

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910

154 (8.6.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen
Ständeversammlung Nr. 106. Zweite Kammer. 90. öffentliche Sitzung

Ämtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

Nr. 106.

Karlsruhe, den 8. Juni

1910.

== Zweite Kammer. ==

90. öffentliche Sitzung

am Dienstag den 7. Juni 1910.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

I. Bericht der Kommission für Justiz und Verwaltung und Beratung über den Antrag der Abgg. Weichold und Gen., die Verantwortlichkeit der Mobilgar-Feuerversicherung betr. (Druck-Nr. 34). — Druckfrage „Zu Nr. 34“ —, Berichterstatter: Abg. Weichold-Mehrfürch;

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

1. des Komitees für den Bau einer Eisenbahn von Strümpfelbrunn über Mudau-Buchen-Altheim nach Rosenberg und Tauberbischofsheim um Erstellung dieser Eisenbahn. Berichterstatter: Abg. Geppert;

2. der Gemeinde Schopfheim und anderer Gemeinden um Erbauung einer Eisenbahn durch das kleine Wiesental. Berichterstatter: Abg. Göhring;

3. einer Anzahl von Gemeinden und Interessenten wegen Erstellung einer Verbindung der Gemeinde Ostringen der Hauptstaatsbahn. Berichterstatter: Abg. Gilbert;

4. der Vertretungen der beteiligten Gemeinden und anderer Interessenten um Erbauung einer normalspurigen Bahn von Engen über Nach-Eigeltingen-Ortingen nach Renzingen mit Anschluß an die Bodenseegürtelbahn. Berichterstatter: Abg. Göhring.

(Ziffer II 4 gelangte nicht zur Verhandlung.)

Am Regierungstisch: Zunächst Ministerialdirektor Geh. Oberregierungsrat Weingärtner; sodann Ministerialrat Wolpert.

Präsident Rohrhurst eröffnet gegen 1/2 10 Uhr die Sitzung.

Zunächst werden folgende Eingänge angezeigt:

1. Beitritt der Schwarzwälder Handelskammer zu der Petition des Verbandes selbständiger Kaufleute und Gewerbetreibender des Großherzogtums Baden wegen Erhöhung der Wanderlagersteuer;

2. Petition des Gendarmen a. D. Heid in Karlsruhe wegen Gewährung einer ständigen Unterstützung;

3. Petition der Handelskammer Freiburg, das Biersteuergesetz vom 25. Januar 1910 betreffend.

Es werden überwiesen Ziffer 1 und 2 an die Petitionskommission, Ziffer 3 an die Budgetkommission.

4. Schreiben des Präsidiums der Ersten Kammer des Inhalts, daß diese das Spezialbudget der Verkehrsanstalten (Hauptabteilung VII) samt Nachtrag hierzu sowie jenes über den Anteil Badens an den Reineinnahmen der Main-Redarabahn (Hauptabteilung VII a) für 1910 und 1911 gleich der Zweiten Kammer beraten und nach den Beschlüssen der letzteren genehmigt und zugleich die Denkschrift der Großh. Regierung über die Bildung des deutschen Staatswagenverbandes als durch Kenntnisnahme erledigt erklärt habe.

5. Neue Eingabe des Vereins deutscher Ingenieure mit Abdrücken einer weiteren Petition an den preussischen Minister des Inneren als Vorsitzenden der eingesetzten Immediatkommission zur Vorbereitung einer Verwaltungsreform in Preußen.

Zu Ziffer I der Tagesordnung erhält zunächst das Wort

Berichterstatter Abg. Weichold-Mehrfürch (natl.): Namens der Kommission für Justiz und Verwaltung habe ich Ihnen zu berichten über den Antrag der

Abg. Bechtold und Gen.: „Die Zweite Kammer wolle Grohh. Regierung ersuchen, einen Gesetzentwurf betreffend Verstaatlichung der Mobiliar-Feuerversicherung alsbald vorzulegen.“

Die Verstaatlichung der Fahrnisversicherung ist schon wiederholt Gegenstand von Anträgen und Petitionen in diesem hohen Hause gewesen, insbesondere hat im Jahre 1899/1900 der Abg. Müller-Welschungen über die auf Verstaatlichung des gesamten Feuerversicherungswezens gehende Petition der Schwarzwälder Handelskammer berichtet. Die Petition, soweit sie die Fahrnisversicherung betraf, wurde damals der Grohh. Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen. Neuerdings wurde im Jahre 1906 von Seiten der Abgg. Bechtold und Gen. ein Antrag eingebracht des Inhalts: „Die Zweite Kammer wolle Grohh. Regierung ersuchen, 1. Gesetzentwürfe betr. Verstaatlichung der Mobiliarversicherung und der Hagel- und Viehversicherung schleunigst vorzulegen; 2. bis zum Inkrafttreten der staatlichen Feuerversicherung Übergangsbestimmungen zu treffen, nach welchen die Versicherungsgesellschaften im Verhältnis zu ihren Versicherungssummen verpflichtet werden, zu den kommunalen Feuerlöscheinrichtungen Beiträge zu zahlen.“ Was den 2. Punkt dieses Antrages betrifft, so ist die Regierung durch die Novellen zum Fahrnisversicherungsgezet vom 27. Juli 1902 und 28. Dezember 1909 ermächtigt, Beiträge von den Fahrnisversicherungsgesellschaften einzuziehen, und zwar gegenwärtig bis zu 3 Proz. von der Gesamtbruttoprämieinnahme. Diese Beiträge sollen zu gemeinnützigen Zwecken verwendet werden, so insbesondere zur Förderung des Feuerlöschwesens (Errichtung von Wasserleitungen, Erstellung feuerfester Bedachungen insbesondere auf dem Schwarzwalde) und auch zur Verjorgung von Hinterbliebenen der bei der Hilfeleistung in Brandfällen verunglückten Personen. Der Antrag selbst kam, soweit er die Feuerversicherung betraf, im Plenum des Landtages 1905/06 nicht mehr zur Verhandlung. Die Sonderkommission, welcher der Antrag zur Vorberatung überwiesen war, hat ihrerseits darüber durch den Abg. Sängler einen schriftlichen Bericht erstattet, in welchem beantragt war, den Antrag der Abgg. Bechtold und Gen. der Grohh. Regierung in dem Sinne zur Kenntnisnahme zu überweisen, dieselbe möge dem nächsten Landtage eine Denkschrift vorlegen, welche die im Berichte niedergelegten Fragen beantwortet. Es sind von der Kommission e l f F r a g e n an die Grohh. Regierung gestellt worden. Da die einzelnen Fragen im Druckbericht Nr. 30a vom Jahre 1908 auf das Eingehendste besprochen sind, brauche ich nur mit einigen Worten darauf einzugehen.

Die erste Frage lautet: „Wie war die Entwicklung der Fahrnisversicherung in Baden in den letzten Jahrzehnten?“

Im Jahre 1876 waren an Fahrnissen versichert rund 1030 Millionen M. und im Jahre 1907 rund 3440 Millionen. Sie sehen also daraus, daß sich die Summe der Versicherungen von Jahr zu Jahr hebt. In dieser Versicherungssumme waren bis zum Jahre 1908 47 Gesellschaften beteiligt, darunter 12 Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit und 35 Aktiengesellschaften. Hierbon sind vier badische Gesellschaften mit einer Versicherungssumme von 230 810 779 Mark.

Die weitere Frage: „Wie hoch belaufen sich die Beiträge der seitens der Gemeinden und Privaten be-

stehenden Versicherungen?“ ist dahin beantwortet, im Jahre 1906 bei den Versicherungsgesellschaften im Betrage von 3 251 727 623 M. versichert waren

Eine andere Frage: „Wieviel Prozent der Fahrnisse oder zu welchem Werte sind noch nicht versichert?“ ist nicht genau beantwortet worden. Es ist darauf hingewiesen, daß die Feststellung dieser nicht versicherten Werte große Schwierigkeiten bereite und außerdem dem Staat große Kosten verursache, was in Anbetracht der finanziellen Verhältnisse vermieden werden müßte. Schätzungsweise wurde angenommen, daß etwa 1 Milliarde Fahrniswerte nicht versichert sind. Zusammen würden die gesamten Fahrnisversicherungswerte also etwa einen Betrag von 4¼ Milliarden ergeben.

Was nun die Einnahmen der Gesellschaften von Prämien aus dem badischen Geschäft betrifft, so ist hingewiesen, daß im Jahre 1906 5 131 000 M. an Prämien von den Gesellschaften eingezogen wurden. Der Durchschnittsprämienfuß beträgt vom Jahre 1904 bis zum Jahre 1906 1,58 vom Tausend.

Die sechste Frage: „Wie hoch belaufen sich in den einzelnen Jahren die von den Gesellschaften ausbezahlten Schadensbeträge?“ ist dahin beantwortet, daß in den drei Jahren 1904 bis 1906 im Durchschnitt jährlich 2 193 932 Mark ausbezahlt wurden, für die Jahre 1897 bis 1906, also in 10 Jahren, 18 092 468 M. oder in einem zehnjährigen Durchschnitt jährlich 1 890 426 M.

Auf die folgende Frage hin: „Welch größere Brandkatastrophen und Ortsbrände haben stattgefunden und mit welchen Schadensbeträgen?“ wurde darauf hingewiesen, daß einer der größeren Schäden im Betrage von 348 500 M. 1906 in Fahrnaun entstanden sei und der letzte große Schaden 1908 in Donaueschingen mit einer Entschädigungssumme von etwa einer Million.

Zu der Frage, was die Verwaltungskosten der Privatversicherungsgesellschaften aus dem badischen Fahrnisversicherungsgeschäft ausmachen, ist dargelegt, daß im Jahre 1905 für Verwaltungskosten 1 278 250 M. verausgabt wurden.

Auf die weitere Frage: „Wie hoch müssen die Kosten der etwaigen staatlichen Fahrnisversicherung veranschlagt werden?“ ist von Seiten der Grohh. Regierung geantwortet worden, daß die Kosten bei der Verstaatlichung des Fahrnisversicherungswesens jedenfalls nicht niedriger sein würden als die dermaligen Kosten der Privatversicherungsgesellschaften. Es ist das wohl auch anzunehmen, machen wir doch die Erfahrung, daß sowohl Staat wie Gemeinden in derartigen Unternehmen stets bedeutend teurer arbeiten als Privatgesellschaften.

Auf die Frage schließlich: „Wie stellt sich die Grohh. Regierung zur Angliederung der Fahrnisversicherung an die staatliche Gebäudeversicherung?“ hat die Grohh. Regierung eine ablehnende Stellung eingenommen, wie das auch in früheren Jahren der Fall war und wie es das auch bei Beratung des vorliegenden Antrages geltend hat. Es wurde von ihr hervorgehoben, daß, wenn nicht sämtliche Fahrnisse zwangsweise von der Versicherung ergriffen würden, dem Staate bloß die gefährlicheren, die großen Risiken zugeteilt würden, womit der Staat selbstverständlich ein schlechtes Geschäft machen würde. Dafür könne aber die Regierung die Verantwortung nicht übernehmen. Es wurde des Weiteren auch darauf

lesen, daß die Entwicklung unserer Industrie das Feuerversicherungswesen wachsende finanzielle Schwierigkeiten bringe, weil hier im Falle eines Brandes in Betracht kämen, die insbesondere auch für kommunale oder staatliche Versicherung sehr gefährliche Risiken darstellen. Die Gemeinde oder der Staat kann damit zu rechnen, daß bei größeren Brandfällen die Summen zur Auszahlung gelangen müßten, die zwar seitens einer örtlich begrenzten Stelle, während das Privatversicherungswesen bestünde, solange das Schadenserstattungsverpflichtung eine große, weitverbreitete Gesellschaft treffe und so die Lasten auf ein Gebiet verteilt würden. Es wurde ferner darauf hingewiesen, daß es nicht angängig sei, namentlich bei industriellen Unternehmungen, eine gewisse Grenze in der Art zu ziehen, daß der Staat sagen könnte: wir versichern in unserer Zwangsversicherung bloß bis zu einer gewissen Summe. Denn dadurch würde den einzelnen Unternehmern eine große Gefahr erwachsen, weil sie nicht mehr Gelegenheit hätten, sich auch bei einer Versicherungsgesellschaft zu versichern, da nicht anzunehmen sei, daß sich bei Einführung einer staatlichen Zwangsversicherung noch andere Versicherungsgesellschaften halten könnten oder daß es überhaupt zu einer Fortführung kommen würde, daß sie ihren Betrieb in Baden noch weiter fortführen.

Die Beratung der Angelegenheit hat während des letzten Landtags im Plenum nicht mehr stattgefunden; es gedruckt Material des letzten Landtags zu dieser Angelegenheit bietet aber namentlich auch für diejenigen Herren Kollegen, die damals dem Landtage noch nicht angehört haben, eine wertvolle Grundlage zur Beurteilung der Frage der Verstaatlichung der Fabrikversicherungen.

Wenn nun angenommen wird, daß der Wert der versicherten und nicht versicherten Fahrnisse im Jahre 1907 rund 4440 Millionen betragen hätte und man einen Prämienfuß von 1,4 vom Tausend verlangen könnte, so würde sich eine Bruttoeinnahme von rund 6216 000 M. ergeben. Hiervon wären in Abzug zu bringen die jährliche Durchschnittssumme der Entschädigungen, die, wie bereits erwähnt, nach einem 10jährigen Durchschnitt rund 1 809 000 M. betragen würde, sowie die Verwaltungskosten. Das könnte einen nun zu der Annahme verleiten, daß der Staat infolge der Verstaatlichung eine jährliche Reineinnahme von vielleicht 3-4 Millionen haben würde. Es muß jedoch bemerkt werden, daß schon das Jahr 1908 eine Entschädigungssumme von rund 4 887 000 M. aufzuweisen hatte, und wenn Sie hierzu noch die aufzuwendenden Verwaltungskosten hinzurechnen, so bliebe für den Staat nur noch eine bescheidene Summe übrig, wenn überhaupt eine Reineinnahme ausüben würde, es wäre sogar zu befürchten, daß der Staat Gefahr laufen würde, bei größeren Brandfällen große Entschädigungssummen aus allgemeinen Staatsmitteln entnehmen zu müssen.

Bei der Beratung der Kommission wurde zu Gunsten des Antrags der Abgg. Vehtold und Genossen zunächst angeführt, daß die Versicherungsgesellschaften immer mehr einen Ring bildeten, wodurch sie die Möglichkeit hätten, ihre Einnahmen zu sichern u. auch in einer gewissen Weise Höhe zu erhalten. Es wurde des Weiteren darauf hingewiesen, daß die hohen Ansprüche, die an die Gemeinden bezüglich des Feuerlöschwesens gestellt werden, daß weiter die fortwährende Feuerstellung von Waf-

ferleitungen in den Landgemeinden, die verschärften baupolizeilichen Vorschriften und die verbesserten Beleuchtungseinrichtungen die Feuergefahr ganz bedeutend gemindert hätten, was wiederum einer Erhöhung des Gewinns gleich komme. Weiter wurde ausgeführt, daß es namentlich auf dem Schwarzwald einzelnen Versicherten nur äußerst schwer möglich gewesen sei, ihre Fahrnisse bei Privatgesellschaften zu versichern, und wenn sie endlich von den Versicherungsgesellschaften aufgenommen worden seien, so sei das nur unter Anrechnung hoher Prämienätze geschehen. Ferner wurde angeführt, daß es vielfach Streitigkeiten zwischen den Versicherungsgesellschaften und Versicherten, namentlich auch über die Entschädigungsfrage, gegeben habe, und daß vielfach die Versicherten nicht das Gefühl einer realen oder einer richtigen Entschädigung hätten. Es wurde weiter darauf hingewiesen, daß, wenn die staatliche Versicherung und der Versicherungszwang eingeführt würden, die jetzt zum Teil noch herrschende Übung, wonach Brandbeschädigte, die nicht versichert sind, sich an die Mildtätigkeit ihrer Nachbarn wenden, aufhöre. Von anderer Seite wurde dagegen betont, es sei nicht denkbar, daß sich durch die Einführung der staatlichen Versicherung die Verwaltungskosten mindern würden, im Gegenteil sei mit Sicherheit anzunehmen, daß sich die Verwaltungskosten bedeutend steigern würden, selbst wenn auch die Fabrikversicherung an die Gebäudeversicherung angeschlossen werde. Die Ermittlung der Schäden und die Feststellung der Entschädigung würde sich bei der staatlichen Versicherung viel schwieriger gestalten, und das würde selbstverständlich auch die Verwaltungskosten bedeutend erhöhen. Bei dem jetzigen Zustand geschehe die Regelung meist im Wege der freien Vereinbarung, Streitigkeiten und Prozesse kämen selten vor. Es wurde des Weiteren darauf hingewiesen, daß, wenn die Fabrikversicherung verstaatlicht würde, der Landtag mit einer solchen Zahl von Petitionen angeblich ungenügend Entschädigter beschäftigt würde, daß die Arbeit kaum zu bewältigen wäre. Was die Aufnahme größerer Risiken und namentlich landwirtschaftlicher Anwesen mit weicher Bedachung auf dem Schwarzwald anbelangt, sei es in den letzten Jahren sehr selten vorgekommen, daß sie nicht aufgenommen worden seien, da auf Anregung der Grob. Regierung und mit Wirkung vom 1. Januar 1908 eine Versicherungsgemeinschaft gebildet worden sei, welche diese leitenden Risiken aufnehmen müßte; landwirtschaftliche Risiken würden hier aufgenommen, wenn Anträge von zwei Versicherungsgesellschaften abgewiesen worden sind, industrielle Unternehmungen, wenn die Anträge von 5 Versicherungsgesellschaften abgelehnt sind; für landwirtschaftliche Fahrnisse sei hier nicht mehr als 5 vom Tausend an Prämienätzen zu bezahlen. Ich muß hier darauf aufmerksam machen, daß es auf Seite 6 meines gedruckten Berichts Zeile 10 von oben heißen muß: 5 vom Tausend. Ferner wurde darauf hingewiesen, daß die Versicherungswerte sich überaus schnell änderten und verschoben, daß außerordentlich viele Arbeiten und Schwierigkeiten entstehen würden, zu deren Bewältigung ein sachkundiges Personal notwendig sei, das dem Staat nicht zur Verfügung stehe, und es wurde weiter, darauf hingewiesen, daß man jedenfalls die Übernahme der bis jetzt in Privatversicherungsgesellschaften beschäftigten Angestellten durch den Staat nicht befürworten könnte. Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, daß selbstverständlich bei der großen Anzahl von Beamten, die dann nötig wären und die auch selbstverständlich Pensionsberechtigung für sich in Anspruch nehmen

würden, die Summe für auszahlende Pensionen sich wieder ganz wesentlich erhöhen würde.

Die Groß. Regierung selbst hat dargetan, daß ein dringendes Bedürfnis für eine Änderung nicht vorliege: sie hat darauf hingewiesen, daß bis jetzt in keinem Staat die staatliche Zwangsversicherung eingeführt wäre, und daß die Einführung der staatlichen Zwangsversicherung nicht zum mindesten als eine große, vielleicht unerwünschte Belästigung für das Publikum angesehen werden müßte, weil die Aufnahme der Fahrnisversicherungsgegenstände vielleicht in einer etwas anderen Form, als das von den Versicherungsgesellschaften geschieht, vor sich gehen müßte. Sie hat weiter darauf hingewiesen, daß Baden selbstverständlich als Unternehmer viel zu klein sei, und daß eine Rückversicherung nicht möglich wäre. Es wurde auf das Unglück von San Franzisko und ebenso auf das von Donaueschingen hingewiesen. Weiter wurde angeführt, daß die Privatversicherungsgesellschaften großen Wert darauf legen, daß sich niemals größere Komplexen in den Händen einer einzigen Versicherung befänden, sondern daß mehrere Gesellschaften sich darin teilten, wodurch auch eine größere räumliche Verteilung der Risiken stattfindet.

Das eidgenössische Versicherungsamt sagt zu dieser Frage, wie mir kürzlich noch zugegangen ist: „Die Ausdehnung der Versicherungsoperationen über ein großes Gebiet, wobei auch ein außerordentliches Brandunglück im Verhältnis zu den gesamten Mitteln nicht schwer ins Gewicht fällt, und andererseits die vorsichtig bemessene, streng durchgeführte Risikoeinteilung, kraft deren selbst große und schwere Brände jeder einzelnen der engagierten Versicherungsanstalten nur einen mäßigen Verlust zu verursachen vermögen, sind weitere Gründe, daß der Bundesrat sich zu einer Verstaatlichung der Fahrnisversicherung auch nicht herbeiließ. Weiter wird ausgeführt: „Im großen und ganzen können wir sagen, daß sich bei diesem Anlasse die Internationalität des Versicherungswesens, die Rückversicherung und überhaupt die weitgehende Risikoverteilung glänzend bewährt haben. Es liegt ein erhebendes Moment in dem Gedanken, daß die Versicherungen es zustande bringen, große Schäden, die einen einzelnen Ort betreffen, von den Kulturstaaten der ganzen Erde tragen zu lassen“.

Aus allen diesen Erwägungen heraus kam Ihre Kommission zu dem Antrag: Das Hohe Haus wolle den Antrag der Herren Abgg. Bechtold und Genossen, die Verstaatlichung der Mobiliar-Feuerversicherung betr., ablehnen.

Hierauf wird folgender Antrag der Abgg. Süßkind (Soz.) und Genossen bekannt gegeben:

Die Zweite Kammer wolle dem Antrag der Abgg. Bechtold und Genossen, die Verstaatlichung der Mobiliar-Feuerversicherung betr., ihre Zustimmung erteilen.

Das Wort zur Begründung dieses Antrags und zugleich zur Begründung des Antrags der Abgg. Bechtold und Gen. erhält

Abg. Süßkind (Soz.): Wie Sie aus dem Bericht der Kommission für Justiz und Verwaltung gesehen haben, beschäftigt dieser Antrag das Hohe Haus

nicht zum ersten Mal; er ist schon in verschiedenen Landtagsperioden immer wieder gestellt worden. Es ist das aber auch ein Antrag, der nicht hier im Hause Aufsehen erweckt, sondern der auch in den weitesten Kreisen der Bevölkerung Sympathie hervorgerufen hat, und zwar auch in den Kreisen der Landwirte und Korporationen. Sie werden sich der Vorgänge in der Landwirtschaftskammer erinnern, die sich auch mit dieser Frage befaßt hat und zu dem Antrag gekommen ist, man die Regierung auffordern wolle, sie möge eine staatliche Fahrnisversicherung einrichten. Auch andere Korporationen sind dafür eingetreten; so hat sich auch der badische Städtetag mit dieser Frage mit dem Ergebnis beschäftigt, daß die Städte, wenn der badische Staat die Fahrnisversicherung nicht übernehmen will, sie ihrerseits übernehmen wollen. Die badischen Städte sind bekanntlich nicht sehr groß, und trotzdem hat man es auf dem badischen Städtetage für möglich gehalten, eine staatliche Fahrnisversicherung durchzuführen zu können. Auch die Stadtverordnetenversammlung Charlottenburg hat mit dieser Frage beschäftigt, ebenso haben verschiedene kleinere Bundesstaaten durchaus keinen ablehnenden Standpunkt eingenommen. Das pessimistische Urteil des Herr Berichterstatter uns soeben vorgetragen kann meines Erachtens die badische Zweite Kammer nicht veranlassen, uns seinen Ausführungen in allen Punkten anzuschließen. Ich will mir deshalb erlauben, auf die einzelnen Punkte einzugehen und die Gründe anzulegen, die uns veranlassen, diesen Antrag abzulehnen.

Welches waren die Hauptgründe für uns, eine staatliche Fahrnis-Feuerversicherung zu beantragen? In allen Dingen haben uns die großen Überschüsse, welche die Versicherungsgesellschaften machen, in die Augen gestochen, und wir haben dabei namentlich berücksichtigt, daß die meisten dieser Gesellschaften, wenn sie auch eine Generalagentur in Baden haben, doch außerbadische Gesellschaften sind. Nach der in Drucksache Nr. 30 a vom Jahre 1908 veröffentlichten Statistik haben eigentlich nur zwei kleinere Gesellschaften ihren Sitz in Baden selbst, und es gehen diesen badischen Vereinen im ganzen etwa 4000 Mark an Prämien ein. Alle übrigen Prämienbeträge gehen nach Außerbaden, und diese sind bedeutend höher, als die Regierung annimmt, weil ich annehme, daß der Durchschnittsprämienfuß mit 1,4 vom Tausend zu niedrig gerechnet ist. Im Bericht heißt es nun, bei zwangsweiser Versicherung aller Fahrnisse und einem Durchschnittsprämienfuß von 1,4 vom Tausend würde eine Bruttoeinnahme von 6 216 417 M. erzielt werden. Die von den Versicherungsgesellschaften bezahlten Summen für Fahrnisbeschädigung hätten im Jahre 1907 1 696 181 M. betragen, im Jahre 1908 aber 4 887 790 M.; es verbliebe im letzteren Falle eine Bruttoeinnahme von nur 1 328 627 M., wovon der gesamte Verwaltungsaufwand noch zu bezahlen wäre. Nimmt man jedoch die beiden Jahre 1907 und 1908 zusammen, so wären nach der Schätzung der Regierung 12 432 834 M. eingegangen; davon wäre trotz der großen Brandunglücke in Donaueschingen usw., die ja nur alle 20 oder 30 Jahre einmal vorkommen, eine Beschädigung von nur 6 853 971 M. zu zahlen gewesen, daß in diesen beiden Jahren ein Überschuß von 5 578 863 M. geblieben wäre. Man sieht schon aus dieser Berechnung, daß man mit diesen großen Zahlen, die als Beschädigung bezahlt worden sind, das Haus grübeln machen sucht. Ich habe aber auch noch einen anderen Auszug aus der Bilanz der München-Machener Feuer-

den Feuerversicherungs-
gesellschaften versichern, sie sagen
sich, ein neues Schulhaus kann überhaupt nicht mehr ab-
brennen, es ist ja alles aus Eisen und Beton konstruiert;
wenn auch vielleicht einmal in einem Schulzimmer ein
paar Schulbänke verbrennen, so macht der Schaden
noch lange nicht so viel aus, als an Versicherungs-
prämie zu zahlen wäre. Die Städte sind deswegen
dahin gelangt, so wenig als möglich bei den Feuer-
versicherungs-
gesellschaften zu versichern, da Brandgefahr
bei ihren Bauten ziemlich ausgeschloffen ist.

den Feuerversicherungs-
gesellschaften versichern, sie sagen
sich, ein neues Schulhaus kann überhaupt nicht mehr ab-
brennen, es ist ja alles aus Eisen und Beton konstruiert;
wenn auch vielleicht einmal in einem Schulzimmer ein
paar Schulbänke verbrennen, so macht der Schaden
noch lange nicht so viel aus, als an Versicherungs-
prämie zu zahlen wäre. Die Städte sind deswegen
dahin gelangt, so wenig als möglich bei den Feuer-
versicherungs-
gesellschaften zu versichern, da Brandgefahr
bei ihren Bauten ziemlich ausgeschloffen ist.

Es ist ferner zu berücksichtigen, daß die Einteilung
in die Gefahrenklassen einseitig geschieht, und zwar
durch die Versicherungs-
gesellschaften, die den Tarif ein-
fach gemeinsam aufstellen und ihn ohne Rücksicht auf
die berechtigten Wünsche der Versicherten in der Höhe
halten. Die Überschüsse könnten selbstverständlich bei
uns, wie schon gesagt, gute Verwendung finden.

Die Regierung hat sich, solange die Anträge zur Ver-
handlung gestanden sind, auch schon in früheren Jahren
— ich habe der Kommission bis jetzt immer angehört —
immer ablehnend verhalten, mir scheint, nicht aus
Gründen mangelnder Einsicht sondern deswegen, um
sich eine gewisse Mehrarbeit zu sparen. Sie glaubt
nämlich, durch die Verstaatlichung der Versicherung ganz
ungeheuer mit Arbeit belastet zu werden. Es wird von
der Regierung vor allen Dingen darauf hingewiesen,
daß keine Ermäßigung der Prämienhöhe zu erwarten
sei, weil die Regierung voraussichtlich mit höheren Ver-
waltungskosten zu rechnen habe. Ich bestreite das.
Wenn man die Gehälter und Tantiemen der Direktoren,
der Aufsichtsräte, der sog. Schadensregulierungsinspek-
toren und der sonstigen Revisionsbeamten und den
kolossalen Apparat, mit dem die Versicherungs-
gesellschaften arbeiten, kennt, wenn man ferner betrachtet,
daß auf dem kleinsten Ort Agenten angestellt sind,
durch die sich die Gesellschaften Konkurrenz machen
— alles Momente, die für die Regierung wegfallen —,
wenn man bedenkt, daß jeder einzelne der an der Spitze
dieser Gesellschaften stehenden Herren einen höheren
Gehalt bezieht als unsere badischen Minister zusammen-
genommen (vielleicht kann man das hessische Ministerium
auch noch dazu nehmen), wenn man bedenkt, daß
einzelne dieser Herren zusammen mit den Tantiemen
150 000 bis 200 000 Mark beziehen, dann wird man
zugestehen müssen, daß die Verwaltungskosten doch nicht
diese unerschwingliche Höhe erreichen können, wie sie
uns von der Regierung dargestellt wird.

Es wird außerdem gefragt, woher man das geschulte
Personal nehmen soll? Ich gebe vollständig zu, daß
nicht das gesamte Personal der Versicherungs-
gesellschaften vom Staate übernommen werden könnte. Aber so viel
ist sicher, daß bei den vielen Generalagenturen, die
hier in Baden sind, sich eine ganze Reihe von Personen
befindet, die hervorragend tüchtig in ihrem Fach sind,
die durchaus geeignet wären, auch für den Staat diese
Geschäfte zu erledigen. Also an dem Beamtenapparat,
der notwendig wäre, die Sache für den Staat zu er-
ledigen, dürfte es nicht fehlen, und es würden sich auch
auswärts Leute finden, die tüchtig sind und sich sehr
gut für diesen staatlichen Dienst eignen würden.

Es wird außerdem befürchtet, daß die Schadens-
regulierung beim Staat schwieriger vor sich ginge als
bei den Versicherungs-
gesellschaften. Wenn der Staat
das behauptet, dann stellt er eben seiner Verwaltungs-
fähigkeit und der Tüchtigkeit seines Personalpersonals

den Feuerversicherungs-
gesellschaften versichern, sie sagen
sich, ein neues Schulhaus kann überhaupt nicht mehr ab-
brennen, es ist ja alles aus Eisen und Beton konstruiert;
wenn auch vielleicht einmal in einem Schulzimmer ein
paar Schulbänke verbrennen, so macht der Schaden
noch lange nicht so viel aus, als an Versicherungs-
prämie zu zahlen wäre. Die Städte sind deswegen
dahin gelangt, so wenig als möglich bei den Feuer-
versicherungs-
gesellschaften zu versichern, da Brandgefahr
bei ihren Bauten ziemlich ausgeschloffen ist.

den Feuerversicherungs-
gesellschaften versichern, sie sagen
sich, ein neues Schulhaus kann überhaupt nicht mehr ab-
brennen, es ist ja alles aus Eisen und Beton konstruiert;
wenn auch vielleicht einmal in einem Schulzimmer ein
paar Schulbänke verbrennen, so macht der Schaden
noch lange nicht so viel aus, als an Versicherungs-
prämie zu zahlen wäre. Die Städte sind deswegen
dahin gelangt, so wenig als möglich bei den Feuer-
versicherungs-
gesellschaften zu versichern, da Brandgefahr
bei ihren Bauten ziemlich ausgeschloffen ist.

Der zweite Grund, der uns dazu veranlaßt, diesen
Antrag zu stellen, ist die immer fortschreitende Ring-
bildung auch bei den Versicherungs-
gesellschaften. Die
Versicherungs-
gesellschaften haben eine Zentrale errichtet,
die auf die gefährlichen Objekte und die Versicherungen
besonders aufmerksam macht, die vielleicht wegen der Höhe der
erlangten Prämien von einer Gesellschaft nicht abge-
lassen werden konnten. Sie haben sich gegenseitig
versichert, sich keine Konkurrenz zu machen, sie sind,
wenn sie auch äußerlich als verschiedene Gesellschaften
betrachtet sind, doch als Einzelgesellschaft anzusehen.
Das da kann uns auch das nicht viel helfen, was die
Regierung seit dem Jahr 1908 eingerichtet hat, indem
sie zugunsten derjenigen Antragsteller, die von ver-
schiedenen Gesellschaften abgewiesen worden sind,
zumehr eine Gemeinschaft verschiedener zuge-
höriger Versicherungs-
gesellschaften gebildet hat, die
aufgenommen ist, diese Leute aufzunehmen. Wir
haben aber auch gehört, zu welchen Sähen: Während
im allgemeinen in den Städten, hinsichtlich deren die
geringste Gefahrenklasse gilt, der Prämienfuß früher 1
vom Tausend betrug, ist er bei dieser Gemeinschaft auf
1,25 vom Tausend in die Höhe gegangen, ohne daß die
Gefahr sich vergrößert hätte, im Gegenteil, man kann
annehmen — und das wird von keiner Seite bestritten
werden —, daß in den großen Städten die Feuers-
gefahr von Jahr zu Jahr geringer geworden ist.
Trotzdem wird auch bei landwirtschaftlichen Betrieben
mindestens 5 vom Tausend verlangt. Wir haben ferner
in den Städten Gefahrenklassen, wo sogar 7, 8 und
9 vom Tausend verlangt werden, wo man sich sogar
überhaupt zunächst weigert, solche Betriebe in die Ver-
sicherung aufzunehmen. Was kann da in der Zwischen-
zeit geschehen? Das ist ja das Gefährliche an der
Sache: Wenn der Antragsteller drei oder vier Mal
von einer Gesellschaft abgewiesen wird, in der Zeit
dazwischen, bis sein Antrag endlich angenommen wird, ein
Brandunglück eintritt, so bekommt der Mann
infolge dieser Verschleppung gar keine Entschädigung.
Überall wo sich Ringe gebildet haben, ist es
Aufgabe der Allgemeinheit, dieser Ringbildung, um
ihrer Ausbreitung ein Gegengewicht zu bieten, gegen-
über zu treten. Und wenn hier im Landtag die all-
gemeine Meinung herrscht, daß die Feuerversicherungs-
gesellschaften doch nicht so stark und so gefährlich seien,
wie sie geschildert werden, so wird das für die Gesell-
schaften Anlaß sein, infolge ihrer Ringbildungen noch
weiter mit Anforderungen an die Allgemeinheit heran-
zutreten; und die Erhöhung der Prämien ist gerade
dasjenige, was man bei den großen Unternehmungen so
sehr mißbilligen muß. Wir haben erlebt, daß die Städte
die Mobilien ihrer Schulhäuser usw. gar nicht mehr bei

ein sehr schlechtes Zeugnis aus, dann sagt der Staat und die Verwaltung selbst: Wir haben unsere Leute so bürokratisch erzogen, daß sie im reellen Geschäftsleben überhaupt nicht mehr zu verwenden sind. Das ist die Erklärung, die uns in der Kommission abgegeben worden ist. Ich nehme an, daß das Ministerium seine Beamten besser kennen muß wie wir. Wenn das zu uns gesagt wird, so ist diese Äußerung des Regierungsvertreters in der Kommission eine Bestätigung für die vielen Klagen gegen den Bürokratismus, die uns Jahr für Jahr in diesem Hause vorliegen. Aber ich glaube auch, daß wir auf anderen Gebieten der Staatsverwaltung nach und nach die scharfen Ecken des Bürokratismus abschleifen und es möglich sein wird, daß diese scharfen Ecken nach und nach gerade dadurch abgeschliffen werden, daß die Leute vom grünen Tisch mit der Bevölkerung mehr in Berührung kommen.

In der Kommission hat dann auch wieder eine Rolle gespielt, ob und wie die Feuerversicherungsgesellschaften zu entschädigen wären. Über diese Entschädigungsfrage haben wir in den letzten paar Tagen ein eigenartiges Bild gehabt. Nachdem man durch die Reichsgesetzgebung die Entschädigungspflicht nur für die Tabakarbeiter — und auch da nur für eine vorübergehende Zeit — zugestanden hat, nachdem wir hier in Baden erst vor einigen Tagen von der Regierung gehört haben, daß sie es ablehne, der Resolution des Landtages Folge zu geben und eine Entschädigung für die durch die Reichsfinanzreform arbeitslos gewordenen Brauereiarbeiter eintreten zu lassen, glaube ich nicht, daß eine Entschädigung für die Feuerversicherungsgesellschaften in Frage kommt, etwa weil es sich hier um besser gestellte Herrschaften und Gesellschaften handelt; ich glaube nicht, daß der Staat im Falle der Verstaatlichung der Fahrnisversicherung seine Meinung ändern wird und diesen Leuten eine Entschädigung zukommen ließe, die er bei anderen Kategorien vollständig abgelehnt hat. Also dieses Argument, daß größere Entschädigungen zu zahlen wären, wird durch die Haltung der Regierung auf anderen Gebieten hinfällig, und zwar auf solchen Gebieten, wo eine Entschädigungspflicht sogar als Pflicht des Landes anerkannt wurde.

Die Regierung glaubt auch annehmen zu können — das war auch eines ihrer Argumente —, daß vielleicht in fernerer Zukunft ein finanzieller Vorteil von den Versicherungsgesellschaften zu erwarten sei. Unsere Auffassung geht dahin, daß vor allen Dingen, um derartige Ungleichheiten, wie sie bei der Gebäudeversicherungsanstalt eingetreten sind, indem die Schadensbeträge von Jahr zu Jahr ohne Schaffung eines großen Reservefonds umgelegt werden, zu vermeiden, die Überschüsse der ersten zehn Jahre unbedingt zur Schaffung eines großen Reservefonds verwandt werden müssen; dieser Reservefonds würde schon in fünf Jahren nach den Erfahrungen, die in den letzten Jahrzehnten gemacht worden sind, derart groß sein, daß alsdann eine gewisse sichere Summe jedes Jahr an die Staatskasse abgeliefert werden könnte. Wenn man rechnet, daß heute über drei Milliarden Mobilienwerte versichert sind und, wie die Regierung in ihren Mitteilungen selbst erklärt, schätzungsweise eine Milliarde unversichert ist, so kommen in Baden für die Versicherung jetzt nahezu fünf Milliarden Mobilienwerte in Betracht, die sich in 10 Jahren auf 6 bis 6½ Milliarden stellen würden. Man hat im Kanton Schaffhausen eine Berechnung anstellen lassen, ob es hier nicht möglich sei, eine kantonale

Fahrnisversicherung eintreten zu lassen. Die Sachverständigen — insbesondere die Sachverständigen der Versicherungsgesellschaften, die aber in dieser Beziehung nicht ganz als objektive Sachverständige anzusehen sind, weil sie an dem Ausgange dieses Gutachtens interessiert sind — haben nun erklärt, bei einer Versicherungssumme von so kleinem Betrage, wie ihn der Kanton Schaffhausen darbiete, sei es gefährlich, für einen so kleinen Kanton die kantonale Fahrnisversicherung einzuführen; dagegen sei es möglich, die staatliche Fahrnisversicherung für die ganze Schweiz einzuführen. Nach Schätzung beträgt der Mobilienwert in der Schweiz etwa 9 Milliarden. Wenn wir nur die für Baden genannten Werte in Betracht ziehen, so glaube ich, daß die Summe vollständig ausreichen würde, um eine staatliche Versicherung bei uns eintreten zu lassen. Sollte die Regierung aber dem gegenüber noch Bedenken hegen, so muß ich fragen: Ist es denn nicht möglich, eine Interessengemeinschaft in dieser Beziehung mit den anderen süddeutschen Staaten herbeizuführen? Denn ganz das Gleiche, was von uns angestrebt wird, wird in Elsaß-Lothringen und in Hessen gewünscht, und sehr weit ist man in dieser Frage im bayerischen Landtage vorgeschritten. Dort ist man der Sache viel näher getreten als bei uns, die bayerische Regierung nimmt gegenüber der Verstaatlichung der Fahrnisversicherung lange nicht die ablehnende Haltung ein wie die badische. Wenn diese Staaten zusammen der Frage näher treten würden, so würde es sich nicht um eine Versicherungssumme von 9 Milliarden sondern vielleicht um 40 bis 50 Milliarden handeln. Das sind dann Summen, die jedenfalls eine Garantie dafür bieten, daß ein Defizit in den Kassen nicht eintreten würde.

Die Regierung hat die Aufgabe, der Ausbeutung der Versicherten, der willkürlichen Erhöhung der Prämienätze, der ungerechten Einteilung der Gefahrenklassen, entgegenzutreten und vor allen Dingen dafür zu sorgen, daß die Summen im Lande bleiben. Von den großen Summen, die zurzeit an Prämien bezahlt werden, bleiben die wenigsten Gelder in Baden; die meisten kommen auswärtigen Aktionären zugute, gehen sogar ins Ausland, gelangen an Leute, die von uns nicht zur Steuer herangezogen werden können. Die Betriebskapitalien, die in Baden zur Steuer herangezogen werden, sind nicht von großer Bedeutung. Ich glaube, daß es Aufgabe des Staates wäre, gerade dafür zu sorgen, daß hier andere Verhältnisse eintreten, daß vor allen Dingen die Gelder, die ins Ausland gelangen, im Lande bleiben, denn diese könnten bei uns in Baden gut verwendet werden, wir hätten Verwendung dafür auf allen Gebieten, selbst wenn man diese Summen dazu verwenden sollte, um Bahnen auf dem Lande zu bauen, die heute wegen unseres angestrengten Bankredits nicht gebaut werden können. Vielleicht könnten wir dann in einigen Jahren in der Lage sein, infolge der Überschüsse den Wünschen unserer Landbevölkerung nach der Richtung hin mehr Rechnung zu tragen. Der Staat hat die Aufgabe, die Einnahmequellen, die sehr gut von der Allgemeinheit gebraucht werden könnten, im Interesse des Staates auszunützen (Beifall bei den Sozialdemokraten).

In der Beratung erhalten das Wort

Abg. Neuwirth (natl.): Wie schon von verschiedenen Rednern hervorgehoben worden ist, hat uns die vorlie-

Frage schon in früheren Landtagen beschäftigt. Der Herr Berichterstatter hat in seinem Berichte den Antrag wirklich eingehenden Behandlung unterzogen, und seine Ausführungen waren klar und überzeugend, so daß ich mich auf wenige Worte beschränken kann.

Wie sehr man in der Frage der Verstaatlichung des Fahrnisversicherungswezens verschiedener Meinung ist, geht schon daraus hervor, daß sogar in den einzelnen Fraktionen verschiedene Meinungen und verschiedene Ansichten geltend machen. In der Kommission wurde zur Behandlung des Antrages hauptsächlich ins Feld geführt, seien im allgemeinen die an die Privatversicherungen zahlenden Prämien zu hoch, es sei die Entschädigung häufig nicht ausreichend, vielmehr allzu knapp, und sei weiter zu betonen, daß die Überschüsse, die nach Millionen zählen und die von den Privatfeuerversicherungsgeellschaften eingestakt würden, wie namentlich der Herr Kollege Süßkind uns vorgerechnet hat, vom Staate eingestakt werden könnten, so daß dadurch bedeutende Mittel gewonnen werden könnten. Wenn ich die Überlegung hätte, daß der Staat mit der Übernahme dieser Versicherung wirklich die Millionen einsparen könnte, wie der Herr Kollege Süßkind nachzuweisen sucht, so wäre ich — das kann ich versichern — der erste, der diesem Antrage zustimmen würde. Ich befürchte aber das Gegenteil, ich befürchte, daß es gehen würde wie mit unsern Eisenbahnbetrieben, daß wir nicht Millionen gewinnen, sondern daß wir unter Umständen noch Millionen verlieren müßten. Der beste Beweis, den ich Ihnen dafür liefern kann, ist die Gebäudeversicherung, die ja bereits staatlich organisiert ist. Wo sind hier die Überschüsse? Hat vielleicht die Gebäudeversicherungsanstalt billigere Prämienätze wie die Privatgesellschaften in der Fahrnisversicherung? Und dann, wie einfach liegt der Betrieb in dem Gebäudeversicherungswezen im allgemeinen, und wie kompliziert ist der Betrieb in unserem Fahrnisversicherungswezen! (Sehr richtig!) Denken Sie sich eine staatlich betriebene Fahrnisversicherung; da würde die Kammer in jeder Session mit Petitionen überhäuft werden von Bittstellern, die kommen und glauben, sie seien nicht hinreichend entschädigt worden; es wäre das eine ständige Bettelei (Sehr richtig! bei den National-Liberalen).

Was die ungenügende Entschädigung anbetrifft, die die Privatversicherungsgeellschaften angeblich bezahlen, so möchte ich das Gegenteil behaupten. Meine Erfahrungen gehen auf eine Reihe von Jahren zurück, und ich kann sagen, daß die Geellschaften bei Brandfällen den Geschädigten gegenüber immer entgegengekommen sind und sich immer nobel gezeigt haben. Eine Schattenseite besteht allerdings darin, daß es gerade bei der Fahrnisversicherung häufig vorkommt, daß sehr viele Gegenstände nach einem Brande als verbrannt vergütet werden, die dann später wieder zum Vorschein kommen; das sind aber Auswüchse, die man energisch bekämpfen soll. Jedenfalls sind mir aber, wie gesagt, in meinem Bezirk keine Klagen darüber bekannt, daß die Geellschaften bei Auszahlung der Entschädigung knauserig wären.

Und nun denken Sie daran, daß die örtlichen Verhältnisse in den baulichen Verhältnissen gerade bei uns im badischen Lande im allgemeinen sehr groß und die Verhältnisse in keinem anderen Staate so verschieden sind wie bei uns. Denken Sie an die Bauten auf dem Schwarzwald oder auf dem Odenwalde, an die Stroh-

und Schindelbächer, wo Haus, Scheuer und Stallung unter einem Dache sich befinden. Das sind allerdings feuergefährliche Gebäulichkeiten, und da ist es kein Wunder, wenn der Prämienatz für die Feuerversicherung ein hoher ist. Es müßten also, auch wenn der Staat die Fahrnisversicherung in eigenen Betrieb übernähme, verschiedene Gefahrenklassen geschaffen werden, um einen gerechten Ausgleich zwischen den besonders feuergefährlichen Gebäuden und den massiv erstellten Häusern zu haben. Wenn ich die Prämienätze, die in meinem ländlichen Bezirk für Fahrnisversicherung gezahlt werden, zusammenstelle und mit den für die Gebäudeversicherung zu zahlenden Sätzen vergleiche, so finde ich, daß erstere fast durchweg niedriger sind als die für die Gebäudeversicherung. Das kann uns doch nicht veranlassen, dem Antrag Bechtold auf Verstaatlichung des Fahrnisversicherungswezens zuzustimmen. Wir wollen doch keine Unternehmungen schaffen, von denen wir im Voraus überzeugt sind, daß sie nichts taugen, daß der Staat überhaupt nicht in der Lage ist, derartige Geschäfte zu übernehmen.

Der Herr Berichterstatter hat in seinem Bericht daran hingewiesen, daß schon im Jahre 1906 ein Antrag der Abg. Bechtold und Gen. der Zweiten Kammer vorlag, der dahin ging, daß das ganze Versicherungswezen auf landwirtschaftlichem Gebiete, Feuerversicherung, Hagelversicherung, Rindviehversicherung usw., in staatliche Regie übernommen werden solle. Auch dort war ich dagegen, auch dieser Antrag war mir nicht sympathisch, denn die geographische Lage unseres Landes ist einmal einer einheitlichen Versicherung nicht günstig. Ich will als Beispiel nur die Hagelversicherung anführen, mit Einführung der obligatorischen Versicherung muß ja alles versichert sein. Auf der einen Seite sind da die gefährlichen Kreise Konstanz und Mosbach, wo fast in jedem Jahre Hagelwetter niedergehen, auf der anderen Seite steht die Rheinebene, wo es seit hundert Jahren nicht gehagelt hat. Wenn wir nun die Hagelversicherung obligatorisch einführen wollten, so würden sich die Leute in der Rheinebene für eine zwangsweise Versicherung bedanken (Sehr richtig! bei den Nationalliberalen). Und so wird es auch mit der Fahrnisversicherung gehen. Es sind eben die Verhältnisse in unserem Lande absolut nicht für eine einheitliche Regelung des Versicherungswezens angetan. Dann sehe ich aber auch nicht ein, warum wir in Baden damit den Anfang machen sollen. Soviel ich weiß, hat sich noch kein Staat mit der Frage der Verstaatlichung der Versicherung befaßt. Auch die Schweiz und die angrenzenden Länder haben das Versicherungswezen noch den Privaten belassen. Dadurch, daß wir die Versicherungsgeellschaften zu Beiträgen für gemeinnützige Zwecke, insbesondere für Förderung des Feuerlöschwezens, heranziehen, sind wir nach meiner Ansicht schon einen Schritt vorwärts gegangen, und wir haben damit vorerst erreicht, was wir in der Sache erreichen können. Es ist auch meines Erachtens vom Standpunkte der Gerechtigkeit aus am Platze, daß wir die Feuerversicherungsgeellschaften zu derartigen Beiträgen heranziehen, denn auf kleineren Plätzen wird es sehr angenehm empfunden, wenn auf diese Weise den bedürftigen Gemeinden die Mittel an die Hand gegeben werden, um ihren Aufwand für Wasserleitung, für Feuerlöschgerätschaften und Bildung von Feuerwehren zu decken. Diese Beiträge stellen auch nur einen gerechten Ausgleich dar, denn die Geellschaften machen durch diese Einrichtungen selbst

die besten Geschäfte, da dann die Feuersgefahr nicht mehr so groß ist und die Ausdehnung eines Brandes durch gute Löscherätschaften, durch Einführung der Wasserleitung und namentlich durch Bildung der Feuerwehr leichter eingeschränkt werden kann. Der Staat ist andererseits durch diese Beiträge in der Lage, etwas reichlichere Zuschüsse zu geben, die wie gesagt für die Gemeinden wirklich von wohlthätigster Wirkung sind.

Ich bin also der Meinung, daß wir dem Staate nicht Aufgaben zuweisen sollten, hinsichtlich deren wir im Voraus keine Garantie dafür haben, daß diese Unternehmungen prosperieren werden. Deshalb werde ich dem Kommissionsantrage zustimmen (Beifall bei den Nationalliberalen).

Abg. R o p f (Zentr.): Nicht alle meine Parteigenossen, aber doch der weitaus größte Teil wird gegen den Antrag der Abgg. Bechtold und Genossen und für den Kommissionsantrag stimmen. Die Erwägungen, von denen die Mehrheit meiner Parteifreunde ausgeht, sind teilweise grundsätzlicher, teilweise mehr praktischer Art, und nicht alle Abstimmenden gehen von den gleichen Erwägungen aus. Ein Teil meiner Freunde verhält sich gegen die Übernahme der Fahrnisversicherung in Staatsbetrieb grundsätzlich ablehnend. Es wird dagegen geltend gemacht, daß denn doch gewichtige Bedenken dagegen sprechen, daß man wiederum eine große Anzahl von Privatbetrieben ausschaltet, daß man hier wiederum einen ganz gewaltigen Eingriff in das private Erwerbsleben vornimmt, obwohl man sagen kann, daß ein Bedürfnis, daß irgendwie erhebliche Zweckmäßigkeitsgründe nicht vorliegen. Man kann sagen (es ist das ja von anderer Seite schon hervorgehoben worden), daß die privaten Versicherungsgesellschaften, die bei uns in starker Konkurrenz ihr Geschäft treiben, infolge dieser Konkurrenz, wenn sie jetzt auch infolge der Ringbildung nicht mehr in der früheren Weise wirksam ist, uns solche Versicherungsbedingungen geboten haben, daß man zugeben muß, die Versicherungen arbeiten nicht teuer. Wir haben bei der Immobilienversicherung ja die Möglichkeit, einen Vergleich zu ziehen. Während wir früher nur vier Fünftel der Gebäude staatlich versichern mußten und ein Fünftel noch bei privaten Versicherungen versichert werden konnte, haben wir seit einigen Jahren auch für das letzte Fünftel die staatliche Versicherung. Jeder Hausbesitzer weiß aus seinem eigenen Umlagezettel, daß er heute für die Versicherung dieses Fünftels erheblich mehr zahlt, als er bezahlen mußte, solange er das Gebäudeteil bei privaten Versicherungen versichert hatte. Ich habe damals z. B. $\frac{3}{4}$ vom Tausend bezahlt, meines Wissens mußte im letzten Jahre bei der staatlichen Versicherung ungefähr das Doppelte bezahlt werden. Das weist uns darauf hin, daß der Staat auch bei der Fahrnisversicherung keineswegs billiger arbeiten wird, und es will mir scheinen, daß die großen Gewinne, die der Herr Kollege Süßkind ausrechnet, doch auf dem Papier stehen bleiben würden, daß der Staat sie nicht erzielen würde. Der Staat arbeitet immer teurer als Privatgesellschaften. Er muß ein ganzes Beamtenheer unterhalten, er bezahlt nach anderen Grundsätzen, er hat die Reliktenversorgung, er hat die Pensionierung usw. Kurz, der Betrieb ist in jeder Hinsicht ein viel, viel teurerer, und ich bin fest überzeugt, daß beim Staatsbetrieb von überschüssigen nicht die Rede sein könnte. Wenn man darauf hinweist, daß der Staat bei der Gebäudeversicherung insofern nicht unter den teuer-

sten Umständen arbeitet, als er ja die Gemeindebehörden bei Besorgung der Geschäfte mitverwenden kann und natürlich verwendet, also dort keine besonderen Beamten braucht, so wäre das bei der Fahrnisversicherung natürlich nicht möglich. Dieser Betrieb ist so kompliziert und würde so viel Arbeit erfordern, daß das von den Gemeindebehörden oder von den bestehenden Staatsbehörden nicht bewältigt werden könnte. Es wäre vielmehr unumgänglich, daß der Staat ein verhältnismäßig großes Beamtenheer unterhalten müßte, um diese Aufgaben der Versicherung zu bewältigen. Es ist aber gerade bei der Fahrnisversicherungsgeschäft so recht eigentlich ein laienmännliches Geschäft, wo man sowohl bei der Aufnahme als namentlich auch bei der Entschädigung ab- und zugeben muß; es kann das nicht nach bürokratischen Gesichtspunkten gehandhabt werden, sonst kommt man gleich in Schwierigkeiten. Der bürokratische Betrieb verlangt eben, daß die ganze Verwaltung nach gewissen feststehenden Grundsätzen gehandhabt wird. Würde man es anders machen, würde man den Beamten einen weitgehenden Spielraum lassen wollen, bei der Entschädigung usw. ab- und zugeben, so würde das sofort als Mißbrauch gebrandmarkt werden und würde die größte Unzufriedenheit erregen. Es würden sich namentlich bei der Schadensregulierung, wie schon seitens des Herrn Regierungsvertreter in der Kommission ausgeführt worden ist, wie es auch in der Denkschrift steht, die größten Schwierigkeiten ergeben. Bei den Privatversicherungen ist es ja tatsächlich so, daß bei der Schadensregulierung immer ein Art Vergleich geschlossen wird. Der Geschädigte stellt seine Forderung auf, die gewöhnlich recht hoch ist; die Versicherung sucht die Rechnung soweit als möglich herabzubringen, und schließlich einigen sich beide Teile auf einer erträglichen Mitte, und es tritt so schließlich ein gewisser Zustand der Befriedigung ein. Gegenüber dem Staate würde man ganz anders auftreten. Wenn der staatliche Schadensregulator die Sache nicht nach dem Sinne des Geschädigten handhaben würde, so würde die Unzufriedenheit in der Kritik der Staatsbehörden und Staatsseinrichtungen Luft machen, sie würde sich auch bei den Wahlen Luft machen und wir bekämen noch viel mehr verärgerte sozialdemokratische Stimmen von Leuten, die gar keine Sozialdemokraten sind, als wir heute schon haben (Abg. S ü ß k i n d: Das ist der Hauptgrund gegen unseren Antrag, die Angst! Heiterkeit), und es würde das eigentlich, glaube ich, geradezu zu einer Fälschung unserer Wahlergebnisse, soweit die politischen Gesichtspunkte in Frage kämen, führen müssen. Es würde auch, wie der Herr Kollege Neuwirth schon hervorgehoben hat, der Landtag zweifellos mit Petitionen überschwemmt werden, denn jeder, der nicht das bekommen hätte, was er glaubte, verlangen zu können, würde natürlich eine Petition an den Landtag richten, und dann hätte unter Petitionskommission und dieses Hohe Haus die Mühe nun abzuwägen, ob richtig verfahren worden ist oder nicht. Ich glaube, das gäbe recht unerquickliche Zustände; es würde dadurch die Schar der Unzufriedenen nur vermehrt werden und der Staat würde mit dieser Sache eine außerordentlich undankbare Aufgabe auf sich nehmen. Ich glaube, schon aus diesen Zweckmäßigkeitsgründen, abgesehen von den zuerst erläuterten prinzipiellen Bedenken, muß man sich doch gegenüber dem Gedanken des Antrags der Herren Abgg. Bechtold und Genossen ablehnend verhalten.

Ich darf aber auch darauf hinweisen, daß das Amt, das der badische Staat übernehmen würde, doch ein recht

sein würde. Wir haben ja in der Denkschrift gesehen, daß man im Kanton Waadt die Zwangsversicherung vom Kanton aus eingeführt hat. Sie hat sich aber nicht bewährt; die Leute mußten gewaltig zahlen, und schließlich mußte noch mit Staatsbeiträgen an die Sanden reguliert werden; trotzdem konnten die Schäden gar nicht reguliert werden, sie sind mit 48 und 50 Prozent des Schadens reguliert worden, denn man hat sie nicht ganz regulieren können, weil sonst außerordentliche Belastungen herausgekommen wären. Wir müssen auch damit rechnen, daß immer wieder Katastrophen kommen können, wie wir sie z. B. in Donaueschingen gehabt haben; solche Katastrophen auch in großen Städten, sie können sogar in zersplitterten Landgemeinden eintreten. Wenn derartige Katastrophen mehrfach in ein und demselben Jahre vorkämen, könnten eben doch Belastungen herauskommen, die die Versicherten recht ungemütlich werden würden. Die Versicherungsgesellschaften haben dagegen den großen Vorzug, daß ihr Versicherungsgebiet sich auf ein viel kleineres Gebiet, allermindestens auf das Gebiet des ganzen Reichs erstreckt. Ihre Zahl ist sehr groß, und sie sind gegenseitig in einem Rückversicherungsverhältnis, das sie niemals ein großes Risiko eingehen, denn sie können den außerordentlichen Schaden, der einen gewissen Prozentfuß überschreitet, auf alle um. Der Staat kann nicht.

Eine Reihe meiner Freunde steht allerdings auf dem Standpunkt, daß sie an sich nicht unter allen Umständen grundsätzlich eine Übernahme der Fabrikversicherung durch den Staat ablehnen möchten; sie haben aber ganz erhebliche Bedenken dagegen, daß unser kleiner badischer Staat dieses Risiko übernimmt. Sie würden sich bereit machen lassen, dem Gedanken näher zu treten, wenn ein größeres Versicherungsgebiet etwa in Gestalt des ganzen Bundesgebiets oder des Gebiets einer Reihe von Bundesstaaten geschaffen werden könnte. Dann ließe sich für manche meiner Freunde noch eher darüber reden. Alle diejenigen, die gegen den Antrag stimmen werden, sind aber der Meinung, daß der badische Staat jedenfalls zu dem ist, um ein solches Risiko, das ein anderer Staat, abgesehen von dem genannten Kanton Waadt, noch nicht übernehmen gewagt hat, zu übernehmen. Wir meinen, daß sollen uns andere erst vormachen, oder man soll ein größeres Versicherungsgebiet schaffen. Es ist zuzugedenken, daß es für manche Gegenden des Landes und für manche Versicherte von Vorteil wäre, wenn wir eine staatliche Zwangsversicherung hätten. Das eine will ich aber hierbei bemerken: Soweit lediglich der Versicherungsbeitrag angeht, würde ich mich für meine Person keineswegs grundsätzlich ablehnend verhalten. Ich glaube, es sprechen in der Tat recht gewichtige Gründe dafür, daß man eine Art Versicherungszwang einführen, d. h. daß man verlangen müßte, daß jeder versichert sein muß mit gewissen Ausnahmen, die man zulassen könnte. Aber warum handelt es sich ja heute natürlich nicht.

Von der anderen Seite macht man geltend, daß die in manchen landwirtschaftlichen Gebäuden untergebrachten Versicherungen bei den Versicherungsgesellschaften kaum angeordnet werden können. Ich weiß aus meiner eigenen Erfahrung, daß für landwirtschaftliche Gebäude, namentlich für solche mit weicher Bedachung, oft recht erhebliche Prämien bezahlt werden müssen. Ich weiß auch, daß auch Versicherungen in Industriegebäuden gleichfalls nur mit hohen Prämien versichert werden können. Es ist aber doch in der Richtung besser geworden; und zwar ist es

besser geworden durch die Verträge, die die Groß-Regierung mit den Versicherungsgesellschaften abgeschlossen hat. Von dem Herrn Kollegen Süßkind ist, wie ich glaube, schon darauf hingewiesen worden, daß die Regierung einen Vertrag mit den zugelassenen Versicherungsgesellschaften abgeschlossen hat, wonach sie Fahrnisse, die in landwirtschaftlichen Gebäuden untergebracht sind, zu einem Maximalfuß von 5 vom Tausend versichern müssen. Das ist immerhin ein großer Fortschritt; es ist ja nicht billig, aber es ist auch nicht unerträglich, während früher weit erheblichere Beträge gefordert wurden. Ich möchte also glauben, daß auch die Verhältnisse der landwirtschaftlichen Gebäude mit weicher Bedachung und daß auch die Verhältnisse der Industrie in den leichter gebauten Gebäuden keineswegs unerträglich sind, jedenfalls uns nicht nötigen, daß wir von uns aus hier diese große Aufgabe alsbald in Angriff nehmen. Der Gedanke ist jedenfalls verfrüht.

Es ist auch schon darauf hingewiesen worden, daß möglicherweise eine Entschädigungspflicht bestehen würde. Der Herr Kollege Süßkind hat gemeint, daß von einer Entschädigungspflicht deswegen keine Rede sein könne, weil man auch die Tabakarbeiter nicht soweit entschädigt habe, als er es für angemessen erachtet hätte, und weil eine Entschädigung für die beschäftigungslos gewordenen Brauereiarbeiter abgelehnt worden sei. Die Tabakarbeiter haben immerhin einige Millionen bekommen. Ob sie nicht noch mehr bekommen, steht dahin, es wird Sache des Reichstags sein, das zu entscheiden; man hat aber die Unterstützungspflicht anerkannt. Der Landtag hat sie auch bei den Brauereiarbeitern anerkannt. Wenn die Regierung sich ablehnend verhalten hat, so hat sie sagen können, bei den Arbeitern der Brauereindustrie handelt es sich um kräftige Leute, die unschwer in der Landwirtschaft und in anderen Betrieben wieder Arbeit finden können. Ich bin nun der Meinung, daß gerade bei der Feuerversicherung, selbst wenn man nicht gerade konstruieren kann, daß eine rechtliche Verpflichtung zur Entschädigung vorliege, jedenfalls ein sehr starker Billigkeitsanspruch auf Entschädigung entstehen würde. Denn diese Versicherungen beschäftigen nicht nur ihre Inspektoren sondern vielfach eine große Anzahl Agenten, denen es sehr schwer fallen würde, anderswo unterzukommen. Auch das muß uns zu einer ablehnenden Stellungnahme bestimmen. Wir könnten diese Leute lange nicht alle in den staatlichen Betrieb übernehmen, denn viele von den Agenten würden nach ihrer Vergangenheit und nach ihrer Vorbildung nicht den Anforderungen entsprechen, die der Staat an seine Beamten stellen muß. Die meisten würden eben einfach brotlos werden, und wir könnten uns deshalb nicht der moralischen Verpflichtung entziehen, sie zu unterstützen.

Ich glaube also, um alles zusammenzufassen, es sprechen gewisse grundsätzliche Bedenken dagegen, daß wir hier in das private Wirtschaftsleben einen so starken Eingriff machen, es sprechen aber auch Zweckmäßigkeitsgründe gegen die Übernahme einer derartigen Versicherung in den Staatsbetrieb. Wir haben allen Grund, namentlich bei unseren gespannten Finanzverhältnissen und der Kleinheit unseres Staates, gegenüber solchen gewagten Operationen vorsichtig zu sein. Wenn der Gedanke überhaupt einmal Verwirklichung finden soll, wird es sich immerhin empfehlen, daß wir zunächst größere Staatsverbände uns das vormachen lassen. Zurzeit verhalten wir uns jedenfalls ablehnend (Beifall im Zentrum).

Abg. Dr. Vogel-Kastatt (fortsch. Bp.): Dem Antrag Bechtold und Genossen können wir nicht beitreten; nicht deshalb, weil wir glauben, daß der Gedanke, der diesem Antrag zu Grunde liegt, ein unreifer und verfrühter sei, sondern deshalb, weil wir glauben, daß dieser gesetzgeberische Gedanke bei der Kleinheit unseres Landes und dem verhältnismäßig geringen Wert der zu versichernden Beträge für unsern Staat eine zu große Gefahr birgt und die Prämienätze zu hoch würden. Wir sehen ein weiteres Hauptbedenken in dem Mangel der Möglichkeit einer Rückversicherung.

Ich will auf die verschiedenen Gesichtspunkte, die in der Debatte hervorgetreten sind, nicht weiter eingehen. Nur dem Herrn Kollegen Süßkind möchte ich bemerken: Es scheint mir ein verfehlter Gedanke zu sein, bei der staatlichen Feuerversicherung auf Überschüsse für die Staatskasse zu wirtschaften. Ich meine, man müßte den Überschuß zunächst für die Schaffung eines Reservefonds verwenden (Abg. Süßkind: Das habe ich ja gesagt!). Interessant waren die Ausführungen der Herren Neuwirth und Kopf wegen der bei diesen beiden Herren hervorgetretenen Beurteilung der Fähigkeit der Bureaukratie zur Leitung eines derartigen Betriebs. Wir glauben, daß im staatlichen Betrieb, der richtig geleitet ist, dessen Leitung natürlich in die richtigen kaufmännischen Hände gelegt sein müßte, ebenso billig und solid gearbeitet werden kann als im Betrieb großer Gesellschaften. Und wenn darauf hingewiesen wird, daß die Bevölkerung höchstwahrscheinlich bei allen Aktionen der staatlichen Versicherung mehr oder weniger unzufrieden bleiben würde, daß die Kammer mit großen Petitionsstürmen überlastet werden könnte, so kann ich doch auf eine Erscheinung hinweisen, die mir als Mitglied der Petitionskommission recht deutlich vor Augen getreten ist: Wir haben aus dem ganzen großen Gebiet der sozialen Versicherung, wo schiebsgerichtliche Entscheidung stattfindet, in der Petitionskommission nicht eine einzige Petition gehabt. Das scheint mir dafür zu sprechen, daß auch bei der staatlichen Feuerversicherung die Kammer dieser Gefahr wahrscheinlich nicht ausgesetzt wäre, wenn die Entscheidungsfrage schiebsgerichtlich entschieden würde.

Wir kommen aber auch nicht zu dem Ergebnis der Großh. Regierung, die auf Seite 16 der Denkschrift auspricht: „Ein Bedürfnis nach der staatlichen Fahrnisversicherung kann nicht anerkannt werden“. Wir glauben vielmehr, daß der Gedanke der staatlichen Fahrnisversicherung nicht von der Tagesordnung verschwinden wird und daß es Aufgabe des heutigen Staates ist, diesen Zweig der Fürsorge selbst in die Hand zu nehmen. Wenn das Reich, das ist unser Standpunkt, sich nicht dazu entschließen kann, das zu tun, dann wird wohl der Weg beschritten werden müssen, zu versuchen, ob innerhalb einer Gruppe von Einzelstaaten, in welchen die Auffassung sehr stark vertreten wird, daß die staatliche Zwangsversicherung die richtige sei, nicht ein Zusammenschluß zum Zwecke der Bildung eines Verbandes mit dem Ziele der Versicherung gegen Feuergefahr erfolgen kann. Wir stehen also auf dem Standpunkt, daß der Staatszwangsversicherung unter Ausschluß der Privatversicherungsgesellschaften, aber innerhalb des Rahmens eines größeren Verbandes der Versicherungsträger, der unseres Erachtens geschaffen werden könnte bei der Stimmung, die in der Volksvertretung der süddeutschen Staaten sich im Laufe der letzten Jahre durchgerungen hat, und bei der Geneigt-

heit, die auch öfters bei den Regierungen in diesen Staaten zu Tage getreten ist, die Zukunft gehört. Wir stimmen also, wie gesagt, gegen den Antrag Bechtold, nicht weil wir seine Grundlage ablehnen und den Grundgedanken des Antrags für unrichtig halten, sondern deshalb, weil wir die praktische Durchführung des Gedankens im Rahmen unseres kleinen Staates zur Zeit nicht für möglich halten.

Abg. Sängler (natl.): Auch ich muß mich heute gegen den Antrag der Herren Bechtold und Genossen aussprechen. Ich darf das nicht nur tun im Namen meiner politischen Freunde, sondern ich darf auch erklären, daß die Herren Mitglieder der badischen Landwirtschaftskammer, die dem Hohen Hause angehören und mit denen ich Rücksprache genommen habe, mir darin zustimmen. In der Versammlung der badischen Landwirtschaftskammer im Januar 1908 wurde diese Frage behandelt und zwar wurde der Antrag auf Einführung der staatlichen Zwangsversicherung vom Herrn Baron v. Stöckingen eingebracht. Er hat aber damals schon ausgeführt: „Einen bestimmten Vorschlag kann ich Ihnen heute nicht unterbreiten, da die Frage nach allen Seiten noch gründlich geprüft werden muß.“ In jenen Januartagen waren ja die 11 Fragen, die die Zweite Kammer an die Großh. Regierung gerichtet hat, noch nicht beantwortet, und Sie sehen, daß die Beantwortung der Fragen seitens der Großh. Regierung nicht nur die Mitglieder der Landwirtschaftskammer in ihrer früheren Ansicht manfend gemacht hat, sondern daß sie auch ihren Einfluß auf die Kommission der Zweiten Kammer der badischen Landstände dahin geltend gemacht hat, daß die Kommission heute zu einem ganz anderen Antrag kommt, als das früher der Fall war. Die Kommission hat sich vor vier Jahren mit allen gegen eine Stimme und vor 2 Jahren einstimmig für den Antrag ausgesprochen, heute aber haben wir einen Antrag der Kommission zu beraten, der dahin geht, den Antrag der Abgeordneten Bechtold und Genossen, die Verstaatlichung der Mobiliar-Feuerversicherung betr., abzulehnen. Also nicht nur die Mitglieder der badischen Landwirtschaftskammer sondern auch die Mehrheit der Kommissionsmitglieder sind zu anderer Ansicht gekommen.

Von einer Seite ist gesagt worden, die Kosten würden bei der Verstaatlichung der Mobiliar-Feuerversicherung keine hohen mehr sein, denn es müßte jetzt schon von seiten der Bürgermeisterämter, der Ratschreiber usw. ein großer Teil der Arbeit übernommen werden. Da bin ich anderer Ansicht, ich glaube, das läßt sich gar nicht durchführen, und es würde unbedingt notwendig werden, daß auch im kleinsten Dorf ein besonderer Beamter hingesetzt würde, der die örtliche Verwaltung zu besorgen hätte. Es würde also eine sehr große Anzahl von Beamten für die Versicherung notwendig werden, und dadurch würden aber die persönlichen und sachlichen Verwaltungskosten sicherlich ebenso hoch, wenn nicht höher werden, als das jetzt bei den Privatversicherungsgesellschaften der Fall ist. Es ist schon vor zwei und auch vor vier Jahren von seiten des Herrn Ministers ausgeführt worden, Baden wäre für eine Mobiliar-Feuerversicherung viel zu klein. Wir haben als warnende Beispiele das Unglück von San Francisco und den großen Brand von Kalesund gehabt, und wir haben es in Donaueschingen, in unserem Großherzogtum selbst erlebt, daß sofort nach dem Unglück bei der

badischen Gebäudeversicherungsanstalt die Prämien um 100 Proz. in die Höhe geschwollen sind. Das ist ein gewichtiger Beweis dafür, daß unser Großherzogtum zu klein ist, um ein solches Experiment der Einführung der staatlichen Feuerversicherung zu wagen. Es ist gewiß bedauerlich, daß nicht nur manchen Industriellen, wenn sie versichern wollen, von den Privatversicherungsgeellschaften große Schwierigkeiten gemacht werden — auch mir sind aus meinem Bezirk diesbezügliche, sehr berechtigte Klagen ausgegangen —, sondern auch aus landwirtschaftlichen Kreisen, insbesondere des Schwarzwaldes, wird darüber geklagt, wie schwer es oft den dortigen Bauern gemacht wird, ihre Häuser, sofern sie leicht gedeckt sind, versichern zu können. Aber ich befürchte, daß gerade die ländliche Bevölkerung, wenn die Versicherung vom Staate verwaltet würde, deshalb garnichts davon profitieren würde, weil die großen Städte eine erhebliche Differenzierung bei der Prämienberechnung beanspruchen würden, denn sie würden darauf hinweisen, daß die Feuergefahr in den Städten bedeutend kleiner geworden sind, weil hier die Löscheinrichtungen so vorzüglich sind, wie sie auf dem Lande auch bei sonst günstigen Verhältnissen und mit dem besten Willen nicht eingeführt werden können, weil die großen städtischen Neubauten fast nur aus Stein und Eisen erbaut werden usw. Es wäre also nachher die Landbevölkerung diejenige, die die höchsten Prämien bezahlen müßte.

Es kommt weiter hinzu, daß eine staatliche Fahrnisversicherung ohne Versicherungszwang eigentlich überhaupt nicht durchgeführt werden kann, denn wenn sie ohne Versicherungszwang durchgeführt würde, so würden vermuthlich der staatlichen Mobiliarfeuerversicherung die allergefährlichsten Risiken zugewiesen werden, so daß die Privatversicherungsgeellschaften noch ein besseres Geschäft machen würden wie jetzt. Daß die privaten Feuerversicherungsgeellschaften übrigens nicht alle und immer gute Geschäfte machen und günstige Jahresabschlüsse haben, hat man oft Gelegenheit zu erfahren.

Aus allen diesen Gründen darf ich nicht nur für mich sondern auch im Namen vieler Kollegen erklären, daß wir gegen den Antrag der Herren Abgg. Bechtold und Gen. stimmen werden. Wir lehnen ihn im Prinzip zwar nicht ab, sondern wir wünschen, daß die Großh. Regierung die Frage ernstlich prüft und sie im Auge behält, daß sie auch versucht, mit anderen deutschen Bundesstaaten in Verbindung zu treten, damit eventuell durch die Gründung eines Zweckverbandes deutscher Bundesstaaten die Verstaatlichung der Mobiliarversicherung möglich gemacht werden wird. Dann wird der Zeitpunkt gekommen sein, in dem auch unsere Zustimmung nicht fehlen soll! (Beifall bei den Nationalliberalen.)

Abg. Wittmann (Zentr.): Ich bin ein Freund der staatlichen Mobiliarversicherung und möchte mich als solchen hier bekennen. Die Frage der Verstaatlichung der Mobiliarversicherung ist meines Erachtens soweit weitgehend schon erprobt, daß zweifellos auch der badische Staat sich mit der Sache eingehender befassen und der Frage näher treten kann, als das nach seiner bisherigen Stellungnahme der Fall ist. Wir haben nicht bloß den Kanton Waadt als Beispiel sondern auch den Kanton Glarus, die bereits eine staatliche Feuerversicherung für

Mobilien haben, und wenn auch dort die gemachten Erfahrungen für meinen Standpunkt nicht besonders günstig sind, so sind eben diese Kantone viel zu klein, um das Risiko zu tragen. Gegenüber diesen kleinen Kantonen hätten wir in Baden doch immerhin in viel größerem und ausgedehnterem Maße die Vorbedingungen für das Prosperieren einer staatlichen Mobiliarversicherung. Wenn wir einmal im deutschen Reiche bleiben wollen, so haben wir ein Beispiel in Sachsen. Das Königreich Sachsen hat die Verstaatlichung der Gebäudeversicherung, es hat daneben aber auch eine fakultative Verstaatlichung eines Teils von Fahrnissen, nämlich von Maschinen und maschinellen Einrichtungen, und man hat gerade auf diesem Gebiete schätzbare Erfahrungen in Sachsen nicht gemacht, denn die sächsische Regierung hat im Jahre 1908 sich im Landtag dahin ausgesprochen, daß sie in Erwägung ziehen wolle, inwieweit ein Ausbau der freiwilligen Abteilung der Versicherung, die ich schon eben nannte, möglich sei. Es sind also die Erfahrungen in Sachsen nicht derart, daß sich die Regierung glattweg ablehnend verhält, sondern sie will die Sache weiter verfolgen. Ich glaube, daß das Beispiele genug sind, die für meinen Standpunkt sprechen. Ich verkenne das Gewicht der Gründe, die gegen eine Verstaatlichung in diesem hohen Hause vorgetragen und die auch sonst in Broschüren usw. niedergelegt sind, durchaus nicht, allein ich halte diese Gründe nicht für derart, daß sie nicht überwindbar wären. Namentlich möchte ich darauf hinweisen, daß ja unsere neue Landesbauordnung schon beim Bau derartiger penible Anforderungen stellt, daß die Brandgefahr immer geringer werden wird. Außerdem haben wir Sicherheitsmaßnahmen genug, und auch die Löscheinrichtungen, die der Feuerwehr zur Verfügung gestellt werden, werden von Jahr zu Jahr immer mehr vermehrt und verbessert, das Personal wird immer mehr ausgebildet, so daß die Brandgefahr zweifellos immer mehr verschwindet.

Dann wird zweifellos eine Rückversicherung möglich sein, namentlich dann, wenn wir eine fakultative staatliche Mobiliarversicherung einführen, der der Staat und die Gemeinden mit ihren Fahrnissen vorweg beitreten müßten, als deren Anhänger ich in erster Linie mich bekenne. Im Falle der fakultativen Versicherung hätten wir einmal die Möglichkeit der Rückversicherung, die ich eben nannte, wir wären aber auch außerdem über die Frage hinaus, ob die bisher arbeitenden Versicherungsgesellschaften einen Anspruch auf Entschädigung hätten oder nicht. Bei der fakultativen Versicherung würde zweifellos dieser Anspruch nicht bestehen. Da für eine fakultative Versicherung viele Freunde im Hause nicht vorhanden sind, und da ich, ob in der einen oder anderen Form, ein staatliches Vorgehen überhaupt für einen ganz bedeutenden Fortschritt halte, so werde ich mich zu dem Antrage der Herren Abgg. Bechtold und Gen. bekennen und für diesen stimmen, obgleich er nicht ganz meinen Intentionen entspricht.

Abg. Goppert (Zentr.): Wenn die letzten Ausführungen, die der Herr Kollege Säger gemacht hat, Gegenstand eines Antrags gewesen wären, so hätte ich für denselben stimmen können. Ich will nur meine Abstimmung mit einigen Worten motivieren. Es ist nicht zu beabreden, daß der Gedanke der Verstaatlichung der Fahrnisversicherung Fortschritte gemacht hat, und daß er immer weitere Fortschritte macht; schon in früheren Jahren, sogar in den 30er Jahren, wo das Versicherungswesen

aufgekommen ist, hat man schon den Gedanken erwogen, ob es nicht besser und ratsamer wäre, daß der Staat die Versicherung der Fahrnisse übernehmen würde. Ich will auf Einzelfragen und auf Gegenstände gegen Äußerungen, die hier gefallen sind, nicht eingehen. Ich möchte nur gegenüber dem, was mein Fraktionskollege Kopp gesagt hat, „die Verstaatlichung wäre ein schwerer Eingriff in die freie Erwerbstätigkeit“, sagen: Die Versicherung gegen Schäden und Unglück sollte auf der anderen Seite auch nicht Gegenstand des Erwerbs sein (Sehr richtig!), und das, was einen mit Unglück überzieht, sollte auf der anderen Seite ebenfalls nicht Gegenstand des Dividendenbezugs sein. Die Gr. Regierung hat ja die Freundlichkeit gehabt, die Fragen, die die Kommission ihr seinerzeit vorgelegt hat, zu beantworten. Ich muß sagen, daß die Beantwortung dieser Fragen durchaus kein so ungünstiges Ergebnis gezeigt hat, daß man unbedingt zu dieser ablehnenden Stellung gegenüber dem Antrag der Abgg. Bachtold und Gen. hätte kommen müssen. Ich hätte insbesondere gewünscht, daß wir auch über die dritte Frage: „Wie hoch belaufen sich die Beträge der seitens der Gemeinden u. Privaten bestehenden Versicherungen?“ weitere Aufklärung erhalten hätten. Es ist doch ein bezeichnender und auffallender Vorgang, daß die großen Städte überhaupt davon absehen, ihre Fahrnisse zu versichern, daß sie den Standpunkt einnehmen, es seien ihnen die Prämien viel zu hoch. Ich besorge, wenn die großen Städte sich zusammenschließen und für sich allein vorgehen, dann werden wir gegenüber den Versicherungsgesellschaften einen schweren Stand haben. Wenn wir heute von Brandschäden auf dem Lande erzählt bekommen, so heißt es immer: Die Fahrnisse waren nicht versichert, wodurch die Leute in großes Unglück gekommen sind. Meiner Ansicht nach ist die Frage noch nicht so hinreichend geklärt, daß der Antrag der Kommission so hätte lauten müssen, wie er tatsächlich lautet. Ich meinerseits wäre dafür gewesen, daß der Antrag an die Gröhh. Regierung in dem Sinne zur Kenntnisnahme überwiesen worden wäre, daß die Gröhh. Regierung das Material für diese Frage noch weiter ausbauen möge und daß sie namentlich auch mit den Nachbarregierungen Fühlung nehmen möge, damit in bezug auf diejenige Frage, die das Gefahrenrisiko betrifft, noch eine weitere Klärung geschaffen worden wäre. Ich möchte nur sagen, daß ich mich aus diesen Gründen nicht dazu entschließen kann, für die glatte Ablehnung des Antrags zu stimmen, daß ich mich der Abstimmung enthalten werde.

Abg. Schmidt-Bretten (W. d. Landw.): Wir haben keine grundsätzlichen Bedenken gegen einen Antrag auf Verstaatlichung des Fahrnisversicherungswesens. Im Gegenteil, wir stehen auf dem Standpunkt, daß das Feuerversicherungswesen, überhaupt das gesamte Versicherungswesen sehr wohl geeignet ist, daß es der Staat an sich ziehe, soweit nicht Zweckmäßigkeitsbedenken dagegen sprechen. Wir haben deshalb hier zu prüfen, ob Zweckmäßigkeitsgründe gegen den Antrag der sozialdemokratischen Fraktion sprechen. Es sind hauptsächlich zwei Zweckmäßigkeitsfragen zu prüfen, einmal die, ob die Versicherten einen Vorteil von der Verstaatlichung haben, u. zweitens, ob der Staat einen Vorteil oder einen Nachteil von der Verstaatlichung des Fahrnisversicherungswesens zu erwarten hat. Was die Frage angeht, ob die Versicherten einen Vorteil haben, so ist da-

rauf hingewiesen worden, daß in dem einen Fall, in dem ein Staat das Feuerversicherungswesen hinsichtlich der Fahrnisse an sich gezogen hat, die Versicherten kein Geschäft gemacht hätten, daß vielmehr im Kanton Waadt die Prämien sehr in die Höhe gegangen seien. Außerdem haben wir gehört, daß die Prämien für die Versicherung der Gebäudefünftel jetzt wesentlich höher geworden sind als zu der Zeit, als man die Gebäudefünftel bei den Privatversicherungsgesellschaften versichert hat. Was die Frage angeht, ob der Staat Vorteile oder Nachteile von der Verstaatlichung hat, so ist von verschiedenen Seiten mit Recht geltend gemacht worden, daß das Risiko für einen Staat von der Größe Badens zu groß sei. Es ist da auf zwei Beispiele hingewiesen worden, auch auf den Kanton Waadt und soeben seitens des Herrn Abg. Wittemann noch auf den Kanton Glarus. Der Herr Abg. Wittemann, der selbst Anhänger der Verstaatlichung ist, hat selbst darauf hingewiesen, daß auch der Kanton Glarus keinen Vorteil aus der Verstaatlichung gezogen habe. Er meinte allerdings, die beiden Kantone Waadt und Glarus seien kleiner als Baden; aber das ist noch kein Beweis dafür, daß Baden die notwendige Größe tatsächlich hat. So viel ist sicher, daß eine Klärung darüber, ob der badische Staat die notwendige Größe hat oder nicht, nicht geschaffen ist. Es veranlassen uns deshalb die erwähnten Zweckmäßigkeitsgründe, gegen den Antrag der Sozialdemokraten zu stimmen.

Abg. Stodinger (Soz.): Wie manche der privaten Versicherungsanstalten arbeiten, dafür möchte ich in aller Kürze nur ein kleines Beispiel bringen. Die Aachen-Münchener-Feuerversicherungsgesellschaft, die im Jahre 1905 eine Prämieinnahme von über 24½ Millionen hatte und die im gleichen Jahre an Entschädigungen 11 689 000 M. bezahlt hat, hat am 29. Juni 1906 folgende Spezialvorschrift für 8 Orte meines Wahlkreises hinausgeschickt: „In den Gehöften . . .“ (es folgen dann etwa 60 Nummern) „sind neue Versicherungen nicht annehmbar und die darin bestehenden bei jeder sich darbietenden Gelegenheit aufzuheben. In den Nachbarorten Niefern und Heselbronn sind Versicherungen nur annehmbar in massiven neuen Gebäuden, in denen Landwirtschaft nicht betrieben wird.“ Der Agent für den Ort Eutingen hat es daraufhin abgelehnt, für diese Versicherungsgesellschaft noch länger tätig zu sein. In dieser Spezialvorschrift ist der Ort Heselbronn genannt worden. Er ist nach den statistischen Nachweisungen der Regierung am 26. November 1905 von einem großen Brand heimgesucht worden. Es sind dort 17 Anwesen mit im ganzen 36 Gebäuden, in denen sich 25 Haushaltungen befanden, durch Brand beschädigt worden; 28 Gebäude sind vollständig durch Feuer niedergelegt worden. Der an Gebäuden und Fahrnissen erlittene Schaden und der durch die Löscharbeiten hervorgerufene Schaden, der übrigens nur 94 M. betrug, hat im ganzen 138 062 M. betragen. Ich muß darauf hinweisen: Wenn eine derartige Vorschrift kurz vor dem Brand, vor dem 26. November 1905 erlassen worden wäre, so wäre die Tatsache zu verzeichnen, daß vielleicht mehr als ein Duzend Einwohner der Gemeinde Heselbronn ohne jede Versicherung gewesen wären und absolut nichts hätten bekommen können. Schon die Erwähnung dieses praktischen Beispiels zeigt doch, wie rigoros die Versicherungsgesellschaften vorgehen. Leider besitzt auch die Regierung keine Handhabe, um

Die Versicherungsgesellschaften nach dieser Richtung irgend einen Zwang ausüben zu können. Auch der Zulassung kann sie ihnen gegenüber keine Bedingungen oder irgend eine andere Art des Vorgehens auferlegen. Die Versicherungsgesellschaften sind also im Grunde hier ganz und gar nach ihrem eigenen Gutdünken in die Versicherung aufzunehmen oder nicht. Wenn ein solches Verfahren von verschiedenen Versicherungsgesellschaften geübt wird, so ist praktisch wohl der Fall denkbar, daß Dutzende von Leuten in einzelnen Dörfern vielleicht Monate, unter Umständen Jahre hindurch ohne jede Versicherung ihrer Fahrzeuge sind. Gerade in den letzten Tagen, wo man fast Stunde sicher war, ob nicht irgend ein Gewitter über uns hereinbricht, ist es doch eine außerordentlich gefährliche Sache und es ist beängstigend für die Leute, wenn sie wissen, daß ihr Hab und Gut ohne jede Versicherung ist. Ich habe mich für verpflichtet gehalten, nachdem auch Herr Müller aus meinem Wahlkreis mich auf diese Tatsache aufmerksam gemacht haben, dies hier zur Sprache zu bringen.

Ministerialdirektor Weingärtner: Die Stellungnahme der Regierung zu dem Ihnen vorliegenden Antrag der Abg. Bechtold und Genossen ist im Kommissionsbericht und in der Ihnen früher übergebenen Denkschrift hinreichend klar gelegt, so daß ich nichts mehr hinzuzufügen habe. Auch die heutigen Verhandlungen haben neue Gesichtspunkte nicht ergeben, zu denen neuerdings Stellung zu nehmen wäre. Nur gegenüber einigen Bemerkungen des Herrn Abg. Süßkind glaube ich doch etwas sagen zu sollen.

Es ist nicht die Furcht vor der Mehrarbeit und zwar der besonders qualifizierten Arbeit, die bei der staatlichen Mobiliar-Versicherung zu leisten wäre, welche uns dazu geführt hat, dem Antrag Bechtold gegenüber eine ablehnende Haltung einzunehmen. Wir haben ja viele Regierungsassessoren zur Verfügung, welche wir gerne verwenden würden, wenn sich hier ein neues Arbeitsgebiet eröffnen würde. An Arbeitskräften würde es also nicht fehlen und an Arbeitsfreudigkeit auch nicht. Die besondere Art der alsdann zu leistenden Arbeit stellt allerdings besondere Ansprüche. Nun kann freilich niemand aus seiner Haut herausfahren, so gern er es auch manchmal möchte, und es kann auch der Staat nicht aus seiner Haut heraus. Der Staat würde deshalb auf diesem ihm bisher fremden Tätigkeitsgebiet im Anfange höchst wahrscheinlich etwas bürokratisch arbeiten, denn ein gewisser bürokratischer Zug liegt im Wesen dieser staatlichen Betätigung. Diese sogenannten Beamtenbureaucratie hat übrigens doch auch manches Gute, und ihre peinliche Gewissenhaftigkeit, ihre unbestechliche Gerechtigkeit und unermüdbare Gründlichkeit verdient richtig gewürdigt zu werden. Indessen glaube ich, daß die Härten, die sich in der bürokratischen Behandlung dieser mehr kaufmännischen Dinge im Anfang zeigen würden, sich schließlich überwinden lassen würden, und daß auch vielleicht ein mehr kaufmännischer Geschäftsbetrieb sich ermöglichen lassen würde. Wie gesagt, Erwägungen dieser Art waren es nicht in erster Linie gewesen, die uns zu unserer Stellungnahme bestimmt haben.

Hervorheben möchte ich noch, daß mit der staatlichen Zwangsmobiliarversicherung ein Eindringen in die Privatverhältnisse verbunden ist, das für den Staat nicht

immer sehr angenehm ist, und das auch von den Beteiligten recht unangenehm empfunden werden kann. Ich darf in dieser Richtung darauf hinweisen, daß in der Sitzung der Ersten Kammer vom 14. Dezember vorigen Jahres ein sonst eifriger Verfechter der staatlichen oder der kommunalen Fahrnisversicherung, der Herr Oberbürgermeister Dr. Winterer von Freiburg, gesagt hat, bei der bisher den Gemeinden obgelegenen Prüfung der Fahrnisversicherungsverträge habe man das unangenehme Gefühl gehabt, es werde hier in Privatverhältnisse eingedrungen, zu deren genauer Untersuchung nicht einmal die Mittel gegeben seien. Es hat also auch dieser eifrige Verfechter der staatlichen oder kommunalen Mobiliarversicherung zugegeben, daß mit der bisherigen Prüfung der Fahrnisversicherungsverträge ein unangenehmes Eindringen in Privatverhältnisse verbunden sei, und die Schwierigkeiten, welche bei einer staatlichen Zwangsmobiliarversicherung zu überwinden wären, wären doch recht viel größer.

Entscheidend für die vorliegende Frage ist jedenfalls, daß, wie auch von verschiedenen Seiten betont worden ist, eben unser Staat viel zu klein ist, um dieses große Risiko zu tragen. Die Erwägungen, die zu dem Antrage Bechtold geführt haben, sind ja gewiß sehr beachtenswert, und daß sie so beachtenswert sind, zeigt sich schon darin, daß der gleiche Vorschlag so oft wiederkehrt und daß er auch in anderen Staaten auf der Tagesordnung steht. Aber ob die Mißstände, aus denen der Antrag hervorgegangen ist, nun gerade dazu werden führen müssen, die staatliche Mobiliarversicherung herbeizuführen, ist doch noch eine andere Frage. Es fragt sich, ob man nicht auf anderem Wege den Mißständen begegnen kann, die sich da und dort gezeigt haben, und in dieser Richtung haben wir in der Übereinkunft, die wir mit den Versicherungsgesellschaften getroffen haben, doch einen sehr beachtenswerten Erfolg erzielt. Gerade die Ergebnisse des Jahres 1909, die mit diesem Übereinkommen erzielt worden sind und die in den Mitteilungen des statistischen Landesamts veröffentlicht worden sind (Januar 1910), beweisen, daß von dieser Einrichtung sehr reichlich Gebrauch gemacht wird; hiervon könnten auch die landwirtschaftlichen Unternehmer in den Gemeinden Gebrauch machen, die vorhin der Herr Abg. Stöckinger erwähnt hat, wie Deichelbrunn und die anderen Orte. Hier haben wir ein Mittel, notleidende Risiken, also Risiken, die anderwärts nicht untergebracht werden können, zu annehmbarem Maße unterzubringen, bei landwirtschaftlichen Anwesen, selbst bei solchen mit weicher Bedachung höchstens mit 5 vom Tausend.

Wenn vom Herrn Abg. Wittenmann angeregt worden ist, man solle wenigstens die fakultative Feuerversicherung der Mobilien bei einer staatlichen Anstalt einführen, so ist zu beachten, daß wir da im Anfange wohl nur recht schlechte Risiken bekämen. Wir müßten ferner, wenn wir mit der Fahrnisversicherung anfangen, Gefahrenklassen bilden, denn ohne solche wäre ein erfolgreicher Wettbewerb mit den Versicherungsgesellschaften oder ein wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb nicht möglich, und es ginge nicht mehr, daß wir für das ganze Land wie bei der Gebäudeversicherung nur eine Gefahrenklasse bilden. Wenn wir aber anfangen, für die Mobilien Gefahrenklassen zu bilden, die wir nur fakultativ versichern, dann können wir wohl auch nicht mehr anders — denn wir werden von den Hausbesitzern und von den Städten dazu gedrängt werden —, als auch für die Gebäudeversicherung Gefahrenklassen einzuführen, und dann wird die Versicherung

schwieriger und teurer gerade für die Risiken, deren Versicherung erleichtert werden soll.

Und noch Eines: Die großen Gewinne, die die Privatgesellschaften, wie gesagt worden ist, machen, werden durch große Schadensfälle wie die in San Franzisko und in Donaueschingen sehr in Frage gestellt. Solche Schadensfälle können und werden immer wieder vorkommen, in kürzerer oder längerer Frist, sie werden die Gewinne vieler Jahre aufzehren, und manche Gesellschaft ist dabei schon zusammengebrochen. Übrigens nehmen wir von diesen großen Gewinnen ja jetzt durch die Erhöhung der Abgaben, die wir anlässlich der Änderung der Fahrnisversicherungsgesetzes vorgenommen haben, künftighin schon einen recht respektablen Teil für die Staatskasse weg, den wir für die Gemeinden verwenden, damit sie ihre Feuerlöscheinrichtungen verbessern können, oder für gemeinnützige Zwecke, zu Wasser- und Wasserversorgungen, zur Unterstützung von Feuerwehrleuten u. ä. Wir wollen sie jetzt auch dazu verwenden, um feuergefährliche Dachungen wie die Schindeldächer zu beseitigen. Zu diesem Zweck wollen wir aus diesen Mitteln Prämien und Beihilfen geben, damit diese feuergefährlichen Dachungen verschwinden, die Feuergefährlichkeit vermindert und die Höhe der Versicherungsprämien ermäßigt wird.

In dieser Weise sind die Erwägungen, aus denen der Antrag hervorgegangen ist, bereits in die Tat umgesetzt und haben schon zu manchem schönen Ergebnis geführt. Aber der Antrag, wie er hier vorliegt, die Regierung zu ersuchen, alsbald einen Gesetzentwurf über die Verstaatlichung der Mobiliarversicherung vorzulegen, ist unannehmbar, und darum glaube ich, Sie bitten zu dürfen, diesen Antrag abzulehnen.

Hierauf wird folgender Abänderungsantrag der Abgg. Geß (Soz.) und Genossen zu dem Antrage der Abgg. Bechtold und Genossen und Süßkind und Genossen befannt gegeben:

Die Zweite Kammer wolle im Falle der Ablehnung dieses Antrags beschließen: Die Großh. Regierung wolle zur Vorbereitung der staatlichen Fahrnis-Feuerversicherung weitere Erhebungen auf diesem Gebiete machen und auch mit anderen Bundesregierungen behufs gemeinsamen Vorgehens in Verbindung treten.

Zur Begründung dieses Antrags erhält das Wort

Abg. Geß (Soz.): Ich glaube, der Antrag begründet sich selbst. Er ist entstanden im Hinblick auf die Erwägungen, die von anderer Seite unserem Hauptantrage gegenüber gemacht worden sind. Wir möchten den Versuch machen, wenigstens etwas Positives zustande zu bringen. Wir können aber unseren Hauptantrag nicht zurückziehen, weil derselbe ein grundsätzlicher ist, und weil es sich zeigen soll, wie weit der Gedanke einer staatlichen Mobiliar-Feuerversicherung in den Kreisen der Kammer vorgeschritten ist. Ich möchte also empfehlen, daß diejenigen Herren Kollegen, die Bedenken haben, der grundsätzlichen Sache ihre Zustimmung zu geben, wenigstens durch Beitritt zu dem Eventualantrage die Angelegenheit fördern helfen, damit wir in einem späteren Landtage doch zu dem Ziele kommen, die Feuerversicherung auf Grund eines von

der Regierung uns vorgelegten Gesetzentwurfes verabschieden zu können.

Das Schlusswort für die Antragsteller erhält

Abg. Süßkind (Soz.): Es ist verschiedentlich von dem großen Risiko gesprochen worden. Es kommt mir das genau so vor, wie es seinerzeit vor der Einführung der Eisenbahn geübt ist, wo überall, wie bei allen neuen Einrichtungen, Stimmen laut geworden sind, solche Aufgaben, ein solches Risiko, könne der Staat nicht übernehmen. Und heute schaut man mit Bedauern darauf zurück, wie viele Böde früher geschossen und wie viele Fehler damals gemacht worden sind. Glauben Sie, daß die Feuerversicherungsgesellschaften ihre Einrichtungen aus Liebe zur Menschheit treffen oder aus Liebe zum Geldsack? Ich glaube das letztere, und die Mehrzahl der Herren Abgeordneten wird wahrscheinlich der gleichen Auffassung sein.

Vom Herrn Abg. Kopf ist zur Entschädigungsfrage erklärt worden, hinsichtlich der Tabakarbeiter habe es im Reichstag nicht „Entschädigungen“ sondern „Unterstützungen“ geheißt; gerade damit habe man erklärt, daß man Entschädigungen nicht einführen wolle. Nehmen wir ein anderes Beispiel: Von den Bierbrauern, die durch die Erhöhung der Bierpreise infolge der Reichsfinanzreform arbeitslos werden, hat man gesagt, sie könnten jeden Tag als Tagelöhner zu einem andern Beruf übergehen, der ihnen nicht so viel Lohn einbringt wie ihr früherer Beruf. Nehmen wir nun einmal an, die Mehrheit im Reichstage würde die freie Advokatur beschränken: Dann möchte ich sehen, ob die dadurch stellenlos werdenden Assessoren als gewöhnliche Schreibgehilfen etwa sich beschäftigen wollten und den Lohn für Schreibgehilfen annehmen würden! Das sind also keine Argumentationen, denn was dem Bierbrauer recht ist, muß dem Assessor und dem Anwalt billig sein. Aber auch sie bekämen keine Entschädigung, selbstverständlich, auf dem Standpunkte stehen wir ja.

Es wurden dann die unglücklichen Verhältnisse bei der Gebäudeversicherung angeführt. Ich habe ausdrücklich dargelegt, daß man bei der Gebäudeversicherung diese Mißstände hat, weil man es nicht verstanden hat, in Baden für die Gebäudeversicherung einen Reservefond zu bilden.

Ich komme nochmals auf die Frage der Entschädigungen zurück. Ich habe niemals gehört, daß die Privatgesellschaften beim Übergang der gesamten Gebäudeversicherung auf den Staat wegen des ihnen genommenen „Gebäudeinstituts“ entschädigt worden sind. Der Landtag hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß die Entschädigungen nicht bezahlt zu werden brauchen.

Gegenüber den Einwänden des Herrn Abg. Dr. Bogel muß ich bemerken, daß ich ausdrücklich gesagt habe: In den ersten Jahren werden die Überschüsse für einen Reservefond verwendet und erst, wenn der Reservefond vorhanden ist, kann eventuell daran gedacht werden, Einnahmen für die Staatskasse zu schaffen. Ich dachte, nach diesen Ausführungen wären wir ziemlich einig.

Gegen den Vorschlag des Herrn Abg. Wittmann, eine fakultative staatliche Mobiliarversicherung einzuführen,

ich große Bedenken. Wir werden dann die schweren Risiken bekommen, und die glatten Versicherungen, bei denen ein Brand nicht leicht zu befürchten wäre, würden entgehen.

Aber die Hinweise auf Brandunglücke wie in Donauwörth können wir hinweggehen, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil durch Schaffung des nötigen Reservefonds eine Gleichmäßigkeit der Beiträge herbeigeführt und auch für solche Fälle Sorge getragen wird.

Es ist schon von anderer Seite ausgeführt worden, daß Boden wohl groß genug wäre, um die Mobiliarfeuerversicherung für sich allein einzuführen.

Wenn es sich endlich um eine, wie es mir scheint, gewisse Schonung angeblich wohl erworbener Rechte handelt, sollte, die aber nicht vorhanden sind, so ist dem entgegenzuhalten, daß es in dieser Richtung keine wohl erworbenen Rechte gibt, denn sonst wäre jede Beschränkung des privatrechtlichen Ausbeutungssystems eine Beschränkung wohl erworbener Rechte. Die Staatsinteressen müssen im Vordergrund stehen und den Vorzug gegenüber den Privatinteressen erhalten.

Von diesem Standpunkt aus bitte ich Sie, den Antrag anzunehmen.

Hierauf werden

der Antrag Süßkind gegen die Stimmen der Sozialdemokraten und des Abg. Wittmann bei Stimmenthaltung des Abg. Geppert abgelehnt,

der Antrag Geß mit Mehrheit angenommen und damit der Kommissionsantrag abgelehnt.

Zu Ziffer II der Tagesordnung erhalten das Wort

Zu Ziffer 1, Bitte des Komitees für den Bau einer Eisenbahn von Strümpfelbrunn über Mudau-Buchen-Altheim nach Rosenberg und Tauberbischofsheim zur Erstellung dieser Eisenbahn. Berichterstatter Abg. Geppert (Zentr.). Aus dem vorliegenden Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Die Petenten bitten um Erbauung einer Eisenbahn von Strümpfelbrunn über Mühlben, Wagenstweid, Oberseidental, Waldauerbach, Schloßau, Mudau, Steinbach, Rumpfen, Unteneudorf, Hollerbach, Buchen, Setzinaen, Rinsheim, Götzingen, Altheim, Sindolsheim nach Rosenberg mit einem Anschluß von Altheim über Gerchtstetten, Erfeld, Rülfringen, Giffenheim nach Königheim-Tauberbischofsheim. Die Schmalspurbahn Rosbach-Mudau diene den wirtschaftlichen Interessen des Odenwaldes nur ungenügend, mit der Erstellung dieser Bahn sei nur ein Notbehelf geschaffen, der wenigen Orten zugute komme, den Odenwald aber keineswegs erschlossen habe. Eine andauernde wirtschaftliche Hebung des Odenwaldes ermögliche sich nur durch die Erstellung einer Normalspurbahn quer durch den Odenwald. Nachdem die Aussicht auf Erbauung einer Normalspurbahn Eberbach-Mudau-Buchen geschwunden sei, sei die Durchführung des jetzt vorgelegten Projekts einer Verbindung des Odenwaldes mit dem Baulande

bei den regen wechselseitigen Beziehungen der beiden, zum größten Teil auch in der Amtsstadt Buchen ihren Mittelpunkt findenden Gebietsteilen im Interesse der Wahrung und Förderung ihrer wirtschaftlichen Interessen geboten. Insbesondere könnten dann die verschiedenen, von der Amtsstadt gebotenen Vorteile von den Umwohnern besser genossen werden als jetzt. Von Rosenberg aus könne nach Ausführung der projektierten Bahnlinie Rosenberg-Merchingen eine Verbindung mit dem Jagstthal gefunden werden. Die nordöstlich von Altheim in der Richtung gegen Tauberbischofsheim zu gelegenen Ortschaften befänden sich infolge gänzlichen Mangels einer Bahnverbindung ebenfalls in einer wirtschaftlichen Notlage, darum werde von Altheim aus eine Verbindung mit dem Taubertal erstrebt. Interessiert an der projektierten Strecke seien als nächstbeteiligte 53 Gemeinden mit 30 815 Einwohnern. Eine Rentabilität der Strecke werde sich sicher einstellen.

Die Großh. Regierung legt dar, daß durch das ungünstige Gelände der in Betracht kommenden, von zahlreichen unregelmäßigen und bedeutenden Erhebungen und Einsenkungen durchzogenen Gegend eine ungewöhnlich gewundene Linienführung in noch stärkerer Maße bedingt sei, als sie schon durch die zerstreute Lage der mit Bahnstationen zu versehenen Ortschaften verursacht werde. Die Gesamtlänge der Strecke betrage etwa 74 km. Im Hinblick darauf, daß die Erstellung der Bahn wegen der Geländebeschaffenheit, auch wenn starke Steigungen und Gefälle in öfterem Wechsel und scharfe Krümmungen nicht gescheut würden, fast durchgehends große Erdarbeiten, an verschiedenen Punkten auch Tunneln und teure Talüberbrückungen erfordere, seien die Gesamtaufkosten nach anderwärts bei ähnlichem Gelände gemachten Erfahrungen auf etwa 15 Millionen Mark zu schätzen. Demgegenüber dürfte der erhoffte Vorteil in keinem Verhältnis stehen. Es handle sich um eine hauptsächlich Landwirtschaft treibende Bevölkerung; Industrie, auch solche des Steinbruchbetriebes, sei offenbar nur wenig vorhanden, sonst wären in der Petition sicherlich eingehendere Angaben hierüber gemacht worden. Wenn auch die Zahl der an der Petition beteiligten Gemeinden 45 und deren Einwohnerzahl ungefähr 23 600 (nicht 30 815) beträgt, so sei doch zu beachten, daß sich dabei viele, zum Teil große Gemeinden befänden, welche jetzt schon entweder unmittelbar oder in ziemlicher Nähe (nicht über 5 km) einer Bahnstation bzw. bei einer der künftigen Stationen Hardheim und Königheim liegen. Es seien dies 24 Gemeinden mit zusammen rund 14 900 Einwohnern, so daß von einem Bedürfnis nach der fraglichen Bahn eigentlich bloß bei 21 Gemeinden mit zusammen rund 8 700 Einwohnern gesprochen werden könnte. Unter diesen Verhältnissen sei die Großh. Regierung, ganz abgesehen von der ungünstigen Finanzlage, die ein Eingehen auf derartige Bahnwünsche an sich schon ganz ausschließen würde, außer stande, dem Wunsche der Petenten näher zu treten, und halte auch eine weiter ins einzelne gehende Untersuchung für zwecklos.

Die Kommission anerkennt zwar das Gewicht der wirtschaftlichen Interessen, das bei den einzelnen vom Verkehr weit abgelegenen Gemeinden für den Anschluß an das Eisenbahnnetz in die Waagschale fällt, kann jedoch ihre in der schwierigen Finanzlage unseres Landes wurzelnden Bedenken nicht überwinden, umso mehr als viele andere früher schon zugesicherte dringlichere Bahn-

bauten, für deren Vorarbeiten bereits im Eisenbahnbudget 1908/09 teilweise Mittel bewilligt worden sind, der schlechten Finanzlage wegen neuerdings hätten zurückgestellt werden müssen. Sie kommt deshalb zu dem Antrag, die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Abg. **Knebel** (Zentr.): Die Petition liegt dem hohen Hause zum ersten Mal vor; der Herr Referent hat ja den Grund dafür angegeben. Ich möchte als Vertreter des Bezirks, den die Bahn durchqueren soll, betonen, daß schon ein Blick auf die Landkarte zeigt, daß jene Gegend jedenfalls zu den Gebieten gehört, die durch Bahnen aufgeschlossen müssen. Es ist darauf hingewiesen worden, daß die Bahn in Strümpfelbrunn beginnen soll, statt den Ausgangspunkt von Eberbach oder einer anderen Bahnstation zu nehmen. Die Petenten haben diesen Vorschlag mit Rücksicht darauf gemacht, daß eine Verbindung von Eberbach nach Strümpfelbrunn mit sehr großen Kosten verbunden wäre, so daß ihre Petition infolgedessen noch weniger Aussicht haben würde, jetzt schon oder in aller nächster Nähe Erfüllung zu finden. Deswegen haben sie von diesem Anschluß abgesehen und dem „Winterhauch“ wenigstens eine Verbindung nach einer Richtung hin gewähren wollen. Sie glaubten eben, daß die Verbindung von Strümpfelbrunn nach Mudau und von da nach Buchen der Geländebeziehungen wegen leichter auszuführen wäre. Es kommt dazu, daß die Amtsstadt Buchen, die früher, bevor die jetzt bestehenden Bahnlinien, namentlich die Bahn von Mudau nach Mosbach, gebaut waren, in ihrem Bezirk, eine eigentlich zentrale Lage gehabt hat, seitdem die Bahnen gebaut worden sind, geschädigt worden ist; denn der westliche Teil des Bezirks hat nun seine Verbindung nach Mosbach, und die Einkäufe und die sonstigen Angelegenheiten, die die Leute normalerweise in Buchen erledigten, werden nun in Mosbach besorgt. Es kommt dazu, daß Buchen auch andere Schädigungen zu ertragen hatte, z. B. die Verlegung des Finanzamts. Das alles sind Dinge, wodurch die Amtsstadt Buchen, die in den letzten Jahrhunderten doch sonst viel schwere Tage gesehen hat, in neuester Zeit in wirtschaftlicher Beziehung schlimm mitgenommen worden ist, so daß man auch mit Rücksicht darauf die Erstellung der gewünschten Bahn schon schärfer ins Auge fassen müßte, um der Amtsstadt wenigstens mit diesem Mittel wieder mehr emporzuhelfen.

Was die Fortsetzung der Bahn über Buchen hinaus in den Kreis des Herrn Kollegen Leiser hinein anbelangt, die sich dort verzweigen soll, so überlasse ich es dem Herrn Kollegen Leiser, die Gründe für diese beiden Bahnlinienprojekte vorzubringen.

Ich hätte gewünscht, und diesem Wunsche schließen sich meine Freunde und Fraktionsgenossen Schofer und Wittemann an, daß die Petition empfehlend überwiesen worden wäre; mindestens aber muß ich jetzt, nachdem das nicht geschehen ist und die Petition wohl auch die Aussicht auf eine empfehlende Überweisung nicht hat, die Hoffnung aussprechen, daß man die Gegend nicht mehr gar zu lange auf die Erfüllung ihrer Wünsche warten läßt, und daß der „Wartturm“ bei Buchen nicht ein Wahrzeichen jener Gegend wird, die „warten“ muß auf Bahnverbindung und staatliche Fürsorge.

Abg. **Leiser** (natl.): Wenn diese Petition heute auch zum ersten Male zur Verhandlung steht, so sind dagegen

über Projekte wegen Erbauung einer Bahn von Eberbach über Mudau schon mehrere Petitionen vorgelegt worden. Es ist von der Großh. Regierung aber immer ausgeführt worden, daß die Erbauung einer solchen Bahn mit erheblichen Geländeschwierigkeiten zu tun hätte. Deshalb ist man diesmal von Strümpfelbrunn ausgegangen. Welche Linienführung gedacht ist, das ist vom geehrten Herrn Vorredner schon ausgeführt worden. Er hat die Verhältnisse des Odenwalds berührt, ich darf mich daher auf das Bauland beschränken.

Schon gelegentlich der Beratung einer anderen Petition aus dem Bauland habe ich darauf hingewiesen, daß die Wünsche, eine Bahn zu bekommen, im Bauland sehr alt sind. Wir waren aber der zuversichtlichen Hoffnung, wie im Bericht und auch vom Herrn Vorredner ausgeführt wurde, daß wir infolge des geplant gewesenen Übungsplatzes für das XIV. Armeekorps in Altheim Bahnanschluß bekommen würden. Diese Hoffnung ist durch die Errichtung des Übungsplatzes auf dem Heuberg endgültig begraben worden. Die interessierten Gemeinden haben sich deshalb mit ihren Bahnwünschen an das hohe Haus gewandt. In der Petition ist nun hervorzuheben und auch vom Herrn Berichterstatter betont worden, daß der Odenwald und das Bauland in den verschiedenen Industriezweigen aufeinander angewiesen seien. Auch die interessierten Gemeinden sind genannt, die an die gedachte Bahn zu liegen kämen. Die Strecke ist etwas weitgehend erdacht. Es mag aber daraus gesehen werden, daß im Odenwald und Bauland noch eine große Lücke im Eisenbahnetz vorhanden ist. Wohl wird die ganze Strecke, wenn es einmal so weit kommt, nicht auf einmal gebaut werden, sondern zunächst eine Teilstrecke. Als solche würde sich eine Strecke mit Anschluß an die Hauptbahn in Rosenberg empfehlen. Die Bahn könnte allenfalls von Osterburken ausgehen und in Rosenberg abzweigen. Von dort aus wäre die Bahn leicht durch das Rirnental nach Altheim zu führen. Die Geländeschwierigkeiten wären nicht erheblich. Von Altheim aus könnte die Wasserscheide zwischen Main und Neckar nach Gerichtstetten zu überschritten werden, auch ohne erhebliche Schwierigkeiten, und es wäre die Weiterführung der Bahn nach Tauberbischofsheim, allenfalls auch über Gardsheim und Kilsheim nach Wertheim möglich. Auch ich hätte wie der Herr Vorredner gerne gewünscht, daß die Behandlung der Petition im Hause eine andere hätte sein können, das heißt, daß sie empfehlend hätte überwiesen werden können. Das ist nicht der Fall gewesen. Die Petenten müssen sich nun, namentlich die Gemeinden, die zum ersten Male gekommen sind, mit der Überweisung zur Kenntnisnahme begnügen. Ich möchte aber auch wie der Herr Vorredner der Hoffnung Ausdruck geben, daß die Sache nicht auf die lange Bank geschoben wird. Es ist wohl anzunehmen, daß die Petition wiederkehren wird, wahrscheinlich schon im nächsten Landtag. Vielleicht haben sich bis dorthin unsere Finanzverhältnisse gebessert und die Petition kann dann empfehlend überwiesen werden. Ich möchte nur wünschen, daß den interessierten Gemeinden möglichst bald die Wohlthat eines Bahnanschlusses zuteil werden möge.

Der Kommissionsantrag wird ohne Widerspruch angenommen.

Zu Ziffer 2, Bitte der Gemeinden Schopfheim, Tegerau, Langenau, Enfen-

Wieslet, Wies, Raich, Sallned, Neuenweg, Büschau, Eibenschwand um Erbauung einer Eisenbahn durch das kleine Wiesental, Berichterstatter Abg. Gähling (natl.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht zu entnehmen:

Die Gemeinderäte der obgenannten Gemeinden be-
währen ihre Bitte mit den sich stetig verschlechternden
wirtschaftlichen Verhältnissen im kleinen Wiesental, wo-
durch viele Landwirte zur Abwanderung veranlaßt
sind. Ihre im Jahre 1906 der Regierung vorge-
legene Bitte um Erbauung einer Bahn von Schopfheim
nach Neuenweg sei von derselben abgelehnt worden und
weil die Interessenten heute zufrieden, wenigstens bis
Legernau eine normalspurige Nebenbahn zu erhalten.
Auf dem letzten Landtage wurde der Antrag der Kom-
mission für Eisenbahnen und Straßen, das Projekt der
Erstellung der Teilstrecke Schopfheim—Legernau der
Großh. Regierung empfehlend zu überweisen, einstimmig
angenommen. In den Jahren 1906/07 habe eine
Gesellschaft einen Automobilverkehr eingerichtet, woran
die meisten der unterzeichneten Gemeinden nam-
haft beteiligt hätten. Trotzdem die Wagen stets besetzt,
überfüllt waren, habe die Gesellschaft mit enormen
Verlusten liquidieren müssen, da die unmoderne ge-
schwächte Straße allzu hohe Reparaturkosten für die unter
schwierigen Verhältnissen fahrenden Wagen er-
forderten.

Die Regierung bezieht sich zunächst auf ihre zu
der Petition von 1906 abgegebene Erklärung, worin
zum Ausdruck gebracht wurde, daß bei einer Bahn von
Schopfheim bis Neuenweg als vollkommen ausgeschlo-
ßen zu betrachten sei, daß die Einnahmen die laufenden
Betriebskosten auch nur annähernd decken würden, und
daß den Wünschen nach einer Bahn von Schopfheim
bis Legernau gefaßt wurde: Trotz der nicht
besonders günstigen Ertragsverhältnisse sei nicht
zu verkennen, daß es sich bei dem hinteren Wiesen-
tal um ein größeres, noch abseits des Verkehrs liegen-
des Gebiet handle, dessen Erschließung durch eine
Bahn bis Oberlegernau dem Staat keine außer Ver-
hältnis zu dem Nutzen für die Allgemeinheit stehenden
Lasten auferlegen würde; wenn hierbei jedoch auf Bau
und Betrieb der Bahn durch den Staat selbst abgesehen
würde, so könne die Erfüllung des Wunsches der Petenten
im Hinblick auf die zahlreichen dringenden Bahn-
wünsche, die schon seit längerer Zeit noch der Verwirk-
lichung harren, für die nächsten Budgetperiode nicht in
Ausicht gestellt werden, auch müßte dann jedenfalls mit
der Erbauung der Bahn mindestens so lange zugewartet
werden, bis über den in Aussicht genommenen elektri-
schen Betrieb auf der vorderen Wiesentalbahn ausrei-
chende Erfahrungen vorlägen und darnach ermessen wer-
den könne, ob auch für die Neubaustrecke die Anwendung
der gleichen Betriebsart möglich und angezeigt wäre
oder ob sich die Beibehaltung des Dampftriebs emp-
fehlen würde. Abgesehen davon nun, daß die derzeitige
Finanzlage es verbiete, gegenwärtig und in den nächsten
Jahren dem Bau neuer Bahnen näher zu treten, sei
auch nach dem Stande der Arbeiten für das Augst-Byh-
lener Rheinwasserkraftwerk, das den elektrischen Strom
zum Bahnbetrieb liefern solle, die Eröffnung des elek-
trischen Betriebs auf der vorderen Wiesentalbahn nicht
vor dem Jahre 1912 zu erwarten, und eine Reihe

weiterer Jahre werde vergehen, bis überhaupt aus-
reichende Erfahrungen mit diesem Betrieb gesammelt
sein werden. Aus allen diesen Gründen sei die Regie-
rung nicht in der Lage, dem Wunsche um Erbauung der
Bahn von Schopfheim nach Legernau näher zu treten.

Unter Würdigung der wirtschaftlichen Notlage der
sämtlichen Gemeinden des kleinen Wiesentales, der Er-
möglichung weiterer industrieller Ausdehnung und des
damit zusammenhängenden Arbeitsbedienstes sowie der
durch letzteren hervorgerufenen wesentlichen Unterstüt-
zung der Landwirtschaft infolge besserer Verwertung
ihrer Erzeugnisse und nicht zuletzt in der Aussicht, auch
einen Teil des Fremdenverkehrs in das liebliche Tal
über Neuenweg nach dem Belchen unter erleichtertem
Zugang zu leiten, stellt die Kommission den An-
trag:

Hohes Zweite Kammer wolle beschließen, die Bitte der
beteiligten Gemeinden um Erbauung einer normal-
spurigen Nebenbahn in das kleine Wiesental von Schopf-
heim nach Legernau der Großh. Regierung empfeh-
lend zu überweisen.

Abg. Müller-Schopfheim (Soz.): Die zur Be-
ratung stehende Petition der Gemeinde Schopfheim und
der beteiligten Gemeinden im kleinen Wiesental ist ja
für den Landtag keine neue Angelegenheit, und auch die
Regierung hat sich schon mehrere Male mit dieser Frage
beschäftigt. Schon im Jahre 1904 haben die beteiligten
Gemeinden die Regierung gebeten, sie möge die Erstel-
lung einer Bahn von Schopfheim über Legernau nach
Neuenweg in Angriff nehmen. Damals wurde diese Ein-
gabe von der Regierung kurzer Hand abgelehnt, und die
Folge war, daß sich die beteiligten Gemeinden an den
Landtag mit der Bitte um Erbauung einer Bahn von
Schopfheim nach Legernau gewandt haben. Man hatte
mit Rücksicht darauf, daß die Erstellung einer Bahn von
Legernau nach Neuenweg besondere Schwierigkeiten
macht, von dieser Strecke abgesehen, um wenigstens etwas
zu erreichen. Die Regierung hat damals geantwortet,
daß die zu erwartenden Einnahmen die laufenden Be-
triebskosten nicht einmal annähernd decken würden, und
daß an die Verzinsung und Tilgung des Bauaufwandes
von 9 Millionen Mark gar nicht zu denken sei. Mir
scheinen die 9 Millionen zuviel zu sein; wer das Gelände
zwischen Schopfheim und Legernau einigermaßen kennt,
der wird zugeben müssen, daß unüberwindbare Schwie-
rigkeiten nicht vorhanden sind, und daß die Erstellung
einer Bahn auf derartig große Schwierigkeiten nicht
stoßen würde. Die Berechnung von 9 Millionen Mark
muß irgendwo einen besonderen Haken haben, und man
hat den Eindruck, als hätte man mit dieser großer Summe
den Landtag etwas gruselig machen wollen. Es ist meines
Wissens ein Plan, auf Grund dessen eine Kostenberech-
nung erfolgt wäre, nicht angefertigt worden. Vor vier
Jahren hat der Landtag diese Petition der Regierung
empfehlend überwiesen, seither sind nun vier lange Jahre
ins Land gezogen, man hat sich aber trotz der empfeh-
lenden Überweisung mit der Sache gar nicht weiter beschäf-
tigt, sie steht noch genau auf demselben Fleck, auf dem sie
damals gestanden hat. Es ist insbesondere von unserer
Seite schon mehr als einmal darauf hingewiesen worden,
daß die Frage der Rentabilität bei der Errichtung solcher
Nebenstrecken nicht ausschlaggebend sein soll. Es ist vom

volkswirtschaftlichen Standpunkt aus von großer Wichtigkeit, daß solche entlegene Gegenden durch eine Eisenbahn erschlossen und dem Verkehr näher gebracht werden. Es sei zugegeben, daß eine Rentabilität in der ersten Zeit vielleicht nicht vorhanden wäre, aber man weiß doch, daß die Verhältnisse im kleinen Wiesental recht günstige sind, und diese würden sich wahrscheinlich schon nach kurzer Zeit noch günstiger gestalten, als die Regierung annimmt. Wir haben bereits aus der Petition gehört, daß sich an verschiedenen dieser Orte zum Teil seit Jahrzehnten Industrie angesiedelt hat, und diese würde sofort zunehmen, wenn durch Errichtung einer Bahn dort günstigere Verkehrsverhältnisse geschaffen würden. Namentlich würden auch die besonders bei Tegernau vorhandenen Wasserkraften — bei Tegernau fließen die Welcher- und die Köhlgartenwiese zusammen — als willkommene Hilfskraft die Industrie herbeiziehen, vorausgesetzt, daß die Verkehrsverhältnisse besser werden. Ferner sind bei Tegernau und weiter hinten im Tal kolossal umfangreiche Granitlager vorhanden, die bei den jetzigen schlechten Verkehrsverhältnissen nicht ausgenützt werden können. Würden sich diese bessern, so würden wir bald, ähnlich wie im Randertal bei Rüttschenbach, eine große Granitsteinindustrie haben, und die Bevölkerung des hinteren und auch des vorderen Wiesentals hätte den Nutzen davon.

Ein anderer Grund, der die Regierung insbesondere dazu veranlassen sollte, die Errichtung einer Bahn nicht allzusehr auf die lange Bank zu schieben, müßte schon das sein, was in der Petition niedergelegt ist, daß die Abwanderung des kleinen Wiesentals in den letzten Jahren immer mehr zugenommen hat. Das vordere Wiesental, namentlich aber die benachbarte Schweiz nehmen zum großen Teil diese Leute auf, die Dörfer entvölkern sich mehr und mehr, und wer Haus und Hof nur einigermaßen für gutes Geld verkaufen kann, der überläßt die übrigen bei den schlechten Verhältnissen ihrem Schicksal und geht fort. Man hat bereits den Eindruck gewonnen, als gälte die bekannte Parole: Netze sich, wer kann! Alles flüchtet von dort. Die Landwirte können wegen der schlechten Verkehrsverhältnisse ihre Produkte nicht oder nur mit vielem Aufwand von Zeit und Mühe absetzen, sie haben einen zu weiten Weg ins vordere Wiesental, und es ist nicht merkwürdig, wenn die Abwanderung anhält, wenn sie immer weitere Fortschritte macht.

Auf der anderen Seite zeigt sich bei dieser Abwanderung die Begleiterscheinung, daß von kapitalkräftigen Leuten, aber auch vom Staat, die freigewordenen Anwesen aufgekauft und zum großen Teil mit Wald bepflanzt werden. Wir haben jetzt schon einige Dörfer, die immer mehr und mehr vom Wald umgeben werden, der Wald rückt immer mehr an diese heran, und er wird eines schönen Tages unter Umständen das ganze Gebiet einnehmen, das dann auch die letzten gezwungen sind zu verlassen. Der Landwirt aber weiß es am allerbesten, daß, je näher der Wald an seine Felder heranrückt, desto schlechter die Erträge des Bodens werden, und es ist deshalb nicht zu verwundern, wenn auch aus diesem Grund die Flucht der Landwirte in das vordere Wiesental und in die benachbarte Schweiz immer mehr überhand nimmt. Die Gemeinden aber sind doppelt geschädigt, die Begüterten ziehen weg, die Armen bleiben zurück und der Wald schließt die Orte immer enger ein. Der Staat selbst, der im kleinen Wiesental kolossale Waldungen besitzt, müßte eine großes Interesse daran haben, daß die Erstellung dieser Bahn nicht immer noch weiter hinausgezogen

würde. Wir haben vor einigen Wochen bei Beratung des Forstetats gehört, daß der Regierung empfohlen worden ist, in denjenigen Gegenden, wo ungeheure Wälder und wenig Arbeitskräfte vorhanden sind, sog. Waldarbeiterkolonien zu errichten. Wenn diese Landflucht noch jahrelang anhält und die Regierung sich nicht dazu bequemen kann, eine Eisenbahn zu errichten, wird sie im kleinen Wiesental, dort, wo einst blühende Dörfer gestanden sind, damit beginnen können, Waldarbeiterkolonien zu errichten, um mit diesen Arbeitskräften den Wald anzunutzen zu können. Ich meine, schon das sollte ein Grund sein, nicht mehr allzu lange mit der Erbauung dieser Bahn zuzuwarten.

Auch die landschaftliche Schönheit des kleinen Wiesentals muß berücksichtigt werden. Die heilsame Bergluft auf den Höhen, die das kleine Wiesental einschließen, hat ja schon hundert- und tausendmal bewiesen, daß durch etwas gemacht werden könnte, wenn nur die Verkehrsverhältnisse besser wären. Man sieht, daß in verschiedenen Bergdörfern, die das kleine Wiesental rings umgeben, ein Teil der Bevölkerung des vorderen Wiesentals Erholung und Gesundung findet. Würden die Verhältnisse insbesondere die Verkehrsverhältnisse besser sein, dann würden Hunderte und Tausende auch aus anderen Gegenden ihre angegriffene Gesundheit dort wieder zu stärken suchen. Es darf wie gesagt aber auch nicht vergessen werden, daß Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft durch den Verkehr nur gehoben werden können, und damit wäre die Rentabilität, von der die Regierung befürchtet, daß sie nicht vorhanden wäre, ziemlich nahegerückt, und es wäre der Gesamtheit, der Regierung mit ihren ungeheuren Staatsausgaben, aber auch der Bevölkerung des kleinen Wiesentals sehr geboten, wenn einmal diese Bahn erbaut würde. Die Regierung hat in ihrer Antwort geschrieben, daß sie abwarten wolle, wie die Erfahrungen mit dem elektrischen Betrieb der Linie durch das vordere Wiesental, von Zell nach Zell, sich gestalten würden, und daß sie dementsprechend ihre Maßnahmen ergreifen werde. Wir hoffen und wünschen, daß diese Erfahrungen bald abgeschlossen sein werden, daß man nicht vielleicht einige Jahrzehnte braucht, um diese Erfahrungen zu sammeln, sodas diese Angelegenheit auf den St. Nimmerleinstag verschoben wird, sondern die Regierung nach kurzer Zeit mindestens soviel Erfahrungen gesammelt haben wird, um endlich mit der Errichtung der Bahn beginnen zu können.

Wenn man mit der Bevölkerung des kleinen Wiesentals nur einigermaßen verkehrt hat, insbesondere in der letzten Zeit, und hört, wie überall eine gewisse Mißstimmung gegen die Regierung vorhanden ist, dann ist dies nicht zu verwundern; denn auch diese Leute wissen, daß gerade in benachbarten Basel 50 Millionen Mark allein für eine einzige Bahnhofsanlage verwendet werden, während die ganze Landesseite mit wenigen Millionen dem Verkehr angeschlossen werden könnten, solchen berechtigten Wünschen aber kein Gehör geschenkt wird. Man sagt mir bereits überall im Volksmund, daß die Kosten aller Fehler, die man bisher am Bahnhofsbau Basel gemacht hat, eine Eisenbahn nach Tegernau ergeben hätten. Ich will darüber nicht weiter sprechen, wir haben vielleicht in den nächsten Wochen Gelegenheit, hierüber zu hören.

Zum Schluß möchte ich dem Herrn Berichterstatter für die wohlwollende Stellungnahme den Dank aussprechen und das Hohe Haus ersuchen, dem Antrag der Kommission

empfehlende Überweisung zustimmen; die Regierung möchte ich aber dringend bitten, sich möglichst mit dem Bau dieser Linie zu befassen. Der Bevölkerung des kleinen Wiesentals ist der Bau dann ganz gewiß sicher und ein Landesteil mit seinen Naturschätzen, dessen Bewohner die Zukunft den schweren Sorgen erfüllt, wäre mehr Verkehr erschlossen; und mit frischem Mut, der Kampf ums Dasein wieder aufgenommen.

Abg. Bensch (fortsch. Vp.): Wenn ich zu dieser Petition das Wort ergreife, so geschieht es, weil ich die Gegend und ihre Verhältnisse einigermaßen kenne. Ich bin ja in der Nähe zu Hause und bin in früheren Jahren auf gelegentlichen Fußtouren und Besuchen und auch später ein oder das andere Mal in die Gegend gekommen. Ich kann nur bestätigen, was die Herren Vordredner über die Notwendigkeit eines Bahnbaues dort gesagt haben.

Das kleine Wiesental ist in erster Linie von herborragender landschaftlicher Schönheit, und eine Eisenbahn würde sicher einen starken Touristenverkehr dorthin ziehen. Wir haben gehört und, soweit wir hingekommen sind, selber gesehen, daß dort Wasserkräfte in Fülle und Fülle vorhanden sind, prächtige umfangreiche Waldungen und sehr ergiebige Steinbrüche, sodaß alle Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Aufschwung dieser Gegend gegeben sind. Trotzdem sehen wir, daß die Gegend wirtschaftlich zurückgeht und die Bevölkerung abnimmt, daß vielfach geradezu eine Flucht aus der Gegend Platz greift. Das alles aber nur deswegen, weil die Leute keine Bahnverbindung haben. Es ist ja heutzutage eine Binsenwahrheit, daß da, wo keine Bahn vorhanden ist, auch bei den größten natürlichen Vorteilen sich kein Wohlstand und kein Fortschritt entwickeln kann. Deshalb meine ich, daß alle Gründe dafür sprechen, daß gerade hier in dieser Gegend eine Bahn gebaut werden soll, und daß man nicht so ängstlich auf den Gesichtspunkt der Rentabilität sehen sollte, sondern daß man diese Frage mehr von volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten, vom Gesichtspunkt des Interesses der ganzen Bevölkerung aus betrachten sollte. Deswegen möchte ich auch wünschen, daß diese Petition, wenn wir sie nun wiederum der Großen Regierung empfehlend überweisen, nicht wieder, ich will nicht sagen, in den Papierkorb, aber in irgend ein abgelegenes Regal des Registratur wandert und dort liegen bleibt, sondern daß die Regierung der Sache nahe tritt und diesen wiederholten Beschluß der Landtages auch entsprechend respektiert. In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, dem Antrage auf empfehlende Überweisung zuzustimmen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 3, Bitte 1. der Gemeinden Mingolsheim und Kronau um Erstellung einer normalspurigen Nebenbahn von Mingolsheim nach Östringen, 2. der Gemeinden Langenbrücken, Stettfeld sowie der Dampfwerkbesitzer Philipp Ganter und Karl Bender, beide von Mingolsheim, um Einmündung der projektierten

empfehlende Überweisung zustimmen; die Regierung möchte ich aber dringend bitten, sich möglichst mit dem Bau dieser Linie zu befassen. Der Bevölkerung des kleinen Wiesentals ist der Bau dann ganz gewiß sicher und ein Landesteil mit seinen Naturschätzen, dessen Bewohner die Zukunft den schweren Sorgen erfüllt, wäre mehr Verkehr erschlossen; und mit frischem Mut, der Kampf ums Dasein wieder aufgenommen.

Ministerialrat Wolpert: Wenn ich den Herrn Abg. richtig verstanden habe, äußerte er eben unter dem, die Regierung berechne für den Bahnbau von Schopfheim bis Tegernau eine Summe von 9 Millionen. Ich halte dies nicht zutreffend; in der Regierungserklärung ist nämlich gesagt, daß der nahezu 9 Millionen große Aufwand für die Strecke bis Neuenweg veranschlagt ist. Bezüglich der Strecke bis Tegernau kann ich darauf aufmerksam machen, daß in dem Schreiben der Großen Regierung an die Kommission für Eisenbahnen und Straßen der Zweiten Kammer der Landstände vom 1. Mai 1906 mitgeteilt ist, die Strecke bis Dertegernau nur rund 2 300 000 Mark kosten.

Abg. Roger (natl.): Auch mir sei es als Kenner der Verhältnisse dieses Bezirks und, weil ich aus eigener Erfahrung von der Notwendigkeit einer Bahn für das kleine Wiesental überzeugt bin, gestattet, der Petition empfehlende Worte mit auf den Weg zu geben.

Wenn sich die Bewohner bzw. die Gemeinden des kleinen Wiesentals zum zweiten Mal an das Hohe Haus um Erstellung einer normalspurigen Bahn von Schopfheim nach Tegernau gewendet haben, so ist es sozusagen die Not, welche diese Gemeinden dazu treibt. Wenn die Leute sehen, wie im großen Wiesental Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft außerordentlich zum Segen der Bewohner gedeihen, wenn sie sehen, wie da eine große wirtschaftliche Entwicklung der Vermögensverhältnisse sich geht, während sie im kleinen Wiesental beobachtet werden müssen, wie von Jahr zu Jahr die wirtschaftliche Lage zurückgeht und im Zusammenhang damit auch die Einwohnerzahl der Gemeinden abnimmt, so ist es nicht verwunderlich, wenn sie sich noch einmal mit einer Petition an das Hohe Haus gewendet haben. Wie die kleinen Wasserläufe der kleinen Wiesen, wovon der eine bei Tegernau vereinigen, um das Wasser dem kleinen Wiesental, der Wiese, zuzuführen, so würde eine normalspurige Nebenbahn von Schopfheim bis Tegernau den Verkehr in das Gebiet bis zum Welschen und bis zum Köhlgraben erschließen und die Menschen wie die Produkte des Wald und Feld der Hauptlinie des Wiesentals abführen, sowie eine Transportgelegenheit für die so reichhaltigen Granitsteinlager des kleinen Wiesentals bieten.

Wenn der Großen Regierung wird nun gesagt, daß die gegenwärtige Finanzlage es verbiete, in den nächsten Jahren an eine Erbauung, überhaupt an die Erbauung neuer Bahnen zu gehen. Aber wie der Fluß wenn er zum Strom werden soll, viele gute Nebenflüsse haben muß, so ist in der Meinung, daß es für das Gedeihen und Blühen unseres Eisenbahnwesens von außerordentlicher Wichtigkeit ist, daß wir viele und gute Nebenbahnen haben, die der Hauptbahn Menschen und Produkte und Frachtgüter

Nebenbahn von Östringen in den Staatsbahnhof in Langenbrücken, Berichtstatter Abg. Hilbert (natl.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Die in der vorliegenden Petition vereinigten Bitten der Gemeinden Mingolsheim und Kronau einerseits und Langenbrücken und Stettfeld sowie zweier Interessenten andererseits erstreben beide den Bau der Linie Östringen—Hauptbahn. Während aber die Gemeinden Mingolsheim und Kronau bitten, diese Linie nicht in Langenbrücken sondern in Mingolsheim in die Hauptbahn einmünden zu lassen, und diese Bitte mit dem Hinweis auf die größere Industrie und die höhere Einwohnerzahl von Mingolsheim und die andernfalls eintretende nachteilige Ablenkung des Verkehrs von Mingolsheim nach Langenbrücken begründen, bitten die Gemeinden Langenbrücken und Stettfeld, die Bahnlinie von Östringen zwar über Mingolsheim zu führen, sie aber in Langenbrücken in die Hauptbahn einmünden zu lassen, da nur dadurch den Interessen Langenbrückens gedient sei. Diese Petition hat das Haus schon wiederholt beschäftigt, letztmals in der 105. Sitzung vom 15. Juli 1908. Damals legte die Gr. Regierung in eingehender Darstellung dar, daß bei dem Betrieb jeder der beiden Linien Östringen—Mingolsheim und Östringen—Langenbrücken mit namhaften Ausfällen zu rechnen sei, daß ferner der Wert der beiden Strecken für den Personenverkehr gleich, dagegen für den größtenteils nach Norden gerichteten Güterverkehr die Linie Östringen—Mingolsheim vorzuziehen sei, die auch bedeutend billiger zu erstellen sei. Die Zweite Kammer hat damals beschlossen, die Bitte der Gemeinde Langenbrücken um Erstellung der Teilstrecke Östringen—Langenbrücken (Staatsbahnhof) und zwar mit der Einmündung der Bahn in Langenbrücken und einer Haltestelle in Mingolsheim (Ort) der Gröhh. Regierung empfehlend zu überweisen und die Petition der Gemeinden Mingolsheim und Kronau um Einmündung der in Aussicht genommenen Östringer Bahn in Mingolsheim damit als erledigt zu erklären.

Die Regierung hat daraufhin, wie den Nachweisungen über die Erledigung der dem Gröhh. Staatsministerium während des Landtags 1907/08 von der Zweiten Kammer der Landstände überwiesenen Petitionen zu entnehmen ist, die beiden mit einander zu vergleichenden Bahnprojekte Mingolsheim—Östringen und Langenbrücken—Östringen einer genaueren Bearbeitung unterzogen, welche zu dem gleichen Ergebnis wie die früheren generellen Untersuchungen führte, nämlich daß der Linie Mingolsheim—Östringen der Vorzug vor der in Langenbrücken ausgehenden einzuräumen sei. Dafür spreche einmal der zugunsten der Linienführung Mingolsheim—Östringen sich ergebende sehr erhebliche Unterschied der Baukosten, ferner die geringeren Grunderwerbskosten und die geringeren jährlichen Betriebsausfälle. Endlich trete vom Standpunkt des Betriebs aus die weitaus bessere Gestaltung des Anschlusses im Bahnhof Mingolsheim gegenüber derjenigen im Bahnhof Langenbrücken hinzu. Außerdem würden die Interessen der beiden nahe bei einander liegenden Orte Mingolsheim und Kronau, von denen das erstere 2198 Einwohner und das letztere 2039 Einwohner zählt (zusammen 4237 Einwohner), diejenigen des Ortes Langenbrücken, das nur 1327 Einwohner hat, überwiegen. Da aber nach den gemachten Berechnungen beim Betrieb der Bahn Mingolsheim—Östringen mit

einem jährlichen Ausfall von 43 000 M. zu rechnen sei, könne ein derartiger Aufwand bei der dermaligen Finanzlage, zumal im Hinblick darauf, daß die Entfernung des Ortes Östringen von der Bahn nicht sehr erheblich sei und dessen Verkehrsbedürfnisse wohl auch auf anderem, minder kostspieligem Weg (z. B. durch Einrichtung einer Automobilverbindung) Rechnung getragen werden können, nicht vertreten werden. Daher habe von der Aufnahme von Mitteln für die Erbauung dieser Bahn in das Budget 1910/11 abgesehen werden müssen.

Die Kommission ist in eine eingehende Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse eingetreten und ist zur Überzeugung gekommen, daß ein Bedürfnis nach Erstellung einer Bahn vorliegt; sie hat sich, um den langgehegten und berechtigten Wünschen der in Frage kommenden Gemeinden Rechnung zu tragen und diese zu einem günstigen Abschluß zu bringen, für das von der Regierung vorgeschlagene Projekt Östringen—Mingolsheim mit der Einmündung in die Staatsbahn in Mingolsheim entschieden, und gelangt daher zu dem Antrag:

Hohe Zweite Kammer wolle die Petition der Gemeinden Mingolsheim und Kronau der Regierung empfehlend überweisen und damit diejenige der Gemeinden Langenbrücken und Stettfeld sowie die nach der Kommissionsberatung neu eingelaufene Eingabe des Eisenbahnamttees Mingolsheim—Kronau für erledigt erklären.

Abg. Ziegelmeier (Zentr.): Als der Landtag am 15. Juli 1908 beschloß, die Petition der Gemeinden Langenbrücken usw. um Erstellung einer Bahn von Langenbrücken nach Waibstadt, die ja dieses Hohe Haus schon öfters beschäftigt hat, der Regierung empfehlend zu überweisen, glaubte man allseitig, daß die Gemeinde Östringen endlich einmal der Wohltat einer Bahn erfreuen dürfte. Allein, als die Antwort der Regierung kam, war man sehr enttäuscht, nicht allein deshalb, weil sie sich ablehnend verhielt, sondern auch deshalb, weil sie den Anschluß der Linie von Östringen an die Hauptbahn entgegen dem Antrage dieses Hohe Hauses Mingolsheim zuteilte, mit der einfachen Begründung, daß die Bahn mit dem Anschluß in Mingolsheim billiger sein werde. Ich weiß nicht, wie ich das deuten soll. Auf dem vorigen Landtag hat die Regierung verschiedene Gründe angeführt, die gegen Langenbrücken sprächen, es seien mehrere Bäche zu überbrücken, der Güterschuppen sei zu klein usw. Die Regierung gab andererseits zu, daß die Steigungsverhältnisse bei letzterem Projekt Langenbrücken viel günstiger wären, daß diese bei Langenbrücken 1 : 97 und bei Mingolsheim 1 : 50 betragen würden. In der diesjährigen Antwort der Regierung heißt es nun, die Steigungsverhältnisse seien gleich. Ich kann es nicht verstehen, wie man zu einer solchen Antwort kommen konnte. Ist vielleicht der Halleysche Komet daran schuld, indem er seinen Schweif hier etwas zu nahe hingebraut hat? (Geisterheit). Wir von Langenbrücken sind über diese Antwort der Regierung sehr entrüstet, weil wir von jeher den Verkehr von dem ganzen Hinterlande von Würzburg her hatten. Ich muß hier kurz auf die letzte Petition der Gemeinde Mingolsheim zurückkommen, welche behauptet, der Verkehr sei früher über Mingolsheim gegangen. Das ist unrichtig. Der Verkehr wurde auf der alten und der

neuen Straße seit dem Jahre 1835 nach Langenbrücken geleitet, und ich könnte Tausende von Zeugen dazu aufrufen, daß der Verkehr nicht von Sinsheim über Mingolsheim sondern von Sinsheim über Langenbrücken und dort über Speyer dirigiert wurde, der Posthalter Wagner und auch der Ochsenwirt Eberhard hatten jeder bis 20 Pferde, welche den Verkehr überallhin bewerkstelligten. Von Mingolsheim ist keine Rede.

Was die Steigungsverhältnisse anbelangt, so hat der Abg. Bergt hierzu in der Sitzung vom 15. Juli 1908 folgendes bemerkt: „Nun kann ich aber auch in technischer Hinsicht nicht verstehen, warum die Regierung den Anschluß in Mingolsheim wählen will. Es kann nicht in Rede gestellt werden nach den Erklärungen der Grobß. Regierung selbst, daß die Linie Langenbrücken—Dstringen, wenn sie auch eine kleine verlorene Steigung aufweist, im ganzen doch günstigere Steigungsverhältnisse hat, denn die stärkste Steigung ist 1:97, bei Mingolsheim aber 1:50. Also die Linie Langenbrücken—Dstringen würde sich für die spätere Fortsetzung der Bahn nach Sinsheim wesentlich besser eignen als die Strecke Mingolsheim—Dstringen.“ Darauf hat der Grobß. Regierungsvertreter Ministerialrat Wolpert erwidert: „Die Steigungsverhältnisse sind ja allerdings auf der Linie Dstringen—Langenbrücken günstiger als auf der Linie Dstringen—Mingolsheim. Es müßte jedoch die auf der Linie Mingolsheim—Dstringen vorhandene Neigung von 1:50 auch, wie ich schon erwähnte, bei der Fortsetzung der Linie nach Sinsheim angewandt werden.“ Ich glaube, daß derartige Neigungsverhältnisse schwer ins Gewicht fallen sollten, denn bei einer solchen Steigung ist es kaum möglich, mit einer Maschine einen Güterzug hinaufzuführen zu können. Was die Einwendungen der Gemeinde Mingolsheim bezüglich des tieferen Geländes betrifft, so ist nach meiner Kenntnis das Feld unterhalb von Mingolsheim gerade so viel wert wie oberhalb des Ortes Mingolsheim, und von Mingolsheim bis nach Dstringen ist es ganz genau das gleiche Gelände. Was die Mehrkosten anbelangt, glaube ich sagen zu müssen, daß man doch eine Gemeinde, die von jeher den Verkehr hatte, wegen der 20 000 M. doch nicht ganz vom Verkehr ausschließen sollte. Man sagt zwar, wir seien an der Hauptbahn gelegen; wir haben aber schon früher durch den Bau der Nebenbahnen vieles verloren, denn wir hatten vorher den Verkehr aus der ganzen Gegend bis Sinsheim auf der rechten Seite und bis Eppingen auf der linken Seite und aus der Rheinebene. Die ganze Gegend hatte ihre Güter in Langenbrücken an der Bahn abzuholen. Diese Nebenbahnen konnte man nicht verhindern, aber durch den Bau der Bahn nach Mingolsheim wären wir ganz vom Verkehr abgeschnitten. Auch das Bad von Mingolsheim wird erwähnt. Ich verkenne nicht das Interesse, das Mingolsheim seinem Bad zuwendet, aber ich möchte doch auch etwas an unser altes Bad mit seinen schönen Anlagen erinnern, wo schon Tausende Heilung gefunden haben. In der zweiten Petition von Mingolsheim ist etwas erwähnt, was überhaupt nicht richtig ist. Man sagte da, Herr Siegel sei sozusagen der erste Besitzer. Das ist ganz unrichtig. Herr Dr. Michelsfelder, der lange Zeit in Langenbrücken war, hat das Bad gebaut und war der erste Besitzer. Ferner möchte ich darauf hinweisen, daß die Industriellen Ziegeleibesitzer Ganter und Sägewerksbesitzer Bender von Mingolsheim und auch die Gemeinde Stettfeld sich unserer Petition angeschlossen haben, denn auch sie haben ein Interesse daran, daß sie durch den Anschluß der Bahn in Langenbrücken leichter ins Hinter-

land kommen können. Seinerzeit als Herr Ziegeleibesitzer Ganter gebaut hat, hat man ihm gesagt, hier gehe die Bahn vorbei, und jetzt ist der Mann ganz nebendran und kann überhaupt keinen Anschluß bekommen. Er hat nach dem Projekt von Mingolsheim gerade so weit nach der neuen Bahn als an die Hauptbahn. Man sollte doch auch in Betracht ziehen, daß Langenbrücken der Mittelpunkt des unteren Bezirks ist, daß die Gendarmerie ihren Sitz in Langenbrücken hat und daß auch der Verkehr nach der Amtsstadt und nach der Residenzstadt Karlsruhe zu geht. Darum möchte ich bitten, den Antrag der Kommission abzulehnen. Ich glaube auch, daß die Regierung noch nicht das letzte Wort gesprochen hat, daß sie vielleicht bis zum nächsten Landtag anderer Ansicht wird und allen Gemeinden Rechnung trägt. Denn man baut doch eine Bahn nicht nur für einzelne Gemeinden sondern der Rentabilität wegen für viele Gemeinden, und ich glaube, daß eine Rentabilität einer Bahn viel eher herauskommt, wenn anstatt nur zwei Gemeinden 4 bis 5 Gemeinden davon Nutzen haben. Darum kann ich es nur bedauern, daß die Kommission zu diesem Antrag gekommen ist. Ich schließe mit dem Bemerkten, daß auch der Gemeinde Dstringen es viel lieber wäre, wenn die Bahn in Langenbrücken einmünden würde als in Mingolsheim, und ich bitte deshalb, den Kommissionsantrag abzulehnen.

Abg. Odenwald (fortf. Sp.): Bei der Beurteilung dieser Frage kommt vor allem in Betracht, daß der große Ort Dstringen mit einer Einwohnerzahl von über 3000 Einwohnern und mit einer ganz bedeutenden Zigarrenindustrie ganz hereditäre Ansprüche auf eine Bahnlinie hat. Ob die Einmündung der Bahn in die Hauptlinie in Mingolsheim oder in Langenbrücken erfolgt, das ist dem Orte Dstringen nach meiner Ansicht gleichgültig und kann ihm gleichgültig sein. Dstringen liegt ganz abseits von der Bahn; es gibt kein Ort von dieser Größe in Baden, der noch keine Bahn hat. Ich kann ganz gut begreifen, daß die Gemeinde Langenbrücken, die mit der Gemeinde Mingolsheim im stärksten Konkurrenzkampf wegen dieser Bahn liegt — man kann ja das nachfühlen —, alles aufwendet, um die Einmündung der Linie in die Hauptbahn nach Langenbrücken zu bekommen. Allein die Kommission für Eisenbahnen und Straßen ist dazu da, daß sie die Frage objektiv zu prüfen und etwas vorzuschlagen hat, was erfüllbar ist. Vor zwei Jahren hat das Hohe Haus die Petition der Gemeinde Langenbrücken der Grobß. Regierung empfehlend überwiesen. Ich betone dabei, daß die Grobß. Regierung damals ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht hat, daß, wenn Dstringen eine Bahnverbindung bekommen könne, nur das Projekt Dstringen—Mingolsheim in Fragen kommen könne, und zwar aus folgenden Gründen: Erstens seien die Terrainverhältnisse der Linie Mingolsheim—Dstringen günstiger wie auf der Strecke nach Langenbrücken, zweitens sei die Linie Mingolsheim—Dstringen kürzer und drittens koste diese Linie 173 000 M. weniger Geld als die andere. Das sind Gründe, denen sich die Eisenbahnkommission nicht verschließen konnte, und aus diesen Gründen kam die jetzige Kommission zu der Überzeugung, daß nur das Bahnprojekt Mingolsheim—Dstringen zu empfehlen sei. Wollte man aber selbst für Langenbrücken eintreten, so käme noch eine ganz bedeutende und schwierige Frage zur Erörterung; dann käme nämlich die Bahnlinie auf fünf Siebtel ihrer Länge auf Mingolsheimer Gemarkung, und so, wie die beiden Gemeinden einander gegenüber stehen, wäre nicht daran zu

denken, daß eine Einigung erzielt wird. Wir haben gehört, daß die Großh. Regierung in erster Linie verlangt, daß das Gelände kostenlos gestellt und größere Barzuschüsse geleistet werden. Wie würde Langenbrücken diese auf Mingolsheimer Gemarkung belegenen fünf Siebtel des Geländes erwerben und der Regierung kostenlos übereignen können? Das ist ein Ding der Unmöglichkeit. Wir haben die Sache in der Kommission geprüft und sind mit Ausnahme des Herrn Abg. Ziegelmeier dahin schlüssig geworden, die Petition der Gemeinde Mingolsheim empfehlend zu überweisen und damit zugleich die Regierung zu bitten, mit dem Bahnbau bald zu beginnen. Die Strecke ist klein, die Kosten sind nicht groß und Östringen hat allen Anspruch, an die Bahn angeschlossen zu werden.

Abg. Frhr. von Mentzingen (Zentr.): Der Herr Kollege Odenwald hat bereits im wesentlichen das angeführt, was ich vorhatte vorzutragen. In der Tat muß man sich auf den Standpunkt stellen, daß es der Gemeinde Östringen in erster Linie darauf ankommt, daß sie überhaupt eine Eisenbahn erhält, und daß es ihr einerlei ist, wohin der Anschluß geht. Die beiden Gemeinden, die wegen dieser Bahnlinie miteinander in Fader leben, liegen bereits an der Hauptbahn; es kommen also nicht die Interessen Mingolsheims oder Langenbrückens in Frage, sondern nur die Östringens. Diesen Standpunkt habe ich schon immer vertreten, seit ich dem Hohen Hause angehöre. Ich habe die Rede vor mir, die ich in der 145. Sitzung im Jahre 1906 gehalten habe. Da habe ich unter anderem auch die Statistik etwas ausführlicher behandelt, als sie heute vorgetragen worden ist. Ich will mich aber heute damit nicht weiter befassen, um das Hohe Haus nicht aufzuhalten. Ich glaube, daß darüber kein Zweifel besteht, daß die Gemeinde Östringen eine Eisenbahnverbindung haben muß, und das hat insbesondere der Herr Kollege Odenwald ganz vorzüglich hervorgehoben. Ich kann mich also darauf beschränken, Ihnen deren Bitte ans Herz zu legen und namentlich auch der Großh. Regierung, damit der Ort endlich einmal eine Bahn bekommt. Da ich hier hauptsächlich das Interesse Östringens vertrete, ist es mir ganz einerlei, wohin die Bahn geht, irgendwo muß sie eben an die Hauptbahn angeschlossen werden. Auf einem der früheren Landtage, auf dem ich die Angelegenheit auch schon behandelt habe, wurde die Gemeinde Östringen abschläglich beschieden, weil man noch ein größeres Projekt mit dem ursprünglichen verbunden hatte und die Bahnlinie noch weiter führen wollte. Die Weiterführung ist Zukunftsmusik, diese kann man anstimmen, wenn man überhaupt erst einmal eine Bahnlinie nach Östringen hat; aber vorher soll man die weitergehenden Wünsche nicht mit den Wünschen Östringens verquiden, wie das schon wiederholt geschehen ist.

Abg. Neuwirth (natl.): Die Bitte der Gemeinde Östringen um Erbauung einer Anschlußbahn an die Hauptstrecke ist eine uralte, sie ist auch schon auf dem letzten Landtage empfehlend überwiesen worden. In ihrer Antwort spricht sich die Regierung dahin aus, daß die Gestaltung des Anschlusses im Bahnhof Langenbrücken nicht günstig sei, daß der Anschluß in Mingolsheim der einzig zweckmäßige wäre, daß diese Linie ferner kürzer und mit weniger Schwierigkeiten verbunden sei, und daß sie demgemäß auch weniger kosten

würde. Ich bin früher auch ein eifriger Verteidiger des Bahnprojektes Östringen—Langenbrücken gewesen, und der Herr Kollege Ziegelmeier wird mir zugeben müssen, daß ich alles aufgeboten habe, um die Regierung dazu zu bewegen, daß das Projekt mit dem Anschluß in Langenbrücken festgelegt wird, denn die Linie bildet, wie der Herr Kollege Ziegelmeier schon gesagt hat, eine uralte Verkehrslinie, die das Hinterland mit dem Oberland verbindet. Diese Linie ist sogar früher eine alte Heerstraße gewesen, und wir sind von jeher gewohnt gewesen, wenn wir in die Residenzstadt wollten, die Linie über Langenbrücken einzuhalten. Es ist aber überflüssig, sich mit diesem Projekt zu beschäftigen, nachdem die Regierung den anderen Standpunkt eingenommen hat, und ich habe deshalb schon in der Kommission erklärt, daß ich mich dem Projekt der Regierung anschließe. Wir wissen es, das kann ich Ihnen versichern, darum zu tun, daß die Leute befriedigt werden, und daß, ich möchte fast sagen, die älteste Petition, die hier im Hause zur Verhandlung kommt, endlich einmal dadurch erledigt wird, daß die Östringer ihre Bahn bekommen. Östringen ist, wie gesagt, der einzige Ort von über 3000 Einwohnern, der keine Bahnverbindung hat, obwohl die Industrie ebenso wie die Landwirtschaft dort bedeutend ist. Auf die Bedürfnisfrage will ich nicht näher eingehen, da sie von meinen Herren Vorrednern und auch von dem Herrn Berichterstatter in genügend Weise in seinem eingehenden und langen Bericht erläutert worden ist. Wir haben ja auch Erste und Zweite Kammer die Petition empfehlend überwiesen, und es war, soviel mir bekannt, schon auf dem letzten Landtag ein Gesetzentwurf vorbereitet, der aber wegen der schlechten Finanzlage, die man überall zu hören bekommt, wieder zurückgestellt worden ist. Wenn uns die Regierung als abschreckendes Beispiel immer vor Augen hält, daß, ganz abgesehen von dem Bauaufwand, die Betriebskosten nicht herauskommen würden, daß die Bahn nicht rentieren und jährliche Zuschüsse von 10—12 000 M. erfordern werden, so gebe ich das, wenn die Bahn als Stadtbahn gebaut wird, zu. Aber wir wollen sie nicht als Stadtbahn bauen, sondern im Auge behalten, daß sie weitergeführt werden muß bis Sinsheim und Waibstadt, wodurch die Östringer einen Anschluß an den durchgehenden Verkehr bekommen. Außerdem würde dadurch die Verkehrslinie vom Hinterland in die Residenzstadt um ca. 27 km kürzer als die jetzige Verbindung über Heidelberg, und deshalb bin ich fest überzeugt, daß sie sich auch rentabel gestalten wird. Wir machen keine Zukunftsmusik, wie der Herr Abg. von Mentzingen gemeint hat, wenn wir von diesem Durchgangsprojekt sprechen; es soll ja nur mit dieser Teilstrecke ein Anfang gemacht werden, die Bevölkerung begnügt sich auch damit, sie wünscht nur, daß eine Erklärung der Regierung erfolgt, in der sich diese auf die Weiterführung des Projektes festlegt. Die Bevölkerung in meinem Wahlbezirk ist genügsam und einsichtsvoll, sie ist vertraut mit den schlechten Finanzverhältnissen, sie will auch gern mit dem Weiterbau zuwarten, wenn nur erst die Garantie geboten wird, daß einmal ein Anfang gemacht wird, und daß Aussicht auf die Weiterführung besteht. Ich habe mich mit Befriedigung davon überzeugt, daß die Bahn in einer Weise angelegt werden wird, daß eine Weiterführung in Östringen möglich ist. Es handelt sich hier nur um eine Strecke von 15 km, und es ist mir unbegreiflich, ich kann das hier offen aussprechen, daß diese Bahnverbindung Östringen—

Mingolsheim mit einem Kostenaufwand von 600 000 bis 700 000 M. immer wieder zurückgestellt wird mit der Begründung, daß unsere finanzielle Lage zu schlecht sei. Schaffen Sie doch diese alte Klage aus der Welt, und lassen Sie dafür, daß diese Bahn zur Ausführung kommt. Ich bin fest überzeugt, daß die ganze Einwohnerschaft dafür dankbar sein wird.

Man sucht nun die Bevölkerung dieser Gegend damit zu beschwichtigen und zu beruhigen, daß man sagt, man hätte Mittel im Budget zur Subventionierung einer Automobilverbindung. Damit ist dieser Gegend absolut nicht gedient. Im ebenen Gelände mag eine solche Verbindung ganz zweckmäßig sein, aber nicht in einer Gegend, wo die Terrainverhältnisse so ungünstig sind wie hier. Kommt im Winter Schnee und Eis, dann ist der ganze Verkehr unterbrochen. Außerdem liegt eben der Hauptverkehr nicht im Personen-, sondern im Güterverkehr, gerade dieser ist sehr bedeutend. Ich kann mich also für einen Automobilverkehr als Ersatz für diese Bahn absolut nicht erwärmen, und ich möchte darauf bestehen, daß dieses Projekt zur Ausführung kommt. Wie groß das Interesse der Bevölkerung ist, das geht schon daraus hervor, daß die Gemeinden Östringen, Langenbrücken und Mingolsheim sich gegenseitig mit Anerbieten zu überbieten versuchen. Außer der freien Geländestellung bieten sie noch Barbeiträge an, das beweist doch sicherlich, daß diese Bahnverbindung und der Bahnanschluß für diese Orte eine Existenzfrage ist; deshalb haben wir alle die Verpflichtung, auch diesem Teil unserer Bevölkerung und ihren Wünschen entgegenzukommen.

Hg. Gek (Soz.): Ich glaube, daß Östringen mit dem heutigen Tag sagen kann: „Es ist erreicht!“ Wir werden uns in diesem Hause wohl kaum mehr mit der Frage beschäftigen müssen, ob eine Eisenbahn von Östringen nach der Hauptbahn gebaut werden muß. Ich glaube, es ist jetzt auch die weitere Frage entschieden, ob die Bahn an die Hauptlinie angeschlossen werden soll. Des öfteren schon habe ich von dieser Stelle aus den Anschluß Östringens an die Hauptbahn besprochen; ich habe das aber von einem größeren Gesichtspunkt aus getan; wie in der Erklärung der Regierung erwähnt ist, war die Rede davon, die neue Linie nach Osten fortzusetzen und so eine Verbindung der Pfalz mit dem Frankenslande herzustellen. Zukunftsmusik hat vorhin ein Herr Kollege das genannt; ich halte es jedoch für möglich, daß der Zeitpunkt, wo uns diese Frage ernstlicher beschäftigen wird, nicht in allzu großer Ferne liegt. Darüber, daß Östringen verdient, endlich einmal seinen Wunsch erfüllt zu sehen, spreche ich kein Wort mehr. Wir sind alle darüber einig. Wir sind auch darüber einig, daß es ein schwerer Entschluß war, zwischen den beiden Gemeinden, die in Betracht kommen, zu wählen. Wenn der Vergleich erlaubt ist, so befinden wir uns in der Situation des Tell in der Szene mit dem Apfelschuß, als er auf die Frage des Landvogts, welcher seiner beiden Knaben ihm der liebste sei, antwortet: „Herr, sie sind mir beide gleich liebe Kinder!“ So meine ich, könnte der Apfelschuß, der jetzt vorgenommen werden soll, an dem Knaben Langenbrücken oder auch an dem Knaben Mingolsheim vorgenommen werden, es bleibt sich ganz gleich, aber geschossen muß werden, und man muß hier mit dem Landvogt sagen: Ich erlasse dir nicht den Schuß. Daß wir uns heute

einig werden müssen, das ist klar; denn das Interesse des Verkehrs insbesondere fordert eine Entscheidung. Wir können die Sache nicht länger hinauschieben. Zehn Jahre, glaube ich, sind es her, seit wir uns mit dieser Frage beschäftigen. Da muß ich denn doch dem Herrn Kollegen Ziegelmeyer sagen: Lasciate ogni speranza! Geben Sie alle Hoffnung auf, in Zukunft etwas anderes durchzusetzen! Ich bedauere sein Los, er rettet den Freund nicht mehr, so gerne ich ihm vielleicht zu dieser Rettung behilflich gewesen wäre. Aber die Dinge liegen jetzt so, daß Mingolsheim den Vorzug in dieser Sache hat; es befindet sich in einer Entwicklung, die rascher vorwärts geht, als man das vor zehn Jahren hätte erwarten können. Es ist allerdings richtig, wenn behauptet wird, Langenbrücken habe für den Augenblick von dem Anschluß in Mingolsheim einen Nachteil. Aber ich möchte dem Herrn Kollegen Ziegelmeyer, dem Vater der Stadt Langenbrücken, sagen, er möge deswegen nicht verzweifeln. Langenbrücken muß diesen Verlust ertragen können, soweit er den Verkehr nach Östringen betrifft. Langenbrücken muß darauf bedacht sein, als ein Punkt an der Hauptbahn sich die Vorteile des allgemeinen Verkehrs weiter zu Nutzen zu machen. Langenbrücken muß insbesondere aus seinem bewährten und bekannten Bad größere Vorteile zu erzielen suchen, es muß sich die Gelegenheit, den Vorteil dieser bewährten Heilanstalt weiteren Kreisen zuzuführen, in großzügiger Weise zu Nutzen zu machen suchen; denn soweit ich davon Kenntnis habe, ist viel zu wenig geschehen, Langenbrücken als Bad bekannter und besuchter zu machen. Ich weiß nicht, woher es kommt, daß Mingolsheim jetzt auch mehr Badeort wird; Mingolsheim ist auch bedeutend industrieller als Langenbrücken und wird seine industrielle Tätigkeit erweitern, ohne daß dazu die Bahn nach Östringen absolut notwendig ist. Ich meine also, wir sollten im Hinblick auf das, was Langenbrücken jetzt zu dulden hat, die Hoffnung auf ein gutes Gedeihen dieses Ortes in der Zukunft nicht verlieren und uns insbesondere auch an die Regierung wenden, daß sie mithilfe, Langenbrücken als Bäderstadt zu fördern, wenn es notwendig ist, auch aus staatlichen Mitteln dieses der Allgemeinheit dienende Bad zu unterstützen und dadurch Langenbrücken mehr zu geben, als was es jetzt in dem Streit um den Anschluß zu verlieren in der Lage ist. Und Langenbrücken kann ein Badeort werden, es muß nur für die Unterhaltung der Gäste mehr tun; es besitzt — das weiß ich aus eigener Erfahrung — ausgezeichnete musikalische Kräfte. Ich selbst war ja schon in der Lage, die gesanglichen Leistungen der Langenbrücker kennen zu lernen (Heiterkeit); daher der berühmte Sängerkrieg. Wie gesagt, Langenbrücken muß etwas moderner werden, es muß sich die übrigen Badeorte zum Beispiel nehmen und Attraktionen suchen, die nun heute einmal für einen Kurort unerlässlich sind. Also, Herr Kollege Ziegelmeyer, verzweifeln wir, nachdem wir einmal erkannt haben, daß die jetzige Position verloren ist, nicht an der Zukunft Langenbrückens, suchen wir, was ihm auf der einen Seite entzogen wird, ihm doppelt und dreifach wieder zu geben, indem wir Langenbrücken auf eine andere Basis seiner Entwicklung stellen.

Wir werden — das möchte ich dem Herrn Kollegen Freiherrn von Menzingen sagen — nicht darum herumkommen, jetzt eine bestimmte Stellung zu nehmen.

Es muß jetzt endlich einmal gepfiffen werden, wir können es nicht der Entscheidung der Gemeinden überlassen und auch der Regierung nicht sagen: Schiebe die Sache auf die lange Bank, weil die Kammer in sich selbst uneinig ist. Nein, wir würden dadurch die ganze Angelegenheit, insbesondere zu ungunsten Östringens, nur wieder hinausschieben, wenn wir der Regierung irgendwie Veranlassung geben würden, ihr Sparmaßregeln heranzuführen und zu sagen, die Kammer selbst ist uneinig und bietet nicht den nötigen Resonanzboden zur Klärung der Frage. Ich meine, wir müssen uns jetzt entscheiden. Nach alledem, was in der Kommission und was auch jetzt von allen Seiten mit Ausnahme des Herrn Kollegen Ziegelmeyer, dessen Standpunkt ja jeder verstehen muß, vorgetragen worden ist, komme ich zu dem Schluß, daß wir im Augenblick nichts anderes machen können, als dem Antrag, den die Kommission gestellt hat, zuzustimmen.

Abg. Fehrenbach (Zentr.): Wenn ich mich zum Worte gemeldet habe, so geschah es nur im Interesse der Entscheidung des letzten Landtags. Unser Parlament scheint ein eigentümliches Charakter seiner Ansicht vornehmen zu wollen. Im letzten Landtag ist bei sehr eingehender Beratung dieser Petition der Antrag auf empfehlende Überweisung der Petition der Gemeinde Langenbrücken um Erstellung der Teilstrecke mit Einmündung in Langenbrücken und einer Haltestelle in Mingolsheim gestellt worden; ferner wurde beantragt, die Petition der Gemeinden Mingolsheim um Einmündung der Strecke in Mingolsheim als erledigt zu erklären. Dieser Antrag ist im Landtag 1907/08 unter Fürsprache auch meines Herrn Vorredners Ged. einstimmig angenommen worden. Nur der Herr Kollege von Menzingen hat sich der Stimme enthalten. Nun werden die Herren alle zugeben müssen: Es ist böse, eine solche Entscheidung im Verlaufe von zwei Jahren so abzuändern, und es liegt nicht im Interesse des Parlaments, solche Änderungen vorzunehmen. Es schiene zweckmäßig, den Rang mit größerer Eleganz zu finden als in dieser Entscheidung. Das darf sich die jetzige Eisenbahnkommission nicht einbilden, daß sie erst jetzt die Sache objektiv und von praktischen Gesichtspunkten aus behandelt hat. Im letzten Landtage war der Vorsitzende der Kommission für Straßen und Eisenbahnen der Herr Kollege Wittum, Berichterstatter war der Herr Abg. Duenger, und ich habe die feste Überzeugung, daß die Angelegenheit damals in der Kommission sehr eingehend behandelt worden ist. Wenn die Herren die Verhandlungen des Plenums nachlesen wollen, die damals darüber stattgefunden haben, werden Sie finden, daß die Darlegungen viel erschöpfender und viel eingehender waren als diesmal. Damals kam man also auf empfehlende Überweisung der Petition von Langenbrücken, und heute kommt man auf empfehlende Überweisung der Petition von Mingolsheim! Wenn die Herren Kollegen die Verhandlungen des letzten Landtages einmal nachlesen wollen, werden Sie sich überzeugen, daß die damals vorgelegene Situation sich in der Zwischenzeit aber auch in gar keiner Weise geändert hat. Der Mehrkostenaufwand bei der Ausmündung in Langenbrücken ist auch schon im letzten Landtage mit der gleichen Höhe angegeben worden. Alle übrigen Verhältnisse sind gerade so berücksichtigt worden, wie sie jetzt vorgetragen worden sind. Und nun diese

andere Entschließung! Auch die Haltung der Regierung war vor zwei Jahren im wesentlichen keine andere als diesmal. Aus finanziellen Gründen hat sie die Ausmündung in Mingolsheim vorgezogen, dabei aber erkannt, daß der Personenverkehr wegen der Nähe nach der Amtstadt und der Residenz darauf hinweist, die Ausmündung in Langenbrücken zu suchen, während allerdings der Güterverkehr die Richtung nach Norden begünstigt. Alles das ist eingehend erörtert worden, und damals hat man gemeint — und das war der ausschlaggebende Grund für die Entscheidung im letzten Landtage —, daß die historischen Verhältnisse nicht unnötigerweise auf den Kopf gestellt werden sollten, daß vermöge der ganzen Situation von alter her Langenbrücken ein gewisses historisches Recht an diese Ausmündung habe, das umso mehr berücksichtigt werden dürfe, weil dadurch Mingolsheim nicht beeinträchtigt werde. Die Aufsatzverhältnisse, die Zugungsverhältnisse, wenn die Linie auch etwas länger wird, werden von Langenbrücken aus etwas begünstigt. Mingolsheim bekommt keine Station und hat dann zwei Stationen, eine an der Hauptbahn und eine an der Nebenbahn. Alles das ist damals berücksichtigt worden. Ich glaube, die Verhältnisse liegen heute noch gerade so.

Es ist ja richtig, die Hauptfrage dreht sich um Östringen. Aber ich befürchte, bei dieser so auseinandergehenden Entscheidung, einmal so, das andere Mal anders, wird dem Hauptinteressenten Östringen wenig gedient sein. Die Regierung wird sich fragen: Ja, welcher Landtag hat recht, welcher war jetzt der Klügere? Mit dem jüngsten ist die Klugheit nicht immer zusammen (Abg. Ged.: Der Lebende hat Recht). Es kann auch einmal der Ältere klüger sein als der Jüngere, und da irgend welche neue Weisheit heute nicht vorgetragen wurde und die Verhältnisse damals gerade so lagen wie heute und eingehend geprüft worden sind, könnte man es niemand verdenken, wenn er die erste Entscheidung für die bessere hält. Ich möchte in der Richtung nicht entscheiden, aber ich glaube, es wäre eigentümlich, wenn bei der einstimmigen Entscheidung des letzten Landtages nicht aus dem Hohen Hause heraus auf diese Tatsache aufmerksam gemacht und wenn nicht auch bei der heutigen Besprechung ein Wort darüber gesprochen worden wäre, daß die Gründe von damals eigentlich auch heute noch maßgebend sind. Es ist mir nicht möglich, diesen Sprung aus dem einen Extrem in das andere mitzumachen; wie die Situation zu sein scheint, hat aber ein anderweitiger Antrag vorläufig keine Aussicht auf Erfolg, ich werde deshalb nur gegen den gestellten Antrag stimmen.

Ministerialrat Wolpert: Es ist von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen worden, daß die Steigungsverhältnisse der beiden in Wettbewerb tretenden Linien zugunsten der Einmündung in Langenbrücken sprechen. Das war im vorigen Landtage allerdings die Anschauung auf Grund von ganz generell aufgestellten Projekten. Der Druckache 47 III ist aber zu entnehmen, daß infolge der genaueren Ausarbeitung, die größte Neigung bei beiden Linien die gleiche ist; die größte Steigung liegt nämlich nunmehr unmittelbar vor dem Bahnhof Östringen, und zwar kam dies deshalb, weil der Bahnhof Östringen gegenüber dem früheren generellen Entwurf höher gelegt werden mußte, um eine etwaige spätere Fortsetzung der Bahn nicht unmöglich zu machen.

Abg. **Wiedemann-Bruchsal** (Zentr.): Mein Kollege Zehrenbach hat schon auf die Verhandlungen des letzten Landtags hingewiesen. Ich habe damals bei der Beratung der einschlägigen Petition auch das Wort ergriffen und habe besonders erwähnt, daß es zunächst die Interessen der Gemeinde Östringen, dieses industriereichen und aufstrebenden Ortes, sind, die einen Bahnanschluß dringend erfordern. Ich glaube, darüber sind wir uns alle einig, und das wird auch von der Regierung anerkannt. Der Weg von Östringen nach Langenbrücken ist ein weiter, und wer einmal eine „gute Stunde“ haben will, der soll den Weg einmal zurücklegen. In den Streit zwischen Langenbrücken und Mingolsheim will ich mich nicht einmischen. Ich habe mich vor zwei Jahren für den Anschluß an Langenbrücken ausgesprochen und kann heute diese rasche Wandlung nicht mitmachen. Der Wind hat sich nun in der Kommission plötzlich zugunsten von Mingolsheim gedreht. Es kann ja jede Gemeinde für sich etwas in Anspruch nehmen: Langenbrücken weist auf alte historische Rechte hin, Mingolsheim darauf, daß es ein aufstrebender Ort sei, was auch anerkannt werden muß. Ich glaube, die Regierung sollte noch einmal die Frage gründlich prüfen und dann dem nächsten Landtage vielleicht ein ausgiebigeres Material vorlegen, denn ich glaube fest, das vorliegende Material ist nicht genügend.

Ich kann meine Stellungnahme, die ich vor zwei Jahren eingenommen habe, nicht ändern. Ich wünsche in erster Linie, daß die Gemeinde Östringen, die zu so großen Opfern bereit ist, baldmöglichst die Wohltat einer Bahn bekommt, kann mich aber dem Antrage der Kommission nicht anschließen und werde auch deshalb, wie mein Freund Zehrenbach, gegen den Kommissionsantrag stimmen.

Abg. **Seiffle** (Soz.): Die Kommissionsfikung, in der dieser Antrag angenommen wurde, fand unter meinem Vorsitz statt; deshalb bin ich genötigt, gegenüber den Ausführungen des Herrn Kollegen Zehrenbach einiges zu erwidern, denn er hat den Beschluß der Kommission und auch das Hohe Haus hier recht abfällig beurteilt. Unter anderem hat er den Ausspruch getan, „die Kommission solle sich ja nichts einbilden“. Dem gegenüber möchte ich bemerken, daß wir recht bescheiden sind und uns gar nichts einbilden, und ich möchte nur wünschen, daß der Herr Abg. Zehrenbach ebenso bescheiden ist und sich auf seine Rede, die er heute gehalten hat, nichts einbildet (Abg. Zehrenbach: Sie soll sich nicht einbilden, daß sie heute besser ist als wie das vorige Mal!). Wenn wir heute zu einem anderen Entschlusse gekommen sind wie vor zwei Jahren, so hat das seinen Grund darin, daß diesmal die Sache ganz anders gelagert war als wie vor zwei Jahren. Für uns lag die Entscheidung so: Sollen wir etwas Praktisches leisten, was den Interessen der Gemeinde Östringen entspricht, oder nichts? Wenn wir weniger rücksichtsvoll gewesen wären gegenüber den wirklichen Interessen dieser Gemeinde, wenn wir mehr auf den agitatorischen Standpunkt Wert gelegt hätten, so hätten wir vielleicht dem Projekte Östringen-Langenbrücken zugestimmt. So aber haben wir auf den agitatorischen Standpunkt keinen Wert gelegt, sondern etwas Praktisches erreichen wollen. Wenn die Kommission zu diesem Beschlusse kam, so kam sie dazu nicht darum, um etwas für Langenbrücken oder etwas für Mingolsheim zu tun, sondern wir woll-

ten ein praktisches Ergebnis sehen, und das praktische Ergebnis ist dadurch erzielt worden, konnte nur dadurch erzielt werden, daß wir für das Projekt Östringen-Mingolsheim eintraten. Die Gr. Regierung hat bei der letzten Behandlung der Petition ausdrücklich erklärt, daß sie einem Projekt Östringen-Langenbrücken nicht beitrete. Wenn eine solche Erklärung vorliegt, bleibt nicht anderes übrig, als die Stellung zu ändern, will man überhaupt etwas erreichen. Der Regierung wäre es sehr angenehm gewesen, wenn eine Einigung nicht erzielt worden wäre. Der letzte Kammerbeschluß hat der Regierung sehr gut gefallen, das haben wir sehr wohl gewußt; aber auf eine solche Art und Weise kommen wir nicht zum Ziel. In Östringen muß ein Bahnhof errichtet werden, das erkennen die Herren alle miteinander an. Hätten wir dem Projekt Östringen-Langenbrücken zugestimmt, dann würde, davon war jeder von uns überzeugt, der Wunsch der Östringer auf absehbare Zeit nicht erfüllt werden.

Übrigens möchte ich dem Herrn Abg. Zehrenbach bemerken, daß auch seine Fraktionskollegen mit Ausnahme seines Nachbarn für den Kommissionsantrag gestimmt haben. Auch sie haben sich davon überzeugen lassen, daß das Projekt Östringen-Langenbrücken keine Aussicht auf Erfolg hat und daß die Regierung diesem gegenüber eine ablehnende Stellung einnimmt. Was hat das für einen Wert, wenn eine Kommission eine Entscheidung trifft, von der sie überzeugt ist, daß sie keine Aussicht auf Erfolg und auf Ausführung hat! Bei pflichtgemäßer Auffassung der Stellung einer Kommission blieb also nichts anderes übrig, als dem Projekte zuzustimmen, welches Aussicht auf Ausführung hat.

Im übrigen kommt noch eine ganze Anzahl anderer Momente in Frage. Wir Kommissionsmitglieder sind nicht so leicht über die Sache hinweggegangen, wie sich der Herr Kollege Zehrenbach vorzustellen scheint. Wir waren in Mingolsheim und in Langenbrücken. Wir haben uns die Terrainverhältnisse an Ort und Stelle angesehen, wir haben uns gewissermaßen Anschauungsunterricht geben lassen. Die Herren von Langenbrücken waren sehr eifrig bemüht, uns aufzuklären, und das gleiche war bei den Herren von Mingolsheim der Fall. Wir haben ebenso die sozialen wie die praktischen, die Verkehrsverhältnisse ins Auge gefaßt. Ich will nicht darauf eingehen, daß die Terrainverhältnisse für eine Bahn von Östringen nach Mingolsheim geeigneter liegen, ich will nur noch darauf hinweisen, daß dieses Projekt um 230 000 M. billiger zu stehen kommt. Weiter muß berücksichtigt werden, daß für die Industrie von Östringen eine Mehrausgabe dadurch entsteht, wenn die Trace über Langenbrücken geführt wird, denn Handel und Verkehr von Östringen weist nicht in das Oberland sondern in das Unterland. Ich habe mich bemüht, mit Industriellen von Östringen Rücksprache zu nehmen; sie haben mir erklärt, uns Östringern wäre es natürlich lieber, wenn die Bahn Östringen-Mingolsheim eingerichtet würde.

Alle diese Gesichtspunkte haben bei uns eingehende Würdigung gefunden. Wenn also der letzte Landtag eine andere Stellung eingenommen hat als der jetzige, dann ist das darauf zurückzuführen, daß wir uns eines Besseren haben belehren lassen; man darf nicht fortwährend denselben Standpunkt einnehmen, wenn sich ein anderer später als richtiger herausstellt. Ich bin

fest überzeugt, der Herr Kollege Fehrenbach wird sich auch schon oftmals eines Besseren haben belehren lassen. Wenn das auch heute der Fall ist und wenn das auch bei andern Kollegen in diesem Hause der Fall ist, dann um so besser.

Abg. Kräuter (Soz.): Wenn auch ich mich zum Wort gemeldet habe, so tat ich das als Mitglied der Kommission für Eisenbahnen und Straßen. Ich will vorausschicken, daß ich weder mit Langenbrücken noch mit Mingolsheim verwandt oder verschwägert bin (Heiterkeit) und daß ich also der Sache ganz objektiv gegenüberstehe.

Wir haben in der Kommission die Sache zweimal behandelt. Der Herr Kollege Fehrenbach hat nun einen gewissen Unterschied in der Behandlung seitens der Kommission des letzten Landtags und dieses Landtags konstruieren zu können geglaubt. Wenn wirklich eine gewisse Differenz vorhanden war, mag sie davon herrühren, daß, wie der Herr Kollege Pfeiffle gesagt hat, dieses Mal die meisten Mitglieder der Kommission an Ort und Stelle waren und sich persönlich davon überzeugt haben, wie die Sachen liegen; ich glaube, wer einmal mit eigenen Augen die in Betracht kommenden Geländeverhältnisse angesehen hat, kann unmöglich zu einem anderen Resultat kommen als zu dem, zu dem die Mehrheit der Kommission gelangt ist. Alle Achtung vor den Langenbrückern, sie haben getan, was zu tun gewesen ist, ich kann aber nicht verstehen, warum wegen Langenbrücken eine Bahn parallel mit der Hauptbahn das Land heraufgeführt werden soll. Wenn sich die Mingolsheimer wehren, dann ist das verständlich und sie haben das Recht dazu. Denn auch sie haben ein Schwefelbad, wenn es auch noch nicht die gleichen Einrichtungen wie das andere Schwefelbad aufzuweisen hat; aber was nicht ist, kann noch werden. Vor allen Dingen aber kommt für uns die Verantwortung in Frage, die wir auf uns nehmen würden: Wenn, um die Bahn zu erstellen und sie nach Mingolsheim zu führen, 230 000 M. weniger ausgegeben zu werden brauchen, dann wäre es doch gewissermaßen unverantwortlich, wenn man den Mehrbetrag ausgeben würde. Ich würde die Linie nach Langenbrücken auch als eine Torheit bezeichnen, denn mit der Linie nach Langenbrücken schneidet man die besten Felder von Mingolsheim mitten durch, bei der Strecke Mingolsheim—Stringen dagegen nimmt die Linie gar nicht viel nutzbares Gelände weg. Das wird jedem, der die Sache an Ort und Stelle besichtigt, überzeugend klar.

Abg. Göhring (natl.): Als Mitglied der Kommission möchte ich doch konstatieren, daß deren Beratungen in absolut objektiver Weise vor sich gegangen sind. Wenn der letzte Landtag in dieser Angelegenheit einen andern Entschluß gefaßt hat, so fühle ich wenigstens für meine Person mich nicht veranlaßt, gerade jenem Beschluß nachzuleben, sondern ich glaube mich darnach richten zu sollen, wie jetzt die Verhältnisse gelagert sind. Für mich und die Kommission war das allein maßgebend, selbst unter Berücksichtigung dessen, daß wir vollständig anerkannt haben, daß Langenbrücken sich darum bemüht, die Verbindung zu bekommen, und daß Langenbrücken befürchtet, eine Einbuße zu erleiden. Langenbrücken hat aber doch so lange Jahre vor sich gehabt, es war ihm die Möglichkeit gegeben, sich zu entwickeln, es ist das aber anscheinend doch nicht in der Weise geschehen, wie Langenbrücken selbst gehofft hat. Für uns war nur maßgebend, daß Mingols-

heim infolge seiner Riffenfabriken darauf angewiesen ist direkt mit Stringen verbunden zu werden. Langenbrücken selbst hat nur eine Fabrik mit 130, Mingolsheim und Kronau haben aber 30 Fabriken mit zusammen 1500 Arbeitern, und da mußten wir uns sagen, das größere Interesse muß vorgehen, das kleinere muß zurücktreten. Nachdem wir aus der Antwort der Großh. Regierung erfahren haben, daß eine größere Aussicht vorhanden ist, die Bahnverbindung mit Anschluß in Mingolsheim zu bekommen, stimmten wir eben dafür. Als weiteren Grund hatten wir noch anzuführen, daß der Betrag von 173 000 M. der als Ersparnis genannt wird, ins Gewicht fiel; das Ersparnis von 173 000 M. ist so außerordentlich groß, daß wir nicht darum herumkommen konnten. Um für Stringen endlich die Bahn zu erreichen, stimmten wir dafür. Ich bitte die Herren Kollegen, ebenfalls dafür einzutreten, daß die Petition in der Weise, wie es die Kommission vorschlägt, empfehlend an die Großh. Regierung überbringt wird.

Abg. Fehrenbach (Zentr.): Ich kann nicht sagen, daß der stellvertretende Vorsitzende der fraglichen Kommission aus meinen Ausführungen mit Recht einen Anlaß entnehmen konnte, etwas dagegen zu bemerken. Ich kann es auch nicht gerade geschmackvoll finden, wenn der Herr Abg. Kräuter den Anlaß benutzt, um eine persönliche Anspielung in die Debatte hereinzubringen. Ich habe weder im letzten Landtag irgend etwas getan oder irgend ein Wort zugunsten von Langenbrücken gesagt, noch auch in diesem Landtag irgend etwas zugunsten von Langenbrücken unternommen. Ich glaube, wenn in allen solchen Objektivitätsfragen alle Kollegen in der Lage wären, sich ein so gutes Zeugnis ausstellen zu können, wie ich glaube es bei sorgfältiger Prüfung mir ausstellen zu dürfen, dann könnten solche persönliche Anspielungen unterbleiben. Man wird es mir nachempfinden können, daß ich der Meinung bin, daß der einstimmige Beschluß im letzten Landtag nicht ohne jede Verteidigung bleiben kann, gerade jetzt, wo man im Begriffe ist, die gegenwärtige Entscheidung zu treffen. Dafür konnte man objektive Gesichtspunkte finden, ohne irgendwie einen Angriff auf die jetzige Kommission darin zu erblicken oder ungeeignete persönliche Anspielungen zu machen. Diese Objektivität könnte man füglich verlangen. Ich habe mich für verpflichtet erachtet, den Beschluß des letzten Landtags mit einem Wort der Verteidigung zu versehen, und ich habe mich für verpflichtet erachtet, die Entscheidung der Kommission des letzten Landtags zu verteidigen; darin liegt aber ein Angriff gegen die jetzige Entscheidung nicht. Ich kann das um so weniger finden, als es unrichtig ist, daß etwas Neues eingetreten ist, was eine andere Stellungnahme rechtfertigen könnte. Die Situation lag im letzten Landtag schon gerade so wie heute. Es kann sich jeder nun nach freiem Belieben entscheiden. Aber es wird doch angezeigt sein, die Entschlüsse des letzten Landtags zu verteidigen.

Der Herr Abg. Pfeiffle stellt sich auf den Standpunkt, wir müßten etwas Praktisches tun. Damit Stringen ja die Bahn bekommt, mußten wir uns jetzt im Gegensatz zum letzten Landtag für den Anschluß in Mingolsheim aussprechen. Im wesentlichen ist für ihn der Grund maßgebend, weil angeblich die Regierung gesagt hat, daß ein Anschluß in Langenbrücken nicht möglich sei. Ich glaube nicht, daß die Regierung sich jetzt bestimmter ausgesprochen hat als

und damit in Verbindung:

- b) den Antrag der Abgg. Dr. Zehner und Gen., die Beseitigung der Härten der gesetzwidrigen Einschätzung von Grundstücken betr. (Drucksache Nr. 29),
- c) die zu dem Gesekentwurf eingelaufenen Petitionen -- Drucksachen Nr. 58a, 58b, 58c --, Berichterstatter: Abgg. Dr. Koch, Kopf und Dr. Frank.

* Karlsruhe, 6. Juni. 17. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Samstag den 11. Juni 1910, vormittags 10 Uhr.

1. Bekanntgabe neuer Einläufe.

2. Bericht der Kommission für Justiz und Verwaltung und Beratung über den Gesekentwurf, betr. die Einwirkung der Armenunterstützung auf öffentliche Rechte. (B. Nr. 82), Berichterstatter: Stadtrat Boeckh;

3. Mündliche Berichte der Budgetkommission und Beratung über den II. Nachtrag zum Staatsvoranschlag für 1910 und 1911, und zwar

a) Staatsministerium, Berichterstatter: Wirkl. Geh. Rat Scherer;

b) Ministerium der Justiz, des Kultus und Unterrichts, und zwar

Ausgabe Titel V, VI, VII und VIII (Justizverwaltung und Strafanstalten), Berichterstatter: Dr. Freiherr von la Roche-Starkenfels;

Ausgabe Titel X und Einnahme Titel III (Unterrichtswesen), Berichterstatter: Wirkl. Geh. Rat Dr. Bürlin;

c) Ministerium des Innern, und zwar

Ausgabe Titel I (Ministerium), Ausgabe Titel IX und Einnahme Titel I (Bezirksverwaltung und Polizei), Berichterstatter: Geh. Kommerzienrat Reih;

Ausgabe Titel XII (Heil- und Pflegeanstalten), Ausgabe Titel XIII und Einnahme Titel IV (Veserungs- und Erziehungsanstalten), Ausgabe Titel XVI (Landwirtschaft), Berichterstatter: Prinz Alfred zu Löwenstein;

Ausgabe Titel XVII und Einnahme Titel VIII (Wasser- und Straßenbau), Ausgabe Titel XIX (Geologische Landesaufnahme), Ausgabe Titel XX (Außerordentliche Belohnungen und Beihilfen), Berichterstatter: Geh. Hofrat Dr. Bunte;

d) Ministerium der Finanzen, und zwar

Ausgabe Titel IV (Forst- und Domänenverwaltung), Berichterstatter: Dr. Freiherr von Stöckingen;

Ausgabe Titel VI und Einnahme Titel III (Zoll- und Steuerverwaltung), Ausgabe Titel X (Mühegehalte etc.) und Einnahme Titel V (Allgemeine Kassenverwaltung), Berichterstatter: Abg. Engelhard.

4. Mündliche Berichte der Petitionskommission und Beratung über die Petitionen:

den letzten Landtag. Auch schon im letzten Landtag hat sie sich für den Anschluß in Mingolsheim ausgesprochen, gerade so wie auch in diesem Landtag. Aber man hat es deshalb doch nicht für nötig befunden, sich in der Kammer nun gleich auf diese Regierungsmeinung zu stellen, und wenn der Herr Abgeordnete Pfeiffle meint, daß diese praktische Tätigkeit von Erfolg sein werde, weil auf diese Weise jetzt Verstrungen seine Bitten bekommen würde, so sehen wir ja den Erfolg der praktischen Tätigkeit. Die praktische Tätigkeit hätte man auch noch in dem nächsten Landtag entwickeln können. Jedenfalls hätte man sich aber hüten sollen, jetzt davon zu reden, wo ganz zweifellos kein Nachtragsbudget zur Erbauung einer Bahn von Mingolsheim nach Verstrungen kommt. Ich weiß also nicht, wo die praktische Tätigkeit liegen soll.

Präsident Rohrhurst: Es war dem Präsidium nicht bekannt, daß der Herr Abg. Kräuter irgendwelche persönlichen Beziehungen erwähnt hat, da das Präsidium über die Verwandtschaftsverhältnisse der Mitglieder des Hauses nicht informiert ist.

Ministerialrat Wolpert: Aus den Äußerungen der Herren, die den Beschluß in der Kommission gefaßt haben, habe ich entnommen, daß sie mit dem Betrage der Mehrkosten von 230 000 M. rechnen. Dieser Betrag war in der generellen Aufstellung ermittelt und damals aufgeführt. Ich verweise, um die Sache korrekt zu behandeln, wieder auf die Drucksache Nr. 47 III, worin die Regierung ausdrücklich darauf aufmerksam macht, daß den ausführlichen Ermittlungen und Entwurfsaufstellungen der Unterschied der Baukosten 173 000 M. beträgt. Aber die Regierung ist trotzdem der Ansicht, daß auch dieser Betrag von 173 000 M. noch immer ein bedeutender ist, daß er für die Einmündung der Linie in Mingolsheim sprechen muß.

Der Kommissionsantrag wird mit Mehrheit angenommen.

Darauf wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung nach 1/2 Uhr.

* Karlsruhe, 8. Juni. 91. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Donnerstag den 10. Juni 1910, vormittags 9 Uhr:

Neuzeitige neuer Eingaben. Sodann:

Beratung über die geschäftliche Behandlung des Antrags der Abgg. Koger und Gen., die Branntweinbesteuerung betr. (Drucksache Nr. 73);

Berichte der Kommission für Justiz und Verwaltung und Beratung über:

den Gesekentwurf, die Abänderung der Gemeinde- und der Städteordnung betr. (Drucksache Nr. 58),

- a) des Gemeinderats Furtwangen um Errichtung eines Amtsgerichts daselbst,
- b) der Bahn- und Telegraphenmeister der Groß- Staats- eisenbahnen um Prüfung ihrer Dienst- und Einkommensverhältnisse,
- c) des Vereins der Bureau- und Rechnungsbeamten in den Werkstätten und Magazinen der Eisenbahnverwaltung um Gleichstellung mit den übrigen unteren Rechnungs- und Bureaubeamten, Berichterstatter (für 4a-c): Dr. Freiherr von la Roche-Starkenfels;
5. Mündliche Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Petitionen:
- a) der Gemeinden Lausheim, Blumegg, Erwtangen, Mönchlingen, Achdorf und Kelslingen, um Errichtung einer Güterstelle „Im Weiler“,
- b) des Gemeinderats Breisach, den Umbau des Bahnhofs daselbst betreffend,
- c) des Gemeinderats Aufen, unterstützt von den Städten Donaueschingen und Billingen, um Errichtung einer Eisenbahnstation für Personenzüge in Aufen betr. Berichterstatter (für 5a-c): Geheimer Kommerzienrat Pfeilschider;
- d) der Motor-Verkehr-Gesellschaft Todtnau um eine jährliche Unterstützung von etwa 4000 M., Berichterstatter: Freiherr von Gemmingen.