur Hauptverbesserung von in den früheren Vervollständigungs-Gesetzen vorgesehenen Landstraßen zu verwenden. Dieser Rest würde aber bei weitem nicht ausreichen, alle die Wege zu erstellen, deren Erbauung bzw. Korrektur der Entwurf nunmehr vorsehe, und insbesondere nicht gestattet haben, der Verwirklichung der in den Gesetzen von 1870 und 1876 in die zweite Reihe gestellten Straßenprojekte näher zu treten.

Die Großh. Regierung habe sich darum die Frage vorgelegt, welcher sonstigen Aenderung diese Gesetzgebung zu unterziehen sei, um es zu ermöglichen, daß den nach den bisherigen Bestimmungen erst in zweiter Reihe mit neuen Straßenausführungen bzw. Hauptverbesserungen zu bedeutenden Landesstellen ebenfalls die Wohlthat einer besseren Wegeverbindung zukommen könne.

Man sei bei der angebotenen Prüfung allerdings zu dem Schlusse gelangt, daß man zu diesem Behufe die Grundsätze der bisherigen Gesetze theilweise verlassen und unter wesentlicher Vereinfachung eines Theiles der zur Ausführung vorgeschlagenen Projekte darauf sinnen müsse, weitere Hilfsquellen zu eröffnen. In welcher Weise bei den einzelnen noch in Aussicht genommenen Straßenbauten Vereinfachungen vorgenommen worden seien, zeigte die dem Entwurfe angeschlossenen Beilagen. — Auf der anderen Seite habe es nahe gelegen, um die Mittel für alle diese Straßenbauten flüssig zu machen, einmal die Gemeinden, durch deren Gemartung die betreffenden Straßen zögen, als unmittelbar beteiligt, sodann aber die Kreise, die ja von jeher die Erstellung von Straßen in den Bereich ihrer Aufgaben gezogen hätten, heranzuziehen, und letztere um so mehr, als man ja ohnedies in dem Entwurfe eines neuen Straßengesetzes die Erstellung von Kreisstraßen vorgeschlagen habe; dabei sei übrigens sofort zu bemerken, daß man im vorliegenden Entwurfe keineswegs obligatorische Kreisstraßen im Sinne der von dem Straßengesetz-Entwurf vorgesehenen im Auge habe,

sondern lediglich Straßen, die der Kreis selbst und autonom in den Bereich seiner Thätigkeit aufnehmen wolle. Die beteiligten Kreise seien also keineswegs gezwungen, die in der Anlage II aufgeführten Unternehmen zu unterstützen. Gleichwohl hätten sich bereits einige derselben dazu bereit erklärt und die entsprechenden Beiträge zugesagt.

In dem geschilderten Vorgehen der Großh. Regierung könne gewiß nichts Unstatthaftes gefunden werden. Daß man aber durch Erstellung verschiedener Straßen zweiter Reihe, deren Ausführung im Falle des Festhaltens an den bisherigen Grundsätzen nicht hätte erfolgen können, langegehegte Wünsche erfülle und einem mehr oder minder dringenden Bedürfnisse entspreche, brauche wohl im Rückblick auf die darüber in dem Hohen Hause wiederholt stattgehabten Verhandlungen nicht ausdrücklich betont zu werden. Es möge nur an die vielbesprochene Feldberg- und die Sierichstraße erinnert werden. Die Wendung, welche das Schicksal dieser Straßen dadurch genommen, daß es den technischen Behörden in dankenswerther Weise gelungen sei, vereinfachte Projekte unter erheblicher Minderung des ursprünglich veranschlagten Aufwandes auszuführen, könne nur als eine sehr glückliche begrüßt werden.

Was die Bemerkung des Abg. Edelmann anlange, daß die Straße Stockach-Tuttlingen eine zweifache Behandlung erfahre, so bemerke Redner ausdrücklich, daß es sich hier um zwei Straßen des gleichen Namens handle. Die alte Straße solle im Landstraßen-Verbande verbleiben und sei für diese als solche der Unterhaltungsaufwand im Budget vorgesehen. Die in den gegenwärtigen Entwurf aufgenommene Straße Stockach-Tuttlingen sei eine andere neu zu erstellende Linie.

Abg. Edelmann: Er habe nur beantragt, daß man, während der Grundgedanke der Vervollständigungs-Gesetze dahin gegangen sei, eine Anzahl von Straßen auf Staatskosten zu erbauen, nunmehr von diesem Gedanken abgehe, obwohl noch Erparnisse gemacht werden könnten.

Der Abg. Walz bedauert, daß die Korrektur der Straße von Berghausen nach Bretten und von da nach Eppingen nicht mehr zur Ausführung kommen solle, da diese Straße trotz Erbauung der Eisenbahn noch sehr stark frequentirt sei.

Großh. Regierungskommissar Ministerialrath Haas: Was die Straße Stockach-Tuttlingen anlange, so erkläre sich die Bemerkung des Abg. Edelmann dadurch, daß es früher beabsichtigt gewesen sei, die alte Straße Stockach-Tuttlingen aus dem Landstraßen-Verbande auszuschneiden und an deren Stelle eine Landstraße über Hindelwangen, Mahlsbüren, Heuborn zu bauen. Diese Absicht sei nunmehr aufgegeben, die Straße Stockach-Tuttlingen werde im Landstraßen-Verband verbleiben, dagegen solle die im vorliegenden Entwurfe aufgeführte Straße als Gemeindegasse erbaut werden.

Bezüglich der die Wülmthal-Straße betreffenden Petition sei zu bemerken, daß man seinerzeit, als es sich um Erstellung dieser Straße gehandelt habe, darüber einig gewesen sei, daß sie vom Kupferhammer über Wülm geführt werden solle, dagegen hätten Zweifel darüber obgewaltet, ob die Straße dem Wülmthal entlang weiter zu führen, oder bei der Zimmelslinge abzuzweigen und nach Tiefenbrunn zu erbauen sei. Die zweite Meinung habe die Oberhand gewonnen, im Hinblick auf die Bedeutung des Ortes Tiefenbrunn und den Umstand, daß es nicht als zweckmäßig erachtet werden könnte, die Straße der Wülm entlang durch eine Gegend zu führen, in der sie zwei Stunden lang keinen Ort berühre. Nunmehr entstehe die Frage, wie man die Straße weiter zu bauen habe, ob von Tiefenbrunn nach dem Stadenbach und von da nach Mülshausen oder ob man nach dem Wunsche der auf der Höhe des linken Wülmufers gelegenen Gemeinden von der Zimmelslinge einen Neubau bis Mülshausen erstellen solle. Die Annahme der letzteren Alternative würde wohl zur Folge haben, daß die Straße Zimmelslinge-Tiefenbrunn aus dem Landstraßen-Verbande ausgeschoben werden müßte.

Der Kostenaufwand für Fortsetzung der Straße von Tiefenbrunn über Mülshausen nach der württembergischen Grenze würde 104,000 M. betragen, während das zweite Projekt einen Aufwand von 178,700 Mark beanspruchten würde.

Um die Möglichkeit einer Erbauung der Straße entlang dem Thale sich offen zu halten, habe man die höhere Summe von 178,700 M. in Anlage I eingestellt. Damit sei aber über die künftige Richtung der Straße in keiner Weise entschieden und es müsse diese Frage um so mehr zur Zeit noch offen gehalten werden, als zu erwägen sei, ob den Bedürfnissen der Gemeinden des sog. Gebiets, insbesondere Steinegg und Hamburg, nicht in anderer und weniger kostspieliger Weise genügt werden könne, und außerdem die Verhandlungen über den Anschluß der Straße an der Grenze noch schwebten.

Was die Petition in Ansehung der Straße Steinsfurt-Nicken-Eppingen betreffe, so sei schon im außerordentlichen Budget für 1868/69 zur Verbesserung der Gefällverhältnisse, insbesondere zur Beseitigung dreier auf der fraglichen Straße vorhandenen Steigen die Summe von 14,000 fl. in der Unterstellung aufgenommen worden, daß die weiter nöthigen 6000 fl. von den beteiligten Gemeinden aufgebracht würden. Durch die Korrektur sei die Erstellung einer besseren Verbindung der Orte des oberen Elsenzthales zur Station Steinsfurt der Neckar-Elsenz-Eisenbahn beabsichtigt gewesen. Die Ausführung scheiterte theils an der ungenügenden Beteiligung der Gemeinden, theils am Verlangen der Gemeinde Nicken, daß die Korrektur durch die Hauptstraße des Ortes geführt werde, welchem Begehren, ohne einen schweren technischen Fehler zu begehen, insoweit nicht entsprochen werden konnte, als die Korrektur nur bis Nicken und nicht auch bis Eppingen geführt werden sollte. In dem Vervollständigungs-Gesetze von 1870 sei die bezeichneter Straße unter

Annahme eines auf 24,000 fl. erhöhten Bauaufwandes, wovon 14,000 fl. durch den Kreditrest des Budgets 1868/69 gedeckt erschienen, mit der restlich erforderlichen Dotation von 10,000 fl. eingestellt, die Bauausführung jedoch abermals durch den Widerspruch der Gemeinde Nicken vereitelt worden. In dem Entwurfe der Novelle von 1876 habe die Großherzogliche Regierung, nachdem inzwischen der Kreditrest des Budgets 1868/69 von 14,000 fl. (24,000 M.) erloschen, den ganzen Bauaufwand mit 41,143 M. wieder vorgesehn, die zweite Kammer habe aber die Anforderung der 24,000 M. gestrichen und nur 17,143 M. bewilligt, weil der fragliche Straßenbau durch den gleichzeitig in das außerordentliche Budget eingestellten Bau der Straße von Sinheim über Hilsbach nach Eppingen seine frühere Berechtigung verloren habe. Damit sei das Aufgeben des Projekts entschieden gewesen. Seither hätten sich die Verhältnisse durch den Bau der Eisenbahn von Karlsruhe über Bretten nach Eppingen geändert und sei die Frage der Verbesserung der Straße von Nicken nach Eppingen in den Vordergrund gestellt worden. Der vorliegende Gesetzentwurf verbleibe im Rahmen der früheren Vervollständigungs-Gesetze und könne schon aus diesem Grunde eine Straßenkorrektur Nicken-Eppingen in solchen keine Aufnahme finden. Der Aufwand für letztere würde zudem 53,000 Mark, die Fortsetzung Nicken-Steinsfurt weitere 41,000 Mark erfordern, und sei einleuchtend, daß mit Aufrechterhaltung der früheren Bewilligung von 17,143 M. nichts erreicht werden könnte. Durch das Ausschneiden des Straßenprojekts aus diesem Gesetze sei übrigens nicht ausgesprochen, daß bestehenden Wünschen, soweit sie berechtigt sind, nicht auf anderem Wege Rechnung getragen werden könnten.

Abg. Gönner bedauert, daß man die Donauthal-Straße gestrichen. Dieselbe sei nur theilweise fertig gebaut, im Uebrigen ein schmaler Thalweg, der für Fuhrwerke nicht praktikabel sei. Nicht richtig sei es, daß diese Straße durch Erbauung der Strecke Hardheim-Rohrdorf ihre Bedeutung verloren habe, denn die letztere kreuze die erstere im rechten Winkel, könne also nicht den Interessen gerecht werden, denen eine Donauthal-Straße hätte dienen sollen. Das obere Donauthal sei von großer landwirtschaftlicher Schönheit und würde im Falle des Ausbaues der Straße von Fremden jedenfalls sehr frequentirt werden. Er hätte gewünscht, daß die Donauthal-Straße wenigstens in Anlage II aufgenommen worden wäre. Da dies nicht geschehen, so bitte er die Großh. Regierung, das Projekt wenigstens im Auge behalten zu wollen.

Der Abg. Jungmann ist der Ansicht, daß die Donauthal-Straße mehr im hohenzollernschen und württembergischen, als im badischen Interesse liegen würde. Für Reisende sei es jedenfalls schöner, die Straße unter Schwierigkeiten zu passieren.

Der Abg. Roder pflichtet dem Abg. Gönner unter Vorbehalten bei.

Großh. Regierungskommissar Ministerialrath Haas: Die Großh. Regierung habe die Donauthal-Straße von dem Verzeichnisse der zu erbauenden Landstraßen abgesetzt, weil dieselbe nur dann einen Zweck habe, wenn sie nach Tuttlingen fortgesetzt werde, diese Fortführung aber, da die württembergische Regierung sich ablehnend verhalte, in absehbarer Zeit nicht zu gewärtigen sei.

Staatsminister Turban weist wiederholt darauf hin, daß das System der Vervollständigung des Landstraßen-Netzes sich als eine für sich bestehende Ausnahme-Gesetzgebung darstelle, in deren Rahmen auch die gegenwärtige Vorlage, soweit es sich um das Verzeichniß der Straßen und die für deren Erstellung ausgelegten Staatsmittel handle, sich bewege. Neben dieser Ausnahme-Gesetzgebung laufe die allgemeine Straßengesetzgebung her. Mit dem heute bevorstehenden Abschluß der ersteren sei aber die Aufgabe des Staates und der sonstigen Interessenten in Ansehung der Ausführung von Straßen keineswegs erschöpft, vielmehr werde dieselbe dann nach Maßgabe des Gesetzes vom 14. Januar 1868 bzw. nach dem neuen Straßengesetze, falls solches die Zustimmung der Stände finden sollte, weiter zu verfolgen sein.

Wenn der Abg. Edelmann geltend gemacht habe, es sei nicht gerechtfertigt, daß man zur Ausführung der in Anlage II des Entwurfs aufgeführten Straßenprojekte auch die Kreise mit Beiträgen herangezogen habe, obwohl von den im Vervollständigungs-Gesetze von 1876 zur Verwendung vorgesehenen Staatsmitteln von 8 Millionen Mark nach dem vorliegenden Entwurfe noch ein Rest von 300,000 M. zu Gunsten der Staatskasse übrig bleibe, so komme demgegenüber in Betracht: einmal, daß alle in Anlage II aufgeführten Straßen ihrer Bedeutung nach Landstraßen nicht mehr seien und daß darum auch in Ansehung ihrer das Maß der Verpflichtung des Staates sich mindere, zum Andern aber dürfe man nicht außer Acht lassen, daß jedenfalls später, sowohl von Seiten der Großh. Regierung als auch von Seiten der Interessenten der verschiedenen Landesheile noch oft auf jene 300,000 M. werde Bezug genommen werden.

Gewiß werde sich also, wenn man nicht überhaupt mit dem Straßenbau abschließe, noch reichliche Gelegenheit zur nützlichen Verwendung der jetzt ersparten 300,000 M. in Zukunft darbieten.

Auf diesen Punkt sei ohne Zweifel Gewicht zu legen und zur Rechtfertigung der Großh. Regierung werde es jedenfalls dienen, daß sie auch bei Ausarbeitung des vorliegenden Entwurfs den Grundfatz der Sparfamkeit habe wahren lassen.

Hiermit schließt die allgemeine Diskussion.

Berichterstatter Abg. Birkenmeyer: Es sei von verschiedenen Seiten trotz seiner einleitenden Bemerkungen übersehen worden, daß es bei dem vorliegenden Gesetzentwurfe keineswegs um die Klassifikation der Land- und

Kreisstraßen, sondern um den Ausbau der im 1876er Verzeichnisse aufgeführten Straßen sich handle. — Außerdem sei zu beachten, daß die Großh. Regierung nach Ablauf der Frist des Gesetzes vom 25. Juni 1876 wohl in der Lage gewesen wäre, zu sagen, es sollten in Zukunft Straßen nur noch nach Maßgabe des Straßengesetzes vom Jahre 1868 erbaut werden. Sie habe aber diesen Weg nicht eingeschlagen, sondern im Interesse der Beteiligten mehr gethan, als wozu sie verpflichtet gewesen. Behalte man diesen Gesichtspunkt im Auge, dann müßten von Rechts wegen alle Klagen wegen Nichtausführung von Straßenprojekten verstummen.

Was die Petition betreffend die Würmthal-Straße anlange, so habe sich die Kommission natürlich nicht auf Einzelheiten einlassen können. Diese zu prüfen, sei Sache der Regierung, und darum eben habe man den Antrag auf Ueberweisung zur Kenntnissnahme gestellt. Bezüglich der Petition der Gemeinden Eppingen, Richen und Jettlingen lasse sich allerdings nicht verkennen, daß für die Beteiligten eine gewisse Härte darin liege, daß eine ihnen zugesicherte Straße nun doch nicht zur Ausführung kommen solle, allein es sei eben auch hier zu beachten, einmal, daß ein Anspruch auf Erbauung jener Straße nicht vorhanden sei, sodann weiter, daß eine andere Straße zum Ersatz der ersteren erstellt worden.

Des weiteren wendet sich Redner gegen die Ausführungen des Abg. Gelmann und nimmt die Vorschläge der Großh. Regierung, wie sie in dem Entwurfe Aufnahme gefunden haben, in Schutz, weist sodann darauf hin, daß die Bedingungen, unter denen man den Bau einer Straße von Berghausen nach Bretten in Aussicht genommen habe, sich in Folge des Eisenbahn-Baues nicht erfüllt hätten, und erklärt endlich, daß die Donauthal-Straße keine Bedeutung mehr habe und darum mit Recht gestrichen worden sei. Es folgt die Spezialdiskussion.

§ 1 wird in unveränderter Fassung angenommen. Es kommen hierauf die einzelnen Straßenprojekte der Anlage I „Verzeichnis der noch auszuführenden und zu vollendenden Neubauten und Hauptverbesserungen von Landstraßen“ zum Aufruf.

Zu Ziff. 6 Wutachthal-Donnaeschingen spricht der Abg. Raß der Großh. Regierung seinen Dank aus, daß sie die Erstellung dieser Straße in Aussicht genommen.

Ziff. 8 Glotterthal-Straße. Hier gibt der Abg. Blattmann seine Freude darüber zu erkennen, daß man die Glotterthal-Straße nunmehr wieder als Landstraße zu bauen beabsichtige, nachdem sie zunächst als Kreisstraße vorgesehen gewesen.

Großh. Regierungskommissär Ministerialrath Haas: Er bedaure, die Hoffnungen des Abg. Blattmann bezüglich der Glotterthal-Straße zerstören zu müssen. Diese Straße solle nach Vorschlag des gegenwärtigen Geszentwurfs zunächst in einen guten Zustand gesetzt, dann aber nach Maßgabe des neuen Straßengesetz-Entwurfs aus dem Landstraßen-Verband ausgeschieden und in Zukunft als Kreisstraße behandelt werden.

Auch § 2 wird in der Fassung des Regierungsentwurfes angenommen.

Es werden sodann die einzelnen Projekte der Anlage II: „Verzeichnis derjenigen Straßen und Straßenstrecken, welche als Kreis- oder Gemeinbewege mit Staatsunterstützung zur Ausführung gebracht werden sollen“, aufgerufen.

Ziff. 1. Straße Stockach-Tuttlingen.

Der Abg. Röder richtet an die Großh. Regierung das Ersuchen, es möge, bevor man zur Verbesserung der alten Straße schreite, die neue Straße zur Ausführung gelangen.

Großh. Regierungskommissär Ministerialrath Haas: Er sei abermals in der Lage, ein Mißverständnis — nunmehr gegenüber dem Abg. Röder — auflären zu müssen. Es sei keineswegs beabsichtigt, die alte Straße von Stockach nach Tuttlingen zu korrigieren, sondern lediglich einen neuen Gemeinbeweg Stockach-Mahlspüren-Neudorf bis Neudorf zu erbauen. Zunächst bleibe die alte Straße im Landstraßen-Verbande und der Zukunft sei vorbehalten, darüber zu entscheiden, ob sie vielleicht mit Rücksicht auf die der einstige Verkehrsgehaltung auf derselben später nach Maßgabe des neuen Straßengesetz-Entwurfes auszuscheiden sein werde.

Ziff. 10. Straße vom Bühlertal ins obere Murgthal. Abg. Beringer: Er bedauere, daß für diese Straße, die den Hauptverkehr zum Bühler Markt vermittele, nicht eine höhere Summe vorgesehen sei. Die Strecke vom Sand bis zum Beginne des Bühlertales befinde sich in einem unlagbar schlechten Zustande. Es empfehle sich, die kleine Strecke so herzustellen, daß die ganze Straße leicht fahrbar würde. Gerade weil diese Straße nach dem neuen Straßengesetz-Entwurfe den Kreisstraßen zugehört werden solle, sei um so mehr angezeigt, sie wenigstens sorgfältig auszuführen.

Großh. Regierungskommissär Ministerialrath Haas: Die Straße vom Murgthale bis zum Sand sei in Folge der von der Forstverwaltung ausgeführten Verbesserungen in einem für Gemeinbewege genügenden Zustande und es handle sich dormalen nur um eine Verbesserung der Strecke vom Sand bis zum Beginn der Landstraße im Bühlertal. An dem Gesamtaufwande mit 46,000 M. übernehme das Domänenärar 20,000 M., die Stadt Bühl 6,600 M. und der Rest sei aus der Staatskasse zuzuschießen.

Abg. Reichert: Nach der Regierungsbegründung hätte er erwartet, daß die Strecke vom Bühlertale nach Herrenwies als Landstraße gebaut werden solle, denn auch sie vermittele den durchgehenden Verkehr zwischen Baden und Württemberg, da aber, wie er heute vernommen, bereits ein Uebereinkommen bezüglich dieser Straße zwischen der Großh. Regierung einerseits und dem Domänenärar sowie der Stadt Bühl andererseits zu Stande gekommen sei, so wolle er sich darauf beschränken, die baldige Ausführung

der Straße zu empfehlen, da, namentlich seit den letzten Jahren, Sand und Herrenwies von Kurgästen stark besucht seien, für die der Verkehr mit Bühl durch den gegenwärtigen Zustand der Straße sehr erschwert werde. Es bestehe die Absicht, in diesem Jahre eine Omnibusverbindung einzurichten, die, wenn die Straße korrigiert und insbesondere deren Steigung vermindert werde, sehr wohl bis Herrenwies geführt werden könnte.

Hiermit schließt die Diskussion. Nachdem der Berichterstatter Abg. Birkenmeyer nochmals die Annahme des Geszentwurfs warm empfohlen, wird zur Abstimmung durch Namensaufruf geschritten. Das Ergebnis ist einstimmige Annahme des Entwurfs.

Staatsminister Turban: In dem kürzlich fertig gestellten Budget des Großh. Ministeriums des Innern für 1884/85 sei unter „Ausgabe“ Tit. XVII Verwaltungszweige der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, außerordentlicher Etat § 19 der Betrag von 150,000 M. verwilligt worden mit der Bezeichnung „für Bervollständigung des Landstraßen-Reges“. Als man das Budget seinerzeit aufgestellt, sei der eben berathene Geszentwurf noch nicht erstellt gewesen. Er erachte nun für nötig, als Auffassung der Großh. Regierung, bezüglich deren sich dieselbe im Einverständnisse mit dem Hohen Hause zu befinden hoffe, ausdrücklich zu konstatieren, daß diese 150,000 M. ebenso wie die für die Bervollständigung des Landstraßen-Reges aus früheren Perioden aufrecht erhaltenen Restkredite, trotz des Vorlautes der Verwilligung „für Bervollständigung des Landstraßen-Reges“ nicht allein für die in Anlage I des neuen Geszentwurfs vorgesehenen Landstraßen-Projekte, sondern auch für die Projekte der Anlage II in entsprechenden Raten verwendet werden dürften.

Abicht der Großh. Regierung sei es, wie bereits von Seiten des Herrn Berichterstatters der verehrlichen Kommission hervorgehoben, innerhalb dreier Budgetperioden die gesammten zur Verfügung stehenden Summen für den Ausbau der in Anlage I und II aufgenommenen Projekte in der Weise zu verwenden, daß sämtlichen Theilen des Landes entsprechende Vergünstigung zu Theil werde, und dabei, soweit möglich, gleichzeitig mit Ausführungen beider Kategorien vorzugehen.

Redner habe, um etwaigen späteren Vorwürfen vorzubeugen, für erforderlich erachtet, ausdrücklich den Sinn zu konstatieren, in welchem die Großh. Regierung die Budgetbewilligung der 150,000 M. und der Restkredite im Zusammenhang mit dem heute berathenen Geszentwurfe auffasse.

Vizepräsident Friderich bittet die Mitglieder des Hohen Hauses etwaige abweichende Auffassungen ausprechen zu wollen, und konstatirt hierauf, da Niemand das Wort ergreift, das Einverständnis des Hauses mit der von Seiten des Staatsministers kundgegebenen Auffassung über den Sinn der Bewilligung der in Rede stehenden 150,000 M. mit dem Bemerkten, daß die Erklärung des Herrn Staatsministers werde zu Protokoll genommen werden.

Der Abg. Schneider (Karlsruhe) bemerkt hierauf zur Geschäftsordnung: Wie allgemein angenommen, solle der Landtag bis zum 22. d. M. vertagt werden. Für den gleichen Tag sei auch die Wiederaufnahme der Verhandlungen des Reichstages in Aussicht genommen. Wenn es nun auch keinem Anstande unterlegen sei, daß diejenigen Mitglieder des Hohen Hauses, welche zugleich dem Reichstage angehörten, der ersten Lesung der dem Reichstage gemachten Vorlagen nicht anwohnten, so sei ein Fernbleiben derselben doch nicht mehr thunlich, sobald man im Reichstage zur zweiten Lesung und damit auch zur Abstimmung schreite. Der badische Landtag habe noch hochbedeutsame Arbeiten zu erledigen und die Wähler verlangten mit Recht, daß an diesen sich auch diejenigen Abgeordneten beteiligten, welche zugleich dem Reichstage angehörten. Auf der anderen Seite müsse es im Lande, da man die Ursache des Fernbleibens oft nicht genau kenne, eigenthümlich berühren, wenn, wie kürzlich geschehen, im Reichstage, wo man eine genaue Kontrolle über die An- und Abwesenheit der Mitglieder führe, konstatiert werde, daß keiner der badischen Abgeordneten zugegen sei. Er bitte deshalb um Auskunft darüber, wie lange noch nach Oestern die Verhandlungen des Landtages ausgedehnt werden sollten.

Staatsminister Turban: Schon bei früherer Gelegenheit habe er sein Bedauern darüber ausgesprochen, daß der badische Landtag diesmal in der Lage sei, neben dem Reichstage tagen zu müssen. Wie man damals nicht vermocht habe, einen Ausweg zur Vermeidung des gleichzeitigen Tagens beider Parlamente zu finden, so werde man auch nach Oestern hierzu nicht in der Lage sein.

Wie lange sich nach dem Wiederzusammentritt des Hauses die Verhandlungen noch hinziehen würden, lasse sich nicht voraussagen, hänge vielmehr lediglich von der Raschheit der Erledigung der noch zu beratenden Vorlagen ab. Immerhin dürfe man sich wohl der Hoffnung hingeben, daß sich, nachdem die Budgetberatungen beendet, die noch übrigen Arbeiten in raschem Flusse einer glücklichen Lösung würden entgegenführen lassen.

Würde das Hohe Haus wider Erwarten ein ferneres gleichzeitiges Tagen des Reichstages und des badischen Landtages für unzulässig erachten, nachdem das Finanzgesetz zu Stande gekommen sei, dann müßten, da aus verschiedenen Gründen der Landtag im nächsten Winter nicht wohl einberufen werden könne, die noch nicht berathenen Vorlagen bis zum kommenden Landtage liegen bleiben, was mit der Großh. Regierung gewiß das ganze Land zu bedauern haben würde.

Er glaube, es werde denjenigen Mitgliedern beider Kammern, welche zugleich dem Reichstage angehörten, vielleicht doch möglich sein, ihre Anwesenheit in dem einen

und dem andern Parlamente so einzurichten, daß sie den wichtigsten Beratungen und Abstimmungen derselben würdigen anwohnen können. Es solle durchaus nicht verkannt werden, daß damit den beteiligten Herren Abgeordneten eine starke Zumuthung gemacht werde, allein um der bringenden Erledigung der noch vorhandenen wichtigen Aufgaben des badischen Landtages willen dürfe an die gewiß bereite Opferwilligkeit der betreffenden Mitglieder appellirt werden.

Redner unterjähige überhaupt nicht die Mühe und Arbeit, welche das Hohe Haus in der gegenwärtigen Session zu bewältigen habe, und würde es wohl begreifen, wenn dasselbe ein Ende der Verhandlungen herbeiwünsche, aber im Interesse des Landes liege es unzweifelhaft, daß man die Berathung der noch nicht erledigten Vorlagen nicht bis zum Zusammentritt des nächsten Landtages verschiebe. Ja, bei manchen dieser Vorlagen würde ihr Zweck schon durch eine Verschiebung bis zum nächsten Winter geschädigt werden.

Er bitte darum, das Hohe Haus wolle mit der Regierung bei der Arbeit ausharren, und die zugleich dem Reichstage angehörenden Mitglieder möchten suchen, sich in ihrer Theilnahme an den dortigen und den hiesigen Beratungen, den allerdings mißlichen Verhältnissen Rechnung tragend, nach Thunlichkeit einzurichten.

Abg. Pflüger: Er stimme den Ausführungen des Herrn Staatsministers vollkommen zu. Die noch bevorstehenden Arbeiten des badischen Landtages seien mindestens eben so wichtig, wie die des Reichstages, und so lange der preussische Landtag nicht verlagt werde, sei auch keine Veranlassung gegeben, die Verhandlungen der badischen Kammern abzubrechen.

Der gleichen Ansicht ist der Abg. Kiefer. Derselbe weist darauf hin, daß eine der noch zu erledigenden Vorlagen — der die Verwaltungs-Rechtspflege betreffende Geszentwurf — an die Stelle einer Normierung mit beschränkter Geltungsdauer zu treten bestimmt sei und darum keine Verschiebung der Berathung ertrage. — Auch die übrigen Vorlagen, namentlich die Ergebnisse der Erhebungen über die Lage der Landwirtschaft, bedürften eingehender Erörterung im Hause. Vielleicht würde sich empfehlen, wenn nach Oestern die Kommissionsberatungen einige Tage vor Wiederbeginn der Plenarsitzungen aufgenommen würden.

Der Abg. Schneider (Karlsruhe) ist der Ansicht, daß sich die wichtigsten noch zur Berathung ausstehenden Vorlagen wohl innerhalb 14 Tagen erledigen lassen.

Es folgt nach etwa einstündiger Unterbrechung der Sitzung die Berathung des Berichtes der Petitionskommission über die Petition von 400 Fabrikanten der Stadt Pforzheim, den Entwurf des Reichsgesetzes über den Feingehalt der Gold- und Silberwaaren betreffend.

Der Berichterstatter Abg. Kofhirt weist zunächst in Kürze auf den bisherigen Rechtszustand in Baden hin, nach welchem der Kauf und Verkauf der Goldwaaren dem freien Verkehr unterstanden und der Preis sich einfach nach dem Feingehalt der Waare gerichtet habe, in strafrechtlicher Beziehung aber die Bestimmungen des Straßengesetzes über Betrug maßgebend gewesen seien. Unter der Herrschaft dieser Grundsätze sei die Pforzheimer Goldwaaren-Industrie zur Blüthe gelangt. Während in anderen Ländern der Legirungszwang, wonach nur Gold von bestimmtem Feingehalt verarbeitet werden dürfe, eingeführt sei, wähle der dem Reichstage zugegangene Geszentwurf einen Mittelweg. Redner erläutert die vorzüglichsten Bestimmungen dieses Entwurfes und bemerkt, daß dessen nachtheilige Wirkungen jetzt bereits in Pforzheim in erheblicher Weise sich fühlbar machten. Das Motiv des Gesetzes sei, eine Regelung des gesammten Geschäftsverkehrs mit Gold- und Silberwaaren, wie er bereits in andern Ländern bestehe, herbeizuführen und zugleich dem Publikum eine größere Sicherung in Ansehung dieses Verkehrs zu geben. Entstanden sei der Entwurf auf Anregung von Vertretern der Silberwaaren-Industrie. Ob man vor Abfassung desselben die beteiligten Kreise gehört habe, sei aus den Motiven nicht ersichtlich, werde aber in der Petition verneint. Ueberhaupt müsse die Hast überraschen, mit der man den Entwurf an den Bundesrath gebracht habe.

Was den Inhalt der Petition anlange, die ja zur Theilung an die Mitglieder des Hohen Hauses gelangt sei, so verwarnten sich die Petenten ausdrücklich gegen die Unterstellung, als wollten sie einer leichtfertigen Geschäftsbehandlung das Wort reden, und betonten, daß es vielmehr lediglich ihr Bestreben sei, die Freiheit des Verkehrs zu erhalten. Dieser Petition habe sich, was gewiß bemerkenswerth, der Stadtrath der Stadt Pforzheim angeschlossen, unter dem Hinweis darauf, daß die Interessen der Pforzheimer Goldwaaren-Industrie, welche eine der hervorragendsten Deutschlands sei, 10,000 Arbeiter in 400 Fabriken beschäftige, 200 Nebengeschäften Nahrung gebe und den Angehörigen von 60 Gemeinden lohnenden Verdienst gewähre, gewiß eine hervorragende Berücksichtigung verdienten. Allerdings sei anfangs, unmittelbar nach dem Bekanntwerden des Geszentwurfs, eine Meinungsverschiedenheit unter den Beteiligten darüber aufgetaucht, ob der Entwurf geeignet sei, die Pforzheimer Industrie zu schädigen, bald aber habe man sich übereinstimmend gegen das neue Gesetz ausgesprochen.

Weiter geselle sich der vorliegenden Petition eine Arbeiterpetition hinzu, die 5000 Unterschriften zähle, und endlich sei beachtenswerth, daß sich die beiden Städte Schwäbisch-Gmünd und Hanau, in denen ebenfalls die Goldwaaren-Industrie schwunghaft betrieben werde, gegen den Entwurf ausgesprochen hätten.

(Fortsetzung in der zweiten Beilage.)