Nr. 200 a
XXI. Jahrgang

Berliner Tageblatt

Berlin
22. April 1902

Parlaments-Ausgabe

Haus der Abgeordneten.

64. Sitzung vom 21. April, 11 Uhr.

Am Ministertische: Frhr. v. Rheinbaben, Schönstedt, Möller.

Präsident **v. Kröcher** eröffnet die Sitzung.

Auf der Tagesordnung steht die dritte Berathung des Etats.

In der allgemeinen Besprechung bemerkt

Abg. **Willisen** (kons.):

Der Abg. Dr. **Sattler** hat meine Ausführungen über die mittleren Beamten bemängelt, und zwar in formeller Hinsicht; darüber wollen wir Frieden schließen und das Urtheil der Geschichte überlassen. Materiell warf er mir vor, daß ich die **Beamten beleidigt** hätte. Er bezog sich auf meine Ausführungen: wo die **schwere Hand** des einstigen **Feldwebels** auf dem Schreibtische liege, fliege kein Blatt in eine revolutionäre Redaktion. Er gab mir allerdings mildernde Umstände, da ich die Absicht, zu beleidigen, nicht gehabt hätte, also gleichsam ein Mensch wäre, der nicht genau weiß, was er thut. Aber ich habe nicht den Beamten vorgeworfen, daß sie bei der Entwendung geheimer Erlasse betheiligt wären, sondern ich sprach ausdrücklich von Schreibern. Ferner sagte er, ich hätte den Civilsupernumeraren und ausgedienten Unteroffizieren, zwischen Civilsupernumeraren und ausgedienten Unteroffizieren, sondern brachte nur gewisse Behauptungen über die alten Feldwebel vor. Aber wir dürfen allen Beamten mit Recht gleiche Pflichttreue und gleiche Treue gegen den König zuschreiben. (Beifall.)

Abg. Dr. **Sattler** (natl.):

Ich acceptire gern die Erklärung des Abg. v. Willisen, daß er die Civilsupernumeraire nicht beleidigen wollte, obwohl man aus seinen Worten hätte schließen können, daß die ausgedienten Feldwebel allein wegen besserer Eigenschaften auch den Unteroffizieren und Sergeanten, und dann auch Civilsupernumeraren entgegengesetzt werden müßten. Nun so lieber trete ich ihm in dem Ausdruck des Vertrauens zu allen Beamten bei. (Beifall.)

Damit schließt die allgemeine Besprechung. In der Einzelberathung wird eine Reihe von Sonderetats ohne Besprechung genehmigt.

Beim Etat der **Staatsarchive** befürwortet

Abg. Dr. **Porsch** (Ctr.)

einige Petitionen um Umwandelung des Preußischen historischen Seminars in Rom in ein Reichsinstitut und giebt seiner Freude darüber Ausdruck, daß für das historische Seminar in Rom 6000 Mark mehr in den Etat eingestellt sind. Man möge zusehen, daß den von beachtenswerther Seite hervorgegangenen Angriffen auf die Arbeiten des historischen Seminars und auf die Verbindung des historischen Seminars mit der Archiverwaltung gebührend Rechnung getragen werde.

Geheimrath Dr. **Koser**

bringt das Bedauern des Ministers zum Ausdruck, daß er der Verhandlung nicht beiwohnen könne. In den Petitionen ist ein erfreulicher Beweis für das allgemeine Interesse an dem Römischen Institut zu finden. Die Akademie der Wissenschaften legt Werth darauf, daß die Leitung der Arbeiten jenes Instituts in ihrer Hand bleibt, zumal die von gewisser Seite an diesen Arbeiten geübte abfällige Kritik unberechtigt sei. Die Verbindung zwischen historischem Seminar und Archiverwaltung ist aus praktischen Gründen herbeigeführt worden und hat sich wohl bewährt.

Abg. Dr. **Porsch** (Ctr.)

wiederholt seine Wünsche wegen Reorganisation des historischen Seminars in Rom und Umwandelung in ein Reichsinstitut.

Der Etat der Staatsarchive wird genehmigt.

Beim Etat des **Kriegsministeriums** bringt

Abg. **v. Kardorff** (freik.)

den vielfach im Hause und außerhalb des Hauses herrschenden Auffassungen über die an die **Gendarmen** zu stellenden Anforderungen zum Ausdruck.

Präsident **v. Kröcher**

macht den Redner darauf aufmerksam, daß, wenn er eine Antwort vom Regierungstisch wünsche, er seine Ausführungen an den Etat des Ministeriums des Inneren knüpfen möge. Uebrigens stehe es ihm frei, wenn er auf eine Antwort verzichte, seine Ausführungen auch jetzt vorzutragen.

Abg. **v. Kardorff** (fährt fort):

Es kommt mir weniger darauf an, eine Antwort zu erhalten, als meine Beschwerde anzubringen. Man muß an die Gendarmen große Anforderungen an Pflichttreue, festes Auftreten, Takt und sonstigen wichtigen Eigenschaften stellen, im Gegensatz dazu wird den **Unteroffizieren** der **Uebertritt** zum **Gendarmeriekorps erschwert,** indem man nur sehr langgediente Unteroffiziere dazu nimmt, die dann zu dieser Karriere vielfach zu alt sind, wird andererseits ihr Gehalt zu gering bemessen im Gegensatz zu den Beamten der Eisenbahn- und anderer Verwaltungen, deren Gehalt erhöht wurde, so daß auch hierdurch die Neigung zum Gendarmeriekorps überzugehen, nicht gerade gefördert wird.

Der Etat des **Kriegsministeriums** wird genehmigt, desgleichen ohne Erörterung der Etat des **Herren-** und **Abgeordnetenhauses.**

Es folgt der Etat der **Justizverwaltung.** Nach Bemerkungen der Abgg. Dr. **Oppergelt** (Ctr.) und Dr. **Lotichius** (natl.), die auf der Tribüne unverständlich bleiben, führt

Abg. Dr. **Krause** (natl.) aus:

Der Abg. **Jürgensen** hat mich aus einer gewissen Eifersucht heraus angegriffen und gemeint, ich hätte seinerzeit die Richter angegriffen und behauptet, sie trügen Schuld an den häufigen Vergehungen. Ich habe nur als Vertheidiger gesprochen und gesagt, diese kennen häufig die Interessen des Publikums besser als die Richter, und ich habe die **Rechtsanwälte** in Schutz genommen gegen den **Vorwurf** der **Verschleppungen.**

Abg. **Schmitz** (Düsseldorf, Ctr.)

tritt nochmals für den **Umbau** des **Justizgebäudes** in **Düsseldorf** ein und bezeichnet das Fürsorgeerziehungsgesetz als Anlaß, die bedingte Begnadigung häufiger eintreten zu lassen.

Justizminister **Schönstedt:**

Die Besserung der baulichen Verhältnisse im Düsseldorfer Gericht wird noch einige Zeit der Vorbereitung erfordern. Die andere Anregung, die bedingte Begnadigung auf Fürsorgezöglinge anzuwenden, ist eigentlich schon erfüllt, sie hat schon bei den Zwangszöglingen Platz gegriffen. Die Beschleunigung der Fürsorgeerziehungssachen ist angeordnet.

Abg. **Träger** (fr. Vp.):

Nach einer Bestimmung des Bürgerlichen Gesetzbuches muß der Gläubiger, welcher seinen **Hypothekenschuldnern** kündigt, darüber ein **Hypothekeninstrument** vorlegen, widrigenfalls der Schuldner zur sofortigen Zurückweisung der Kündigung berechtigt ist. Das ist sehr lästig und namentlich für den auswärtigen Gläubiger kaum ausführbar. Als nächstes Hilfsmittel bietet sich der **Gerichtsvollzieher,** der bei der Zustellung der Kündigung das Dokument vorlegen und bescheinigen könnte, daß es entweder vorgelegen hat, oder vorlegen und bescheinigen könnte, daß es entweder vorgelegen hat, oder weshalb das unausführbar war. Dieser Weg ist aber vorläufig nicht gangbar, und zwar deshalb, weil die Gerichtsvollzieher nach ihrer Dienstanweisung nur zu bloßer Zustellung verpflichtet sind und sich deshalb weigerten. Ich bitte den Minister, die Dienstanweisung der Gerichtsvollzieher nach dieser Seite hin zu erweitern; es könnten ja nöthigenfalls den Gerichtsvollziehern erhöhte Gebühren dafür bewilligt werden.

Minister **Schönstedt:**

Ich will die Möglichkeit einer derartigen Erweiterung der Dienstvorschriften für die Gerichtsvollzieher in wohlwollende Erwägung ziehen. Der Uebelstand ist zwar noch nicht bekannt geworden, ich hege aber keinen Zweifel an dessen Vorhandensein.

Auf Anregung des Abg. Schaffner (natl.) erklärt

Minister **Schönstedt,**

daß über Neu- beziehungsweise Umbauten der Gerichtsgebäude in **Rüdesheim und Ems** Verhandlungen schwebten, und legt deren gegenwärtigen Stand dar.

Abg. **v. Kleyenhausen** (kons.)

bespricht bauliche Mißstände im Gerichte von **Bergen** und der Beleuchtung daselbst.

Justizminister **Schönstedt:**

Die Angelegenheit ist noch nicht im Justizministerium in Form eines Antrages oder Ersuchens herangebracht worden.

Abg. **Gamp** (freik.)

fragt nach dem **Schicksal des Gesetzes** über die **Fideikommisse.**

Minister **Schönstedt:**

Die kommissarische Berathung und Nachprüfung des Entwurfes über die Fideikommisse hat zu wesentlichen Abänderungen geführt. In drei bis vier Monaten wird die kommissarische Berathung voraussichtlich beendet sein, und dann wird man den Interessenten Gelegenheit geben, sich darüber zu äußern.

Abg. **Werner** (Antis.):

Ich lenke die Aufmerksamkeit des Ministers auf einen eigenartigen Entführungsfall. Es handelt sich um die Zuführung eines Kindes, welches dem Schuhmachermeister Jüthe in Berlin durch rechtskräftiges Urtheil zugesprochen worden ist, aber trotz aller Bemühungen bis heute noch nicht in seinen Besitz gelangt ist, weil die Mutter dessen Herausgabe verweigert. Jüthe hat sich nun unter Anderen an S. M. den Kaiser mit einer Eingabe gewandt, die dem Herrn Justizminister übermittelt sein dürfte, ist aber bis heute ohne Antwort geblieben.

Justizminister **Schönstedt:**

Der Vorredner hat nicht die Güte gehabt, mir vorher genauere Angaben zu machen, so daß ich mich über den Fall nicht nach den Akten informiren konnte.

Abg. **Werner** (Antis.):

Die neue **Gerichtsvollzieherordnung** ist noch viel zu kurze Zeit in Kraft, um schon Aenderungen zu treffen, wie sie verschiedene Herren hier gewünscht haben. Wenn verspätete Zustellungen erfolgt sein sollten, so lag das nicht an den Gerichtsvollziehern, sondern an den Herren Rechtsanwälten, die ihrerseits den letzten Moment abgewartet haben und also an der Verspätung schuld sind.

Der Etat wird bewilligt.

Es folgt der **Etat der Eisenbahnverwaltung.**

Auf Vorschlag des Präsidenten **v. Kröcher** werden zunächst die Titel in Berathung genommen, zu denen Anträge vorliegen.

Zunächst handelt es sich um Titel 116 „Zur Erweiterung der **Bahnhofsanlagen in Homburg v. d. H.,** erste Rate 1,000,000 Mark, der in der zweiten Lesung gestrichen ist.

Dazu liegen drei Anträge vor: 1. Abg. **Bachmann** (natl.) beantragt, die Position nach der Regierungsvorlage wiederherzustellen.

2. Abg. Dr. **Krieger** - Königsberg (fr. Vp.) in Gemeinschaft auch mit der freisinnigen Vereinigung beantragt: zu den vorbereitenden Bauarbeiten (Erdarbeiten) sowie zu den Grunderwerbskosten für eine Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Homburg v. d. H. 1,000,000 Mark zu bewilligen und eine Resolution anzunehmen, in welcher die Staatsregierung aufgefordert wird, den mit 5,400,000 Mark abschließenden Anschlag für die Erweiterungsbauten des Bahnhofes in Homburg v. d. H. nochmals zu revidiren und dem Abgeordnetenhaus in der nächsten Session zu berichten, ob und welche Ermäßigungen des Anschlags möglich sind.

3. Ein **Kompromißantrag** aller Parteien will für den Fall der Ablehnung der beiden vorgenannten Anträge die in den dauernden Ausgaben der Staatsschuldenverwaltung zur Bildung eines außerordentsmäßigen **Dispositionsfonds** bis zur Höhe von 30 Millionen zur Vermehrung der Eisenbahnbetriebsmittel u. s. w. bewilligten 1,000,000 Mark streichen, dagegen die im Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung zum Erwerb von Grund und Boden für Eisenbahnzwecke in Höhe von 2 Millionen bewilligte Position um 1 Million, das heißt auf 3 Millionen erhöhen.

Abg. **v. Pappenheim** (kons.):

Ich bin lange Jahre über die hessischen Bahnen Berichterstatter gewesen und habe mich über die einschlägigen Eisenbahnverhältnisse genau unterrichtet. Homburg v. d. H. ist ein kleiner Ort von 8000 bis 10,000 Einwohnern. Nur während dreier Sommermonate herrscht dort ein internationaler Verkehr. Die Verkehrsverhältnisse sind nicht derartig, daß sie nicht von den bestehenden Bahnhöfen bewältigt werden könnten. Jedenfalls ist eine Verbesserung der Bahnhofsverhältnisse an vielen anderen Orten sehr viel dringlicher als hier in Homburg. Das Gefälle ist auch nicht derartig, daß es bei vorsichtigem Betriebe zu Gefahren Anlaß giebt. Uns scheint vor allem die **Vorlage nicht genügend vorbereitet zu sein.** Die Interessenten sind nicht genügend herangezogen, auch Homburg nicht, das zwar nur eine kleine Stadt ist, aber über große Steuerquellen verfügt. Zur **Zeit können meine Freunde diese Position nicht bewilligen** und auch dem Antrage Krieger nicht zustimmen, der gerade dem Geschäftsgang widerspricht, den wir für richtig halten. (Beifall.)

Eisenbahnminister **v. Thielen:**

Ich bitte, den **Antrag** Bachmann **anzunehmen.** In der geforderten Summe von 5,400,000 Mark stecken nicht blos die Kosten für den Umbau des Bahnhofes, sondern auch für eine lange Verbindungsbahn, die auf sehr schwierigem Gelände ausgeführt werden muß. Der **Bahnhof** und die Bahnlinie sind auf das Sorgfältigste geprüft worden. Rücksichten auf die Interessen des Verkehrs sind es also, die uns zu dem Projekt bestimmen. In diesen Kosten von 5,400,000 M. stecken nur 330,000 Mark für die Herstellung der Bahnhofsgebäude, also eine Summe, die verhältnißmäßig nicht bedeutend erscheint und von anderen Bahnhöfen mit viel geringerem Verkehr überschritten wird. Es sind beispielsweise für den Bahnhof in **Kreiensen** 400,000 Mark, **Koblenz** 500,000 Mark, **Aachen** 500,000 Mark, **Witten** 400,000 Mark ausgeworfen worden. Der zweite Grund, der den Abg. v. Pappenheim zu der Ueberzeugung führte, daß die Vorlage der Regierung hier abgelehnt werden müsse, war der, daß er meinte, die Zustände auf dem Bahnhof Homburg seien nicht derart, daß Rücksichten der Betriebssicherheit und des Verkehrs diesen Umbau dringend erforderlich machten. Was die Verkehrsverhältnisse angeht, so sind in seiner Motivirung nur Angaben enthalten, die auch Graf **Limburg-Stirum** vor Augen geführt hat. Ich habe schon wiederholt Veranlassung nehmen müssen, darauf aufmerksam zu machen, daß die Zahlen der sogenannten Stationsstatistik nur relativen Werth haben, weil sie nur den Verkehr anzeigen, der auf dieser Station baar bezahlt ist, nicht aber die Rückfahrkarten, die Abonnements 2c. ausweisen, die auf anderen Stationen gelöst worden sind. Zieht man diese Verhältnisse in Betracht, so bekommt man sofort ein anderes Bild. Es ist danach der Verkehr festgestellt worden, und da stellt sich heraus, daß in den fünf Monaten des Sommers 980,000 Personen und in den sieben Wintermonaten 972,000 Personen von den Bahnhöfen Homburg abgefertigt worden sind, also im Sommer durchschnittlich täglich 6400 Personen, im Winter 5480 Personen, im ganzen Jahre rund 1,952,000 Personen, kurz gegen zwei Millionen Personen. Diese Durchschnittszahlen haben aber nur einen sehr geringen Einfluß auf die Gestaltung des Verkehrs an den einzelnen Tagen. (Heiterkeit.) Wir bedürfen die Leute nicht nach dem Durchschnitt, sondern eben wie sie kommen. (Heiterkeit.) Es geschieht ja leicht, daß ein Verkehr, der eine derartige besondere Bedeutung hat wie auf der Linie Frankfurt-Homburg, an einzelnen Tagen das Drei-, Vierfache, ja das Zehnfache von dem beträgt, was die Durchschnittsziffer voraussetzt. An schönen Sommertagen namentlich wünscht der Verkehr von Frankfurt nach Homburg ins Ungemessene. Wir können ihn mit den gewöhnlichen Zügen nicht bewältigen, wir müssen Sonderzüge ununterbrochen fahren lassen, daneben kommt noch der sehr erhebliche internationale Badeverkehr in Betracht. Wenn Sie diesen Verkehr nach den genaueren Ziffern, die ich angegeben habe, prüfen, können Sie unmöglich zu der Ueberzeugung kommen, daß Homburg einen geringen Verkehr hat. Wenn **Sie den Homburger vergleichen** mit dem Verkehr **einer Reihe von östlichen Direktionsbezirken,** so kommen folgende Vergleiche heraus: im Bezirk **Breslau,** von Breslau natürlich abgesehen, können nur Görlitz und Liegnitz den Vergleich mit Homburg aushalten, im Direktionsbezirk **Bromberg** nur die Stadt Bromberg, die ungefähr den gleichen Verkehr hat wie Homburg; in **Danzig** ist nur Danzig mit seinen Vororten, das einen derartigen Verkehr aufweist, in dem Direktionsbezirk **Königsberg** ist nur die Stadt Königsberg mit dem Hamburger Verkehr zu vergleichen, in dem Direktionsbezirk Posen ist es nur Posen, im Direktionsbezirk Stettin ist es nur die Stadt Stettin; keine andere Stadt kann sich mit dem Homburger Verkehr auch nur entfernt messen. Daraus geht hervor, daß der Verkehr von Homburg, einer Stadt von 8—10,000 Einwohnern, unter ganz anderen Verhältnissen sich entwickelt als sonst in den Städten gleichen Umfanges. Und diesem Verkehr, der sich ganz plötzlich, wie das aufgestaute Wasser ergießt, wenn die Schleusen aufgezogen werden, mit ungestümer Gewalt, steht ein Bahnhof gegenüber, der völlig mangelhaft ist, dessen Mangelhaftigkeit schon seit Jahren anerkannt worden ist **ganz ohne Rücksicht auf die Qualität der Reisenden,** die gerade auf dieser Strecke verkehren. Ganz ohne andere Rücksichten, lediglich in Erwägung der unhaltbaren Verkehrsverhältnisse müssen wir hier die bessernde Hand anlegen und dürfen die aufzuwendenden Kosten nicht scheuen und können mit gutem Gewissen für die Pläne zur Durchführung dieser Verkehrsverbesserung eintreten. Der **Finanzminister** und ich haben uns davon überzeugen können, daß die **Betriebssicherheit** mit einem geringeren Aufwande und einem eingeschränkteren Projekte nicht zu erreichen ist. Ich möchte Sie daher nochmals dringend bitten, dem Antrage Bachmann Ihre Zustimmung zu geben und die Sache nicht abermals auf Jahre hinausschieben. Herr v. Pappenheim meinte, die Pläne seien nicht gründlich genug ausgearbeitet und die Gewähr nicht gegeben, daß man die Ausführung nicht noch billiger machen könne. Ich erwiedere, daß der Finanzminister wie ich die Pläne erst nach gründlicher Vorbereitung vorgelegt haben. Auch die Stadt Homburg hat so viel gegeben, wie sie nur irgend kann. Die Zufahrtswege herzustellen, hat sie übernommen, und wir werden natürlich nicht eher an die Ausführung der Bauten gehen, ehe diese Angelegenheit klipp und klar festgelegt worden ist. Wir haben aber auch keine Befürchtung, daß dies nicht geschehen könnte. Ob die Stadt Homburg darüber hinaus zu Leistungen fähig ist, haben wir wohl erwogen; diese Frage ist von denjenigen Organen geprüft worden, die ich wie der Finanzminister als zuständig anerkennen, nämlich von den Provinzialbehörden. Eine größere Leistung kann danach nicht von ihr verlangt werden. Ich bitte abermals dringend das hohe Haus, namentlich in Rücksicht darauf, daß doch die Eisenbahnverwaltung die Verantwortung für die Betriebssicherheit hat, und mit Rücksicht auf den außerordentlichen Verkehr der Stadt Homburg, dem Antrag Bachmann zuzustimmen. Ein so mangelhafter Bahnhof, wie er in Homburg besteht, ist nirgend sonst zur Bewältigung eines so großen Verkehrs vorhanden. (Lebhafter Beifall.)

Abg. **Stengel** (freik.):

Ein großer Theil meiner Partei war zu seiner Haltung durch folgende Gründe gezwungen: Voraussichtlich will ich, daß die Hauptsache weniger liegt in der Verbesserung des Homburger Bahnhofes, sondern in der **Verbesserung des Taunusbahnverkehrs,** um die es sich ja thatsächlich handelt, wäre der Widerstand nicht erhoben und die Position bewilligt. Jetzt, wie die Position einmal genannt ist, verweist man auf viele andere Bahnhöfe im Lande, die sicher auch der Verbesserung bedürftig sind. Hier aber handelt es sich in der Hauptsache um die Schaffung der nothwendigen Verkehrssicherung. Wer that um die Position stimmt, übernimmt die Verantwortung für alle gegen die Position stimmt, übernimmt die Verantwortung für also gegen die Position stimmt, übernimmt die Verantwortung für die ungenügende Sicherheit — ich habe es nicht gethan, ich habe die Weise für den Bahnhofsbau präjudizirt; wir sind vielmehr auch nach der Annahme meines Antrages immer noch in der Lage, die Nothwendigkeit des Umbaues zu prüfen. (Beifall.)

Finanzminister Frhr. **v. Rheinbaben:**

Ich kann nur in Uebereinstimmung mit dem Eisenbahnminister bitten, den **Antrag Bachmann anzunehmen** und die Regierungsvorlage wieder herzustellen. Ich gebe zu, auch die **Finanzverwaltung fand** im ersten Augenblicke die für den Umbau in Homburg geforderte **Summe sehr hoch.** Wir haben die Forderung aber im Einzelnen **geprüft** und kamen nun zu der Ueberzeugung, daß die Kosten, wenngleich hoch, doch nicht zu hoch sind und den Anforderungen entsprechen, und daß andererseits dringend nothwendig ist, den unerträglichen Mißständen auf dem Homburger Bahnhofe Abhilfe zu schaffen. In diesem Sinne hat sich die Finanzverwaltung in der Kommission ausgesprochen, und diesen Ausführungen hat sich ja auch die Kommission angeschlossen und die Forderung angenommen. Ich bitte, das Haus sich auch dem anschließt. Herr Minister **v. Thielen** hat schon darauf hingewiesen, daß der Bahnhofsverkehr auf dem Homburger Bahnhof von Jahr zu Jahr wächst, daß neue Bahnlinien zu den alten, die der Bahnhof früher zu bewältigen hatte, hinzugekommen sind, und daß diese neuen Bahnhöfe einen Zusammenschluß nicht haben finden können, trotzdem dies unbedingt nothwendig ist. Das, was eine sofortige Beseitigung der jetzigen dortigen Zustände nothwendig erscheinen läßt, ist namentlich die für den **Bahnhof ganz ungewöhnliche Steigung,** nämlich von 1 zu 6. Schon jetzt sind Unfälle kaum vermieden worden, und namentlich bei dem wachsenden Sonntags- und Sommerverkehr läßt sich diesem Zustand nicht der genügende Grad von Sicherheit zuschreiben. Gerade der nicht regelmäßige Verkehr ist es, der die Gefahren bringt, und die hohe Frequenz an den Sonntagen und im Sommer macht die Gefahr zu einer um so größeren, denn notorisch vollzieht sich der Verkehr verhältnißmäßig gelopfloser, wenn er sich immer zu jeder Zeit gleichmäßig vollzieht. Die Hauptgefahr entsteht dadurch, wenn bei plötzlich gesteigertem Verkehr neue Beamten eingestellt werden müssen, welche die lokalen Eigenthümlichkeiten nicht genau kennen. Das Haus übernimmt eine schwere Verantwortung, wenn es der Vorlage nicht zustimmt. Ich kann Ihnen deshalb nur die Annahme des Antrages Bachmann empfehlen. (Lebhafter Beifall.)

Abg. **Letocha** (Ctr.):

Der **Homburger Bahnhofsumbau kann unmöglich so dringlich sein,** denn sonst würden nicht Preßstimmen aus dem Taunus selbst, wie zum Beispiel ein mir vorliegender Artikel thut, sich gegen den Umbau erklären. Wenn es mit dem alten Bahnhof 42 Jahre lang ging, ohne daß etwas passirte, wird die Gefahr wohl nicht so groß sein, und da wird auch in Zukunft nichts passiren. Andere Bahnhöfe, z. B. die in Königshütte, Königsberg und Hirschberg sind auch schon längst für nothwendig anerkannt worden und werden doch noch nicht begonnen. Wir **haben also keinen Grund,** heute