

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908

112 (7.4.1908) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 60. öffentliche
Sitzung

Beilage zur Karlsruher Zeitung Nr. 112.

Dienstag, 7. April 1908.

Badischer Landtag.

Zweite Kammer.

60. öffentliche Sitzung

am Samstag den 4. April 1908.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Begründung und Beantwortung der Interpellationen
 - a. der Abgg. Süßkind u. Gen., die Postfachstelle für Südwestdeutschland betr., — Drucksache Nr. 60 —;
 - b. der Abgg. Süßkind u. Gen., die Einführung eines neuen Schnellzuges Saarbrücken—Würzburg bzw. Würzburg—Saarbrücken via Ludwigshafen—Worms—Darmstadt betr., — Drucksache Nr. 61 —.
2. Beratung der Berichte der Petitionskommission über die Petitionen:
 - a. der Ehefrau des zurückgesetzten Reserveführers Gottlieb Schilling in Adelsheim um Erhöhung der Pension des letzteren — Berichterstatter: Abg. Kramer —
 - b. des früheren Bahnwarts Jakob Füssinger in Karlsruhe um Unterstützung — Berichterstatter: Abg. Dieterle —
 - c. Bitte des zurückgesetzten Hauptzollamtsdieners Karl Fleiner in Bruchsal um Unterstützung — Berichterstatter: Abg. Kramer —
 - d. Bitte des Untererhebers Wilhelm Hed von Durmersheim um etatmäßige Anstellung — Berichterstatter: Abg. Müller —
 - e. Bitte des Invaliden Johann Georg Staiger in Brigach um Aenderung seiner Pensionsverhältnisse — Berichterstatter: Abg. Dieterle —
 - f. Bitte des Untererhebers Hermann Kloppe in Ziegelhausen um Verbesserung seiner Einkommensverhältnisse — Berichterstatter: Abg. Mohrhurst —
 - g. des Johann Weidmann in Brüggen um Rechtshilfe — Berichterstatter: Abg. Wiedemann-Bruchsal —
 - h. des Matthias Maier in Unterarmersbach um Rechtshilfe — Berichterstatter: Abg. Frhr. von Gleichenstein —

Am Regierungstisch: Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirfl. Geh. Rat Freiherr von Marschall, Generaldirektor der badischen Staatseisenbahnen Geh. Rat Roth, Ministerialdirektor Oberregierungsrat Schulz, Ministerialrat Schellenberg.

Erster Vizepräsident Dr. Wilkens eröffnet die Sitzung um 9 Uhr 15 Min. vormittags.

Es wird der Einlauf folgender Petitionen angezeigt:

1. des Gemeinderats und anderer Interessenten in Gottmadingen, den Anschluß der projektierten Randebahn an die Hauptbahn in Gottmadingen betr.;
2. der Kleinhändler und Spekulanten mit unversteuertem inländischem Tabak um Ermäßigung der Lagerüberwachungsgebühren (übergeben vom Abg. Red.).

Es werden Ziffer 1 der Budgetkommission, Ziffer 2 der Petitionskommission überwiesen.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zu Ziffer 1a derselben (Begründung und Beantwortung der Interpellation der Abgg. Süßkind und Gen., die Postfachstelle für Südwestdeutschland betr.) erhält zunächst zur Begründung das Wort Abg. Süßkind (Soz.): Wie Ihnen bekannt sein dürfte, wird am 1. Januar 1909 ein Postschekverkehr für ganz Deutschland eingeführt.

Schon im Jahre 1898 hatte die Reichsregierung eine Vorlage an den Reichstag gemacht, und jene Vorlage sah im ganzen neun Postschekstellen in Deutschland vor, und zwar für die Oberpostdirektionsbezirke Berlin, Breslau, Danzig, Hamburg, Hannover, Köln, Frankfurt, Straßburg, Leipzig.

Der Entwurf wurde damals abgelehnt, und der Entwurf vom Jahre 1899 wurde auch nicht angenommen.

In der Zwischenzeit nunmehr hatte die Handelskammer Mannheim an den Staatssekretär des Reichspostamtes eine Petition gerichtet, dahin lautend, man möge in Ansehung der Bedeutung der Handelsstadt Mannheim als Handelsmetropole für Südwestdeutschland die Postschekstelle anstatt nach Straßburg nach Mannheim verlegen. Es wurde weiter dort ausgeführt, daß gerade die Mannheimer Handelskammer schon in der Mitte der 80er Jahre auf den Erfolg hingewiesen hätte, den man in Oesterreich mit der Einführung des Postschekverkehrs erzielt hatte; von Mannheim aus habe man schon damals verlangt, man möge eine ähnliche Einrichtung auch für Deutschland schaffen. In dieser Eingabe an die Reichsregierung wurde u. a. gesagt, daß Mannheim schon im Interesse seines Verkehrs in allererster Linie darauf Anspruch erheben könnte, mit der Postschekstelle betraut zu werden, es wurde erklärt, daß am Brief- und Postpaket, sowie am Telegrammverkehr Mannheim in hervorragendem Maße beteiligt sei und sich in dieser Beziehung eine große Bedeutung errungen hätte; im Postanweisungsverkehr — diese Angabe bezieht sich auf die Mitte der 80er Jahre! — stände Mannheim an dreizehnter Stelle und habe einen um 22 Millionen Mark größeren Postanweisungsverkehr wie Straßburg, käme also in dieser Hinsicht beträchtlich vor diesem; im Verhältnis zur Einwohnerzahl aber behaupte Mannheim schon seit längerer Zeit die erste Stelle, selbstverständlich auch im Vergleich gegenüber Straßburg.

Es wurde dann weiter ausgeführt, daß durch Verlegung der Postschekstelle nach Straßburg dem Mannheimer

Handel außerordentlich viel Zinsen (etwa rund 37 300 M.) verloren gehen.

Weiter wurde gesagt, das sei nicht der einzige Verlust. Außerdem müßten sich auch die Empfänger der zu leistenden Zahlungen ein größeres Betriebskapital halten und verzinsen, da sie erst drei Tage später über ihr Guthaben verfügen könnten.

In dem bisher Angeführten sind Zahlen gegeben, wie sie Mitte der 80er Jahre in Betracht gezogen werden konnten. Nun unterliegt es aber gar keinem Zweifel, auch die Regierung wird das zugeben, daß sich seitdem die Umsätze im Postverkehr in Mannheim sehr wesentlich, geradezu gewaltig gehoben haben, und man wird nicht fehlgehen, wenn man behauptet, daß heute von einem Zinsverlust für den Mannheimer Handel in Höhe von etwa 70 000 Mark im Jahr gesprochen werden kann. Dadurch, daß sie tatsächlich drei Tage später über ihr Geld verfügen kann, wird der Mannheimer Handelswelt ein Schaden zugefügt, währenddem, wenn die Postwechselstelle nach Mannheim gelangt wäre, diese Schädigung hätte abgewendet werden können.

Es wurde dann weiter der Befürchtung Ausdruck verliehen, daß, wenn Mannheim auf die Postwechselstelle Frankfurt am Main verwiesen werde, man hier von dem Scheck- und Ausgleichsverfahren nicht den umfangreichen Gebrauch machen könne, den die Reichspostverwaltung selbst wünschen dürfte, denn es sei wohl zu beachten, daß mit der Benützung eines auswärtigen Amtes selbst bei promptester Erledigung der Geschäfte einige Tage vergehen, bevor derjenige, dem Beträge überwiesen werden sollen, über dieselben verfügen könne, während bei Benützung des Scheckverkehrs der am Ort befindlichen Reichsbankhauptstelle der Adressat eines Schecks, einer Ueberweisung oder Posteingahlung am gleichen Tage, an dem die Anweisung an die Bank erfolgt, auch die Verfügung über sein Guthaben erlange, sonach keine Zinsen verliere. Dies sei eine Tatsache, die umsomehr für die Benützung der am Plage befindlichen Einrichtungen spreche, je mehr die Gewinne des Handels und Gewerbes aus der einzelnen Leistung durch den wachsenden Wettbewerb beschnitten würden und je mehr der einzelne Handel- und Gewerbetreibende auf die Beschleunigung des Umsatzes seiner Mittel bedacht sein müsse.

Diese Einrichtung wäre aber auch deswegen besser in Mannheim wie in Karlsruhe situiert gewesen, weil, wie Ihnen ja bekannt sein dürfte, die großen Banken ihren Sitz in Mannheim haben; ich darf an die Rheinische Kreditbank, an die Diskontgesellschaft, vor allen Dingen aber an die Badische Bank erinnern, welche letztere ja auch ihre Hauptstelle für ganz Baden in Mannheim hat.

Nun hat man ja wohl seitens der Regierung Schritte getan, daß die Postwechselstelle wenigstens für Baden erhalten bleibe und von Straßburg in das Großherzogtum Baden verlegt werde. Man hat aber dabei nicht bedacht, daß nach den Verhältnissen diese Postwechselstelle von Rechts wegen an den Hauptplatz des Handelsverkehrs, also nach Mannheim gehört hätte. Nun hat natürlich, und das will ich gleich vorausschicken, die Post erklärt: Wegen der Aufsicht könnten solche Ämter eigentlich bloß an denjenigen Stellen liegen, wo eine Oberpostdirektion sei. Von Mannheimer Leuten aber, die auch etwas von der Sache verstehen, wurde mir erklärt, daß das absolut gar nicht notwendig wäre; dieser Postwechselverkehr wickle sich an der Hauptpostwechselstelle mit einem Beamtenapparat von etwa 15 Beamten ab. Da wäre es auch meines Erachtens keine große Schwierigkeit gewesen, diesen Apparat von 15 Postbeamten als Postwechselstelle für sich nach Mannheim gerade so gut wie hier nach Karlsruhe zu verlegen. Ich glaube umsomehr, daß das durchführbar gewesen wäre, als die Berechnungen ja dann doch von dieser Stelle aus mit der Oberpostdirektion stattfinden.

Es muß bei dieser Gelegenheit noch erklärt werden, daß es vielleicht früher schon ein Fehler gewesen ist, bei der voraussichtlichen Entwicklung unseres Handels nicht von vornherein die Oberpostdirektion nach Mannheim zu verlegen. Ich glaube, daß Mannheim, wenn es auch nicht die Residenzstadt ist, so auch eine Hauptstadt von Baden darstellt. Ich weiß nicht, was die Oberpostdirektion mit der Regierung von Baden nach der Richtung zu tun hat; aber man legt doch solche wichtige Verkehrsstellen immer an diejenigen Orte, die in allererster Linie auf solche Stellen Anspruch erheben können, und die auch den Nachweis geliefert haben, daß derartige Einrichtungen für sie eine unbedingte Notwendigkeit sind; im Postanweisungsverkehr aber, der ja den Postwechselverkehr ersetzen soll, steht Mannheim mit alljährlich 166 Millionen Ein- und Auszahlungen an 12. Stelle im Reichspostgebiet, pro Kopf der Bevölkerungszahl gemessen aber an zweiter Stelle, gleich hinter Frankfurt, welches es sogar noch überflügelt hat, soweit der Auszahlungsverkehr allein in Frage kommt.

Ich glaube durch die angegebenen Zahlen wird Ihnen klar bewiesen sein, daß, wenn der Postwechselverkehr von Wirksamkeit sein und auch die beabsichtigte Wirkung erzielen soll, die Wirkung, daß die Banken u. die Handelswelt so rasch wie möglich ihr Geld erhalten, damit mehr Bar-mittel vorhanden sind, worüber die Banken verfügen können, um die Geldknappheit zu beseitigen, dann Mannheim in allererster Linie darauf Anspruch erheben könnte, daß die Postwechselstelle nach Mannheim kommt.

Unsere Interpellation geht deswegen dahin: „Welche Gründe sind maßgebend, daß die Postwechselstelle für Südwestdeutschland in Karlsruhe errichtet wird? (Jetzt post festum muß es natürlich heißen: „errichtet wurde.“) Warum hat die Großh. Regierung die von der Handelskammer Mannheim gewünschte Errichtung der Postwechselstelle in Mannheim nicht berücksichtigt?“

Zur Beantwortung der Interpellation ergreift das Wort Ministerialpräsident Virkl. Geh. Rat Frh. von Marschall: Zur Beantwortung der Interpellation der Herren Abgg. Süßkind und Genossen habe ich namens der Großh. Regierung folgende Erklärung abzugeben:

Bei Aufstellung des Entwurfs einer Postwechselordnung im Jahre 1899 ist zunächst die Errichtung eines Postwechselamtes in Baden überhaupt nicht in Aussicht genommen worden. Der dringenden Befürwortung der Großh. Regierung, daß ein Scheckamt im Großherzogtum, und zwar im Hinblick auf die große wirtschaftliche Bedeutung des Places in Mannheim seinen Sitz erhalte, kam die Reichspostverwaltung insoweit entgegen, als Karlsruhe für die Errichtung des Scheckamtes des südwestdeutschen Bezirkes bestimmt wurde. Von der Wahl Mannheims erklärte die Reichspostverwaltung absehen zu müssen, da grundsätzlich ein Scheckamt nur an dem Sitz einer Oberpostdirektion gelegt werden könnte; ein Wandel ließe sich hierin ohne Aenderung der gesamten Organisation nicht schaffen. Außerdem aber würde Mannheim am Nordende des die Oberpostdirektionsbezirke Karlsruhe, Konstanz, Straßburg und Metz umfassenden Postwechselbezirkes liegen, während eine zweckmäßige Organisation des Postwechselverkehrs eine möglichst zentrale Lage des Scheckamtes unbedingt erforderte. Diese Gründe, von welchen die Handelskammer in Mannheim mit Schreiben des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten vom 24. Januar 1899 in Kenntnis gesetzt worden war, mußten als ausschlaggebend erkannt werden; da eine Aenderung in der Organisation der Reichspostverwaltung unterdessen aber nicht stattgefunden hat, so haben sie auch für die derzeitigen Verhältnisse ihre volle Bedeutung bewahrt. Die Großh. Regierung sah sich daher anlässlich

der Beratung der nunmehrigen Vorlage auch nicht in der Lage, auf ihren früheren Vorschlag, Mannheim als Sitz des Scheckamtes bestimmt zu sehen, zurückzukommen.

Im Hinblick auf die Begründung, die der Herr Abg. Süßkind der eingebrachten Interpellation gegeben hat, möchte ich ausdrücklich darauf hinweisen, daß die Großh. Regierung Schritte getan hat, um Mannheim den Sitz des Scheckamtes zu sichern, ehe ihr überhaupt die Eingabe der Handelskammer in Mannheim bekannt war; sie war in dieser Beziehung früher aufgestanden (Heiterkeit), als sie veranlaßt wurde, hier Schritte zu tun. Sie hat gehört gehabt, daß das Scheckamt außerhalb des Großherzogtums errichtet werden sollte, und das hat sie veranlaßt, sogleich für Mannheim einzutreten und die Handelskammer Mannheim zu ersuchen, ihr die Petition mitzuteilen, welche dieselbe an das Reichspostamt gerichtet hatte. Zu ihrem Bedauern war es der Großh. Regierung nicht möglich, die Errichtung des Scheckamtes in Mannheim zu erlangen. Wohl aber hat sie insofern einen Erfolg gehabt, als das Scheckamt nicht außerhalb Badens sondern in Karlsruhe errichtet worden ist. Die Gründe, die die Reichspostverwaltung veranlaßt haben, das Scheckamt in Karlsruhe zu errichten, liegen in der Organisation der Reichspostverwaltung. Die Reichspostverwaltung hat es für nicht möglich erklärt, Scheckämter im Reichspostgebiete an einem anderen Orte zu errichten, als an dem, wo eine Oberpostdirektion ihren Sitz hat. Die Handelskammer in Mannheim scheint das auch vollständig eingesehen zu haben; denn als der Entwurf eines Postcheckgesetzes abermals vorgelegt wurde, hat sie keinerlei Schritte mehr getan, um die Großh. Regierung zu veranlassen, für die Errichtung eines Scheckamtes in Mannheim einzutreten.

Eine Besprechung der Interpellation wird nicht beantragt.

Zu Ziffer 2 der Tagesordnung (Begründung und Beantwortung der Interpellation der Abg. Süßkind und Gen., die Einführung eines neuen Schnellzugs Saarbrücken-Würzburg bezw. Würzburg-Saarbrücken via Ludwigshafen-Worms-Darmstadt betr.) erhält zunächst zur Begründung der Interpellation das Wort

Abg. Süßkind (Soz.): Es ist ein alter Wunsch des reisenden Publikums, daß eine bessere Zugverbindung auf der Strecke von Würzburg über Heidelberg nach Mannheim geschaffen werden sollte. Es laufen auf der Linie Mannheim-Würzburg täglich zwei Schnellzugpaare. Im übrigen ist der Verkehr ein ziemlich schwacher. Den Wünschen nach Verbesserung dieser Verbindung ist schon seit längeren Jahren Ausdruck verliehen worden, und insbesondere in der letzten Zeit ist von der Handelskammer für Unterfranken in Aschaffenburg, von der Handelskammer Mannheim, von der Handelskammer Ludwigshafen und auch von der Handelskammer für den Bezirk an der Saar der Wunsch geäußert worden, eine bessere Verbindung teils nach München, teils nach Mitteldeutschland und noch nach anderen Richtungen hin zu erhalten. Gesuche, die hierauf an die badische Generaldirektion gerichtet worden sind, wurden immer abgelehnt. Die Ablehnung wurde teils mit dem schwachen Verkehr auf jener Linie begründet, teils damit, daß die Schnellzugverbindungen auf jener Strecke kein Bedürfnis seien; und in allerletzter Zeit, als die Anforderungen seitens der erwähnten Interessenten immer dringender kamen, wurden sie damit abgewiesen, daß mit der Einführung weiterer Züge gewartet werden müßte, bis vor allen Dingen die Strecke Neckargemünd-Eberbach zwei-

gleisig ausgebaut sein würde; es wurde ferner hervor-gehoben, daß auch in diesem Jahre noch Mangel an Schnellzugmaschinen in Baden sei, wodurch es ebenfalls ausgeschlossen sei, den Wünschen Rechnung zu tragen. Damit begnügten sich aber die Interessenten jenseits des Rheins in der Pfalz und bis nach Saarbrücken und insbesondere die Bezirke um Würzburg nicht. Sie traten mit der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und der Pfalzbahn in Verbindung, die schon früher ihre Bereitwilligkeit erklärt hatte, gemeinsam mit der Großh. badischen Regierung diese Schnellzugsverbindung zwischen Mannheim und Würzburg herzustellen. Diese Betriebs-gemeinschaft ist bereit, auf den ersten Mai Züge einzulegen, und zwar von Saarbrücken über Ludwigshafen-Worms-Biblis nach Darmstadt. Die Züge würden dann so gelegt, daß sie den Anschluß an den Schnellzug von Mainz über Darmstadt-Würzburg nach München oder an den Schnellzug Frankfurt-Würzburg-München erreichen könnten. Die dadurch verursachte Verlängerung der Strecke beträgt im ganzen bloß 10 Kilometer. Der Weg von Ludwigshafen über Darmstadt nach Würzburg ist ungefähr um 10 Kilometer länger als der Weg von Ludwigshafen über Mannheim-Heidelberg nach Würzburg, sodaß also von einer besonderen finanziellen Belastung des reisenden Publikums nicht gesprochen werden kann. Die Folge davon wäre, daß wie schon früher wiederum Züge um Mannheim herum geleitet würden. Wir wissen, daß die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft ja eine ganze Reihe von Zügen über Ludwigshafen-Worms-Biblis nach Darmstadt und zurück über Frankfurt-Biblis-Worms-Ludwigshafen gegen Straßburg zu leitet, Züge, die eigentlich schon an und für sich, weil ja der Weg nach Mannheim über die Riebbahn näher ist, aber auch im Interesse des Verkehrs von Mannheim und des Verkehrs von ganz Baden über Mannheim geleitet werden müßten. Durch die Umleitung dieser Züge — das wird meines Erachtens gar keiner weiteren Ausführungen bedürfen — entsteht selbstverständlich der badischen Eisenbahnverwaltung ein ganz beträchtlicher Schaden. Es ist nie ein Vorteil für ein Land, wenn Züge umgeleitet werden. Wir nunmehr dieser beabsichtigte Plan durchgeführt und gehen die Züge von Ludwigshafen über Worms-Darmstadt nach Würzburg, dann ist der Handelsstand in Mannheim genötigt, anstatt die badische Strecke zu benutzen, um nach Würzburg zu gelangen, nach Ludwigshafen zu fahren und von dort aus dann die außerbadische Strecke zu benutzen. Das wäre meines Erachtens kein besonderer Fortschritt für Baden. Ich habe aber auch die Ueberzeugung, daß, wenn die Züge erst einmal eingerichtet sind und auf dieser Strecke fahren, es für spätere Zeiten der Großh. badischen Generaldirektion recht schwer fallen wird, diese Züge wieder für Baden zu gewinnen, denn ein Zug, der einmal geht und der sich eingelebt hat, ist schwer wieder zu beseitigen. Wir sollten es daher gar nicht dahin kommen lassen, daß von diesen weiteren Umleitungsversuchen gegen Baden Gebrauch gemacht wird, indem wir nach der Richtung hin den allgemeinen Wünschen des gesamten Handelsstandes von Südwestdeutschland nachgeben und diesen Zug auf der Strecke Mannheim-Heidelberg-Würzburg und zurück, wie er verlangt ist, einrichten. Die Notwendigkeit dieses Zuges, die früher von der Großh. Regierung angezweifelt wurde, wird heute nicht mehr bestritten.

Die Regierung hat ja auch zu erkennen gegeben, daß wenn das zweite Gleis von Neckargemünd bis Eberbach ausgebaut wäre, und wenn sie die bestellten neuen Maschinen in Betrieb setzen könnte, sie bereit wäre, diese Züge einzurichten. Es müßten meines Erachtens Mittel und Wege gefunden werden können, das zu tun. Ich glaube, daß die Generaldirektion noch zwei Schnellzugs-

lokomotiven zur Verfügung haben wird; es kann sich nur um höchstens zwei handeln, denn die eine, die den Schnellzug nach Würzburg bringt, kann sehr gut warten, bis abends der Zug zurückgeht, und ihn zurückbringen. Die kurze eingleisige Strecke zwischen Eberbach und Neckargemünd, die etwa 31 Kilometer lang ist, darf kein Anlaß sein, einen Schnellzug nicht einzuführen, durch den eine neue Verbindung für das Hinterland mit Heidelberg, Mannheim und gleichzeitig mit Karlsruhe und anderen Städten geschaffen wird. Es sind auch Vorschläge gemacht worden für die Legung der Züge, damit sie sowohl nach Mitteldeutschland, als nach dem Oberland, als nach der Pfalz die erforderlichen Anschlüsse erhalten können. Deswegen haben wir die Interpellation gestellt: „Ist der Großh. Regierung bekannt, daß durch Uebereinstimmung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft mit der bayerischen Eisenbahnverwaltung vom 1. Mai ab ein neuer Schnellzug Saarbrücken—Würzburg bzw. Würzburg—Saarbrücken via Ludwigshafen—Worms—Darmstadt eingeführt wird? Was gedenkt die Großh. Regierung zu tun, um diesen Schaden abzuwenden?“

Zur Beantwortung der Interpellation ergreift das Wort Ministerialpräsident Wirkf. Geh. Rat Frhr. von Marschall: Auf die Interpellation der Herren Abgg. Säckind und Gen. beehre ich mich Folgendes zu erklären:

Es ist der Großh. Regierung nicht bekannt, daß infolge eines erzielten Einverständnisses zwischen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und der Kgl. Bayerischen Eisenbahnverwaltung ein neues Schnellzugspaar zwischen Saarbrücken und Würzburg über Ludwigshafen—Worms—Darmstadt—München vom 1. Mai d. J. an geführt werden soll. Die eingezogenen Erkundigungen haben vielmehr ergeben, daß Verhandlungen wegen Einführung dieses Schnellzugspaares über Worms—Darmstadt—München zwischen den beteiligten Verwaltungen nicht geführt worden sind.

Bei dieser Sachlage könnte ich mir füglich die Beantwortung der zweiten Frage, welche Maßnahmen die Großh. Regierung zu ergreifen gedenkt, um diesen Schaden abzuwehren, ersparen. Ich will aber im Hinblick auf die Begründung der Interpellation die Gelegenheit benützen, um dem Hohen Hause mitzuteilen, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung sich entschlossen hat, schon für die kommende Sommerfahrplanperiode versuchsweise ein neues Schnellzugspaar auf der Strecke Mannheim—Würzburg zu fahren im Anschluß an die Schnellzüge, welche vom 1. Mai ab seitens der pfälzischen Eisenbahnen auf der Strecke Saarbrücken—Ludwigshafen—Mannheim geführt werden. (Beifall bei den Nationalliberalen.)

Leicht ist der Großh. Regierung dieser Entschluß allerdings nicht geworden, und sie ist zu dieser Entschliebung nur gelangt in Berücksichtigung der Wünsche, die namentlich aus den Kreisen des Mannheimer Handelsstandes geltend gemacht werden und seitens der Handelskammer in Mannheim sehr entschieden befürwortet worden sind, zuletzt noch durch eine Deputation, die vorgestern bei mir erschienen ist. Schwerwiegende Bedenken hatte die Eisenbahnverwaltung zu überwinden, wenn sie hier eine willfährnde Entschliebung getroffen hat. Denn in der Tat ist die Zahl der Personenzugkilometer, die in den letzten Jahren auf den Badischen Staatseisenbahnen geführt worden sind, außerordentlich gewachsen. Dieses große Wachstum mahnt uns, bei der Einführung neuer Züge sehr vorsichtig zu sein. Wenn wir die letzten Sommerfahrplanperioden hinsichtlich der darin geführten Personenzugkilometer miteinander vergleichen, so sehen wir dieses erhebliche Wachstum vor Augen. Im Sommer-

dienst 1904 wurden 40 512 Personenzugkilometer geführt, im Sommer 1905 bereits 41 753. Die Zahl der Personenzugkilometer ist also von 1904 auf 1905 um etwa 3 Proz. gestiegen. Von 1905/06 war die Steigerung noch beträchtlicher. Die Zahl der in der Sommerfahrplanperiode 1906 geführten Personenzugkilometer betrug 43 324, also wieder eine Steigerung von 3¼ Proz. Im Jahre 1907 waren es 45 256 Kilometer, hier haben wir also die bedeutende Steigerung von 4½ Proz. Das ist namentlich auf die Neueinführung der beschleunigten Personenzüge zurückzuführen. Nach dem Sommerfahrplan von 1908, wie er gegenwärtig im Entwurf vorliegt, soll die Zahl der zu fahrenden Personenzugkilometer 45 999 betragen, also auch hier haben wir wieder mit einer Steigerung von 1 Proz. zu rechnen. Wenn wir jetzt noch dieses neue Schnellzugspaar in den Fahrplan einfügen, so haben wir eine weitere Steigerung von nahezu 1 Proz. Der Weg von Mannheim nach Würzburg beträgt 179 Kilometer; es handelt sich also um eine Mehrleistung von 358 Personenzugkilometern. Wir werden also dann, wenn wir diese Züge einführen, gegenüber der letzten Sommerfahrplanperiode mit einer Steigerung von nahezu 2½ Proz. an Personenzugkilometern zu rechnen haben. Das gibt umsomehr zu Bedenken Veranlassung, als die Vermehrung der Einnahmen aus dem Personenverkehr damit nicht gleichen Schritt gehalten hat. Wie wir vorläufig berechnet haben, hat der Personenverkehr im Laufe des vorigen Jahres gegenüber dem vorangegangenen Jahre rund 1 Million weniger eingetragen. Es ist dies namentlich zurückzuführen (Abg. Säckind: Kilometerhefte!) auf die Personentarifreform, infolge deren die Fahrpreise für die größte Zahl der Reisenden, nämlich die Fahrpreise der 3. Klasse in den Personenzügen, wesentlich herabgesetzt worden sind, aber auch auf das Zusammentreffen der Einführung der Fahrkartensteuer mit der Tarifreform, welches zur Folge gehabt hat, daß ein Herabsteigen der Reisenden in die niedrigeren Klassen stattgefunden hat. Auf einen Rückgang der Frequenz ist die Mindereinnahme in keiner Weise zurückzuführen. Die Frequenz, das wird jedes Mitglied dieses Hohen Hauses wissen und sich davon durch den Augenschein überzeugt haben, hat sich seit dem vorigen Jahre erfreulicherweise ganz bedeutend gesteigert, aber trotzdem sind erhebliche Mindereinnahmen zu verzeichnen.

Man muß sich auch bei Einführung neuer Züge immer vor Augen halten, daß eine solche während längerer Zeit durchaus nicht einen weiteren Verkehr erzeugt. Die Personen, welche die neuen Züge benützen, werden den bisher gefahrenen Zügen entzogen. Wir werden also in der ersten Zeit mit größeren Ausgaben, aber nicht mit größeren Einnahmen zu rechnen haben. Ich gebe mich aber der Hoffnung hin, daß die Ansichten des immer weitblickenden Handels- und Industriestandess in Mannheim sich als zutreffend erweisen mögen, und daß sich mit der Zeit eine größere Frequenz dieser Züge ergeben wird. Aber leicht ist uns, wie gesagt, der Entschluß nicht geworden, im Staatsministerium sind erhebliche Bedenken gegen die Einführung weiterer Züge auf der Oberrheinbahn laut geworden, und ich muß wiederholt betonen, daß es sich nur um einen Versuch in der kommenden Sommerfahrplanperiode handelt. Sollte dieser Versuch fehlschlagen, sollten die Hoffnungen, die wir an die Einführung dieser neuen Züge geknüpft haben, durch die Frequenz derselben nicht bestätigt werden, so werden wir zu unserem Bedauern genötigt sein, im nächsten Winter die Züge wieder einzustellen. Für den nächsten Sommer aber werden sie gefahren und zwar mit Rücksicht auf die seitens des Handels- und Industriestandess in Mannheim geltend gemachten und von der dortigen Handelskammer so lebhaft befürworteten Wünsche.

In der Besprechung der Interpellation erhalten das Wort

Abg. Dr. Schöfer (Zentr.): Es sind nur wenige Sätze, die ich zu dieser Angelegenheit vortragen möchte. Die Herren Interpellanten haben diese Interpellation vom Standpunkt des Durchgangsverkehrs aus gestellt, vom Standpunkt der Interessen der Städte Mannheim und Heidelberg, vom Standpunkt der Interessen von Handel und Industrie, aber nicht so sehr lag ihnen daran, das Interesse des Bezirkes und der Gegend, durch welche die Bahn führt, ins Auge zu fassen.

Ich möchte vom Standpunkt der Interessen der Gegend, welche die Schnellzüge durchfahren sollen, einige Bemerkungen machen. Es besteht in dieser Gegend, im Odenwald, im Frankenland eine große Mißstimmung über die derzeitigen Verkehrsverhältnisse und zwar mit Recht. Ich will nur auf ein einziges Moment hinweisen. Wenn man am Abend nach Wertheim kommen will, so muß man in Heidelberg schon um 5 Uhr wegfahren, sonst erreicht man die Taubertalbahn nicht mehr, und man muß mit einem Zug, der an allen Stationen hält, Vorlieb nehmen. Wenn man abends nach Würzburg will, so muß man von Mannheim aus die 179 km mit dem Personenzug durchfahren und kann nicht einmal den einzigen Schnellzug, der am Abend geht, benutzen, denn dieser geht erst 9 Uhr 36 Min. in Heidelberg ab und kommt 12 Uhr 6 Min. nach Lauda, weshalb er an die Taubertalbahn überhaupt keinen Anschluß mehr hat. Eingehend werde ich diese Sache aber bei Gelegenheit des Betriebes behandeln, ich möchte nur auf diese Dinge hier beispielsweise hinweisen.

Ich begrüße nun, daß das Schnellzugpaar eingelegt wird, deswegen, weil dadurch offenbar auch Gelegenheit geboten ist, rascher in das Frankenland zu kommen, und rascher wieder von dort zurückzukehren. Ich möchte aber wünschen, daß die Verbesserung auch dahin ginge, daß man dort morgens bessere Gelegenheit herunterzukommen bekäme und abends bessere Gelegenheit wieder zurückzukommen, denn jetzt liegen die Verhältnisse gerade umgekehrt, wie sie sein sollen. Statt daß man morgens bequem herunterkommen und abends hinaufkommen kann, ist dafür gesorgt, daß morgens zwei Schnellzüge hinauf- und abends zwei Schnellzüge heruntergehen.

Doch der Hauptwunsch, den ich hätte, geht dahin, daß nicht so sehr Schnellzüge eingelegt würden, als vielmehr beschleunigte Personenzüge, damit die Bevölkerung auch das Benefizium des 2 Pf.-Tarifes hätte. Ich möchte bei der gegenwärtigen Interpellation auch nur darauf hingewiesen haben, des weiteren das auszuführen behalte ich mir vor für das Budget des Eisenbahnbetriebes.

Abg. Neuhäus (Zentr.): Ich möchte die Gr. Regierung fragen, um welche Tageszeit die beiden Schnellzüge fahren sollen, denn für das ganze Frankenland haben sie nur dann Wert, wenn sie so gelegt sind, daß ein Uebergang von den Personenzügen auf die Schnellzüge möglich ist, damit die Bevölkerung des Hinterlandes Gelegenheit hat, rascher nach Mannheim oder Heidelberg zu kommen. Wir haben ja gerade gehört, wie der Herr Kollege Schöfer ausgeführt hat, daß die Orte des Hinterlandes bisher ihren Schwerpunkt in Würzburg suchten, da man morgens bequem nach Würzburg und abends bequem von Würzburg nach Hause fahren konnte, aber nicht umgekehrt morgens bequem nach Mannheim und abends bequem von Mannheim in das Hinterland zurück. Darum bitte ich, die Züge so zu legen, daß ein Uebergang vom Personenzug auf den Schnellzug und umgekehrt ermöglicht wird.

Generaldirektor Geh. Rat Roth: Wie schon aus der Begründung der Interpellation zu ersehen ist, handelt es sich

bei der Schaffung dieses neuen Schnellzugpaares um eine große durchgehende Verbindung. Es ist in der Hauptsache die Verbindung Nürnberg—und Dresden—Saarbrücken. Es ist selbstverständlich, daß bei der Schaffung solcher großen Züge die Fahrzeiten nicht so bestimmt werden können, daß überall die einmündenden Bahnstrecken gute und bequeme, den Wünschen der Bevölkerung für ihren Orts- oder Nahverkehr passende Anschlüsse haben. In der Richtung von Dresden geht der Zug in unmittelbarem Anschluß an einen kurz vor Mitternacht in Dresden abgehenden Zug in Würzburg um 9 Uhr 7 Minuten vormittags ab. Er trifft in Heidelberg ein um 12 Uhr 10 Minuten, in Mannheim um 12 Uhr 37 Minuten, in Saarbrücken um 3 Uhr 11 Minuten nachmittags. In der Gegenrichtung geht der Zug ab in Saarbrücken um 1 Uhr 14 Min. nachmittags, in Mannheim um 3 Uhr 38 Min., in Heidelberg um 4 Uhr, er trifft in Würzburg um 7 Uhr 5 Minuten nachmittags ein und setzt sich dann weiterhin fort und zwar nach Nürnberg und Bayreuth. (Abg. Neuhäus: Wo hält er?)

Abg. Dr. Schöfer (Zentr.): Ich dürfte mir vielleicht noch die Frage gestatten, ob die beiden Züge auch in Lauda und Osterburken anhalten?

Generaldirektor Geh. Rat Roth: In Osterburken halten die Züge, weil dort der Anschluß von Stuttgart, Heilbronn ist. Ob sie in Lauda halten, das kann ich aus dem mir hier vorliegenden nur auszugswweisen Material jetzt nicht ersehen.

Abg. Neuhäus (Zentr.): Ich möchte die dringende Bitte an die Größ. Regierung richten, daß, wenn diese beiden Schnellzüge eingeführt werden, sie wenigstens an den Stationen, an denen die anderen Schnellzüge halten, wie Lauda, Osterburken usw., unbedingt halten möchten. Wir haben in unserem badischen Lande nachgerade genügend Schnellzüge, die nur durchrasen. Wir haben Schnellzüge, die von Karlsruhe bis Freiburg gar nicht halten. Ich meine, wir wollen doch wenigstens, wenn wir neue Schnellzüge einrichten, sie auch für die badische Bevölkerung einrichten und nicht ausschließlich allein für Passanten, die durch Baden nur durchfahren (Zustimmung).

Ministerialpräsident Wirkl. Geh. Rat Freiherr von Marschall: Ich bin zu meinem Bedauern heute nicht in der Lage, hier bestimmte Zusicherungen zu geben. Wenn der Zweck der Züge erreicht werden soll, so müssen die Anschlüsse, die sie vermitteln sollen, gewahrt bleiben. Wenn es unbeschadet der sicheren Erreichung dieser Anschlüsse möglich ist, die Züge an den genannten Stationen halten zu lassen, so wird das geschehen. Aber in erster Reihe kommt bei diesen Zügen der durchgehende Verkehr in Betracht. Wenn die Züge die vorgesehenen Anschlüsse nicht erreichen, dann ist ihr Zweck ein verfehlter. Man darf keine Fahrpläne machen, die nicht halten, was sie versprechen (Sehr richtig! Sonstige Zurufe).

Abg. Roth (Soz.): Die Ausführungen der Herren Abgeordneten Neuhäus und Schöfer sind ja an sich sehr zutreffend, daß es eine sehr unangenehme Sache ist, wenn wir so viele Schnellzüge haben, die durch Baden durchrasen. Allein wir leben heute eben einmal in einer Zeit, wo man im Interesse des großen Verkehrs derartige durchgehende Schnellzüge haben muß. Wollen die Herren das anders machen, dann müssen sie eine großzügige Eisenbahnpolitik machen, und sie müssen vor allem mit uns dafür sorgen, daß endlich einmal der Lokalverkehr von dem Fernverkehr getrennt wird. Dann können alle diese Wünsche berücksichtigt werden, vorher aber nicht.

Die Besprechung wird geschlossen.

Das Schlußwort für die Interpellanten erhält

Abg. Süßkind (Soz.): Gegenüber den Ausführungen der Großh. Regierung muß ich bemerken, daß die Anfrage deswegen gestellt worden ist, weil die Angelegenheit von sehr ernsthaft zu nehmenden Zeitungen gebracht wurde. Auch haben die Handelskammern in Mannheim und Ludwigshafen, speziell die Ludwigshafener, versucht, ein derartiges Schnellzugpaar durchzuführen. Wenn natürlich die hessisch-preussische Eisenbahngemeinschaft nicht darauf eingegangen ist, so lag das vielleicht daran, weil schon die Großh. Badische Regierung die Absicht gehabt und auch mitgeteilt hat, eventuell einen derartigen Zug einzuführen.

Ich habe als selbstverständlich angenommen, daß diese Schnellzüge in Osterburken halten, schon deswegen, weil ja auch in den Eingaben verlangt worden ist, daß diese Schnellzugsverbindung nach Württemberg geschaffen wird. Ich habe das ja auch in der Interpellation begründet. Ob die Schnellzüge in Lauda halten, weiß ich nicht. Gewöhnlich halten ja jetzt schon die durchgehenden Schnellzüge, die von Mannheim nach Würzburg und von Würzburg nach Mannheim fahren, auch in Lauda, so daß anzunehmen ist, daß auch die neu eingeführten Züge dort halten. Dagegen halten die Schnellzüge nicht alle in Seelach.

Der Herr Abg. Schofer hat bezweifelt, ob diese Züge im Interesse des Frankenlandes eingeführt werden. Ich habe mir nun von verschiedenen Leuten des Frankenlands, die sehr häufig in Mannheim verkehren, sagen lassen, daß insbesondere der Mittags Schnellzug ihnen sehr gelegen käme. Von einem Nichtinteresse des Frankenlandes bei diesen Zügen kann also wohl nicht die Rede sein. (Zuruf: Wenn sie halten!) Wenn sie halten. In Osterburken halten sie sicher, und von Lauda kommt man sehr leicht nach Osterburken. Ich möchte allerdings wünschen, daß auch diese Züge in Lauda halten, weil auch die andern Schnellzüge dort halten. Im übrigen bin ich, wenn die Großh. Regierung auch nur versuchsweise diese Züge einführt, überzeugt, daß sie eine dauernde Einrichtung werden.

Zu Ziffer 2 der Tagesordnung erhalten das Wort

Zu lit. a (Petition der Ehefrau des zuruhegesetzten Reserveführers Gottlieb Schilling in Adelsheim um Erhöhung der Pension) der Bericht-erstatte Abg. Kramer (Soz.). Aus dem Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Der frühere Lokomotivheizer Gottlieb Schilling in Adelsheim stand bis Ende Mai 1906 im Dienste der Badischen Staatseisenbahn und wurde zu diesem Zeitpunkt wegen Rückenmarksleidens mit einem jährlichen Ruhegehalt von 588 M. zur Ruhe gesetzt. Schilling, der infolge seines Leidens gänzlich arbeitsunfähig ist, steht im Alter von 40 Jahren; er hat seine Frau und 4 Kinder im Alter von 4 bis 13 Jahren zu ernähren. Von der Regierung erhielt er im Jahre 1906 eine einmalige Unterstützung von 400, 1907 eine solche von 200 M.

Die Ehefrau des Schilling, die infolge der Pflegebedürftigkeit ihres Ehemannes nicht durch eigene Arbeit Unterhaltsmittel erwerben kann, bittet nun unter Hinweis auf den unzulänglichen Ruhegehalt ihres Mannes um eine Erhöhung desselben. Sie macht insbesondere geltend, daß auch die seitens der Regierung gewährten einmaligen Unterstützungen nicht ausreichen; auch sei das Leiden ihres Mannes aller Wahrscheinlichkeit nach auf einen im Dienste erlittenen Unfall zurückzuführen.

Die Großh. Regierung erkannte die Hilfsbedürftigkeit der Familie an, wies jedoch darauf hin, daß zu einer

Erhöhung des Ruhegehalts nach den gesetzlichen Bestimmungen keine Möglichkeit vorliege. Eine Erhöhung auf Grund des Beamtenfürsorgegesetzes sei nicht angängig, weil ein Zusammenhang zwischen dem von Schilling erlittenen Unfall und seinem jetzigen Leiden nicht nachweisbar sei. Auch in diesem Jahr erhalte Schilling übrigens wieder eine Unterstützung von 200 M.

Die Kommission erkennt an, daß zu einer Erhöhung des Ruhegehalts die gesetzliche Grundlage fehlt, insbesondere deshalb, weil sich auch das Leiden des Schilling nicht auf einen Betriebsunfall zurückführen läßt. Andererseits hält sie aber eine weitere Unterstützung der Familie des Schilling für wünschenswert und stellt deshalb den Antrag:

Die Hohe Kammer wolle über die vorliegende Petition auf Erhöhung des Ruhegehalts zur Tagesordnung überzugehen, soweit dieselbe jedoch auf Gewährung von Unterstützung gerichtet ist, sie der Großh. Regierung empfehlend überweisen.

Der Kommissionsantrag wird angenommen.

Zu lit. b (Bitte des früheren Bahnwarts Jakob Filsinger in Karlsruhe um Unterstützung) anstelle des verhinderten Berichterstatters Abg. Dieterle der Abg. Wiedemann-Bruchsal (Zentr.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Jakob Filsinger in Karlsruhe stand bis zum Jahre 1891 im Dienste der Staatseisenbahn, zuletzt als Bahnwart. Infolge eines rheumatischen Leidens wurde er 1891 mit einem Ruhegehalt von 417 M. zur Ruhe gesetzt.

Der jetzt 66jährige, infolge seines Leidens arbeitsunfähige Filsinger bittet nun um Gewährung einer ständigen neben seinem Ruhegehalt zu gewährenden Unterstützung, während er sich an den letzten Landtag um Erhöhung seines Ruhegehaltes gewandt hatte. Damals hatte die Großh. Regierung bereits seine Unterstützungsbedürftigkeit anerkannt und ihm eine einmalige Unterstützung von 80 M. bewilligt; eine Erhöhung des Ruhegehalts war damals mangels der gesetzlichen Voraussetzungen nicht möglich.

Die Kommission erkennt die bereits auf dem letzten Landtag ausgesprochene Bereitwilligkeit der Regierung zur Unterstützung des Filsinger an und gelangt in Anbetracht der großen Hilfsbedürftigkeit desselben zu dem Antrage:

Die Hohe Zweite Kammer wolle die Petition des Jakob Filsinger der Großh. Regierung empfehlend überweisen.

Der Kommissionsantrag wird angenommen.

Zu lit. c (Bitte des zuruhegesetzten Hauptzollamtsdieners Karl Fleiner in Bruchsal um Unterstützung) zunächst der Berichterstatter Abg. Kramer (Soz.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Der nahezu 80jährige Hauptzollamtsdiener Karl Fleiner ist nach langer Dienstzeit im Jahre 1895 unter Gewährung einer Pension zur Ruhe gesetzt worden. Da er infolge seines Alters hilfsbedürftig sei und mit der ihm gewährten Pension nicht auskommen vermöge, bittet er auch jetzt um eine angemessene Unterstützung, nachdem er bereits einige Male an die Großh. Regierung diesbezügliche Gesuche gerichtet hatte.

Die Großh. Regierung erklärte, daß die Möglichkeit einer einmaligen Unterstützung aus rechtlichen Gründen zur Zeit ausgeschlossen sei, daß sich aber eine solche bei Aenderung der beamtenrechtlichen Bestimmungen wohl ermöglichen lassen dürfte.

Die Kommission konnte eine besondere Notlage des allerdings in bescheidenen Verhältnissen lebenden Bittstellers nach eingehender Prüfung der Verhältnisse nicht anerkennen und fand die gesetzlichen Voraussetzungen für Gewährung einer Unterstützung nicht als erfüllt, damit auch die Möglichkeit einer solchen nicht als gegeben; sie glaubt allerdings, daß im Falle einer Aenderung der einschlägigen beamtenrechtlichen Vorschriften die Verhältnisse des Gesuchstellers eine entsprechende Berücksichtigung finden dürften. Sie gelangt deshalb aus Billigkeitsgründen zu folgendem Antrag:

Hoch Zweite Kammer wolle beschließen, in diesem Sinne vorliegende Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisaahme zu überweisen.

Hierzu bemerkt:

Abg. Wiedemann-Bruchsal (Zentr.): Bei dieser vorliegenden Petition bildet wie ja auch bei vielen anderen Petitionen wieder der § 29 des Statgesetzes ein Hindernis, daß man diesen Leuten eine Vergünstigung zuweist. Ich treue mich, daß endlich diese beschränkende Bestimmung des Art. 29 des Statgesetzes beseitigt werden soll, und möchte wünschen, daß die Großh. Regierung dem Bittsteller, der ja jetzt im 80. Lebensjahre steht, tatsächlich gebrechlich ist und eine franke, altersschwache Frau zu Hause hat, eine reichliche Unterstützung und zwar sobald wie möglich gewährt, sodas dieser Beamte noch in seinem letzten Lebensabend einen Strahl von der Sonne verspürt, die hoffentlich in diesem Jahre Licht und Wärme gleichmäßig über unsere Beamten verbreiten wird.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu lit. d (Bitte des Untererhebers Wilhelm Heck von Durmersheim um etatmäßige Anstellung) der Berichterstatter Abg. Müller (natl.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Untererheber Wilhelm Heck von Durmersheim war ehemals elsässisch-lothringischer Gendarm und ist im Besitz eines Zivilverorgungsscheines. Er versieht seit 1891 die Steuerheberstelle in Durmersheim. Eine etatmäßige Anstellung, führt er aus, sei jedoch trotz wiederholter Eingaben nicht erfolgt, es sei ihm zuletzt eröffnet worden, als elsässischer Pensionär habe er keinen Anspruch auf etatmäßige Anstellung, weshalb er sich an die Zweite Kammer wende. Die etatmäßige Anstellung entspreche sowohl dem Umfang der von ihm zu verwaltenden Stelle als auch der Billigkeit, wie seiner guten Dienstführung, seinem Alter, sowie der Rücksicht auf seine große Familie.

Die Großh. Regierung ist der Ansicht, daß dem Wunsche des Petenten nicht entsprochen werden könne. Dem besonderen Wunsche desselben entsprechend, sei ihm die jetzige Stelle übertragen worden. Durch die nicht abzuwehrende Bedeutung der Stelle sei jedoch die etatmäßige Anstellung allein noch nicht gerechtfertigt, zumal Heck auf Grund seines Zivilverorgungsscheines nur einen Anspruch auf Versorgung in Elsaß-Lothringen habe. Wollte man auch einen Anspruch Hecks anerkennen, so hätte er nach den einschlägigen Bestimmungen eine Reihe von Vordermännern, die ihm vorgehen müßten.

Die Kommission hat die Sachlage eingehend geprüft, ist aber der Ansicht, daß die bestehenden Gesetze dem Ansuchen des Heck entgegenstehen und stellt den Antrag:

Hoch Zweite Kammer wolle über die vorliegende Petition zur Tagesordnung übergehen.

Der Kommissionsantrag wird angenommen.

Zu lit. e (Bitte des Invaliden Johann Georg Staiger in Brigach um Aenderung

seiner Pensionsverhältnisse) anstelle des verhinderten Berichterstatters Abg. Dieterle der Abg. Wiedemann-Bruchsal (Zentr.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Johann Georg Staiger in Brigach erlitt während seiner Militärdienstzeit im Jahre 1905 im Manöver durch Sturz vom Pferde eine Rückgratsverletzung und erhält wegen völliger Arbeitsunfähigkeit von der Militärbehörde eine Jahresrente von 700 M. Er fährt nun aus, dieser Betrag reiche für ihn bei seiner Hilfsbedürftigkeit nicht aus, und bittet, ihm eine höhere Pension verschaffen zu wollen.

Die Kommission anerkennt die beklagenswerte Lage des Petenten, muß ihm aber überlassen, sich direkt an die allein zuständige Militärbehörde zu wenden und stellt den Antrag:

Hoch Zweite Kammer wolle beschließen, über die Petition des Johann Georg Staiger in Brigach zur Tagesordnung überzugehen.

Der Kommissionsantrag wird angenommen.

Zu lit. f (Bitte des Untererhebers Hermann Klopke in Ziegelhausen um Verbesserung seiner Einkommensverhältnisse) zunächst der Berichterstatter Abg. Rohrhurst (natl.). Aus dem Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Der im Besitz des Zivilverorgungsscheines befindliche Untererheber Hermann Klopke in Ziegelhausen ist während seiner Dienstzeit bei der Gendarmerie dermaßen in seiner bereits durch den Feldzug 1870/71 erschütterten Gesundheit geschädigt worden, daß er unter dem 31. Juli 1888 als Gendarm unter Gewährung einer Pension von 488 M. zur Ruhe gesetzt wurde. Seit 1896 bekleidet er die Stelle eines nichtetatmäßigen Untererhebers, eine Stelle, welche ihm trotz ihres bedeutenden Umfanges nicht genügendes Einkommen gewähre, um sich und seine Familie, auch mit Berücksichtigung seiner Pension, bei Mangel eines jeden Nebenverdienstes anständig zu unterhalten.

Die Gr. Regierung hält die Bitte des Petenten um Erhöhung seiner Bezüge für berechtigt.

Die Kommission teilt den Standpunkt der Regierung und stellt folgenden Antrag:

Hoch Zweite Kammer wolle die Bitte des Untererhebers Hermann Klopke in Ziegelhausen um Verbesserung seiner Einkommensverhältnisse Gr. Regierung empfehlend überweisen.

Hierzu bemerkt:

Abg. Duenzer (natl.): Ich möchte ein warmes Wort einlegen für die Annahme des Antrags auf empfehlende Ueberweisung der vorliegenden Petition an die Großh. Regierung. Der Petent ist mir persönlich bekannt, er ist in seinem Wohnort hoch geschätzt als braver Mann und als tüchtiger und eifriger Beamter, aber er ist, wie das bei braven Leuten oft vorkommt, ein Pechvogel. Das erste Unglück, das ihn traf, war, daß er als Gendarm seine Gesundheit untergrub und schon nach 11 Jahren sich pensionieren lassen mußte. Das zweite Unglück war, daß seine Pensionierung ein Jahr vor der Einführung des neuen Beamtengesetzes erfolgte. Die Folge davon ist, daß er mit niedrigeren Bezügen pensioniert wurde als jeder jüngere Gendarm, der zwei Jahre später in Pension getreten ist. Seit 18 Jahren ist er nun Steuereinnahmer. Ein Steuereinnahmer erhält 1080 M. Gehalt, dieser aber bezieht nur 850 M., weil eben sein letzter Einkommensanschlag um mehr als 10 Proz. nicht überschritten werden darf, und zur Krönung alles Unglückes kommt noch hinzu, daß er kein

Wohnungsgeld bezieht, weil er eben nicht etatmäßig angestellt ist. Nun kommt dieser alte Mann und bittet darum, er möge 1080 Mark als Steuereinknehmer beziehen und dazu 480 Mark Pension. Das macht zusammen 1560 Mark und erscheint jedenfalls nicht zu hoch, kann als eine bescheidene Forderung angesehen werden. Ich möchte deshalb bitten, die Großh. Regierung möchte doch diesem Mann in irgend einer Form helfen, die ihr zu Gebote steht, entweder durch Ueberweisung einer der 15 neuen Stellen oder wenigstens durch einen höheren Beitrag zu seinem Gehalt.

Der Kommissionsantrag wird angenommen.

Zu lit. g (Bitte des Johann Welchlin in Brizingen um Rechtshilfe) der Berichterstatter Abg. Wiedemann-Bruchsal (Zentr.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Johann Welchlin jung, Landwirt in Brizingen behauptet, einige Zeugen aus Brizingen hätten in einer Strafsache zu seinem Nachteil Meineide geleistet. Ein auf Anzeige seitens des Petenten gegen dieselben eröffnetes Strafverfahren ist seitens der Staatsanwaltschaft eingestellt worden. Der Petent gibt nun angeblich neue Beweismomente zu einem strafrechtlichen Einschreiten gegen die genannten Zeugen.

Die Großh. Regierung erklärte, daß der Petent von dem Beschwerderecht keinen Gebrauch gemacht habe, und daß seine Beweise bei der Staatsanwaltschaft anzubringen seien.

Die Kommission stimmt der Ansicht der Großh. Regierung bei, verweist den Petenten auf den Beschwerdeweg und stellt den Antrag:

Das Hohe Haus wolle über die Bitte des Johannes Welchlin jung in Brizingen zur Tagesordnung übergehen.

Der Kommissionsantrag wird angenommen.

Zu lit. h (Petition des Mathias Maier in Unterharmersbach um Rechtshilfe) der Berichterstatter Abg. Frh. von Gleichenstein (Zentr.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Mathias Maier in Unterharmersbach führt aus, er habe einen Prozeß gegen die Gemeinde durch falsche Aussagen von Zeugen verloren. Alle Rechtsmittel und Beschwerden seien erfolglos gewesen, da er ein armer Mann sei.

Die Kommission gelangt nach Prüfung des Aktenmaterials zu der Ansicht, daß keine Umstände zutage getreten seien, aus denen eine unrichtige Behandlung des Petenten entnommen werden könnte. Sie gelangt deshalb zu dem Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung.

Der Kommissionsantrag wird angenommen.

Schluß der Sitzung kurz nach 11 Uhr.

* Karlsruhe, 4. April. 61. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Montag den 6. April 1908, nachmittags 4 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Begründung und Beantwortung der Interpellation der Abgg. Dr. Binz und Gen., den Staatsvertrag zwischen Baden und der Schweiz über einen zwecks Grenzregulierung vorgenommenen Gebietsaustausch bei Leopoldshöhe betr. — Drucksache Nr. 62 —;

2. Beratung der Berichte der Budgetkommission über

a. die Rechnungen über die Einnahmen und Ausgaben der Großh. Oberrechnungskammer 1905 und 1906 — Drucksache Nr. 4 a —;

b. das Spezialbudget der Großh. Oberrechnungskammer für die Jahre 1908 und 1909, sowie die Denkschrift der Großh. Oberrechnungskammer über die Ergebnisse der Rechnungsabklär. in den Geschäftsjahren 1905/06 und 1906/07 — Drucksache Nr. 14 — Berichterstatter: Abg. Kolb;

3. Beratung der Berichte der Budgetkommission über das Budget des Großh. Finanzministeriums für die Jahre 1908 und 1909 und zwar

a. Ausgabe Titel I, II und III, XI, XII und XIII — Drucksache Nr. 13 — Berichterstatter: Abg. Sanger,

b. Ausgabe Titel IV und Einnahme Titel I Forst- und Domänenverwaltung — Drucksache Nr. 13 a — Berichterstatter: Abg. Breitter.

* Karlsruhe, 4. April. 12. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Donnerstag den 9. April 1908, vormittags 1/2 10 Uhr:

1. Bekanntgabe neuer Einläufe.

2. Beratung des gedruckten Berichts der Kommission für Justiz und Verwaltung über den Gesetzentwurf, die Uebertragung des Gemeinderichteramts und des Amtes eines Schiedsmanns an besondere Gemeindebeamte, sowie die Stellvertretung der Gemeinderichter und Schiedsmänner betr. B.-Nr. 238. Berichterstatter: Stadtrat Voedh.

3. Beratung der mündlichen Berichte der Petitionskommission

a. über die Bitte des Zentralverbandes christlicher Bauhandwerker und Bauhilfsarbeiter Deutschlands, Bezirk Baden, um Vesserung der Lage der Karlsruher Maurer und Bauhilfsarbeiter durch Schutz gegen die Konkurrenz ausländischer Arbeiter; Berichterstatter: Freiherr von La Roche;

b. über die Bitte des Bureaudiener a. D. Sautner von Langenbrücken um gnadenweise Erhöhung seiner Unterstützungssrente; Berichterstatter: Freiherr von La Roche;

c. über die Bitte des Gastwirteverbands „Die Zusammenlegung der Kirchweihen betr.“; Berichterstatter: Prälat D. Oehler;

d. über die Bitte des Gastwirteverbands „Die Steuerbefreiung des Hausstrunks betr.“; Berichterstatter: Fabrikdirektor Dewig.