Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933
1886

75 (30.3.1886) I. Beilage

Visual Library

I. Beilage zu Nr. 75 der Karlsruher Zeitung.

Dienstag, 30. März 1886.

Badischer Landtag.

* **Karlsruhe**, 26. März. 49. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. (Schluß aus der Beilage Nr. 74.)

Zu § 81 Ziffer 9 erklärt Abg. Winterer, daß er mit den bezüglichen Ausführungen des Berichts bezw. mit seiner Auslegung betreffs der Veranlagung der Pfarrdienstkapitalien nicht einverstanden ist.

Der Berichterstatter konstruire mit Recht ein Beispiel, in welchem der Pfarrdienst keinen Grund und Boden besitze, sondern lediglich 100,000 M. Kapitalvermögen, und folgere aus den Bestimmungen des Gesetzes, daß diese 100,000 M. einen gesetzlich geminderten Betrag von $^{3}/_{10}$ = 30,000 M. geben, von diesen ziehe er nun noch den Freitheil mit 10,000 M. ab, so daß also für die Gemeindebesteuerung nur 20,000 M. blieben. Redner pflichte dieser Ansicht nicht bei, sondern glaube, diese 20,000 M. müßten wieder mit $3^{1}/_{3}$ multiplizirt werden und würden daher im Kataster mit circa 66,000 M. erscheinen und nicht mit bloß 20,000 M., da ein Freitheil von 80,000 M. doch über das Maß des Zulässigen hinausginge. Redner ersuche die Großh. Regierung um Auskunft über ihre Ansicht in dieser Frage.

Regierungskommissär Ministerialrath Wielandt glaubt, daß der Abg. Winterer dem § 81 Ziff. 9 des Entwurfs eine andere Auslegung nicht geben wolle als die Großh. Regierung und der Kommissionsbericht, wie Redner denselben auffasse, dies thue. Derjenige Betrag von den Kapitalrentensteuerkapitalien des Pfarrdienstes, welcher nach Abzug des Freitheils übrig bleibe, werde gerade ebenso behandelt wie alle andern Kapitalrentensteuerkapitalien, also mit diesen beim Umlageausschlag auf $^{3}/_{10}$ reduzirt, ins Umlageregister aber im vollen Betrag aufgenommen.

Abg. Frech als Berichterstatter pflichtet der Auslegung des Herrn Regierungskommissärs bei und es wird sodann nach einigen weiteren Bemerkungen der Abgg. Fieser und Winterer sowie des Regierungskommissärs Ministerialrath Wielandt dieser Gegenstand verlassen.

Zu den übrigen Paragraphen dieses Gesetzentwurfs werden Bemerkungen nicht gemacht und es erfolgt sodann dessen Annahme unter Namensaufruf mit allen Stimmen.

Nunmehr erstattet der Abg. Strübe namens der Petitionskommission mündlichen Bericht über die Bitte sämmtlicher Gemeinden des Amtsgerichts Radolfzell (mit Ausnahme der Gemeinde Singen), die Wiederherstellung des Bezirksamts Radolfzell betreffend, und gelangt zu dem Antrage, das Hohe Haus wolle über diese Petition zur Tagesordnung übergehen. Demgegenüber liegt seitens der Abgg. Müller von Radolfzell, Roder, Kriechle, v. Schmidsfeld, Lender u. a. m. ein Antrag vor, es sei die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnißnahme zu überweisen.

Abg. Müller von Radolfzell erinnert daran, daß heute diese Petition zum drittenmale dem Hohen Hause vorliege, und folgert daraus, sowie aus dem nahezu einstimmigen Beitritt aller Gemeinden des Amtsbezirks, wie sehr die Interessenten bestrebt seien, den früheren gewohnten, für sie so nützlichen und vortheilhaften Zustand wieder herbeizuführen.

Die Aufhebung des Bezirkamts Radolfzell sei im Jahre 1871 in Verbindung mit der Aufhebung einer Anzahl anderer Staatsstellen in der Absicht erfolgt, Ersparnisse für die Staatskasse zu erzielen, welcher Erfolg jedoch nicht oder doch nicht in dem gehofften Maße eingetreten sei, während jene Maßregel in den davon betroffenen Bezirken nur Schädigung der mannigfaltigsten Art und Verstimmung hervorgerufen habe. Als weiterer Grund für die Aufhebung werde angeführt, daß es im Vortheil des Staates liege, große Verwaltungsbezirke zu haben, da nur bei einer Besetzung derselben mit mehreren Beamten eine gegenseitige Anregung und die Unterweisung der jüngeren Kräfte durch die älteren möglich sei. Wäre diese Erwägung in der That ausschlaggebend, dann müsse noch zur Aufhebung einer ganzen Anzahl von Bezirksstellen geschritten werden, eine Maßnahme, an die die Regierung selbst nicht denke. Während nämlich der Amtsgerichtsbezirk Radolfzell 20,203 und der Amtsbezirk Konstanz 21,004 Seelen zähle, seien ausweislich der letzten Volkszählung im Lande nicht weniger als 18 Amtsbezirke mit einer geringeren Bevölkerungszahl. Die Industrie und der Handel des Bezirkes erfreuten sich einer recht ansehnlichen Blüthe, wiewohl den Hauptnahrungszweig die Landwirthschaft bilde, welche Vieh züchte, sowie Getreide, Kartoffeln, Hopfen, Obst und Wein baue. Für alle diese landwirthschaftlchen Erzeugnisse bilde Radolfzell den Marktort, dessen Verkehr mit Ausnahme desjenigen des Getreidemarktes von Jahr zu Jahr zunehme, was Redner an der Hand eines umfangreichen Zahlenmaterials näher darlegt. Ein Blick auf die Karte lehre, daß Konstanz für den längs der Schweizergrenze sich lang hinstreckenden Bezirk eine äußerst ungünstige Lage habe, da es am Ostende desselben sich befinde. Die Entfernung von da bis zu dem nächsten badischen Bezirksamte in Waldshut betrage 89 Kilometer und die Bewohner der entlegensten Gemeinde des Bezirks, Büsingen, müßten, um in kürzester Frist die Bahn zu erreichen, über eine volle Wegstunde westwärts nach Schaffhausen gehen und hätten dann bis zur nächsten Amtsstadt 50 km mit der Eisenbahn zurückzulegen. Im Großen und Ganzen könne man mit gutem Grund behaupten, daß die Bewohner so ziemlich aller Gemeinden des Amtsbezirkes auf dem Wege nach Konstanz Radolfzell passiren müßten, was denselben für die Hin- und Herreise unter allen Umständen 42 km ausmache; daß hierdurch mit dem Besuche der Amtsstadt sowohl für die Gemeinden, als auch für die einzelnen Bürger große Kosten verbunden seien, liege auf der Hand und die Gemeinderechnungen könnten davon Zeugniß geben. Die Bewohner der unteren Gemeinden sowie der Höri müßten Winters wie Sommers Morgens um 4 Uhr und je nach ihrer Entfernung von der Bahn noch früher den Weg unter ihre Füße nehmen, um mit dem Frühzug in Konstanz eintreffen zu können. Sie müßten sich glücklich preisen, wenn es ihnen gelinge, noch an gleichem Tage zu später Abendstunde nach Hause zurückzukehren, da sie in vielen Fällen ihre Heimreise erst am andern Tag vollenden könnten. Ob die Staatskasse im allgemeinen mit der Aufhebung der Bezirksämter Ersparnisse erzielt habe, darüber vermöge Redner kein Urtheil abzugeben, soviel aber stehe fest, daß mit der Aufhebung des Bezirksamts Radolfzell dieser Zweck nicht erreicht worden sei, da sämmtliche früher dort angestellte Beamte nach Konstanz versetzt worden seien und sich seitdem dort im Genusse höherer Wohnungsgeldzuschüsse befänden. Um den Beschwerden der Bevölkerung einigermaßen gerecht zu werden, sei neuerdings seitens der Großh. Regierung ein regelmäßiger Amtstag in Radolfzell eingeführt worden, wofür sich der Bezirk der Großh. Regierung zu großem Dank verpflichtet fühle. Ebenso sei daselbst im Interesse der Kostenersparniß ein besonderer Rekrutirungsbezirk errichtet worden; im übrigen seien aber nach und nach eine ganze Anzahl von Staatsstellen wegverlegt worden.

Wenn man nun gegen die Willfahrung der Bitte der Petenten einwende, daß ein Beamter in Radolfzell nicht genügend beschäftigt sein würde, so könne Redner diesen Grund schon darum nicht als stichhaltig anerkennen, weil es, wie gesagt, 18 Bezirke im Lande mit einer kleineren Bevölkerungszahl gäbe, deren Verwaltung also nicht die ganze Kraft ihres Beamten in Anspruch nähme; das aber wolle Redner nicht unterstellen, da er von der Ansicht ausgehe, daß der thätige, wohlmeinende und fürsorgliche Beamte stets ein reiches Feld der Arbeit finde, wozu ihm insbesondere die Einführung der Reichsgesetze Gelegenheit gäbe. Infolge der Verlegung des Bezirksamts seien s. Zt. 10 Familien mit 56 Köpfen verzogen, wodurch eine Anzahl Geschäftsleute in ihrer Existenz geschädigt worden seien. Auch dürfe man den Verlust in geistiger Beziehung nicht gering anschlagen, den ein kleines Amtsstädtchen durch den Wegzug des Bezirksbeamten erleide, da derselbe den Mittelpunkt des geselligen Lebens zu bilden berufen sei. Redner kommt nun auf die Geschichte der Stadt Radolfzell zu sprechen und legt dar, wie dieselbe gleichsam ein gewisses historisches Recht auf Staatsstellen habe. Insbesondere glaube sie jedoch darum gegen den Staat einen Anspruch auf Ausstattung mit Staatsstellen erheben zu können, weil sie im Jahr 1846, als die Errichtung von Bezirksstrafgerichten projektirt gewesen sei, mit einem Aufwand von über 80,000 fl. für ein solches das jetzige Amtsgericht erbaut habe, ohne jedoch jemals in den Besitz des ihr von der Regierung zugesicherten Bezirksstrafgerichts zu gelangen. Auch bei der Erbauung der Bahn von Basel nach Konstanz habe diese Stadt ganz erhebliche Opfer gebracht und es sei deshalb nur ein Gebot der Billigkeit, wenn nun auch die Staatsregierung ihren Wünschen Rechnung trage; Redner glaube daher keine Fehlbitte zu thun, wenn er das Hohe Haus nach allem Vorgetragenen ersuche, die Petition seinem Antrag entsprechend der Großh. Regierung zur Kenntnißnahme zu überweisen.

Ministerialdirektor Geheimerath Eisenlohr bedauert lebhaft, sich den warmen Ausführungen des Abg. Müller nicht anschließen zu können und will das Hohe Haus nicht damit ermüden, abermals die Gründe darzuthun, welche für die Einrichtung größerer Verwaltungsbezirke sprechen. Redner beschränkt sich darauf, dem früher Gesagten mit Bezug auf den speziellen Fall hinzuzufügen, daß, so groß auch die Entfernung einzelner Gemeinden des Amtsbezirks Konstanz von der Amtsstadt sei, dieselbe doch nicht derjenigen gleichkomme, welche viele Gemeinden des Amtsbezirkes Tauberbischofsheim hätten, und jedenfalls werde hier im Gegensatze zu dem Amtsgerichtsbezirke Boxberg reichliche Gelegenheit durch Eisenbahnen und Dampfschiffe geboten, den Amtssitz bequem zu erreichen. Habe man nun auf die Bitten der Gemeinde Boxberg keine Rücksicht nehmen zu sollen geglaubt, so scheine schon die Konsequenz es zu verlangen, auch mit der vorliegenden Petition in gleicher Weise zu verfahren. Bezüglich derselben müsse Redner in so fern eine Berichtigung eintreten lassen, als fortwährend davon gesprochen werde, als ob sämmtliche Gemeinden des Amtsbezirks mit Ausnahme von Singen sich der Petition angeschlossen hätten, während ausweislich des Staatshandbuchs noch die Gemeinden Markelfingen und drei andere, welche bisher dem Amtsgerichtsbezirk Radolfzell angehörten, in Frage stünden. Nach den Vorschlägen der Petition sollten dieselben dem Amts- und Amtsgerichtsbezirk Konstanz zugetheilt werden und Redner glaube, es würde den Einwohnern dieser 4 Gemeinden ein schlechter Dienst erwiesen, wenn sie künftig gezwungen würden, nach dem Amtsgericht Konstanz statt nach dem nahegelegenen Amtsgericht Radolfzell zu gehen, wobei zu bedenken sei, daß das Publikum ungleich häufiger mit dem Amtsgericht als mit dem Bezirksamte zu verkehren habe. — Zu der Frage der Gestaltung der Bezirke im Falle der Willfahrung der Bitte der Petenten übergehend gibt Redner zu, daß Radolfzell allenfalls noch eine genügende Größe erhielte; hingegen würde die Einwohnerzahl des Bezirks Konstanz auf etwa 19,000 Seelen herabsinken, wovon 13,000—14,000 in der Amtsstadt selbst wohnten, so daß für die Landgemeinden circa 6000 Einwohner blieben. Nun unterliege es aber gar keinem Zweifel, daß

---

2) * **Hallwyl und Bubenberg.** (Nachdruck verboten.)

Erzählung aus den Freiheitskämpfen wider Karl den Kühnen.

Von Hans Blum.

(Fortsetzung.)

Mit freudigem Erstaunen hatten die Ruderknechte beobachtet, wie rasch und sicher der hohe Herr ihrem Genossen half. Fast noch verwunderter aber hafteten ihre Blicke auf dem edlen Jüngling, den der Ritter von Bern am Land seinen Sohn genannt, und der sich nicht bloß dazu herabließ, an die Stelle eines gemeinen Ruderknechtes zu treten, sondern auch Segel und Steuer mit ungewöhnlicher Kraft und Meisterschaft führte. Der Jüngling hatte die Waffen losgegürtet, Mantel und Oberkleid abgeworfen, so daß die mächtige Wölbung seiner Muskeln unter dem enganschließenden Unterkleid bei jeder seiner Bewegungen sichtbar wurde. Jeden Ausbruch des immer heftiger wehenden Föhnwindes verstand er mit dem verkürzten Segel der Schnelligkeit des Fahrzeugs dienstbar zu machen. Jede Landzunge wußte er gegen die hochgehenden Wogen zu benutzen, als habe er sein Lebenlang auf dem Bodensee gesteuert. Und immer hielt das Boot die schnurgerade Linie gegen Konstanz, dessen Thürme und Kirchen am fernen Nordwestrande des Sees in bläulichen Schattenrissen aus dem Wasser emportauchten.

Erstaunt blickte auch das verletzte Knechtlein auf seinen hochgewachsenen, schweigenden Nachfolger. Und pfeilschnell jagte das Boot, von allen einzig noch unter kurzem Segel gehend, an den zahlreichen Fahrzeugen vorüber, die dem nämlichen Ziel zustrebten.

Jetzt schoß es mit unverminderter Schnelligkeit in den Kurs eines reichgeschmückten großen Flachbootes, welches der junge Berner schon etwa seit einer Stunde von Südwesten, von Bregenz oder Lindau her Konstanz zu hatte heranschwimmen sehen. Dieses Fahrzeug war das größte, das zur Stunde den See befuhr. Es hatte, ehe der Wind zum Sturm anwuchs, Fahnen und Wimpel und ein farbig Segel flattern lassen und seine Fahrgäste unter seidenem Baldachin versammelt. Aber der heftige Föhn hatte zur Einziehung der Segel und all dieser Zierrathe genöthigt, nur ein langer Wimpel mit rothem Kreuz flatterte noch vom Mast; und trotz seiner zwanzig Ruder kämpfte sich das von Menschen dicht gefüllte, schwerfällige Flachboot langsamer und mühsamer durch die hohen Wogen, als das mäßig belastete, trefflich gebaute Seegelboot unter Führung des jungen Berners.

Wie ein Pfeil schoß dieses jetzt gerade in den Lauf des großen Bootes. Hatte die eitle Neugier, die von Waffen, Rüstungen und kostbarsten Gewändern blitzenden Insassen des fremden Fahrzeuges zu mustern, alle Klugheit und Vorsicht des jungen Steuermannes geblendet? Fast schien es so. Schon drangen von drüben ängstliche Rufe über die Brüstung. Und selbst der schweigsame Vater fuhr aus seinem Sinnen empor mit dem kurzen Ruf: „Rulin! — was treibst du?"

Aber nur ein Lächeln auf dem Antlitz des Jünglings war die Antwort. In demselben Augenblick, wo die Insassen beider Fahrzeuge mit klopfendem Herzen den Anprall eines Zusammenstoßes, das Krachen von Planken und Balken befürchteten, drehte der Berner das Segel, gab seine helle Stimme den Ruderern kurze Befehle und in dichtem Kreis umtanzte der Segler das große Boot, als seien Wind und Wellen nicht vorhanden, und schoß dann vor dem Fahrzeuge her, als wolle es ihm gegen Konstanz als Führer dienen.

Ein allgemeiner Ruf der Bewunderung erschallte aus beiden Fahrzeugen. Dann hob sich von höherem Sitz in dem großen Boot ein prächtig gekleideter Herr, bat die Bemannung der Berner, zu halten und sprach, als die Boote dicht aneinander lagen, zu dem älteren Berner, der sich gleichfalls von seinem Sitz erhoben hatte und den Hut ehrerbietig lüftete:

„Edler Herr der Schweiz, Ihr fahret, dünkt mich, gen Konstanz?"

„Das thun wir, gnädiger Herr, was beliebt?"

„Man erwartet mich dort seit einer Stunde. Der starke Wind und hohe Seegang hat meine Fahrt übel verzögert. Mein Boot wird, fürchte ich, am spätesten eintreffen. Es ist zu schwer belastet und nimmt Wasser. Das Eurige hat noch Platz für sechs und ist meisterhaft bedient" — hierbei ruhte das Auge wohlgefällig auf Rulin —, „würdet Ihr mir und einigen meiner Genossen die Reise mit Euch verstatten?"

„Gern, gnädiger Herr. Wenn Ihr mit unseren schlechten Sitzen vorlieb nehmt, erwiderte der Berner bescheiden.

Rasch wählte der Gebieter seine Begleiter: zwei Ritter in vergoldeter Rüstung, mit funkelnden Pfauenschweifen am Helm, einen Wappenherold in den Farben des Hauses Oesterreich-Tirol und einen etwa zwanzigjährigen edeln Jüngling in schlichtem Schwarz, dem ein älterer Diener, in dieselbe düstere Farbe gekleidet, auf dem Fuße folgte.

Mit starken Tauen waren die Boote fest aneinander gelegt. Eine zierliche Treppe ward von der Brüstung des großen Fahrzeuges in das kleinere hinabgelassen, und der Gebieter stieg mit seinem Gefolge hinab, dem Berner dankend die Hand reichend. Er drang darauf, daß dieser zu seiner Linken Platz behalte. Die Ritter und der Herold nahmen die vorderen Bänke des Schiffes vor den Ruderknechten ein. Auf die hinterste Bank vor Rulin ließ sich der schwarzgekleidete Jüngling mit seinem Diener nieder.

Abermals maß der fremde Herr, ehe er sich setzte, mit freudigem Blick Rulin's hohe Gestalt. „Der Jüngling gehört zu Euch, nicht wahr?" fragte er den Berner.

„Es ist mein Sohn, gnädiger Herzog."

Die Worte wurden nur von dem vernommen, an den sie gerichtet waren. Denn schon waren die Schiffe wieder von einander getrennt und geräuschvoll erschallten auf beiden die Befehle zur Fortsetzung der Fahrt.

„Ihr kennt mich, edler Herr? fragte der Herzog erstaunt.

„Es wäre nicht schwer zu rathen, wer Ihr seid," erwiderte der Berner lächelnd, indem er auf das rothe Kreuz an der Gaffel der herzoglichen Schaluppe, den Wappenherold und die Pfauenschweife der Ritter deutete. „Aber ich hatte auch das Glück, dem edlen Herzog Sigmund von Oesterreich schon persönlich zu begegnen."

(Fortsetzung folgt.)

das Bezirksamt bei der heutigen Blüthe der Selbstverwaltung derjenigen Gemeinden, welche der Städteordnung unterstehen, nur eine geringe Thätigkeit in Konstanz selbst finden würde, während die wenigen kleinen Landgemeinden unmöglich den Bezirksbeamten hinreichend beschäftigen könnten. Allerdings stehe z. Z. noch die Verwaltung der Ortspolizei in den Städten dem Bezirksamte zu; es würde also nöthig werden, entweder den Amtsvorstand mit den kleinlichsten Ortspolizeigeschäften zu befassen oder diese Angelegenheiten in die Hände eines Referendärs zu legen, was nicht zu wünschen wäre. Außerdem halte es Redner nur für eine Frage der Zeit, bis wann die Polizei wieder mit der Gemeindeverwaltung vereinigt werde, eine Maßregel, die vollends das Bezirksamt Konstanz zu einer so lächerlichen Kleinheit zusammenschrumpfen ließe, daß kaum irgend ein Beamter sich bewogen finden würde, dieses Amt anzutreten, wenigstens gewiß keiner, dem es darum zu thun sei, etwas zu leisten. Wollte man ohne alle Rücksichten vorgehen, so könnte man eher zu dem Resultat kommen, daß das Bezirksamt von Konstanz nach Radolfzell zu verlegen wäre, da dann das Bezirksamt inmitten des Bezirks sich befinden würde und damit all die geschilderten Mißstände weggefallen wären. Daß man sich aber zu einem solchen Schritte nicht entschließen könne, darüber werde wohl vollste Uebereinstimmung herrschen. Durch eine glückliche Fügung der Geschicke sei Konstanz im Besitze des Deutschen Reichs verblieben; es sei in die deutsche Geschichte verflochten und die Regierung habe alle Rücksicht darauf zu nehmen, daß diese an der Grenze des Reichs gelegene Stadt, — die einzige Besitzung Deutschlands südlich des Rheins — in ihrem wirthschaftlichen Gedeihen unterstützt werde, und zwar um so mehr, als die Stadt in einer ungünstigen wirthschaftlichen Lage sich befinde. Deßhalb könne es unmöglich die Absicht dieses Hohen Hauses sein, das Bezirksamt von Konstanz wegzuverlegen, und ebensowenig gehe es an, eine Halbirung des Bezirks eintreten zu lassen. Redner gebe gerne zu, daß die Schmerzen der Petenten über die Verlegung des Bezirksamts wohl begründet seien, allein theilweise werde doch unzweifelhaft die civilisatorische Wirksamkeit des Bezirksbeamten überschätzt, das beweise die Thatsache, daß die Entwickelung der Stadt Radolfzell auch ohne einen solchen eine ganz erfreuliche gewesen sei, von welcher Redner nur hoffe, daß sie auch künftighin in gleicher Weise fortschreiten werde.

Abg. Kiefer: Die herzbewegende Rede des Abg. Müller habe in vollster Klarheit und übersichtlicher Vollständigkeit alle Interessen der Stadt Radolfzell an der Wiedererrichtung eines Bezirksamts daselbst zur Geltung gebracht, und dessen Wahlkreis werde demselben dafür ohne Zweifel großen Dank wissen. Redner glaube, das Hohe Haus dürfe in der vorliegenden Angelegenheit nur nach streng sachlichen Gesichtspunkten entscheiden, und deshalb lasse er sich durch örtliche Rücksichten für Radolfzell ebensowenig leiten, wie ihn etwa die Interessen von Konstanz bestimmen könnten, dem Kommissionsantrage zuzustimmen. In den Vordergrund trete für ihn lediglich das Verwaltungsinteresse, im Hinblick auf welches er bei der Berathung der gleichen Petition des Amtsgerichts Boxberg für die empfehlende Ueberweisung an die Großh. Regierung gestimmt habe, weil dort in der That die großen Entfernungen von Tauberbischofsheim und die mangelnde Verkehrsgelegenheit den Verkehr mit dem Bezirksamte ungemein erschwere. Auch handle es sich dort um 70 Gemeinden, während der gesammte Amtsbezirk Konstanz deren nur 40 zähle. Redner habe Veranlassung genommen, mit einem langjährigen und erprobten Vorstand des Bezirksamts Konstanz kürzlich über die vorwürfige Angelegenheit Rücksprache zu nehmen, und habe derselbe dabei übereinstimmend mit den heutigen Ausführungen der Großh. Regierung sich dahin geäußert, daß mit der Willfahrung der Bitte der Petenten der Amtsbezirk Konstanz in einer für die Verwaltung geradezu schädlichen Weise zusammenschrumpfen würde, indem er dann nur noch 14, und zwar zum Theil sehr kleine Gemeinden zählte; dazu komme, daß die Stadt Konstanz unter der Städteordnung stehe und folglich derselben ein weitgehendes Selbstverwaltungsrecht zukomme, das für die Aufsicht des Bezirksbeamten wenig Raum gebe. Wenn somit geradezu abnorme Verhältnisse für den Amtsbezirk Konstanz einträten, so liege auf der Hand, daß auch im Bezirke Radolfzell der Beamte keine volle Beschäftigung finden würde, und man könne daher doch wohl nicht der Regierung eine in jeder Beziehung so verfehlte Organisation ansinnen. So sehr daher auf der einen Seite Redner die Berechtigung der Wünsche der Petenten anerkenne, so sehr stelle er auf der andern Seite das Verwaltungsinteresse des Staates in den Vordergrund, welches entschieden eine Ueberweisung zur Kenntnißnahme verbiete. Uebrigens wäre eine solche nach des Redners Meinung im Hinblick auf die entschiedene Stellungnahme der Großh. Regierung gar nicht am Platze, da es sich bei der gegebenen Sachlage nur darum handeln könne, entweder zur Tagesordnung überzugehen oder die Petition der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen; eine gleichsam neutrale Haltung, welche eine erneute Prüfung der Angelegenheit seitens der Großh. Regierung wünsche, halte Redner vorliegenden Falles für ausgeschlossen.

Abg. Winterer, welcher sich bis jetzt als Interessent an der Debatte nicht betheiligt hat, glaubt, der Abg. Müller habe in seinen Ausführungen doch manche Farbe gar zu dick aufgetragen. Wenn derselbe von der Zähigkeit gesprochen habe, mit welcher die Petition immer und immer wieder auf der Bildfläche erscheine, so meine Rede, diese Zähigkeit habe ihren Sitz weit mehr in der Stadt Radolfzell als im Bezirk draußen. Vor allen Dingen habe der Abg. Müller auf die vorzügliche Verbindung der Stadt Radolfzell und des Bezirks mit Konstanz hinzuweisen unterlassen, welche durch drei Eisenbahnlinien und einen Dampfschiffkurs vermittelt werde; habe doch ein ehemaliger langjähriger Verwaltungsbeamter von Konstanz, zu einem Gutachten aufgefordert, erklärt, daß die Verbindung mit dem Bezirke zu den besten im ganzen Lande gehöre. Auf die Unterstützung der Petition seitens der Gemeinden lege Redner kein Gewicht, weil dieselben bisweilen erfahrungsgemäß aus Gefälligkeit gegen Andere eine Vorstellung mit unterschrieben, die wider ihren besseren Willen gehe. Ob auch hier Gefälligkeitsaccepte mit dabei wären, das wisse Redner nicht, doch ließen Zeitungsartikel so etwas vermuthen. Einige Bedeutung in der vorliegenden Angelegenheit lege Redner auch dem Verhalten von Singen, als der größten und bedeutendsten Gemeinde des Bezirks, bei, welches die Petition nicht mitunterschrieben habe, wiewohl es der am weitesten westlich gelegene Ort sei. Zugeben müsse Redner, daß Konstanz nicht in der Mitte der Bezirks liege, was ja an sich sehr wünschenswerth wäre. Allein man müsse sich eben an die gegebenen Verhältnisse anschließen und Konstanz verfolge wahrlich nicht Kirchthurminteressen, wenn es der Petition entgegentrete. Wer die Verhältnisse kenne, wisse, daß politische Erwägungen hier in Betracht kommen müßten, welche auf die von allen Seiten vom Ausland bezw. vom See umschlossene, isolirte und wirthschaftlich schwierige Lage von Konstanz Rücksicht nehmen. Kürzlich habe ein Schweizer Historiker die Geschichte der Bemühungen, Konstanz für die Eidgenossenschaft zu gewinnen, geschrieben und dieselbe mit dem Satze geschlossen, dasselbe bezahle seine Zugehörigkeit zum Deutschen Reiche mit dem ständigen Niedergange seines Handels und Gewerbe. Wenn auch das übertrieben sei, so wohne ihm doch ein Körnchen Wahrheit inne, und man solle sich hüten, einen der Fäden zu unterbinden, welche die Stadt in wirthschaftlicher Beziehung mit unserem Lande verbinde. Mit der Theilung werde ein lebensfähiges Bezirksamt in Konstanz unmöglich gemacht, und es werde daher nöthig werden, entweder einen Pensionär oder einen Anfänger dahin zu setzen, eine Eventualität, die durchaus nicht im Interesse des Bezirkes liegen würde.

Abg. Müller konstatirt, daß die vier nicht benannten Orte von ihm als neutrales Gebiet wären betrachtet worden, da dieselben früher schon zu dem Amte Konstanz gehörten.

Abg. Nopp vertritt selbst einen Bezirk, der s. Zt. sein Bezirksamt verloren hat, und weiß daher, was das bedeutet. Redner kann nach den bestimmten Erklärungen der Großh. Regierung keine Hoffnung hegen, daß auch Philippsburg in nächster Zeit sein Bezirksamt wieder erhalten werde. Radolfzell besitze sein vollstes Beileid und er werde seine Theilnahme dem Abg. Müller dadurch bethätigen, daß er für dessen Antrag stimme.

Nach einem Schlußwort des Abg. Strübe als Berichterstatter wird sodann über den Antrag Müller und Gen. abgestimmt und derselbe mit 21 Stimmen gegen 18 abgelehnt; es ist somit der Kommissionsantrag auf Uebergang zur Tagesordnung angenommen.

Hierauf erstattet der Abg. Klein namens der Kommission für Eisenbahnen und Straßen mündlichen Bericht über die Bitte der Stadt Ueberlingen und einer Anzahl Gemeinden der Seegegend 2c. um Erstellung einer Eisenbahn mit Anschluß an die Linie Radolfzell-Stockach und beantragt, diese Petition der Großh. Regierung zur Kenntnißnahme zu überweisen.

Abg. v. Schmidsfeld weist darauf hin, daß die Stadt Ueberlingen nun schon seit 40 Jahren vergeblich um eine Eisenbahn petitionire, die Interessenten hätten in dieser Zeit sich redliche Mühe um das Zustandekommen des Projektes gegeben, denn das beweise die Unzahl von Bittschriften und Vorstellungen, welche bisher der Ständeversammlung und der Großh. Regierung zugegangen seien. Alle nur denkbaren Linien und Anschlüsse habe man beantragt, jedoch stets die Erstellung einer Vollbahn auf Staatskosten gewünscht, während nun zum ersten Male die Bitte um Erbauung einer Sekundärbahn gestellt werde; damit werde die Sachlage mit einem Male wesentlich geändert und die langjährigen Wünsche der Bewohner des Amtsbezirks Ueberlingen rückten der Erfüllung näher. Was nun die Bedürfnißfrage betreffe, so erforderten die Absatzverhältnisse jener Gegend gebieterisch die endliche Erstellung der Eisenbahn, denn während früher alle Produkte per Schiff nach der Schweiz wären transportirt worden, hätten sich mit der Eröffnung der Gotthard- und Arlbergbahn die Verhältnisse wegen der Konkurrenz von Italien und Oesterreich-Ungarn so geändert, daß außer Holz und Hopfen keinerlei Landesprodukte mehr in der Schweiz könnten abgesetzt werden. In Folge dessen seien auch die Preise in Ueberlingen so sehr herabgedrückt, daß sie nunmehr zu den niedrigsten im ganzen Lande gehörten. Die Landwirthe jener Gegend müßten ihre Erzeugnisse in dem nordöstlichen, nördlichen und nordwestlichen Hinterlande abzusetzen suchen, dazu aber fehle ihnen die Möglichkeit, ihre Waaren billig und bequem verfrachten zu können, denn der Transport zu Wasser sei nicht allein kostspielig sondern auch zu ungewiß und mit mancherlei Fährlichkeiten verknüpft.

Die Angelegenheit sei nun in eine neue Phase dadurch getreten, daß Ueberlingen und einige benachbarte Orte sich auf eine Lokalbahn mit Normalspur beschränken wollten; wenn man dem gegenüber eine Schmalspur verlange, weil andernfalls die Anlagekosten und der Betriebsaufwand sich zu hoch stellten, so verstehe Redner in der That nicht recht, warum eine Normalspur so bedeutend viel mehr kosten solle. Dagegen liege es doch auf der Hand, daß es von dem höchsten Interesse sei, wenn von auswärts bezogene oder dahin verfrachtete Güter beim Uebergang von einer Bahn zur andern nicht umgeladen werden müßten. Die Stadt Ueberlingen lege einen so großen Werth auf das Zustandekommen des Projektes, daß sie sich zu einem namhaften Beitrag in Höhe von 200,000 bis 300,000 M. bereit finde, eine Summe, die im Hinblick auf die ökonomische Lage der Gemeinde ein ganz erhebliches Opfer bedeute, denn, wenn dieselbe auch sehr reiche Spitalfonds besitze, so würden eben dessen Einkünfte durch andere nothwendige Ausgaben aufgezehrt und die Stadt müsse jetzt schon zur Bestreitung ihrer Bedürfnisse noch eine ganz ansehnliche Umlage erheben. An der Rentabilität der Bahn zweifle Redner nicht im entferntesten, da alle landwirthschaftlichen Produkte der Gegend auf derselben befördert werden würden; und wenn nun vielfach behauptet werde, das gesammte rückwärts vom See belegene Hinterland erzeuge nichts Nennenswerthes, so beruhe diese Auffassung auf einem gewaltigen Irrthum, denn es werde dabei übersehen, daß die Bewohner dieses Landestheiles ihre Waaren per Achse nach den nahen württembergischen Bahnstationen Friedrichshafen, Meckenbeuren und Ravensburg führten, um sie von hier aus weiter zu versenden. Namentlich in Ravensburg finde im Spätjahr ein Markt für Obst statt, von dessen kolossalem Umsatze man sich kaum einen Begriff mache, würden doch in einem mittleren Obstjahre an einem Markttage durchschnittlich 6000 bis 10,000 Doppelzentner Obst aufgefahren und verkauft. Daneben sei der Hopfenhandel sehr bedeutend, dessen Produktion im Amtsbezirk Ueberlingen immer mehr aufkomme und jetzt schon derjenigen anderer Landestheile sich ebenbürtig an die Seite stellen lasse. Die Bewohner jenes Theiles der Seegegend hätten ein gutes Recht auf die Erstellung einer Eisenbahn, da auch sie an dem jährlichen Staatszuschusse zur Eisenbahnschuldentilgungskasse mitbezahlten, und Redner ersuche daher die Großh. Regierung, Erhebungen anstellen und bezügliche Rentabilitätsberechnungen machen sowie auch Pläne ausarbeiten zu lassen, damit endlich einmal die längst ersehnte Eisenbahn zur Ausführung komme. Dabei bitte Redner die Großh. Regierung, insbesondere auch den Verkehr der dem See abgewendeten Gemeinden mit den genannten württembergischen Stationen in Betracht zu ziehen, und er zweifle nicht daran, daß dieselbe dann ein ungleich günstigeres Ergebniß als in früheren Jahren ergeben würden. Nach der warmen Befürwortung des Projektes einer Lokalbahn im Kommissionsbericht sehe er davon ab, einen Antrag auf empfehlende Ueberweisung einzubringen, da er der Ueberzeugung lebe, daß die Großh. Regierung im Falle der Annahme des Kommissionsantrags Veranlassung nehmen werde, der Angelegenheit mit Wohlwollen näher zu treten.

Regierungskommissär Ministerialrath Zittel ergreift das Wort, um das Einverständniß der Großh. Regierung mit dem Kommissionsantrag und ganz besonders mit dessen Begründung auszusprechen, welch' letzterer eine hervorragende Bedeutung insofern zukomme, als sie der Frage über die Erbauung einer Bodenseegürtelbahn als Vermittlerin eines durchgehenden Verkehrs näher trete und dieselbe durch entschiedene Stellungnahme in klarer Weise zum Abschluß bringe. Es liege auf der Hand, daß es für die Großh. Regierung von dem größten Werthe sein müsse, sich in einer Angelegenheit des vollsten Einverständnisses dieses Hohen Hauses versichert halten zu können, welche dasselbe schon seit Dezennien beschäftige. In jener Stelle des Berichts erblicke Redner so zu sagen die Quintessenz der Sache, welche besage: „Angesichts dieser Verhältnisse muß — und dies ist die einstimmige Meinung der Kommission — mit der bisherigen Ansicht, daß durch die Erbauung einer Bodenseegürtelbahn mit Anschluß derselben an die Arlbergbahn den badischen Bahnen ein irgend nennenswerther, durchgehender Verkehr hätte zugewendet werden können, auf das Entschiedenste gebrochen werden; in dieser Richtung als nothwendig erachtete Bahnverbindungen können nur als lokale Bahnen angestrebt und erbaut werden."

Diese Auffassung bringe eine neue Wendung in die Sache, mit der sich die Großh. Regierung voll und ganz einverstanden erklären könne und die, falls sie die Mehrheit dieses Hauses für sich habe, die Grundlage für künftige Maßnahmen zu bilden geeignet sei.

Die verehrliche Kommission habe der Großh. Regierung empfohlen, die Voruntersuchungen für ein Lokalbahnunternehmen selbst vornehmen zu lassen, eine Aufgabe, der sich die Großh. Regierung unterziehen wolle, wiewohl es zunächst Sache der Interessenten sein werde, das Verkehrsbedürfniß und dessen Umfang nachzuweisen, und zwar in festen und bestimmten Zahlen, da in dieser Beziehung die Petition sich nur in allgemeinen Ausdrücken und unbestimmten Erwartungen bewege, nach welchen sich die Art des Unternehmens, ob eine einfache Straßenbahn oder eine vollkommenere Einrichtung zu wählen sei, mit nichten entscheiden lasse. Erst wenn genau feststehe, welche Güter und in welchen Mengen dieselben auf der Bahn würden transportirt werden, vermöge die Generaldirektion ein entsprechendes Projekt auszuarbeiten und eine Rentabilitätsberechnung anzustellen, und es sehe daher die Großh. Regierung zunächst der Beschaffung dieses Materials entgegen.

Wenn der Abg. v. Schmidsfeld behauptet habe, Ueberlingen habe darum ein Anrecht auf die Erstellung einer Eisenbahn, weil dasselbe Theil nehme an dem für die Eisenbahnen aus allgemeinen Staatsmitteln zu machenden Aufwande, so möchte Redner demgegenüber denn doch darauf hinweisen, daß man dieses Moment für eine jede Gemeinde des Landes, die noch nicht an einer Bahn liege, in's Feld führen könnte. Zudem treffe es bei Ueberlingen insofern nicht einmal zu, als ja bekanntlich die Dampfschifffahrt auf dem Bodensee einen Bestandtheil unseres Staatsbahnbetriebs bilde und die genannte Stadt in hervorragendem Maße die Vortheile dieser theuren und unrentablen Verkehrseinrichtungen genieße.

Abg. Winterer stimmt dem Kommissionsantrage zu, in welchem deutlich zum Ausdruck gebracht werde, daß es mit der durchgehenden Linie nichts sei und daß lediglich die Erstellung einer Lokalbahn in Frage kommen könne. Nur in einem Punkte müsse er den sonst sachlichen und objektiven Ausführungen des Abg. v. Schmidsfeld entgegentreten, nämlich hinsichtlich der Höhe der Marktpreise für Landesprodukte in Ueberlingen, welche keineswegs zu

den niedersten im Großherzogthum zählten. Redner verliest nun eine Menge Zahlen, welche derselbe dem statistischen Jahrbuch entnommun hat und aus welchen in der That hervorgeht, daß in Ueberlingen stetsfort Durchschnittspreise erzielt werden.

Abg. Gönner hat sich in zweijähriger Thätigkeit als 2. Beamter beim Bezirksamte Ueberlingen seine Ansicht in der vorliegenden Angelegenheit gebildet und kann auf Grund seiner Erfahrungen voll und ganz die Ausführungen der Petenten bestätigen. Nach des Redners fester Ueberzeugung liege hier die Bedürfnißfrage unzweifelhaft vor, da die wirthschaftlichen und kommerziellen Verhältnisse der Gegend die Förderung dringend erheischten. Man möge nicht den Wünschen nach Erstellung einer Eisenbahn das Bestehen der Bodenseedampfschifffahrt entgegenhalten, denn wer länger in jener Gegend gelebt habe und die Verhältnisse kenne, der wisse, daß dieses Beförderungsmittel die Eisenbahn in keiner Weise ersetze, lehre doch die Erfahrung, daß die letztere die Konkurrenz der ersteren sehr wohl ertrage, denn die Dampfschifffahrt werde oft tagelang wegen der Witterungs- und Wasserstandtsverhältniße unterbrochen und gewährleiste nicht dieselbe Pünklichkeit der Beförderung wie die Eisenbahn. Wenn somit das Bedürfniß nach einer solchen unzweifelhaft vorliege, so sei nur mehr die Frage über die Art und Weise der Ausführung diskutabel, und in dieser Beziehung hätten die Interessenten bisher einen Fehler in soferne begangen, als sie mit großer Hartnäckigkeit an der Erbauung einer staatlichen Vollbahn mit durchgehendem Verkehre festgehalten hätten. Nun endlich machten sie einen großen Schritt vorwärts, indem sie mit einer Sekundärbahn sich zufrieden geben wollten, die nach des Redners Ueberzeugung denn auch in der That dem Bedürfnisse vollauf genügen werde, selbst wenn dieselbe nur mit einer Schmalspur errichtet werden sollte, da ja nach dem heutigem Stande der Technik eine Umladung der Güter beim Uebergang auf eine Normalbahn nicht stattzufinden brauche. In finanzieller Beziehung glaube Redner, sollte man nicht allzu vorsichtig in dem Aufwande für neue Bahnen sein, da das Unglück so groß nicht sei, wenn der staatliche Zuschuß zur Eisenbahnkasse erhöht werden müßte; der Staat habe eben einmal die Pflicht, mit seinen Mitteln die Bedürfnisse des Verkehrs zu befriedigen, und wenn auch in früherer Zeit manche Fehler dadurch begangen worden seien, daß man Vollbahnen mit einem enormen Kostenaufwande gebaut habe, wo Sekundärbahnen vollauf entsprochen hätten, so dürfe man doch jetzt in der Selbstbeschränkung nicht zu weit gehen und man solle sich davor hüten, diejenigen die Sünden früherer Tage büßen zu lassen, welche noch nicht der Vortheile einer Eisenbahn sich erfreuten.

Was die Frage des Anschlusses betreffe, so sei bisher stets die Abzweigung in Wahlwies besprochen worden, während andere lieber den Anschluß in Stockach wollten, ein Wunsch, den Redner insofern für berechtigt halte, als er mehr den natürlichen Verhältnissen entspreche und die Möglichkeit einer direkten Verbindung mit der Schwarzbahn und der württembergischen Linie Immendingen—Horb—Tübingen eröffne.

Abg. Roder stimmt in dieser letzteren Bemerkung dem Vorredner zu und legt die Vorzüge des Anschlusses in Stockach des näheren dar, den er als das einzig Richtige bezeichnet. Redner ersucht die Großh. Regierung, bei ihren Erhebungen in erster Reihe diesen Anschluß in's Auge zu fassen, stößt aber damit auf den Widerspruch des Abg. Müller von Radolfzell, der darauf hinweist, daß der Verkehr von Ueberlingen nach der Richtung von Radolfzell, Schaffhausen, Zürich und Basel gravitire, weshalb der Anschluß in Wahlwies bezw. Stahringen den Vorzug verdiene. Uebrigens müsse die Lösung dieser Frage späterer Zeit vorbehalten bleiben, vor allem käme es jetzt darauf an, daß das Unternehmen zu Stande komme, und deshalb bitte er um Annahme des Kommissionsantrags.

Abg. Fieser findet es ganz begreiflich, wenn die Frage der Erbauung einer Ueberlingen berührenden Bahn nicht zur Ruhe komme, so lange dieselbe nicht in bejahendem Sinne entschieden sei, da es wohl kaum eine zweite Stadt von der Bedeutung Ueberlingens im Lande gebe, die sich der Wohlthat einer Eisenbahn noch nicht erfreue. Nachdem früher die Petenten unter allen Umständen eine durchgehende und vom Staate betriebene Vollbahn gewünscht und eine Lokalbahn schroff zurückgewiesen hätten, seien sie nun bereit, zur Erbauung einer solchen erhebliche Beiträge zu leisten, wie der Abg. v. Schmidsfeld ausgeführt habe. Angesichts dieser Sachlage halte es Redner für die Pflicht des Hohen Hauses, nunmehr zu der Angelegenheit bestimmte Stellung zu nehmen, damit die Interessenten ganz genau wüßten, wie die Verhältnisse liegen. In dieser Beziehung nun sei für dieselben die Möglichkeit der Erfüllung ihrer Wünsche nur dann gegeben, wenn sie mit einer Sekundärbahn sich begnügten, sei es, daß dieselbe mit Normalspur oder Schmalspur gebaut werde, während die Erstellung der Linie als staatliche Vollbahn unter allen Umständen ausgeschlossen erscheine. Wenn die Interessenten zur Lokalbahn einen ansehnlichen Zuschuß geben und auch der Staat à fond perdu einen erheblichen Beitrag leiste, dann werde sich das Unternehmen ohne Zweifel rentiren. Die Großh. Regierung müsse aber die Vorerhebungen und Untersuchungen zu dem Projekte in die Hand nehmen, da die Interessenten dieselben nicht anstellen könnten. Die Frage des Anschlusses erledige sich von selbst, sobald man sich auf den Standpunkt der Lokalbahn stelle; denn dann habe derjenige darüber zu befinden, welcher als Unternehmer auftrete, und die Stadt Ueberlingen habe dadurch ein Mittel in der Hand, den um den Anschluß sich bewerbenden Orten Bedingungen zu stellen. Der vom Staat zu leistende Zuschuß sei weder aus der Eisenbahnschuldentilgungs- noch aus der Amortisationskasse zu entnehmen, sondern aus den allgemeinen Staatsmitteln zu bestreiten, und wenn dieselben dazu nicht hinreichten, dann müsse man auch den Muth haben, sofern man solche Projekte im Interesse der Volkswirthschaft gleichwohl unterstützen wolle, zu einer Steuererhöhung zu schreiten.

Abg. v. Schmidsfeld erwidert auf die Ausführungen des Herrn Regierungskommissärs, daß er ja das Bestehen der Dampfschifffahrtsverbindung für Ueberlingen dankbar anerkannt habe, allein dieselbe vermöge eben dem vorhandenen Verkehrsbedürfnisse aus vielen Gründen nicht zu genügen. Vor allem seien die Preise für die Beförderung der Personen und die Frachtsätze viel höher als diejenigen der Eisenbahnen, was Redner an der Hand eines umfangreichen Zahlenmaterials näher ausführt.

Regierungskommissär Ministeralrath Zittel verzichtet darauf, auf die Ausführungen des Abg. v. Schmidsfeld näher einzugehen, da es sich hierbei um komplizirte Tariffragen handle, deren Erörterung hier zu weit führen würde. Der Abg. Fieser habe mit vollem Rechte auf die verschiedenen möglichen Arten der Ausführung des Unternehmens hingewiesen, unter denen die Wahl je nach dem zu erwartenden Verkehre werde zu erfolgen haben. Wenn Redner die Bereitwilligkeit der Großh. Regierung, die technischen Untersuchungen vornehmen zu lassen, erklärt habe, so sei damit keineswegs auch die Bereitwilligkeit ausgesprochen, die Lokalbahn auf Staatskosten zu erstellen, im Gegentheil glaube Redner, in Uebereinstimmung mit dem Abg. Fieser, daß sich vorliegenden Falles eine andere Modalität der Ausführung als diejenige der Staatsbahn mehr empfehle.

Was die Frage des Anschlusses anlange, so wolle Redner gegenüber den Ausführungen, welche für die Wahl von Stockach eingetreten seien, doch daran erinnern, daß es sich hier um eine Lokalbahn handle, bei welcher daher lediglich vom Standpunkt der örtlichen Interessen beurtheilt werden müsse, nach welcher Richtung der größere Verkehr sich bewege. Darnach würde also seinerzeit zu entscheiden sein, ob Stockach oder ein anderer Anschlußpunkt den Vorzug erhalten solle.

Abg. Burg freut sich der Thatsache, daß die Petenten von dem Phantom der durchgehenden Bodenseegürtelbahn abgekommen und zu dem Projekte der Erstellung einer Lokalbahn übergegangen seien, da nur ein solches Aussicht auf Verwirklichung habe. In seiner weiteren Ausführung tritt Redner den Worten des Abg. Fieser über die finanzielle Behandlung des Staatszuschusses zu Lokalbahnunternehmungen entgegen und wird darin von dem Abg. Fieser in einer Replik bekämpft.

Nunmehr erhält der Berichterstatter Abg. Klein das Schlußwort und es wird sodann durch einstimmigen Beschluß die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnißnahme überwiesen.

Nachdem sodann noch auf mündlichen Bericht des Abg. Klein, wie wir schon gestern mittheilten, über die Bitte des Gemeinderaths Meersburg um Erstellung einer Eisenbahn trotz der Befürwortung derselben durch den Abg. v. Schmidsfeld zur Tagesordnung deßhalb übergegangen worden war, weil in der Petition von einer Bereitschaft zu irgend welchen Opfern für das gewünschte Unternehmen überall nicht die Rede sei, erfolgte um ½3 Uhr durch den Präsidenten der Schluß der Sitzung.

* **Karlsruhe**, 27. März. 50. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitze des ersten Vizepräsidenten Friderich.

Am Regierungstisch: Ministerialdirektor Geheimerath v. Seyfried, Ministerialrath Zittel, Ministerialrath Dr. Schenkel.

Das Sekretariat gibt dem Hause Kenntniß von folgenden Einläufen:

1) Bitte der Gemeinden Ortenberg und Nordrach um Errichtung einer Personenhaltestelle in der Nähe von Offenburg;

2) Bitte der Gemeinden Bodersweier und Linx mit Hohbühn, betr. die projektirte Dampfstraßenbahn von Kehl nach Lichtenau.

Tagesordnung: 1) Berathung des Berichts der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Bitte der Gemeinden Mingolsheim und Kronau um Errichtung einer Güterstation in Mingolsheim. Berichterstatter: Abg. Osiander;

2) desgleichen der Berichte der Petitionskommission über die Bitte

a. der Gemeinden Ober- und Untergrombach, Büchenau, Stafforth, Neuthard und Spöck, das Anhalten von Personenzügen an Station Untergrombach betr.; Berichterstatter: an Stelle des abwesenden Abg. Sieber der Vorstand der Kommission, Abg. Frey;

b. mehrerer Bürger von Karlsruhe, den Bahnübergang an der Gartenstraße betr.; Berichterstatter: Abg. Junghanns;

c. des Josef Singler und Genossen in Lahr, die Herabsetzung der Hundesteuer betr.; Berichterstatter: Abg. Meyr;

d. des Müllers Göll von Bruchsal, widerrechtlichen Betrieb der Schneidemühle der v. Glaubitz'schen Erben betr.; Berichterstatter: Abg. Krafft;

e. des Johann Georg Behringer von Auggen um Rechtshilfe; Berichterstatter: Abg. Junghanns.

Ausführlicher Bericht.

Zu der unter 1 bezeichneten Petition ergreift nach dem mündlichen Berichte des Abg. Osiander, der Ueberweisung an die Großh. Regierung zur Kenntnißnahme beantragt, das Wort der Abg. Nopp. Derselbe ist mit der wohlwollenden Behandlung, welche die Bitte der beiden Gemeinden im Schoße der Kommission gefunden, vollkommen einverstanden. Leider werde dieses Gefühl der Zufriedenheit wieder abgeschwächt durch die ablehnende Haltung der Regierung und die damit zusammenhängende Thatsache, daß das kürzlich festgestellte Eisenbahnbau-Budget die Erstellung einer Güterstation für die Konkurrentin der Gemeinde Mingolsheim, für Roth-Malsch vorsehe. Wiewohl Redner auch dem letztgenannten Orte mit voller Sympathie gegenüberstehe, hätte er es doch für angemessener erachtet, wenn man zunächst da vorgegangen wäre, wo das größere Bedürfniß vorliege. Von diesem Gesichtspunkte aus verdiene aber entschieden Mingolsheim den Vorzug. Redner wisse zwar nicht, welche Faktoren bei der Alimentation der Güterstation Roth Malsch mitwirken werden, allein soviel sei ihm doch bekannt, daß die dortige Gegend zu denjenigen gehöre, wo, wie man sich auszudrücken pflege, die Füchse und Hasen einander gute Nacht sagten. Anders lägen die Verhältnisse bei der Gemeinde Mingolsheim, in deren nächster Umgebung eine Reihe bedeutender gewerblicher und industrieller Unternehmungen sich zusammendrängten. Auch das Staatsinteresse komme dabei in Betracht, indem die Station die Verbindung des polizeilichen Arbeitshauses mit der Bahn erleichtern würde, dessen Vorstand denn auch Schritte im Sinne der Petenten gethan habe.

Die Regierung führe nur zunächst als Grund für ihre ablehnende Haltung die Nähe der Station Langenbrücken an. Dieselbe sei nun allerdings nur 2,6 km. von Mingolsheim entfernt, allein der Weg zur Güterstation der genannten Gemeinde stelle sich thatsächlich als ein beträchtlich weiterer dar, weil die Wagen durch den ganzen Ort hindurch fahren müßten, und wenn man auch mit der Entfernung sich aussöhnen wollte, bleibe immer noch die Unbequemlichkeit der in allen Fällen erforderlichen besonderen Verladung der Güter. Weiter habe die Regierung die Befürchtung geäußert, die Anlage möchte sich nicht rentiren. In dieser Beziehung müsse Redner darauf hinweisen, daß die Station Roth-Malsch sich noch viel weniger rentiren werde. In Mingolsheim, wo der Baugrund ein durchaus günstiger sei und im Stationsgebäude bereits die erforderlichen Räumlichkeiten vorhanden seien, wäre nur die Erstellung einer Güterhalle nöthig, welche etwa den dritten Theil der Summe beanspruchen würde, welche für die Station Malsch verausgabt werden müsse. Wenn auch die Gemeinde Malsch 10,000 M. zu dem Bauaufwand von 41,000 M. zuschieße, so sei dennoch der Betrag von etwa 8000 M., zu welchem Mingolsheim sich bereit erklärt habe, verhältnißmäßig weit bedeutender. Es sei ja bekannt, welchen Werth die Gemeinden darauf legen müßten, der Wohlthat einer Eisenbahn sich zu erfreuen. Hier bestehe nun eine solche, aber der Mangel an einer Güterstation habe zur traurigen Folge, daß die Anlieger die Bahn nur beschränkt benutzen könnten. Der Wunsch der Petenten erscheine deßhalb als durchaus berechtigter und als ein so dringlicher, daß sie auf dessen Erfüllung nicht verzichten könnten. Die Folge der Ablehnung desselben wäre jedenfalls, daß sie Jahr für Jahr damit wiederkehrten.

Ministerialrath Zittel bedauert, den Petenten die Erfüllung ihrer Bitte zur Zeit nicht in Aussicht stellen zu können. Als der Entwurf des Eisenbahnbudgets in Berathung gezogen worden sei, habe die Regierung Veranlassung genommen, zu prüfen, ob auf der ziemlich langen Strecke zwischen den Güterstationen Wiesloch und Langenbrücken eine weitere Güterstation eingeschoben werden solle und ob dieselbe in Roth-Malsch oder in Mingolsheim zu errichten sei. Nach eingehender Erwägung habe man sich für Roth-Malsch entschieden, und zwar vorzugsweise aus dem Grunde, weil dieser Ort ziemlich in der Mitte der bezeichneten Linie sich befinde und deshalb für die Mehrzahl der betheiligten Gemeinden weitaus günstiger liege als Mingolsheim. Die Station Mingolsheim sei außerdem ganz nahe bei Langenbrücken gelegen, so daß ein Bedürfniß nicht in gleichem Maße wie bei Roth-Malsch vorhanden sei. Nachdem nun das Hohe Haus die Position für Roth-Malsch genehmigt, sei die Frage z. Zt. erledigt und Mingolsheim müsse zurücktreten. Eine erhebliche Schädigung der Interessen der Gemeinde Mingolsheim sei aber damit, wie Redner glaube bestimmt annehmen zu dürfen, nicht verbunden, da der Ort bei der kurzen Entfernung der Station Langenbrücken immer noch bedeutend günstiger situirt sei, als sehr viele andere Gemeinden, welche nicht unmittelbar an der Bahn lägen. Die Einwohner von Mingolsheim benützten denn auch die Station Langenbrücken seit Bestand der Bahn in ausgiebigem Maße und erhebliche Beschwerden seien in früherer Zeit nie geltend gemacht worden. Wenn die bei Berathung des Baubudgets allgemein ausgesprochene Mahnung, daß minder dringende Wünsche zurückgehalten werden möchten, Anwendung finden solle, so erscheine im vorliegenden Falle diese Zurückhaltung geboten, da, wie bemerkt, ein absolut dringendes Bedürfniß nicht vorhanden sei.

Abg. Nopp gibt zu, daß die Entfernung zwischen den Stationen Mingolsheim und Langenbrücken an sich eine geringe sei, allein die Straße laufe nicht parallel mit der Bahn, führe vielmehr auf einem Umwege nach der Station. Außerdem liege der Ort Kronau, von dem die Petition gleichfalls ausgehe, bedeutend weiter entfernt von Langenbrücken als Mingolsheim. Wenn in früherer Zeit keine Beschwerden laut geworden seien, so liege der Grund darin, daß erst in den letzten Jahren die Industrie der dortigen Gegend einen bedeutenderen Aufschwung genommen habe. Was den von dem Herrn Regierungskommissär weiter geltend gemachten Gesichtspunkt der Sparsamkeit betreffe, so hätte es Redner für zweckmäßiger erachtet, wenn man die Summe, welche für den neuen Eisenbahnübergang in Karlsruhe eingestellt worden, für die Erbauung einer Güterhalle in Mingolsheim verausgabt hätte. Redner hoffe indessen, da seitens der Regierung nur gesagt worden sei, daß zur Zeit die Erfüllung des Wunsches der Petenten nicht in Aussicht gestellt werden könne, daß demselben späterhin bei günstigerer Lage des Budgets doch noch werde willfahrt werden.

Nachdem sodann der Kommissionsantrag angenommen war, erstattete Abg. Frey mündlichen Bericht über die Petition der Gemeinden Untergrombach 2c. und beantragte namens der Kommission, da die Petenten sich mit ihren Wünschen bis jetzt nur an die Generaldirektion der Staatseisenbahnen gewendet und die vorgesetzte Behörde derselben,

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

das Finanzministerium, noch nicht angegangen hätten, Uebergang zur Tagesordnung.

Abg. Kirchenbauer bedauert, daß die Petition so geringe Beachtung gefunden. Wenn die Petenten ihre Wünsche bis jetzt beim Finanzministerium noch nicht vorgebracht hätten, so trage daran wahrscheinlich der Umstand die Schuld, daß ihnen die oberste Zuständigkeit des Finanzministeriums in derartigen Fragen nicht bekannt gewesen sei. Wenn auch 6 Züge, die abwärts, und 6, die aufwärts gingen, täglich an der Station Untergrombach anhielten, so passirten gerade die beiden hier in Rede stehenden Züge Nr. 33 und 40, die keineswegs Schnellzüge, sondern nur beschleunigte Züge seien, die Station zu einer Zeit, die ein Anhalten derselben als dringend wünschenswerth erscheinen lasse. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen bestehe der Mißstand, daß die vielen Geschäftsleute, die aus Untergrombach oder den dieser Gemeinde benachbarten Orten nach Karlsruhe oder dessen Umgegend reisten, erst Abends um 6 Uhr nach Untergrombach zurückkehren könnten, sofern sie nicht vor 12 Uhr ihre Geschäfte zu beendigen vermöchten. In der gleichen üblen Lage befänden sich die Einwohner der Gemeinden Spöck und Stafforth, welche zum Amtsbezirk Karlsruhe gehörten, wenn sie über den Vormittag hinaus auf dem Bezirksamt oder Amtsgericht aufgehalten würden. Außerdem habe die mangelhafte Bahnverbindung zur Folge, daß Untergrombach, das an sich ein beliebter Ausflugsort der Bewohner von Karlsruhe sei, nur wenig von dort aus besucht werde. Ferner wolle Redner nicht versäumen, darauf aufmerksam zu machen, daß der Verkehr auf der Station Untergrombach überhaupt ein sehr beachtenswerther sei. Im Jahre 1883 seien auf derselben 22,000 Billete abgegeben worden gegen 17,000 auf Station Weingarten, wo die beiden bezeichneten Züge anhielten. Wenn einmal eine Gegend der Wohlthat der Eisenbahn sich erfreue, möge man doch dafür Sorge tragen, daß das Publikum und insbesondere die Geschäftswelt ausgiebigen Gebrauch von derselben zu machen in der Lage sei. Redner sehe von der Stellung eines weitergehenden Antrags zwar ab, weil es wahrscheinlich doch erfolglos wäre, gegen den Beschluß der Kommission anzukämpfen, möchte aber der Regierung an's Herz legen, wenn äußerst thunlich, zu veranlassen, daß mindestens der eine Zug Nr. 40, bei welchem es besonders unangenehm empfunden werde, daß er die Station ohne anzuhalten passire, in Untergrombach künftig anhalte.

Ministerialrath Zittel bemerkt, daß das Finanzministerium bis jetzt keinen Anlaß gehabt habe, sich mit der Frage zu beschäftigen, da die Petenten ihre Wünsche dem Ministerium bis jetzt noch nicht vorgetragen hätten. Redner habe deßhalb Veranlassung genommen, persönlich bei der Generaldirektion Erkundigung einzuziehen, wobei sich herausgestellt habe, daß es sich hier um zwei Züge handle, deren Fahrzeit wegen des Anschlusses in Appenweier bezw. Heidelberg eine genau begrenzte sei. Diese Zeit gestatte aber nicht, an sämmtlichen Stationen anzuhalten, einige derselben müßten ausfallen. Die Generaldirektion habe es nun für zulässig erachtet, nicht nur Untergrombach, sondern noch mehrere kleinere Stationen der unteren Strecke ausfallen zu lassen, während auf der oberen Strecke an sämmtlichen Stationen angehalten würde. Wenn man nun auf der unteren Strecke öfters anhalten wollte, könnte dies nur auf Kosten der oberen geschehen, von wo aus dann dieselben Beschwerden jedenfalls erhoben würden. Ob Abhilfe im Sinne der Petition geschaffen werden könne, vermöge Redner z. Zt. noch nicht zu ermessen, immerhin müsse es aber bei der geschilderten Sachlage zweifelhaft erscheinen.

Abg. Schneider verkennt nicht, daß dem durchgehenden Verkehr volle Rücksicht getragen werden müsse. Dem wohlberechtigten Wunsche der Petenten könnte aber die Eisenbahnverwaltung im vorliegenden Falle vielleicht dadurch gerecht werden, daß sie den Zug Nr. 40, der um 3 Uhr 10 Min. Nachmittags in Karlsruhe abgehe, statt in Weingarten, das einen erheblich geringern Personenverkehr aufweise, in Untergrombach anhalten lasse.

Abg. Schmitt ist der Meinung, daß bei gehöriger Nachschau auf der Strecke von Appenweier bis Heidelberg sich die drei Minuten, welche das Anhalten in Untergrombach erfordere, schon gewinnen ließen. Außer den in der Petition bezeichneten Orten sei als Interessentin bei der in Rede stehenden Angelegenheit auch die Stadt Bruchsal betheiligt, deren Einwohner häufig geschäftlich in jener Gegend zu verkehren hätten.

Abg. Kirchenbauer wünscht nicht, daß der Station Untergrombach die erbetene Vergünstigung auf Kosten der Gemeinde Weingarten gewährt werde; dagegen befinde sich unter den übrigen Stationen sicherlich die eine oder andere, welche den Ausfall eines Zuges nicht besonders schwer empfinden würde. Seinen ersten Ausführungen trägt Redner außerdem nach, daß die Einwohner von Untergrombach, da am Orte sich kein Arzt befinde, genöthigt seien, ärztliche Hilfe von Weingarten und Bruchsal aus in Anspruch zu nehmen.

Nach einer kurzen Bemerkung des Berichterstatters wird der Kommissionsantrag angenommen.

Abg. Junghanns erstattet sodann mündlichen Bericht über die Petition mehrerer Bürger von Karlsruhe, den Bahnübergang an der Gartenstraße betr. Redner führt aus, daß die Bewohner der westlichen Gartenstraße dadurch in nicht unbedeutende Verlegenheit gesetzt worden seien, daß die Bahnverwaltung den dort befindlichen Bahnübergang, um etwaige Unglücksfälle zu verhüten, für den Fuhrwerksverkehr abgesperrt habe. Die Kammer habe nun bei derartigen Fällen erst dann Anlaß sich in die Thätigkeit der Verwaltungsbehörden einzumischen, wenn diese in grober Weise das ihnen zustehende Ermessen mißbrauchten. Von einem derartigen Exzesse könne aber im vorliegenden Falle, wo die Absperrung auf Grund sachlicher Erwägungen erfolgt sei, keine Rede sein. Außerdem hätten die Petenten auch noch keineswegs alle Wege eingeschlagen, die ihnen offen stünden, um die Beseitigung des Mißstandes herbeizuführen, namentlich seien die Verhandlungen zwischen ihnen und der Stadtgemeinde, sowie der Direktion der Verkehrsanstalten noch keineswegs beendigt; auch hätten die Petenten sich noch nicht an das vorgesetzte Ministerium gewendet. Die Kommission sehe sich unter diesen Umständen veranlaßt, Uebergang zur Tagesordnung zu beantragen.

Abg. Kiefer findet einen Gegensatz zwischen dem mündlichen Bericht des Vorredners und dem schriftlichen Bericht, welchen derselbe namens der Petitionskommission verfaßt habe. In letzterem werde die Petition ausdrücklich als Beschwerde bezeichnet und lediglich auf Grund dieser Auffassung, da nicht alle Instanzen von den Petenten erschöpft seien, gemäß § 67 Abs. 2 der Verfassungsurkunde wegen mangelnder Enthörung abgewiesen. Redner hebe diesen Umstand deßhalb hervor, weil, sofern man die Petition als Beschwerde ansehe, allerdings zugegeben werden müsse, daß die Petenten sich noch nicht an alle geeigneten Landesstellen gewendet hätten und deßhalb aus diesem formellen Grunde ein anderer Antrag wie auf Uebergang zur Tagesordnung nicht gestellt werden könne.

Zur Sache selbst bemerkt Redner, daß die Absperrung von den Bewohnern der Stadt, welche jenseits des Bahnübergangs gewerbliche Niederlassungen oder Lagerplätze besäßen, auf das Peinlichste empfunden werde. Der Theil der Gartenstraße, um den es sich hier handle, früher Promenadeweg genannt, sei bereits in den Ortsplan aufgenommen, wenn er auch noch nicht als Stadtstraße ausgeführt sei. Er sei seinerzeit von Privaten als Feldweg sowohl für den Fußgänger- wie für den Fuhrwerkverkehr angelegt worden. Als die Eisenbahn über denselben geführt worden sei, habe eine Expropriation nicht stattgefunden, es sei vielmehr anerkannt worden, daß der Feldweg in seiner bisherigen Benützung weiterbestehen solle. So sei es denn auch geblieben, bis vor wenigen Jahren ein Unglücksfall beim Bahnübergang, der allerdings gerade in einer starken Kurve gelegen sei, stattgefunden habe, indem eine Lokomotive mit einem Wagen, der den Uebergang gerade passirte, zusammengestoßen sei.

Wenn sonach im Hinblick auf die Anlegung des Weges durch Privatpersonen und mit Rücksicht auf den Umstand, daß eine Expropriation nicht stattgefunden, das Recht der Eisenbahnverwaltung, den Weg für Fuhrwerke ohne weiteres abzusperren, als ein sehr zweifelhaftes erscheinen müsse, so liege für die weitere Aufrechterhaltung dieser Maßregel umsoweniger Grund vor, als die Generaldirektion in neuerer Zeit eine besondere Bahnwartstelle bei dem Uebergang errichtet habe und der Weg von der Stadt aus bedeutend verbessert worden sei. Redner möchte unter diesen Verhältnissen der Generaldirektion zur Erwägung anheimstellen, ob es nicht gerechtfertigt wäre, den Petenten die Fahrgelegenheit bis zur Erstellung des Weges als Ortsstraße wieder zu eröffnen.

Abg. Frey konstatirt als Vorstand der Petitionskommission, daß dieselbe die Petition einstimmig als Beschwerde erklärt und deßhalb, weil die letzte Instanz noch nicht angerufen gewesen sei, gemäß § 67 der Verfassung beschlossen habe, Uebergang zur Tagesordnung zu beantragen.

Ministerialrath Zittel: Das Finanzministerium sei bis jetzt noch nicht in der Lage gewesen, sich mit der in Rede stehenden Angelegenheit zu beschäftigen. Erst aus dem eingehenden sachlichen Vortrage des Abg. Kiefer habe Redner den genauen Stand der Sache entnommen. Redner vermöge deshalb auch nicht zu erklären, ob das Ministerium die gleiche Stellung einnehmen würde wie die Generaldirektion. Aus den Ausführungen der Vorredner scheine aber doch soviel hervorzugehen, daß es sich hier nicht um einen reinen Privatweg handle, daß dieser vielmehr in seiner Weiterentwicklung öffentliche Straße geworden sei. Wenn dies der Fall sei, dann könnten nicht die Petenten als die eigentlichen Interessenten betrachtet werden, vielmehr sei die Stadt nach Maßgabe des Straßengesetzes und der Gemeindeordnung zur Initiative berufen und Redner hoffe, daß dann eine Verständigung mit der Staatsbahnverwaltung möglich sein werde.

Abg. Kiefer weist den Ausführungen des Regierungskommissärs gegenüber darauf hin, daß der Weg vorerst noch Feldweg sei, wenn er auch dazu bestimmt sei, später Ortsstraße zu werden. Die Stadt werde jedenfalls nichts dagegen zu erinnern haben, wenn das alte Verhältniß wieder hergestellt werde.

Berichterstatter Abg. Junghanns faßt die Petition weniger als Beschwerde wegen Kränkung verfassungsmäßiger Rechte, denn vielmehr als Bitte im Interesse der Wohlfahrt der Stadt Karlsruhe auf. Wenn er trotz dessen in seinem Berichte darauf hingewiesen habe, daß die höchsten Behörden noch nicht angegangen seien, so hänge dies damit zusammen, daß, so lange bei derartigen öffentlichen Mißständen die höchste Instanz nicht angegangen sei, nicht feststehe, ob die Behörden nicht auch ohne Eingreifen der Kammer zur Abhilfe sich bereit finden ließen. Uebrigens sei Redner ja mit dem Abg. Kiefer darin einverstanden, daß, sei es nun aus diesem oder jenem Grunde, zur Tagesordnung übergegangen werde.

Der Kommissionsantrag wird hierauf angenommen.

Ueber die Petition betreffend die Herabsetzung der Hundesteuer erstattet der Abg. Meyr mündlichen Bericht und beantragt Uebergang zur Tagesordnung.

Abg. Förderer hält es trotz dessen, daß die Petition nicht aus Abgeordnetenkreisen veranlaßt sei, für angezeigt, einige Worte zu Gunsten derselben zu sagen, nachdem er bereits bei Berathung des z. Zt. geltenden Gesetzes eine ablehnende Haltung eingenommen und auch auf dem Landtage 1881/82, der sich mit einer ähnlichen, gleichfalls aus Lahr eingekommenen Petition zu befassen gehabt habe, für die Petenten eingetreten sei. Aus dem Umstande, daß bis jetzt nur aus der Stadt Lahr Beschwerden wegen der Höhe der Hundetaxe an das Haus gelangt seien, dürfe nicht geschlossen werden, daß nur dort einige Unzufriedene existirten. Voriges Jahr sei auch in der „Badischen Landeszeitung" ein Artikel erschienen, der, wie die Petition, darüber geklagt habe, daß die badische Hundesteuer die höchste der Welt sei. Soweit Redner wisse, sei sie dies auch in der That. Es lasse sich aber nicht absehen, weshalb in Baden allein ein so bedeutende Taxe zu entrichten sein solle. Wenn man bei der Taxerhöhung im Jahre 1876 auf den vermehrten Schutz gegen die Tollwuth hingewiesen habe, so sei dieser Grund denn doch nicht so gewichtig, wie man vielfach anzunehmen scheine. Bei der Verhandlung über die vorige Petition sei seitens der Regierung bemerkt worden, es stehe nunmehr fest, daß die Wuthkrankheit nicht durch schlechte Ernährung oder klimatische Verhältnisse hervorgerufen, sondern nur durch den Biß übertragen werde. Darnach könne aber unserem Lande mit seinen langgezogenen Grenzen, das ringsum von Staaten mit bedeutend geringeren Taxen umgeben sei, die hohe Steuer wenig nützen. Außerdem werde das Land auch beständig von modernen Nomaden durchzogen, welche gewöhnlich einige Hunde mit sich führten. Als die Regierung im Jahre 1876 mit der Erhöhung der Taxe hervorgetreten, habe sie, da gerade damals mehrere Infektionsfälle bei Menschen vorgekommen, leichtes Spiel gehabt, die Steigerung der Steuer auf 16 bezw. 8 M. durchzusetzen. Es wäre nun an der Zeit, diesen offenbar zu hoch bemessenen Satz wieder zu ermäßigen, zum mindesten sollte man denselben für solche Hunde bedeutend herabmindern, die zur Bewachung einzeln stehender Wohnungen oder für ähnliche Zwecke absolut nothwendig seien. Wenn sich die Petenten allerdings zur Unterstützung ihres Gesuches auf die Pasteur'schen Impfungen beriefen, so bemerke der Kommissionsbericht mit Recht, daß die Entdeckung eines Heilmittels gegen eine ansteckende Krankheit nicht dazu veranlassen dürfe, die Maßregeln gegen die Verbreitung derselben laxer zu handhaben. Redner hätte gerne den Antrag gestellt, die Petition an die Regierung zur Kenntnißnahme zu überweisen, allein er verzichte darauf, da nach der Stimmung des Hauses ein Erfolg doch nicht zu erwarten stehe.

Abg. Reder möchte trotz des Artikels in der Landeszeitung fast glauben, als ob die Klage über die Höhe der Hundstaxe in Lahr allein zu Hause sei. Wenn man vor wenigen Wochen die Taxe für die Jagdkarten erhöht habe, so würde diese Maßregel durch Herabsetzung der Hundesteuer einfach wieder illusorisch gemacht werden, umsomehr als ein Jäger wohl nur eine Karte brauche, häufig aber mehrere Hunde besitze. Im Hinblick auf den Umstand, daß die allermeisten unserer Hunde doch nur Luxushunde seien, sowie nach den schlimmen Erfahrungen, welche er selbst schon mit Hunden gemacht habe, wäre Redner eher geneigt, einer Petition, welche eine weitere Erhöhung der Taxe verlange, zuzustimmen, als einer solchen, welche den Wunsch nach Ermäßigung der Steuer ausspreche.

Abg. Frech will über den unmittelbaren Gegenstand der Petition sich nicht äußern. Redner beabsichtige nur auf einen speziellen Punkt aufmerksam zu machen, der schon zu manchen Klagen Anlaß gegeben. Nach den jetzt geltenden gesetzlichen Vorschriften komme es häufig vor, daß jemand, der nur wenige Wochen vor der allgemeinen Versteuerung im Juni einen Hund anschaffe, kurz nachdem er denselben zum ersten Male voll versteuert, wiederum die ganze Taxe zu entrichten habe. Redner möchte der Großh. Regierung zur Erwägung anheim geben, ob es bei einer etwaigen späteren Aenderung des Gesetzes nicht angemessen wäre, auch eine dahin gehende Modifikation desselben herbeizuführen, daß bei einer Vertaxung, welche im Laufe des Steuerjahrs stattfinde, nur ein bestimmter Theil der Steuer zu entrichten sei.

Nach einer kurzen Bemerkung des Abg. Förderer ergreift das Wort der Berichterstatter Abg. Meyer. Derselbe weist darauf hin, daß das zur Zeit geltende Gesetz in erfreulicher Weise auf die Herabminderung der Zahl der Hunde gewirkt habe. Während im Jahre 1875 noch 43,000 Hunde zur Vertaxung gelangt seien, habe die Zahl im Jahre 1881 auf 24,000 sich gestellt. Von da ab mache sich wieder eine Vermehrung bemerkbar, so habe speziell im vorigen Jahre die Gesammtzahl der Hunde etwa 28,000 betragen. Hand in Hand mit der Verminderung der Zahl der Hunde habe die Zahl der Fälle von Tollwuth abgenommen. Während im Jahre 1875 noch 43 Wuthfälle bei Hunden gezählt worden und 5 Menschen an Tollwuth gestorben seien, habe sich im letzten Jahre weder bei Hunden noch bei Menschen ein Infektionsfall ergeben. Wenn der Abg. Förderer auf das Herüberlaufen von Hunden aus den Nachbarstaaten hingewiesen habe, so besäßen wir in der Einrichtung der Hundemarken ein vorzügliches Mittel, diesem Mißstand zu begegnen. Den Unterschiede zwischen Luxushunden und solchen Hunden, deren der Eigenthümer im Interesse der Sicherheit seines Eigenthums oder aus anderen Gründen nothwendig bedürfe, sei durch die höhere Besteuerung der Hunde in den größeren Städten, wo hauptsächlich die Luxushunde gehalten würden, hinreichende Rechnung getragen. In der gesetzlichen Bestimmung, von welcher der Abg. Frech vorhin gesprochen habe, sei allerdings ein kleiner Mißstand zu erblicken, allein eine Aenderung werde sich nicht so leicht herbeiführen lassen, wie denn auch in unseren Nachbarstaaten Bayern, Württemberg und der Schweiz in dieser Beziehung die gleichen Vorschriften wie bei uns beständen.

Das Haus tritt hierauf dem Kommissionsantrage bei.

(Fortsetzung in der II. Beilage.)

Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei.