

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1898**

60 (2.3.1898)

# Beilage zu Nr. 60 der Karlsruher Zeitung.

Mittwoch, 2. März 1898.

## Badischer Landtag.

### 44. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer

am Montag, den 28. Februar 1898.

(Ausführlicher Bericht.)

Am Regierungstisch: Geh. Rath Zittel.

Präsident Günner eröffnet um 4 1/4 Uhr die Sitzung.

Sekretär Köhler theilt mit, daß vom Abg. Schüler 19 Petitionen verschiedener Bauvereine um erleichterte Abgabe von Laubstreu übergeben wurden.

Abg. Fischer II berichtet namens der Kommission für Straßen und Eisenbahnen über den Gesetzesentwurf betr. die Erbauung einer Nebenbahn von Wiesloch nach Medesheim und von Wiesloch nach Waldangelloch.

Ein Eisenbahnkomitee aus den verschiedenen Gemeinden und Industriellen jener Gegend, an dessen Spitze der Herr Landtagsabgeordnete Greiff steht, sei mit der bekannten Firma Lenz und Cie. aus Stettin in Verhandlung getreten wegen Erstellung einer normalspurigen Nebenbahn von Wiesloch durch das Angelbachtal nach Waldangelloch einerseits und einer solchen von Wiesloch über Dielheim, Schatthausen nach Medesheim als Verbindungsbahn der beiden Staatsbahnen.

Die Finanzierung dieses Unternehmens wurde durch hervorragende Berliner Bankfirmen gesichert. Ferner habe das Komitee die anliegenden Gemeinden und Interessenten durch bindende Zusagen verbindlich gemacht, die für die Erwerbung des Geländes veranschlagten Summen aufzubringen und dem Unternehmer zur Verfügung zu stellen.

Nach diesen Voraussetzungen habe die Großh. Regierung ihr bereits dieses Projekt gut geheßen und einen unentgeltlichen Baukostenzuschuß aus der Eisenbahnschuldentilgungskasse von 19 000 M. für den km Bahnlänge dazu genehmigt.

Zur Begründung der Nebenbahnen im Angelbachtal werde hervorgehoben, daß die Landwirtschaft auf einer hohen Stufe stehe; es werde dort vorzüglich Hopfen und Tabak in guter Qualität gepflanzt, es seien deshalb fast in allen Orten kleinere und größere Tabak- und Cigarrenfabriken. In Eichtersheim wird der Rübenbau für die Zuckerfabrik Wagghäusel getrieben, auch seien sonstige kleine Industriezweige vorhanden und würde somit der betriebsamen Bevölkerung durch den erleichterten Verkehr sehr geholfen werden.

Die Verbindungsbahn Wiesloch-Medesheim dagegen habe in erster Linie den Zweck, sowohl den lokalen Volksinteressen zu dienen, als auch eine Verkürzung von Wiesloch mit der Bahnlinie Medesheim-Neckarelz zu schaffen, was gegenüber der bestehenden Bahn über Heidelberg eine Verkürzung von 15 km zur Folge hätte; es sei also möglich, sich der Verbindung von der Station zwischen Medesheim und Neckarelz nach Wiesloch und den südlich von Wiesloch gelegenen Stationen mit Vorteil zu bedienen.

Die hervorragenden Orte Dielheim-Horrenberg-Baiertal und Schatthausen, welche an dieser Linie liegen, befinden sich in guten ökonomischen Verhältnissen.

Bei der Station Wiesloch sei eine große Thonwarenfabrik, welche ihr Rohmaterial aus Thonlagern bei Wiesloch selbst und der Strecke zwischen Wiesloch und Medesheim bezieht.

Besonders günstig werde die Herstellung der beiden Linien auf die Staatsbahn wirken, da nach deren Eröffnung der Personen- und Güterverkehr auf den Anschlussstationen Wiesloch und Medesheim sich ganz wesentlich steigern werde. Die Bahn soll vom südlichen Theil des Staatsbahnhofs Wiesloch abgeleitet und von hier in einem Halbkreis parallel zur vorhandenen Landstraße weitergeführt und am Schnitt mit der Landstraße eine Zweigstation »Stadt Wiesloch« erhalten, von der aus die Angelbachtal- und die Verbindungsbahn nach Medesheim in nördlicher Richtung in das Thal der Leimbach abzuweichen soll. Während im Angelbachtal die technischen Verhältnisse bei der Bahn im allgemeinen günstige genannt werden können, seien die Schwierigkeiten auf der Medesheimer Linie durch den Berggraben zwischen Schatthausen und Medesheim ziemlich erheblich.

Die nachfolgenden, im Angelbachtal gelegenen Orte sollen für Personen- und Güterverkehr Stationen erhalten: Wiesloch (Stadt), Rauenberg, Mühlhausen, Eichtersheim, Michelshausen und Waldangelloch; und an der Medesheimer Linie die Orte Dielheim, Baiertal und Schatthausen. Außerdem sollen die Orte Rotenberg, Altwiesloch und Unterhof-Horrenberg Haltestellen bekommen.

Die Baukosten belaufen sich für beide Linien auf zusammen 2 275 000 M.

Die Linie Wiesloch (Staatsbahnhof) bis Medesheim habe eine Länge von 18,7 km, jene von Wiesloch (Abzweigstation) nach Waldangelloch eine solche von 13,2; beide Linien zusammen betragen daher 31,9 km.

Bei der Konzessionserteilung habe der Staat das Recht vorbehalten, die Verbindungsbahn zwischen Wiesloch-Medesheim, welche als Verbindungsglied zwischen zwei Staatsbahnlinien dient, zu jeder Zeit nach ihrer Erstellung anzukaufen, während bei der Linie Waldangelloch wie üblich für die ersten 25 Betriebsjahre auf dieses Recht verzichtet wird.

Die Einnahmen der verschiedenen Stationen beziffern sich im Personen- und Güterverkehr auf rund 126 000 M.

Der Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben beträgt 126 000 — 86 000 = 40 000 M., was bei einem Anlagekapital

von 2 275 000 M. eine Rente von nur 1,76 Proz. ergibt, weshalb es nötig sei, daß die Lokalinteressenten und der Staat das Unternehmen durch Zuschüsse unterstützen. Die Beiträge der verschiedenen Gemeinden und Interessenten belaufen sich auf 250 000 M. Dabei habe die Gemeinde Medesheim den ihr zugemutheten Beitrag noch nicht endgültig beschlossen; es stehe jedoch zu erwarten, daß dieselbe ebenfalls einen im Verhältnis der übrigen Gemeinden stehenden Beitrag leisten wird; ferner habe die Gemeinde Rotenberg bis jetzt jeglichen Beitrag verweigert.

Nach Ansicht des Herrn Regierungsvertreters werde eben die an diesem Orte vorgezeichnete Haltestelle so lange unterbleiben, bis die Gemeinde Rotenberg einen entsprechenden Beitrag geleistet hat.

Der vom Staat verlangte unentgeltliche Zuschuß von 19 000 M. für den Kilometer Bahnlänge erscheine in Anbetracht der schwierigen Verhältnisse auf der Strecke Wiesloch-Medesheim nicht zu hoch gegriffen, weshalb auch die Großh. Regierung, die Wichtigkeit und Nützlichkeit des Unternehmens erkennend, die Bewilligung obiger Summe vorgeschlagen habe. Es würde bei einer Länge der Bahn von 31,9 km sich der Gesamtaufschuß des Staates auf 606 100 M. berechnen.

Der Unternehmer hätte dann noch aus eigenen Mitteln 1 413 900 M. aufzuwenden und würde hieraus eine Verzinsung von 2,8 Proz. erhalten, welche sich wohl später steigern dürfte.

Zu dieser Gesetzesvorlage liegen nun noch drei Petitionen vor von den Gemeinden Gauangeloch (unterstützt von der Gemeinde Ohlenbach); von der Gemeinde Mauer und von der Gemeinde Medesheim.

Die beiden ersten Petitionen verlangen ziemlich gleichlautend:

»Es möge die Hohe Zweite Kammer zum Bau dieser Nebenbahn Wiesloch-Medesheim nur dann die Mittel bewilligen, wenn dieselbe von Schatthausen aus nicht direkt nach Medesheim, sondern über Gauangeloch geführt werde und Gauangeloch eine Station erhalte, um von hier aus die Bahn mit Anschluß in Mauer an die Großh. Staatsbahn mit der Erlaubnis der Mitbenützung dieser Bahn bis Medesheim seitens der Nebenbahn gegen entsprechende Vergütung angeschlossen werde.

Die Petenten begründen dieses Gesuch damit, daß sie befürchten, wenn die Bahn von Schatthausen direkt nach Medesheim geführt werde, auf eine nennenswerthe Frequenz seitens der Bewohner von Gauangeloch und Mauer nicht gerechnet werden könne.

Es sei nicht anzunehmen, daß die Zuganschlüsse der neuen Nebenbahn so zutreffen, daß ohne längeren Aufenthalt daselbst die Hauptlinie benützt werden könne. Die Landwirthe von Gauangeloch und Mauer besuchen öfters die Märkte in Wiesloch, Bretten und Bruchsal, um Vieh und ihre Tabak- und andere Pflanzenselbstlinge einzukaufen. Gauangeloch sei fast ebenso groß wie Schatthausen mit ansehnlichem Getreide-, Tabak- und Hopfenbau, sowie starker Viehzucht. Mit den in nächster Nähe gelegenen Gemeinden Ohlenbach und Gaiberg sei Gauangeloch bis jetzt auf die Station Bammenthal der Linie Heidelberg-Jagstfeld angewiesen gewesen; für den Lokalverkehr der Personen dient die Haltestelle Reilsheim, eine halbe Stunde von hier entfernt. Beide Wege nach Bammenthal und Reilsheim seien durch starke Steigung beschwerlich; ebenso sei auch der sehr viel begangene Feldweg zwischen Gauangeloch und Mauer ein sehr schlechter, während die eigentliche Fahrstraße beinahe dreimal so lang sei. Schon aus diesen Gründen wäre es dringend geboten, die Linie von Schatthausen über Gauangeloch und Mauer-Medesheim zu führen. Von Wiesloch nach Gauangeloch seien gar keine örtlichen Schwierigkeiten vorhanden, auch sei das zu erwerbende Gelände von Gauangeloch und Bammenthal auf eine weite Strecke hin sehr billig anzukaufen, und würde überdies die Gemeinde Gauangeloch sich gerne entschließen, im Verhältnis wie die andern benachbarten Gemeinden einen Beitrag zu leisten. Wenn die Linie Schatthausen-Medesheim direkt beliebt würde, so werde Gauangeloch wohl nie mehr eine Bahnverbindung erhalten.

Von der Gemeinde Mauer werde dann noch hervorgehoben, daß die Führung der Bahn über Gauangeloch und Mauer viel leichter zu bewerkstelligen sei, da bei derselben nur ein Einschnitt durch die Angelocher-Höhe nötig sein werde, während zwischen Schatthausen und Medesheim die Schwierigkeiten der Durchbrüche viel größer seien; auch könne unterhalb der jetzigen Station Mauer, etwa 200 bis 400 m von derselben entfernt, die Nebenbahn ohne jede Schwierigkeit in die bestehende Staatsbahn Heidelberg-Jagstfeld einmünden und auf derselben bis Medesheim geführt werden.

Zu der dritten Petition werde von Seiten der Gemeinde Medesheim die Erklärung abgegeben, daß dieselbe das lebhafteste Interesse habe: »Es möge an der genaueren Einhaltung der im Gesetzesentwurf vorgeschriebenen Zugrichtung von Wiesloch nach Medesheim festgehalten werden.«

Die Kommission habe sowohl die Gesetzesvorlage selbst, als auch die verschiedenen Petitionen aufs genaueste geprüft; sie sei mit den einzelnen Artikeln dieses Gesetzes, wie solche feither für Nebenbahnen aufgestellt sind, einverstanden und empfehle die Ausführung der Bahn nach der von der Regierung vorgeschlagenen Richtung.

Was die gewünschte Veränderung der Zugrichtung von Schatthausen über Gauangeloch anlangt, so theile die Kommission die Ansicht des Herrn Regierungsvertreters, daß eine Verlängerung dieser Strecke unthunlich und die Ausführung des ganzen Unternehmens in Frage gestellt würde.

Die Kommission stelle daher den Antrag:

1. »die Hohe Kammer wolle dem vorliegenden Gesetzesentwurf die Zustimmung erteilen und

2. die eingelaufenen Petitionen als erledigt erklären.«

Abg. Greiff: Namens sämtlicher interessirter Gemeinden spreche er vor allem der Großh. Regierung, sodann der Kommission und dem Herrn Berichterstatter seinen Dank aus. Als vor einem Jahre das Komitee seine Thätigkeit begonnen habe, galt es viele Schwierigkeiten zu überwinden, da es schien, als würden die zu bringenden Opfer die finanzielle Leistungsfähigkeit der Interessenten übersteigen. Heute seien diese Bedenken gegenüber der Ueberzeugung von der äußerst segensreichen Wirkung der zu erstellenden Bahn geschwunden. Dieselbe werde auch für die Staatsbahn von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein, nicht nur in Bezug auf den Personen-, sondern auch auf den Güterverkehr. Ein Blick auf die Karte belehre Jeden von der Wichtigkeit der Verkehrsstraße des Angelbachtals. Auch das zweite Projekt sei schon ein altes. In den Jahren 1860 bis 1870 habe man schon beabsichtigt, die Bahn bis an den Rhein, bis nach Speyer weiter zu bauen. Der Plan sei damals vereitelt worden durch den Bau der Heidelberg-Speyerer Bahn. In der hier in Betracht kommenden Gegend herrsche eine hochentwickelte Industrie. Die Bahn könne deshalb nicht anders als das Thal entlang geführt werden, weil noch mehr Gemeinden mit in das Netz derselben hineingezogen werden müssen. In dem von Gauangeloch gewünschten Maße könne der Petition nicht entsprochen werden. Die der Gemeinde zur Verfügung stehenden Mittel ständen in gar keinem Verhältnis zu dem erwachsenden Kostenaufwande. Die drei Hauptfaktoren, nämlich die Gemeinden, welche die Kosten aufgebracht haben, dann die Baufirma und vor allem die Regierung, seien der Ansicht, daß an der, im generellen Projekt festgelegten Trace festgehalten werden solle. In Anbetracht der sehr kurzen Strecke von Gauangeloch nach Schatthausen sei die Gauangelocher Gemeinde schon sehr berücksichtigt, wenn sie zu dem Kostenbeitrag gar nicht herangezogen worden ist. Vielleicht könnte der Bahnhof in Schatthausen für Gauangeloch günstig gelegt werden. Ebensovienig habe die zweite Petition berücksichtigt werden können. Er bitte die Vorlage in dem Sinne der Kommission anzunehmen.

Abg. Rempel schließt sich den Ausführungen des Vordredners voll und ganz an. Er hätte allerdings gewünscht, daß Waldangelloch mehr berücksichtigt würde. Wenn die Bahn mehr nördlich von Schatthausen vorbeigeführt würde, wäre man den Wünschen der umliegenden Gemeinden mehr entgegengekommen und hätte einen ähnlichen Fehler vermieden, wie er seinerzeit bei der Gemeinde Reisch gemacht wurde.

Abg. Pfisterer tritt ebenfalls für die Errichtung eines Bahnhofes nördlich von Schatthausen ein und schließt sich dem Kommissionsantrag an.

Abg. Breittner: Die Petition betreffe zwar nicht seinen Wahlbezirk, doch berühre sie die Interessen der Zuckerfabrik in Wagghäusel, einer der größten ihrer Art in ganz Süddeutschland, welche mehrere Hundert Arbeiter beschäftige und eine ganze Reihe von Filialen unterhalte. Eine der letzteren sei in Eichtersheim. Durch die neu zu erstellende Bahn würde den vielen Arbeitern dieser Filiale und den sonstigen Bewohnern eine große Verkehrs erleichterung geschaffen und für die Fabrik die Zufuhr von der Hauptbahn her ermöglicht. Bei dieser Gelegenheit wolle er noch zu Gunsten des großen Ortes Neckarelz den Wunsch aussprechen, die Bahn über diesen Ort nach Oberhausen bezw. Wagghäusel fortzuführen. Der Ort sei von verschiedenen Bahnen umgeben, aber an keine angeschlossen, er habe über 3600 Einwohner, darunter etwa 100 Cigarrenarbeiter.

Abg. Dr. Reichardt anerkennt die Wichtigkeit des vom Regierungsvertreter und von der Kommission vertretenen Standpunkts und bittet um unveränderte Annahme des Kommissionsantrags.

Abg. Eber befürwortet die Erstellung einer Bahn Bruchsal-Hodentheim.

Abg. Keller bemerkt, daß die Interessenten über das vom Abg. Eber vorgeschlagene Projekt noch nicht einig seien. In der Spezialberatung werden sämtliche Paragraphen debattelos genehmigt.

Hierauf wird in namentlicher Abstimmung der ganze Gesetzesentwurf einstimmig angenommen.

Abg. Schmid berichtet über die Bitte der Gemeinde Neckarbischofsheim und des dortigen Gewerbevereins um Errichtung einer Güterstation und weist deren Nothwendigkeit an dem Verkehrsbedürfnis der verschiedenen Interessenten nach. Die gesammte Landwirtschaft, mehrere große Holzhandlungen, sowie eine Cigarrenfabrik, habe ein großes Interesse an der Güterstation. Die Gewerbetreibenden bezögen jährlich Ladungen von etwa 10 000 Zentnern. Die Verbindung mit den naheliegenden Güterbahnhöfen sei nur eine mangelhafte. Der Bau einer Güterstation biete allerdings Schwierigkeiten, weil der Bahndamm, auf dem das Stationsgebäude stehe, eine sehr hohe Lage habe. Die Kommission anerkenne dies, verkenne jedoch andererseits nicht, daß der gegenwärtige Mangel eines Güterbahnhofs für die Stadt Neckarbischofsheim selbst sowohl, wie für die umliegenden Orte mit mancherlei Unzuträglichkeiten verbunden sei. Es liege auf der Hand, daß die Güterstation den wirtschaftlichen Interessen entsprechen werde. Die sich ergebenden Bauwierigkeiten werden keine unüberwindlichen sein und die erwachsenden Kosten werden durch den sich schnell steigenden Güterverkehr wieder ausgeglichen werden. Die Kommission bedauere, daß die Petition nicht sofort der Regierung empfehlend zur Kennt-

nignahme überwiesen werden konnte. Es habe sich bei dieser Petition recht deutlich gezeigt, wie notwendig es sei, daß jede Petition vorher den üblichen Instanzenweg durchmache. Wenn die Kommission trotzdem der Ansicht war, daß die Petition in Behandlung genommen werden mußte, so sei dies dem Umstande zuzuschreiben, daß die Petenten erst abwarten wollten, ob sich das Haus bei dem Bahnprojekt Eppingen-Steinsfurth für Steinsfurth oder Sinsheim als Endstation entscheiden werde. Bei der Entscheidung für Sinsheim haben die Petenten die Hoffnung auf Weiterbau der Bahn fallen lassen müssen und es deshalb für notwendig gefunden, jetzt ihre Bitte an die Kammer zu bringen. Die Kommission sei deswegen über die Petition nicht zur Tagesordnung übergegangen, sondern habe dieselbe der Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen. Die Wahrscheinlichkeit sei sehr groß gewesen, daß die Petition, bei Einhaltung des Instanzenweges, sogar empfehlend überwiesen worden wäre.

Abg. Reumuth dankt der Kommission für die wohlwollende Behandlung der Petition und dem Berichterstatter für seinen klaren Bericht. Leider konnte die Linie Eppingen-Steinsfurth nach den Erklärungen des Regierungsvorsetzenden wegen der allzu großen Terrainschwierigkeiten nicht weiter geführt werden. Daß trotz einer mangelnden Güterstation der Gewerbestand in Redarbischofsheim und Umgebung blühe, beweise die Tüchtigkeit der Bewohner. Der Versandt werde täglich größer. An der projektirten Haltestelle münde das industriereiche Krebssthal ein. In der Stadt sei eine Cigarrenfabrik im Betrieb und eine Portlandcementsfabrik im Bau begriffen. Die derzeitige Güterstation Waisstadt liege 5 km entfernt; die steile Straße könne nur mit der größten Anstrengung befahren werden. An Opferwilligkeit lasse es die Gemeinde nicht fehlen. Sie habe soeben 20 000 M. für eine neue Straße bewilligt, mit großen Kosten die Feldbereinigung durchgeführt, Wasserleitung und Bezirkshospital erbaut und eine Haushaltungsschule errichtet, die von zwanzig der schönsten Bauernhäuser des badischen Landes besetzt sei. Eine wohlwollende Behandlung der Petition sei daher zu wünschen.

Abg. Fieser: Er habe nur eine formelle Bemerkung zu machen. Der Herr Berichterstatter habe am Schlusse seines Vortrages darauf hingewiesen, daß zur Erzielung einer empfehlenden Ueberweisung an die Regierung der Nachweis der Entthörung notwendig sei. Er mache darauf aufmerksam, daß es dem § 67 Abs. 2 der Verfassung nicht wiederzuspredigen, wenn eine Petition direkt an die Kammer gelange. Der Nachweis der Entthörung sei nur notwendig bei Beschwerden über irgendwelche widerrechtliche Kränkungen. Sonstige Bitten aber, wie die vorliegende, dürfe man selbstverständlich der Kammer vortragen, auch ohne daß dieselben vorher zur Kenntnis der Regierung gelangt seien.

Berichterstatter Schmid: Nicht vom Gesichtspunkte absoluter Nothwendigkeit, sondern von dem der Zweckmäßigkeit habe die Kommission gewünscht, daß solche Petitionen, wie die gegenwärtige, den Instanzenweg durchlaufen. Denn es habe sich erwiesen, daß bei Petitionen, deren Inhalt der Regierung gar nicht bekannt war, der hinzugezogene Regierungskommissar nicht in der Lage gewesen sei, über den Stand der betreffenden Angelegenheit Auskunft zu geben.

Geh. Rath Zittel: Er könne sich den Ausführungen des Herrn Berichterstatters nur anschließen und auch heute, wie in der Kommission, nur erklären, daß dem Ministerium sowohl wie der Generaldirektion bis jetzt keine Gelegenheit gegeben worden sei, sich mit der Sache zu befassen. Er sei deshalb auch außer Stande, zu dieser Frage eine bestimmte Stellung einzunehmen. Würde die Gemeinde sich früher an das Ministerium oder an die Generaldirektion gewandt haben, so hätte man die Sache prüfen können und es wären dann die Verhandlungen fruchtbarer gewesen. Er könne zwar der Ansicht zustimmen, daß eine eigentliche Entthörung nicht notwendig gewesen sei, aber Zweckmäßigkeitsgründe sprächen für eine andere Uebung; denn die Regierung könne keine bestimmte Stellung zu einer Petition nehmen, wenn ihr nicht geschäftsmäßig Kenntniß davon gegeben worden sei.

Abg. Frank: Die gegenwärtige Haltestelle in Redar-

bischofsheim sei offenbar nur eine provisorische. Die Personenhalle müsse unbedingt abgeändert werden. Eine steinerne Treppe ohne Schutzdach führe zu der auf dem Bahndamm liegenden Haltestelle. Diefem offenkundigen Mißstand müsse abgeholfen werden und bei dieser Gelegenheit könne man zugleich eine Güterstation errichten. Eine solche sei übrigens schon durch den bedeutenden Verkehr und die Stadt bedingt. Wenn der Platz so unwichtig sei, dann hätte man auch kein Amtsgericht dorthin verlegen sollen. Sollte die Regierung den Wünschen der Stadt und des Bezirkes entgegenkommen und eine Güterstation errichten, so wäre man ihr zu Dank verpflichtet.

Abg. Birkenmayer: Er stimme der formellen Bemerkung des Abg. Fieser bei. Man müsse unterscheiden, ob es sich um Beschwerden oder Petitionen handle. § 67 schreibe nur bezüglich einer Beschwerde die Nothwendigkeit einer Entthörung vor. Dagegen sei es äußerst wünschenswerth, Petitionen erst an die Regierung gelangen zu lassen, bevor sie der Kammer vorgelegt werden, und zwar im Interesse der Petenten selbst. In dem § 93 der Geschäftsordnung heiße es: »Die Kommissionen treten mit dem landesherrlichen Kommissar in's Benehmen«. Nun, dann müßte doch also der Kommissar wissen, warum es sich handle. Die Kommission habe ja nicht die Obliegenheit, die Regierung erst speziell über eine Petition zu unterrichten. Wenn das nicht seitens der Petenten geschehe, habe die Regierung ganz leichtes Spiel, wenn sie ihre Zustimmung nicht geben will. Eine Entthörung sei also nicht vorgeschrieben, wohl aber vorherige Kenntnißnahme seitens der Regierung zweckmäßig.

Abg. Wacker: Das Petitionsrecht sei eines der wichtigsten des Volks und dürfe nicht eingeschränkt, sondern müsse mit größter Weithergigkeit behandelt werden. Wenn er diese Ansicht vertrete, hoffe er auf die Zustimmung des ganzen Hauses. Schon öfters sei durch die Haltung des Hauses die Stellungnahme der Regierung gegenüber den Petenten eine freundliche geworden. Auf allen Gebieten des Lebens könne man die Erfahrung machen, daß wenn jemand in gewisser Richtung sich engagirt habe, es ihm schwer sei, diesen Weg aufzugeben. Wenn also die Regierung in Eisenbahnfragen von Petenten angegangen worden und Gesuche abschlägig beschieden habe, dann sei es für die Petenten schwer, später noch etwas zu erreichen. Man könne sich also den Standpunkt des Kollegen Birkenmayer nicht uneingeschränkt zu eigen machen. Aus praktischen Gründen sei es allerdings den Petenten zu empfehlen, sich vorher an die Regierung zu wenden. Gegenüber dem Abg. Frank bemerke er, daß die Amtsgerichte in erster Stelle den betreffenden Gegenden und erst in zweiter Stelle dem betreffenden Platz gegeben werden.

Abg. Fieser: Wenn der Berichterstatter gesagt hätte, daß eine vorgängige Innehaltung des Instanzenweges deshalb wünschenswerth gewesen sei, damit das nöthige Material vorhanden gewesen wäre, so wäre es ihm nicht im Traum eingefallen, die verfassungsmäßige Frage anzuschneiden. Er habe aber gesagt, die Entthörung sei nicht nachgewiesen, und da sei kein Mißverständnis mehr möglich. Wenn überhaupt alle Instanzen durchlaufen werden sollen, müßte nächst dem Eisenbahnministerium auch noch das Staatsministerium passirt werden, und so weit wolle man doch wohl bei einfachen Eisenbahnpetitionen nicht kommen. Nach seiner Meinung hätte übrigens die Generaldirektion schon Veranlassung gehabt, der Sache näherzutreten. Denn bei Gelegenheit der Neu- anlage des Personenbahnhofs hätte sie sehr wohl ermitteln können, ob nicht auch die Errichtung einer Güterstation notwendig sei. In Anbetracht dessen, daß dem Landtag noch die große Arbeit der Justizkommissionsberatung bevorstehe, hätte die Petition vielleicht in der Weise behandelt werden können, daß die Regierung mit der Untersuchung der Sache innerhalb einer gewissen Zeit beauftragt worden wäre; dann wäre man möglicherweise zu einer empfehlenden Ueberweisung gekommen.

Abg. Birkenmayer: An eine Unterbindung des Petitionsrechts denke Niemand. Wenn die Regierung Kenntniß gehabt hätte von den Mißständen, dann wäre keine Verzögerung eingetreten.

Abg. Frank: Man habe doch wohl bei Festlegung der Sitze von Amtsgerichten mehr die Städte als die ganze umliegende Gegend berücksichtigt. Die Bevölkerung sei meistens sehr oft von der Regierung in dieser Hinsicht nicht erst gefragt worden. Wenn man diese Frage untersuchen wollte, müßte man wohl sagen, daß die Wahl des Sitzes eines Amtsgerichts im Interesse von Stadt und Gegend erfolgen soll.

Berichterstatter Schmid: Er glaube, daß die Debatte, die sich an die Petitionsberatung angeschlossen habe, recht wirkungsvoll sein werde und die Frage der Entthörung geklärt worden sei. Die Eisenbahn- und Straßenkommission habe eben nur gemeint, daß es zweckmäßig sei, wenn bei solchen Petitionen die betreffende Behörde vorher Kenntniß erzielte. Der Kommissionsantrag wird angenommen.

Abg. Köhler berichtet über die Bitte der Gemeinde Pleutersbach um Eröffnung einer Haltestelle mit Bilettausgabe zwischen den Stationen Hirschhorn und Eberbach an der Bahnlinie Heidelberg-Würzburg. Die 286 Einwohner zählende Gemeinde Pleutersbach und mehrere umliegende Gemeinden empfinden es als einen schweren Mißstand, daß an der genannten Strecke sich noch keine Haltestelle befindet. In der Gegend befinden sich 30 Steinbrüche, in denen 300 Arbeiter beschäftigt sind, die von ihrem Wohnort zu Fuß die Arbeitsstätte erreichen müssen und dadurch viel Zeit verlieren. Aehnlich ergehe es den Schiffen, welche jährlich etwa 1600 Schiffs- ladungen aus den Steinbrüchen wegführen. Die Erstellung der Haltestelle liege aber auch im Interesse des Eisenbahn- betriebs. Der zunehmende Verkehr mache die baldige Erstellung eines zweiten Gleises notwendig; dann könnte die Petition sehr wohl berücksichtigt werden. Der Regierungskommissar habe auf die Eingabe erwidert, daß das Bedürfniß einer Haltestelle nur gering sei. Außerdem sei Pleutersbach von Eberbach nur 3,4 km entfernt. Die Betriebsbedürfnisse erforderten eine Blockstation mit Signalläutwerken. In nicht zu ferne Zeit werde man vor der Nothwendigkeit eines zweiten Gleises stehen. Die Kommission habe gemeint, daß die Regierung bezüglich der Bedürfnisfrage die Umgebung vielleicht zu wenig berücksichtigt habe. Er glaube auch, daß den Interessenten auf dem linken Ufer mit einer Haltestelle auf dem rechten Flußufer nicht in dem erwarteten Maße gebient sein würde. Die Kommission wüßte aber doch, daß zugleich mit der Anlegung eines zweiten Gleises der Bitte der Petenten Rechnung getragen werde, und sei zu dem Entschlusse gekommen, das Gesuch der Gemeinde der Regierung zur Kenntnißnahme zu überweisen.

Abg. Schmid bedauert, daß die Petition von der Kommission der Regierung nicht empfehlend überwiesen wurde. Er glaube aber fest, daß, wenn ein zweites Gleis erstellt wird, auch eine Haltestelle in sichere Aussicht genommen werde. Die in Betracht kommenden Orte und Interessenten würden die Errichtung mit Freude begrüßen. An die Regierung richte er die Bitte, daß der Zeitpunkt der Errichtung nicht in allzu weite Ferne gerückt werde. Zugleich möchte er be- fürworten, daß inzwischen beim Bahnhauptaussehen wenigstens eine Bilettausgabestelle für einige Züge errichtet wird. Mit Rücksicht auf die industriereiche Gegend und den starken Ver- kehr bitte er, dem Kommissionsantrag zuzustimmen. An die Regierung richte er das Ersuchen, seine Anregungen im Auge zu behalten. Der Kommissionsantrag wurde einstimmig an- genommen.

Schluß der Sitzung 5 1/4 Uhr. Nächste Sitzung: Mittwoch, 2. März, Vormittags 9 Uhr.

(Berichtigung.) Im Berichte über die 42. Sitzung muß in der Rede des Abg. Wacker, Zeile 76, der Satz eingeschoben werden: »Das Zeichen, unter dem der be- treffende Artikel geschrieben ist, sei nicht dasjenige der Redaktion.« (Abg. Dr. Blankenhorn: »Es sei auch nur eine Vermuthung gewesen.«) Dann wisse man also, wie man das nächstmal solche Bemerkungen vom Abg. Blankenhorn zu taxiren habe. In dem Artikel sei ferner durchaus nicht der Beweis erbracht, daß der Bauernverein ein politischer Verein sei. Der Artikel berufe sich x.

### Bürgerliche Rechtsstreite.

#### Konkurse.

N. 891. Nr. 3022. Radolfzell. Ueber das Vermögen des Kaufmanns Carl Reumann in Radweg wurde, da der Gemeinschuldner seine Zahlungs- unfähigkeit und beziehungsweise Ein- stellung glaubhaft nachgewiesen hat, heute am 28. Februar 1898, Vormittags 11 Uhr, das Konkursverfahren eröffnet.

Waffenrichter Theodor Brugger in Radolfzell ist zum Konkursverwalter ernannt.

Konkursforderungen sind bis zum 9. April 1898 bei dem Gerichte anzumelden.

Es ist zur Beschlussfassung über die Wahl eines anderen Verwalters, sowie über die Bestellung eines Gläubiger- ausschusses und eintretenden Falls über die in § 120 der Konkursordnung be- zugsnehmenden Gegenstände auf

Montag den 28. März 1898,

Vormittags 11 Uhr,

und zur Prüfung der angemeldeten

Forderungen auf

Montag den 18. April 1898,

Vormittags 10 Uhr,

vor Großh. Amtsgericht Radolfzell

Termin anberaumt.

Allen Personen, welche eine zur Kon- kursmasse gehörige Sache in Besitz haben oder zur Konkursmasse etwas schuldig sind, ist aufgegeben, nichts an den Gemeinschuldner zu verabfolgen oder zu leisten, auch die Verpflichtung auferlegt, von dem Besitze der Sache und von den Forderungen, für welche sie aus der Sache abgegebene Befrie- digung in Anspruch nehmen, dem Kon-

kursverwalter bis zum 9. April 1898

Anzeige zu machen.

Radolfzell, den 28. Februar 1898.

Großh. bad. Amtsgericht.

Der Gerichtsschreiber:

Eisenräger.

N. 890. Nr. 2709. Wolfach. Das Großh. Amtsgericht Wolfach hat heute verfügt: In dem Konkursverfahren über das Vermögen des Roman Mäter, Wirths und Bäckers zur Holzwälder-Höhe in Mippoldsau ist zur Prüfung der nachträglich angemeldeten Forderungen Termin auf

Samstag den 12. März 1898,

Vormittags 9 1/2 Uhr,

vor dem Großh. Amtsgerichte hier selbst

anberaumt.

Wolfach, den 28. Februar 1898.

Häufig,

Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

**Vermögensabsonderung.**

N. 872. Nr. 1739. Konstanz.

Die Ehefrau des Eisenbahnassistenten

Gustav Wilhelm Buttm, Eugenie,

geb. Rehm in Hüllendorf, wurde durch

Urtheil Großh. Landgerichts Konstanz,

Civilkammer II, vom heutigen für be-

rechtigt erklärt, ihr Vermögen von

demjenigen ihres Ehemannes abzulon-

dern.

Konstanz, den 4. Februar 1898.

Der Gerichtsschreiber Gr. Landgerichts:

Dr. Baur.

**Strafrechtspflege.**

Radung.

N. 663.3. Nr. 3085. U r r a c h.

1. Wilhelm Fik, Bäcker, geb. am

26. März 1867 in Stuttgart, zuletzt

wohnhaft in Inglingen,

2. Friedrich Heilbronner, Bäcker,

geb. am 9. August 1868 in Ulm,

zuletzt wohnhaft in Grenzach,

3. Friedrich Wilhelm Kiebling,

Schneider, geb. am 16. November

1866 in Sulzburg, zuletzt wohn-

haft in Vörrach,

4. Karl Friedrich Lubin, Bäcker,

geb. am 31. Mai 1870 in Deger-

felden, zuletzt wohnhaft in Vörrach,

Wilhelm

Fik als Wehmann der Seewehr I,

Heilbronner und Kiepling als Wehr-

männer der Landwehr I. und Lubin

als Ersatzreferent ohne Erlaubniß aus-

gewandert sind, ohne von der bevor-

stehenden Auswanderung der Militär-

behörde Anzeige erstattet zu haben.

Uebertretung gegen § 360 Abs. 3

des Strafgesetzbuchs in Verbindung

mit § 4 des Gesetzes vom 11. Fe-

bruar 1888, betreffend die Aenderung

der Wehpflicht.

Dieselben werden auf Anordnung

des Großh. Amtsgerichts hier selbst auf

Mittwoch den 13. April 1898,

Vormittags 9 Uhr,

vor das Großh. Schöffengericht Vörrach

zur Hauptverhandlung geladen.

Bei unentschuldigtem Ausbleiben

werden dieselben auf Grund der nach § 472

der Strafprozessordnung von dem Kgl.

Landwehrbezirkskommando zu Vörrach

ausgestellten Erklärung verurtheilt

werden.

Vörrach, den 8. Februar 1898.

Der Großh. Gerichtsschreiber:

Appel.

N. 852.2. Nr. 1936. Schöna u.

Der am 2. August 1854 in Billingen

geborene, zuletzt in Zell i. B. wohn-

hafte Schneider August Seigel, wird

beschuldigt, als beurlaubter Wehrmann

der Landwehr I. Aufgebots ohne Er-

laubnis ausgewandert zu sein.

Uebertretung gegen § 360 Nr. 3

des Strafgesetzbuchs.

Derselbe wird auf Anordnung des

Großh. Amtsgerichts hier selbst auf

Mittwoch den 20. April 1898,

Vormittags 8 1/2 Uhr,

vor das Gr. Schöffengericht Schöna u

zur Hauptverhandlung geladen.

Bei unentschuldigtem Ausbleiben

wird derselbe auf Grund nach § 472

der Strafprozessordnung von dem Kgl.

Bezirkskommando zu Vörrach ausge-

stellten Erklärung verurtheilt werden.

Schöna u., den 24. Februar 1898.

Wagenmann,

Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

**Verwaltungsachen.**

N. 888. Bonndorf.

**Bekanntmachung.**

Zur Fortführung der Vermessungs-

werke und der Lagerbücher nachfolgen-

der Bemerkungen ist im Einverständnis

mit den Gemeindevorständen der beteiligten

Gemeinden Tagfahrt jeweils auf dem

Rathhause der betreffenden Gemeinde

anberaumt, für die Gemarlung:

1. **Verau**, Montag den 7. März

d. J., Vormittags 10 Uhr.

2. **Nißen mit Allmuth u. Outen-**

**burg**, Mittwoch den 9. März d. J.,

Vormittags 8 1/2 Uhr.

3. **Niebern**, Donnerstag 10. März

d. J., Vormittags 8 Uhr.

4. **Hürklingen**, Freitag 11. März

d. J., Vormittags 8 Uhr.

5. **Uehlingen**, Samstag 12. März

d. J., Vormittags 8 Uhr.