

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902

143 (28.5.1902)

Beilage zu Nr. 143 der Karlsruher Zeitung.

Mittwoch, 28. Mai 1902.

Badischer Landtag.

13. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer vom Samstag, den 24. Mai 1902.

(Ausführlicher Bericht.)

Unter dem Vorsitz des Durchlauchtigsten Präsidenten, Seiner Großherzoglichen Hoheit Prinz Karl von Baden.

Am Regierungstische: Staatsminister und Minister des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten v. Prauer, Ministerialrath Dr. Nicolai, Oberregierungsath Schulz, später Geh. Rath Zittel, Ministerialdirektor Geh. Rath Hübsch.

Der Durchlauchtigste Präsident eröffnete die Sitzung um 10 Uhr mit der Bekanntgabe folgender neuer Einläufe:

Entscheidungen der Herren: Geh. Hofrath Dr. Schäfer, Geh. Kommerzienrath Dissené, Frhr. v. Roeder. Mittheilungen des Präsidiums der Zweiten Kammer über

1. die Annahme des Gesetzentwurfs, die Steuererhebung im Monat Juni 1902 betreffend.

2. Die Genehmigung des Titels XII der Ausgabe und Titel VIII der Einnahme (Förderung der Landwirtschaft) vom Budget des Großh. Ministeriums des Innern für 1902 und 1903 betreffend.

3. Die Ablehnung des Ausgabentitels IX B § 14 (Erbauung einer Seemannsschule in Karlsruhe) vom Budget des Großh. Ministeriums des Innern für 1902 und 1903.

4. Die Genehmigung der Titel VI und VII der Ausgabe, sowie Titel III und IV der Einnahme (Steuer- und Zollverwaltung) vom Budget des Großh. Ministeriums der Finanzen für 1902 und 1903.

Zuschrift des Vorsitzenden des Großh. Gewerkschaftsraths mit Zusendung einer Anzahl Exemplare des Führers durch die soeben stattfindende Ausstellung der gewerblichen Unterrichtsanstalten in Baden nebst Eintrittskarten zum Besuche dieser Ausstellung behufs Vertheilung unter die Herren Mitglieder.

An Petitionen sind eingekommen:

1. Petition der Vereinigung der Privatfeuerversicherungs-Gesellschaften in Berlin, den Gesetzentwurf, die Versicherung des Gebäudeinhalts betreffend.

2. Petition des Leopold Herrmann von Linkeheim, Wohnhaft in Mühlburg, Rechtshilfe betreffend.

Es wurde die Petition 1 der Kommission für Justiz und Verwaltung, die Petition 2 der Petitionskommission überwiesen.

Sodann erstattete Frhr. v. Göler namens der Budgetkommission Bericht über den Gesetzentwurf, die Steuererhebung im Monat Juni 1902 betreffend. Dem Entwurfe wurde einstimmig die Zustimmung erteilt.

Als nächster Gegenstand kam zur Verathung der Bericht der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über den Staatsvertrag zwischen Baden, Preußen und Hessen, die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn betreffend. Der Berichterstatter Graf v. Berckheim führte aus: Der vorliegende Staatsvertrag sei in anderen Hohen Häuse mit allen gegen 7 Stimmen angenommen worden. Die Bedenken, die gegen den Vertrag geltend gemacht worden seien, gingen von Befürchtungen wegen Erhaltung unserer Selbständigkeit im Eisenbahnwesen aus. Der Herr Staatsminister habe in anderen Hohen Häuse überzeugend dargelegt, daß diese Befürchtungen darauf zurückzuführen seien, daß man dem Staatsvertrag eine zu große Bedeutung beilege; es sei derselbe nicht geeignet, auf die Selbständigkeit oder die Rentabilität unserer Bahnen einen Einfluß auszuüben. Die Lage unserer Eisenbahnen werde auch nach Abschluß des Vertrags dieselbe sein, seine Wirkung beschränke sich auf Betriebs- und finanzielle Ergebnisse. Der Vertrag sichere sodann Baden einen größeren Einfluß auf die Main-Neckarbahn, als ihm in der seit 40 Jahren bestehenden Betriebs- und Finanzgemeinschaft zugestanden wäre, wo es seit Bildung der preussisch-badischen Eisenbahngemeinschaft stets mit den gleichen Interessen Hessens und Preußens zu rechnen gehabt hätte. Für eine preussisch-badische Eisenbahngemeinschaft habe der vorliegende Vertrag keine präjudizielle Bedeutung. Was nun die Geschichte und die Entwicklung der Main-Neckarbahn anlangt, so führt Redner unter Bezugnahme auf den gedruckten Kommissionsbericht aus:

Ein kurzer historischer Ueberblick zeige, daß die ersten Anfänge der Main-Neckarbahn in das Jahr 1836 zurückreichen, in welchem Jahre sich in Darmstadt ein Eisenbahncomité für die Strecke Darmstadt—Mannheim gebildet habe. Am 10. Januar 1838 sei ein erster Vertrag zwischen Baden, Hessen und der freien Stadt Frankfurt zu Stande gekommen, welcher die Ausführung der Bahn durch Privatkapital in Aussicht genommen habe mit einer

möglichst gradlinigen Verbindung zwischen Frankfurt, Darmstadt und Mannheim; er sei aber hinfällig geworden, weil das erwähnte Comité für den hessischen Theil in Darmstadt bei der ablehnenden Haltung der hessischen Regierung zu dem Verlangen einer Zinsengarantie das erforderliche Aktienkapital nicht aufzubringen vermocht und weil sowohl die badische Regierung in Uebereinstimmung mit den Landständen als auch die hessische Regierung sich inzwischen für Ausführung und Betreibung der Hauptbahnstrecken auf Staatskosten entschieden hätte.

Inzwischen sei 1840 die badische Strecke Mannheim—Heidelberg, 1843 Karlsruhe—Heidelberg eröffnet worden; auch im Norden von Hessen seien schon einige Linien von Norden nach Süden im Bau gewesen. Es sei nun naturgemäß sowohl im Interesse des badischen wie des hessischen Staates gelegen, daß eine Verbindung mit diesen Linien hergestellt werde; die hessische Kammer habe ihre Zustimmung an die Bedingung geknüpft, daß die Bahn nicht nach Mannheim, sondern nach Heidelberg geführt werde, während in der badischen — nach heftigem Kampfe zwischen Heidelberg und Mannheim — schließlich ein Kompromiß dahin zu Stande gekommen sei, daß die Bahn von Weinheim ab von der Vergirstraße abzweigen und in Friedrichsfeld sich an die badische Hauptstrecke anschließen solle.

Demgemäß habe der am 25. Februar 1863 zwischen Baden und Hessen und der freien Stadt Frankfurt abgeschlossene Staatsvertrag bestimmt, daß die Main-Neckarbahn auf gemeinsame Kosten der drei vertragsschließenden Staaten zu bauen und zu betreiben sei und sei die Führung der Bahn, wie oben zuletzt angegeben, vereinbart worden.

Nach den Festsetzungen des genannten Staatsvertrages und der zugehörigen Separatartikel vom gleichen Datum, sowie nach den 1866 vereinbarten und 1873 theilweise abgeänderten Bestimmungen über die Organisation des Dienstes, stelle sich das Main-Neckarbahnunternehmen dar als eine Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft zwischen Baden, Hessen und der freien Stadt Frankfurt, an deren Stelle 1866 Preußen getreten sei.

Redner bespricht sodann, sich beziehend auf den Kommissionsbericht des anderen Hohen Hauses, die wesentlichen Bestimmungen des genannten Staatsvertrages und fährt in der Darlegung der Entwicklung der Main-Neckarbahn weiter fort; er macht insbesondere nähere Angaben über den Umfang des Personen- und Güterverkehrs — der Personenverkehr habe sich von 1 539 562 beförberten Personen im Jahre 1867 auf 6 120 659 Personen im Jahre 1900, der Güterverkehr, welcher der Hauptfache nach (abgesehen von Weinheim) Durchgangsverkehr sei und deshalb bei der Main-Neckarbahn, entgegen dem Verhältnis bei anderen Bahnen, zu den Verkehrseinnahmen in geringerem Maße (ca 44 Proz.) beitrage als der Personenverkehr (ca. 56 Proz.), von 155 218 Tonnen im Jahre 1855 auf 1 543 833 Tonnen im Jahre 1900 gehoben — über das ursprüngliche und jetzige Baukapital — Ende 1866 rund 17 Millionen, Ende 1900 24 746 280 M., woran Baden mit 8 755 527 M. beteiligt gewesen sei — und schließlich noch über den Reinertrag, der für 1900 2 623 661 M. = 10,6 Proz. des Baukapitals betragen habe.

Trotz dieser günstigen Verzinsung sei dennoch der Betrieb der Main-Neckarbahn vom wirtschaftlichen Standpunkt aus nicht vortheilhaft zu nennen, da die Ausgaben einen zu hohen Theil der Einnahmen (ca. 70 Proz. im Jahre 1900) verzehren. Dieses Mißverhältnis sei hauptsächlich verursacht durch die hohen Verwaltungskosten der Bahn. Wie die Erläuterung zum vorliegenden Staatsvertrag ausführe, sei die ungewöhnliche Höhe der Verwaltungskosten zum Theil auf die Schwierigkeiten zurückzuführen, welche sich aus der Unterordnung der Direktion unter drei Regierungen ergeben. Da die Direktion vertragsgemäß nur ein geringes Maß von Selbständigkeit habe, und schon in ganz untergeordneten Fragen die Entscheidung aller drei Regierungen einholen müsse, so ergebe sich eine sehr umständliche Geschäftsbehandlung und eine außerordentlich große Menge von Schreibarbeit. Die Direktion, welche anfänglich aus 19 Beamten mit einem Jahresaufwand von 44 000 M. bestanden habe, sei nach und nach auf 157 Köpfe angewachsen und verursache jetzt einen Jahresaufwand von beiläufig 360 000 M.; auf 1 Kilometer Bahnlänge kämen 1,33 Arbeitskräfte, während diese Ziffer bei anderen Bahnen 0,5—0,7 betrage.

Um zu einer zweckmäßigen Neuordnung dieser Verhältnisse zu gelangen, seien die beteiligten Regierungen zu der Ueberzeugung gelangt, daß mit kleinen Organisationsänderungen Nichts zu erreichen sei, daß vielmehr bei der geringen Ausdehnung des Main-Neckarbahnnetzes eine wirkliche Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung nur durch vollständige Aufhebung der besondern Direktion und Angliederung der Main-Neckarbahngemeinschaft an die seit 1896 bestehende preussisch-badische Eisenbahngemeinschaft herbeigeführt werden könne.

Das Ergebnis dieser Verhandlungen sowohl der Regierungen untereinander (wie auch der eingehenden Beratungen und Verhandlungen in dem anderen Hohen Hause, in der Kommission und im Plenum) sei der hier vorliegende Staatsvertrag vom 14. Dezember 1901.

Dieser Vertrag werde seinem Zweck, die Verwaltung der Main-Neckarbahn zu vereinfachen, unter bestmöglicher Wahrung der Interessen des badischen Staats nach Ansicht der Kommission vollständig entsprechen, indem er für Baden finanziell vortheilhaft sei, betriebstechnisch einen Fortschritt bedeute. Er wolle namens der Kommission noch die allgemeine Bemerkung machen, daß nach der Erklärung der Regierung die Wünsche der badischen Beamten der Main-Neckarbahn in wohlwollende Erwägung genommen werden und für ihre Berücksichtigung thunlichst Sorge getragen werde und stelle nunmehr den Antrag:

Hohes Erste Kammer wolle dem vorliegenden Staatsvertrag ihre Zustimmung erteilen und gleichzeitig eine „Petition der badischen Beamten bei der Main-Neckarbahn um Wahrung ihrer Interessen bei einer eventuellen Vereinigung mit einer anderen Staatsbahn“ für erledigt erklären.

Geh. Rath Frhr. v. Neubronn: Wenn die Bedenken, die er gegen die Vorlage hege, in der heutigen Debatte nicht zerstreut würden, sei er nicht in der Lage, derselben seine Zustimmung zu erteilen. Wenn in dem Vertrage wenigstens — wie dies in den Erörterungen des anderen Hohen Hauses angeregt worden sei — eine Kündigungsfrist vorbehalten oder er auf bestimmte Zeit abgeschlossen wäre, dann könnte man mit gutem Gewissen der Probe zustimmen, die hier gemacht werden solle und die ja auch — was zu bestreiten er weit entfernt sei — eine Anzahl von Vorteilen habe. Allein dies sei nicht geschehen und die Art und Weise, wie nach dem Berichte des anderen Hohen Hauses die Frage der Kündigungsfrist in der dortigen Kommission gestreift worden sei, habe ihn doch einigermaßen frappirt. Man sei davon ausgegangen, daß „wenn die Verhältnisse, die zum Vertragsabschluß geführt hätten, sich so wesentlich ändern würden, daß die Vertragsbestimmungen ihnen nicht mehr entsprächen, so würden die beteiligten Staaten auch ohne Kündigungsverbehalt oder Beschränkungsfrist zu einer neuen, den veränderten Verhältnissen entsprechenden Vereinbarung gelangen“. Dies sei ganz richtig, aber zum Abschluß einer neuen Vereinbarung gehörten zwei, und wenn Preußen finde, daß die Art und Weise, wie es den Vertrag ausgelegt, wie es den Betrieb geleistet haben will, für sich vortheilhaft sei, für Baden aber in der einen oder anderen Richtung Bedenken sich ergeben hätten, so werde Preußen dem Abschluß eines neuen Vertrags nicht zustimmen, der Baden nachtheilige Vertragsbestimmungen mit sich bringe, die die Vorrichtung nicht gebraucht hätte, ein schädliches Ventil anzubringen. Kündigungsfristen in derartigen Verträgen, wie der vorliegende, hätten auch den guten Zweck, für jeden Vertragskontrahenten ein Compelle zu bilden, den Vertragsbestimmungen auf das Genaueste nachzukommen, indem sonst jeder Theil die Kündigung des Vertrags riskire. Besonders dann, wenn die Kontrahenten in ihren Machtverhältnissen sich nicht gleichstünden, wäre ein derartiges Compelle angezeigt. — Redner geht sodann dazu über, daß dem Vertrag seiner Meinung nach eine ernste politische Bedeutung zukomme. Bei der Annahme des Vertrags mache man den ersten Schritt auf einer Bahn, auf der wir in kurzer Zeit weiter geführt würden, als uns lieb sein werde, namentlich wenn sich der fortgesetzte Rückgang der Eisenbahneinnahmen und das andauernde rapide Ansteigen der Eisenbahnschuld fortsetze. Preußen thue mit dem Vertrag nur einen weiteren Schritt auf einer Bahn, auf der es sich schon seit vielen Jahren befinde. Unter dem früheren Verträge habe sich die Main-Neckarbahn für Baden mit 10 Proz. des Anlagekapitals rentirt; bei einer derartigen Rente könnte doch nicht von einem nicht wirtschaftlichen Betrieb gesprochen werden, besonders Baden, dessen Bahnen nur mit 3/2 Proz. rentirten, hätte dazu keinen Grund. Nun werde weiter damit operirt, daß der Betriebskoeffizient der Main-Neckarbahn im Jahre 1900 70 Proz. betragen habe, die Betriebsausgaben also außerordentlich hoch seien. Dem müsse entgegengehalten werden, daß der Betriebskoeffizient der badischen Bahnen an sich höher sei und wenn man der Höhe der Betriebsausgaben wegen des Antheils an der Main-Neckarbahn sich entledigen wollte, mit welchem Rechte wollten wir dann, wenigstens vom finanziellen Gebiete aus, einer an uns herantretenden Versuchung entgegenzutreten, unsere mit einem noch höheren Betriebskoeffizienten belasteten Bahnen denselben Weg gehen zu lassen.

Die Höhe der Betriebsausgaben sei aber nicht der wahre Grund, warum seitens Preußens auf den Abschluß dieses Vertrags gedrängt worden sei. Es handle sich auch hier um einen planmäßigen Schritt Preußens auf einem Weg, der dazu führe, die Bahnen der verschiedenen deutschen Partikularstaaten preussischem Einfluß und Betrieb oder Eigenthum zugänglich zu machen. Man sei auf dem Wege, eine Vereinigung der deutschen Bahnen herbeizuführen, aber nicht etwa durch Verwirklichung des

früher gescheiterten Reichseisenbahnprojektes, nicht dadurch, daß das Reichseisenbahnamt die ihm in Artikel 41 der Reichsverfassung gegebenen Handhaben gebrauchte, um auf einheitlichen Betrieb, guten Betrieb und reichliche Ausrüstung der deutschen Bahnen hinzuwirken, sondern dadurch, daß man — wie seinerzeit bei der Militärkonvention — die betreffenden staatlichen Hoheitsrechte an Preußen direkt übertrage. Redner führt näher aus, daß ein derartiges Vorgehen des preußischen Staats zwecks Erlangung der Macht überall im Gange sei, er weist insbesondere auf Württemberg und Sachsen hin; auch im badischen Landtage habe man eine Stimme gehört, die den Vertrag als ersten Schritt auf einem Wege begrüßt, auf dem auch die übrigen Bahnen folgen möchten. Diese Stimme sei zwar von dem Parteichef sofort zur Ordnung gerufen worden und es sei auch ein einzelnes Bravo zu den Ausführungen des letzteren erfolgt. Allein immerhin sei auch in der Zweiten Kammer dem Vertrag die Deutung gegeben worden, die er oben ausgeführt habe. Ueber die hessisch-preussische Eisenbahngemeinschaft herrsche in Hessen durchaus nicht eitel Zufriedenheit und trotz der Erfahrungen, die man dort gemacht habe, werde jetzt auch Baden angekommen, seinen Anteil an der Main-Neckarbahn dem preussischen Betriebe zu überlassen.

Wenn man nach den Gründen sich umsehe, mit denen der Vertrag äußerlich begründet werde, so könne er sich dem Eindruck nicht entziehen, daß diese Gründe nicht die wahren seien. Wenn man sage, die seitherige Verwaltung sei zu kompliziert, so hätte man sie vereinfachen können; man hätte der Direktion größere Befugnisse geben können. Dann wolle man höhere Erträge erzielen. Die höheren Erträge müßten aber doch bei einer Frage von so hoher politischer Bedeutung zurücktreten. Er sei rechnerisch nicht in der Lage, nachzuprüfen, ob die Rechnung, die der Begründung beigegeben sei, richtig sei, die Rechnung, mit der nachgewiesen werden wollte, daß in zwei Jahren — möglicherweise seien diese entsprechend gewählt — mehr erzielt worden wäre, wenn nach dem Vertrag die Bahn betrieben worden wäre. Schließlich wisse man noch auf den hohen Betriebskoeffizienten hin. Diesen Nachweis habe er oben schon erörtert.

Redner kann den Grund zum Abschluß nur darin sehen, daß wir zum Abschluß seitens Preußens gedrängt worden seien. Wenn man sage, man habe diesem Drängen nicht widerstehen können, Baden sei schon seither nicht Alleineigentümer der Main-Neckarbahn gewesen, so folge daraus nicht, daß man sich des badischen Anteils dadurch entledige, daß man ihn einfach einem anderen überlasse. Wenn die Bahn nicht mehr gemeinschaftlich hätte weiterbetrieben werden sollen, dann hätte man die Gemeinschaft auflösen können derart, daß jeder Staat Eigentümer und Betriebsbehörde des Theils werde, der auf seinem Gebiet liege. Hätte man sich auf diese Auflösung nicht einigen können, dann hätte man den jetzigen Zustand, der zu keinen erheblichen Unzufriedenheiten Anlaß gegeben habe, einfach belassen können. Allein das war nicht der Zweck der preussischen Eisenbahnpolitik, diese wollte darauf hinaus, den badischen Main-Neckaranteil und den hessischen Anteil zunächst einmal in ihre Hände zu bringen in der ganz sicheren Erwartung, daß dann Baden und Hessen mit der Zeit in eine preussisch-hessisch-badische Eisenbahngemeinschaft eintreten würden. Das sei der Zweck der Sache und wenn einmal die preussische Oberdirektion aus Mainz mit ihrer Betriebsleitung in den Bahnhöfen Heidelberg beziehungsweise Schwetzingen und Mannheim angelangt sei, werden sich Mittel und Wege genug finden, um das Bedürfnis zu konstruieren, daß noch weitere Vereinfachungen in der Verwaltung der badischen Bahnen stattfinden müssen.

Wenn man die einzelnen Bestimmungen des Vertrags ansehe, so werde man finden, daß nicht — wie behauptet werde — Baden, sondern in Wahrheit nur der preussische Eisenbahndirektion in Mainz weitgehende Rechte eingeräumt seien. Die Stellung des badischen Beamten in der Mainzer Direktion sei einmal nicht beneidenswert und dann ohne Einfluß. Mit dem Vertrage werde nicht allein die preussische Direktion in Mainz zur ausschließlichen Betriebsleiterin gemacht, es werde die oberste Aufsicht der Aufsichtsbehörde Preußen, d. h. dem preussischen Eisenbahnminister, übertragen. Für die Beamten sollten die preussischen Disziplinarregeln gelten, die Etatsvoranschläge sollten der badischen Regierung zur Geltendmachung von Bedenken mitgeteilt werden, wie es aber sei, wenn solche Bedenken geltend gemacht würden, das stehe im Vertrage nicht. Auf die Baden zugestandene Tariffreiheit gebe er nicht viel, denn für die kurze badische Strecke werde mit besonderen Tarifen nicht viel zu machen sein. Wenn man großes Gewicht darauf lege, daß Baden nur Bauten u. s. w., die über 100 000 M. kosten, zu tragen habe, die übrigen Aufwendungen von der preussisch-hessischen Gemeinschaft zu tragen seien, so habe dies Benefizium zwei Seiten. Man könne die Sache praktisch so machen, daß man ein hervortretendes Bedürfnis so lange nicht berücksichtige, als die Sache mit einem Aufwand unter 100 000 M. erledigt werden könnte, sofort aber die Befriedigung desselben für dringend erkläre, wenn zur Beseitigung der Mißstände über 100 000 M. aufzuwenden wären. Die Verteilung der Hoheitsrechte zwischen Preußen, Baden und Hessen nach den Bestimmungen des Vertrags sei ihm nicht ganz verständlich. Er könne die betreffenden Bestimmungen des Vertrags nur so vereinigen, daß die badischen Hoheitsrechte hinsichtlich des Eisenbahnbetriebs auf der Strecke von der badischen Grenze bis Heidelberg und Mannheim an die Oberaufsichtsbehörde der preussisch-

hessischen Eisenbahngemeinschaft abgetreten werden sollten und daß da von einem badischen Hoheitsrecht, soweit sich dieses in der obersten Aufsicht über die Bahnen ausdrücke, badischerseits nicht mehr die Rede sein könne; er könne sich nicht denken, daß der preussische Eisenbahnminister mit dem Inkrafttreten des Vertrags zwar die oberste Aufsicht über den Betrieb der Main-Neckarbahn auch auf badischem Gebiete habe, aber hinsichtlich der Hoheitsrechte der obersten Aufsicht des badischen Eisenbahnministeriums unterließe. Er müsse annehmen, daß in der That das badische Hoheitsrecht im Eisenbahnbetrieb durch diesen Vertrag zu einem Theile aufgehoben werden soll. Darin trete schon eine Schwächung der Selbständigkeit Badens auf dem Eisenbahngebiet zu Tage; es könnte auch die Frage erörtert werden, ob hierdurch nicht Artikel 5 der badischen Verfassung tangirt werde, der besage, daß der Großherzog alle Rechte der Staatsgewalt in sich vereine und unter den in der badischen Verfassung und der Reichsverfassung festgesetzten Bestimmungen ausübe.

Ihm (Redner) scheine, man hätte badischerseits keinen Grund haben sollen, auf die Abänderung des jetzigen Zustandes einzugehen. Baden habe dem Reiche gegenüber jederzeit loyal gehandelt, es habe dem Reiche weit über die Grenzen der Reichsverfassung hinaus Opfer gebracht — er denke an den Abschluß der Militärkonvention — Opfer, die es vielleicht dem Werklause nach nicht noch einmal bringen würde, wenn es sie heute erst zu bringen hätte. Baden habe keinen Grund, Preußen in dieser Weise entgegenzukommen. Anders wäre die Sache vielleicht, wenn es sich um Wiederaufgreifen des Reichseisenbahnprojektes handle. Er würde aber auch dann vielleicht sagen, die Eisenbahnbetriebsverwaltung sei so wichtig, daß sie ein Staat, der einigermaßen auf den Titel eines souveränen Staats Anspruch macht, nicht aufgeben sollte. Redner schließt damit, daß er ausführt, es werde nicht lange dauern, so werde sich zeigen, daß alle die Befürchtungen, die er zum Ausdruck gebracht habe, eintreten würden und dann solle es ihm eine persönliche Genugthuung sein, sagen zu können, er habe die Gefahren vorausgesehen und sich redlich, wenn auch vergeblich bemüht, die Gefahr abzuwenden, die unserem Heimathland drohe.

Staatsminister und Minister des Großherzogs und deraußerwärtigen Angelegenheiten v. Brauer: Er sei Kommission und Berichterstatter dafür dankbar, daß sie auf Grund der in der Kommission gepflogenen Beratungen zu der Ueberzeugung gekommen seien, daß der vorliegende Main-Neckarbahn-Vertrag den Interessen des Landes entspreche.

Ein Vergleich des Zustandes, wie er durch den neuen Vertrag geschaffen werden soll, mit der Lage, in der wir uns gegenwärtig mit der Main-Neckarbahn befinden, ergebe, daß der neue Vertrag in vielfacher Hinsicht einen Fortschritt bedeute gegenüber dem jetzigen Zustand. Der Vertrag sei zunächst unzweifelhaft finanziell vorteilhaft. Es sei dies in der Begründung der Vorlage nachgewiesen, wobei aber nicht etwa — wie Herr Frhr. v. Neubronn meine — bestimmte Jahre herausgeholt worden seien; es könne der Vergleich auch mit beliebigen anderen Jahren gemacht werden; immer würden die finanziellen Ergebnisse bei der neuen Berechnung günstiger sein, weil eben die Ausgabenquote durch die Annahme des preussischen Betriebskoeffizienten geringer würde.

Ein weiterer Vortheil des Vertrags liege darin, daß wir nunmehr betriebstechnisch in der Lage seien, den ganzen Verkehr auf der Main-Neckarbahn besser auszunutzen und auszugestalten. Es liege in der Natur der Sache, daß eine Direktion, wie die in Mainz, mit ihrem ausgezeichneten Wagenpark, ihren guten Maschinen und dem großen Personal den Dienst auf der Main-Neckarbahn erheblich besser betreiben könne, als die gegenwärtige Verwaltung mit ihrem geringen und etwas abgestandenen rollenden Material.

Weitere Vortheile des Vertrags seien der direkte Einfluß auf die Gestaltung des Fahrplans und die Tarifhoheit. Herr Frhr. v. Neubronn habe zwar geglaubt, dies gering einschätzen zu dürfen, da wir schließlich in die Lage kämen, an den Tarifen viel zu ändern. Das sei nicht richtig. Mit dem ersten Tage des Inkrafttretens des neuen Vertrages würden die gesammten Personentarifsätze der badischen Bahnen zum großen Vortheil und zur großen Befriedigung der Anwohner der Main-Neckarbahn auf der badischen Strecke derselben eingeführt. So kämen die Anwohner in die Lage, von den billigen Fahrten, die wir auf unseren badischen Bahnen hätten, insbesondere auch vom Kilometerbest, Gebrauch zu machen. Wichtiger fast noch sei die Sache auf dem Gebiete der Gütertarife. Wir würden in Zukunft in der Lage sein, die seither auf unseren badischen Bahnen ausgeübte Tarifpolitik auch zu Gunsten der badischen, an der Main-Neckarbahn gelegenen Industrie in Geltung zu bringen, was uns bisher nicht möglich gewesen sei. Deshalb werde auch der neue Vertrag von den unmittelbaren Interessenten und in weiten Kreisen des Publikums überhaupt mit großer Befriedigung aufgenommen.

Herr v. Neubronn habe die gleichen Bedenken wiederholt, die von den Abg. Eichhorn und Frißauf in dem anderen hohen Hause vorgebracht worden seien, als ob nämlich der vorliegende Vertrag die Konsequenz haben könnte, die Selbständigkeit der badischen Eisenbahnen zu gefährden. Er halte diese Befürchtungen für ganz unbegründet. Es sei gewiß unsere Aufgabe, die Unabhängigkeit unserer Bahnen zu wahren; dadurch aber, daß Preußen 38 Kilometer der Main-Neckar-

bahn auf unserem Gebiete betreibe, werde unsere Stellung Preußen gegenüber in keiner Weise schwieriger. Gewiß, für einen etwaigen Kampf habe Preußen starke Waffen in der Hand, stärkere als wir. Unsere Stellung als solche aber und die Mittel, die uns zur Verfügung ständen, um den Konkurrenzkampf aufzunehmen, würden in keiner Weise durch den Vertrag verschlechtert.

Zu einzelnen habe Herr Frhr. v. Neubronn zunächst bemängelt, daß in dem Vertrag keine Kündigungsfrist vorgegeben sei. Er (Redner) habe sich die Sache seiner Zeit gründlich überlegt, und er habe gar keinen Zweifel, daß, wenn wir eine Kündigungsfrist gewünscht hätten, sie uns auch gewährt worden wäre. Aber abgesehen davon, daß bei Staatsverträgen, wie der vorliegende, der Abschluß auf Zeit nicht üblich sei und abgesehen davon, daß auch der bisherige Main-Neckarbahn-Vertrag nicht an eine bestimmte Zeit gebunden gewesen, habe er es verstanden wollen, daß Preußen dieser seiner Ansicht nach für Baden recht günstigen Vertrag plötzlich einseitig kündigen könne. Jetzt müsse es bei dem bestehenden Rechtszustand bleiben, bis sich die Vertragsstühle über eine Abänderung desselben geeinigt hätten und das habe er für einen großen Vorzug, insbesondere weil Baden in dem Vertrage eine Berechnungsweise der Ausgaben zugestanden worden sei, die vielleicht Preußen, namentlich wenn die Eisenbahnrente in den nächsten Jahren noch weiter zurückgehen sollte, hätte veranlassen können, eine Abänderung dieser Berechnungsweise zu verlangen und deshalb den Vertrag zu kündigen. Da sei es denn doch besser, daß der Vertrag nur mit unserer Zustimmung abgeändert werden könne. Herr Frhr. v. Neubronn habe sodann die Zukunft unserer Eisenbahnen in äußerst düsteren Farben geschildert. Aber selbst angenommen, Herr v. Neubronn habe mit seiner Schwarzmalerei recht und wir kämen wirklich mit unseren Eisenbahnen in eine so schlimme Lage, daß Regierung und Landtag sich genöthigt glaubten, in die preussisch-hessische Gemeinschaft einzutreten, so würde dieser gefürchtete Zustand doch um keine Stunde früher eintreten, ob wir diesen Vertrag annehmen oder nicht.

Herr Frhr. v. Neubronn habe freilich Recht, wenn er sage, das in der Main-Neckarbahn angelegte Kapital trage uns 10 Proz. und er habe auch darin Recht, daß wir froh sein könnten, wenn alle badischen Bahnen eine gleichhohe Rente abwerfen würden; auch das sei richtig, daß es sich für uns nicht ziemen würde, mit Steinen auf die Main-Neckarbahn zu werfen, weil sie einen Betriebskoeffizienten von 70 Proz. habe, während der unsrige noch höher sei. Dies schlicke aber nicht aus, daß wir durch Annahme dieses Vertrages, eben einen wesentlich günstigeren Betriebskoeffizienten bekämen, also finanziell ein gutes Geschäft machten, und das sei auch bei einem 10prozentigen Unternehmen erfreulich. Auch sei der Betriebskoeffizient von 70 Proz. bei der Main-Neckarbahn immerhin relativ viel höher wie der unsrige, weil wir, wenn wir mit unserer Organisation etwa nur die Linie Heidelberg—Wagel besäßen und alle minder rentablen Linien abstoßen könnten und wollten, mit einem viel geringeren Betriebskoeffizienten auskommen würden.

Wenn Herr Frhr. v. Neubronn dann gemeint habe, in Hessen herrsche bezüglich der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft auch nicht „eitel Zufriedenheit“, so sei dies ohne weiteres zuzugeben, wie er denn überhaupt kein Land in und außerhalb Deutschlands kenne, wo in politischen oder Eisenbahndingen völlige Zufriedenheit bestehe; aber das glaube er doch konstatieren zu sollen, daß die Anhänger der preussisch-hessischen Gemeinschaft in Hessen entschieden im Zunehmen seien. Dieser Umwälzung in der öffentlichen Meinung werde noch weiter um sich greifen, denn abgesehen von den großen finanziellen Vortheilen, die Hessen aus der Gemeinschaft erwachsen, sei die Art des Betriebs, wie er von preussischer Seite ausgeführt würde, — das müsse bei unbefangener Beurtheilung anerkannt werden — durchaus zweckmäßig. Er wolle hiermit keineswegs dafür Propaganda machen, daß wir einen ähnlichen Vertrag abschließen sollten, sondern nur der Wahrheit die Ehre geben.

Es sei ein Irrthum, anzunehmen, wir seien von Preußen irgendwie zum Abschluß des vorliegenden Vertrags gedrängt worden; in Gegenheil, die Initiative dazu sei von Baden ausgegangen. Wir hätten gefühlt, daß bei der Main-Neckarbahn bessere Verhältnisse eintreten müßten, weil von ihrer guten Führung viel abhängen in Betreff der Verhältnisse auf unseren badischen Bahnen. Herr Frhr. v. Neubronn habe nun gemeint, man hätte einfach den jetzigen Main-Neckarbahn-Vertrag auflösen und jeder Vertragsstheil das auf seinem Gebiet gelegene Stück wieder zurücknehmen und selbstständig betreiben lassen sollen. Das wäre theoretisch sehr wohl möglich gewesen; aber was hätte dies zur Folge gehabt? Der Betrieb der badischen Staatsbahnen hätte bis an die hessische Grenze ausgedehnt werden müssen. Es hätte dann an der Grenze für 5 oder 10 Millionen ein großer Umschlagbahnhof errichtet werden müssen. Dies hätte eine Verschlechterung der ganzen Linie bedeutet, auch abgesehen von den Kosten. Vielleicht wollte aber Herr v. Neubronn doch die preussischen Züge, also ohne Umschlagbahnhof, auf unsere Linie übergehen lassen; dann sei aber nichts anderes erreicht, als was in dem Vertrage vorgeschlagen werde. Ein durchgehender Betrieb müsse aber von einer Verwaltung geführt werden; entweder hätte die badische Eisenbahnverwaltung oder die preussische den ganzen Betrieb von Frankfurt bis Heidelberg übernehmen müssen. Für Baden wäre

es theuer und unbequem gewesen, auch unnatürlich, da wir nur ein Drittel des Weges besäßen. Unbefangen die Sache betrachtet, nicht durch eine politische Brille, sei es doch gewiß das Natürlichste, daß der Betrieb der kleinen badischen Strecke der Main-Neckarbahn an die benachbarte große preußisch-hessische Gemeinschaft angegliedert worden sei.

Was die Stellung des badischen Mitgliedes in der Direktion der Main-Neckarbahn anlangt, so glaube er nicht, daß diese eine besonders schwierige sein und das Ministerium oft in die Lage kommen werde, eingreifen zu müssen. Die Direktion habe nur den laufenden Betrieb zu besorgen, der Fahrplan werde vorher mit dem Ministerium verabredet und dann müsse eben der Betrieb nach den üblichen, organisationsmäßig bestehenden Grundsätzen geführt werden. Er sei überzeugt, daß es Preußen als ein nobile officium ansehen werde, den Betrieb so vortrefflich wie möglich zu führen. So weit werde man sich auf die Vertragsstreue eines anderen deutschen Bundesstaates denn doch verlassen dürfen, daß er den Vertrag nicht nur dem Buchstaben, sondern auch dem Inhalt nach gewissenhaft erfüllen werde. Betreffs der Hoheitsrechte möchte er bemerken, daß seiner Meinung nach die betreffenden Bestimmungen in Artikel 11 ganz deutlich seien. Der erste Absatz besage, daß die Bahnpolizei und die Aufsicht über die Main-Neckarbahn durch die Direktion in Mainz und eventuell, wie Herr Febr. v. Neubronn sich ausgedrückt habe, durch den preußischen Eisenbahnminister ausgeübt werde. Daß die Aufsicht über die betriebsleitende preußische Direktion von Berlin aus ausgeübt werde, sei selbstverständlich. In Absatz 2 seien Baden alle Rechte vorbehalten, die kraft Reichs- oder Landesgesetz der Landesaufsichtsbehörde zukämen. Der 3. Absatz wahre dann ausdrücklich die Hoheitsrechte für den badischen Staat. Die gleiche Vertheilung der Hoheits- und Aufsichtsrechte finde sich übrigens bei allen ähnlichen Eisenbahnverträgen. Kein anderer Rechtszustand bestehe auch mit Bayern und Württemberg in Betreff der auf jenen Gebieten laufenden badischen und der auf badischem Gebiete laufenden württembergischen Bahnen.

Der Minister schließt seine Ausführungen damit, er freue sich, mit Herrn v. Neubronn wenigstens in einem Punkte einig zu sein, nämlich darin, daß die Unabhängigkeit und Selbständigkeit der badischen Bahnen zu erhalten sei. Das werde das Bestreben der Regierung sein und sie sei der Ansicht, daß ihr diese Aufgabe durch den vorliegenden Staatsvertrag in keiner Weise erschwert werde.

Geh. Rath Dr. Engler: Nach Abschluß der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft habe sich die badische Eisenbahnverwaltung in einer gewissen Zwangslage befunden. Es sei außerdem festgestellt, daß die Konkurrenzverhältnisse der beiderseitigen Bahnverwaltungen durch den neuen Vertrag keinerlei Veränderung erfahren werden. Außerdem sei zweifellos, daß die Rente der Main-Neckarbahn, seitdem die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft in Funktion getreten sei, mehr und mehr zurückgegangen sei und daß ein weiteres Zurückgehen derselben bei den Prinzipien, die bei den Eisenbahnkonkurrenzverhältnissen obwalten, vorausgesehen werden müsse. Aus diesem Grunde habe er sich entschlossen für den Vertrag zu stimmen und insbesondere auch deshalb, weil er für Baden im wesentlichen nur Vortheil bringe. Die Hauptvortheile seien bereits hervorgehoben worden. Als wesentlichsten möchte er bezeichnen die Antheilnahme Badens am Reingewinn der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, wodurch wir eine gewisse Sicherheit gegenüber einer zu sehr zurückgehenden Rente der Main-Neckarbahn erhielten. Weitere Vortheile seien die Bestimmungen hinsichtlich der Betriebsaufwendungen, das Zugeständniß der Tarifhoheit auf der badischen Strecke der Bahn, wodurch wir Freiheit erlangten in Bezug auf die Gewährung von Ausnahmetarifen. Den Ausführungen des Herrn Febr. v. Neubronn über die Nachteile des Vertrags könne er nicht zustimmen. Die Nachteile, die z. B. hinsichtlich des Betriebs eintreten könnten, seien eigentlich doch nur eventuelle, die nur dann eintreten, wenn die preußische Eisenbahnverwaltung einen schlechteren Betrieb als bisher auf der Main-Neckarbahn einführt. Dies sei durchaus nicht zu erwarten. Seither sei der Betrieb auf der Main-Neckarbahn kein gerade sehr vortrefflicher gewesen.

Der Vertrag habe allerdings auch seiner Ansicht nach eine symptomatische Bedeutung; es komme in ihm die preußische Expansionspolitik in eisenbahnlicher Beziehung zum Ausdruck. Es sei demgegenüber Vorzicht geboten — er wolle anerkennen, daß diese Vorzicht in dem Vertrage soweit möglich gewahrt sei —, daß man nicht neue Möglichkeiten schaffe für die preußische Bahnverwaltung, neue Konkurrenzverhältnisse für die badischen Bahnen herbeizuführen. Der Begriff des lauterer Wettbewerbs in den Eisenbahnkonkurrenzverhältnissen sei verschieden, je nachdem man ihn vom Gesichtspunkte des bundesgenössischen Verhältnisses von Preußen zu Baden oder von rein geschäftlichem Standpunkt aus betrachte. In der Konkurrenz der Eisenbahnverwaltungen seien wesentlich nur die geschäftlichen Grundsätze maßgebend gewesen und gerade in geschäftlicher Beziehung hätten sich die Begriffe von lauterer Wettbewerb in den letzten Jahrzehnten nach amerikanischem Muster wesentlich geändert. Daß Preußen im Eisenbahnkonkurrenzkampf nach Geschäftsprinzipien handle, sähe man an seinem Verhalten gegenüber Sachsen, wo ja eine Umgehung der sächsischen Bahnen künstlich und in unnatürlicher Weise herbeigeführt worden sei, um den Verkehr von Norddeutschland nach Süddeutschland mit Umgehung des sächsischen Eisenbahnnetzes herbeizuführen.

Es sei daher gewiß richtig, daß gegenüber einer Eisenbahnverwaltung, die nach geschäftlichen Prinzipien handle, die größte Vorsicht geboten sei. Ungefähr seit 1876 sei die preußische Eisenbahnpolitik eine Eroberungspolitik geworden. Es müsse ernstlich damit gerechnet werden, daß Preußen, sobald es die Macht habe, seine Geschäftspraxis und den von geschäftlichen Prinzipien aus geführten Wettkampf auch der badischen Bahnverwaltung gegenüber walten lassen werde. In dem vorliegenden Vertrage hätte aber hiergegen nichts gemacht werden können und es würde an den Verhältnissen nichts geändert, wenn der Vertrag abgelehnt würde.

Redner kommt nun auf die Mittel zu sprechen, die uns gegen eine Invasion der preußischen Eisenbahnverwaltung zur Verfügung stünden. Das Hauptmittel bestünde in der Mäßigung und Selbstbeschränkung der Forderungen, Wünsche und Bewilligungen, die für den Eisenbahnbau und -Betrieb gemacht worden seien und anscheinend auch fernerhin gemacht werden sollen. In letzterer Beziehung verweist Redner auf eine Mittheilung, die der Herr Minister der Presse nach in der Budgetkommission der Zweiten Kammer gemacht habe: es sollten in den nächsten Jahren 208 Millionen für neue Betriebs- und Bahnanlagen aufzubringen und für 65 Millionen neue Bahnen, inklusive des neuen Oberbaues, zu errichten sein. Ein weiteres Mittel gegen die preußische Eisenbahnpolitik wäre ein Vorwärtsschreiten auf dem Wege der süddeutschen Tarifgemeinschaft. Hierdurch könnte eine starke Position geschaffen werden, er setze allerdings voraus, daß diese Gemeinschaft nicht einen partikuläristischen Charakter haben dürfe, vielmehr einen Uebergang zur allgemeinen deutschen Tarif- und Betriebsinheit auf den deutschen Bahnen bilden solle. Der Herr Staatsminister habe im anderen Hohen Hause ein bemerkenswerthes und interessantes Bild gegeben, wie er sich die Entwicklung der Bahnen zu einer deutschen Betriebs- und Tarifgemeinschaft, zuerst die Bildung einer Tarifgemeinschaft, dann einer Wagen- und Lokomotiveinheit u. s. w. Mein es sollte auch der Weg der Bildung einer süddeutschen Tarifgemeinschaft nicht außer Acht gelassen werden. Durch eine Tarifgemeinschaft würden die Konkurrenzverhältnisse nicht erheblich beeinflusst und es würde der einzelne Staat nicht so leicht Verträge für sich mit der preußischen Eisenbahnverwaltung abschließen. Bei der Umficht, mit der der Herr Minister die Verhandlungen mit anderen Staaten leite und bei dem Erfolge, den er zweifellos auch in dem Abschluß des vorliegenden Vertrags erzielt habe, glaubt Redner hoffen zu dürfen, daß das letztgenannte Hilfsmittel nicht außer Acht gelassen werde und daß überhaupt die ganze Frage des Anschlusses oder Nichtanschlusses an die preußischen Bahnen zu einem günstigen und allbefriedigenden Ziele geführt werde.

Staatsminister und Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten v. Brauer kommt zunächst auf die von Herrn Geh. Rath Dr. Engler erwähnte Erklärung der Großh. Regierung über die für die nächsten Jahre bevorstehenden Eisenbahnbauten zu sprechen, welche Erklärung die Großh. Regierung in der Kommission der Zweiten Kammer abgegeben habe. Diese Kommission habe die Regierung gebeten, ihr ein Eisenbahnbauprogramm für die nächsten Jahre mitzutheilen. Er habe daraufhin der Generaldirektion der Staatseisenbahnen den Auftrag gegeben, alles das zusammenzustellen, was von den verschiedenen Bezirksstellen beantragt worden und möglicherweise, falls die Finanzverhältnisse es erlauben und die nähere Prüfung die Nothwendigkeit ergeben sollte, in den nächsten Budgetperioden ausgeführt werden könnte. Hierbei sei allerdings die bedenkliche Summe von 208 Millionen herausgekommen, die in fünf Budgetperioden aufgewendet werden sollte. Es sei nun aber schon materiell gar nicht möglich, alle die zusammengefügten Bauprojekte in zehn Jahren auszuführen. Er müsse ferner ausdrücklich bemerken, daß die bezüglichlichen Projekte und Ansätze noch nicht einmal auf ihre Nothwendigkeit, geschweige in Bezug auf Höhe der Ansätze geprüft seien, weder vom Eisenbahnministerium und Finanzministerium, noch vom Staatsministerium. Bezüglich einiger Positionen könne er jetzt schon sagen, daß er seine Zustimmung zur Ausführung nicht geben werde, bei anderen sei ein Bedürfnis für ihre Aufnahme anzuerkennen, er müsse sich aber vorbehalten, den Zeitpunkt für die Befriedigung desselben zu bestimmen und namentlich zu prüfen, ob nicht die Ausführungen billiger und einfacher zu machen seien. Mit vollem Rechte habe Herr Geh. Rath Dr. Engler hervorgehoben, daß die jetzige Zeit in wirtschaftlicher Beziehung ernst genug sei, um alle Pläne und Vorschläge zu weiteren großen Ausgaben bei der Eisenbahnverwaltung auf das Sorgfältigste zu prüfen.

Was die von Herrn Geh. Rath Dr. Engler berührte Frage einer süddeutschen Tarifgemeinschaft anlangt, so habe man es bei der Stuttgarter Konferenz allerseits als wünschenswerth und nothwendig bezeichnet, zu einer Tarifgemeinschaft zu kommen. In dieser Beziehung habe er den besten Willen in Bayern und Württemberg sowohl als auch in Elsaß-Lothringen gefunden; letztere und die Anwesenheit eines Vertreters des Reichseisenbahnamts bei der Konferenz bürgten dafür, daß die Verhandlungen keineswegs eine Spitze gegen Preußen gehabt hätten, sondern nur zur Hebung des Verkehrs und Verbilligung des Betriebs führen sollten.

Herr Geh. Rath Dr. Engler habe dann auch Besorgnisse vor preußischer Eisenbahn-Expansionspolitik geäußert und auf Sachsen hingewiesen, dem gegenüber Preußen nach seiner (Engler's) Meinung nicht ganz bundesfreundlich verfahren sei. Als Minister und

Bundesratsmitglied halte er sich für verpflichtet zu erklären, daß Preußen seiner Ansicht nach ein Vorwurf nicht treffe. Er beziehe sich zunächst auf die Meißnerungen seines sächsischen Herrn Kollegen, der auf ähnliche, aber schärfere Angriffe im sächsischen Landtage amtlich erklärt habe, es sei ein inkorrektes Verfahren der Preussischen Eisenbahnverwaltung gegenüber der sächsischen nicht vorgekommen. Das Entstehen der Behauptung einer unreflexen Handlungsweise sei an sich erklärlich; denn Sachsen sei — rein geographisch betrachtet — Preußen gegenüber in ungünstiger Lage. Es sei unter den Eisenbahnverwaltungen seit lange üblich und erlaubt, die Güter auf der eigenen Bahn zu behalten, wenn ein Umweg von nicht mehr als etwa 20 Proz. gemacht werden müsse und kein höherer Frachtausfall als 40 Proz. dadurch eintrete. Von dieser Uebung könne Preußen Sachsen gegenüber allerdings in weitem Umfange Gebrauch machen und thue dies auch. Es sei dies aber durchaus „lauterer“ Wettbewerb, den Preußen auch uns gegenüber und wir ihm gegenüber in gleichem Maße anwenden. In Württemberg sei zuweilen auch schon behauptet worden, daß wir in Baden nicht ganz fair ihm gegenüber verfahren, was aber ganz unrichtig sei, da wir immer an den anerkannten Infratrationsgrundsätzen aufs Genaueste festhielten.

Hierauf wurde die allgemeine Diskussion geschlossen. In der Spezialdiskussion meldete sich Niemand zum Worte. Der Antrag der Kommission wurde zur namentlichen Abstimmung gebracht und mit allen gegen eine Stimme angenommen.

Namens der Kommission für Eisenbahnen und Straßen berichtete sodann Graf v. Andlaw über die Petition der Orte Krozingen, Breisach, Hausen u. a. die Erbauung einer Eisenbahn Krozingen-Breisach betreffend.

Die Gegend, von welcher der Bericht handle, sei ringsum von Säbienenwegen eingeschlossen, aber von keinem durchquert. Die in Rede stehende Bahn solle zunächst dazu dienen, den Bewohnern der betreffenden Gegend den Absatz ihrer landwirtschaftlichen Produkte zu erleichtern; es solle durch eine direkte Bahnverbindung dem unorthodoxen Zwischenhandel gesteuert werden. Die Bahn wäre sodann auch für den Obst- und Weinbau von Vortheil, denn Käufer suchten lieber in Orten mit Bahnstation ihren Bedarf zu decken, als in solchen, wo noch ein Transport per Achse bis zur Bahn hinzukomme. Ferner zu berücksichtigen wäre die Steinausfuhr aus den Steinbrüchen des Amberges und der Holztransport aus dem Münsterthale. Schließlich dürfe der Personenverkehr auf den Orten Krozingen, Biengen, Hausen, Grehhausen, Obermünzingen, Gündlingen und Breisach nicht übersehen werden. In der fraglichen Gegend sei Wasserkraft verfügbar und es wäre somit infolge des Baues der Bahn das Entstehen industrieller, der Bevölkerung Verdienst bringender Anlagen nicht ausgeschlossen. Die betreffenden Gemeinden seien bezüglich des Bahnbaues zu den größten Opfern bereit und seien der Ansicht, daß der Bau, da keine Terrainschwierigkeiten vorhanden seien, sich um 20 bis 25 Prozent billiger stellen würde als derjenige der Linie Krozingen—Staufen—Sulzburg. Da ein zweites Projekt für eine Bahn mit direktem Anschluß an Freiburg in Aussicht stehe, so dürfe eine endgiltige Entscheidung noch nicht getroffen werden können.

Die Kommission stelle den Antrag: die vorliegende Petition der Großh. Regierung zur Kenntniznahme zu überweisen.

Der Antrag wurde angenommen.

Namens derselben Kommission berichtete sodann Kommerzienrath Krafft über die Petition um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Osterburken über Merchingen durch das badische Gau- und Odenwaldland. Redner erörterte zunächst den Inhalt der Petition und ihre Begründung und legt sodann die Stellung der Großh. Regierung zu dieser Petition dar. Die Kommission, fährt er fort, verkenne nun nicht die große Bedeutung der Bahnen und die Nothwendigkeit ihrer Erbauung in manchen Gegenden unseres Landes. Der Staat habe die Pflicht, sich derartiger Gegenden anzunehmen, wenn sie aus eigener Kraft nicht zu Bahnen kommen könnten und diese Verpflichtung sei um so größer, wenn der Staat selbst sich im Besitze der Hauptbahnen befinde. Die Gegend, aus der die vorliegende Petition komme, sei gewiß berechtigt, eine Bahn zu erhalten. Es müsse dies aber durchaus nicht eine Staatsbahn sein, und wenn die Verhältnisse so lägen, daß das gleiche Ziel auch auf anderem Wege erreicht werden könne, so sprächen viele Beispiele im Lande dafür, es mit diesem anderen Wege zu versuchen. Es sollte daher in jener Gegend einmal zuerst der Versuch gemacht werden, ob sich für die Linie mit dem Anschluß an die Odenwaldbahn in Rosenberg nicht ein Privatunternehmer finden ließe und erst, wenn sich dieses als unmöglich erweisen sollte, sollte die Hilfe des Staats in Anspruch genommen werden. Dann allerdings sei die Kommission der Ansicht, daß sich der Staat in diesen wie auch in anderen Fällen, die sich in der Zukunft einstellen würden und sich auch bereits als unabwendbare Nothwendigkeit ankündigten, der Aufgabe, den Bau der Bahn selbst in die Hand zu nehmen, nicht werde entziehen können. Bevor aber jener Versuch gemacht sei, halte die Kommission es für verfrüht, die Petition der Großh. Regierung zur weiteren Prüfung zu überweisen; sie stelle vielmehr, dem dem derzeitigen Stand der Sache am Besten sich anpassenden Antrag

über die Petition zur Tagesordnung überzugehen.

Graf von Helmstatt ist durch diesen Antrag der Kommission überrascht, er hätte den Antrag erwartet, die Petition der Regierung zur Kenntnissnahme zu überweisen. Seiner Ansicht nach würde sich der Bau der in Rede stehenden Bahn besser rentieren wie derjenigen der Bahn von Mosbach nach Müden und sei mindestens ebenso gerechtfertigt wie dieser. Redner schildert aus eigener Kenntniss die Lage der in Betracht kommenden Landesgegend, die jetzt schon bei den ungünstigen Verkehrsverhältnissen mit den größten Schwierigkeiten bezüglich der Verwerthung ihrer landwirthschaftlichen Produkte zu kämpfen hätte, Schwierigkeiten, die sich zur Unmöglichkeit zur Verwerthung derselben herausbilden würden, falls nicht bald Abhilfe geschaffen würde. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sei für jene Gegend eine Lebensfrage. Er bitte die Regierung, der vorliegenden Frage näherzutreten und stelle daher den Gegenantrag, die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnissnahme zu überweisen.

Der Berichterstatter legt hierauf nochmals eingehend den Standpunkt der Kommission dar, er betont, daß auch die Kommission der betreffenden Landesgegend alles Wohlwollen entgegenbringe, daß sie aber der Ansicht sei, es sollen die Petenten zunächst den Versuch machen, für die Linie mit dem Anschluß an die Odenwaldbahn in Rosenbergraben einen Privatunternehmer zu finden.

Graf v. Helmstatt hat sich aus den Ausführungen des Herrn Berichterstatters davon überzeugt, daß dieser sich mit ihm auf demselben Boden befindet und zieht seinen Gegenantrag zurück.

Der Antrag der Kommission wurde sodann einstimmig angenommen.

Herr v. Rüdert berichtete hierauf namens der Petitionskommission über die Vorstellung der Bureaugehilfen und Bureaugehilfenanwärter der Großh. Staatseisenbahnen wegen Verbesserung ihrer Anstellungsverhältnisse. Was die erste der vorgetragenen Bitten (auf etatmäßige Anstellung nach dem vollendeten zehnten Dienstjahre) anlangt, so könne die Kommission nach den hierauf bezüglichen Erklärungen der Großh. Regierung diese Bitte nicht befürworten. Wenn ähnliche Beamtenklassen, deren Anwärter eine weitergehende Vorbildung hätten oder gar ein Examen bestanden hätten, zehn oder mehr Jahre bedürften, um zur etatmäßigen Anstellung zu gelangen, so scheint es nicht gerechtfertigt, Beamte, die nur die Volksschule absolviert hätten, besser zu stellen. Ein Vergleich mit gleichartigen Beamten anderer Staaten sei nicht zulässig, da die Vorbedingungen für die Anstellung in den verschiedenen Staaten verschiedene seien und für die Bemessung der Bezüge mancherlei, den einzelnen Staaten eigenthümliche Verhältnisse von Einfluß seien. Die Kommission komme bezüglich des ersten Theils der Petition zum Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung. Dasselbe sei der Fall bezüglich der dritten Bitte (Gewährung eines Wohnungsgeldes.) Ein Anspruch auf Woh-

nungsgeld siehe prinzipiell nur den etatmäßigen Beamten zu und von diesem Prinzip könne zu Gunsten einzelner Beamtenklassen nicht abgegangen werden. Was endlich Ziffer 2 der Petition anlangt, gerichtet auf raschere Erhöhung der Bezüge der Petenten von 1200 M. ab und Steigen zu einem Höchstgehalt von 2000 M., so habe die Großh. Regierung der Kommission mitgetheilt, daß mit der Aufbesserung der etatmäßigen Beamten durch die Erhöhung des Wohnungsgeldes auch eine Besserstellung der Bureaugehilfen durch rascheres Advancement in die höheren Bezüge in Aussicht genommen sei. Damit werde ein Theil der Bitte der Petenten der Gewährung entgegengeführt; aber auch der weitere Wunsch auf Erhöhung der Höchstbezüge erscheine der Kommission im Hinblick auf die in den letzten Jahrzehnten gesteigerten Preise für Wohnung und Lebensmittel einer näheren Prüfung werth. Sie komme daher zu dem Antrag:

über Ziffer 1 und 3 des vorgetragenen Petitions zur Tagesordnung überzugehen, Ziffer 2 dagegen der Großh. Regierung zur Kenntnissnahme zu überweisen.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Namens derselben Kommission berichtet sodann Kommerzienrath Kraft über die Petition der im Jahre 1872 in den Reichspostdienst übernommenen badischen Postbeamten, die Erlassung der Beiträge zur badischen Generalwitwenkasse. Redner gibt zunächst einen Ueberblick über den Inhalt und die Begründung der Petition. Die Kommission beurtheile die Petition von zwei Gesichtspunkten aus: 1. Soweit die in den Reichsdienst übernommenen badischen Postbeamten sowohl Mitglieder der badischen Witwenkasse, als auch der Reichswitwenkasse seien, so könne davon nicht gesprochen werden, daß für sie mit der Errichtung der Reichswitwenkasse ein rechtlicher Zwang vorgelegen habe, bei der badischen Witwenkasse zu verbleiben. Die Aufrechterhaltung der Mitgliedschaft bei letzterer Kasse entspreche daher seit Errichtung der Reichswitwenkasse mehr oder weniger einem privatrechtlichen Versicherungsvertrag und hieraus rechtfertige sich auch die Aufrechterhaltung der Witwenkassenbeiträge für diese Beamten. Zudem würde eine Doppelversicherung, ohne daß für eine derselben Beiträge zu entrichten wären, über den Rahmen der in der Hinterbliebenenversorgung zum Ausdruck kommenden staatlichen Fürsorgepflicht hinausgehen, ganz abgesehen von der Frage der Billigkeit. 2. Sollten unter den petitionirenden Postbeamten sich solche befinden, welche der Reichswitwenversorgung nicht beigetreten wären, auch dann nicht, als die Beiträge aufgehoben wurden, indem sie sich mit der badischen Hinterbliebenenversorgung begnügten, so möchte die Frage aufgeworfen werden, ob diesen Beamten gegenüber vielleicht doch nicht ein anderer Standpunkt anzunehmen wäre. Gehörten sie doch nur einer Witwenkasse an und nachdem sowohl die Reichsbeamten als die unmittelbaren badischen Staatsbeamten nunmehr von jedem Beitrag zur Hinterbliebenenversorgung entbunden wären, dürfte es angebracht sein, auch ihnen die

Wohlthat der Befreiung von den Rassenbeiträgen zuzuwenden zu lassen.

In diesem Sinne sei die Kommission zu dem Antrage gelangt, die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnissnahme zu überweisen, im übrigen aber darüber zur Tagesordnung überzugehen.

Die Kommission beantrage daher die vorliegende Petition in diesem Sinne der Regierung zur Kenntnissnahme zu überweisen.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen. Herr v. Rüdert berichtete sodann namens derselben Kommission über die Bitte der Gemeinden Ladenburg, Edingen, Ibsesheim, Neckarhausen und Schriesheim um Wiedererrichtung des Amtsgerichtsbezirks in Ladenburg und Erweiterung des Amtstages dafelbst. Was das erste Petition anlangt, so stelle die Kommission den Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung. Sie geht hierbei von der Erwägung aus, daß der zu bildende Amtsgerichtsbezirk ohne die Gemeinden Friedrichsfeld und Seddesheim zu klein sein würde, daß an eine Zuteilung dieser beiden Gemeinden mit ihrer Zustimmung nicht gedacht werden könne, da der Eintritt der von denselben aufgestellten Bedingungen (Wiedererrichtung eines Bezirksamtes in Ladenburg beziehungsweise Zuteilung von Friedrichsfeld zum Notariat Ladenburg) nicht erwartet werden könne, ferner daß eine Prüfung der Verkehrsbeziehungen zwischen Mannheim beziehungsweise Schwetzingen und der in Betracht kommenden Orte ergebe, daß der für Amtsgerichtsgeschäfte nötige Zeit- und Kostenaufwand, sofern diese nicht bei Gelegenheit des in Ladenburg bestehenden Gerichtstages erledigt werden könnten, für die Bewohner der petitionirenden Gemeinden kein größerer sei, als derjenige, den die Personen aufzuwenden hätten, welche nicht am Amtstagesort wohnten; schließlich käme in Betracht, daß die gegenwärtige finanzielle Lage nicht dazu angethan sei, die Befürwortung durch dringende Bedürfnisse nicht gebotener Organisationsänderungen zu rechtfertigen.

Dagegen scheint der Kommission bezüglich des zweiten Punktes des Petitions die Prüfung der Frage wünschenswerth, ob der Geschäftsstand sowohl in gerichtlichen als in amtlichen Angelegenheiten ein solcher sei, daß derselbe eine Erweiterung des bereits bestehenden Amtstages rechtfertige. Die Kommission gebe der Regierung anheim, da ihr selbst nähere Daten nicht zur Verfügung ständen, in eine nähere Prüfung dieser Frage einzutreten. Der Kommissionsantrag gehe daher dahin:

über die Petition, soweit sie auf Wiedererrichtung des Amtsgerichtsbezirks in Ladenburg gerichtet sei, zur Tagesordnung überzugehen, insofern dieselbe eine Erweiterung des Amtstages erstrebe, sie der Großh. Regierung zur Kenntnissnahme zu überweisen.

Der Antrag der Kommission wurde einstimmig angenommen und nach einer Besprechung über den Tag der nächsten Sitzung die gegenwärtige Sitzung geschlossen.

Verantwortlicher Redakteur: Julius Kay in Karlsruhe.

Bürgerliche Rechtskreise.

769. Nr. 9657. Donau.

Es ist zur Beschlussfassung über die Wahl eines anderen Verwalters, sowie über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretenden Falles über die in § 132 der Konkursordnung bezeichneten Gegenstände und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf

Samstag, den 21. Juni 1902, Vormittags 11 Uhr, vor dem diesseitigen Gerichte, Akademiestraße 2, II. Stock, Zimmer Nr. 14, Termin anberaumt.

Allen Personen, welche eine zur Konkursmasse gehörige Sache in Besitz haben oder zur Konkursmasse etwas schuldig sind, ist aufgegeben, nichts an den Gemeinschuldner zu verabsolgen oder zu leisten, auch die Verpflichtung auferlegt, von dem Besten der Sache und von den Forderungen, für welche sie aus der Sache abgeforderte Befriedigung in Anspruch nehmen, dem Konkursverwalter bis zum 21. Juni 1902 Anzeige zu machen.

Karlsruhe, den 24. Mai 1902.

Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts, S. 770. Nr. 7512. Wolsch.

Ueber das Vermögen des Gerberbesizers Karl Lehmann in Gutach, Amt Wolsch wird heute am 24. Mai 1902, Nachmittags 1/5 Uhr das Konkursverfahren eröffnet.

Der Rechtskonsulent L. Rapp hier wird zum Konkursverwalter ernannt.

Karlsruhe, den 24. Mai 1902.

Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts, S. 770. Nr. 7512. Wolsch.

Ueber das Vermögen des Gerberbesizers Karl Lehmann in Gutach, Amt Wolsch wird heute am 24. Mai 1902, Nachmittags 1/5 Uhr das Konkursverfahren eröffnet.

Der Rechtskonsulent L. Rapp hier wird zum Konkursverwalter ernannt.

Karlsruhe, den 24. Mai 1902.

Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts, S. 770. Nr. 7512. Wolsch.

Ueber das Vermögen des Ehefrau des Schreinermeisters Karl Horn Wulfe geb. Hummel in Karlsruhe, Markgrafenstraße 43 wurde am 23. Mai 1902, Nachmittags 5 Uhr das Konkursverfahren eröffnet.

Kaufmann Carl Burger hier ist zum Konkursverwalter ernannt worden.

Konkursforderungen sind bis zum 12. Juni 1902 bei dem Gerichte anzumelden.

Es ist zur Beschlussfassung über die Wahl eines anderen Verwalters, sowie über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretenden Falles über die in § 132 der Konkursordnung bezeichneten Gegenstände und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf

Samstag, den 21. Juni 1902, Vormittags 11 Uhr, vor dem diesseitigen Gerichte, Akademiestraße 2, II. Stock, Zimmer Nr. 14, Termin anberaumt.

Allen Personen, welche eine zur Konkursmasse gehörige Sache in Besitz haben oder zur Konkursmasse etwas schuldig sind, ist aufgegeben, nichts an den Gemeinschuldner zu verabsolgen oder zu leisten, auch die Verpflichtung auferlegt, von dem Besten der Sache und von den Forderungen, für welche sie aus der Sache abgeforderte Befriedigung in Anspruch nehmen, dem Konkursverwalter bis zum 21. Juni 1902 Anzeige zu machen.

Karlsruhe, den 24. Mai 1902.

Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts, S. 770. Nr. 7512. Wolsch.

Ueber das Vermögen des Gerberbesizers Karl Lehmann in Gutach, Amt Wolsch wird heute am 24. Mai 1902, Nachmittags 1/5 Uhr das Konkursverfahren eröffnet.

Der Rechtskonsulent L. Rapp hier wird zum Konkursverwalter ernannt.

Karlsruhe, den 24. Mai 1902.

Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts, S. 770. Nr. 7512. Wolsch.

Ueber das Vermögen des Gerberbesizers Karl Lehmann in Gutach, Amt Wolsch wird heute am 24. Mai 1902, Nachmittags 1/5 Uhr das Konkursverfahren eröffnet.

Der Rechtskonsulent L. Rapp hier wird zum Konkursverwalter ernannt.

Karlsruhe, den 24. Mai 1902.

Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts, S. 770. Nr. 7512. Wolsch.

Konkursforderungen sind bis zum 1. August 1902 bei dem Gerichte anzumelden.

Es wird Termin anberaumt vor dem diesseitigen Gerichte, zur Beschlussfassung über die Wahl eines anderen Verwalters, sowie über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretenden Falles über die in § 132 der Konkursordnung bezeichneten Gegenstände und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf

Donnerstag, den 19. Juni 1902, Nachmittags 1/5 Uhr und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf

Donnerstag, den 21. August 1902, Nachmittags 3 Uhr.

Allen Personen, welche eine zur Konkursmasse gehörige Sache in Besitz haben oder zur Konkursmasse etwas schuldig sind, wird aufgegeben, nichts an den Gemeinschuldner zu verabsolgen oder zu leisten, auch die Verpflichtung auferlegt, von dem Besten der Sache und von den Forderungen, für welche sie aus der Sache abgeforderte Befriedigung in Anspruch nehmen, dem Konkursverwalter bis zum 15. Juni 1902 Anzeige zu machen.

Wolsch, den 24. Mai 1902.

Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts, Reich.

S. 763. Nr. 24071. Karlsruhe.

In dem Konkursverfahren über das Vermögen der Firma Emil Schweizer, Inhaberin Antonie Sofie Schweizer geborene Rabhorn hier ist zur Prüfung der nachträglich angemeldeten Forderungen Termin auf

Dienstag, den 10. Juni 1902, Vormittags 1/9 Uhr, vor dem Großherzoglichen Amtsgericht hierseits, Akademiestraße 2, III. Stock, Zimmer Nr. 21 anberaumt.

Karlsruhe, den 22. Mai 1902.

Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts, S. 808. Nr. 5158. Neustadt.

Ueber das Vermögen des Wirts Wilhelm Saul in Neustadt, 3. St. in Freiburg, wird heute am 26. Mai 1902, Vormittags 1/12 Uhr, das Konkursverfahren eröffnet.

Der Kaufmann Arthur Bender in Neustadt wird zum Konkursverwalter ernannt.

Konkursforderungen sind bis zum

19. Juni 1902 bei dem Gerichte anzumelden.

Es wird Termin anberaumt vor dem diesseitigen Gerichte zur Beschlussfassung über die Wahl eines anderen Verwalters, sowie über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretenden Falles über die in § 132 der Konkursordnung bezeichneten Gegenstände und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf

Donnerstag, den 26. Juni 1902, Vormittags 10 Uhr.

Allen Personen, welche eine zur Konkursmasse gehörige Sache in Besitz haben oder zur Konkursmasse etwas schuldig sind, wird aufgegeben, nichts an den Gemeinschuldner zu verabsolgen oder zu leisten, auch die Verpflichtung auferlegt, von dem Besten der Sache und von den Forderungen, für welche sie aus der Sache abgeforderte Befriedigung in Anspruch nehmen, dem Konkursverwalter bis zum 19. Juni 1902 Anzeige zu machen.

Groß. Amtsgericht zu Neustadt. G. E. H. A. D.

Die Uebereinstimmung mit der Urchrift bekräftigt

Neustadt, den 26. Mai 1902.

Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts, Hagart.

S. 810. Nr. 218011. Mannheim.

In dem Konkursverfahren über das Vermögen der Peter Josef Klarmann Ehefrau, Jeanette geb. Wilhelm in Mannheim, ist zur Prüfung der nachträglich angemeldeten Forderungen Termin auf

Donnerstag, den 12. Juni 1902, Vormittags 11 Uhr, vor dem Großh. Amtsgerichte hierseits, 2. Stock, Zimmer Nr. 5, anberaumt.

Mannheim, den 23. Mai 1902.

Birkenmeier,

Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts IV. S. 811. Nr. 22051. Mannheim.

Ueber das Vermögen des Händlers Heinrich Rottweiler in Mannheim K. 4, 6, wird heute Vormittags 9 Uhr das Konkursverfahren eröffnet.

Der Konkursverwalter ist ernannt: Kaufmann Friedrich Bühler hier.

Konkursforderungen sind bis zum 5. Juni 1902 bei dem Gerichte anzumelden und werden daher alle diejenigen, welche an die Masse als Konkursgläubiger Ansprüche machen wollen, hiermit aufgefordert, ihre An-

sprüche mit dem dafür verlangten Borende bis zum genannten Termine entweder schriftlich einzureichen oder der Gerichtsschreiberei zu Protokoll zu geben unter Beifügung der urkundlichen Beweiskräfte oder einer Abschrift derselben.

Zugleich wird zur Beschlussfassung über die Wahl eines definitiven Verwalters, über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretenden Falles über die in § 132 der Konkursordnung bezeichneten Gegenstände auf

Mittwoch, den 18. Juni 1902, Vormittags 11 Uhr,

sowie zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf

Mittwoch, den 23. Juli 1902, Vormittags 11 Uhr,

vor dem Großh. Amtsgerichte Abth. 2, 2. Stock, Zimmer 9, Termin anberaumt.

Allen Personen, welche eine zur Konkursmasse gehörige Sache in Besitz haben oder zur Konkursmasse etwas schuldig sind, wird aufgegeben, nichts an den Gemeinschuldner zu verabsolgen oder zu leisten, auch die Verpflichtung auferlegt, von dem Besten der Sache und von den Forderungen, für welche sie aus der Sache abgeforderte Befriedigung in Anspruch nehmen, dem Konkursverwalter bis zum 5. Juni 1902 Anzeige zu machen.

Mannheim, den 26. Mai 1902.

Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts II. Birkenmeier.

Konkurs.

S. 809. Nr. 10524. Laß. In dem Konkursverfahren über das Vermögen des Wilhelm Steffert, Schuhmachermeister in Dinglingen, ist zur Abnahme der Schlussrechnung des Verwalters, zur Erhebung von Einwendungen gegen das Schlussverzeichniß der bei der Verteilung zu berücksichtigenden Forderungen und zur Beschlussfassung der Gläubiger über die nicht vermerkten Vermögensstücke und über die Erhaltung der Auslagen und die Bewahrung einer Bergütung an die Mitglieder des Gläubigerausschusses der Schlusstermin bestimmt auf

Donnerstag, den 19. Juni 1902, Vormittags 10 Uhr,

vor dem Amtsgerichte hierseits.

Laß, den 26. Mai 1902.

Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts, G. E. H. A. D.