

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910

197 (21.7.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen
Ständeversammlung Nr. 146. Erste Kammer. 24. öffentliche Sitzung

Amtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

N. 146.

Karlsruhe, den 21. Juli

1910.

Erste Kammer.

24. öffentliche Sitzung

am Freitag den 15. Juli 1910.

Unter dem Vorsitz des Durchlauchtigsten Präsidenten,
Seiner Großherzoglichen Hoheit des Prinzen
Magimilian von Baden.

Tagesordnung:

1. Befanngabe neuer Einläufe.

2. Berichte der Budgetkommission und Beratung über

a) das Finanzgesetz, Berichterstatter: Freiherr von
Göler.

b) über die Petitionen:

1. des Kur- und Verkehrsvereins Konstanz, die un-
zulänglichen Verkehrsverhältnisse auf der badischen
Schwarzwaldbahn betreffend, Berichterstatter:
Oberbürgermeister Dr. Wildens;

2. der Bahn-, Weichen- und Signalwärter, den Voll-
zug des Beamtengesetzes und die Dienstverhältnisse
der Wärter betreffend, Berichterstatter: Oberbür-
germeister Dr. Wildens;

3. des Deutschen Arbeitgeberbundes für das Baugewerbe,
Landesverband Baden, die Änderung des
Vermögenssteuergesetzes betreffend, Berichterstatter:
Wirklicher Geheimer Rat Scherer.

3. Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen und Beratung über die Petitionen:

a) der Gemeinden Buttschingen und Degernau um Er-
richtung einer Personen- und Güterhaltestelle daselbst,
Berichterstatter: Graf von Andlau.

b) der Gemeinden Kollingen, Rheinfelden, Säckingen
u. a. um Einführung eines Nachtzugs von Basel nach
Säckingen, Berichterstatter: Freiherr von Böcklin;

c) des Gemeinderats Donaueschingen, die Randenbahn
Donaueschingen-Schaffhausen betreffend, Bericht-
erstatter: Freiherr von Böcklin;

d) der Gemeinden Ziegelhausen und Petershal um Er-
bauung einer festen Brücke über den Neckar zwischen
Schlierbach und Ziegelhausen;

e) der Einwohnerschaft der Stadt Aberglingen um bessere
Eisenbahnverbindung; Berichterstatter für d) und e):
Abg. E. Engelhard.

4. Berichte der Petitionskommission und Beratung über die Petitionen

a) des Handels- und Reallehrers Fint um andere Be-
rechnung seines Einkommensanschlages,

b) des Vereins badischer Handelslehrer um Gleichstellung
mit den Landwirtschaftslehrern und Abänderung eini-
ger Bestimmungen des Gehaltstarifs, Berichterstatter:
Stadttrat Wea.

(Kam. nicht zur Verhandlung.)

5. Bericht der Kommission für Justiz und Verwaltung und
zweite Beratung über den Gesetzentwurf, die Änderung der
Gemeinde- und der Städteordnung betreffend, Berichterstatter:
Oberbürgermeister Dr. Winterer.

6. Bericht der Kommission für Justiz und Verwaltung und
zweite Beratung über den Gesetzentwurf, die Abänderung des
Gesetzes über die Gewährung von Entschädigungen bei Feu-
chenverlusten und des Gesetzes über die Versicherung der
Rindviehbestände, Berichterstatter: Freiherr von Stöckin-
gen.

Am Regierungstisch: Minister des Innern
Freiherr von und zu Bodman; Ministerialdirektor
Geheimer Rat Göller und die Ministerialräte Schel-
lenberg und Moser; später Ministerialdirektor Ge-
heimer Rat Schulz; weiterhin auch Geheimer Ober-
regierungsrat Rebe.

Der Durchlauchtigste Präsident eröffnete
die Sitzung kurz nach 10 Uhr und schlug vor, die Punkte
5 und 6 der Tagesordnung als Nummer 2 und 3 zu be-
handeln.

Zur Geschäftsordnung erhält das Wort

Dr. Freiherr von La Roche-Starkenfels: Ich möchte nur mitteilen, daß die unter Ziffer 4 a und b der Tagesordnung verzeichneten Petitionen des Reallehrers Fink und des Vereins badischer Handelslehrer in der Petitionskommission nicht mehr zur Verhandlung gekommen sind. In den letzten Tagen waren die Geschäfte anderweit sehr dringend. Es ist nicht die Schuld des Herrn Berichterstatters. Heute kann also darüber eine Verhandlung nicht stattfinden, und ebenso ist auch nicht zur Verhandlung gekommen die Petition des Vereins „Wandervogel“. Inzwischen ist der betreffende Erlaß zurückgenommen worden, und man kann überzeugt sein, daß damit den Petenten Genüge geschehen ist und daß ebenso auch die Großh. Regierung dem Handelslehrer Fink und dem Verein badischer Handelslehrer entgegenkommen wird, indem sie die in der Petition angeregten Punkte wohlwollend prüft.

Hierauf gab der Durchlauchtigste Präsident folgende Einläufe bekannt:

Eine Mitteilung der Zweiten Kammer über die Annahme des Gesetzentwurfs, die Gemeinde- und Städteordnung betreffend, nach den Kommissionsbeschlüssen der Ersten Kammer.

Ferner ein Schreiben Seiner Excellenz des Ministers des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Herrn Freiherrn von Marschall bezüglich der Interpellation der Herren Abgg. Bunte u. a., die Wasserkräftenanlage im Murgtal betr., mit folgendem Wortlaut: „Hohem Präsidium der Ersten Kammer beehre ich mich mit Bezug auf das gefällige Schreiben vom 12. d. M. ergebenst mitzuteilen, daß ich von einer Beantwortung der von den Herren Geheimen Hofrat Dr. Bunte und anderen eingebrachten Interpellation betreffend die Wasserkräftenanlage im Murgtal glaube absehen zu sollen, nachdem der Standpunkt der Großh. Regierung in dem in Nr. 189 der „Karlsruher Zeitung“ vom 13. d. M. abgedruckten, als offiziös gekennzeichneten Artikel fundgegeben worden ist“

Zu Punkt 5, Bericht der Kommission für Justiz und Verwaltung und zweite Beratung über den Gesetzentwurf, die Änderung der Gemeinde- und Städteordnung betr., erhält das Wort der Berichterstatter

Oberbürgermeister Dr. Winterer: Die Hohe Zweite Kammer hat das Gemeinde- und Städteordnungsgesetz, welches uns vorgestern beschäftigt hat, nach der Fassung unseres Hauses mit einer einzigen Ausnahme angenommen. Sie hat also sämtliche Änderungen, die von unserer Kommission vorgeschlagen waren, angenommen, obgleich sie in der mündlichen Begründung die dadurch abgelehnten Bestimmungen als Verbesserungen des Gesetzes bezeichnet hatte. Die eine Ausnahme, in der sie unseren Beschlüssen nicht zugestimmt hat, betrifft den durch den Antrag Pfeilsticker wieder hergestellten alten § 35, wonach das Sechstelsystem gestrichen und der heutige Zustand wieder hergestellt wird. Diesen Passus des Gesetzes hat die Zweite Kammer gestrichen und also die Fassung wieder hergestellt, wie sie sowohl der Regierungsvorlage als auch unseren Kommissionsanträgen zugrunde gelegt ist.

In der Form hat die Kommission der Zweiten Kammer bemerkenswerterweise beschlossen, daß eine Diskussion nicht stattfinden soll. Diesem Antrag der Kommission wurde stattgegeben, und zwar hat sodann das andere Hohe Haus die Gesetzesvorlage einstimmig in der erwähnten Form angenommen.

Bei dieser vielfagenden Sachlage wird es sich auch für uns empfehlen — und ich stelle namens der Kommission den Antrag — auch bei uns auf jede sachliche Diskussion zu verzichten und das Gesetz so anzunehmen, wie es die Zweite Kammer uns geschickt hat. Die Zweite Kammer hat in ihrer Begründung gesagt, ihre Entschliebung solle ein Entgegenkommen sein, um dem anderen Hohen Hause die Annahme des wichtigen Gesetzes zu ermöglichen, und ich hoffe, daß das Entgegenkommen gewürdigt und der ausgesprochenen Erwartung entsprochen wird. Ich stelle also den Antrag, daß das Hohe Haus der Entscheidung des anderen Hohen Hauses ohne weitere Erörterung beitritt.

Der Durchlauchtigste Präsident: Ich nehme an, daß das Hohe Haus mit dem Antrag einverstanden ist, daß nicht in eine Diskussion eingetreten werde. Ich halte es aber für eine Sache der Gerechtigkeit, denjenigen Herren, welche innerhalb des Rahmens einer persönlichen Begründung ihrer Abstimmung das Wort ergreifen wollen, das Wort zu geben.

Das Hohe Haus ist damit einverstanden.

Freiherr von Böcklin: Gestatten Sie mir, auch im Namen einiger anderer Herren, unsere heutige Abstimmung, die scheinbar mit unserer Haltung bei der letzten Verhandlung über das Gesetz im Widerspruch steht, kurz zu motivieren.

Wenn wir uns nur von unserem Gefühl hätten leiten lassen, müßten wir uns als Gegner des Gesetzes bekennen. Wir sehen in dem Gesetz, wie das hier von allen Seiten ja auch anerkannt wurde, einen ausgesprochen demokratischen Zug, zu demokratisch, um nicht mit unserem innersten Wesen und Denken im Widerspruch zu stehen. Wir glauben auch, daß das, was das Gesetz bringt, hinausgeht über das, was den unteren Volksklassen einen berechtigten Einfluß gewähren soll. Wir fürchten, daß es eine Massenherrschaft herbeiführt, die noch nie einem Volke und einer Kultur zum Segen gereicht hat. Die vergangene Verhandlung scheint uns den Beweis erbracht zu haben, daß über die letzten Folgen des Gesetzes Unklarheit herrscht, und daß der Schritt ein gewagter ist. Mit unserer Abstimmung vom Donnerstag wollten wir eine bessernde Hand an das Gesetz legen.

Wenn wir heute, obwohl uns dies nicht gelang, dem Gesetze zustimmen, so geschieht dies vornehmlich im Hinblick auf die politische Situation. Unserer Anschauung stehen gegenüber die Stellungnahme der Großh. Regierung, das einstimmige Votum des anderen Hohen Hauses und eine ansehnliche Minderheit in diesem Hohen Hause. Wir wissen daher, daß unser Widerstand gegen das Gesetz nicht von langer Dauer sein kann, daß wir damit die Frage nicht aus der Welt schaffen und wir fürchten, daß über kurz oder lang die Forderung von

neuem und dann nur noch radikaler gestellt würde. Schließlich wollen wir auch, die wir durch die Geschichte der Jahrhunderte mit unserer Heimat aufs engste verwachsen sind, der einmal notwendig gewordenen Reform — wenn sie auch nach unserer Ansicht zu weit geht — nichts in den Weg stellen und werden deshalb heute dem Gesetz zustimmen.

In namentlicher Abstimmung wird der Gesetzentwurf gegen 10 Stimmen angenommen.

Zu Punkt 6, Bericht der Kommission für Justiz und Verwaltung und zweite Beratung über den Gesetzentwurf, die Abänderung des Gesetzes über die Gewährung von Entschädigungen bei Seuchenverlusten und des Gesetzes über die Versicherung der Rindviehbestände betr., erhält das Wort der Berichterstatter

Dr. Freiherr von Stöckingen: Das andere Hohe Haus hat den Gesetzentwurf betreffend die Abänderung des Gesetzes über die Gewährung von Entschädigungen bei Seuchenverlusten und des Gesetzes über die Versicherung der Rindviehbestände materiell in der Fassung der Ersten Kammer angenommen, in formeller Hinsicht aber verschiedene Änderungen beschlossen. Die Änderungen sind aus der Mitteilung der Zweiten Kammer, Beilage Nr. 117 zum Protokoll der 22. Sitzung der Ersten Kammer ersichtlich. Derselben sind zum Teil rein redaktionell; so ist z. B. an einer Reihe von Stellen, wo die Erste Kammer geschrieben hatte „unverändert nach Regierungsentwurf“ die Fassung beliebt worden: Nach dem Regierungsentwurf.

Eine materielle Änderung enthält die Fassung der Zweiten Kammer nur insofern, als die Erste Kammer beschlossen hatte, als § 17 dem Seuchengesetz beizufügen: Dieses Gesetz tritt gleichzeitig mit dem Viehseuchengesetz vom 26. Juni 1909 in Kraft. Die Zweite Kammer hat beschlossen, diesen Paragraphen wegzulassen zu lassen, da sein Inhalt in Artikel III des Mantelgesetzes enthalten sei. Die Kommission der Ersten Kammer hatte, wie im Bericht hervorgehoben, für angezeigt gehalten, diesen Eröffnungstermin auch in den Wortlaut des Seuchengesetzes aufzunehmen; auf der anderen Seite ist zuzugeben, daß das vielleicht streng genommen nicht erforderlich ist, da ja die Bestimmung über das Inkrafttreten im Mantelgesetz enthalten ist.

Die Kommission für Justiz und Verwaltung beantragt deshalb:

Hohe Erste Kammer wolle dem Gesetzentwurf in der von der Zweiten Kammer beschlossenen Fassung die Zustimmung erteilen.

In namentlicher Abstimmung wird der Gesetzentwurf einstimmig angenommen.

Bürgermeister Dr. Weiß (zur Geschäftsordnung): Es scheint mir aus den Gründen, die uns veranlaßt haben, neulich die Abstimmung über das Gemeindeeinkommen-

steuergesetz und die beiden Kirchensteuergesetze auf den 13. zu verschieben, notwendig, daß wir jetzt noch einmal eine Erklärung abgeben, daß die am 13. erfolgte Abstimmung als derjenigen, die heute stattgefunden hat über die Gemeinde- und Städteordnung, nachfolgend zu betrachten sei. Ich habe mir gestattet, hier einen Antrag zu formulieren:

Hohe Erste Kammer wolle erklären, daß die am 13. dieses Monats vorgenommene Abstimmung über das Gemeindeeinkommensteuergesetz und über die Kirchensteuergesetze als derjenigen über den Gesetzentwurf, die Gemeinde- und Städteordnung betreffend, nachfolgend zu betrachten sei.

Das Hohe Haus ist damit einverstanden.

Zu Punkt 2a, Bericht der Budgetkommission und Beratung über das Finanzgesetz, erhält das Wort der

Berichterstatter *Fehr, von Güler*: Der vorliegende Gesetzentwurf unterscheidet sich von seinen Vorgängern im inneren Aufbau, indem er nicht, wie es bisher üblich war, von der Bilanz des Staatshaushaltes am Schluß des ersten Jahres der vorausgegangenen Budgetperiode ausgeht, sondern von der Bilanz am Schluß des zweiten Jahres. Diese Methode entspricht einem seit längerer Zeit wiederholten Wunsch der Hohen Ersten Kammer und wird deshalb von dieser gerne begrüßt. Ohne Zweifel gewinnt hierdurch das Finanzgesetz mehr den Charakter eines wirklichen Voranschlags für unsern Staatshaushalt, als wenn der Berechnung Zahlen zugrunde gelegt werden, welche schon mehr als ein Jahr hinter uns liegen. Wir verdanken diese Umgestaltung dem klaren Blicke und der entschlossenen Tatkraft des leider zu früh verstorbenen Finanzministers Dr. Honjell.

Gegenüber dem ersten vorläufigen Entwurfe des Finanzgesetzes für 1910/11, welcher zu Beginn des Landtags im November 1909 mit dem Staatsvoranschlag vorgelegt worden ist, sind folgende Änderungen eingetreten:

I. Allgemeine Staatsverwaltung. Nach dem vorläufigen Entwurfe hat der Haushalt mit einem Fehlbetrage von 13 909 535 M. abgeschlossen und zwar auf Grund von Schätzungen, indem die Rechnung für 1909 noch nicht fertig gestellt war.

Eine Minderung an diesem namhaften Fehlbetrage tritt ein:

1. durch eine Ermäßigung des Betrags der aus der Etatperiode 1908/09 aufrecht zu erhaltenden Restcredite von 2 200 000 M. (geschätzt) auf 2 166 497 M., d. i. um 33 503 M.
2. durch den günstigen Abschluß der Rechnung von 1909, nach dem der am letzten Dezember im umlaufenden Betriebsfonds vorhandene Ueberschuß, der zu 700 000 M. geschätzt war, 1 603 126 M. d. i. 903 126 „
mehr beträgt.

Übertrag 936 629 M.

	Übertrag . . .	936 629 M.
3.	durch den von den Landständen beschlossenen Abstrich an der Anforderung unter Hauptabteilung IV, Titel XVI A § 18 des Staatsvoranschlags von jährlich 5000 M. oder für 2 Jahre von	10 000 "
4.	durch den nach dem II. Nachtrag zum Staatsvoranschlag sich ergebenden Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben im Betrag von	5 694 950 "
5.	durch den Abstrich an der Dotation der Eisenbahnschuldentilgungskasse (Hauptabteilung V, Titel IX § 2 des Staatsvoranschlags) von jährlich 2 Millionen Mark oder für 2 Jahre	4 000 000 "
6.	durch Erhöhung der Einkommensteuer für das Jahr 1911 um	1 921 074 "
	zusammen	12 562 659 M.

Mehrausgaben entstehen:

1.	durch das Gesetz vom 27. Mai 1910, die Änderung des Gesetzes über das Wohnungsgeld vom 12. Juni 1902 betr. — Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 282 — im Betrag von jährlich 60 000 M. oder für 2 Jahre	120 000 M.
2.	durch die Novelle zum Elementarunterrichtsgesetz, die nach Seite 6 des IV. Nachtrags zum Staatsvoranschlag eine Erhöhung der Ausgaben um jährlich 405 050 M. der Einnahmen um jährlich 139 760 "	
	somit für 2 Jahre eine Mehrausgabe von 2 mal	265 290 M. = 530 580 "
	zusammen	650 580 M.

zur Folge hat.

Der Fehlbetrag berechnete sich ursprünglich auf 13 909 535 M.
Er vermehrt sich hiernach um 650 580 M. und vermindert sich um 12 562 659 M., vermindert sich somit noch um 11 912 079 "

ergibt die Schlussumme in Art. I von 3 997 456 M. als restlicher Fehlbetrag im ordentlichen und außerordentlichen Etat der allgemeinen Staatsverwaltung.

II. Ausgeschiedene Verwaltungszweige. Die in der Beilage Nr. 2 des vorläufigen Finanzgesetzentwurfs enthaltene Zusammenstellung der Spezialbudgets der ausgeschiedenen Verwaltungszweige erleidet nach Berücksichtigung der Nachträge zum Staatsvoranschlag und der Kammerbeschlüsse folgende Änderungen:

1.	Laut Nachtrag zum Spezialbudget der Verkehrsanstalten, Zusammenstellung auf Seite 8, erhöhen sich die Ausgaben um jährlich	490 685 M.
	Hiervon sind durch Kammerbeschluss gestrichen: Kapitel 1 b Titel VII § 26. Umbau von Wagen I., II. und III. Klasse in solche IV. Klasse 150 000 M. oder jährlich	75 000 "
	bleibt restliche Mehrforderung	415 685 M.
	Die in dem gleichen Nachtrag unter Kapitel 1 b Titel I § 1 eingestellte Mehreinnahme von jährlich 687 000 M. ist von den Ständekammern ebenfalls gestrichen worden.	
2.	An der Anforderung unter § 23 des Eisenbahnbetriebsbudgets sind durch Kammerbeschluss abgesetzt: für Erweiterung der Abstellgleise in Rippenheim 9900 M. oder jährlich	4 950 "

Es verbleibt somit noch eine restliche Mehrforderung von 410 735 M. so daß der ursprünglich veranschlagte Einnahmeüberschuß des Eisenbahnbetriebs von 20 507 200 M. sich vermindert auf 20 096 465 "

Die Anforderungen für den Eisenbahnbau mit rein 64 378 920 " ermäßigen sich infolge Zurückziehung der Anforderung für die Wegüberführung beim Niederbühler Tor in Raftatt — Titel II § 18 — um 50 000 "

so daß eine Gesamtforderung verbleibt von 64 328 920 M.

Artikel 1. Dieser Artikel bestimmt weiter: daß inso weit die verfügbaren Mittel des umlaufenden Betriebsfonds zur Begleichung des Fehlbetrags nicht genügen, dies durch einen in den folgenden Jahren wieder zu erzielenden Zuschuß aus der Amortisationskasse zu geschehen habe.

Artikel 1a bestimmt die Höhe des umlaufenden Betriebsfonds bis auf weiteres wie bisher auf 13 Millionen Mark.

Artikel 2 regelt die Budgets der Verkehrsanstalten des Eisenbahnbaues und der Eisenbahnschuldentilgungskasse, nach den unter Beil. 2 aufgestellten Sätzen und zwar für die Eisenbahnbetriebsverwaltung mit einem Einnahmeüberschuß von 20 096 265 M. und dem Eisenbahnbau mit einer Mehrausgabe von 66 328 920 M.

Artikel 3 ermächtigt in hergebrachter Weise die Eisenbahnschuldentilgungskasse, den Kapitalbetrag, den der Vollzug des Budgets des Eisenbahnbaues beansprucht, sowie den zur Schuldentilgung noch weiter erforderlichen Betrag unter Aufsicht des Finanzministeriums aufzubringen.

Ferner wird das Finanzministerium ebenfalls in zeitlicher Form ermächtigt, statt durch Vergabung von verzinslichen Teilschuldverschreibungen soweit erforder-

lich, die nötigen Mittel vorübergehend durch Ausgabe von Schatzanweisungen zu beschaffen.

Zur Einlösung solcher Schatzanweisungen können wiederholt Schatzanweisungen ausgegeben werden.

Artikel 4. An Einkommensteuer für 1911 sind 100 Prozent der im Tarif festgesetzten Steuerätze zu erheben.

Artikel 5 beauftragt das Finanzministerium mit dem Vollzug des Gesetzes.

Im Anschluß an diesen Bericht darf ich darauf aufmerksam machen, daß sich in die Vorlage des Großh. Finanzministeriums, den Gesetzentwurf betreffend, einige Druckfehler eingeschlichen haben. Auf Seite 24 findet sich dort angegeben: Vermögenssteuer von je 100 M. Steueranschlag für die Jahre 1910 und 1911 je 12 Pf. Es ist das ein Druckfehler, der dem einen oder anderen vielleicht etwas auf den Magen geschlagen sein wird; aber nur ein Druckfehler.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch bemerken, daß auf Seite 4 des Gesetzentwurfs unter den Ausgaben des Staatsministeriums Titel IV auch folgender Satz sich befindet: Anteil der Eisenbahnschuldentilgungskasse an den Überschüssen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung 500 000 M. Es ist bei der Etatberatung in bezug auf diese Position schon in der Budgetkommission der Wunsch ausgesprochen worden, daß diese Fassung etwas präziser gefaßt werden möchte, indem sie einfach ein unrichtiges Bild gibt von den tatsächlichen Verhältnissen. Es ist von der Regierung zugesagt worden, daß eine andere Fassung eintreten soll. Ich nehme an, daß das in Zukunft anders gefaßt werden wird.

Die Hohe Zweite Kammer hat das Gesetz einstimmig angenommen, und Ihre Budgetkommission beantragt, Hohe Erste Kammer wolle das Gesetz über die Feststellung des Staatshaushaltsetats ebenfalls annehmen, 2. in abgekürzter Form darüber beraten.

Zu namentlicher Abstimmung wird der Gesetzentwurf einstimmig angenommen.

Zu Punkt 2b Ziffer 1, Bericht der Budgetkommission und Beratung über die Petition des Kur- und Verkehrsvereins Konstanz, die unzulänglichen Verkehrsverhältnisse auf der badischen Schwarzwaldbahn betreffend, erhält das Wort der Berichterstatter

Oberbürgermeister Dr. Wilkens: Der Zweiten wie der Ersten Kammer ist eine Petition des Kur- und Verkehrsvereins Konstanz, zugleich im Namen der übrigen Schwarzwaldbahninteressenten zugegangen, in welcher über die angeblich unzulänglichen Verkehrsverhältnisse auf der badischen Schwarzwaldbahn Klage geführt wird, und die das Ansinnen an die beiden Häuser des Landtages stellt, es möge in denselben diese Unzulänglichkeit zur Sprache gebracht und von der Eisenbahnverwaltung verlangt werden, in Zukunft den Verkehrswünschen aus dem Schwarzwald geneigteres Gehör und eingehende Würdigung zu schenken, bzw. es möge auf reichste Beseitigung der tiefempfundenen, das wirtschaft-

liche Leben zweier wichtiger Landesteile schwerwiegendsten Mängel gedrungen werden.

Da fragliche Petition sich gedruckt in den Händen der Mitglieder dieses Hohen Hauses befindet, kann von mir auf eine Wiedergabe der darin enthaltenen, zum Teil gereizten Einzelaussführungen verzichtet werden. Sie gipfeln aber im wesentlichen darin, daß die Schwarzwaldbahn bisher als eine Bahn zweiten Ranges, ja sogar als Nebenbahn, behandelt worden sei und noch behandelt werde, daß auf dem Gebiete der Reklame behufs Hebung des Fremdenverkehrs auf der Schwarzwaldbahn seitens der Eisenbahnverwaltung nicht genug geschehe, daß genannte Bahn nicht in ausreichender Weise mit internationalen Zügen und direkten Anschlüssen ausgestattet sei, daß der Fahrplan nach den verschiedensten Richtungen hin als rückständig erscheine, und daß man das zweite Gleis auf der Schwarzwaldbahn bis jetzt nicht völlig ausgebaut habe.

Aus den sehr eingehenden Darlegungen der Großh. Regierung, die sich auf diese Klagen beziehen, möchte ich nur hervorheben, daß die Eisenbahnverwaltung entschieden bestreitet, die Schwarzwaldbahn seither zurückgesetzt zu haben. Sie habe mit großen Aufwendungen die Bahn nahezu ganz zweigleisig ausgebaut. Die Frage, ob das zweite Gleis auf dem noch fehlenden Stück demnächst hergestellt werden solle, sei dadurch bereits entschieden, daß von der Regierung dafür eine erste Rate in das vorliegende Budget eingestellt worden sei, und daß die Landstände die betreffende Anforderung genehmigt hätten. Die Eisenbahnverwaltung habe auch für Einstellung des zur guten und raschen Bewältigung erforderlichen Materials an Lokomotiven und Wagen Sorge getragen, und die direkten Zugverbindungen über die Schwarzwaldbahn und die Anschlüsse der Züge, soweit immer tunlich, den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend eingerichtet. Die Schwarzwaldbahn sei auch von Anfang an als Hauptbahn betrieben worden. Die Großh. Regierung erklärt sodann weiter:

„Wenn sich die Interessenten wegen Zurücksetzung der Schwarzwaldbahn hinsichtlich der Ausstattung mit Zügen, namentlich mit Schnell- und Eilzügen zur Förderung des Fremdenverkehrs, beklagen, so ist darauf zu bemerken, daß die Zugverbindungen, gerade über die Schwarzwaldbahn im Laufe der letzten 6 Jahre, in stärkerem Maße vermehrt worden sind, wie im Gesamtdurchschnitt für das Netz der badischen Staatseisenbahnen. Während im Sommerdienst 1904 auf die Schwarzwaldbahnstrecke Offenburg—Singen an Schnell- und Eilzügen 1002 tägliche Zugskilometer entfielen, beträgt deren Zahl trotz der inzwischen eingeschränkten Verkehrsbauer einiger Schnell- und Eilzüge, die nunmehr erst ab 1. Juli statt früher 1. Juni oder teilweise auch 1. Mai verkehren, im diesjährigen Sommerfahrplanabschnitt 1806, ist somit um 804 Zugskilometer oder 80 Prozent gestiegen. Einschließlich der Personenzüge, somit bezüglich der Gesamtzahl der dem Personenverkehr dienenden Züge — die gemischten Züge ausgenommen — hat sich die Zahl der durchschnittlich täglich gefahrenen Zugskilometer seit dem Jahre 1904 von 3122 auf 3920 oder um 798 = 25,5 Prozent vermehrt. Für das gesamte badische Bahnnetz ergibt sich im gleichen Zeitraum bei den Schnell- und Eilzügen eine Steigerung um 35 Prozent, und im ganzen von 19,3 Prozent. Hieraus dürfte deutlich hervorgehen, wie unge-

rechtfertigt der Vorwurf der Zurücksetzung der Schwarzwaldbahn ist.

Es kann vor allem nicht zugegeben werden, daß die Schwarzwaldbahn in der Zeit vom 1. Juli bis Ende September, die hauptsächlich für den Fremdenverkehr in Betracht kommt, untertags mit zu wenig Schnell- und Eilzügen ausgestattet sei, indem in der Richtung Offenburg-Konstanz zwischen halb 8 Uhr vormittags und halb 5 Uhr nachmittags — gerechnet von der Abgangstation — vier Eilzüge und ein Schnellzug in Abständen von 1¼-3 Stunden, in der Gegenrichtung von 10 Uhr 5 Min. vormittags bis 8 Uhr 2 Min. abends drei Eilzüge und zwei Schnellzüge in gleichen Abständen verkehren. Dem Fremdenverkehr ist hierdurch ausreichend gedient. Auf anderen Gebirgsbahnen liegen gleich günstige Verhältnisse nicht überall vor. In der übrigen Jahreszeit verkehren auf der Schwarzwaldbahn in der einen Richtung zwei und in der anderen drei Schnell- und Eilzüge; es besteht somit etwa der gleiche Fahrplan wie auf der Arlbergbahn. Auch die Brennerbahn hat im Winter außer den darüber geleiteten Kuruszügen nur drei durchgehende Züge. Wenn die Semmeringbahn eine größere Anzahl von Schnellzügen aufweist, so ist zu berücksichtigen, daß dort auch in der Nacht voller Durchgangsverkehr besteht, worauf bei der Schwarzwaldbahn bei den derzeitigen Verhältnissen nicht zu rechnen ist. Vor allem kommt in Betracht, daß auf den in Singen und Konstanz anschließenden schweizerischen Strecken, wie auch auf der Bodenseegebirgsbahn kein Nachtdienst eingerichtet, daß somit die Entwicklung eines Durchgangsverkehrs bei Nachtzügen über den Schwarzwald ausgeschlossen ist. Fremde, die den Schwarzwald selbst aufsuchen, werden sich aber immer, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, mehr der Tageszüge bedienen. Die Eisenbahnverwaltung hatte daher jedenfalls berechtigten Grund, ungenügende Befegung und mangelnde Wirtschaftlichkeit den Anträgen auf Einlegung von Spätzügen entgegenzuhalten. Etwas anderes ist auf bezügliche Eingaben in früheren Jahren, als die Eisenbahnverwaltung mit den jetzigen finanziellen Schwierigkeiten noch nicht zu rechnen hatte, von dieser auch nie geltend gemacht worden. Daß aber gerade jetzt die ungünstige Finanzlage die Eisenbahnverwaltung zur Zurückhaltung in der Aufnahme weiterer Züge in den Fahrplan nötigt, von denen eine genügende Einnahme nicht zu erwarten ist, wird keiner weiteren Ausführung bedürfen. Daß besonders im Interesse von Konstanz ein Morgenzug in der Richtung nach Offenburg, Konstanz etwa ab um halb 8 Uhr vormittags, und ebenso in der Gegenrichtung ein späterer schnellfahrender Zug, der etwa gegen Mitternacht in Konstanz eintreffen würde, sehr erwünscht wäre, ist zuzugeben. Es gilt hier das gleiche, was von der Großh. Regierung in der 75. Sitzung der Zweiten Kammer vom 6. Mai d. J. bezüglich des Abendzuges von Basel nach Konstanz sowie wegen des Wunsches nach Einlegung weiterer Schnellzüge auf der Schwarzwaldbahn selbst gesagt worden ist. Die Eisenbahnverwaltung wird diese Wünsche im Auge behalten und vor allen Dingen wird in eine eingehende Prüfung darüber eingetreten werden, ob vorhandene Züge nicht vielleicht in eine für die Interessen der an der Schwarzwaldbahn gelegenen Orte günstigere Lage gebracht werden können. Ob und in welcher Richtung dies möglich sein wird, kann im derzeitigen Zeitpunkt nicht übersehen werden, da dazu zunächst auch Verhandlungen mit den beteiligten fremden Verwaltungen nötig sind.

Betrachtet man die einzelnen Punkte, welche die Petenten zum Beweis dafür, daß die Schwarzwaldbahn als Nebenbahn betrieben werden, ins Feld führen, so kann füglich ausgesprochen werden, daß den meisten derselben unmöglich eine derartige Bedeutung zukommen kann, daß sie die Beurteilung der Wichtigkeit einer Bahnstrecke beeinflussen könnten. In erster Linie ist auf die Einreihung der Schwarzwaldbahnstrecke im badischen grünen Kursbuch unter Nr. 26 hingewiesen, sodann auf die Überschrift der betreffenden Seite und weiter auf die Anbringung von Hinweisen auf die Schwarzwaldbahnzüge bei einigen Bahnstrecken. Darauf folgt das Verlangen nach Einstellung eigener Reklameetätigkeit der Eisenbahnverwaltung, und zuletzt werden die Wünsche wegen Föhrung weiterer Züge und einer größeren Anzahl von durchgehenden Wagen sowie von Speise- und Schlafwagen behandelt.

Was den ersten Punkt, Einreihung der Schwarzwaldbahnstrecke im Fahrplan anbelangt, so werden im Kursbuch, im Aushangfahrplan und in den Fahrplänenwärtchen die einzelnen Strecken in geographischer Reihenfolge aufgeführt. Es wird nun angestrebt, daß die Schwarzwaldbahn im Kursbuch und in den Fahrplänenwärtchen unmittelbar im Zusammenhang mit der Hauptbahn erscheint. Dem steht aber, abgesehen davon, daß der Satz für die nachfolgenden Strecken veränderten werden müßte und zahlreiche Anschlußverweisungen zu ändern wären, was mit erheblichen Kosten und Umständen verknüpft wäre, entgegen, daß die an die Schwarzwaldbahn anschließenden Seitenstrecken ganz aus der geographischen Reihenfolge herausgerissen würden. Die Aufführung der Bahnstrecken in geographischer Reihenfolge erleichtert nicht nur das Nachschlagen, sondern macht auch alle Eiferstückeisen der Interessenten der einzelnen Strecken unmöglich. Wollte man die Reihenfolge im Kursbuch zu einer Art von Rangordnung der verschiedenen Strecken machen, so wäre jede Strecke, die dadurch hinter eine andere kommt, in den Augen ihrer Interessenten zurückgesetzt. Endlose Verstimmungen und Beschwerden wären das Schlusergebnis.

Bezüglich der Anwendung der Bezeichnung „Schwarzwaldbahn“ in der Überschrift über dem betreffenden Fahrplan ist dem Wunsche der Interessenten, dieses Wort an die Spitze zu stellen, Rechnung getragen worden. Im grünen Kursbuch ist jedoch schon vorher dieser Zusatz der Überschrift beigelegt gewesen, allerdings in Klammern hinter den in der Überschrift aufgeführten Stationsnamen, wie auch Konstanz schon seit Jahren in der Überschrift genannt war. Man wird wohl nicht behaupten können, daß der jetzigen Änderung eine nennenswerte Bedeutung, namentlich hinsichtlich der Hebung des Fremdenverkehrs im Schwarzwald, zukommt. Angestrichelt sei, daß auch im Reichskursbuch bei der betreffenden Strecke der Vermerk Schwarzwaldbahn in der auch sonst üblichen Weise und Ausführung angebracht ist.

Wegen Aufnahme weiterer Hinweise auf die bestehenden Anschlußmöglichkeiten nach der Schwarzwaldbahnstrecke sind Wünsche erstmals in einer Eingabe vom 30. November 1909 geäußert worden. Wäre dies schon vorher, etwa in einer Eisenbahnratsitzung, geschehen, so wäre nichts im Wege gestanden, der Anregung stattzugeben. In solchen Fragen muß die Eisenbahnverwaltung auch auf die Mitwirkung der interessierten Kreise rechnen.

Was die verlangte Aufnahme von Reklame durch die

Eisenbahnverwaltung anlangt, so bestand bis vor kurzem eine Vereinbarung zwischen der Mehrzahl der deutschen Eisenbahnverwaltungen, wonach diese von eigener Reklametätigkeit absehen sollten. Anlaß dazu hatten die unerquicklichen Zustände gegeben, zu denen die von den einzelnen Verwaltungen getroffenen Maßnahmen zur möglichststen Heranziehung des Verkehrs auf ihre Linien geführt hatten. Jede Verwaltung betrachtete neue Schritte der Nachbarbahn, die diesem Zwecke dienen konnten, mit Mißtrauen, so daß schließlich die Pflege der gegenseitigen Verkehrsbeziehungen darunter litt. Die badische Eisenbahnverwaltung entschloß sich daher seinerzeit ebenfalls zum Beitritt zu dem fraglichen Abkommen. Neuerdings ist daselbe jedoch wieder gekündigt worden. Mit Rücksicht auf die fragliche Abmachung ist seit mehreren Jahren die Ausgabe des früheren Reklamehäftchens, enthaltend die über die badischen Linien bestehenden direkten Zugverbindungen eingestellt worden. Außer den Zugverbindungen über die Schwarzwaldbahn erhielt daselbe auch jene über die Hauptbahn Mannheim—Heidelberg—Basel, sowie in der Ostwestrichtung. Daneben ist für die Schwarzwaldbahn allein eine Übersichtskarte im Maßstabe 1 : 200 000 — ohne Aufdruck des Fahrplans — und in ähnlicher Weise auch eine Karte für die Söllentalbahn ausgegeben worden. Diese beiden Kärtchen sind auch während der Geltung des erwähnten Abkommens weiter vertrieben und an den Schaltern in Triberg usw. sowie von Bahnhofbuchhandlungen zum Preise von 10 Pfennig für das Stück abgegeben worden, worauf an den betreffenden Schaltern durch ein Plakat hingewiesen wird. In der Zeit vom 1. Mai 1909 bis Ende April 1910 sind von dem Material- und Druckschabebureau der Generaldirektion der Staatsbahnen durch die Verkaufsstellen im ganzen über 800 Stück bezogen worden. Dasjenige Reklamemittel, das ausschließlich dem Schwarzwald diente, ist somit überhaupt nicht ausgegeben worden. Von dem Wegfall des Häftchens „Direkte Zugverbindungen“ ist die Schwarzwaldbahn nicht mehr betroffen worden, als die übrigen darin behandelte Strecken. Dessen Wegfall war deshalb unbedenklich, weil auch von den Konkurrenzverwaltungen keine solche mehr ausgegeben worden sind.

Ogleich die badische Eisenbahnverwaltung nunmehr wieder freie Hand hat, ist nicht beabsichtigt, ihrerseits die Reklametätigkeit in der früheren Weise wieder aufzunehmen; vielmehr überläßt sie die Werbetätigkeit für das badische Land dem badischen Landesverband zur Hebung des Fremdenverkehrs, dem sie die in der 74. Sitzung der Zweiten Kammer vom 4. Mai d. J. näher bezeichnete Unterstützung angebotenen läßt. Mit Hilfe des dem Landesverband bewilligten Zuschusses ist es diesem auch gelungen, für seine Tätigkeit im laufenden Jahre ein geeignetes Programm aufzustellen. Die Eisenbahnverwaltung muß es selbstverständlich ablehnen mit Einzelvereinen des Landesverbandes über die Höhe des Staatszuschusses zu verhandeln, wird sich vielmehr hierwegen, wie seither, mit der bewährten Verbandsleitung im Benehmen halten. Die weitere Behauptung der Petition, im Sommer 1909 sei im Fahrplan der Schwarzwaldbahn in jeder Richtung je der beste Zug ganz gestrichen worden, ist dahin richtig zu stellen, daß auf der Strecke Konstanz—Singen der Personenzug, der kurz nach 1/2 4 Uhr früh in Konstanz abgegangen war, wegen ganz ungenügender Besetzung und im Hinblick auf die außerordentlich hohen Kosten, die die Ausführung

des Zuges infolge des dadurch bedingten früheren Dienstbeginns auf der ganzen Strecke verursacht hatte, auf 1. Mai 1909 eingestellt worden ist. Der eigentliche Schwarzwald ist von der Maßnahme somit gar nicht betroffen worden. In der Gegenrichtung ist überhaupt kein Zug weggefallen, vielmehr nur der Frühlzug Offenburg—Konstanz etwa zwei Stunden später gelegt worden. Die Gründe dafür wurden in einem Bescheid an den Kur- und Verkehrsverein Konstanz ausführlich dargelegt, wie daraus auch die Gründe für die Beschränkung der Verkehrsdauer einiger Züge entnommen werden können. Die gleiche Beschränkung in der Verkehrsdauer besteht auch für mehrere Züge der schweizerischen Bodenseebahnen. Auch dort hat sich offenbar ein Bedürfnis für die frühere Führung der Sommerzüge nicht ergeben. Zu bemerken ist außerdem, daß durch den Wegfall von zwei Zugpaaren im Monat Juni, wenn man einen Satz von 1,47 M. für das Zugkilometer zugrunde legt, eine Ersparnis von 31 750 M. erzielt wird. Auf diese Ersparnis konnte in einer Zeit großer finanzieller Schwierigkeiten nicht verzichtet werden, wenn die noch verbliebenen Züge zur glatten Bewältigung des Verkehrs ausreichten, wie dies im letzten Jahre der Fall war. Im gegenwärtigen Fahrplanabschnitt wird der Verkehr im Monat Juni nochmals genau verfolgt werden, worauf für das nächste Jahr erneut geprüft werden wird, ob eine Verlängerung der Verkehrsdauer der Sommerzüge als gerechtfertigt anzusehen ist.

In den Anschlußverhältnissen der Schwarzwaldbahnzüge sind auf 1. Mai eine ganze Anzahl von Verbesserungen eingetreten. Auch hinsichtlich der Einrichtung direkter Wagenläufe ist die Eisenbahnverwaltung bestrebt, erreichbare Verbesserungen durchzuführen. Im laufenden Sommerdienst verkehren über die Schwarzwaldbahn bis 1. Juli 26 direkte Wagen, von diesem Zeitpunkt ab weitere 12, somit im ganzen 38, darunter solche nach Wiesbaden, Dortmund und Amsterdam, außerdem zwei Speisewagen. Die Zahl der letzteren ist in den letzten Jahren allereins verringert worden, hauptsächlich auch infolge Belastungsschwierigkeiten. Es ist aber bereits eine Prüfung darüber angeordnet, ob nicht etwa ein weiterer Lauf von Straßburg her eingerichtet werden kann. Als Ersatz für die aufgelassenen Speisewagen ist übrigens die Einrichtung getroffen, daß bei allen Zügen, die über die Mittag- und Abendessenszeit verkehren, von geeignet gelegenen Bahnhofrestaurationen auf vorherige Bestellungen, die die Schaffner unterwegs entgegennehmen, den Reisenden ganze Essen in Speiseförben gereicht werden. Zur Verbeibehaltung aller für den Sommer eingerichteten direkten Wagenläufe in den Wintermonaten hat sich bis jetzt ein Bedürfnis nicht ergeben. Sollte der Wintersport im Schwarzwald eine weitere Entwicklung erfahren, so wird geprüft werden, ob und für welche Verbindungen dafür die Einrichtung von direkten Wagenläufen notwendig und geboten erscheint.

Für die gewünschte Einstellung von Schlafwagen in die Schwarzwaldzüge ergab sich seither kein Bedürfnis, auch fehlt es zur Zeit aus den oben dargelegten Gründen an geeigneten Zugverbindungen. Der Schlafwagen von Friedrichshafen verkehrt erst seit einem Jahre. Keinesfalls würde es möglich sein, wie das in der Petition gewünscht wird, in dem Schnellzuge 107 drei Schlafwagen zugleich zu führen, nämlich solche

nach Rheinland—Holland, nach Brüssel—Ostende sowie nach Straßburg—Paris. Diese Forderung der Petition, deren Erfüllung wohl die Doppelführung des Zugs zur Folge haben müßte, ohne daß auf eine einigermaßen befriedigende Besetzung der Schlafwagen gerechnet werden könnte, ist bezeichnend dafür, wie bei den vorgebrachten Beschwerden und Wünschen zum Teil die tatsächlichen Verhältnisse unberücksichtigt gelassen sind.

Wenn am Schluß der Petition bemerkt wird, daß auf der linken Rheinseite im Gegensatz zu den badischen Bahnen bei den einzelnen Zügen Gespanntheit der Kurslage, mit welcher Begründung badischerseits mit Vorliebe die Erfüllung von Fahrplanwünschen abgelehnt werde, nicht anzutreffen sei, so wird übersehen, daß die linksrheinische Verwaltung einen natürlichen Vorsprung vor der badischen Rheinseite besitzt. Die linksrheinische Linie mündet unmittelbar in den Bahnhof der schweizerischen Bundesbahnen in Basel ein, während für die badischen Züge durch die Zollabfertigung in Basel, badischer Bahnhof, jeweils ein längerer Aufenthalt entsteht. In der Südnordrichtung kommt dazu, daß die badischen Züge wegen der erforderlichen Rangierung der größtenteils mit den gleichen schweizerischen Zügen eintreffenden direkten Wagen in der Regel nicht früher als die linksrheinischen Züge von dem Bahnhof Basel S.B. abgelassen werden können, worauf bei ihnen erst im badischen Bahnhof die Zollerhebung stattgefunden hat, während die linksrheinischen Züge beim Abgang vom Bahnhof der Bundesbahn in Basel schon zollseitig abgefertigt sind. Da aber die Züge beider Rheinseiten in der Regel die gleichen Anschlüsse bedienen, bleibt nur übrig, daß bei den badischen Zügen der Vorsprung der Konkurrenzzüge durch Beschleunigung der Fahrt eingeholt wird. Ein Vorwurf kann daher aus dieser Tatsache der badischen Eisenbahnverwaltung nicht gemacht werden.

Was endlich den Hinweis der Petition auf die Konkurrenz der linken Rheinseite und die angebliche Unterlassung der badischen Eisenbahnverwaltung, sich den entsprechenden Teil des Durchgangsverkehrs anlässlich der Personentarifreform zu sichern, anlangt, so darf darauf verwiesen werden, daß zum teilweisen Ausgleich der bisherigen Ungleichheit, die wesentlich mit durch das Bestehen des Kilometerheftes veranlaßt worden ist, schon seit 1. Mai d. J. ein weiteres direktes Zugpaar zwischen Berlin und Basel über die badischen Linien verkehrt. Von einem weiteren Eingehen auf diese Verhältnisse bei diesem Anlaß glaubt die Großh. Regierung absehen zu sollen.

Nach Ansicht der Kommission ergibt sich aus diesen Darlegungen der Großh. Regierung, daß seitens letzterer für die Hebung des Fremdenverkehrs auf der Schwarzwaldbahn doch erheblich mehr geschieht, als man nach der Petition anzunehmen geneigt sein könnte. Es ist auch kaum zu verkennen, daß die Petenten zum Teil Ansprüche erheben, die materiell zu weit gehen und insbesondere der gegenwärtigen Finanzlage des Staats nicht genügend Rechnung tragen und daß auch manches, was in der Petition steht, den Eindruck einer gewissen Übertreibung macht. Immerhin geht die Kommission mit den Petenten darin einig, daß die Hebung und Belebung des Personenverkehrs auf der großartigen Gebirgsbahn, die wir in der durch die Kunst badischer Ingenieure geschaffenen Schwarzwaldbahn besitzen, alle

Unterstützung verdient, und zwar nicht nur in der Hauptreisezeit, während des Sommers, sondern auch in den Monaten, in denen neuerdings der Winterport eine namhafte Rolle spielt, und daß es daher Aufgabe der Eisenbahnverwaltung sein muß, nichts wirtschaftlich Vertretbares zu versäumen, um die einschlägigen Interessen der betreffenden Landesteile und der daselbst in Betracht kommenden, auf die Fremdenindustrie mitangewiesenen Orte, namentlich auch der Stadt Konstanz, in nachdrücklicher Weise wahrzunehmen. Ihre Kommission ist daher damit einverstanden, wenn in dieser Richtung seitens der Großh. Regierung das Mögliche geschieht, und würde es begrüßen, wenn insbesondere die Wünsche der Stadt Konstanz wegen Einrichtung eines Morgenzugs nach Offenburg und eines, das Eintreffen am späten Abend in Konstanz ermöglichenden Abendzuges von Offenburg her, Wünsche, von denen vorhin die Rede war, erfüllt werden könnten. Sie beantragt, das Hohe Haus wolle in diesem Sinne die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Punkt 2 b, Ziffer 2, Bericht der Budgetkommission und Beratung über die Petition der Bahn-, Weichen- und Signalwärter, den Vollzug des Beamtengesetzes und die Dienstverhältnisse der Wärter betreffend, erhält das Wort der

Berichterstatter Oberbürgermeister Dr. Widenus:

Ich habe namens der Budgetkommission weiter zu berichten über eine Petition des Verbandes der Bahn-, Weichen- und Signalwärter wegen des Vollzugs des Beamtengesetzes und wegen ihrer Dienstverhältnisse, die sich ebenfalls gedruckt in Ihren Händen befindet. Es betrifft diese Petition:

1. den Vollzug des § 45 der Geh.-D., wonach die f. Zt. auf Grund des Ges. vom 12. Juni 1902, betr. das Wohnungsgeld, gewährten Dienstzulagen (Wohnungsgeldbeiträgen) in dem Maß in Wegfall kommen, als ordentliche Dienstzulagen anfallen;
2. die Einreihung der Wärter in den Gehaltstarif, in dem sie gegenwärtig in K. 3 einrangiert sind, während sie nach der Petition in K. 1 aufgenommen werden wollen, sowie die Vermehrung der etatmäßigen Wärterstellen im Wege des Budgets;
3. die Wohnungsverhältnisse der Wärter;
4. deren Dienst- und Ruhezeit.

(Der I. Vizepräsident, Wirkl. Geheimer Rat Dr. Bürklin übernimmt den Vorsitz.)

Die in Frage stehende Petition hat in dem Bericht welcher namens der Petitionskommission der Hoher Zweiten Kammer von dem Abg. Müller-Weinheim erstattet worden ist, auf Seite 106 ff. eine eingehende Behandlung gefunden, auf welche ich, um unnötige Wiederholungen zu vermeiden, verweisen muß. Es sind

in jenem Bericht auch die ausführlichen, in der Sache abgegebenen Regierungs-Erklärungen enthalten. Die Petitionskommission der Zweiten Kammer ist zu der Meinung gelangt, daß über den Antrag der Wärter wegen anderweiter Lozierung im Gehaltstarif, weil solche eine, zurzeit nicht diskutierbare Änderung des Gesetzes erfordern würde, zur Tagesordnung überzugehen sei. Bezüglich der Bitte der Wärter wegen Vermehrung der Zahl der etatmäßigen Stellen wurde Überweisung zur Kenntnisnahme im Sinne einer wohlwollenden Prüfung des Bedarfs bei Aufstellung des nächsten Budgets beantragt.

Sinsichtlich der Dienstwohnungen der Wärter, die nach dem Vorbringen der Petition ihnen vielfach zu einem Wert angeschlagen werden, den sie tatsächlich nicht haben, so daß es nach ihrer Meinung gerechtfertigt wäre, ihnen Dienstzulagen zu bewilligen, wie sie § 3 des Gesetzes vom 12. Juni 1902 vorgegeben hatte, hat die Kommission der Zweiten Kammer Überweisung des bezüglichen Anliegens an die Großh. Regierung zur Kenntnisnahme als Material für eine etwaige künftige Revision der Gesetzgebung beantragt.

Was dagegen die Beschwerden der Wärter wegen ihrer Dienst- und Ruhezeit angeht, so ist die Kommission der Zweiten Kammer im Hinblick auf die eingehenden Darlegungen der Großh. Regierung, welche die Unbegründetheit der desfalligen Klagen darzulegen hatten, zu dem Antrag auf Übergang zur Tagesordnung gelangt.

Unsere Budgetkommission kann sich mit diesen Anträgen, welche von dem andern hohen Hause in seiner 113. Sitzung vom 7. d. M. einstimmig angenommen worden sind, ohne weiteres einverstanden erklären.

Dagegen fiel eine nähere Erörterung des Punktes 1 der Eingabe nötig. Hier fragt es sich, ob zu den ordentlichen Zulagen im Sinne des vorhin inhaltlich von mir wiedergegebenen § 45 auch die nach § 38 der Gehaltsordnung auf Grund des alten Tarifs gewährten Zulagen oder Teilszulagen gezählt und daher auf diese Zulagen die früheren Wohnungsgelddienstzulagen aufgerechnet werden müssen. Die Kommission glaubte diese Frage, wie dies auch seitens der Zweiten Kammer geschehen ist, bejahen zu sollen, und kann nur konstatieren, daß regierungsseitig nach der Vorschrift des Gesetzes verfahren worden ist. Es mag sein, daß dadurch im einzelnen Fall für die älteren Wärter Härten hervorgerufen worden sind, und es hat daher das andere hohe Haus auf Antrag seiner Petitionskommission beschlossen, eine empfehlende Überweisung dieses Punktes der Petition an die Großh. Regierung in dem Sinne eintreten zu lassen, daß den älteren Wärtern, die einige Jahre hindurch infolge des § 45 der Gehaltsordnung keine bare, sondern nur eine Zulage auf dem Papier bekommen, und auf diese Weise den jüngeren Wärtern gegenüber ins Hintertreffen geraten, bis zur Erreichung des neuen Höchstgehaltes, eine besondere Alterszulage gewährt werden solle. Wir wollen, nachdem wir die Großh. Regierung in der Kommission gehört haben, unsererseits nichts dagegen einwenden, daß diese Frage seitens der Eisenbahnverwaltung bis zum nächsten Landtag in wohlwollende Prüfung genommen und eventuell im Budget für 1912/13 ein entsprechender Ausgabeposten vorgeesehen wird, glauben uns aber auf den Vorschlag

einer Überweisung des in Frage stehenden Anliegens an die Großh. Regierung zur Kenntnisnahme beschränken zu sollen.

Wir beantragen, das hohe Haus wolle von vorwärtiger Petition

1. die Bitte wegen des Vollzugs des § 45 der Gehaltsordnung und wegen Vermehrung der etatmäßigen Wärterstellen, sowie die Ausführungen bezüglich der Wohnungsverhältnisse der Wärter der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen,

2. dagegen über die Anliegen in betreff anderweiter Einreihung der Wärter im Gehaltstarif und hinsichtlich ihrer Dienst- und Ruhezeit zur Tagesordnung übergehen.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Punkt 2b Ziffer 2, Bericht der Budgetkommission und Beratung über die Petition des Deutschen Arbeitgeverbundes für das Baugewerbe, Landesverband Baden, die Änderung des Vermögenssteuergesetzes betreffend, erhält das Wort der Berichterstatter

Wirkl. Geheimrat **Scherer**: Der deutsche Arbeitgeverbund für das Baugewerbe, Landesverband Baden, hat am 31. Januar 1909 eine Resolution gefaßt, in der er das Einverständnis seiner Mitglieder darüber feststellt, daß das badische Vermögenssteuergesetz einer baldigen Änderung dringend bedürfe, weil es infolge der aufs höchste getriebenen Einschätzung und durch das Versagen des Schuldenabzugs in vollem Umfange für den Liegenschaftsbesitz von unberechenbarem Schaden und damit für das Baugewerbe von geradezu vernichtender Wirkung sei. Diese Resolution, der sich demnächst der Landesverband badischer Bau- und Maurermeister angeschlossen hat, wurde unterm 12. Februar v. J. der Großh. Staatsregierung mit der Bitte unterbreitet, eine Änderung der Vermögenssteuergesetzgebung in dem Sinne vorzuschlagen zu wollen, daß der Schuldenabzug in weitgehendster Weise und zwar prozentual zur Höhe der Schulden und in gleichem Maße für Staats-, Gemeinde- und Kirchensteuer zugelassen sei.

Da auf diese an die Großh. Staatsregierung gerichtete Eingabe binnen Jahresfrist ein Bescheid nicht erteilt worden, inzwischen aber den Landständen ein Gesekentwurf, betreffend die Änderung der Gemeinde- und Städteordnung zugegangen war, so beschloßen die genannten Verbände weiterhin unterm 13. und 14. Februar 1910, die frühere Eingabe den Mitgliedern der hohen Landstände zur gefälligen Kenntnisnahme und wohlwollenden Prüfung mitzuteilen.

Die Frage des Schuldenabzugs ist bei der Beratung der eben erwähnten Novelle zur Gemeinde- und Städteordnung eingehend geprüft und in verneinendem Sinne entschieden worden. Dadurch erledigt sich die vorliegende Petition, da es selbstverständlich nicht in der Absicht der Petenten liegt, nunmehr, nachdem bei der Gemeindebesteuerung der Schuldenabzug nicht genehmigt worden

ist, die Übereinstimmung in dem Sinne herbeizuführen, daß der Schuldenabzug nun auch bei der Vermögenssteuer in Wegfall kommen sollte.

Die Budgetkommission, der die Eingabe überwiesen worden ist, beantragt demnach, die Petition durch die Beschlußfassung über den Gesetzentwurf, die Abänderung der Gemeinde- und Städteordnung betreffend, für erledigt zu erklären.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Punkt 3a, Bericht über die Petition der Gemeinden Wutöschingen und Degernau um Errichtung einer Personen- und Güterhaltestelle daselbst, erhält das Wort der Berichterstatter

Graf von Andlau: Die Gemeinden Degernau und Wutöschingen, im Amt Waldshut gelegen, sind ohne Güter- und Personenhaltestelle.

Sie sind auf die Stationen Horheim und Ostringen angewiesen; natürlich geht ihr Wunsch dahin, eine eigene Station zu erhalten. Sie petitionierten zum letztenmal im Jahre 1889 an die Großh. Generaldirektion um Errichtung einer Haltestelle mit Güterstation. Die Petition blieb erfolglos, da man regierungsseitig die Bedürfnisfrage glaubte verneinen zu müssen und weil der Erfüllung des Gesuchs technische Schwierigkeiten nicht behebbarer Art im Wege ständen. Die Petenten behaupten, beide Gründe seien nicht stichhaltig. Was die technischen Schwierigkeiten anbelangt, so behaupten sie, bei dem heutigen Stand der Technik seien dieselben leicht zu überwinden. Auch der Kostenaufwand für die Regierung belaufe sich nur auf einige 10 000 M. Auch die Gemeinde Wutöschingen sei erbötig, einige Tausend Mark aufzubringen, im Hinblick auf die Dringlichkeit und Notwendigkeit der Anlage. Auch auf den Aufschwung, den die beiden Orte genommen, wird hingewiesen. Dieser Aufschwung ist aber nicht so gewaltig; Wutöschingen zählte 1905 299 Einwohner und hat sich nach der letzten Statistik nicht geändert. In Degernau allerdings ist die Bevölkerungsziffer von 224 auf 226 hinausgegangen. Eine im ersteren Orte bestehende Fabrikanlage fällt nicht sehr ins Gewicht, ebensowenig die zwei mittleren Mühlen mit Gipsmühlen in Degernau, die ihren Export und Import mit Leichtigkeit per Achse nach der nächsten Station bewältigen können.

Auf die Eingabe vom 1. Mai 1889 antwortet die Großh. Generaldirektion unterm 15. Juli desselben Jahres:

„Auf die Eingabe haben wir zu erwidern, daß abgesehen von den technischen Schwierigkeiten, welche der Anlage einer Station daselbst entgegenstehen und welche bereits früher gelegentlich eines gleichen Gesuches der dortigen Gemeinde erörtert worden sind, nach den zur Sache neuerdings wieder gemachten Erhebungen auch das Bedürfnis zur Errichtung einer Station dortselbst nicht anerkannt werden kann und wir daher nicht in der Lage sind, Ihr Gesuch höheren Orts befürworten zu können.“

Auf diesem Standpunkt steht die Großh. Regierung auch heute noch; auch Ihre Kommission vermochte sich der

optimistischen Anschauung der Petenten nicht anzuschließen.

Nach dem Vorgetragenen stellt Ihre Kommission den Antrag:

Hohe Erste Kammer wolle vorliegende Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Punkt 3b, Petition der Gemeinden Kollingen, Rheinfelden, Säckingen u. a. um Einführung eines Nachtzuges von Basel nach Säckingen, erhält das Wort der

Berichterstatter **Hr. Böcklin von Böcklinsau:** Durch das rasche Emporblühen der Industrie in Badisch-Rheinfelden und Umgegend seien auch die in der Nähe gelegenen Gemeinden angewachsen und immer mehr mache sich der Mangel einer Nachtverbindung zwischen Basel und Säckingen fühlbar.

Ein Gesuch des Badischen Schwarzwaldbereins Sektion Badisch-Rheinfelden, das von allen Behörden und zahlreichen Interessenten um Einführung dieses Zuges an die Generaldirektion gerichtet wurde, habe diese abgelehnt, weil sie ein dringendes Bedürfnis hierzu nicht anerkennen konnte, und weil insbesondere die dadurch entstehenden Kosten, die durch die notwendig werdende Einstellung eines Gegenzuges noch erhöht würden, nicht im entferntesten durch die Einnahmen gedeckt würden. Die gegenwärtige Finanzlage dränge aber auf eine möglichste Vereinfachung und Sparsamkeit im Betriebe.

Dem gegenüber machen die Petenten nochmals geltend, daß gerade die schnelle Entwicklung der Industrie und des Geschäftslebens in jener Gegend das Bedürfnis immer dringender gestalte, die Einführung eines Gegenzuges sei nicht unbedingt erforderlich, da Maschine und Wagen ja mit jedem Kurszug nach Basel zurückbefördert werden könnten. Auch die Kosten könnten keineswegs erheblich sein, denn durch die Einführung des Zuges würden die notwendig werdenden Dienststunden des Betriebspersonals keineswegs erheblich erhöht werden. Auch solle man nicht bei derartigen Maßnahmen die Rentabilität eines einzelnen Zuges in Betracht ziehen, sondern es seien die Gesamteinnahmen der in Frage kommenden Stationen und die Hebung des ganzen wirtschaftlichen Lebens der berührten Orte zu berücksichtigen.

Aus allen diesen Gründen wiederholen die Petenten ihre Bitte diesmal an die Hohen Kammern der Landstände um Einführung eines täglich nach 11 Uhr nachts von Basel nach Säckingen fahrenden Zuges. Auf eine Anfrage Ihrer Kommission erklärt die Großh. Regierung, die Gründe, die in dem ablehnenden Bescheid der Generaldirektion angeführt worden seien, träfen auch heute noch zu. Die gewünschte Verbindung könne, wenn sie einen Anschluß an die Verbindung nach Frankfurt und die Wiesentalbahn herbeiführen solle, nur durch Einlegung eines neuen Zuges hergestellt werden. Da zurzeit auf der Strecke Basel—Säckingen kein Leerlauf vorhanden sei, müsse in einer geeigneten Kurslage auch ein

Gegenzug geführt werden. Da jetzt schon der letzte Abendzug nur mäßig besetzt sei, so sei anzunehmen, daß das neue Zugpaar nur wenig benutzt werde. Auch ein nennenswerter Verkehr nach den linksrheinischen schweizerischen Orten dieses Zuges sei nicht zu erwarten. Daher dürfte man auf neue Verkehrseinnahmen, die etwa die Betriebsunkosten des neuen Zugpaares decken würden, nicht rechnen, müßte vielmehr annehmen, daß nur ein kleiner Bruchteil dieser Kosten aufgebracht werde. Darum könne ein dringendes Bedürfnis nach Einlegung des gewünschten Zuges, der einen erheblichen zum größten Teil ungedeckten und mit dem erreichbaren Vorteil in keinem Verhältnis stehenden Kostenaufwand erfordern würde, nicht anerkennen. Die Eisenbahnverwaltung würde jedoch die mit dem weiteren Ausbau der Rheinwasserkräfte fortschreitende Entwicklung der Industrie der an der Bahnlinie Basel-Säckingen gelegenen Plätze im Auge behalten und der Einrichtung des erstrebten Zuges näher treten, sobald die Umstände den dadurch entstehenden Aufwand gerechtfertigt erscheinen lassen.

Ihre Kommission glaubt, daß bei der derzeitigen ungünstigen Lage unserer Eisenbahnfinanzen davon abgesehen werden sollte, die Eisenbahnverwaltung zu neuen Zugverbindungen, die nach dem Urteil der Verwaltung selbst nur den Betrag der ungedeckten Betriebskosten erhöhen würden, zu drängen. Aus den Äußerungen der Grob. Regierung ersieht sie, daß diese die angeregte Frage der Einführung eines Nachtzuges zwischen Basel und Säckingen im Auge behalten und, sobald sie ein Bedürfnis dazu anerkennt, die nötigen Maßnahmen treffen wird. Ihre Kommission hofft, daß die in letzter Zeit in die Erscheinung getretene Besserung der Finanzlage anhält und daß damit die Erfüllung des Wunsches der Petenten ermöglicht wird, und beantragt in diesem Sinne die Petition der Gemeinden Nollingen, Badisch-Rheinfelden, Säckingen, Brennet-Erlingen, Wyhlen, Grenzach der Grob. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Punkt 3c. Petition des Gemeinderats Donaueschingen, die Mandenbahn Donaueschingen-Schaffhausen betreffend, erhält das Wort der Berichterstatter

Freiherr Böcklin von Böcklinsau: In der Petition wird auf die vor 2 Jahren der Grob. Regierung und den Landständen vorgelegte Denkschrift verwiesen. Diese sei nicht vom einseitigen Standpunkt der Interessenten aufgefaßt, sondern stelle eine streng wissenschaftliche Arbeit eines unabhängigen Forschers dar. Aus ihr sei zu ersehen, daß die Bahnverbindung Donaueschingen-Schaffhausen nicht nur der berührten Landschaft zum Vorteil gereichen werde, sondern daß sie als ein wichtiges Bindeglied des großen internationalen Verkehrs vom Rhein über den Gotthard nach Italien den Fremdenverkehr beleben und somit für die Rentabilität der badischen Eisenbahn von größter Bedeutung sein werde. Mit Sicherheit sei darauf zu rechnen, daß ohne die Abkürzung, die durch die Mandenbahn erfolgt, und die auf etwa 30 Kilometer berechnet würde, eine Ablenkung des Verkehrs über Elsaß, Württemberg und Bayern erfolgen werde.

Wenn auch die vielen Mühen der Petenten bis jetzt vergeblich gewesen seien — über eine Petition wurde im Jahre 1906 überhaupt nicht verhandelt, im Jahre 1908 wurde eine Petition von beiden Kammern der Landstände der Grob. Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen —, so wollen sie doch noch einmal ihre Wünsche hier vorbringen, und verweisen wiederum auf die Denkschrift. Sie stellen heute wieder den Antrag, die Grob. Regierung wolle der Erbauung einer Mandenbahn grundsätzlich zustimmen und wegen der tunlichst zu beschleunigenden Ausführung mit dem Initiativkomitee sowie mit dem eidgenössischen Bundesrat in Unterhandlung treten.

Die Grob. Regierung hat nun die vorgelegte Denkschrift untersucht und das Ergebnis der Untersuchung in einem ausführlichen Schreiben, das im Bericht der Hohen Zweiten Kammer in extenso wiedergegeben ist, und auf das ich hiermit die Interessenten verweise, dargelegt. Ich darf ein paar kurze Punkte daraus erwähnen.

Die Grob. Regierung stellt zunächst fest, daß die Kostenberechnungen für den Bau der verschiedenen Linienführungen in der Denkschrift nicht ganz einwandfrei seien. Darnach stellt sich nach den Berechnungen der Grob. Regierung der Aufwand doch erheblich höher, als vom Verfasser der Denkschrift angenommen wird. Es ergibt sich nämlich, daß der Bau für den Fall, daß die Bahn von Donaueschingen bis zur Landesgrenze von Baden geführt werden soll, einen Kostenaufwand von 5,8 bis 11,3 Millionen, je nach der Linienführung, erfordert. Zu diesem bedeutenden Aufwand steht aber der Nutzen für die interessierten Gegenden in keinem Verhältnis; in den in Betracht kommenden Gegenden seien nennenswerte wirtschaftliche, in Sonderheit gewerbliche Interessen nicht vertreten. Es sind nur verhältnismäßig kleine gewerbliche Unternehmungen, die in der Denkschrift genannt sind. Auch sei das Steuerkapital der beteiligten Orte kein besonders hohes, und die Gesamtbevölkerung der an der Bahn interessierten Ortschaften wird von der Grob. Regierung auf 3 027 Seelen berechnet, so daß man wohl der Grob. Regierung bestimmen kann, wenn sie für den Verkehr dieser Gegend diesen hohen Aufwand zwischen 6 und 11 Millionen nicht für gerechtfertigt erkennt. In der Denkschrift sei die Bedeutung der Bahn überschätzt, denn es gäbe jetzt in der Nähe schon viele Orte, die als an der Bahn interessiert bezeichnet würden und die schon ihre Bahnverbindung hätten. Die wirtschaftliche Wirkung der Mandenbahn auf die bestehenden Strecken der badischen Staatsbahn sei die, daß durch den Bau der Mandenbahn die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf den bestehenden Strecken und zwar infolge der eintretenden Entfernungsverkürzung und des bald darauf folgenden Baues von Bahnen von der schweizerischen Landesgrenze bis Schaffhausen nicht unwesentlich vermindert würden, während der Gewinn verhältnismäßig klein sei. Der für den Personenverkehr der schon bestehenden Strecken aus dem Bau der Mandenbahn erwachsende Schaden wird auf etwa 50 500 M. jährlich berechnet. Dasselbe sei beim Güterverkehr der Fall. Durch den Bau der Mandenbahn werde ein Ausfall an Güterverkehr für die schon bestehenden Bahnen von 288 000 M. entstehen, so daß man durch den Bau der Mandenbahn allein schon mit einem Ausfall der heute bestehenden badischen Bahnen von etwa 339 000 M. rechnen könne. Hierzu komme noch der Ausfall an ungedecktem

ten Betriebskosten für die Mandenbahn selbst, so daß mit einem jährlichen Gesamtausfall von 775 000 M. bzw. 1 086 000 M. je nach der Linienführung zu rechnen sei.

Ebenso seien die Abfützungen in der Denkschrift auf falscher Grundlage und demgemäß verhältnismäßig viel zu hoch berechnet, denn nicht immer sei der kürzeste Weg auch der wirtschaftlichste, was gerade hier bei der Gebirgsbahn durch den Schwarzwald besonders in Betracht kommt.

Für die badische Staatsbahnverwaltung seien die Folgen des Baues der Mandenbahn eine ganz empfindliche Schädigung, und der hohe Kostenaufwand, in Verbindung mit dem zu erwartenden Betriebsausfall würde außer allem Verhältnis zu dem von der Mandenbahn zu erwartenden Nutzen stehen.

Mit Rücksicht auf dieses Ergebnis sowie auf die Finanzlage und die zahlreichen viel dringlicheren Eisenbahnwünsche, die in Baden noch der Erfüllung harren, sei die Großh. Regierung daher nicht in der Lage, in absehbarer Zeit der Frage der Erbauung der Mandenbahn näher zu treten. In der Kommission wurde geltend gemacht, daß man mit Rücksicht auf diese Stellungnahme der Regierung, da die Bahn der von ihr berührten Gegend einen im Verhältnis zu dem hohen Kostenaufwand unverhältnismäßig geringen Nutzen brächte, im übrigen aber nur den bereits bestehenden Bahnen einen Schaden zufügen würde, über die Petition zur Tagesordnung übergehen sollte; dagegen wurde der Einwand erhoben, daß es doch unter Umständen von Wert sein könnte für die Gesamtheit der deutschen Bahnen, wenn diese Bahn erbaut werden könnte. Andererseits schien auch Ihrer Kommission die Denkschrift durchaus seriöser Natur zu sein, so daß sie sich entschloß, die Petition der Großh. Regierung als Material zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Ministerialdirektor Geheime Rat Schulz: Das Schlußwort Ihres Herrn Berichterstatters, daß die Denkschrift, die als Beilage der Petition der Stadt Donaueschingen dient, durchaus seriöser Art ist, kann ich nur voll bestätigen. Es ist eine Arbeit, die außerordentlich gründlich vorgenommen worden ist, die, wenn sie auch nach unserer Auffassung in manchen Punkten zu falschen Anschauungen und Schlüssen kommt, eben dazu gelangt ist durch eine nach Lage der Verhältnisse leicht begreifliche nicht genügende Kenntnis der Entwicklung der Verhältnisse in Deutschland. Bereits in dem anderen Hohen Hause habe ich mir gestattet, anlässlich der Beratung dieser Petition darauf hinzuweisen, daß die Denkschrift von Bernhardt davon ausgeht, es beständen in Deutschland noch die alten Zustände des Wettbewerbs unter den deutschen Linien, es suche jede deutsche Bahn der anderen bestmöglichst den Verkehr abzulassen, und das könnte eben am besten in der Weise geschehen, wenn man eine kürzere Linie baut und dann den Anspruch erhebt, nunmehr über diese kürzere Linie auch den Verkehr zu erhalten. Das ist eben nicht mehr zutreffend. Zu den Jahren 1904/05 haben die deutschen Bahnen sich über die Leitung des vorhandenen Verkehrs verständigt. Es ist damals als Grundsatz aufgestellt worden, daß der wirtschaftlich beste Weg den Verkehr erhalten soll, der nicht immer der kürzeste zu sein braucht. Nach diesem Grundsatz und innerhalb einer

zulässigen Ablenkung bis 20% Umweg ist der Verkehr unter den deutschen Bahnen geteilt worden. Wenn neue Verkehrswege eröffnet werden, muß allerdings geprüft werden, ob nach dem bestehenden Grundsatz dieser Weg als der wirtschaftlich günstigere zu betrachten und in wie weit ihm hiernach Verkehr zuzuteilen ist. Da tritt aber gerade bei der Schwarzwaldbahn die Schwierigkeit hervor, daß es sich hier um eine Gebirgsbahn handelt, deren Bedienung naturgemäß hohe Kosten erfordert. Auch in unserm innerbadischen Verkehr führen wir teilweise den Verkehr nach der oberen Rheintalbahn über Basel, trotzdem der Weg weiter ist als der über den Schwarzwald, einfach aus dem Grunde, weil die Betriebskosten auf der Schwarzwaldbahn verhältnismäßig höher sind als bei Führung über Basel. Daß in dem Maße, wie Bernhardt das angenommen hat, für den Verlust, der uns durch die Abfützung entstände, Ersatz zu gewinnen sein würde, das ist also nicht anzunehmen, und daher kommen wir zu dem Schluß, daß die Bahn für die badische Verwaltung unter allen Umständen einen sehr beträchtlichen Ausfall mit sich bringt.

Das ist bei der Schweiz nicht der Fall. Die Schweiz hat auch zunächst, bevor sie zu der Petition Stellung genommen hat, untersucht, wie ihre finanziellen Interessen sich dabei stellen, es ist in der Bernhardt'schen Schrift ausdrücklich hervorgehoben, daß die schweizerische Bundesbahn zu dem Schluß gekommen ist, daß ein finanzieller Nachteil für sie nicht eintritt. Es ist nun wohl begreiflich, daß die Stadt Schaffhausen, wie die Stadt Zürich hier suchen, bessere Verbindungen über diese Knotenpunkte in der Richtung zu der Gotthardbahn zu erhalten, um den Verkehr möglichst über die eben genannten Orte zu leiten. Daß aber der Staat Baden zur Erreichung dieser Vorteile für die Schweiz derartige Aufwendungen machen soll, dagegen wird man wohl mit Recht ernste Bedenken geltend machen dürfen.

Daß es sich an sich — wenn man von den rein badischen Interessen absteht — um eine Linie handelt, die eine gewisse Verkehrsbedeutung hat, das soll nicht bestritten werden. Mit Rücksicht hierauf ist auch Ihre Kommission zu dem Vorschlag gekommen, nicht zur Tagesordnung überzugehen, sondern sie als Material der Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Ich kann deshalb auch hier erklären, daß die Großh. Regierung mit den Anschauungen und Ausführungen, wie sie Ihre Kommission hier vorgetragen hat, einverstanden ist.

(Der Durchlauchtigste Präsident übernimmt den Vorsitz wieder.)

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Punkt 3d, Bericht über die Petition der Gemeinden Ziegelhausen und Petersdal um Erbauung einer festen Brücke über den Neckar zwischen Schlierbach und Ziegelhausen, erhält das Wort der Berichterstatter

Hr. v. Engelhardt: Oberhalb Heidelbergs, allen Freunden des Neckartals wohlbekannt, liegt die Ge-

meinde Ziegelhausen und hinter ihr, ein Seitental hinauf, Peterstal. Die Bevölkerung beider Orte betrieb früher ausschließlich Landwirtschaft. Mit der Zeit ist sie von dieser mehr zur industriellen Beschäftigung übergegangen, und zwar in der Hauptsache zur Wäscheindustrie, d. h. sie wäscht jahraus jahrein die schwarze Wäsche von Heidelberg und Mannheim. Ziegelhausen gegenüber, auf der andern Seite des Neckars, liegt Schlierbach, das zu Heidelberg gehört und Station der Odenwaldbahn ist. Mit Schlierbach ist Ziegelhausen verbunden durch eine Fähre, die an sich und die durch ihren Betrieb vorzüglich zu dem landschaftlichen Bilde paßt. Und auch diese Fähre ist allen wohlbekannt, die das schöne Neckartal durchwandert oder durchfahren haben. Aber die Ziegelhausener und die Peterstaler haben nun eben ihre industriellen Interessen, und damit ist ihnen die Zeit Geld geworden, und so wünschen sie sich denn eine Verkehrsgelegenheit zu ihrer Bahnstation, welche zu jeder Zeit zu ihrer Verfügung steht. Alle anderen Rücksichten treten hinter diesen Wunsch zurück. Der Fährbetrieb ist ihnen zu zutraulich, und außerdem ist er durchschnittlich einige 30 Tage im Jahr unterbrochen wegen Hochwassers, Eisgangs, oder weil der Fluß zugefroren ist. Dann sind die Ziegelhausener und die Peterstaler übel daran. Sie sehen wohl die Züge in den Bahnhof Schlierbach ein- und auslaufen, aber sie können nicht hinüber, und sie müssen das einige Kilometer entfernte Heidelberg auf der Landstraße erreichen. Ganz übel daran sind sie aber, wenn das Wasser so hoch wächst, daß es auch diese Landstraße überflutet, wie das denn zuweilen vorkommt. Dann müssen sie, entgegen der Richtung, nach welcher sie ihr geschäftlicher Verkehr weist, auf der Landstraße nach Neckargemünd wandern, um dort über die feste Brücke zum andern Neckarufer und zur Bahn zu gelangen. Kein Wunder, wenn unter solchen Umständen die Bewohner der petitionierenden Orte den dringenden Wunsch haben, selbst eine feste Brücke und somit einen ununterbrochenen Verkehr zu ihrer Bahnstation zu besitzen. Aber das kostet Geld, und die beiden Gemeinden sind nicht reich. So fing denn das alte Spiel an. Die Gemeinden äußerten die Überzeugung, daß die Brücke als ein Teil des Staatsstraßennetzes vom Staate zu erbauen sei, und der Staat wiederum sagte, sie diene in der Hauptsache nur lokalen Interessen. Und so zieht sich diese Angelegenheit schon Jahr und Tag hin. Sie hat auch schon einmal dieses Hohe Haus beschäftigt. Das war im Jahre 1906, und die damalige Petition wurde der Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen.

Mittlerweile hat sich der Stand der Dinge etwas verändert. Die beteiligten Gemeinden fangen an, sich an den Gedanken zu gewöhnen, daß sie die Brücke zum größten Teil aus eignen Mitteln erbauen müssen, und daß es sich nur um einen Staatszuschuß handeln könne. Auch die Stadt Heidelberg ist minder zurückhaltend geworden als früher. Sie hat mit dem Kreise Heidelberg und mit den petitionierenden Gemeinden zusammen 4000 M. aufgebracht, um die Kosten für die Ausarbeitung eines Projektes zu decken. Dies Projekt ist denn auch seitens der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues hergestellt worden. Seit Ende Juli vorigen Jahres ist es fertig, und der Kostenaufwand ist auf 475 000 M. berechnet. Nun war es Sache der beteiligten Gemeinden, sich über den Entwurf zu äußern und zu sagen, in welchem Verhältnis sie sich an den Baukosten beteiligen wollen. Das scheint indessen nur bei der Gemeinde

Ziegelhausen der Fall gewesen zu sein, welche beschlossen hat, ein Drittel der Kosten übernehmen zu wollen. Doch soll auch neuerdings die Stadt Heidelberg einen größeren Beitrag beschloffen haben. Die Regierung möchte aber von allen Gemeinden wissen, was sie zu leisten willens sind, ehe sie sich über den zu gebenden Staatszuschuß ausspricht. Sie jagt nach wie vor wohlwollende Stellung zu dieser Frage zu. Wie Seine Exzellenz der Herr Minister des Innern am 23. April d. J. in der 10. Sitzung dieses Hohen Hauses sagte, will die Regierung den Brückenbau unterstützen, ob aber schon im nächsten Budget ein Betrag dafür aufgenommen werden könne, das hänge davon ab, welche Aufgaben bei der Vorbereitung des nächsten Budgets vorliegen, und ob da nicht dringendere Aufgaben vorhanden seien, als der Brückenbau bei Ziegelhausen.

Ihre Kommission kommt zu dem Antrage:

Das Hohe Haus wolle die vorliegende Petition der Großen Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.

Oberbürgermeister Dr. **Wilkens**: Ich kann nur den dringenden Wunsch aussprechen, daß die Große Regierung dadurch, daß sie in nächster Zeit zu der ganzen Frage eine bestimmte Stellung nimmt, dazu beitragen möge, daß diese Angelegenheit, die sich jetzt schon jahrelang hinzieht, zum Abschluß gebracht werden kann.

Es ist außer Zweifel, daß, soweit nicht die allgemeinen, sondern die lokalen Interessen in Betracht kommen, jenseit der Gemeinden Ziegelhausen und Peterstal erheblich größer ist, als dasjenige von Heidelberg. Nun hat die Gemeinde Ziegelhausen, wie der Herr Berichterstatter bereits erwähnt hat, vor kurzem sich dahin schlüssig gemacht, daß sie ein Drittel der Baukosten übernehmen will, und es hat jetzt auch die Verwaltung der Stadt Heidelberg, vorbehaltlich der Genehmigung durch den Bürgerausschuß, die Übernahme eines Sechstels zugesagt. Es wird wohl auch der Kreis Heidelberg schließlich dazu zu bewegen sein, ein Sechstel des Bauaufwands zu übernehmen. Von diesem Sechstel hat übrigens die Stadt Heidelberg vermöge ihres Anteils an den Kreissteuernkapitalien wieder über die Hälfte zu tragen.

Wenn also der Staat sich nunmehr dahin entscheidet, daß er seinerseits ein Drittel der Kosten übernimmt, so wird bald an den Brückenbau herangetreten werden können. Der Staat kann ja vielleicht wieder einen Teil des auf ihn entfallenden Drittels auf das Domänenräar abwälzen, welches wegen seines großen Waldbesitzes in der Nähe von Ziegelhausen und Peterstal an der Erbauung der Brücke in erheblichem Maße interessiert ist.

Im Stadtrat Heidelberg bestehen augenblicklich nur noch Bedenken darüber, ob das Projekt, wie es seitens der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues ausgearbeitet worden ist, insofern als ein glückliches bezeichnet werden kann, als es eine eiserne Brücke vorsieht. Eine Anzahl von Mitgliedern des Stadtrats würde es lieber haben, und zwar aus landschaftlich-ästhetischen Gründen, wenn eine Steinbrücke oder eine Eisenbetonbrücke gebaut würde. Wir sind in dieser Beziehung mit der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues ins Benehmen getreten, die Sache ist aber zurzeit noch im Lauf.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Punkt 3e, Bericht über die Petition der Einwohnerschaft der Stadt Überlingen um bessere Eisenbahnverbindung, erhält das Wort der

Berichterstatter Fabrikant Engelhard: Der Gemeinderat, der Verein selbständiger Kaufleute und Gewerbetreibender, der Gewerbeverein und das Kurkomitee in Überlingen haben an die beiden Höhen Häuser des Landtags eine Petition gesandt, worin sie sich über die mangelhaften Bahn- und Schiffsverbindungen ihrer Stadt beklagen. Sie wünschen einen Anschluß an den in Radolfzell nachts 12.40 Uhr von Singen und weiterher ankommenden Zug, und schlagen vor, daß der morgens 4.40 Uhr von Radolfzell abgehende Zug der Bodenseegürtelbahn, der nach angelegten Erhebungen oft gar nicht oder nur vereinzelt benützt werde, schon nachts 12.45 Uhr nach Überlingen abgelassen werden möge. Begründet wird dieses Verlangen damit, daß der letzte Abendzug zurzeit 9.17 Uhr in Überlingen eintrifft, und daß deshalb besonders diejenigen Reisenden, welche von weiterher kommen, und abends noch in Überlingen eintreffen wollen, schon sehr früh von ihren Abfahrtsorten aufbrechen müssen, so von Heidelberg schon um 2.31 Uhr, von Freiburg um 3.18 Uhr und von Basel um 2.40 Uhr mittags. Würden diese Reisenden zu den genannten Zeiten nicht abfahren können, so wäre es ihnen unmöglich, noch in der Nacht nach Überlingen zu gelangen, und sie wären genötigt, in Radolfzell zu übernachten, wodurch ihnen, wenn sie in Überlingen zu Hause sind, Schaden an Geld und Zeit entstände; die Reisenden aber, die nicht in Überlingen wohnen, aber wegen Geschäfte oder anderer Zwecke nach Überlingen reisen wollten, fielen zum Übernachten den Radolfzeller anstatt den Überlinger Gastwirten zu. Überlingen könne sich also als Kur- und Fremdenstadt nicht so entwickeln, wie andere Städte gleicher Art bei besseren Verkehrsverhältnissen. Würde noch abends 12.45 Uhr ein Zug von Radolfzell nach Überlingen abgehen, so wäre dem abgeholfen. Finanzielle Rücksichten dürften dieser Bitte nicht entgegenstehen; es wären aber auch gar keine finanziellen Opfer seitens der Bahnverwaltung zu bringen, wenn man eben den Zug 672 statt morgens 4.40 Uhr nachts 12.45 Uhr abfahren ließe. Das ginge mit den gleichen Kosten. Von Überlingen könne der Zug dann zu derselben Zeit wie bisher weiterfahren.

Die Großh. Eisenbahnverwaltung steht demgegenüber auf dem Standpunkt, daß es nicht zweckmäßig erscheine, den jetzt von Radolfzell nach Lindau durchlaufenden Zug auf einer Unterwegstation 4 Stunden liegen zu lassen und dadurch den Reisenden über Überlingen hinaus ein so langes Stillager mitten in der Nacht zuzumuten. Wenn auch der fragliche Zug von Radolfzell bis Sipplingen nur schwach benützt zu werden pflege, so betrage doch die Frequenz in den Monaten April bis Oktober täglich 35—45 Reisende. Die Früherlegung des Zuges würde auch die Einrichtung eines kostspieligen Nachtdienstes erfordern. Die Dienstzeit des Zugpersonals, das bis Lindau durchfährt, werde bei Abgang des Zuges schon um 12 Uhr 45 von Radolfzell erheblich überschritten werden, so daß zu den Nachtdienstkosten noch Kosten für Ablösung des Zugpersonals

entstünden. Der zweite Wunsch der Überlinger Petenten betrifft die Herstellung einer Abendverbindung in der Richtung Stahringen—Stockach—Sigmaringen im Anschluß an den Gürtelbahnzug 683. Begründet wird dies damit, daß bei Einführung einer solchen Verbindung die vielen Ausflügler, die aus jenen Gegenden Überlingen besuchen, länger in den Abend hinein in dieser Stadt bleiben könnten, so daß dieser Verkehr wesentlich zunehmen würde. Darauf sagt die Eisenbahnverwaltung, daß die Erfüllung dieses Wunsches die Einführung eines neuen Zugpaares zwischen Radolfzell und Sigmaringen—Pfullendorf nötig machen würde, was ebenfalls einen kostspieligen Nachtdienst erfordere. Auch würde der gewünschte Zug, insbesondere an Werktagen, meist leer laufen.

Endlich wünschen die Petenten noch, daß die Abfahrt des Abendsschiffes nach Konstanz von 6 Uhr 40 auf etwa 8 Uhr verlegt werde. Auf diese Weise könnten die Gäste, welche nach Konstanz zurück wollen, ihren Aufenthalt in Überlingen länger ausdehnen als bisher. Durch die Späterlegung des Schiffsturjes würden auch Irrtümer vermieden, die jetzt manchmal dadurch entstehen, daß zwei Schiffe, die nach verschiedenen Richtungen fahren, gleichzeitig von derselben Landungsbrücke abgehen. Hier sagt die Generaldirektion: Der Schiffskurs 20, Überlingen ab 6 Uhr 40, könne nur dann später gelegt werden, wenn die Württembergische Verwaltung den Schiffskurs 77 nach Friedrichshafen ebenfalls später legen würde. Die Generaldirektion habe diesen Antrag schon wiederholt gestellt, die Württembergische Verwaltung habe ihm indessen bisher nicht stattgegeben. Bei Aufstellung des Fahrplänenentwurfs für 1911 wolle die Generaldirektion die Angelegenheit im Benehmen mit der Handelskammer Konstanz und mit den beteiligten Eisenbahnverwaltungen aufs neue prüfen und auf die Überlinger Wünsche tunlichst Rücksicht nehmen. Für diesen Sommer müsse von einer Fahrplanänderung abgesehen werden.

Der Antrag Ihrer Kommission geht auf Überweisung der Petition an die Großh. Regierung zur Kenntnisnahme.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Auf Vorschlag des Ersten Vizepräsidenten werden zu Mitgliedern des Ständischen Ausschusses gewählt die Herren Geh. Hofrat Dr. Bunte, Oberbürgermeister Dr. Wilkens und Dr. Freiherr von la Roche.

Der Durchlauchtigste Präsident: Ich möchte mein herzlichstes Bedauern aussprechen, daß Herr Freiherr von Göler nicht, wie seit vielen Jahren, dem Ständischen Ausschuss mehr angehören will, weil er leider empfindet, daß er der Ruhe bedarf und nicht noch in den Zwischenpausen an die Arbeit herangezogen werden braucht.

Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Im September d. Js. ist die silberne Hochzeit unseres geliebten Großherzogspaares, und ich nehme an, daß es in der Intention dieses Hohen Hauses ist, wenn von Seiten der Ersten Kammer die Glückwünsche dieses

Hohen Hauses den Allerhöchsten Herrschaften ausgesprochen werden. Ich möchte vorschlagen, daß die Kammer ihr Präsidium damit beauftragt, will aber selbstverständlich damit keinen anderslautenden Wünschen vorgegriffen haben. Ich bitte also diejenigen Herren, welche anderer Anschauung sind, sich zu melden.

Es meldet sich also keiner der Herren; das Präsidium wird daher im Sinne der Hohen Kammer dem Großherzogspaar die Glückwünsche aussprechen.

Ich muß nun zum Schluß eine Übersicht verlesen über die Geschäftstätigkeit der Ersten Kammer.

Der Landtag wurde am 23. November 1909 feierlich durch Seine Königliche Hoheit den Großherzog eröffnet, nachdem am vorhergehenden Tage eine vorbereitende Sitzung der Ersten Kammer stattgefunden; er wird am 16. Juli 1910 nach einer Dauer von beinahe 8 Monaten geschlossen.

Die Erste Kammer hatte in dieser Zeit 24 öffentliche Sitzungen, darunter vier mit Vor- und Nachmittags- tagung. — Kommissionsitzungen fanden statt zusammen: 90 und zwar Budgetkommission: 29, Petitionskommission: 18, Kommission für Justiz und Verwaltung: 28, Kommission für Eisenbahnen und Straßen: 8, Schulkommission: 7. Auch fand eine Sitzung der Budgetkommission beider Häuser gemeinsam statt.

An Vorlagen der Großh. Regierung wurden erledigt:

- a. Das Budget für die Jahre 1910 und 1911 nebst Nachträgen.
- b. An Gesetzentwürfen zusammen 29, wovon nur einer unerledigt geblieben ist.

An die Erste Kammer zur ersten Behandlung gingen 9 Gesetzentwürfe.

- c. ein Staatsvertrag zwischen Baden und Württemberg, der unerledigt blieb, und
- d. verschiedene Denkschriften der Großh. Regierung.

Es wurde eine Interpellation, die unerledigt geblieben ist, eingebracht.

An Petitionen sind eingekommen im ganzen 132. Hiervon wurden erledigt:

1. Durch empfehlende Überweisung: 10,
2. durch Überweisung an die Großh. Regierung zur Kenntnisnahme: 60,
3. durch Übergang zur Tagesordnung: 33,
4. für erledigt erklärt durch die Budgetverhandlungen: 3, durch die Beschlüsse zu den bezüglichen Gesetzentwürfen und zu anderen Petitionen: 19,
5. nicht behandelt: 6,
6. nicht zur Behandlung geeignet befunden: 1.

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Wir stehen nun am Schluß unserer Landtagsarbeiten. Vielleicht mehr als in manchem vorhergehenden Jahre haben wir die Empfindung, daß diese Tagung eine bedeutungsvolle gewesen ist. Ich brauche ja nur an den vor-

gestrigen Tag zu erinnern, und dann wird uns allen klar werden, was hiermit gemeint ist. Mancher der hier sitzenden Herren kann nicht mit Freude an den Ausgang jenes Tages zurückdenken. Aber Sie werden mir als dem Präsidenten dieses Hauses erlauben, auf eine Sache aufmerksam zu machen, die die Verhandlung des 13. betrifft, über die wir alle gemeinsam unseingekränkt freuen können: Die Erste Kammer hat an dem Tage gezeigt, daß sie auch dann, wenn die Meinungsverschiedenheiten auf das Höchste gespannt aufeinandertreffen, dennoch bei absoluter Offenherzigkeit der Aussprache sachlich bleiben kann. Jede Anschauung, welche für oder gegen vorgebracht worden ist, war getragen von dem heiligen Eifer, dem Wohle der Gesamtheit zu dienen. Ein jeder trat als ganzer Mann vor die Kammer hin: ich und meine innerste Überzeugung. Der hohe Ernst, die tiefdringende Arbeit, die jeder einzelnen Frage hier entgegengebracht wird, der Mut und der Freimut, der unsere sämtlichen Verhandlungen durchzieht, müssen Anerkennung finden und müssen gute Früchte tragen. Das Land wird erkennen, daß wir in heißer Liebe zu unserer Heimat das sagen und das tun, was wir als recht erkannt haben, und daß unser oberstes Gesetz ist: Das Wohl unseres badischen Heimatlandes.

Ich benutze diese Gelegenheit mit Freuden, vor der Öffentlichkeit mit vollkommenster Überzeugung zu erklären: Die Erste Kammer der badischen Landstände ist ein Faktor im Staatskörper unserer Heimat von allerhöchster Bedeutung und von fruchtbringendstem Werte. Nur diejenigen, die sich, durch Leidenschaft verblindet, dem Echten verschließen wollen, können diese Tatsache verkennen, und ich hoffe, diese werden einsehen, daß jede freie, von tiefster Erwägung getragene Meinungsäußerung ihren hohen Wert hat, auch dann, wenn sie dem einen oder dem anderen oder auch einer ganzen Partei, ich will nicht einmal sagen als ihre Interessen gefährdend, sondern auch nur im entferntesten der Anschauung, die da vertreten ist, entgegnetend erscheinen mag. Wir aber, Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren, trennen uns heute nicht gespalten, sondern nur noch fester vereint, und ich für mein Teil fühle mich Ihnen nach dieser zweiten Tagung, in der ich die Ehre und das Glück gehabt habe, Ihr Präsident zu sein, nur noch inniger und fester verbunden.

Ich schließe mit meinem herzlichsten Danke Ihnen allen gegenüber für das mich im tiefsten Herzen beglückende Vertrauen, das Sie mir und meinen schwachen Kräften auch in diesem Jahre entgegengebracht haben, und verspreche Ihnen, daß, wenn wir wieder zusammenkommen werden, ich mir die größte Mühe geben werde, den Anforderungen, die an mich gestellt sind, soweit meine Kräfte reichen, noch besser zu entsprechen. Und nun wünsche ich Ihnen Allen frohe Heimkehr und Ausruhen nach schwerer Arbeit.

Wirkl. Geh. Rat Dr. Lewald: Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Wir stehen am Abschluß einer arbeitsreichen Tagung, deren Bedeutung von unserem Durchlauchtigsten Präsidenten soeben in so schöner Weise gewürdigt worden ist. Gerade aus dem Resultate des heutigen Tages in Verbindung mit der vorhergegangenen Sitzung, glaube ich, dürfen wir die Zuversicht und die Hoffnung schöpfen, daß insbesondere mit dem bedeut-

samen Gesetz, dem wir die Genehmigung erteilt haben, etwas für unsere geliebte Heimat wirklich Ersprießliches geleistet worden ist.

Wenn unsere Tagung einen so befriedigenden Verlauf genommen hat, so gebührt das Verdienst hieran vor allem der ebenso umsichtigen und energischen, als gerechten Leitung unserer Verhandlungen durch den Durchlauchtigsten Präsidenten. Ich bin der vollen Zustimmung des Hohen Hauses sicher, wenn ich unserem Durchlauchtigsten Präsidenten unsern tiefgefühltesten Dank hierfür ausspreche. Ich möchte auch insbesondere den Dank aussprechen für die schönen Worte, die wir soeben gehört haben, Worte, in welchen er eine so hohe Auffassung von der Bedeutung und Aufgabe dieses Hohen Hauses kundgegeben hat.

Eure Groß. Hoheit dürfen überzeugt sein, daß, wenn wir heute aus diesem Saal scheiden, wir alle gern zurückdenken werden an die Stunden, die wir unter Ihrer Leitung hier getagt haben, und daß wir für Eure Groß. Hoheit die Gefühle aufrichtigster Verehrung und Anhänglichkeit haben.

Der Durchlauchtigste Präsident: Ich danke Ihnen herzlich für Ihre freundlichen Worte, aus denen ich erkenne, daß wir unzertrennbar miteinander verbunden sind.

Ich schließe die Sitzung.

Schluß der Sitzung 12 Uhr 5 Min.