

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1894

98 (11.4.1894) I. Beilage

I. Beilage zu Nr. 98 der Karlsruher Zeitung.

Wittwoch, 11. April 1894.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 7. April. 15. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. (Schluß aus der Beilage Nr. 97.)

A. Ordentlicher Etat.

Zu § 1 (Landwirthschaftlicher Verein und landwirthschaftliche Interessenvertretung) spricht Hr. Ferdinand v. Bodman seine Freude darüber aus, daß einem langgehegten Wunsche nachgebend, die Großh. Regierung einen größeren Betrag eingestellt habe. Redner erhoffe von der dadurch ermöglichten unentgeltlichen Zustellung des landwirthschaftlichen Wochenblattes an die Mitglieder eine Neubelebung des Vereins.

Bei §§ 17—21 (Ackerbauschule Hochburg) fragt der ebengenannte Redner an, ob die auf Hochburg veranstalteten Weinbau- und Kellereikurse Anlaß gefunden haben und anfrecht erhalten werden sollen.

Ministerialrath Dr. Reinhard gestattet sich darauf hinzuweisen, daß die bezüglichen Mittel erst aus dem Budget für 1894/95 zu schöpfen seien.

Hr. Ferd. v. Bodman erklärt hierauf, er sei der Meinung gewesen, die Kurse seien bereits aus allgemeinen Schulmitteln in's Leben geführt worden.

Zu §§ 31—35 (Verbandsverwaltung der Rindviehversicherung) bittet der gleiche Redner um Auskunft über die dermalige Ausdehnung des Verbandes.

Ministerialrath Dr. Reinhard kann die gegenwärtige Zahl der dem Verband angehörenden Ortsvereine nicht mit völliger Sicherheit angeben. Zu Anfang des laufenden Jahres seien es 94 gewesen, jetzt sei deren Zahl, nachdem in den letzten Tagen noch einige Aufnahmen erfolgt sind, wohl auf 102 gestiegen.

B. Außerordentlicher Etat.

Hr. Ferd. v. Bodman bittet (zu § 3) um Auskunft, in welchem Umfange die Unterstützung der Reben zur Bekämpfung der Reblausgefahr in Aussicht genommen sei. Die Trockenheit lege die Gefahr der Verbreitung der Insektion durch geflügelte Insekten (besonders im Herbst) nahe.

Zu § 10 (Beihilfe zur Hagelversicherung) weist Redner darauf hin, daß bekanntlich das mit der Norddeutschen Hagelversicherungsgesellschaft abgeschlossene Abkommen über Einrichtung einer besonderen Weintraubenversicherung gescheitert sei und daß daher die Bestrebungen nun darauf zu richten seien, innerhalb des bestehenden allgemeinen Abkommens mit dieser Gesellschaft auf eine Minderung der Prämien für Reben hinzuwirken, eventuell auch im Wege der Gemeindefürsorge im Interesse der kleinen Weinbauern vorzugehen.

Zu § 12 (Farenhaltung) und § 13 (Landwirthschaftliches Ausstellungswesen) dankt Redner für die weitgehende Berücksichtigung, die den Anträgen des Badischen Landwirthschaftsraaths zu Theil geworden sei. Die Erleichterung des Bezugs von Zuchtvieh aus der Schweiz und die bessere Kontrolle desselben sei zu begrüßen, ebenso das Bestreben, den Bedarf mehr und mehr aus den inländischen Aufzuchtstationen zu decken und die Einfuhr aus der Schweiz auf ganz hochwertige Thiere, die einer besonders sachverständigen Beurtheilung bedürfen, zu beschränken.

Ministerialrath Dr. Reinhard erwidert, daß die Maßregeln zur Bekämpfung der Reblausgefahr in den Aufgabekreis der Landwirthschaftlich-Voranischen Versuchsanstalt gehören. Alljährlich werde eine Reihe von Nebenuntersuchungen vorgenommen. Ein beschleunigtes Tempo dürfe sich in der That nach den Witterungsverhältnissen der beiden letzten Jahre empfehlen. Die Großh. Regierung werde ihr Augenmerk hierauf richten.

Redner weist darauf hin, daß das Reblausgefahr nur in sehr geringem Umfange gegen Hagel versichert sei. Die Prämien der Norddeutschen Hagelversicherungsgesellschaft seien nach Ansicht unserer Interessenten hierfür zu hoch. Seit Jahren sei man bestrebt gewesen, die Versicherungsbedingungen günstiger zu gestalten. Da die Norddeutsche Hagelversicherungsgesellschaft ihre Sätze nicht glaubte ermäßigen zu können, sei von ihr der Vorschlag gemacht worden, eine besondere Gesellschaft auf Gegenseitigkeit eigens für die Versicherung der Weintrauben zu bilden. Die Norddeutsche Hagelversicherungsgesellschaft habe das bezügliche Projekt ausgearbeitet. Dasselbe sei aber in weinbaureisenden Kreisen auf so große Bedenken gestoßen, daß es als gescheitert betrachtet werden könne. Es erübrige also das Bestreben, bei der Norddeutschen Hagelversicherungsgesellschaft selbst bessere Bedingungen zu erhalten.

Was die Förderung der Rindviehzucht betreffe, so sei es nicht die Absicht der Regierung, die Schweizer Zuchtbezirke vor den inländischen zu bevorzugen. Manche unserer Bezirke würden jetzt, wo bei uns mit so vorzüglichem Erfolge gezüchtet wird, besser daran thun, aus den oberbadiischen Zuchtbezirken anstatt aus der Schweiz Zuchtthiere zu beziehen. Es lasse sich indessen nicht verhindern, daß trotzdem aus der Schweiz bezogen werde. Der Ankauf dort sei, wie jedem Sachverständigen bekannt sei, mit erheblichen Schwierigkeiten verknüpft, die bisher noch gesteigert worden seien dadurch, daß zuweilen mehrere badische Einkaufskommissionen gleichzeitig im Ankaufgebiete erschienen seien und sich Konkurrenz gemacht hätten. Darüber, wie diesen Schwierigkeiten zu begegnen sei,

seien die Ansichten sehr getheilt gewesen. Die Großh. Regierung habe nach reiflicher Prüfung ein zweckmäßiges Mittel darin zu erblicken geglaubt, daß von ihr für die Dauer der Einkaufszeit ein badischer Thierarzt in das Simmenthal entsendet wird, der gewissermaßen die Centralstelle für ankunftsärztliche Prüfung sei und auch bei allen technischen Fragen den Einkaufskommissionen mit Rath und That zur Seite stehen soll. Der hierdurch erwachsende Aufwand solle aus § 12 im außerordentlichen Etat gedeckt werden.

In den fortgeschrittensten Zuchtbezirken des Landes könne, wenn überhaupt noch eingeführt werde, nur der Bezug bester und theuerster Thiere in Betracht kommen. Es empfehle sich, den weniger bemittelten Gemeinden solcher Bezirke zu diesem Zwecke Beihilfen zu gewähren. Die Verwendung der darnach noch übrigen Mittel der Position stehe noch dahin.

Das Ausstellungswesen anlangend bestehe nicht die Absicht, mit der bisherigen Übung zu brechen. Auch fernerhin sollten Gausausstellungen haarklich unterstützt werden. Daneben sollten aber auch Spezialausstellungen, die sich schon häufig als reiche Quelle der Belehrung erwiesen hätten, wirksame Förderung erfahren. Weiter sei der Wunsch nach Abhaltung von Regionalausstellungen hervorzuheben. Bei solchen größeren für das ganze Land oder größerer Theile desselben zu veranstaltenden Ausstellungen sei es besonders schwierig, geeignete Ausstellungsräume für Thiere zu beschaffen. Hierzu seien die Kräfte der Unternehmer in der Regel nicht ausreichend. Die Großh. Regierung habe daher ein Abkommen mit einem Industriellen getroffen, inhaltlich dessen ihr gegen eine aus der Staatskasse zu leistende Vergütung Ausstellungsräume — Schuppen aus Holz und Leinwand — für den bezeichneten Zweck jederzeit zur Verfügung gestellt würden. Jemand, welcher die Verpflichtung habe die Großh. Regierung damit nicht übernimmt.

Hr. Ferd. v. Bodman dankt für die ertheilte Auskunft und bemerkt, daß seitens der Hagelversicherungsgesellschaften auf die ungenügende Hagelstatistik hingewiesen worden sei. Die unrichtige sei zwar besser als die anderer Länder, bedürfe aber noch weiterer Verbesserung. Seitens der Bürgermeisterämter würden die Hagelgeschäden zu Anfang jeweils um 25 bis 30 Proz. überschätzt. Die Genauigkeit lasse sich noch viel zu wünschen übrig. Eine Vertiefung der Arbeit werde sich erzielen lassen im Wege eines Zusammenwirkens zwischen dem Statistischen Bureau und dem Meteorologischen, sowie dem Topographischen Bureau, ähnlich wie das bei der bayerischen Landesanstalt in München geschehe. Dort werde eine ausgezeichnete graphische und plastische Darstellung der jährlichen Hagelfälle geliefert. Vielleicht werde auch die Norddeutsche Hagelversicherungsgesellschaft bereit sein, zu statistischen Zwecken Material zur Verfügung zu stellen.

Zu Titel VII der Einnahmen (Landwirthschaft) ergreift Niemand das Wort.

Zu Titel XVII der Ausgaben (Verwaltungszweige der Oberdirektion des Wasser- und Straßenaues) erhält das Wort Geh. Hofrath Dr. Engler.

In der letzten Session habe eine Erörterung darüber stattgefunden, inwieweit Wasserkräfte des Staates ohne Einwilligung der Stände von der Regierung vergeben werden könnten. Die Zweite Kammer sei zu der Resolution gelangt, daß mit der weiteren Vergebung staatlicher Wasserkräfte zugewartet werden möge, bis eine gesetzliche Regelung der Frage erfolgt sei. Es habe sich im besonderen damals um die Vergebung einer Wasserkraft von 15 000 Pferdekraften bei Rheinfelden für die Zwecke elektrischer Kraftgewinnung gehandelt. Mit Recht habe die Erste Kammer jener Resolution des andern Hohen Hauses nicht beigestimmt. Bei der Ertheilung derartiger Konzessionen handle es sich ganz wesentlich darum, den richtigen Moment auszunutzen. Wollte die Regierung jeweils warten, bis die Ständeversammlung wieder zusammenberufen ist, so wäre der günstige Augenblick wohl in den meisten Fällen vorübergegangen. Es werde sich auch kaum eine Gesellschaft finden, die das Risiko einer nachträglichen Ablehnung der Konzession durch die Stände auf sich nähme. Bei der erwähnten Konzession habe es sich gezeigt, wie schwer es sei, der Verwerthung der Wasserkräfte des Rheins näher zu treten. Die Bildung einer Gesellschaft sei damals gescheitert, weil man keine Abnehmer für die zu gewinnende Kraft gefunden habe. Auch das Verhalten der Kammer habe dazu beigetragen, den Unternehmungsgest zu lähmen.

Bei einer gesetzlichen Neuregelung könne es sich nur darum handeln, wie die Zuständigkeit zwischen dem Bezirksrath und der Großh. Regierung (Ministerium) zu vertheilen sei, ohne daß dabei eine Mitwirkung der Stände in Frage kommen dürfe. Gegenwärtig stehe nun wieder eine zweite Vergebung der Rheinwasserkraft an der nämlichen Stelle in Frage. Es sei ein neues Gesuch eingereicht worden und es sei beabsichtigt, bei Rheinfelden eine Filiale der Aluminiumfabrik zu Schaffhausen zu gründen, welche die erforderliche Kraft aus dem Rhein entnehmen wolle. Das Projekt stimme mit dem früheren im wesentlichen überein, mit dem Unterschiede jedoch, daß für gewöhnlich nur 5000 Pferdekraften, und zwar für den angegebenen Zweck, gewonnen werden sollen, während die Mehrleistung bei Hochwasser anderweit abzugeben werden könne. Die Konzessionsertheilung in diesem Sinne, wobei na-

mentlich die Möglichkeit gewahrt sei, die vorerst ungenützt bleibende Wasserkraft künftig durch ein unterhalb sich anschließendes Werk ebenfalls auszubenten, sei als eine glückliche und dankenswerthe Lösung zu begrüßen, und zwar besonders deshalb, weil wir damit eine zukunftsreiche metallurgische Anstalt in's Land bekommen. Eine Aluminiumfabrik habe bisher im Deutschen Reich gefehlt, obwohl Deutschland sonst in metallurgischer Beziehung in erster Reihe stehe und England, Amerika und Frankreich solche Anstalten bereits besäßen. Das Aluminium sei das Metall der Zukunft, es sei, als Bestandtheil der Thonerde, sozusagen überall zu finden und bedürfe nur der technischen Umbildung. In frühester Zeit seien die Menschen lediglich auf die gebiegen vorkommenden Metalle angewiesen gewesen. Später erst sei man zur Ausbeutung der Erze, zur Gewinnung von Zink, Zinn, Blei und zuletzt des Eisens gelangt. Durch die Fortschritte der Wissenschaft und der Technik sei es mehr und mehr möglich geworden, auch solche Metalle zu gewinnen, die nur in enger Verbindung mit anderen Stoffen vorkommen. Wenn man dem Aluminium vorwerfe, daß es nicht alle Eigenschaften eines Wertmetalls besitze, so sei dies auch mit dem Eisen anfänglich nicht der Fall gewesen. Aufgabe der Technik sei es, das Aluminium, etwa durch geeignete Zusätze, so zu behandeln, daß es künftig den zu stellenden Anforderungen in erhöhtem Maße entspreche. Immerhin habe sich die Verwendung dieses Metalls schon jetzt sehr verbreitet. Bekanntlich sei dessen umfassende Anwendung in unserer Armee für Beschläge, Geschütze, Schuhnägel beabsichtigt, um diese Gegenstände leichter zu machen. Während nämlich Eisen das Siebenfache des Wassers wiege, wiege das Aluminium nur das Zweieinhalbfache. Wie Redner vernommen habe, sei gerade der vorausichtige Bedarf des deutschen Heeres die Veranlassung für die Gründung der Filialfabrik auf deutschem Boden gewesen.

Der Großh. Regierung sei dafür zu danken, daß Deutschland durch die Konzessionsertheilung in Stand gesetzt werde, mit den anderen Staaten in der Aluminiumproduktion zu konkurriren.

Bei der Konzession sei die Möglichkeit gewahrt, das für einen etwaigen Oberländer Kanal erforderliche Wasser dem Rhein zu entnehmen. Ausführbar werde dies Projekt nur dann sein, wenn Basel sich mit einer größeren Kraftabnahme beteilige.

Zu begrüßen sei, daß der Gedanke an einen ober-rheinischen Kanal nicht aufgegeben worden sei, trotz der Schwierigkeiten, die insofern entgegenstehen, als der Kanal sehr hoch oben — bei Hünningen — abzweigen müsse und auf eine lange Strecke zu tief zu liegen komme, um zur Wässerung zu dienen, vielmehr erst von Schliengen abwärts, und zwar bis nach Regal hin, diesem Zwecke dienen können. Eine eigenthümliche Wandlung habe sich bei diesem Kanalprojekt vollzogen: man habe die anfängliche Absicht, das Rheintal mit Wasser zu versorgen, aufgegeben wegen des passiven Verhaltens der in der Niederung gelegenen Gemeinden, welche nicht gesonnen seien, vom Ackerbau zum Wiesenbau überzugehen. Dem ursprünglichen Plane sei der richtige Gedanke zu Grund gelegen, daß mit der Tieferlegung des Rheinbettes der Grundwasserspiegel in der Niederung zurückgegangen sei und thatsächlich viele Mühlen stillstehen müßten, weil kein Wasser mehr in die Seitenkanäle zufließe. Nun wolle man aber plötzlich das Wasser einer Gegend zuwenden, an die man anfänglich gar nicht gedacht habe, die Gegend auf dem Hochgebirge. Diese Veränderung sei gerechtfertigt; denn auch hier sei das Grundwasser zurückgegangen. Den Ausführungen der Techniker, daß letzteres keine Folge der Rheinkorrektur sei, vermag Redner nicht zu folgen. Er möchte den Rückgang auch hier theilweise für eine indirekte Folge der Rheinkorrektur halten; indessen nehme er keine volle Sachkenntnis für sich in Anspruch.

Zu einem anderen mit dem vorliegenden Budgettitel in Verbindung stehenden Gegenstande übergehend, wendet sich Redner zu der Frage der Schiffbarmachung des Rheines oberhalb von Mannheim, welche auf's engste mit der Frage des linksrheinischen Kanals zusammenhänge. Es sei dies eine Frage von einmündender und neuerdings akuter Bedeutung. Der Bau eines linksrheinischen Kanals müsse im badischen Interesse unbedingt verhindert werden. Wenn überhaupt einmal der Schiffsverkehr sich nach Süden ausdehnen solle, so müßten wir eher auf die Schiffbarmachung des Rheins dringen. Der linksrheinische Kanal sei schon Anfangs der 70er Jahre von Seiten des Reichs angeregt worden, als noch die Millionen aus der Kriegsschuldigung zur Verfügung standen. Die elsäß-lothringische Bevölkerung habe das Projekt aber damals nicht mit Sympathie aufgenommen, weil sie jeder neuen Verbindung mit Deutschland abhold war. Auch der damalige Leiter der Reichslände, Oberpräsident v. Müller, sei kein Freund des Kanals gewesen. Statthalter v. Montenuff habe Mitte der 80er Jahre den Gedanken wieder aufgenommen. Redner führt einige Stellen aus den Verhandlungen des Landesausschusses von 1884 und 1885 an, welche zeigen, daß man damals auch auf Seiten der Regierung die feste Hoffnung auf die Erfüllung dieses Wunsches hegte. Einen weiteren Impuls habe der Binnenschiffahrtkongreß vom Jahre 1888 und die damals erschienene Schrift des elsäß-

lothringischen Ministerialraths Willgerodt gegeben, wodurch in Elsaß-Lothringen selbst für den Kanal sehr stark Propaganda gemacht wurde. Auch die Aeußerungen Miquel's im Reichstage, der in schwungvoller Weise für den linksrheinischen Kanal gesprochen habe, seien auf diese Schrift zurückzuführen. Nur dem geschickten Auftreten unserer badischen Vertreter im Reichstage, insbesondere des Herrn Geh. Kommerzienraths Dissené, sei es zu verdanken, daß damals die Anregung im Sande verlies.

Die Reichsregierung habe anerkannt, daß man Baden und Bayern nicht zumuthen könne, bei einem für die beiden Staaten nur schädlichen Unternehmen mitzuwirken. Nunmehr sei die Idee hervorgetreten, den Rhein selbst schiffbar zu machen, besonders gefördert durch die Schrift Donnell's, welcher darthut, daß die Möglichkeit der Schiffbarmachung nicht nur nicht ausgeschlossen, sondern für die Strecke bis nach Straßburg sehr wahrscheinlich sei. Seitdem habe sich im Elsaß eine starke Strömung zu Gunsten der Regulirung des Rheines geltend gemacht. Ein entscheidender Zug für eine stärkere Benützung der Schiffahrtstraße des Rheins oberhalb Mannheims sei unverkennbar.

Der Verkehr im Hafen von Lauterburg habe z. B. betragen:

1885	10 400 Tonnen,
1890	40 920 "
1891	59 787 "

Straßburg selbst sei mit der Erbauung eines Rhein- hafens vorgegangen. Der dortige Verkehr, der im Jahre 1892 11 513 Tonnen betragen habe, sei im Jahre 1893 auf 59 787 Tonnen, also fast das Sechsfache, angewachsen. Aus einem Bericht über den Verkehr des Straßburger Hafens ergebe sich, daß letzterer schon jetzt eine Rente abwerfe und sich bald völlig verzinsen werde. Bei günstigeren Wasserstandsverhältnissen in künftigen Jahren dürfe man eine stärkere Verkehrszunahme erwarten.

Ein günstiges Moment für die Idee der Schiffbarmachung des Rheins sei die Thatsache, daß sich Bürgermeister Back in Straßburg diesem Projekte mit besonderer Energie zugewendet habe, nachdem die Reichsregierung erklärt hatte, daß sich das Reich an der Erbauung eines linksrheinischen Kanals nicht beteiligen könne.

Es frage sich nun, ob die Schiffbarmachung möglich sei. Die Frage sei bestritten. Donnell bejahe sie. Linksrheinische Techniker seien anderer Ansicht und versprochen sich, weil die Rheinkorrektion für die Schiffbarkeit nicht günstig gewirkt habe, auch von künftigen Arbeiten keinen Erfolg. Von der Korrektion sei aber die Regulirung wohl zu unterscheiden. Erstere habe bestanden in der Schaffung eines geregelten Wasserlaufs, Abspernung der Seitenarme, Eindämmung des Uferlandes u. s. w. Habe die Korrektion für die Schiffbarkeit nichts geleistet, so sei das eben auch gar nicht ihr Zweck gewesen. Aufgabe der Regulirung werde es sein, in dem jetzt bestehenden korrigiten Strome eine schiffbare Wasserstraße zu gewinnen. Der Strom wechsele in seinem Bette jährlich den Wasserlauf. Jedes Hochwasser verändere die Thalwegrinne und bilde neue seichte Stellen. Wenn trotzdem aber im Jahre 1893 bei so niederen Wasserständen und nur 100 Schiffahrtstagen eine so bedeutende Zunahme des Schiffverkehrs erfolgt sei, so sei dies ein Beweis, daß es wohl nicht so schwer sein werde, eine ausreichende Fahrwasserlinie herzustellen. Oft handle es sich nur um eine Vertiefung des Fahrwassers um wenige Centimeter. Nach Ansicht der Fachmänner würde ein Aufwand von zehn bis zwölf Millionen genügen, um Schiffen von zwei Meter Tiefgang die Fahrt bis Straßburg zu eröffnen.

Da wir in Baden im Besitze eines hervorragenden Sachverständigen seien, der sich für die Schiffbarmachung ausgesprochen habe, so dürfte es wohl angezeigt sein, in vorrühiger Weise mit der Schaffung der Niederwasser- rinne vorzugehen. Die Großh. Regierung bringe dem Unternehmen mit Recht keine große Sympathie entgegen im Hinblick auf die zu erwartende Beeinträchtigung unseres Bahnverkehrs und die Ablenkung des Verkehrs von Mannheim, der größten Stadt des Landes, die in Bezug auf Handel und Industrie allen anderen weit voranstrebe und mit neuen kostspieligen Hafenanlagen ausgestattet sei. Man hege aber viel zu große Bedenken, wenn man annehme, durch die Rheinschiffbarmachung werde die badische Bahn ruinirt und der Mannheimer Handel in vitaler Weise geschädigt werden. Der untere Rhein sei von zwei verkehrsreichen Bahnlinien begleitet, ungeachtet des dazwischen sich bewegenden regen Schiffverkehrs. Verkehr schaffe Verkehr. Die Industrie der Rheinorte werde gehoben und dadurch wieder der Eisenbahn vermehrte Einnahmen zugeführt werden. Vor allem für die Industrie des badischen Oberlandes werde der billigere Kohlenbezug von großer Bedeutung sein. Man dürfe nicht zu schwarz sehen. Wenn Redner erwäge, wie Ludwigshafen empor- gekommen und der Mannheimer Verkehr trotzdem stetig in die Höhe gegangen sei, so glaube er nicht, daß Mann- heim durch die zu erwartende Verkehrsablenkung ernst- lich gefährdet werden würde. Der zu ermöglichende Wasserverkehr oberhalb Mannheims werde auf höchstens eine Million Tonnen jährlich veranschlagt.

Der Verkehr in Ludwigshafen sei von 94 421 Tonnen im Jahre 1880 auf 833 843 Tonnen im Jahre 1892 gestiegen; der Mannheimer Verkehr sei von 964 064 Tonnen in ersterem Jahre auf 2 811 584 Tonnen (ohne Floßholz) im Jahre 1892 angewachsen, im Jahre 1893 habe derselbe wohl über drei Millionen Tonnen betragen.

Weitgehende Rücksicht auf die Interessen Mannheims werde Platz greifen müssen. Stehen wir aber vor der Wahl zwischen dem linksrheinischen Kanal und der Schiffbarmachung, so müßten wir uns unbedingt für die letztere Alternative entscheiden. Auf badischer Seite würden sich Vortheile hieran knüpfen, namentlich für das Oberland,

auch die zwischenliegenden Orte, wie vor allem Karlsruhe, das begreiflicherweise nach Verbindung mit einer Schiffahrtstraße strebe, und ferner auch Kehl seien dabei interessiert.

Verhalte sich Baden allzu ablehnend, so sei zu befürchten, daß wir in eine schwierige Situation gelangen. Redner habe in Straßburg selbst wahrgenommen, daß Viele dort nur deshalb nicht für den Kanal sind, weil sie noch an die Möglichkeit der Schiffbarmachung des Rheins glauben. Falle diese Möglichkeit weg, so werde man sofort vor der Eventualität des linksrheinischen Kanals stehen. Nicht ausgeschlossen sei, daß das Reich aus strategischen Zwecken auf die Kanalverbindung Mannheim- Straßburg vielleicht einmal Berth lege. Aber auch aus privaten Mitteln sei die Ausführung möglich. Es herrsche im Elsaß eine starke Agitation zu Gunsten des Kanals. In einer Versammlung zu Straßburg sei beschlossen worden, dies Ziel zu erstreben. Das erforderliche Kapital für einen Kanal, der bis Speyer 36, bis Ludwigshafen 38 Millionen kosten solle, werde sich im Inland oder im Auslande wohl finden, wenn Elsaß-Lothringen Zinsgarantie gewähre. Eine bezügliche Eingabe an den Landesauschuß, worin die Bedeutung des Kanals klar- gelegt werde und für welche Unterschriften gesammelt werden sollen, liege Redner soeben vor. Die elsässische Regierung stehe der Zinsgarantie nicht gerade negativ gegenüber.

Unter diesen Umständen dürfe man die Sache nicht so dilatorisch behandeln, daß das Kanalprojekt wieder in den Vordergrund gestellt würde. Dem sei auch durch die in Baden stattgehabte Konferenz von Regierungsvorstreitern Rechnung getragen worden, wo speziell die Frage der Schiffbarmachung erörtert und, wie Redner aus einem Berichte des Landesauschusses entnehme, eine Einigung der beteiligten Staaten dahin erzielt worden sei, daß zunächst die Voruntersuchung weiter zu führen, dann an die Ausarbeitung eines Projektes zu gehen sei und dar- nach eine Strecke des Rheins als Versuchsstrecke behandelt werden solle.

Die Vornahme von Versuchen sei zu begrüßen. Aber in einer Beziehung habe die Sache keine glückliche Wendung genommen, insofern nämlich das Projekt ganz in die Hände eines linksrheinischen Sachverständigen gelegt worden sei, der dem Unternehmen von vornherein als entschiedener Gegner gegenüberstehe. Redner könne sich nicht denken, daß ein Mann, der so sehr mit der Idee der Schaffung eines linksrheinischen Kanals verwichen sei, wie Herr Willgerodt, zu einem dem Ganzen förder- lichen Resultate werde gelangen können. Zum Belege für die bezüglichen Ansichten dieses Sachverständigen lieft Redner einige Stellen aus dessen oorerwähnter Schrift vor.

Redner hält die Schiffbarmachung für das Richtige und spricht von diesem Gesichtspunkte die Hoffnung aus, daß wenn durch die jetzigen Arbeiten ein negatives Resultat erzielt werde, die Großh. Regierung die Sache nicht auf- geben, sondern die nochmalige Prüfung in die Hände unserer, seit der Zeit Zulla's im Strombauwesen an der Spitze Deutschlands stehenden Ingenieure legen werde.

Geheimer Kommerzienrath Dissené möchte zunächst an die Großh. Regierung im Anschluß an die Anforderung für Schifferschulen die Frage richten, ob nicht den Schiffen der Befähigungsnachweis anzuerlegen sei. Dies würde dazu beitragen, den Zweck der Schulen in höherem Maße zu erreichen. Er bitte die Großh. Regierung um Auskunft, ob sie Schritte in dieser Richtung gethan habe oder zu thun geneigt sei.

In der Frage der Schiffbarmachung des Obertheins stehe er auf einem andern Standpunkte als der Herr Borredner. Mannheim habe nicht selten schon das Objekt liefern müssen, wenn es galt, die Wünsche und Interessen anderer Städte zu befriedigen. Bisher sei dabei immer ein Trost darin zu finden gewesen, daß die Opfer zu Gunsten badischer Schwesterstädte gebracht wurden. Im vorliegenden Fall handle es sich nur um den Vortheil einer außerbadischen Stadt — Straßburg's. Von den Autoritäten, welche Borredner angeführt habe, seien zwei — Manteuffel und Willgerodt — nur ausschließlich vom elsäß lothringischen Standpunkte für das Kanalprojekt eingetreten, Miquel habe dasselbe im Sinne der Gewinn- und Verjöhnung der Elsaß-Lothringer befürwortet. Die Interessen Badens und Elsaß-Lothringens ständen sich in dieser Frage diametral gegenüber.

Jede Ablenkung des Verkehrs von Mannheim bedeute nicht nur eine Schädigung der Stadt Mannheim selbst, sondern eine Schädigung des badischen Staates. Er weise hin auf die wirtschaftliche Funktion, welche der Stadt Mannheim im badischen Staatswesen zukomme: Mann- heim sorge dafür, daß der breite Strom der Güter, der aus Belgien und Holland hereinfluthe, möglichst ungetheilt auf unsere badischen Bahnen gelenkt werde. Die ver- schiedenen Eigenschafts Mannheims seien hierfür von Wichtigkeit. Die reiche Ausstattung mit den notwendigen Verkehrseinrichtungen verpflichte Mannheim zwar zu Dank; was aber in dieser Hinsicht durch den Staat geschehen sei, das sei nicht nur um Mannheims selbst willen erfolgt, sondern im allgemeinen staatlichen Interesse. Die Gunst der Lage Mannheims beruhe darauf, daß es den End- punkt der Rheinschiffahrt bilde. Die Güter gelangen zu Schiff bis Mannheim und Ludwigshafen. Mannheims Aufgabe bestehe darin, den Löwenantheil davon für die badische Bahn zu sichern. Eine ähnlich günstige Lage sei nicht leicht bei einer andern Bahn wiederzufinden. Der Platz habe denn auch bisher unsere Bahnen alimentirt. Dem allein sei es zu danken, wenn trotz vieler unrentabler Bahnbauten immer noch eine erträgliche Durchschnittsrente erzielt werde. Geheimer Hofrath Dr. Engler meine, die Schädigung werde nicht so schlimm sein. Wichtig sei, daß schon jetzt ein Schiffverkehr über Mannheim aufwärts stattfinde. Von dem Verkehr, der an Mannheim vorbe-

gehe, habe aber Mannheim nichts. Wenn einmal mit der Schiffbarmachung begonnen werde, dann werde man darin so weit gehen, als nur irgend möglich. Wenn Borredner darauf hingewiesen habe, daß die wachsende Konkurrenz Ludwigshafens den Fortschritt Mannheims nicht vereitelt habe, so übersehe er, daß Bayern durch die Förderung von Ludwigshafen uns nur gezwungen habe, einen Theil des Verkehrs an das linke Ufer abzugeben, daß dabei aber nach wie vor der Endpunkt der Schiff- fahrt bei Mannheim geblieben sei.

Angeichts der Gründe, die Ludwigshafen groß gemacht haben, könne man nicht erwarten, daß Kehl jemals Straß- burg gegenüber eine ähnliche Stellung einnehmen werde, wie Ludwigshafen Mannheim gegenüber.

Der mit der Ablenkung des Verkehrs von Mannheim für Baden verbundene Nachtheil liege nicht nur in der Entziehung der Fracht für die badischen Bahnen, sondern auch darin, daß eine Kapitalauswanderung aus Mann- heim stattfinden werde.

Die Gefahr eines linksrheinischen Kanals halte Redner für ein absolutes Phantom. Wer solle den Kanal bauen? Wenn es an's Zahlen kam, sei in Elsaß-Lothringen noch immer aus der Sache nichts geworden. Elsaß- Lothringen ständen zwei „heati possidentes“ gegenüber: Baden, das mit dem überwiegenen Theil, Bayern, das zu einem geringeren Theil an der Verhinderung des Kanals interessirt sei. Keiner von beiden Staaten werde sich jemals an dem Kanalunternehmen beteiligen. Wie solle Elsaß-Lothringen allein das nöthige Kapital dafür aufbringen und wie könne es ohne die Zustimmung Bayerns einen Kanal nach Speyer oder Ludwigshafen bauen? Ein weiteres Mittel bestehe in dem Abschluß eines Vertrages zwischen Baden und Bayern, wodurch sich beide Theile verpflichten, unter keinen Umständen dem Kanalbau zuzustimmen.

Redner bittet die Großh. Regierung, jedem Projekte entgegenzutreten, welches dahin führen könnte, daß Mann- heim seine Lage am Endpunkt der Rheinschiffahrt ein- büßen würde.

Ministerialpräsident Geh. Rath Eisenlohr gibt seiner Befriedigung und seinem Dank dafür Ausdruck, daß das Hohe Haus im letzten Landtage dem Beschlusse der Zweiten Kammer, welche der Freiheit der Regierung bei Vergebung staatlicher Wasserkräfte Schranken setzen wollte, entgegengetreten sei. Schon damals habe die Großh. Regierung bestimmt erklärt, daß sie nicht darauf eingehen könne, ihre Entschlieungsfreiheit wesentlich ein- schränken zu lassen. Bei der in Aussicht genommenen Revision des Wassergesetzes werde es sich in dieser Hin- sicht nur darum handeln können, ob die Zuständigkeit für die Ertheilung der fraglichen Bewilligungen auf das Ministerium zu übertragen und dem Bezirksrathe nur die polizeiliche Prüfung zu belassen sei. Daran werde aber festgehalten werden, daß die Konzessionsertheilung unabhängig von der Zustimmung des Landtags sein solle.

Dieser Standpunkt sei für die Großh. Regierung auch für die Verhandlungen über das zweite Rheinfelder Wasserwerksprojekt maßgebend gewesen. In seiner letzten Sitzung habe der Bezirksrath Säckingen, so viel Redner aus Zeitungsberichten entnehme — eine amtliche Vorlage sei noch nicht erfolgt — die Konzession nach Maßgabe des erwähnten zweiten Projektes ertheilt. Redner könne nur bestätigen, was Geh. Hofrath Dr. Engler über die Wichtigkeit dieses Unternehmens gesagt habe.

Wie bei der ersten Konzessionsertheilung sei alles gewahrt, damit ein Theil der Wasserkraft weiter geleitet werden könne.

Was den Hünninger Wässerungskanal anbelange, so seien die Vorarbeiten noch nicht so sehr gefördert, als es wünschens- werth gewesen wäre. Die Verzögerung sei durch den Mangel an technischen Kräften verursacht. Dermalen sei das Projekt so gedacht, daß der Kanal auf das Hoch- gestade verlegt würde. Es werde sich fragen, ob die Kosten nicht zu erhebliche sein werden. Eine Entscheidung sei noch nicht erfolgt, schon deshalb, weil die technische Behörde selbst die Vorarbeiten noch nicht als abgeschlossen erklärt habe.

Die Frage, welche Stellung zur Schiffbarmachung des Rheins einzunehmen sei, sei eine sehr schwierige. Diese Ueberzeugung habe man wohl auch aus den Ausführungen der beiden Herren Borredner schöpfen können. Ohne Zweifel werde es aber besser sein, man stimme der Schiff- barmachung des Rheins zu, anstatt mit verächtlichen Armen zuzusehen, wie der linksrheinische Kanal gebaut wird.

Redner fühle für seine Person die ihn treffende Ver- antwortlichkeit wesentlich erleichtert, insofern als der Augenblick noch in weiter Ferne stehe, wo die Regierung einen Entschluß in der Sache werde fassen müssen. Das Resultat der Badener Besprechung gebe dahin, daß für die Beantwortung der Frage, ob die Regulirung über- haupt möglich und durchführbar sein werde, zunächst hydrographische Studien nöthig seien, daß alsdann in eine Prüfung der technischen Punkte einzutreten und hierauf endlich eine Entschlieung zu treffen sei, ob ver- suchsweise eine Theilstrecke hergestellt werden solle. Erst dann, wenn auch dieser Versuch abgeschlossen sei, werde Baden vor der Frage stehen, ob man dem ganzen Unter- nehmen zustimmen und an den Kosten theilnehmen wolle oder nicht.

Wenn Geheimer Hofrath Dr. Engler von einer un- günstigen Wendung gesprochen habe, welche die Einleitung der Versuche genommen habe, so sei nicht mehr gesagt worden, als daß Elsaß-Lothringen die bezeichneten Vor- arbeiten in Angriff nehmen solle. Eine Erklärung über die Ergebnisse der Badener Konferenz sei von Elsaß- Lothringen überhaupt bis jetzt noch nicht eingekommen. Ueber die Theilnahme des Herrn Willgerodt an den Vorarbeiten habe man sich badischerseits überhaupt nicht

geäußert. Handle es sich einmal darum, die Vorarbeiten in weiterem Umfange auszuführen, so werde dies ohne Mitwirkung der badischen technischen Behörden und insbesondere des Herrn Vaudirektors Honsell, der auf diesem Gebiet eine hervorragende Autorität sei, überhaupt nicht möglich sein.

Ministerialdirektor Dr. Schenkel bestätigt mit Bezug auf die bezügliche Anfrage des Geh. Kommerzienraths Diffens, daß der Schiffahrtsbetrieb eines jener Gewerbe sei, bei welchem die Einführung des Befähigungsnachweises geboten erscheine, nicht etwa zum Zwecke der Einschränkung des Wettbewerbes, sondern im Interesse des Publikums. Der Schiffverkehr habe sich in dem letzten Jahrzehnte auf dem Rheine außerordentlich vermehrt, es verkehre nicht nur eine größere Zahl von Schiffen, sondern auch viel größere Schiffe als früher, große eiserne Röhre, deren Ladefähigkeit zwei bis drei Eisenbahnzüge gleichkomme; besonders vermehrt habe sich namentlich die Dampfschlepperei, die neuerdings auch vielfach zur Beförderung der Flöße in Anwendung komme. Diese Verhältnisse stellten erhöhte Anforderungen an den Schiffer. Derselbe müsse in schiffahrts-technischer und auch in kaufmännischer Beziehung gute Kenntnisse besitzen und mit den Normen der Schiffahrtspolizei genau vertraut sein. Baden sei einer der ersten Staaten am Rhein, welche die Bedeutung einer gründlicheren Ausbildung der Schiffer erkannt und zu diesem Zwecke Schifferschulen errichtet haben. Es seien im Großherzogthum drei Schulen dieser Art mit Unterstützung der Regierung von den Gemeinden in's Leben gerufen worden, nämlich in Mannheim, Paffersheim und Eberbach. Diese Schulen hätten einen erfreulichen Zuspruch gefunden und gute Resultate erzielt. Der Erfolg sei vor allem den Herren zu verdanken, die sich mit großem Eifer der Unterrichtsertheilung gewidmet hätten, außer den Beamten der Rheinbauinspektion insbesondere auch dem Syndikus der Mannheimer Handelskammer und dem Direktor der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Neckar. Das wünschenswerthe Ziel, daß Alle, die künftig als Schiffsführer zugelassen werden, die Schifferschule besuchen und sich über den Erwerb der erforderlichen Kenntnisse durch eine Prüfung ausweisen, könne nur durch Einführung eines rechtlichen Zwangs erreicht werden.

Ueber diesen Punkt zu beschließen, gehöre hinsichtlich des Rheins zur Zuständigkeit der Centralkommission für die Rheinschiffahrt. Es ständen aber der Erreichung dieses Ziels wesentliche Hindernisse namentlich insofern entgegen, als die Rheinschiffahrtsakte nur einen Nachweis über die Zurücklegung einer längeren Vorbereitungszeit im Schiffergewerbe, also nur einen Verwendungsnachweis, aber keinen Befähigungsnachweis als Voraussetzung für die Erlangung des Schifferpatentes vorsehe. Die Centralkommission für die Rheinschiffahrt sei übrigens geneigt, die bestehende Vorschrift in der Richtung des Befähigungsnachweises weiter auszubilden. In der letztjährigen Augustsitzung der Centralkommission sei beschlossen worden, daß in Zukunft nur der ein Patent erhalten solle, der sechs Jahre, statt bisheriger vier Jahre, auf einem Rheinschiffe verwendet worden ist, daß aber zwei Jahre nachgelassen werden sollen, wenn der Besuch einer Schifferschule und das Bestehen der Schlussprüfung nachgewiesen wird. Wenn dieser Beschluß die Genehmigung der beteiligten Regierungen erhalte, so werde damit ein indirekter Befähigungsnachweis eingeführt.

Das Reich habe die Frage ebenfalls in die Hand genommen. Der im Bundesrath schon in das letzte Stadium der Berathung gelangte Entwurf eines Innenschiffahrtsgesetzes enthalte eine Bestimmung, wonach der Bundesrath zuständig sein soll. Vorschriften über den Befähigungsnachweis der Schiffer zu erlassen. Es sei zu erhoffen, daß man auf diesem Wege zum Ziel gelange. Für den Rhein beständen indessen gewisse Hindernisse wegen des internationalen Charakters dieses Stroms. Es gehe wohl kaum an, den inländischen Schiffern den Befähigungsnachweis aufzuerlegen, so lange die niederländischen Schiffer davon frei wären.

Geh. Hofrath Dr. Engler will nur mit wenigen Worten dem Geh. Kommerzienrath Diffens erwidern. Er sei überzeugt, daß, falls der Rhein nur in dem Umfange schiffbar gemacht werde, in welchem es überhaupt möglich sei, Mannheim unzweifelhaft der eigentliche Endpunkt der Schiffahrt bleiben werde; die großen Rheinschiffe würden nicht weiter hinauf verkehren können.

Vaudirektor Honsell sehe mit seiner Ansicht über die Möglichkeit der Schiffbarmachung keineswegs allein. Sein Standpunkt werde von andern namhaften Technikern getheilt.

Im Gegensatz zu Herrn Diffens stehe er auf dem Standpunkt, daß die Möglichkeit eines linksrheinischen Kanals nicht auszuschließen sei. Er glaube annehmen zu dürfen, daß auch die Großh. Regierung dieselbe nicht so ganz von der Hand weise und deshalb geneigt sein werde, auf die Schiffbarmachung einzugehen. Richtig sei, daß die Sache keine Eile habe. Redner wolle keineswegs die Schiffbarmachung als solche, er meine nur, daß man, um den Kanalbau abzuwenden, die Frage nicht vollständig ignoriren dürfe.

Eine Verabredung zwischen Baden und Bayern in dem von Herrn Diffens angedeuteten Sinne halte er für ausgeschlossen. Wir hätten zwar unsere badischen Interessen zu wahren. Unter Umständen sei es aber geboten, daß die Partikularinteressen hinter den allgemeinen deutschen Interessen zurücktreten.

§ 49 des Titels XVI. (Katastervermessung) führt Frhr. v. Kadnig aus, daß es wünschenswerth wäre, den hohen, um ganzen sich wohl auf 20 Millionen belaufenden Aufwand für die im Jahre 1852 begonnene und in diesem Jahrhundert wohl nicht zum Abschluß kommende Katastervermessung, welche lediglich im Interesse der Steuer-

waltung unternommen worden sei, auch sonst fruchtbringend zu machen. Ein Mittel hierzu bestünde darin, daß man das gewonnene kostbare Kartenmaterial durch Bervielfältigung dem Publikum zugänglich mache. Redner habe auf seinen Wunsch seitens der Großh. Oberdirektion eine solche Karte erhalten. Dieselbe sei sehr schön und genau ausgeführt, sie sei eine gute Orientierungskarte, aber keine eigentliche Katasterkarte. Eine Katasterkarte, die allen an eine solche zu stellenden Anforderungen entspreche, existire in Württemberg. Der Aufwand der dortigen Katastervermessung habe sich auf 6 800 000 Gulden belaufen, darunter nur 618 000 Gulden, nur etwa 10 Proz., für die Kartirung und Lithographie. Die Karte sei in Württemberg sehr verbreitet; noch im vorigen Jahre seien 19 000 Stück davon verkauft worden. Jede Grenze, jeder Markungsstein sei darauf ersichtlich. Das verhältniß Grenzfreigleiten, sei werthvoll bei Wasserbauten und erleichtere die Grundbuchführung. Eine ähnliche Publikation werde wohl auch in Baden möglich sein.

Ministerialdirektor Dr. Schenkel erwidert, die Großh. Regierung werde die gegebene Anregung gerne in Erwägung ziehen. Es scheine nach den Ausführungen des Herrn Vaudirektors, daß der Maßstab der Karten, wie sie jetzt gefertigt werden, zu klein sei. Die angeregte Publikation werde wohl mit großen Kosten verbunden sein. Es werde zu prüfen sein, ob ein mit dem Aufwand im Verhältniß stehendes Bedürfnis vorliege.

Zu § 56 (Topographische Karte) regt Frhr. Ferdinand v. Bodman die Wiederveröffentlichung der verarbeiteten Topographischen Karte des Großherzogthums im Maßstab von 1:200 000 an.

Ministerialpräsident Seheimer Rath Eisenlohr erwidert, daß eine diesbezügliche Position in den Budgetentwurf aufgenommen worden, aber den unangünstigen Finanzverhältnissen zum Opfer gefallen sei. Er hoffe, dieselbe im nächsten Budget einstellen zu können.

Zu den übrigen Titeln der Ausgabe und Einnahme ergreift Niemand das Wort.

Dem Antrage der Budgetkommission entsprechend, wird sodann das gesammte Budget des Ministeriums des Innern in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der Zweiten Kammer — zu Titel XIX unter einseitiger Aussetzung der Beschlußfassung über die Anforderung für Belohnung der bei dem Bau der Heil- und Pflanzanstalt bei Emmendingen beschäftigten gewesenen Techniker — einstimmig angenommen.

Nach kurzer Besprechung über die Tagesordnung der nächsten Sitzung, welche auf Freitag den 13. d. M. anberaumt wird, schließt der Durchlauchtigste Präsident um 2 Uhr die Sitzung.

In dem Berichte über die Sitzung der Ersten Kammer vom 7. d. M. ist in der Rede des Ministerialraths Dr. Reinhard (4. Seite, Spalte 1, Zeile 4 v. u.) ein Druckfehler zu berichtigen. Statt „Grundherfschaftsbildung“ ist zu lesen: „Genossenschaftsbildung“.

* Karlsruhe, 10. April. 16. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Freitag den 13. April, Vormittags 10 Uhr. 1. Anzeige neuer Eingaben. 2. Berathung des Berichts der Kommission für Justiz und Verwaltung über den Gesetzentwurf, die Gebühren der Rechtspolizeiverwaltung betr. (Berichterstatter: Frhr. v. Müdt). 3. Berathung des Berichts der Petitionskommission über die Bitte des Stadtraths, des Engern Senats der Universität und der Handelskammer in Heidelberg, die Errichtung eines Landgerichts daselbst betreffend (Berichterstatter: Landgerichtspräsident Kammer). 4. Erstattung und Berathung des Berichts der gleichen Kommission über die Bitte des Gemeinderaths in Ladenburg, die Errichtung eines Bezirksamts und Wiederherstellung des aufgehobenen Amtsgerichts daselbst betr. (Berichterstatter: Frhr. v. Müdt). 5. Berathung des Berichts der gleichen Kommission über die Petition des F. F. Menzer in Neckargemünd, die Befreiung des kleinen und mittleren Grundbesitzes von der hypothekarischen Verschuldung betr. (Berichterstatter: Hofrath Dr. Kämelin). 6. Erstattung und Berathung der Berichte der gleichen Kommission über die Bitten: a. des Gemeinderaths Durlach, die Wiederherstellung einer Domänenverwaltung und Obereinnahme betr. (Berichterstatter: Landgerichtspräsident Kammer); b. des pensionirten Genärmen H. Gronert in Durlach um Bewilligung einer Pensionserhöhung (Berichterstatter: Frhr. v. Müdt).

* Karlsruhe, 9. April. 57. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitz des Präsidenten Gönner.

Am Regierungstisch: Minister v. Brauer, Geh. Legationsrath Zittel, später Ministerialrath Frhr. v. Bodman.

Präsident Gönner eröffnet kurz nach 1/12 Uhr die Sitzung mit einigen geschäftlichen Mittheilungen, worauf in die Tagesordnung eingetreten wird.

Abg. Lohr berichtet über den Gesetzentwurf, die Erbauung einer Nebenbahn von Bruchsal nach Odenheim und von Ulm nach Wenzingen betr. Redner eröffnet einleitend die früheren Projekte und kommt sodann auf das vorliegende Projekt zu sprechen, dessen Erbauung die Firma Soenberop in Berlin übernommen habe. Die Firma verlange Erhaltung des freien Geländes und einen Beitrag von 600 000 M. Die Gesamtkosten seien auf 1 800 000 M. veranschlagt. Die Kommission hätte den Anschluß an die Hauptbahn in Ulm wegen der Ersparung lieber gesehen, doch hätte dann der Bahnhof daselbst umgebaut werden müssen, auch werde der Verkehr auf der Hauptbahn gestört werden und Bruchsal werde den hohen Beitrag von 150 000 M. zurückziehen,

wenn der Anschluß nicht in Bruchsal erfolge. Die Regierung habe den Staatsbeitrag pro Kilometer auf 16 900 M. festgestellt.

Die Kommission bemerkt ferner, daß in der Kammer eine Petition eingelaufen sei in Betreff der Anlage des Bahnhofs in Gochsheim. Es wird darin beklagt, daß von Seiten derjenigen Orte, welche die Bahn in dem vorher verhandelten Bericht schon seit Jahren anstreben, nicht auch die Gemeinde Flehingen in's Interesse gezogen worden sei, da sie für den Fall, daß besagte Bahn von Gochsheim nach Flehingen weiter geführt und bei der Station Flehingen Anschluß an die Kraichgau-bahn gefunden hätte, gerne bereit gewesen wäre, nach Verhältniß der Einwohnerzahl dieselben Opfer zu bringen, wie solche die von der Nebenbahn berührten Gemeinden angeboten haben. Die Entfernung von Flehingen nach Gochsheim betrage nur vier Kilometer, eine Entfernung, die verschwindend klein sei im Vergleich zu der ganz wesentlich erhöhten Rentabilität der gedachten Nebenbahn, welche dadurch dem durchgehenden Verkehr eröffnet und nicht Sachbaha geblieben wäre.

Die Kommission richtet an die Großh. Regierung das Ersuchen, bei den Verhandlungen mit den Bauunternehmern der Nebenbahn dahin wirken zu wollen, daß die Stationsanlage bei Gochsheim in der von den Petenten erwünschten Weise erstellt werde. Sie kommt daher zu dem Antrag, die Kammer wolle die vorliegende Petition der Regierung empfehlend überweisen.

Geh. Legationsrath Zittel dankt zunächst der Kommission für die rasche und wohlwollende Behandlung der vorliegenden Gesetzmaterie. Werde der Gesetzentwurf angenommen, so werde einer reich bevölkerten Gegend des Landes ein seit langem erwünschtes Verkehrsmittel zu Theil. Die Anregung hierzu sei ausschließlich der Initiative der Interessenten der in Frage kommenden Gemeinden und der Stadt Bruchsal zu danken. Dieselben hätten den Werth einer Verbindung mit der Hauptbahn erkannt und seien auch bereit gewesen, erhebliche Opfer zu bringen. Diese Opfer reichten jedoch nicht aus und es wäre die Erstellung der Bahn aussichtslos, wenn der Staat nicht seine Hilfe gewähre. Bei der vorliegenden Bahn seien aber die Bedingungen gegeben, die eine Staatsunterstützung gerechtfertigt erscheinen ließen.

Es sei weiter im Schoße der Kommission die Frage erörtert worden, ob nicht zur Abkürzung der Strecke ein Anschluß an die Hauptbahn in Ulm zweckmäßig erscheine. Die Regierung habe diese Frage ebenfalls s. Zt. erwogen und sei zu dem Ergebnis gelangt, daß dies nicht zu empfehlen sei. Denn es sei an sich durchaus unerwünscht, den Betrieb einer Nebenbahn mit dem einer Hauptbahn mit starkem Verkehr zu kombiniren. Es wäre die Einschlebung einer weiteren Serie von Zügen der Nebenbahn eine Belästigung des Hauptverkehrs; noch unzweckmäßiger wäre diese Betriebsweise für die Nebenbahn, denn diese würde in ein sehr unliebsames Abhängigkeitsverhältniß zur Hauptbahn kommen, da sie ihre Züge nach der Hauptbahn einrichten müßte. Dadurch würde sich unter Umständen ergeben, daß die Züge der Nebenbahn für die Interessen des Lokalverkehrs unzweckmäßig gelegt werden müßten, sie wäre nicht frei und unabhängig in der Bildung des Fahrplanes. Die Nebenbahn habe aber doch den Hauptzweck, den Bezirk mit der Stadt Bruchsal, als dem Hauptmarktplatze zu verbinden. Bruchsal, das den Hauptbeitrag zur Bahn geleistet, dürfte sich zweifellos gegen einen anderen Anschluß verwahren. Dazu komme der weitere Umstand, daß ein Anschluß in Ulm auch aus lokalen Gründen sich nicht empfehle. Die Einmündung von Odenheim würde zwar keine Schwierigkeiten bereiten, wohl aber diejenige aus dem Kraichbachtal, denn es müßte hier für den Verkehr nach Bruchsal eine Kopfsitzung errichtet werden, die an und für sich unerwünscht. Es sei ferner die Station Ulm bis jetzt nur eine Haltestelle für Personenverkehr, es müßte also die ganze Station umgebaut werden, um dieselbe zu einer Wechselstation für Personen- und Güterverkehr einzurichten, und dies würde einen bedeutenden Kostenaufwand erfordern. Der Gewinn wäre also gegenüber der Streckenersparniß ein nur geringer. Für den Personenverkehr komme weiter in Betracht, daß die Schnellzüge in Ulm nicht anhielten, die Reisenden der Nebenbahn also nicht in der Lage seien, Schnellzüge zu benutzen, sondern doch nach Bruchsal fahren müßten. Ähnlich verhalte es sich mit dem Güterverkehr. Es müßte in Ulm eine Vertheilung der Güter nach der Transportrichtung stattfinden und in Bruchsal müßte das Umladegeschäft wiederholt werden. In Bruchsal seien bereits alle Einrichtungen in bequemer Weise vorhanden, so daß das gesammte Umschlaggeschäft hier mit Leichtigkeit ausgeführt werden könne. Alle diese Gründe sprächen gegen einen Anschluß in Ulm. Die Petition von Flehingen, die Fortsetzung der Bahn betreffend, sei von der Regierung bis jetzt nicht in Erwägung gezogen worden, da eine diesbezügliche Anregung an dieselbe noch nicht gelangte. Auch wisse die Regierung nicht, welche Stellung die interessirten Gemeinden wie der Unternehmer zu dieser Frage einnehmen. Es sei auch zunächst nur gewünscht worden, es möchte die Station in Gochsheim so angelegt werden, daß sich eine eventuelle Fortsetzung ermöglichen ließe. Die Regierung sei geneigt, diesem Wunsche nachzukommen, indem sie bei Feststellung des Planes diese Wünsche berücksichtigen werde.

Abg. Keller führt aus, daß dieser Gesetzentwurf in allen Kreisen der Interessenten große Freude hervorgerufen habe. Er danke der Regierung und bitte das Haus, demselben die Zustimmung zu geben.

Abg. Kögler wird für das Gesetz stimmen, obschon diese Bahn den Verkehr zum Theil von Bretten nach Bruchsal ableiten werde. Er sei aber nicht so engherzig, sondern sei gern geneigt, auch die Interessen anderer

Bezirke zu fördern. Hier würde eine Reihe bedeutender Orte eines bevölkerungsreichen Bezirkes dem weiteren Verkehr erschlossen. Lieber wäre es ihm gewesen, wenn den Gemeinden auch der Betrag von 20 000 Mark pro Kilometer gewährt worden wäre. Was die Petition von Fehlingen anbelange, so halte er für selbstverständlich, daß die Anlage in Gochsheim so gemacht werde, daß eine Fortsetzung nach Fehlingen möglich sei.

Abg. Breitner gibt gleichfalls der Genugthuung über diese Bahn Ausdruck, dieselbe mache eine alte Eisenbahnhälfte gut. Schon bei der Erstellung der Eppinger Bahn glaubte der Kraichgau, eine Berücksichtigung erwarten zu können. Redner berührt sodann den Vorschlag, den Anschluß in Ulmstadt zu suchen, der in gewissem Sinn der Berechtigung nicht entbehre. Doch habe heute der Regierungsvertreter klar dargelegt, daß dies aus verschiedenen Gründen nicht möglich sei. Die Beiträge der Gemeinden seien große gewesen, er hoffe, daß diese hohen Beiträge auch sich günstig verhalten könnten und daß weitere Opfer sich nicht als notwendig erweisen. Auch freue er sich, daß direkte Tarife eingeführt werden sollen und nicht die Expeditionsgebühr, die eine Bahn zum Omnibus der Hauptbahn herabsiege.

Es wird hierauf das Gesetz in namentlicher Abstimmung einstimmig angenommen und die Petition der Gemeinde Fehlingen der Regierung empfehlend überwiesen.

Abg. Dreher erstattet sodann Bericht über die Beschwerde von Einwohnern der Gemeinde Forchheim, Amts Ertlingen, die Abschätzung des Flurschadens anlässlich der Kaiserparade betreffend. In der Petition wird ausgeführt, daß einige Grundstücke gar nicht berücksichtigt worden seien und andere seien viel zu gering bei der Schadenaufnahme angesetzt worden. Persönliche Vorstellungen bei dem Oberamtmann hätten keinen Erfolg gehabt, die Beschwerdeführer seien vielmehr barsch zurückgewiesen worden. Dazu komme noch, daß die Einwohner von Forchheim auch durch die Einquartierung weitere Kosten gehabt hätten. Der Wunsch nach einer nochmaligen Abschätzung sei nicht erfüllt worden. Die Beschwerden lassen sich in fünf Punkte einteilen: 1. Beschwerde über unrichtige Abschätzung; 2. Beschwerde über das Verhalten des Leiters der Abschätzungskommission, den Großh. Amtsvorstand; 3. Verlangen einer nochmaligen Abschätzung resp. Abänderung der Entschädigungsbeträge nach den Angaben der Geschädigten; 4. Zuzug eines weiteren auf der Hardt wohnenden Sachverständigen bei der Abschätzung; 5. Beschwerde über die Sachverständigen wegen Nichteinhalten der gesetzlichen Vorschriften, das als Hauptursache der unrichtigen Abschätzung angesehen werde. Es sei nämlich die Abschätzung vorgenommen worden, ohne daß den Geschädigten Gelegenheit gegeben worden sei, ihre Forderungen bei dem Rathschreiber geltend zu machen. Am 11. September habe die Parade und am 12. September die Schätzung stattgefunden. Der Antrag geht bezüglich der vier ersten Punkte auf Uebergang zur Tagesordnung, bezüglich des letzten Punktes auf Ueberweisung zur Kenntnisaufnahme.

Ministerialrath Frhr. v. Bodman hebt einleitend hervor, daß die Kommission sich in ihrem Antrag auf einen Punkt beschränkt habe, daß nämlich das Abschätzungsgeschäft so rasch nach dem eingetretenen Schaden stattgefunden, daß eine Durchführung der gesetzlichen Vorschriften nur mit Schwierigkeiten möglich gewesen, er zunächst nur bezüglich dieses Punktes eine Erklärung abgeben wolle. Die in dem Bericht angeführten Thatsachen in Bezug auf die Zeit der Festsetzung der Flurschäden seien richtig, doch sei dieser Tag des 12. September bereits am 7. September festgesetzt worden, so daß der Bürgermeister wohl hätte Veranlassung nehmen können, früher zur Bekanntmachung zu schreiten, die allerdings erst am 12. September Vormittags erfolgt sei. Außerdem seien die Bürgermeisterämter schon früher durch eine amtliche Bekanntmachung im Amtsverköndiger angewiesen worden, wie sie sich bezüglich der Vorbereitung des Abschätzungsgeschäfts zu verhalten hätten. Was weiter die Frage betreffe, ob der Termin so kurz angesetzt gewesen, daß das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren nicht hätte eingehalten werden können, so möchte er doch nicht in allen Punkten den Ausführungen des Berichterstatters beitreten. Schon am 28. August habe eine Besichtigung der Fluren und die betreffende Einteilung derselben in Qualitätsklassen stattgefunden. Für diese Vorbereitung seien schon sämtliche Grundstücke in die Nachweisungen eingetragen worden, so daß es sich für die Gemeindebehörde zur Vorbereitung des späteren Termins lediglich darum gehandelt habe, die Anmeldung der Schäden der Grundbesitzer entgegen zu nehmen. Ob es den Grundbesitzern möglich gewesen, diese Schäden am Tage der Parade und nachher vor Beginn der Abschätzung festzustellen, möchte er doch nicht unbedingt verneinen. Wie in der amtlichen Verfügung an den Gemeinderath ausdrücklich gesagt sei, hätte der Bürgermeister sich darauf beschränken können, die Zettel mit der Schadenanmeldung zur Tagfahrt mitzubringen. Für die Anberaumung der kurzen Frist komme die Nothwendigkeit in Betracht, die Schadenabmessung möglichst bald, und zwar im Interesse der Geschädigten, vorzunehmen. Nun habe aber das Amt Ertlingen eine ganze Reihe von Fluren zu besichtigen gehabt, so daß das Abschätzungsgeschäft im ganzen bis zum 10. Oktober gedauert habe. Es habe also im Interesse der später an die Reihe kommenden Bemerkungen darauf Bedacht genommen werden müssen, möglichst früh anzufangen. Ueberdies habe der Intendanturbeamte bereits am 15. September in Forchheim bei der Abschätzung zu thun gehabt und deshalb um früheren Beginn gebeten. Weiter komme dazu, daß sich auch der Bürgermeister von Forchheim damit einverstanden erklärt habe, daß die Abschätzung am Tage nach der Parade stattfinden. Er gebe aber zu, daß es den Geschädigten erschwert gewesen, ihren

Schaden rechtzeitig anzumelden, und daß es wünschenswerth gewesen, die Abschätzung um einen Tag zu verschieben. In diesem Sinne erkläre sich die Regierung auch bereit, die Petition zur Kenntnisaufnahme zu übernehmen und entsprechende Weisung ergehen zu lassen.

Abg. Wacker fährt aus, daß es nicht wahr sei, daß den Interessenten Gelegenheit geboten worden sei, ihre Ansprüche geltend zu machen, sie seien überhaupt nicht eingeladen worden, den Verhandlungen anzuwohnen. Ob der Bürgermeister von Forchheim seitens des Bezirksamtes die Anweisung hatte, eine Bekanntmachung zu erlassen, sei hier irrelevant, denn das Jahr vorher habe der Oberamtmann bei den Schätzungen gesagt, die Interessenten könnten nach Hause gehen, sie würden über die Höhe der Entschädigungen Mitteilung erhalten. Ein wesentliches Moment, dessen Fehlen es in Frage stellt, ob die Schätzung gesetzlich vorgenommen, fehle im vorliegenden Falle, denn die Interessenten seien nicht über ihre Flurschäden gehört worden, da die Schätzungsarbeiten ohne Zuzug der Beteiligten vorgenommen worden seien. Die Beschwerde der Interessenten an die Regierung gehe in erster Linie dahin, entschädigt zu werden. Es dürfte die Frage aufgeworfen werden, ob die Geschädigten nicht einen civilrechtlichen Anspruch hätten, verfolgbar bei denen, die die Abschätzung vorgenommen. Doch lasse sich ein Ausweg finden, den die Regierung auch beschreiten könne. Ein namhafter Schaden sei erst entstanden, als die Abschätzung bereits vorüber, und ein Theil sei überhaupt nicht abgeschätzt worden. Es seien dann Dinge nicht angerechnet worden, die man früher in Betracht gezogen. Die Interessenten seien in dreifacher Weise geschädigt worden, an den Fruchtsergebnissen, an dem Gelände selbst und durch Wegnehmen des Dungs. Auch von den Nichtinteressenten sei ihm bestätigt worden, daß man nicht nur formell, sondern auch materiell bei der Abschätzung gefehlt habe. Die ökonomischen Verhältnisse der Forchheimer Einwohner seien ärmliche, dazu komme noch, daß gerade Forchheim mehr wie andere Gemeinden mit Militärlübungen beeheligt würde. Ein schuldiger Theil sei allerdings das Bürgermeisteramt. Der Militärischus komme allerdings nicht mehr in Betracht. Doch könne man noch abhelfen, wenn man die Mittel zur Hand nehme, die die Kammer der Regierung für die Landwirtschaft zur Verfügung gestellt habe. Eine annähernde Abschätzung ließe sich auch heute noch vornehmen, und zwar durch eine Spezialkommission. Es werde sich um eine Summe handeln von gegen 4 000 M., die klein sei in Anbetracht der Mittel, die die Regierung habe, die aber groß sei in Anbetracht der Mittel der Interessenten. Er stelle nach dieser Richtung einen Antrag auf empfehlende Ueberweisung, der von einer Anzahl Kollegen unterzeichnet sei.

Abg. Frank hat den weitergehenden Antrag mit unterschrieben, bei aller Anerkennung des Kommissionsberichts sei er in Bezug auf Punkt drei und fünf anderer Meinung als die Kommission. Anerkenne man, daß die Interessenten geschädigt seien, so müsse man doch einen weitergehenden Antrag stellen und zugleich den Weg angeben, wie den Geschädigten geholfen werden könne. Die Verpflichtung, einen Ausgleich herbeizuführen, liege allerdings vor. Am nächsten Tage nach dem Manöver die Schäden abzuschätzen und dieselben bei dem Rathschreiber anzumelden, halte er für unmöglich, so wünschenswerth eine schnelle Abschätzung sei. Für eine Kommission sei es aber auch eine Erleichterung, wenn eine Vorladung des Besitzers vorliege. Er bitte das Haus, dem Antrag Wacker zuzustimmen.

Abg. Rüdert tritt den Ausführungen Wacker's bei und führt aus, daß auch ihm von den Interessenten die gleichen Beschwerden zugegangen seien. Redner berührt sodann in tabelnden Worten das Verhalten des Amtsvorstandes bei der Abschätzung und bringt einige Beispiele zur Kenntnisaufnahme. Der Oberamtmann habe gegen einzelne Interessenten, als sie sich gegen die angeblich zu kurzen Schätzungen in ruhigen Worten gewendet, mit „Absführung“ und „Anzeige bei der Staatsanwaltschaft“ gedroht. Dieser Beamte scheine doch wenig geeignet mit der Landbevölkerung umgehen zu können. Der Regierungsvertreter habe auch in der Kommission eine Unterjochung dieser Seite der Angelegenheit zugesagt. Dem Antrag Wacker stimme er zu.

Ministerialrath Frhr. v. Bodman: Mit Recht betone der Abg. Wacker, daß es sich vor Allem darum handle, ob die Beteiligten, wie es das Gesetz vorschreibe, zur Tagfahrt der Schätzung vorgeladen worden seien oder nicht. Er glaube nun, daß diese Hauptfrage bejaht werden müsse. Das Bürgermeisteramt habe nach seiner eigenen Angabe am 12. September, Morgens, bekannt gemacht, daß heute um 9 Uhr die Flurschadensabschätzung beginne; die Geschädigten könnten auf ihren Grundstücken zur Angabe ihres Schadens erscheinen; wenigstens sollten sie auf ihren Grundstücken Zettel aufstecken mit Angabe des Schadens und mit dem Namen des Eigentümers. Diese Bekanntmachung habe das Ministerium als eine dem Gesetz genügende Vorladung angesehen. Das Ministerium habe deshalb zur Anerkennung eines wesentlichen Mangels nicht gelangen und eine andere, als ablehnende Entscheidung nicht geben können. Die andere Hauptfrage, auf die es ankomme, sei die, ob denn wirklich die Leute zu wenig erhalten hätten — das sei die Hauptfrage im eigentlichen Sinne, denn hätten die Leute keine Beschwerden über die Höhe der Entschädigungen, so würde es dieselben sehr wenig interessieren, ob die Formvorschriften eingehalten worden seien oder nicht. Die Beteiligten behaupteten nun, sie seien geschädigt, und die Abgg. Wacker, Rüdert und Frank seien dieser Ansicht beigetreten und so zu dem weitergehenden Antrag gelangt. Er halte es deshalb für nothwendig, auf die materielle Seite der Frage einzugehen. Das zur Er-

weiterung des Exerzierplatzes hinzugezogene Feld umfasse 145 Hektar, wovon 40 brach gelegen, mit Rüben seien 15, mit Kartoffeln 90 Hektar bepflanzt gewesen. Als Entschädigung seien 12 474 M. gewährt worden, das mache 119 M. auf das Hektar und 40 M. auf den Morgen. Dabei seien einzelne Felder nur unerheblich geschädigt gewesen.

Man werde also nicht annehmen können, daß eine zu geringe Entschädigung stattgefunden, andererseits dürfe man doch nicht unterschätzen, daß auch die Kommission in ihrer Zusammensetzung eine Gewähr für richtige Abschätzung gebe. Diese Annahme könnte allerdings erschüttert werden, wenn man sich der Auffassung des Abg. Rüdert anschließe, daß der Oberamtmann nicht ein humaner, pflichtgetreuer Beamter, sondern ein „Bogt“ sei. Die Kritik Wacker's gegen die Regierung im Hinblick auf das Verhalten dieses Beamten sei verfrüht gewesen. Er habe vorerst, da auch der Bericht Uebergang zur Tagesordnung über diesen Punkt beantragt, keine Veranlassung gehabt, denselben zu berühren. Die Regierung habe sich wohl um diese Angelegenheit bekümmert und den Sachverhalt festgestellt. Da der Abg. Rüdert erwähnt, der in Frage kommende geschädigte Leichter, der angeblich vom Oberamtmann ungeziemt behandelt worden sei, berufe sich auf das Zeugniß des Bürgermeisters, so wolle er dies Zeugniß hier zur Kenntnisaufnahme bringen. Redner verliest die Aussage des Bürgermeisters über das Verhalten des Leichter bei der Abschätzung, aus dem hervorgeht, daß Leichter die Abschätzung seines Grundstücks in gereiztem Ton und mit den Worten: „Das ist keine Abschätzung, das ist ungerecht“, für unzureichend erklärte und dann, nachdem das Grundstück nochmals besichtigt und der Schaden nochmals geschätzt war, wobei ihm fünf Zentner Kartoffeln mehr zugebilligt wurden, in sehr lauter und gereizter Weise sagte: „Das ist noch zu wenig, das heißt die Leute nur bedrücken“, worauf der Vorsitzende der Kommission ihm bedeutete, daß er (Leichter) nicht das Recht habe, Beleidigungen gegen die beeidigten Schätzer auszusprechen; als derselbe aber sich auch hierbei nicht beruhigte, habe er hinzugefügt, er könne den Leichter in Arrest abführen lassen, wenn er nicht aufhöre, zu beleidigen. Nach demselben Zeugniß sei Leichter als ein Mann bekannt, der sich über behördliche Anordnungen gern aufhalte und seine spitzigen Bemerkungen mache. Ziehe man diese Darstellung des Vorganges, mit welcher diejenige des Amtsvorstandes selbst, des Schätzers Lumpp und des Rathschreibers übereinstimme, in Betracht, so müsse man doch sagen, daß der Vorstand der Schätzungskommission nur von seinem Recht Gebrauch gemacht und seine Pflicht erfüllt habe, ja daß es eine tabelnswürdige Schwäche gewesen wäre, wenn er anders gehandelt hätte. Die Abschätzer seien vereidigte Männer und vom Vertrauen des Bezirkes getragen. Wenn dieselben nach bestem Wissen und Gewissen die Schätzung vornehmen und ihnen dann gesagt werde, das sei eine ungerechte Abschätzung, die das Volk bedrücke, so sei der Oberamtmann verpflichtet, sich dieser Schätzer anzunehmen, sonst würde es bald schwer werden, ehrenwerthe Landwirthe als Schätzer zu finden.

Ähnlich sei der Fall mit der Frau Rißner gelagert. Dieselbe habe in die Abschätzung eines Acker's sich hineingemischt, der ihr nicht gehörte und an dem sie kein Interesse hatte. An sie und selbstverständlich nicht an den bei der Schätzung mitwirkenden Stabsoffizier sei die Anforderung gerichtet worden, sich nicht in fremde Angelegenheiten zu mischen. Im übrigen könne er versichern, daß dieser Oberamtmann sehr wohl verstehe, mit dem Volk zu verkehren. Was die Vorräthigkeit des Schadens durch die Interessenten betreffe, so hätte man den Beteiligten wohl zutrauen dürfen, ihren Flurschaden noch am Abend des 11. September festzustellen, da die Kaiserparade Mittags 1 Uhr zu Ende gewesen, wenn er auch gern nochmals zugebe, daß es den Leuten schwer gemacht worden sei, ihren Schaden anzumelden. Doch könne er nicht zugeben, daß damit eine gesetzliche Bestimmung nicht eingehalten worden wäre. Von einer „ungefährlichen“ Abschätzung könne also keine Rede sein. Wenn nun weiter die Unrichtigkeit der Abschätzung damit begründet werde, daß für den Dünger und die Aushebung des Terrains nichts vergütet worden sei, so müsse er annehmen, daß die Schätzungskommission, soweit sie einen solchen Schaden nicht anerkannt habe, ihre guten Gründe dafür gehabt haben werde. In einzelnen Fällen sei ein solcher Schaden anerkannt, aber die Entschädigung durch Anrechnung eines entsprechenden Mehrverlustes an Kartoffeln bewilligt worden. Auch sei für die Annahme des Abg. Wacker, daß die Leute nicht zu ihrer Sache gekommen seien, ein Beweis nicht erbracht. Es stehe der Behauptung der Interessenten die Abschätzung der vereidigten Kommission gegenüber. Da er hiernach nicht annehmen könne, daß die Beschwerdeführer zu wenig Entschädigung erhalten und weiter nicht anerkannt werden könne, daß die stattgefundenen Schätzung eine ungefähre gewesen sei, könne er auch dem weitergehenden Antrage nicht zustimmen. Er würde die Annahme desselben aber auch aus anderen Gründen für hochbedenklich halten, denn er würde eine Einladung für alle diejenigen bedeuten, welche bei einer Abschätzung glauben zu kurz gekommen zu sein, Landesmittel für die unzureichende Entschädigung aus Reichsmitteln zu beanspruchen. Er bitte deshalb nochmals, dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

Abg. Dreher als Berichterstatter hält eine nachträgliche Abschätzung für unmöglich, daßhalb bitte er, die gestellten Anträge abzulehnen. Ob man auf die Angaben der Interessenten allein hören solle, halte er auch für bedenklich. Solche Schäden aber obendrein aus Mitteln für die Landwirtschaft zu nehmen, halte er nicht für angebracht.

(Schluß folgt in der II. Beilage.)

Verantwortlicher Redakteur: Wilhelm Harber in Karlsruhe.