

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1894**

119 (2.5.1894)

# Beilage zu Nr. 119 der Karlsruher Zeitung.

Mittwoch, 2. Mai 1894.

## Badischer Landtag.

\* Karlsruhe, 28. April. 20. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer unter dem Vorsitz des Durchlauchtigsten Präsidenten, Seiner Großherzoglichen Hoheit des Prinzen Wilhelm.

Am Regierungstisch: Minister v. Brauer, Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr, später Ministerialpräsident Dr. Buchenberger, Ministerialdirektor Senbert und Ministerialrath Schöck.

Der Durchlauchtigste Präsident gibt nachstehende Einkäufe bekannt:

Entschuldigungsschreiben des Frhrn. v. Rüdiger und Landgerichtspräsidenten Kamm, beide wegen Unwohlseins, und des Oberlandesgerichtspräsidenten Geh. Rath Schneider wegen dienstlicher Verhinderung.

Mittheilungen des Präsidiums der Hohen Zweiten Kammer über die Genehmigung

- des Titels IV Domänenverwaltung und
- des Titels X Amortisationskasse und des Titels XI Beamtenwitwenkasse vom Budget des Großh. Ministeriums der Finanzen für 1894/95,
- des Budgets der Eisenbahnschuldentilgungskasse für 1894 und 1895, ferner
- über die Annahme des Gesetzentwurfs, die Erhebung der Einkommensteuer für die Jahre 1894 und 1895 betreffend,
- über die Annahme des Gesetzentwurfs, die Feststellung des Staatshaushaltsetats für die Jahre 1894 und 1895 betreffend.

Im Anschluß an diese Mittheilungen erklärt Freiherr v. Göller, daß die Budgetkommission bereit sei, über das Gesetz, die Erhebung der Einkommensteuer für die Jahre 1894 und 1895 betreffend, sowie über das Finanzgesetz mündlich zu berichten; er stelle anheim, die Erstattung und Verabreichung dieser Berichte auf eine Nachmittagsitzung zu verschieben.

Das Sekretariat zeigt hierauf den Eingang einer Petition der Gemeinde Bierigheim (Amts Kastatt) um Herstellung einer Vollstation bei Ausführung der strategischen Eisenbahn von Karlsruhe, an.

Diese Petition wird der Eisenbahnkommission zur geschäftlichen Behandlung überwiesen.

Namens der Budgetkommission berichtet sodann Geh. Hofrath Dr. Engler über das Budget der Eisenbahnbetriebsverwaltung und dessen Nachtrag. Den Inhalt des letzteren gibt Redner im einzelnen an. Die Budgetkommission beantragt in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der Zweiten Kammer Genehmigung des Budgets und des Nachtrags. In dem er in der Hauptsache auf den gedruckten Bericht verweise, wolle er nur noch einige Bemerkungen anknüpfen.

Die Verwaltung der Staatseisenbahnen sei der größte Gewerbebetrieb im Land; seine Ergebnisse hängen im innigsten Zusammenhang mit der Lage des Staatshaushalts. Wenn aber der Staat als der Leiter eines solchen Betriebs auftritt, so habe er auch die Verpflichtung, volkswirtschaftlichen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Die Budgetkommission habe daher dem beigestimmt, was der Herr Minister ausgesprochen, daß er nämlich die Eisenbahnen wie eine geschäftliche Unternehmung betrachte, durch deren Leitung er der Kundenschaft möglichst entgegenkommen, aber auch darauf bedacht sein müsse, die Interessen der Aktionäre, d. h. der Steuerzahler zu wahren. Die Kommission habe insbesondere auch dankbar anerkannt, daß die Großh. Regierung schon wichtige Schritte in der Reform der Personentaxe gethan habe.

Wenn der Staat selbst den Betrieb leite und selbst Bauten ausführe, müsse er mit Rücksicht auf die volkswirtschaftlichen Interessen das thun, was sonst die freie Konkurrenz thue. Er gebe übrigens dem Staatsbahnbetrieb den Vorzug. Wenn man behaupte, daß die Rente der Staatsbahnen so niedrig sei, so möchte er nur darauf aufmerksam machen, daß in andern Ländern die Rente noch niedriger sei, so betrage sie durchschnittlich in den Vereinigten Staaten von Amerika, welche das ausgeheuteste Bahnnetz haben, nur ungefähr ein Prozent. Dabei werde aber trotzdem tapfer weiter gebaut; im Jahre 1893 seien 5000 km neu dazu gekommen. Die starke Konkurrenz sei die Ursache dieser Entwicklung.

Im allgemeinen aber könnten die amerikanischen Bahnen den Vergleich mit den unsrigen nicht aushalten. Die Anschauung, als ob die amerikanischen Bahnen so weit überlegen seien, sei entschieden unrichtig. Zugegeben sei allerdings, daß die amerikanischen Wagen, was ruhiges Fahren betreffe, Vorzüge hätten. Das stärkere Mitteln unserer Wagen würde sich bei so langen Strecken, wie man sie in Amerika zurücklege, besonders fühlbar machen. Man habe dort sehr lange Wagen mit zwei Doppelachsen oder auch einem Dreiachsensystem. In Deutschland seien übrigens ähnliche Wagen auch schon eingeführt, so in dem Orientexpresszug und in dem sog. Harmoniazug. Er möchte fragen, ob man auf unsern Bahnen nicht auch einen Versuch mit der Einstellung ähnlicher Wagen machen könne.

Im übrigen seien aber unsere Wagen besser. Er ziehe selbst die Sitze in dritter Klasse vor. Auf die Polster verzichte man gerne, wenn sie in so unreinlichem Zustande seien, wie dies in Amerika der Fall sei. Das amerikanische System der Wagen mit einem Durchgang

in der Mitte habe infolge des entstehenden Luftzugs wenigstens zu gewissen Jahreszeiten entschiedene Nachteile. Was die Schlafwagen betreffe, so seien sie bei uns ebenfalls bequemer. Redner schildert nun eingehend die amerikanischen Schlafwagen. Die Art der Einrichtung, die Hitze, die schlechte Ventilation, die ungenügende Beleuchtung, — meist mit Petroleum, elektrisches Licht sei noch kaum eingeführt — machten den Aufenthalt darin geradezu zur Tortur.

Die größere Fahrgeschwindigkeit sei schon im Bericht erwähnt. Wenn unsere Eisenbahnen in dieser Hinsicht nicht an der Spitze stünden, so gehörten sie jetzt doch zu denjenigen, welche mit am schnellsten fahren. Die Kommission spreche ihre Befriedigung darüber aus, daß die Regierung die Verstärkung des Oberbaus so rasch und energisch in die Hand genommen habe; nach ihrer völligen Durchführung könne dann die Grundgeschwindigkeit, d. h. Geschwindigkeit exklusive Aufenthalt durch Stationen, langsamere Fahrt in Kurven u. s. w. überall 85 Kilometer pro Stunde betragen.

Auf amerikanischen Bahnen fahren einzelne Züge allerdings viel schneller, der rascheste Zug überhaupt, der von New-York nach Buffalo fährt, auf einzelnen Strecken mit einer Geschwindigkeit von 113 Kilometer pro Stunde. Dagegen sei bei uns die Sicherheit erheblich größer. Sehr viele Unglücksfälle kommen zwar in Amerika nicht infolge schneller Fahrten vor. Die Schnellzüge — abgesehen von einzelnen Remontierzügen — fahren nämlich im allgemeinen langsamer als bei uns. Die meisten Unglücksfälle seien Folgen mangelhafter Sicherheitsmaßregeln, ungenügender Bedienung von Weichen, wodurch das Zueinanderfahren von Zügen ermöglicht werde, und namentlich des Bruchs von Brücken. Redner gibt einige Zahlen über das häufige Vorkommen von Unglücksfällen.

In Amerika seien nur praktische Rücksichten maßgebend. Die Menschenleben werden gering angeschlagen. Lieber zähle eine Eisenbahngesellschaft Entschädigungen, als daß sie z. B. dauernd die höheren Kosten für ein größeres Personal an Weichenwarten trage.

Bei uns bestehe mit Recht ein anderes Prinzip, es werde großer Werth auf die höhere Sicherheit des Betriebs gelegt.

In dem letzten Bericht über diesen Gegenstand habe Kommerzienrath Sander als Grundfals ausgesprochen: nicht zu theuer, sicher, gut, schnell und oft fahren. Wenn die Bahnverwaltung diesen Grundsatz befolge, so koste dies freilich Geld, und es sei erklärlich, daß die Eisenbahntaxe nicht so hoch sein könne. Er sei beauftragt, der Großh. Regierung das volle Vertrauen auszubringen, daß sie auf dem bisher eingeschlagenen Wege, namentlich auch was die Personentaxe betreffe, weiter schreiten möge. Es seien ja schon erhebliche Erleichterungen eingeführt. Die Bitte der Kommission gehe dahin, nicht zu rasch, aber stetig fortzuschreiten.

Die Budgetkommission beantrage Annahme des Eisenbahnbetriebsbudgets mit seinem Nachtrag, des Budgets der Bodenseedampfschiffahrt und des Antheils am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn. Die Ergebnisse der Dampfschiffahrt seien etwas ungünstiger, dies finde seine Erklärung darin, daß der Etat mit einem weit erheblicheren Aufwand für das Personal, sowie für bauliche Unterhaltung der Anlagen auf dem Lande belastet sei.

Seine Großh. Hoheit Prinz Karl möchte einen Gegenstand, den er schon früher mehr privatim berührt habe, jetzt auch in öffentlicher Sitzung zur Sprache bringen. Er möchte darauf hinweisen, daß Teile des 14. Armeekorps im Oberelsaß liegen. Offiziere hätten nun vielfach hier beim Generalkommando zu thun. Die Anschläge seien aber für sie sehr ungünstig. Da die militärischen Stunden im allgemeinen die frühen Stunden seien, so kommen namentlich die Frühzüge von Kolmar und die von Mühlhausen nach Müllheim in Betracht. Er wolle nur darauf hinweisen, wie wenigstenswerth es sei, wenn in dieser Beziehung Rücksicht genommen werden könne. Für jetzt, nachdem der Sommerfahrplan festgestellt, sei ja wohl nichts mehr zu machen. Aber vielleicht gebe sich im Laufe des Sommers Gelegenheit zu einer Aenderung, jedenfalls möchte er diese Gelegenheit bei Feststellung des nächsten Winterfahrplans zur Berücksichtigung empfehlen.

Kommerzienrath Sander: Er sei mit Interesse den Ausführungen des Herrn Berichterstatters gefolgt. Er sei dadurch erinnert worden, daß er vor zwei Jahren die Bitte ausgesprochen habe, die Eisenbahnverwaltung möchte eine Anzahl von Beamten zu Studienzwecken nach Chicago schicken. Ob dies geschehen sei, wisse er nicht; wenn es nicht geschehen sei, so müsse er es lebhaft bedauern.

Schon lange stehe er auf dem Standpunkt, daß die badischen Bahnen den Anspruch erheben könnten, hinter keiner anderen Eisenbahnverwaltung zurückzustehen. Trotzdem in der Zweiten Kammer manches gegen die Verwaltung der Eisenbahnen vorgebracht worden sei, theile er noch diesen Standpunkt. Gerade deshalb scheine es ihm aber auch am Platz zu sein, hier einige Aussetzungen vorzubringen.

Auch er wolle anschließen an das von dem Herrn Berichterstatter erwähnte Wort des Herrn Ministers, in welchem er die Eisenbahnverwaltung mit einem Aktienunternehmen vergleiche. Diese Aeußerung habe in der Zweiten Kammer lebhaften Beifall gefunden und sei auch

in das Publikum gedrungen, das dieses Bild weiter ausführe.

Ein Aktienunternehmen habe nun verschiedene Einrichtungen, der Direktor sei ja der Minister selbst, die Generalversammlung habe in der letzten Woche getagt. Vor allem habe eine Aktiengesellschaft aber auch einen Verwaltungs- oder Aufsichtsrath. Die Stelle dieses Organs nehme bei der Eisenbahnverwaltung der Eisenbahnrat ein, nur sei er noch sehr der Ausbildung fähig. Seit 1880 stehe er der Generaldirektion beratend zur Seite; Redner sei weit entfernt, behaupten zu wollen, daß der Eisenbahnrat aus seiner beratenden Thätigkeit zur Beschlussfassung übergeben solle. Aber die Berathung könnte eingehender und öfter stattfinden. Wenn auf der Eisenbahn etwas passire, dann veranlasse man einen Artikel in der Presse, oder drohe mit einem Abgeordneten, oder verlange das Beschwerdebuch. Wenn der Eisenbahnrat das lebendige Beschwerdebuch werde, so sei das entschieden besser. Der grimmigste Feind der Eisenbahnverwaltung sei der Bureaokratismus. Dem könne entgegengetreten werden, wenn man den Eisenbahnrat nicht nur in Farplan- und Tarifangelegenheiten höre; es würde z. B. seiner Ansicht nach nichts im Wege stehen, daß man ihn auch in baulichen Angelegenheiten zu Rathe ziehe. Verhältnisse, wie z. B. die schlechten Zustände der Aborte, eigneten sich doch entschieden eher zur Erörterung im Eisenbahnrat, als in einer parlamentarischen Versammlung. Natürlich müsse dann der Eisenbahnrat öfter als nur zweimal im Jahr zusammentreten. Nach einer mehrstündigen Sitzung sei man meist physisch gebrochen und vor allem moralisch geknickt, wenn die Generaldirektion den vorgetragenen Wünschen zwar stets suaviter in modo, aber fortiter in re entgegenrete.

In der letzten Sitzung habe der Eisenbahnrat fünf Stunden lang berathen. Kaum seien seine Mitglieder zu Haus gewesen, so seien die neuen Fahrtscheine eingeführt worden. So wie sie ausgefallen seien, müsse man wirklich sagen, es wäre besser gewesen, wenn sich der Eisenbahnrat vorher darüber geäußert hätte. Den Fahrtscheinen flebe entschieden etwas Bureaokratisches an. Die Vorschrift, daß der Reisende das Datum mit Tinte eintragen müsse, sei eine große Belästigung für das Publikum. Den Schalterzwang sei man zwar los geworden, dafür habe man jetzt den Tintenzwang. Demgegenüber möchte er doch darauf aufmerksam machen, daß Bleistifte in großer Vollkommenheit zu haben seien. Der Reisende könne doch nicht wie ein orientalisches Kadi ausgerüstet sein, mit einem Tintenfaß am Gürtel und der Feder hinter'm Ohr. Er habe dies nur angeführt, um zu beweisen, wie nothwendig es u. a. sei, den Eisenbahnrat zu hören. Es komme doch auch noch in Betracht, daß hinter jedem Mitglied ein kompakter Körper stehe. Das Mitglied für die Mannheimer Handelskammer vertrete den ganzen Mannheimer Handelsstand, Frhr. von Bodman den Landwirtschaftsrath und damit die Interessen der landwirtschaftlichen Bevölkerung. Die Thätigkeit des Eisenbahnrats müsse um so intensiver sein, als die Beamten, die mit Freifarten fahren, an sich selbst nicht die Erfahrungen machen, wie der Privatmann. Im wohlverstandenen Interesse der Eisenbahnverwaltung müsse es aber liegen, permanent in Fühlung zu bleiben mit dem Publikum.

Minister v. Brauer möchte zunächst dem Herrn Berichterstatter für seinen sachverständigen und wohlwollenden Bericht, sowie für seine interessanten Mittheilungen über amerikanische Eisenbahnverhältnisse danken. Diese seien vielleicht geeignet, so manche zu Gunsten der amerikanischen Eisenbahnen bestehenden Vorurtheile zu beseitigen.

Seiner Großherzoglichen Hoheit dem Prinzen Karl danke er ebenfalls für die gegebene Anregung. Er werde dafür sorgen, daß diese Angelegenheit bei Aufstellung des nächsten Fahrplans thunlichst berücksichtigt werde.

Kommerzienrath Sander habe zu Beginn seiner Rede mit seiner Anerkennung der Leistungen der Eisenbahnverwaltung nicht getagt. Bald sei er aber „des trockenen Tones satt“ geworden und sei in seiner humoristischen Weise zu einer Kritik der Fahrtscheine übergegangen. Was er über den „Tintenzwang“ gesagt, sei zwar sehr witzig gewesen, habe ihn aber nicht davon überzeugen können, daß das Publikum durch diese Einrichtung wirklich erheblich belästigt werde. Was werde denn eigentlich verlangt? Nichts weiter, als daß der Reisende vor dem Einsteigen das Datum mit Tinte in den Fahrtschein einsetze! Entschließe sich Jemand rasch zu einer Reise, ohne zu Haus den Eintrag gemacht zu haben, so komme er vielleicht an einem Postamt vorbei, oder er könne es am Schalter besorgen lassen, oder finde in der Restauration Tinte und Feder, endlich hätten auch die meisten Eisenbahnschaffner Tintenfässer. In der an die Betriebsinspektoren ergangenen Instruktion (welche Redner verliest) sei ausdrücklich gesagt, die Schaffner hätten die Reisenden zur Vornahme des Eintrags zu veranlassen; eventuell könne dies auch mit Bleistift geschehen. Die ganze Vorschrift sei also nur ein höfliches Ersuchen an das Publikum, den Eintrag des Datums vorzunehmen; auf die Unterlassung sei ja keine Strafe gesetzt. Er müsse zugeben, daß er die ihm vorgelegte Vorschrift anfangs auch beanstandet habe. Er habe sich aber belehren lassen über ihre Nothwendigkeit. Einmal sei

die Einrichtung in andern Ländern ebenso eingeführt und sodann sei sie namentlich im Interesse der Kontrolle erforderlich. Daß die Verwendung von Bleistift nur eventuell zugelassen werde, habe seinen Grund eben darin, daß ein Bleistift eintrag leicht ausgelöscht werden könne.

Wenn Kommerzienrath Sander ein weiteres Feld der Thätigkeit für den Eisenbahnrath wünsche, so wolle er die Möglichkeit und Nützlichkeit, den Wirkungskreis dieser Institution zu erweitern, nicht beabsichtigen; nur müsse er darauf aufmerksam machen, daß der Zuständigkeit in der Allerhöchsten Verordnung, die den Eisenbahnrath in's Leben gerufen habe, gewisse Grenzen gezogen seien. Die Verathung von Bauangelegenheiten, die Herr Sander erwähnt habe, gehörten darnach nicht zu seiner Kompetenz. Innerhalb seines Wirkungskreises habe übrigens der Eisenbahnrath das Recht der Initiative, so daß der Eisenbahnrath in der Lage sei, selbst, ohne Zutun der Eisenbahnverwaltung, seine Wirksamkeit zu erhöhen. Es wäre allerdings vielleicht besser gewesen, die Fahrpläne im Eisenbahnrath zu besprechen. Die Regierung habe aber Werth darauf gelegt, die Fahrpläne schon am 1. April zur Einführung zu bringen; sie würde daher in der letzten Sitzung dem Eisenbahnrath lediglich von einer fertigen Thatsache haben Mittheilung machen können, wenn keine Verzögerung eintreten sollte. Denn die Fahrpläne selbst seien schon gedruckt und die Vorschriften vertheilt gewesen.

Graf v. Hennin möchte einige Wünsche aussprechen. Zunächst danke er für die Herstellung einer Nachmittagsverbindung zwischen Freiburg und Offenburg. Er wisse nicht, ob es sich nur um einen Versuch handle. Jedenfalls bitte er, den Zug auch in den Winterfahrplan einzufügen; er diene dazu, eine sechsstündige Pause im Verkehr zwischen Offenburg und Freiburg zu unterbrechen. Ob im Sommer viel von dem Zug Gebrauch gemacht werde, wisse er nicht; jedenfalls sei er aber im Winter ein Bedürfnis.

Ein anderer Wunsch gehe auf Ausdehnung des Lokalverkehrs über Emmendingen hinaus, etwa bis Riegel, oder, wenn möglich, bis Kenzingen.

Schließlich erscheine auch ihm eine bessere Verbindung mit den elsässischen Bahnen sehr erwünscht. Besonders die Morgenverbindung sei, zumal im Winterfahrplan, sehr unglücklich.

Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr: Die beiden ersten Wünsche stehen insofern im Zusammenhang, als sie beide den Lokalverkehr betreffen. Der neue Zug sei allerdings zunächst nur ein Versuch. Absolut feststehend seien ja die Fahrpläne überhaupt nicht, wenn sich auch eine gewisse Stabilität bezüglich der Hauptzüge herausgebildet habe. Wenn sich diese neue Verbindung zwischen Offenburg und Freiburg bewähre, dann werde man sie beibehalten. Den Bedürfnissen des Lokalverkehrs werde dadurch im wesentlichen entsprochen.

Was die gewünschte Ausdehnung der Lokalzüge von Freiburg her betreffe, so sei es schwierig, diesem Wunsche zu entsprechen. Zunächst sei für die Reisenden auf größere Entfernungen die langsame Fahrt entschieden eine Schattenseite. Sodann seien bei der bisherigen Ausdehnung des Lokalverkehrs die Lokomotiven nur mit einem Mann besetzt; bei größeren Entfernungen werde aber der Dienst zu anstrengend, es müsse dann eine Pause bezw. Ablösung eintreten. Nur bei der Beschränkung des Lokalzugsdienstes sei ein sparsamer Betrieb möglich. Mit einer Ausdehnung desselben wachsen dagegen die Betriebskosten erheblich. Daß die Zugverbindung nach und von dem Elsaß zu wünschen übrig lasse, sei der Generaldirektion wohl bekannt. Die Züge in der Haupttrichtung von Nord nach Süd und umgekehrt lägen auf der badischen wie auf der elsässischen Seite in der Hauptsache fest und es sei daher mehr oder weniger von einem glücklichen Zufall abhängig, wenn die Querverbindungen auf beiden Seiten günstige Anschlüsse finden. Er dürfe aber versichern, daß hier wie in Straßburg das eifrigste Bestreben vorhanden sei, günstige Anschlüsse zu erreichen.

Da er gerade am Worte sei, so wolle er auf eine Bemerkung des Herrn Berichterstatters noch erwidern, daß man auch bei uns mit dem Bau größerer, vierachsiger Personenwagen nach Art der amerikanischen vorgegangen sei. Dieselben seien seit nahezu einem Jahr in einzelne Schnellzüge eingestellt und man werde in dieser Richtung allmählich weiter vorgehen. Der ausgedehnten Anwendung solcher Wagen stehe bei uns der Umstand entgegen, daß von dem Publikum möglichst viele direkte Wagen in den Zügen verlangt werden, welchem Wunsche nur bei der Verwendung kleiner Wagen entsprochen werden könne.

Geh. Hofrath Dr. Engler erwidert, daß die neuerdings eingestellten Wagen den amerikanischen doch nicht gleich kommen, sie seien vor allem nicht so lang. Er gebe übrigens zu, daß es schwierig sei, unter den von dem Herrn Generaldirektor geschilderten Verhältnissen noch mehr solcher Wagen einzustellen.

Was die Fahrpläne betreffe, so könne er Kommerzienrath Sander nur unterstützen. Er habe sich ein Fahrplänebuch angeschafft und unangenehme Erfahrungen damit gemacht. Er habe einmal nur einen Fahrplänebuch ausgefüllt, nachträglich aber noch mit einem Familienangehörigen reisen wollen. Der Zugmeister habe ihm bestimmt erklärt, der zweite Fahrplänebuch müsse auch beschreiben sein; er habe dann bei dem kurzen Aufenthalt gerade noch Zeit gehabt, in das Stationsgebäude zu eilen und dort das Datum anzufüllen. Er meine, es solle sich doch möglich machen, das Datum nur mit Bleistift anzufüllen.

Minister v. Brauer: Er habe vergessen, eine Anfrage des Kommerzienrath Sander zu beantworten. Es seien

von der Regierung vier sehr tüchtige Beamte gelegentlich der Ausstellung von Chicago nach Amerika zu Studienzwecken geschickt worden. Die Herren seien sehr befriedigt zurückgekommen. Er habe sich dann mehrere längere mündliche Vorträge erstatten lassen und den Eindruck gewonnen, als ob das ausgegebene Geld gut angewendet gewesen sei. Die betreffenden Beamten seien dann vom Reichseisenbahnamt zu einer Konferenz eingeladen worden, um mit anderen Beamten, die ebenfalls nach Amerika geschickt worden seien, ihre Gedanken auszutauschen. Er hege die Hoffnung, daß diese Studienreise und die sich daran anschließende Konferenz gute Früchte tragen werde.

In seiner Kritik der Fahrpläne habe Kommerzienrath Sander bei Geh. Hofrath Engler Unterstützung gefunden. Was den Wunsch betreffe, den Eintrag mit Bleistift zuzulassen, so sei ihm ja schon halb und halb entsprochen. Er hoffe auch, daß es eine gute Wirkung haben werde, wenn die heutige Verhandlung dem größeren Publikum bekannt werde. Nach zwei oder drei Monaten werde er übrigens eine Berichterstattung darüber veranlassen, welche Erfahrungen man bis dahin mit den Fahrplänebüchern gemacht habe.

Herr v. Göler kann aus eigener Erfahrung bestätigen, daß die nachträgliche Ausfüllung des Datums im Zug selbst zu keinen Schwierigkeiten führe. Er hoffe auch, daß allmählich etwas von dem Odium gegen die Fahrpläne schwinden werde.

Er möchte nun noch eine andere Frage zur Sprache bringen, er sei eigentlich zu bescheiden gewesen, schon davon zu sprechen, da vorhin von so großen Geschwindigkeiten die Rede gewesen sei. In seinem Fall handle es sich nämlich um eine Bahn, die mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von nur 28 km pro Stunde fahre, nämlich um die Bahn Karlsruhe—Eppingen. Man dürfe nur bescheiden von dieser Bahn reden, weil sie nur eine geringe Rente abwerfe. Die niedere Rente sei aber nicht die Folge der geringen Benützung, sondern des zu hohen Anlagekapitals. Die Bahn habe 12 Millionen gekostet. Dabei habe der Bauunternehmer 3 Millionen gewonnen. Auch sei mit einem gewissen Luxus gebaut worden, worauf er schon neulich hingewiesen habe, es sei nicht ein, sondern drei Bahnhöfe, bei denen man für den oberen Stock Weisler suchen müsse, weil man sonst keine Verwendung habe. Infolge der geringen Geschwindigkeit von nur 28—30 km werden die Züge nur wenig benützt. In letzter Zeit sei es vielfach mit Heilbronnern gefahren und habe oft über den Betrieb dieser Bahn Klagen hören; von Heilbronn aus ziehe man deshalb den weiterrten, aber rascheren Weg über Bietigheim hin. Er habe sich erkundigt, weshalb die Bahn so langsam fahre, man habe ihn dann darauf aufmerksam gemacht, daß die Lokomotiven sehr leicht seien, obgleich beträchtliche Steigungen überwunden werden müssen. Er gestatte sich daher die bescheidene Anfrage, ob es nicht möglich sei, im Interesse einer rascheren Beförderung der Reisenden schwerere Lokomotiven einzuführen.

Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr erwidert, daß auf der Linie langsam gefahren werde, sei zweifellos. Doch sei die Geschwindigkeit nicht so gering, wie von dem Herrn Vorredner angegeben. Der Fahrplan auf der Linie Karlsruhe—Eppingen sei auf einer Grundgeschwindigkeit von 45—60 km aufgebaut. Diese Grundgeschwindigkeit werde aber nur auf der horizontalen, oder nur wenig geneigten und gerade gestreckten Fläche erreicht. Wenn man nun das Längenprofil der genannten Linie betrachte, so sehe man, daß es einer Säge gleiche; die Steigung betrage meist 1:85. Mit Rücksicht auf diese Steigungsverhältnisse könne schon die Geschwindigkeit nur gering sein. Dazu komme aber noch, daß die Bahn nicht die Bedeutung einer Vollbahn habe und daß sie, um die sehr bescheidene Rente nicht noch mehr herabzudrücken, dementsprechend betrieben werden müsse. Daher seien zum Theil auch gemischte Züge auf ihr eingerichtet.

Herr v. Bodman möchte nur mit einigen Worten auf die Anregung des Grafen v. Hennin zurückkommen. Es handle sich bei der Ausdehnung der Lokalzüge bis Kenzingen nicht nur um die Verbindung mit Freiburg, sondern auch um den Verkehr zwischen den betreffenden Orten untereinander und mit Emmendingen, dem Sitz des Bezirksamts. Er müsse zugeben, daß eine weitere Ausdehnung des Lokalverkehrs für die Generaldirektion nicht sehr ermutigend sei bei den Wünschen, welche betrefse der Errichtung von Haltestellen in der zweiten Kammer geltend gemacht worden seien. Wer sich erinnere, welche Schwierigkeiten es gekostet habe, den Lokalverkehrsverkehr überhaupt einzuführen, und wie gut er sich bewährt habe, wie er noch ausgedacht worden sei, unter Aufrechthaltung des Grundfasses, daß die Fahrpreise so billig gestellt werden, daß die Bahnverwaltung nur auf die Selbstkosten komme, und wenn man sich ferner erinnere, wie damals stets hervorgehoben worden sei, man wolle mit den Lokalzügen erreichen, daß man nicht auf den größeren Stationen aus- und einsteigen müsse, um zu kleineren Ortschaften ohne Station zu gelangen, dann müsse man sich allerdings erstaunen, wenn man jetzt überall, wo man aus- und einsteigen könne, auch Einsteigehallen wünsche. Dies sei nun der erste Schritt. Man werde auch noch Wartesäle, schließlich auch heizbare Räume verlangen. Dann werden aber die Selbstkosten so groß, daß es nicht mehr möglich sei, den Lokalverkehrsverkehr in der billigen Weise zu handhaben, wie wir es jetzt nur begrüßen können. Er habe diese Gelegenheit nicht vorübergehen lassen wollen, ohne auf die wünschenswerthe größere Bescheidenheit des Publikums hinzuweisen.

Herr v. Röder macht auf einen Uebelstand aufmerksam und fragt an, ob ihm nicht abgeholfen werden könne, nämlich daß in dem von Basel kommenden und Freiburg um 11<sup>10</sup> passirenden Zug kein Damencoupe sei. Es lasse

sich von Basel aus vielleicht ein badischer Wagen mit Damencoupe einstellen.

Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr erwidert, die Verwaltung sei bemüht, in alle Züge Frauenabtheilungen einzustellen, es sei aber nicht möglich, in allen direkten Wagen solche Abtheilungen zu führen. Er sei im Augenblick außer Stand, über den von dem Herrn Vorredner berührten Fall nähere Auskunft zu geben, könne aber betonen, daß die Wünsche der Verwaltung mit denen des Herrn Vorredners in Einklang stehen.

Die Generaldiskussion wird hierauf geschlossen und der Kommissionsantrag ohne Spezialdiskussion einstimmig angenommen.

Herr v. Röder erstattet hierauf Bericht über den Nachtrag zum Budget der Eisenbahnverwaltung unter Hinweis auf die Begründung der einzelnen Positionen in der Regierungsvorlage. Der Antrag der Kommission gehe auf Genehmigung in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der zweiten Kammer. Nur bezüglich der Erweiterung des Güterbahnhofs in Heidelberg eingestellten 15 000 M. wolle er sich die Frage gestatten, warum dieselbe unter Main-Neckarbahn aufgenommen sei, während doch die Vereinigung des Dienstes beider Bahnen berücksichtigt sei.

Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr erwidert, daß die Forderung für Zusammenlegung der Bahnhöfe der Main-Neckarbahn und der badischen Staatsbahn deshalb im Budget der Staatsbahn erscheine, weil die preussische und die badische Regierung eine Erhöhung des badischen Antheils am Kapital der Main-Neckarbahn abgelehnt hätten; dagegen nehme die Main-Neckarbahn an den Betriebskosten theil und unter den Betriebskosten sei auch die Verzinsung der von Baden zur Ermöglichung der Vereinigung des Dienstes in Heidelberg in einer Hand aufzuwendenden Mittel begriffen. Die Forderung von 15 000 M. betreffe eine unabhängig von der Vereinigung der beiden Bahnen Summe und werde wie diese dem Anlagekapital der Main-Neckarbahn beigeschlagen.

Geh. Hofrath Meyer: Ein Umbau des Heidelberger Bahnhofs sei schon länger erwünscht gewesen, aber geradezu brennend sei die Frage geworden, nachdem der Main-Neckarbahnhof durch Feuer zerstört worden sei. In der Zwischenzeit hätten recht bedauerliche Zustände geherrscht. Die ausgebrannten Aemern seien einfach stehen geblieben. Es liege ihm fern, Jemand daraus einen Vorwurf zu machen, er wisse, daß die Regierung diesen Zustand ebenfalls beklagt habe. Die Schwierigkeiten hätten an anderer Stelle gelegen. Endlich sei eine Vereinigung der beiden Bahnhöfe erzielt, dies bedeute einen wesentlichen Fortschritt und sei daher sehr zu begrüßen. Da für den Umbau eine nicht unbedeutende Summe eingestellt worden sei, so dürfe man annehmen, daß der neu zu erbauende Bahnhof ziemlich Zeit bestehen solle. Eine definitive Lösung der Heidelberger Bahnhoffrage sei dies jedoch nicht. Er möchte ebenso, wie dies in der zweiten Kammer geschehen sei, auch hier erklären, daß in Heidelberg der Wunsch bestehe, auch ein künftiger, definitiver Bahnhof möchte auf derselben Stelle gebaut werden wie der bisherige, für den Westen sei zwar eine Hinausschiebung des Bahnhofs erträglich. Bei der langgestreckten Lage der Stadt werde für den Osten, in welchem zudem die wichtigsten öffentlichen Gebäude liegen, die Entfernung zu groß. Dies seien übrigens curae posteriores. Er möchte nur bitten, daß nicht bei dem jetzt beabsichtigten Umbau einem künftigen Bahnhof präjudiziert werde.

Dann möchte er auf einen kleinen Uebelstand aufmerksam machen. Da die Odenwaldbahn durch die Stadt führe, werde die Rohrbacher Straße häufig gesperrt. Besonders unangenehm sei es, daß an dieser Stelle der Bahn auch Güterzüge rangiren und oft 10 Minuten halten. Wenn es möglich wäre, gelegentlich des Bahnhofumbaus auch diesen Uebelstand zu beseitigen, so werde dies in Heidelberg freudig begrüßt werden.

Minister v. Brauer: Er könne dem Herrn Vorredner nur bestätigen, daß bisher deplorable Zustände in Heidelberg geherrscht hätten. Der Herr Vorredner habe ja schon anerkannt, daß die Schuld nicht die Regierung treffe; die Schuld liege vielmehr in den Verhältnissen. Wir theilten eben die Herrschaft über die Schienen mit der Main-Neckarbahn, deren Leitung wieder eine dreiköpfige sei, und deren einzelne in der Direktion vertretenen Regierungen nicht majorisirt werden könnten. Der Lieblingsgedanke der Main-Neckarbahn sei nun gewesen, den durch Brand zerstörten Bahnhof einfach wieder aufzubauen. Darauf habe die Großreg. Regierung sich aber nicht einlassen wollen, sondern geglaubt, die beiden Bahnhöfe sollten bei diesem Anlaß vereinigt werden. Bisher hätten große Mißstände für den Betrieb im Heidelberger Bahnhof bestanden. Jetzt habe man die Herrschaft über die Schienen bekommen. In Zukunft werde auf der Südseite der Güterverkehr, auf der Nordseite der Personenverkehr stattfinden. Am Bahnhofsgelände selbst werde nicht viel verändert werden, dagegen sollen mehrere neue Perrons errichtet und die Zahl der Schienen vermehrt werden. Man dürfe mit Bestimmtheit hoffen, daß mit diesem Umbau befriedigende Zustände geschaffen werden. Man werde jetzt mit aller Energie an den Bau gehen. Der Bahnhof, wie er jetzt umgebaut werden soll, werde als ein dauernder Zustand betrachtet; es beständen keine Pläne für einen gänzlichen Neubau. Sollte aber ein solcher in späterer Zeit in Frage kommen, so werde die Regierung jedenfalls vorher den maßgebenden Persönlichkeiten in Heidelberg, vor allem den dortigen Gemeindegörden, Gelegenheit zur Äußerung geben.

Bezüglich des Uebergangs an der Rohrbacher Straße hoffe er, daß mit dem Bahnhofsbau wesentlich bessere Zustände geschaffen werden.

Seine Großh. Hoheit Prinz Karl möchte nur wenige Worte bemerken mit Bezug auf eine Aeußerung, die er vor einigen Wochen in diesem Hohen Hause gethan habe, und zwar möchte er zu seiner Rechtfertigung sagen, daß er glaube, damals nicht so ganz unrecht gehabt zu haben. Er habe damals bemerkt, er glaube, man solle etwas vorsichtiger in der Bewilligung neuer Bahnen vorgehen.

Er habe darauf hingewiesen, daß schon über 12 Millionen bewilligt seien; nach dem vorliegenden Bericht kommen noch weitere 15 Millionen dazu. Man stehe also vor einer Bewilligung von 28 Millionen, während noch ein Stoß von Petitionen der Bewilligung harret. Er glaube nicht zu übertreiben, wenn er annehme, daß wir bei Bewilligung aller Petitionen eine Summe von rund 30 Millionen bekommen werden. Natürlich müsse er jedem überlassen, zu beurtheilen, ob diese Summe sehr geringfügig oder viel genannt werden müsse, er glaube aber, daß es sehr viel sei.

Minister v. Brauer: Der Durchlauchtigste Herr Vorredner sei nochmals zurückgekommen auf seine früher geäußerte Ansicht, man solle das bisherige System der Behandlung der Petitionen und der Einzelberathungen von Eisenbahngesetzen verlassen, da man seine Ueberlicht über die zu bewilligenden Summen bekomme und Gefahr laufe, zu viel Geld auszugeben. Es wolle ihm, dem Minister, indessen scheinen, als ob diese Bemängelung jetzt noch weniger begründet sei als bei dem früheren Anlaß. Denn jetzt liege Baubudget nebst Nachtrag vor, woraus ganz klar hervorgehe, was der Bahnbau, inklusive der Privatbahnen, uns im laufenden Budget koste. Alles sei jetzt übersichtlich zusammengestellt. Ein einfacher Blick in diese Zusammenstellung zeige, daß die Summe für Unterstüßungen an Nebenbahnen nur ganz minimale seien im Verhältnis zu den jährlich unabänderlich wiederkehrenden Bahnbaukosten. Man könne daher unmöglich sagen, daß die Ausgabe für jene Nebenbahnen die Finanzlage irgendwie influenzire.

Was nun den von Seine Großherzoglichen Hoheit geäußerten Wunsch betreffe, eine Ueberlicht über die eingegangenen Bahnpetitionen zu erhalten, so sei dieser Wunsch außerordentlich leicht zu erfüllen, aber sehr schwer, je nachdem, ob man nur eine Aufzählung der eingelaufenen Petitionen wünsche mit den ganz in der Luft stehenden allgemeinen Kostenberechnungen (was sehr leicht zu geben sei), oder ob man genaue Zahlen wolle, mit denen der Finanzmann rechnen könne (was in diesem Stadium unmöglich sei). So werde z. B. die Hölenthalbahnfortsetzung „ungefähr“ 7 1/2 Millionen kosten, wenn sie über Böfingen geführt werde, und 3 1/2 Millionen über Hammereisenbach. Ähnlich sei es mit der Bodenwegbahn, je nachdem man über Markdorf oder Weersburg baue. Mit solchen unbestimmten Zahlen könne man nichts anfangen und er glaube daher nicht, daß die Anregung des Durchlauchtigen Vorredners zu einem praktischen Ergebnis führen würde.

Frhr. v. Söler: Vor wenigen Tagen sei schon die Frage besprochen worden, ob die Unterstüßungen für die Nebenbahnen aus der Eisenbahnschuldentilgungskasse zu zahlen seien. Er wolle deshalb darauf nicht mehr zurückkommen. Dagegen möchte er nochmals den Wunsch auf vollständigige Trennung dieser Summen von den eigentlichen Eisenbahnschulden aussprechen. Zu den Ausführungen Seine Großherzoglichen Hoheit des Prinzen Karl möchte er sich noch einige Bemerkungen gestatten.

Nichtig sei, daß der Bauaufwand im ganzen 28,9 Millionen betrage, davon seien aber Restkredite in Höhe von 12,9 Millionen in Abzug zu bringen. Die übrigen 16 Millionen seien aber theilweis gedeckt, oder vielmehr die Eisenbahnschuld werde dank der planmäßigen Tilgung nicht um den Betrag von 16 Millionen, sondern nur um den Betrag von 9 Millionen erhöht. Dies sei die Summe, welche wir vertragsmäßig für die Röhrenbohrer Bahn zu zahlen hätten. Man dürfe auch die Restkredite deshalb nicht so schwer beurtheilen, weil die 28 Millionen doch nicht innerhalb von 1 1/2 Jahren aufgebraucht werden. Man brauche daher nicht ängstlich zu sein. Die planmäßige Tilgung könne durchgeführt werden und man müsse auch bedenken, daß die Nebenbahnen wirtschaftlich günstig wirken. Endlich wolle er noch bemerken, daß über zwei Nachtragspositionen insofern noch nicht definitiv beschlossene sei, als die betreffenden Bahnen erst noch bewilligt werden müssen.

Frhr. v. Röder hält sich für verpflichtet, zur Ergänzung seines Berichts noch ausdrücklich zu konstatiren, daß 12 Millionen Restkredite da seien und der neu zu bewilligende Bauaufwand 15 1/2 Millionen betrage.

Die Generaldiskussion wird hierauf geschlossen und der Antrag der Kommission einstimmig angenommen.

Frhr. v. Söler berichtet hierauf über das Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse. Ueber die wichtigsten Punkte, die Verringerung der Dotation und den Strich der Ueberweisung der Zinsüberschüsse aus der Amortisationskasse sei schon gesprochen worden. Er könne sich also kurz fassen.

Die Passivzinsen hätten sich gegen den ersten Anschlag um 30 000 M. erhöht. Die planmäßige Schuldentilgung solle durchgeführt werden. Der Bauaufwand habe dadurch eine Steigerung erfahren, daß, wie schon erwähnt, die Unterstüßungen für Nebenbahnen hinzukommen. Die Eisenbahnschuld sei thatsächlich um 9 Millionen erhöht. Der wirkliche Schuldenstand könne aber nicht herabgedrückt werden, wenn wir vertragsmäßig dem Reich gegenüber zu Ausgaben verpflichtet seien. Die Hoffnung sei übrigens nicht ausgeschlossen, daß eine wirkliche Herabminderung erzielt werden könne.

Die Generaldiskussion wird hierauf geschlossen. Zu

der Spezialdiskussion ergreift Geh. Kommerzienrath Dissené das Wort:

Es seien ursprünglich unter den Einnahmen Ablieferungen der Amortisationskasse eingestellt gewesen. Nun habe man aber inzwischen gesehen, daß die Betriebsergebnisse günstig seien. Es sei deshalb in der Zweiten Kammer der Strich dieser Ablieferung anheim gestellt worden und die Zweite Kammer sei darauf eingegangen. Die Budgetkommission dieses Hohen Hauses habe sich dieser Ansicht angeschlossen. Es komme dabei noch in Betracht, daß man nicht wisse, ob nicht die Amortisationskasse zu allgemeinen Zwecken herangezogen werde.

Das Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse wird hierauf einstimmig angenommen.

Geh. Kommerzienrath Dissené bittet, daß von ihm eben Vorgetragene als Bericht über das Budget der Amortisationskasse (Titel X des Budgets des Großh. Finanzministeriums) zu betrachten. Die Kommission beantrage Zustimmung zu den Beschlüssen der Zweiten Kammer.

Auch dieser Antrag wird einstimmig angenommen. Die Sitzung wird hierauf bis 4 Uhr unterbrochen.

Nach Wiederaufnahme der Sitzung berichtet Geh. Kommerzienrath Dissené über das Budget der Domänenverwaltung (Titel IV der Ausgaben und Titel I der Einnahmen des Budgets des Großh. Finanzministeriums) und seine Nachträge. Er verzichte auf allgemeine Betrachtungen, die er sachkundigeren Mitgliedern überlassen wolle. Die Verchiebungen gegenüber dem letzten Budget seien sehr gering. Im Einzelnen könne er verweisen auf die den betreffenden Positionen beigegebenen Erläuterungen. Der Antrag der Budgetkommission gehe auch hier auf Zustimmung zu den Beschlüssen der Zweiten Kammer.

Frhr. Franz v. Bodman: Schon wiederholt sei in diesem Hohen Hause angeregt worden, die Großh. Regierung möge mit dem Verkauf von Domänenparzellen, besonders solchen, die weit abgelegen seien, vorgehen. Ebenso möge sie Maßnahmen treffen, damit es Pächtern, mit denen sie zufrieden war, ermöglicht werde, nach Ablauf der Pacht das Gut um den Anschlag wieder zu pachten. Soviel bekannt geworden, habe die Regierung diesen Anregungen entsprochen und in beiden Beziehungen Normativbestimmungen erlassen. Der Verkauf solle in größerem Maßstab erfolgen, der Pächter solle ein gewisses Vorkaufsrecht erhalten, ebenso werde ihm die Möglichkeit gegeben, zum Anschlag wieder zu pachten; endlich sollen die Zahlungsbedingungen sehr günstig sein und sogar Annuitätenszahlungen zugelassen werden. Er wirtschafte ja selbst wie ein kleiner Domänendirektor und habe in dieser Hinsicht reiche Erfahrungen. Wenn man einen Baucanone erhalten wolle, dann müsse man nach diesen Grundsätzen verfahren. Falls der Herr Finanzminister je Besorgnisse hege, so könne er ihn beruhigen. Diese Art zu wirtschafte habe auch Vortheile für den Verkäufer und den Verpächter. Der Verpächter bekomme den Pacht, den er überhaupt erzielen könne, besser und pünktlicher bezahlt; die Pächter seien dabei zufrieden. Es sei von großem Werth, daß nicht die besseren Pächter vertrieben werden. Schließlich werden auch die Pachtfelder besser bewirtschaftet, der Raubbau höre auf. Es sei eine dankenswerthe Aufgabe für die Großh. Regierung, aus ärmeren Pächtern kleine Landeigentümer zu machen. Für den wohlwollenden Sinn, den sie bis jetzt gezeigt habe, gebühre ihr herzlich Dank.

Präsident D. Doll spricht zunächst die Hoffnung aus, es möchte an der anzutreffenden Wahl eines Bauplatzes für das Pfarrhaus in Kettenbach nicht festgehalten, sondern ein geeigneterer gewählt werden.

Ein zweiter Wunsch betreffe die Ludwigs-Kirche in Freiburg, bekanntlich die an diese Stelle verlegte Klosterkirche von Thennenbach, die dadurch ein geschichtliches, aber auch ein kunsthistorisches Interesse biete. In früheren Verhandlungen habe er schon darauf hingewiesen, daß die Farben am Thurm unglücklich gewählt und auffällig seien. Er höre nun, daß jetzt Reparaturen in Aussicht stehen, der Kirchengemeinderath habe den Wunsch, daß auch die inneren Wände schöner hergestellwürden. Sofern dies beabsichtigt sei, möchte er empfehlen, daß die polychrome Ausmalung möglichst hübsch gemacht werde. Die Gemeinde dürfe diese Erwartung aussprechen, denn kaum eine andere Gemeinde habe so viel gethan wie die evangelische Gemeinde in Freiburg, die eine zweite Kirche gebaut und eine eigene Pfarrei dotirt habe. Er würde es daher begrüßen, wenn ihren Wünschen entsprochen werden könne.

Der dritte Gegenstand, den er besprechen wolle, sei neu. Er müsse aber ausdrücklich und mit aller Wärme dafür eintreten, es betreffe die Kirche in Stafforth. Er habe die Gewohnheit, manchmal Ausfahrten aufs Land zu machen. Gelegentlich einer solchen habe er auch den Gottesdienst in Stafforth besucht. Er müsse sagen, kaum eine Kirche habe einen so vollständigen Stallcharakter wie diese. Die Bauinspektion habe auch schon einen Neubau beantragt, er sei aber wieder zurückgestellt worden. Wer jemals dort den Gottesdienst besucht habe, der müsse überrocht sein von der Engigkeit, Niedrigkeit, Dunkelheit und Feuchtigkeit dieses Baues. Er halte einen Neubau für notwendig, besonders da er wisse, was der Domänenrath in anderen Fällen gethan habe. Er möchte für Stafforth vorbringen, daß kaum eine andere Gemeinde kirchlich so tren sei. In Selbstsachen höre bekanntlich die Gemüthlichkeit auf, trotzdem wolle er hier auch an das Gemüth appelliren. In Stafforth wirke schon seit mehr als 30 Jahren der Senior der badischen Geistlichkeit, ein Mann von mehr als 80 Jahren, der außerordentliche Verdienste habe. Er übe die Tugend der Bescheidenheit in einem Maße, daß man wirklich von

Demuth reden müsse. Gerade weil er so zurückhaltend sei, sei vielleicht bis jetzt nichts geschehen. Würde er agitatorisch aufgetreten sein und die Regierung mit Vorstellungen bombardirt haben, so würde er wahrscheinlich mehr erreicht haben. Er könne nicht unterdrücken, zu sagen, wie außerordentlich gut der Kirchenbesuch in Stafforth sei. Es sei geradezu rührend, zu sehen, wie die Leute in diesem Raume ihrer Andacht huldigen. Die Gemeinde sei bereit, die Frohnden zu übernehmen. Was von seiner Seite mit aller Wärme für einen Kirchenbau in Stafforth gesagt werden könne, das möchte er hiermit ausgesprochen haben.

Frhr. v. Söler kann den Herrn Vorredner nur unterstützen. Er möchte dringend bitten, daß diesem unwürdigen Zustand ein Ende gemacht werde. Es gehöre wirklich Demuth dazu, um ihn zu ertragen.

Geh. Hofrath Dr. Meyer: Wenn schon in diesem Theile der Diskussion Spezialgegenstände behandelt werden, so wolle er auch jetzt schon einiges über das Heidelberger Schloß sagen. Die Fürsorge der Großh. Regierung müsse dankend anerkannt werden. Sie stehe auf dem Standpunkt, daß man die Ruinen in ihrem gegenwärtigen Zustand erhalten und auf einen Wiederaufbau verzichten müsse. Es scheine aber in neuerer Zeit zweifelhaft geworden zu sein, ob sich gerade der schönste Theil, der Otto-Heinrichsbau, dauernd erhalten lasse, ob nicht vielmehr ein Neuaufbau notwendig werde. Wenn eine Gefahr für den Bau vorhanden, dann sei aber eine Restauration vorzuziehen. Vertrauensvoll könne man das Erforderliche der Großh. Regierung anheimgeben, sie habe so großes Interesse und Verständnis, daß es ihr mit Unterstützung des Landtags gelingen werde, das Möglichste zur Erhaltung dieser Perle der deutschen Renaissance zu thun.

Graf v. Pennin möchte anschließend an den Herrn Vorredner einen Wunsch für ein anderes Baudenkmal vorbringen, die Hochburg, welche neben dem Heidelberger Schloß eine der größten Schloßruinen im Lande sei. Leider befinde sie sich in einem keineswegs guten Zustand. Das Betreten einzelner Theile sei sogar gefährlich. Im Interesse der Sicherheit wäre es daher geboten, wenigstens etwas für ihre Unterhaltung zu thun. Es sei aber auch ein Akt der Pietät, diesen Bau, der eine große Rolle in der Geschichte gespielt habe, nicht ganz verfallen zu lassen. Er hoffe in dieser Hinsicht auf das nächste Budget.

Präsident D. Doll kann den Wunsch des Herrn Vorredners nur auf das Wärmste unterstützen. Es sei betäubend, die Tafeln zu sehen, auf denen vor herunterfallenden Steinen gewarnt werde. Wenn man sich gegenwärtig, daß in der Anstalt auf der Hochburg junge, lebenslustige Leute seien, so sei dieser Zustand geradezu bedenklich. Er sei erst vor ganz kurzer Zeit dort gewesen und habe den Eindruck bekommen, daß eine ganze Reihe von Mauern einstürzen werde, aber bis jetzt nur noch nicht wisse, nach welcher Seite sie fallen wollen. Er sei überzeugt, wenn der Herr Finanzminister den einen Tag nach Stafforth und den folgenden Tag auf die Hochburg gehe, so werde er den nächsten Tag schon Vorbereitungen treffen, damit den beiden Uebelständen abgeholfen werde.

Ministerialpräsident Dr. Buchenberger: Aus den Ausführungen des Frhr. v. Bodman habe er mit Genugthuung entnommen, daß die auf Abstoßung von Domänenparzellen gerichtete Aktion der Regierung als zweckmäßig anerkannt werde. Sie sei ja wesentlich veranlaßt worden durch Anregungen in diesem Hohen Hause, denen sich die Regierung gerne angeschlossen habe. Die Maßregel sei wesentlich aus volkswirtschaftlichem Gesichtspunkt zu beurtheilen und das rein finanzielle Moment dürfe nicht in den Vordergrund gestellt werden. Immerhin sei es für ihn von großer Bedeutung, wenn Frhr. v. Bodman aus dem reichen Schatz seiner persönlichen Erfahrungen heraus glaube, jede Befürchtung in finanzieller Hinsicht als ausgeschlossen erachten zu dürfen.

Was die Wünsche des Herrn Präsidenten Doll betreffe, so werde sein Appell an das Herz der Vertreter der Großh. Regierung gewiß kein vergeblicher sein; es werde das Bestreben der Regierung sein, diesen Wünschen näher zu treten, und er hoffe, daß in das nächste Budget Mittel für ein würdiges Gotteshaus in Stafforth eingestellt werden können. Es sei schon eine Untersuchung in dieser Hinsicht eingeleitet und es werde sich nur fragen, ob ein Neubau notwendig sei, oder ein Umbau genüge.

Was das Heidelberger Schloß betreffe, so habe es seit Jahren immer in besonderem Maße die Aufmerksamkeit der Regierung in Anspruch genommen. Einzelnen Vorschlägen der 1891er Sachverständigenkonferenz, wie denen bezüglich der Ableitung des Grundwassers in der Abbildung des Stulpurenschmucks sei bereits praktisch näher getreten und diese Arbeiten gingen rascher Vollenbung entgegen. Die schwierigste Frage sei, was in Betreff der Erhaltung des Schloßes geschehen solle? Die Sachverständigenkonferenz habe in dieser Hinsicht nur sehr allgemeine Direktiven gegeben. Man werde nicht umhin können, jeden einzelnen Schloßtheil genau daraufhin zu prüfen, ob die Erhaltung in dem bisherigen Zustand durch die gewöhnlichen Mittel der Unterhaltungstechnik gesichert erscheine oder ob dies nicht der Fall und deshalb ein partieller Wiederaufbau vielleicht notwendig falle. Dies treffe insbesondere hinsichtlich des Otto-Heinrichsbau zu. Er hoffe, daß im Lauf dieser Budgetperiode die Frage weiter geklärt werde und in einigen Jahren die Regierung mit bestimmten Vorschlägen an die Volksvertretung herantreten könne. (Vergl. auch die von dem Redner in der Zweiten Kammer abgegebene Erklärung.)

Die Hochburg könne er von seiner früheren Thätigkeit her und er werde ihr gerne seine Aufmerksamkeit zuwenden. Einzelne Theile vor dem gänzlichen Verfall zu

sichern, sei vielleicht schwierig; daß der Zustand ein derartig schlimmer sei, wie er von den beiden Rednern geschildert worden, davon sein ihm nichts bekannt geworden, diese Verschlimmerung müsse erst in den letzten Jahren eingetreten sein. Uebrigens seien, soviel ihm bekannt, gerade im letzten Jahr beträchtliche Mittel für die Erhaltung der schönen Ruine aufgewendet worden.

Herr v. Göler: Der Umstand, daß die Ausführungen des Herrn v. Bodman kein weiteres Echo gefunden haben, könnte vielleicht den Schluß veranlassen, daß das Interesse dieses Hohen Hauses an dem Gegenstande abgenommen habe. Er wolle dem gegenüber nur betonen, daß er sich nicht weiter darüber ausgesprochen habe, weil eine Petition Veranlassung geben werde, die Frage noch eingehend zu erörtern. Bis dorthin werden dann vielleicht auch die Normativbestimmungen bekannt sein.

Ministerialpräsident Dr. Buchenberger bemerkt, es habe die Absicht bestanden, die Normativbestimmungen über Verkauf von Domänenparzellen diesem Hohen Hause zugehen zu lassen, man habe aber die Fertigstellung der Ausführungsvorschriften abwarten wollen. Da diese aber offenbar längere Zeit in Anspruch nehme, so werde er die Bestimmungen in einer Anzahl von Exemplaren dem Hohen Hause demnächst unterbreiten.

Die Generaldiskussion wird hierauf geschlossen. Bei der Spezialdiskussion ergreift bei III, Aufwand der Bezirksforstverwaltung, Geh. Hofrath Dr. Engler das Wort:

Bei dem Umstand, daß eine sehr große Fläche unseres Landes mit Wald bedeckt sei, habe die ganze Bevölkerung begreiflicher Weise ein großes Interesse für den Wald, die Forstwirthe und ihre Erziehung. Die Forstleute betreiben jetzt ihre Studien auf der Technischen Hochschule hier. Dieses Studium habe eine ruhmreiche Vergangenheit; es seien auch stets viele Ausländer zu Studienzwecken hierher gekommen. Neuerdings seit einigen Jahren mache sich nun eine Bewegung bemerkbar, die darauf hinwirke, das Studium von der Technischen Hochschule weg an eine der Universitäten zu verlegen. Speziell für Freiburg werden Anstrengungen gemacht. Die Frage des Studiums der Forstleute sei zum Gegenstand der Verhandlungen auf der Versammlung des Forstvereins in Ueberlingen im Jahre 1892 gemacht worden. Die Mehrzahl der versammelten Forstleute habe geglaubt, den Vorwürfen, die gegen die Technische Hochschule erhoben worden seien, sich anschließen und sich für das Studium an einer Universität aussprechen zu sollen. Er wolle die Gründe kurz zusammenfassen: einmal fehle den Forstleuten die volle und faktische Gleichberechtigung mit andern Staatsbeamten; so lange sie nicht auf einer Universität studirt haben, würden sie von Juristen, Kameralisten und Philologen als minderwerthig angesehen. Die volle Gleichberechtigung könne nur durch das Universitätsstudium erzielt werden. Nur wenn der Wunsch der Forstleute in dieser Hinsicht erfüllt werde, könnten die höchsten Stellen im Forstdienst von Forstleuten besetzt werden. Es sei ausgesprochen worden, „daß die Zeit nicht mehr fern sei, wo die höchste Verwaltungsstelle im Forstfache eine Summe von technischen Kenntnissen nötig mache, wie sie nur der Forstmann besitze“. Er finde es begreiflich, ja selbstverständlich, daß die Forstleute die Einführung des Universitätsstudiums verlangen, wenn sie glauben, dadurch die ihnen angeblich fehlende Gleichberechtigung mit andern Staatsbeamten zu erreichen. Es sei auch taktisch richtig, daß sie dann nur die Gründe in's Feld führen, welche für das Universitätsstudium sprechen. Er gebe auch zu, daß das Studium an einer Universität manche Vorzüge habe. Andererseits sprechen aber auch viele Vorzüge für die Technische Hochschule. Vor allem sei die Ausbildung in technischer Beziehung besser. Manche Disziplinen kommen in Betracht, die auf der Universität gar nicht vertreten seien. Wenn es begreiflich sei, daß man dasjenige in's Feld führe, was bei dem Universitätsstudium vortheilhaft erscheine, so sei es unerlaubt, die Anstalt, welche bisher die Forstleute herangebildet habe, in tendenziöser Weise, sogar unter Aufstellung unwahrer Behauptungen, herabzusetzen. Dies sei aber auf der Versammlung in Ueberlingen geschehen.

Es sei behauptet worden, die Naturwissenschaften und ebenso die Nationalökonomie seien auf der Technischen Hochschule nur minderwerthig im Vergleich zu den Universitäten. Als er solche Ausprüche gelesen, seien ihm die Worte Schöffels eingefallen: „Mich faßt eine Mitleid, stolzer Knabe, um Deines Hochsinns Mückenflug“. Wenn man in Betracht ziehe, was die Forstleute in diesen Fächern im Examen leisten müssen, so sei es nur ein bescheidenes Maß desjenigen, was ihnen die Technische Hochschule in diesen Fächern biete. Ebenso sei die Behauptung unrichtig, daß wenn einmal ein tüchtiger Lehrer der Naturwissenschaften hier sei, er nicht länger als zwei bis drei Jahre leibe. Beilagen müsse man es allerdings, daß manche tüchtige Kraft nach verhältnismäßig kurzer Zeit wieder an eine Universität abgegeben werde. Aber in dieser Beziehung seien die Verhältnisse hier nicht wesentlich anders als an kleinen Universitäten. Soweit gehe es aber mit dem häufigen Wechsel gar nicht, daß alle zwei bis drei Jahre ein neuer Dozent hierherkomme. Redner weist nun durch Angabe von Zahlen für verschiedene Fächer nach, daß die durchschnittliche Zeit, die ein Dozent hier sei, 9 Jahre betrage. Diese Zahl entspreche wohl auch den Verhältnissen an kleinen Universitäten und schließe sich dem an, was Geh. Hofrath Meyer gestern über den Wechsel in der Besetzung der Lehrstühle gesagt habe.

Wie bei solchen Gelegenheiten mit der Wahrheit umgesprungen werde, ergebe sich auch daraus, daß in Ueberlingen besprochen worden sei, ob die Forstleute nicht Grund hätten, sich gegenüber der Technischen Hochschule undankbar zu zeigen. Einer der in Ueberlingen An-

wesenden habe die Hochschule in Schutz genommen. Diesem gegenüber habe dann der Hauptredner behauptet: „er erinnere daran, daß nach Klauprecht 15–20 Jahre lang niemals mehr ein Professor der forstlich Abtheilung zum Direktor der Technischen Hochschule erwählt worden sei“. Er wolle nur bemängeln was an dieser Behauptung unrichtig sei, nämlich, daß den Lehrern der Forstabtheilung nicht die nötige Beachtung entgegengebracht werde. Richtig sei, daß jahrelang kein Forstmann Direktor gewesen sei; das habe aber seinen Grund darin, daß Bonhausen wiederholt eine Wahl abgelehnt habe und in der zweiten Professur mehrmals ein Wechsel eingetreten sei. Dagegen sei der jetzige Direktor Oberforstath Schubert jetzt schon zum zweiten Mal in dieser Stellung. Daß die Forstleute sich über eine Nichtberücksichtigung zu beklagen hätten, davon habe noch nie ein Wort verlautet. Der ganze Ton, in dem solche Behauptungen ausgesprochen werden, spreche für nichts weniger als für Pietät und Takt und verrathe eine tendenziöse Absichtlichkeit.

Mit welcher Sachkenntniß man aufgetreten sei, das beweise die weitere Aeußerung: in Folge des Auftretens der Nonne sei das Studium der Bakteriologie erforderlich, und diese sei doch kein Kind der Hochschule für Architektur und Ingenieurwesen, sondern der Universität. Nun sei es ganz wünschenswerth, daß Forstleute etwas von Bakteriologie verstünden, aber von einem so eingehenden Studium, wie es auf der Universität betrieben werde, könne für sie keine Rede sein. Uebrigens sei die Technische Hochschule in der Lage, die höchsten Ansprüche zu tragen. Sie besitze ein bakterielogisches Institut, an dessen Spitze ein Mann von sehr gutem wissenschaftlichem Rufe stehe; wiederholt seien hier Versuche gemacht worden gerade auch bezüglich des Auftretens der Nonne.

Alle Aeußerungen, die gethan worden seien für die Verlegung der Forstschule an eine Universität, haben den Eindruck gemacht, als ob sie in Wirklichkeit gethan worden seien, weil das Studium an der Universität für nobler gelte und die Forstleute dadurch diejenige Stellung erreichen könnten, welche sie jetzt angeblich noch nicht haben, man aber der Sache ein wissenschaftliches Mäntelchen habe umhängen wollen. Er wolle hier keine Debatte zwischen Technischer Hochschule und Universität herbeiführen, sondern nur die Technische Hochschule gegen ungerechtfertigte Angriffe in Schutz nehmen.

Er wolle aber noch darauf aufmerksam machen, daß im Fall einer Verlegung des forstlichen Studiums an eine Universität ein Mehraufwand nötig werde. Es sei erforderlich, Unterricht in Geodäsie zu ertheilen, dafür bestünde an den Universitäten kein Lehrstuhl; ähnlich stehe es mit Bodenkunde, Forstbotanik und Pflanzenkrankheiten. Es würden also theilweise Neuberufungen notwendig.

Frage man nun, welches Resultat die Verlegung des Forststudiums an Universitäten zur Folge gehabt habe, so könne man zum Vergleich auf Württemberg und Hessen hinweisen. Dort habe die Frequenz abgenommen. In Gießen sei die Zahl der Studierenden des Forstfachs von 45 im Sommersemester 1888 auf 6 im Wintersemester 1893/94 gesunken, in Tübingen von 36 im Sommersemester 1881/82 auf 69 im Wintersemester 1886/87 gestiegen und seitdem auf 15 im Wintersemester 1893/94 gefallen. In Baden seien zur Zeit zu viele Studirende vorhanden, eine Aufmunterung zum Studium durch Verlegung an eine Universität sei also gar nicht nötig. Auf Nichtaderner könne man aber kaum rechnen. Die Preußen seien an ihre Forstakademien gebunden, ebenso die Württemberger und Hessen an ihre Anstalten. Auch das sei nicht erreicht worden, was der Tenor der Bestrebungen bei uns sei, daß das Ansehen der Forstleute gehoben werde. Der Forstmann spiele in Württemberg dieselbe Rolle wie in Baden. Nur wirkliche Tüchtigkeit sei entscheidend. Hier treffe auch zu, was der Herr Staatsminister gestern gesagt habe, es komme nicht auf die Form der Ausbildung an, sondern darauf, daß der Beamte so durchgebildet sei, daß er im Stande sei, allen Anforderungen, die an ihn gestellt werden, gerecht zu werden. Die Zeit rüde aber heran, wo die technischen Wissenschaften im wirtschaftlichen Kampf mehr in den Vordergrund treten.

Er wolle zugeben, daß in Ueberlingen auch manches Richtige gesagt worden sei. Mancher der dort Anwesenden sei auch gegen das Universitätsstudium gewesen und habe seinem Danke für das Ausdrück gegeben, was ihm die Technische Hochschule gegeben. Aber infolge der tendenziösen Einstellungen sei bei einer Anzahl von Forstleuten der Glaube entstanden, als ob die Technische Hochschule nicht das geboten habe, was die Forstleute zu verlangen berechtigt gewesen seien. Sie haben sich für Verlegung des forstlichen Studiums an eine Universität ausgesprochen und ferner beschlossen, was er als richtig anerkenne, daß es wünschenswerth sei, wenn den Forstleuten Gelegenheit geboten werde, wenigstens einige Semester an einer Universität zu studiren. Redner meint, es lasse sich durch Abänderung der Verordnung vom Jahre 1889 das vorübergehende Universitätsstudium, das ja schon gestattet sei, noch erleichtern.

Ferner sei geltend gemacht worden, die jungen Forstleute hätten zu wenig Gelegenheit zu praktischer Thätigkeit, sie würden zu viel auf Bureau's beschäftigt, man solle mehr für Schreiber und Sekretäre sorgen.

Er wolle auch anerkennen, daß es wünschenswerth sei, für die Forstleute ein drittes praktisches Examen einzuführen, ein Wunsch, dem ebenfalls auf dieser Versammlung Ausdruck gegeben worden sei.

Ebenso wolle er anerkennen, daß im ersten Examen allzugroßer Werth auf Mathematik gelegt werde. Es seien überhaupt schon zu viele Fächer, nämlich neun, in denen geprüft werde. Die wünschenswerthe Gründlichkeit im Studium der übrigen Fächer leide bei dem breiten Raum, welchen die Mathematik einnehme; für sie figu-

riren zwei Dozenten und bei der Mite falle sie zu schwer in's Gewicht. Eine naturwissenschaftlich-mathematische Prüfung mit einem Dozenten würde genügen.

Er habe vollständig unparteiisch die Aeußerungen, die auf der Fortversammlung gethan worden seien, geprüft und sein Urtheil hier abgegeben.

Er und die anderen Professoren stehen auf dem Standpunkt, daß für die Forstbestimmten auf der Technischen Hochschule alle Bedingungen für ein erfolgreiches Studium gegeben seien. Damit solle aber nicht gesagt sein, daß nicht durch Aenderung der Examensordnung es den Forstleuten ermöglicht werden könne, auch noch Studien an einer Universität bis zu einem gewissen Grade zu betreiben.

Ministerialpräsident Dr. Buchenberger: Das ganze Hohen Haus habe mit Interesse den Ausführungen des Herrn Vorredners gefolgt. Er begreife die von ihm geäußerten Anschauungen und das Maß herber Kritik, das er geübt. In eine sachliche Würdigung der Angelegenheit seinerseits einzutreten müsse er sich zu seinem Bedauern verweigern, zumal in dieser Frage des Bildungs- und Prüfungswesens der Forstbeamten das Ministerium des Innern als oberste Forstpolizeibehörde in erster Reihe zuständig und endlich auch das Unterrichtsministerium theilhaftig sei. Wenn er also im gegenwärtigen Augenblick wohl davon abstehe, diese seine persönliche Ansicht zu äußern, so könne er doch nicht unterlassen, zu bemerken, daß auch auf ihn einzelne Ausführungen in der beregten Versammlung einen peinlichen Eindruck gemacht hätten, insbesondere soweit ein Mangel an dankbarer Gesinnung gegenüber der Technischen Hochschule, als der seitherigen Bildungsstätte, zu Tage getreten sei. Wenn man mit Recht auf den Stand der Forstwirtschaft in Baden als einen musterghätigen so oft hinweisen höre, so werde wohl daraus gefolgert werden können, daß auch seither die forsttechnische Ausbildung im allgemeinen nichts zu wünschen übrig gelassen habe. Auch die allgemeinen Bildungsbedingungen an der Technischen Hochschule seien in Ueberlingen offenbar nicht genügend gewürdigt worden; sie seien ausreichend, wenn nur von ihnen der entsprechend umfassende Gebrauch von den Adepten des Forstfachs stets gemacht werden wolle. Endlich aber könne er der Ansicht nicht beipflichten, als ob die soziale Werthschätzung der Forstbeamten auch nur im entferntesten bei der seitherigen Einrichtung Noth gelitten habe; in seinen Augen sei die Ausbildung auf einer Technischen Hochschule und einer Universität durchaus als gleichwerthig zu erachten, jedenfalls aber habe die soziale Werthschätzung eines Berufsstandes mit der verschiedenen Art des Studiengangs nichts zu thun.

Herr v. Göler: Er könne dem eben Gesagten nur vollständig beistimmen und möchte nur konstatiren, daß der Bildungsgrad der Forstleute keinen Anlaß biete, sie andern Staatsbeamten gegenüber als unebenbürtig zu bezeichnen. Er könne nur sagen, daß an unsere badischen Oberförster Anforderungen gestellt werden, wie an wenige Forstbeamte sonst, Anforderungen, die eine hohe fachwissenschaftliche Bildung voraussetzen. Um unsere Verjüngungsarbeit würden wir geradezu beneidet. Welchen hohen Grad von Bildung unserer Forstpersonal besitze, das habe man im vorigen Jahre bei der landwirtschaftlichen Nothlage erfahren. Der Landwirth habe an dem Forstmann den besten Berather.

Eine kleine Forstschule könne natürlich nicht dasselbe leisten, wie eine große. An Hilfswissenschaften biete die Technische Hochschule alles Erforderliche. In Fachwissenschaften könne aber von ihr nicht dasselbe verlangt werden, wie von einer großen Anstalt, wie beispielsweise in München. Vor einigen Jahren habe man bedeutende Mittel zur Vergrößerung der Technischen Hochschule verwendet, allerdings hauptsächlich kunsthistorische Zwecke im Auge gehabt. Bei unsern Mitteln sei es uns nicht so leicht möglich, hervorragende Lehrer zu gewinnen, wie größere Anstalten. Ueberhaupt seien die Dozenten der Forstwissenschaften nicht sehr zahlreich, denn die meisten Forstleute ziehen eben den grünen Wald der Stubirstube vor. In dieselbe Lage würde also in dieser Hinsicht auch Heidelberg und Freiburg kommen. Er sei vollständig damit einverstanden, daß der Lehrplan dem der andern Forstschulen angepaßt werde, damit die Forstbestimmten auch vorübergehend auswärts studiren können.

Geh. Hofrath Engler stimmt dem zu, was der Herr Vorredner über die Professoren gesagt habe. Wir seien nicht in der Lage, mit München zu konkurriren; München sei aber auch die einzige Universität, mit der wir nicht konkurriren können. Gegenüber den Professoren in Württemberg und Hessen bestöhe kein Unterschied. Er gebe zu, daß es wünschenswerth wäre, wenn noch mehr für forstliche Einrichtungen gethan würde. Für die Forstabtheilung sei bisher überhaupt zu wenig geschehen. Die in Ueberlingen gewünschte nähere Beziehung zur Centralverwaltung sei hier erreicht, was z. B. in Freiburg nicht möglich sein würde. Zu seinem Bedauern müsse er aber konstatiren, daß trotz seiner Tüchtigkeit der betreffende Herr manchmal den Kollegienaal leer gefunden habe.

Nach Schluß der Diskussion wird der Kommissionsantrag einstimmig angenommen.

Geh. Kommerzienrath Dissené berichtet hierauf über Titel XI des Budgets des Großh. Finanzministeriums (Ruhegehalte, Hinterbliebenenversorgung). Die Summe der Ausgaben betrage gegenüber dem früheren Budget 258 160 M. mehr. Der Grund liege in der infolge des Elementarunterrichtsgesetzes eingetretenen höheren Belastung, sowie darin, daß bis jetzt noch nicht der Beharrungszustand eingetreten sei. Die Kommission beantrage Genehmigung, ebenso bezüglich der Beamtenwitwenkasse.

Die Anträge werden hierauf einstimmig angenommen. (Schluß siehe im heutigen Hauptblatte.)