

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908**

139 (2.5.1908) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 66. öffentliche  
Sitzung

## Beilage zur Karlsruher Zeitung Nr. 139.

Samstag, 2. Mai 1908.

## Badischer Landtag.

## Zweite Kammer.

## 66. öffentliche Sitzung

am Donnerstag den 30. April 1908.

## Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des mündlichen Berichts der Budgetkommission über nachstehende Anforderungen im Eisenbahnbudget: § 14 Gengenbach—Gausach 2. Gleis, 5. Teilforderung, § 16 Erweiterung- und Sicherungsbauten auf der Hölentalbahn, § 37 Mannheim, Erweiterung des Elektrizitätswerks, § 42 Heidelberg, Neubau des Bahnhofs, 6. Teilforderung, § 72 Steinbach und § 78 Haslach (Ueberholungsgleise), § 100 Umbau der Kessel- und Maschinenanlage des Dampfboots „Kaiser Wilhelm“, Berichterstatter: Abg. Pfefferle.

2. Beratung des Berichts der Kommission für Justiz und Verwaltung über den Gesetzentwurf, die Abänderung des badischen Einführungsgesetzes zu den Reichsjustizgesetzen betreffend — Druckfache Nr. 55 — Druckfache Nr. 55a — Berichterstatter: Abg. Witte mann-Donaueschingen.

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

- der Gemeinde und des Gewerbevereins Schweigern, Verlegung des Bahnhofs daselbst betreffend, Berichterstatter: Abg. Red;
- der Gemeinde Bollmatingen nebst Interessenten, Errichtung einer Haltestelle daselbst betreffend — Berichterstatter: Abg. Brod mann;
- der Gemeinde Ohlsbach, Errichtung einer Haltestelle bei Station 5 der Schwarzwaldbahn betreffend — Berichterstatter: Abg. Vansbach;
- der Gemeinde Stettfeld, Errichtung einer Haltestelle bei Station 98 betreffend — Berichterstatter: Abg. Morgenthaler.

4. Beratung der Berichte der Petitionskommission über die Petitionen

- des zuruhegekehrten Bureaudieneers Lorenz Sautner in Langenbrüden um gnadenweise Erhöhung seiner derzeitigen Bezüge — Berichterstatter: Abg. Leiser —;
- des zuruhegekehrten Wagenrevidenten Georg Wosch von Karlsruhe, Erhöhung seiner Pension betreffend — Berichterstatter: Abg. Gilbert.

(Ziffer 3 lit. b gelangte nicht zur Verhandlung.)

Am Regierungstisch: Zunächst Staatsminister und Minister der Justiz, des Kultus und Unterrichts Wirkl. Geh. Rat Dr. Frhr. von Dusch, Geh. Oberregierungsrat Oberstaatsanwalt Duffner; später Generaldirektor Geh. Rat Roth, Ministerialdirektor Schulz, Baudirektor Wasmer, Ministerialrat Wolpert, Oberregierungsrat Henn.

Erster Vizepräsident Dr. Wilkens eröffnet um 3/5 Uhr nachmittags die Sitzung mit folgenden Worten: Ich heiße die Mitglieder des Hohen Hauses nach ihrer Rückkehr aus den Osterferien freundlich willkommen und gebe der Hoffnung auf einen guten und gedeihlichen, für das Land ersprießlichen Fortgang unserer Beratungen Ausdruck.

Hierauf werden folgende Einläufe angezeigt:

## I. Petitionen:

1. der Gemeinden Keilingen, St. Leon, Kirrlach, Hambrüden und Forst, ferner der Stadtgemeinden Mannheim, Schweigern und Bruchsal wegen Erbauung einer direkten Vollbahn von Schweigern nach Bruchsal;

2. der Steinachtalgemeinden Schönau, Altneudorf, Heiligkreuzsteinach mit Eiterbach, Wilhelmsfeld, Langenhain mit Vaisbach, Silkenhain und Vorderheubach um Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn;

3. des Eisenbahnkomitees in Merchingen um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Rosenberg nach Merchingen (übergeben vom Abg. Leiser);

4. der Gemeinden Tengen, Wieds, Uttenhofen, Nordhalben, Watterdingen, Weil und Blumenfeld um Fortsetzung der projektierten normalspurigen Bahn Singen-Beuren a. R. bis nach Tengen;

5. des Verbandes badischer Eisenbahnbeamten- und Arbeitervereine um Regelung des Vollzuges des Staatsvoranschlags in der Weise, daß alle im Personalbudget vorgesehenen Anstellungen und Verbesserungen mit Wirkung vom Beginn der Budgetperiode an vollzogen werden;

6. Beitritt einer Anzahl von Vereinen und Personen in Karlsruhe zu der Petition aus Heidelberg und Freiburg gegen die Prostitution.

Es werden überwiesen Ziffer 1 bis 3 der Kommission für Eisenbahnen und Straßen, Ziffer 4 und 5 der Budgetkommission, Ziffer 6 der Petitionskommission.

II. Schreiben des Herrn Staatsministers und Ministers der Justiz, des Kultus und Unterrichts, worin er sich zur Beantwortung der Interpellation der Abgg. Kopp und Gen., betr. den Unterrichtsplan für die Volksschulen, bereit erklärt.

III. Schreiben des Herrn Präsidenten des Finanzministeriums mit dem Entwurf eines Gesetzes, die Abänderung des Verkehrssteuergesetzes betreffend, nebst Allerhöchsten Kommissorium.

IV. Schreiben des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten mit einer Darstellung der Rechnungsergebnisse der Eisenbahnbetriebsverwaltung und Bodensee-Dampfschiffahrtsverwaltung für das Jahr 1907.

Dasselbe wird der Budgetkommission überwiesen.

V. Schreiben des Großh. Oberschulrats mit einer Zusammenstellung über den Besuch der Knabenmittelschulen durch Mädchen.

VI. Einladung des Verbands der badischen landwirtschaftlichen Konsumvereine zu dem 25jährigen Stiftungsfest des Verbandes in Karlsruhe am 19. bis 21. Mai 1908.

VII. Urlaubsge such des Abg. Birkenmayer wegen Teilnahme an den Verhandlungen des Reichstags. Der Urlaub wird bewilligt.

VIII. Antrag der Abgg. Dr. Zehnter (Zentr.) und Genossen:

Die Zweite Kammer wolle beschließen:

Die Zweite Kammer ersucht die Großh. Regierung

1. dem Landtag noch in dieser Tagung einen Gesetzentwurf vorzulegen, wodurch in Baden der Gebrauch nicht deutscher Sprachen für öffentliche Versammlungen, auch abgesehen von den in § 12 Abs. 2 des Reichsvereinsgesetzes bezeichneten Ausnahmefällen, gestattet wird (§ 12 Abs. 3 des genannten Gesetzes);
2. im übrigen auf Grund der in den §§ 3 Abs. 3, 6 Abs. 1, 9 Abs. 1 und 2, 12 Abs. 4 des Reichsvereinsgesetzes zugunsten der höheren Verwaltungsbehörde und der Landeszentralbehörde gemachten Vorbehalte diejenigen Vorschriften zu erlassen, die notwendig sind, um in bezug auf Vereine und Versammlungen in Baden einen tunlichst freien Rechtszustand zu schaffen.

IX. Interpellation der Abgg. Süßkind (Soz.) und Genossen:

Ist der Großh. Regierung bekannt, daß der Handelsverein Heilbronn dem Verein der Redarschiffer eine teilweise Erhöhung der Frachtsätze zu billigt hat, daß aber durch Erhöhung der Schlepperlöhne der Kettenschiffahrtsgesellschaft diese Erhöhung größtenteils wieder aufgehoben wurde?

Aus welchen Gründen hat die Großh. Regierung dieser Tarifänderung ihre Zustimmung erteilt? Aus welchen Gründen hat sie ihre Zustimmung nicht verjagt?

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zunächst erhält namens der Kommission für Justiz und Verwaltung zu dem Gesetzentwurf, die Abänderung des badischen Einführungs-gesetzes zu den Reichsjustizgesetzen betreffend, das Wort

Berichterstatter Abg. Wittmann-Donaueschingen (Zentr.): Ich habe namens der Kommission für Justiz und Verwaltung über den Entwurf eines Gesetzes, die Abänderung des badischen Einführungs-gesetzes zu den Reichsjustizgesetzen betreffend, zu berichten. Dieser Gesetzentwurf befaßt sich mit Abänderung bzw. Erweiterung der §§ 127, 128 des genannten Einführungs-gesetzes. Anlaß zu dieser Gesetzesvorlage bot die rechtliche Unsicherheit,

welche eingetreten war, nachdem in den Jahren 1905 bzw. 1906 zwei Landgerichte verschiedener Auffassung darüber waren, ob von den zuständigen Amtsgerichten die Umwandlung von Geldstrafen, welche auf Grund des § 127 des Einführungs-gesetzes vom 3. März 1879 von Bahnbehörden ausgesprochen waren, nachträglich, nach Feststellung der Unbeibringlichkeit der Geldstrafe, in eine stellvertretende Haftstrafe vorgenommen werden könne. Das eine Landgericht hat diese Frage verneint und in seinen Gründen erklärt, daß das nicht möglich sei, während sich das andere Landgericht auf den entgegengesetzten Standpunkt gestellt und erklärt hat, die Gerichte müßten diese Umwandlung auf Antrag vornehmen. Die Auffassung des letztgenannten Gerichtes entsprach einem Rechtszustande, der bisher in Baden unbestritten war. Seit der Einführung der Reichsjustizgesetze wurden unbeibringliche Geldstrafen und solche, welche auf Grund des § 127 des Einführungs-gesetzes zu den Reichsjustizgesetzen ausgesprochen waren, dann, wenn sich ihre Unbeibringlichkeit nachträglich herausstellte, in einem Verfahren analog den Bestimmungen in § 491 ff. der Strafprozeßordnung in stellvertretende Haftstrafen umgewandelt. Nachdem aber die widerstreitenden Entscheidungen der Gerichte zweiter Instanz vorlagen, mußte damit gerechnet werden, daß in Zukunft sich die Entscheidungen der Gerichte bald der einen, bald der anderen Auffassung anschließen würden. Es war deshalb Anlaß geboten, die Rechtslage sicherzustellen und eine Lücke, die zweifellos im Gesetze vorhanden war, auszufüllen.

Die Ausfüllung dieser Lücke soll nun durch den vorliegenden Gesetzentwurf erfolgen. Dieser Gesetzentwurf will nämlich dem § 127 drei neue Absätze beifügen. Diese Absätze erweitern die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen dahin, daß einmal eine verhängte aber nicht beibringliche Geldstrafe durch das zuständige Amtsgericht — d. i. durch dasjenige Amtsgericht, in dessen Bezirk die Übertretung begangen wurde — in eine entsprechende Haftstrafe umzuwandeln sei; in einem weiteren Absatz wird bestimmt, daß vor der Entscheidung dem Beschuldigten Gelegenheit zu geben sei, Anträge zu stellen und zu begründen; und schließlich wird in dem letzten Absatz bestimmt, daß gegen die Entscheidung die sofortige Beschwerde gegeben sei.

Die drei neuen Absätze des § 127 entsprechen den Bestimmungen der §§ 491 und 494 R.St.P.O. und schaffen, indem sie jedem Zweifel die Unterlage nehmen, eine sichere Rechtslage für die nachträgliche Umwandlung einer unbeibringlichen Geldstrafe in die entsprechende Haftstrafe.

Außer dieser materiellrechtlichen Abänderung bezweckt der Gesetzentwurf auch eine mehr formelle, redaktionelle Abänderung; es werden namentlich an Stelle der Behörden, die in den genannten §§ 127 und 128 als zur Verhängung von Strafen zuständig genannt sind, nämlich an Stelle der Bahnhofsvorstände und der mit der Verwaltung des Hafens beauftragten Finanzbehörde die zuständigen Bahnbehörden bzw. die mit der Verwaltung des Hafens beauftragte Staatsbehörde benannt. Durch diese Abänderung ist es ermöglicht, die zur Festsetzung der Strafe befugten Behörden im Verordnungswege zu bestimmen, ohne daß bei Organisationsänderungen eine gesetzliche Festlegung nötig fällt. Es muß dementsprechend auch im § 128 der Teil des Absatzes 1, welcher dahin lautet, daß gegen die Strafverfügungen der in den §§ 124 und 127 genannten Behörden dem Beschuldigten außer dem Antrage auf gerichtliche Entscheidung die Beschwerde an die höhere Polizei- bzw. Eisenbahn- oder Finanzbehörde zustehen, dahin abgeändert werden, daß an Stelle Eisenbahn oder Finanzbehörde die Bezeichnung „vorgesezte Behörde“ gesetzt wird.

Ihre Kommission ist mit dem Gesetzentwurf durchaus einverstanden. Sie hat denselben geprüft und hat bei der Prüfung verschiedene Fragen aufgeworfen, die ich hier nicht eingehender vortragen will. Ich will wegen des näheren auf den gedruckten Bericht verweisen. Ich will nur in großen Zügen zeigen, daß man der Frage nähergetreten ist, ob nicht die bestehende Schwierigkeit dadurch vermieden werden könne, daß die Bahnpolizei- bzw. die Hafenpolizeibehörden überhaupt von der Strafverfügungsbefugnis, die ihnen nach dem Gesetze zusteht, in Zukunft keinen Gebrauch mehr machen sollten, oder ob sie nicht Strafverfügungen nur in den Fällen aussprechen sollten, in denen von vornherein feststeht, daß die Geldstrafe beibringlich ist, während sie in allen anderen Fällen von dem Erlaß einer Strafverfügung unter Abgabe der Sache an die Staatsanwaltschaft Umgang nehmen sollten. Man ist aber mit der Regierung zu der Anschauung gekommen, daß man an dem bestehenden Rechtszustande, der einem alten Rechtsherkommen in Baden entspricht, nichts ändern und daß man eine gesetzliche Bestimmung, die einmal vorhanden ist, nicht einfach praktisch außer Anwendung und außer Übung setzen solle.

Nachdem man sich auf diesen Standpunkt gestellt hat, mußte natürlich einer gesetzlichen Regelung nähergetreten werden, und auch da fragte es sich, ob es sich nicht empfehlen würde, einfach den Bahnpolizei- bzw. Hafenpolizeibehörden direkt die Befugnis zu geben, gleich an Stelle der Geldstrafe von vornherein in den Strafverfügungen eine stellvertretende Freiheitsstrafe auszusprechen. Für diese Substitutionsbefugnis spräche der Umstand, daß ja auch die Bürgermeister bereits in ihren Strafverfügungen stellvertretende Freiheitsstrafen ansetzen können. Es spräche auch der Umstand dafür, daß das ein einfacheres Verfahren wäre. Allein es wurde mit Recht dagegen geltend gemacht, daß es schon im Hinblick auf die Bestimmungen in § 459 und § 463 St.P.O. sich nicht empfehle, diese Substitutionsbefugnis den betreffenden Bahnpolizei- bzw. Hafenpolizeibehörden zu erteilen; denn nach § 459 und § 463 St.P.O. ist es nicht einmal den Finanzbehörden gestattet, in ihren Strafbescheiden eine Freiheitsstrafe zu substituieren. Was aber den Finanzbehörden nicht gestattet ist, das wird man in analoger Anwendung dieser gesetzlichen Bestimmungen wohl auch den Hafenpolizeibehörden und den Eisenbahnpolizeibehörden nicht geben dürfen. Es spricht hierfür schon der Umstand, daß es Behörden sind, die eine geringere Praxis in derartigen Strafverfügungen haben, daß sie bisher eine Strafbefugnis der gedachten Art nicht hatten und mit einem richterlichen Imperium bis jetzt überhaupt nicht ausgestattet sind. Aus diesen Gründen kam man dazu, den Weg für notwendig zu halten, den die Großh. Regierung beschritten hat, nämlich den, daß sie durch Beifügung von drei Absätzen zu dem § 127 einen Zustand schafft, der dem entspricht, was bisher in der Praxis rechtens war und was auch den §§ 491 und 494 der Strafprozeßordnung entsprechend ist.

Man hat bei dieser Gelegenheit in Ihrer Kommission auch die Frage aufgeworfen, ob man nicht die Strafbefugnis etwa auf 30 M. beschränken solle, weil der § 157 des badischen Polizeistrafgesetzbuches ein Strafmaximum von 30 M. vorsieht. Man ist aber davon abgekommen, weil die Feststellungen ergeben haben, daß derartig hohe Geldstrafen im allgemeinen bis jetzt überhaupt nicht ausgesprochen wurden und wohl auch in Zukunft nicht ausgesprochen werden, und weil ja jemand, der die Strafe zu hoch findet, durchaus in der Lage ist, sich durch die Rechtsmittel, die ihm zu Gebote stehen, selbst Remedur zu verschaffen. Aus diesen Gründen hat man

von einer Beschränkung, wie angedeutet, Umgang genommen.

Es wurde auch die Frage aufgeworfen, ob es sich empfehle, in den § 127 die materiellrechtlichen Bestimmungen, auf Grund welcher die Eisenbahnbeförden ihre Strafverfügungen erlassen, nämlich den § 82 der Reichseisenbahnbau- und Betriebsordnung und den § 157 des badischen Polizeistrafgesetzbuches aufzunehmen. Es ist nämlich zweifelhaft, ob die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung rechtsbeständig ist. Von einer Reihe von Rechtslehrern ist in verschiedenen Zeitschriften und bei verschiedenen Gelegenheiten die Frage, ob diese vom Bundesrat erlassene Betriebsordnung zu Recht ergangen und rechtsgültig sei, verneint worden. Die Wissenschaft, welche diese Frage verneint, stützt sich auf den Wortlaut der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung. Dagegen hat sich die Praxis entgegen der Wissenschaft auf den Standpunkt gestellt und besonders auch das Reichsgericht hat wiederholt in Zivil- und Strafscheidungen diesen Standpunkt eingenommen, daß die Betriebsordnung des Bundesrats auch in ihrem strafrechtlichen Teile gültig sei. Wenn man beide Paragraphen aufnimmt, so hat der Richter, der sich im Einzelfalle mit der Frage befassen muß, die Wahl, ob er den § 157 des bad. Polizeistrafgesetzbuches, der zweifellos die materiell-rechtliche Grundlage abgibt, seiner richterlichen Entscheidung zugrunde legen will, oder ob er den § 82 der Reichseisenbahnbau- und Betriebsordnung in Bejahung der Rechtsgültigkeit anwenden will. Aus Zweckmäßigkeitsgründen empfiehlt es sich also, beide Paragraphen in Klammer in der Neufassung des Gesetzes zu belassen.

Da die Eisenbahnbetriebsordnung an die Stelle des Reichsbahnpolizeireglements getreten ist, somit der § 62 des Bahnpolizeireglements vom 4. Januar 1875, der noch in dem Gesetze selbst angeführt ist, außer Kraft getreten ist, so mußte an Stelle dieses § 62 des Reichsbahnpolizeireglements vom 4. Januar 1875 natürlich die entsprechende neuere Bestimmung, nämlich der § 82 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, gesetzt werden.

Ihre Kommission kam somit dazu, dem Gesetzentwurf, so wie ihn die Großh. Regierung vorgelegt hat, im ganzen beizutreten, und namens derselben habe ich folgenden Antrag vorzutragen:

Hohe Zweite Kammer wolle dem Entwurfe eines Gesetzes, die Abänderung des badischen Einführungsgesetzes zu den Reichsjustizgesetzen betr., ihre Zustimmung erteilen.

In der allgemeinen und in der Einzelberatung ergreift Niemand das Wort.

Der Gesetzentwurf wird in namentlicher Abstimmung einstimmig angenommen.

Sobann wird folgender Antrag der Abgg. Dr. Frank (Soz.) und Genossen bekannt gegeben:

Die Hohe Zweite Kammer wolle beschließen, an Großh. Regierung das Ersuchen zu richten:

A. Zu dem am 15. Mai 1908 in Kraft tretenden Reichsvereinsgesetz folgende Ausführungsbestimmungen zu erlassen:

1. Zu § 6: Als öffentlich bekannt gemachte Versammlungen gelten diejenigen, zu welchen in ortsüblicher Weise durch Ausschellen, durch Handzettel oder Anschlag an die Gemeindefasel oder durch ein Inserat einer an dem Versammlungsort verbreiteten Zeitung eingeladen wird.

2. Zu § 9: Öffentliche Versammlungen unter freiem Himmel und Aufzüge auf öffentlichen Straßen oder Plätzen bedürfen keiner Genehmigung der Polizeibehörde, falls 24 Stunden vor der Veranstaltung eine Anzeige an die Polizeibehörde oder eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt. Die Erfordernisse der Bekanntmachung sind die gleichen wie in den Bestimmungen zu § 6.

B. Im Wege der Landesgesetzgebung zu § 12 des Vereinsgesetzes folgendes zu bestimmen:

Die Vorschrift des § 12 Abs. 1 findet keine Anwendung auf Versammlungen der Wahlberechtigten zum Betriebe der Wahlen zu den auf Gesetz oder Anordnung von Behörden beruhenden öffentlichen Körperschaften vom Tage der amtlichen Bekanntmachung des Wahltages bis zur Beendigung der Wahlhandlung. Diese Ausnahme gilt auch für Versammlungen der Gewerbetreibenden, gewerblichen Gehilfen, Gesellen, Fabrikarbeiter, Besitzer und Arbeiter von Bergwerken, Salinen, Aufbereitungsanstalten und unterirdisch betriebenen Bräuen und Gruben zur Erörterung von Verabredungen und Vereinigungen zum Behufe der Erlangung günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen, insbesondere mittelst Einstellung der Arbeit oder Entlassung der Arbeiter.

Zum weiteren Gegenstand der Tagesordnung, Beratung des mündlichen Berichtes der Budgetkommission über eine Anzahl von Anforderungen im Eisenbahnbaubudget, erhält zunächst das Wort der Berichterstatter

Abg. Pfefferle (natl.): Ich habe die Ehre, im Namen der Budgetkommission Bericht zu erstatten über 7 Ausgabenpositionen des Eisenbahnbaukats für die Jahre 1908/09, welche auf Wunsch des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten teils zur ununterbrochenen Fortsetzung einiger Bauarbeiten, teils zur rechtzeitigen Vorbereitung solcher Unternehmungen, die längere Zeit beanspruchen werden, im voraus beraten werden sollen. Das ist ein Vorgang, wie er auch schon in früheren Landtagen, auch im letzten Landtag, stattgefunden hat. Da Ihnen ein gedruckter Bericht zugegangen ist, werde ich nur inbezug auf die beiden Positionen §§ 14 und 42 ausführlicher das Wort ergreifen.

Was zunächst die Position unter Titel II § 14, Gengenbach—Hausach II. Gleis, V. Teilforderung, 300 000 M., anbelangt, so möchte ich darauf hinweisen, daß, wie im Druckbericht dargelegt ist, sich bezüglich der Darstellung der zur Fertigstellung des Baues noch erforderlichen Mittel in den Budgeterläuterungen ein Irrtum eingeschlichen hat, insofern als der im Nachtragsetat von 1904/05 genehmigte und nach den Rechnungsnachweisungen auch verbrauchte Betrag von 50 000 M. nicht in Rechnung gestellt ist.

Die Beratung dieser Bauposition hat das Hohe Haus schon wiederholt beschäftigt, es fand insbesondere auf dem letzten Landtag eine längere Erörterung statt, die durch eine Petition der Gemeinde Steinach hervorgerufen worden war. Die Bewohner dieser Gemeinde hatten sich durch das damalige Projekt sehr beschwert gefühlt, weil die geplanten Straßenunterführungen die Verkehrsverhältnisse jener Gemeinde sehr einschränkten, und einzelne Bewohner dadurch besonders geschädigt erschienen. Die Großh. Regierung hatte damals nachgewiesen, daß eine Aenderung ihres Projektes einen außerordentlich großen Mehraufwand erfordern würde, und es hat das dann im Landtag in Unterdrückung mancher Bedenken dazu

geführt, daß man die damalige Bauforderung genehmigt und die Petition der Gemeinde Steinach für erledigt erklärt hat. Es sind aber in dem damaligen Bericht die Geschädigten ausdrücklich auf den Schutz des Enteignungsgesetzes hingewiesen worden, und der Herr Abg. Hennig hat in der Plenarsitzung damals besonders betont, daß es immerhin noch wünschenswert wäre, wenn die Großh. Regierung noch einmal in eine Erwägung eintreten würde, ob in dieser Hinsicht keine Aenderung eintreten könnte, und auch ich habe mir damals als Berichterstatter erlaubt, im Schlußwort der Großh. Regierung eine nochmalige Prüfung zu empfehlen, ob nicht den Wünschen der Gemeinde entgegengekommen werden könnte.

Wie wir aus den Erläuterungen zum Budget ersehen haben, haben die inzwischen stattgehabten Enteignungsverhandlungen dazu geführt, daß das damalige Regierungsprojekt abgeändert wird, weil es auf einen außerordentlichen Widerstand der Bevölkerung gestoßen war, und die Großh. Regierung anerkennt, daß die Gründe der Gemeinde teilweise berechtigt sind. Auch legt die Großh. Regierung noch besonders dar, daß auch in der Bewilligung großer Minderwertigkeitsentschädigungen eine befriedigende Lösung kaum gefunden werden könnte. Es ist nunmehr ein neues Projekt ausgearbeitet worden, das von dem früheren insofern abweicht, als nunmehr eine große Strecke der Bahnlinie hochgelegt wird, wodurch alle die Mängel, die dem ersten Projekt anhafteten, beseitigt werden. Eine ganze Reihe von Wegüberführungen sind dadurch in Fortfall gekommen. Allerdings entstehen bei dieser Aenderung große Mehrkosten; sie sind auf 764 000 M. veranschlagt. Demgegenüber berechnet aber die Großh. Regierung die durch diese Abänderung des Projektes zu erzielenden jährlichen Ersparnisse an Bewachungskosten auf 11 000 M., was kapitalisiert einem dauernden Wert von 275 000 M. entspricht. Die Großh. Regierung hat weiter auch in der Kommission darauf hingewiesen, daß eben durch dieses neue Projekt auch eine bedeutende Verbesserung der Betriebsverhältnisse für die Bahn selbst stattfinden wird, und daß, wenn man alle diese Verhältnisse gegeneinander abwägt, die Mehrkosten doch erheblich geringer sind, als sie auf den ersten Augenblick scheinen.

Die Budgetkommission kam auch zu der Ueberzeugung, daß die jetzt vorgeschlagene Lösung eine bessere sein werde sowohl für die lokalen Interessen der beteiligten Gemeinden und Interessenten als für die Eisenbahnverwaltung selbst, und sie kam zu dem Entschluß, dem Hohen Hause vorzuschlagen, die jetzt angeforderte Budgetsumme zu genehmigen und damit dem neuen Projekt selbst die Zustimmung zu erteilen.

Die andere Angelegenheit, die ebenfalls eine größere Erörterung in der Kommission hervorgerufen hat, ist Titel III § 42: Heidelberg, Neubau eines Bahnhofes, V. Teilforderung, 4 Millionen Mark. Ich hebe zunächst hervor, daß die Gr. Regierung entsprechend einem Beschluß des letzten Landtags nunmehr gleichzeitig einen ausführlichen Kostenschlag vorgelegt hat. Wir hatten damals als Voraussetzung für unsere Zustimmung zu einer eigentlichen Baurate festgelegt, daß (es hatte sich bis dahin immer nur um den Ankauf des Geländes gehandelt) zunächst ein detaillierter Kostenschlag vorgelegt werden müsse. Die Gesamtkosten des nunmehr zur Ausführung bestimmten sogenannten Teilprojektes sind nach diesen Darstellungen auf 37 383 100 M. berechnet. Die Gr. Regierung hat uns aber dargelegt, daß nach Abzug des Erlöses für das jetzige Bahnhofareal und die übrig bleibenden Restparzellen, deren Wert auf einen Gesamtbetrag von 8 Millionen M. geschätzt werde, es sich noch um eine Summe von rund 29 383 100 M. handeln wird.

In der Kommission hat die Großh. Regierung, wie im Bericht ausgeführt ist, diese 8 Millionen so detailliert, daß für das Gelände des Bahnhofs 5 Millionen und für die Restparzellen 3 Millionen geschätzt seien. Nachträglich hat aber die Großh. Regierung mitgeteilt, daß das ein Irrtum sei, daß das Gelände des alten Bahnhofs auf 6 Millionen geschätzt sei und die Restparzellen auf 2 Millionen. Ich möchte das hier nur richtig stellen. Wenn nun der nunmehrige Kostenschlag höher ist als der seinerzeit uns mitgeteilte annähernde Voranschlag von 24 Millionen, so darf dabei nicht übersehen werden, daß uns auf dem letzten Landtag der damalige Voranschlag von 6,2 Millionen für Geländeerwerb als nicht genügend bezeichnet wurde, sondern ausgeführt wurde, daß es im ganzen 10 Millionen ausmachen werde.

Der Unterschied zwischen dem damaligen und dem jetzigen Voranschlag ist nicht zu groß. Die Mehrkosten, soweit sie nicht mit dem Geländeerwerb zusammenhängen, sind außer durch gesteigerte Materialpreise und gesteigerten Verwaltungsaufwand, der jetzt ebenfalls mit berechnet ist, insbesondere auf die jetzt in Rechnung gestellten Stellwerksanlagen zurückzuführen, ferner auf die Beleuchtungsanlagen des ganzen Bahnhofs, auf die Erstellung von Dienst- und Wohnräumen für Bezirks- und Lokalbeamte, sowie insbesondere auf ein noch anzulegendes weiteres Doppelgleis von Wieblingen bis Friedrichsfeld, welches ausschließlich für Zwecke der Main-Neckar-Bahn verwendet werden soll. All diese Mehraufwendungen umfassen den Betrag von ungefähr 1,6 Millionen M., sodaß man nicht sagen kann, daß das Werk jetzt viel teurer sei, als ursprünglich angenommen war.

Der Geländeerwerb hat im letzten Landtag eine längere Erörterung in diesem hohen Hause hervorgerufen. Es ist uns aber jetzt mitgeteilt, daß der Geländeerwerb nunmehr im großen und ganzen und zwar meist durch freihändigen Kauf abgeschlossen sei und daß die jetzigen Abschlüsse erwarten lassen, daß die bereits bewilligte Summe von 10 Millionen M. wohl ausreichen wird, um das Gelände vollständig zu erwerben.

Auch hatte sich der Geländeaufkauf wesentlich besser und glatter abgewickelt, als man im letzten Landtag angenommen hat, was insbesondere auch darauf zurückzuführen sei, daß der Ankaufskommissär sehr sachgemäß vorgegangen sei.

Bekanntlich ist im letzten Landtag anlässlich dieser Erörterung auch ein Antrag angenommen worden, der sich darauf bezog, das Enteignungsgesetz, das sich gerade auch bei dem Ankauf des Geländes für den Heidelberger Bahnhof als nicht ganz zweckmäßig gezeigt hat, zu ändern. Die Großh. Regierung hat dem hohen Hause ja auch bereits ein Abänderungsgesetz vorgelegt, was ich bei diesem Anlaß auch hier feststellen möchte.

Die Bauausführungen werden nach der Ansicht der Großh. Regierung so durchzuführen sein, daß zunächst der Güterbahnhof erstellt werden soll und gleichzeitig damit auch die Herstellung der östlichen Zufahrtslinien, damit auch zusammenhängend der Bau des großen neuen Tunnels für die Denwaldbahn, dem dann erst die Herstellung des Personenbahnhofs folgen kann.

In der Kommission sind wiederum Bedenken hervorgetreten, ob die geplante Anlage nicht zu umfangreich sei oder ob nicht dem Bedürfnis auch mit einer kleineren Anlage abgeholfen werden könnte. Die Großh. Regierung legte demgegenüber aber dar, daß der Grund und Boden zwar für das sogenannte Vollprojekt gekauft worden sei, daß aber in übrigen die Ausführungen der einzelnen Bauten nur in dem Umfang gemacht werden sollten, wie es die nächste absehbare Zukunft erfordert.

Der Rangierbahnhof werde verhältnismäßig klein angelegt, weil das Hauptrangiergeschäft sich auf dem Mannheimer Rangierbahnhof abspiele; dann sei aber der Wegfall des Kopfbahnhofs in Heidelberg, der sehr schwierige Betriebsverhältnisse biete, nicht zu unterschätzen. Auch sei die Wegführung sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr nicht zu unterschätzen. Es würden auch durch die Neuanlage dadurch wieder größere Ersparnisse erzielt, daß die Nachschubkosten für die Neckartalbahn wesentlich verringert werden.

Bei Beratung eben dieses Gegenstandes hat die Gr. Regierung in ihrer Darlegung auch noch die Grundsätze aufgestellt, die sie nunmehr für die Anlage von neuen Bahnhöfen zur Geltung bringen will. Ich habe das im Bericht ausführlich niedergelegt und will mich kurz fassend nur erwähnen, daß daraus hervorgeht, wie man aus den Bahnhofbauten der letzten Jahre die Erfahrung gesammelt habe, daß man die Bahnhöfe gleich in einem derartigen Umfang anlegen sollte, daß, wenn für die Zukunft eine Erweiterung notwendig ist, die Möglichkeit vorhanden ist, eine solche auch durchzuführen, daß man also das Gelände entsprechend groß anlegen, aber dann die Erstellung der einzelnen Bauten nur in dem Umfang vornehmen soll, wie ihn die nächste Zukunft erfordert, so daß man jederzeit in der Lage ist, eine Erweiterung vorzunehmen.

Namens der Kommission stelle ich den Antrag:

Das hohe Haus wolle die unter §§ 14, 16, 37, 42, 72, 78, 100 des Eisenbahnbudgets für die Jahre 1908/09 angeforderten Mittel im Gesamtbetrag von 5 166 000 M. zum voraus genehmigen.

In der Beratung erhalten das Wort

Zu Titel II § 14, Gengenbach-Hausach II. Gleis, V. Teilforderung:

Abg. Gennig (Zentr.): Zunächst möchte ich es dankbar begrüßen, daß die Großh. Regierung von ihrem früheren Plan, die Straßenübergänge durch Ueberführungen zu beseitigen, abgekommen ist. Denn wenn der frühere Plan durchgeführt worden wäre, so wäre den Anwohnern in Steinach sehr viel Schaden zugefügt worden. Nun kommt ein neues Projekt, und da wird auch einiges zu ändern sein. Es wird das zweite Gleis angelegt, und es wird infolgedessen der Bahndamm sehr in die Höhe gehoben. Wenn man von Offenburg her talwärts fährt, merkt man diese Erhöhung jetzt schon ganz bedeutend. Ich habe gehört, daß bei Hausach die Erhöhung sogar etwa 9 Meter betragen soll, und man sagt in Hausach, das Tal werde dadurch in zwei Hälften geschieden, und es werde infolgedessen der Ausblick in das schöne Tal außerordentlich viel Schaden leiden.

Aber derartige Betrachtungen können nicht mehr in Frage kommen, wenn es sich um solche wichtige Dinge handelt wie die Legung eines zweiten Gleises. Etwas anderes aber wird noch bezüglich Hausach gesagt, daß nämlich, wenn dort die Höherlegung durchgeführt werde und Unterführungen stattfinden, die Gefahr einer Ueberflutung gegeben sei. Es ist ja bekannt, daß die Rinne bei Hochwasser sehr gefährlich wird. Die Großh. Regierung wird daher sehr vorsichtig sein und Vorkehrungen treffen müssen, damit der Stadt Hausach nicht einmal ein ungeheurer Schaden erwächst.

Dann aber wird auch der Bahnhof umgebaut werden müssen, was schon wegen der Erhöhung des Damms, der Einfahrt usw. seine sehr großen Schwierigkeiten haben und wiederum große Kosten verursachen wird. Und es muß dann auch die Straße verlegt werden, da es bisher stets große Schwierigkeiten am Straßenübergange

gab; es sind auch schon Unfälle dort passiert. Auch das gibt wieder neue Kosten.

Nun ist man aber in Hausach der Meinung, daß, wenn man wirklich gründlich abhelfen wolle, eine Verlegung des Bahnhofes, wenigstens des Güterbahnhofes und des Rangierbahnhofes, jedenfalls das allerbeste wäre, zumal die aufzuwendenden Kosten kaum höhere wären. Die Stadt Hausach hat dadurch, daß der Bahnhof so weit von der Stadt entfernt ist, schon vielfach Schaden erlitten und ist darum in ihrer Entwicklung in mancher Beziehung zurückgeblieben. Es wäre in der nächsten Nähe der Stadt ein schöner Platz, der nach allen Richtungen genügen würde, der vor allem frei von Gebäulichkeiten ist, sodaß keine Häuser niedrigerissen zu werden bräuchten. Auf diesem Platze könnten der Bahnhof, der Güterbahnhof und der Rangierbahnhof gut errichtet werden, ohne daß es viel kosten würde.

Ich glaube, man darf hierbei auch noch den Gedanken in Erwägung ziehen, wie es einmal gehen wird, wenn die Bahn von Freiburg über Elzach in das Ringigtal fortgesetzt wird. Es ist noch nicht bestimmt, wo da der Anschluß stattfinden soll, ob in Haslach oder Steinach oder Hausach. Es könnte aber so kommen, daß ein Anschluß in Hausach stattfinden muß, und dann gäbe es ganz neue Schwierigkeiten, die man schon heute nicht außer Acht lassen darf.

Ich möchte also die Großh. Regierung bitten, nach allen Richtungen hin vorsichtig zu sein und nicht etwa unnötig jetzt Geld auszugeben. Zur rechten Zeit vorgedacht, hat schon vielfach den Menschen, Gemeinden und dem Staat Nutzen gebracht.

Baudirektor Wasmer: Ich möchte auf einige Ausführungen des Herrn Abg. Hennig kurz antworten, da man sonst schließlich zu der Ansicht kommen könnte, als werde da etwas gemacht, was nicht ganz am Platze ist.

Es ist ja ganz richtig, daß die Hochlegung der Bahn auch auf die Hausacher Gemarkung übergeht. Sie ist aber so von Anfang an projektiert gewesen; die Projektänderung zwischen Steinach und Haslach ist darauf ohne Einfluß. Das Projekt von Haslach bis Hausach ist noch ganz so, wie es ursprünglich als erste Vorlage der Kammer vorgelegen hatte. Die Bahn soll von Haslach bis Hausach zum Teil höher gelegt werden, um die jetzigen Niveauübergänge, worunter auch den Uebergang, der in Hausach so ziemlich mitten im Orte liegt, zu beseitigen. Die Wege bleiben aber auf ihrer Höhe, wie sie jetzt sind, werden also nicht mehr und nicht weniger der Hochwasserfahr ausgelegt, als bisher; auch liegen sie alle hinter dem Hochwasserdamm, der das Hochwasser abhalten soll. Wenn dieser dann jemals brechen sollte, so werden die Verhältnisse nicht schlimmer, als sie bei einem Dammbrech jetzt wären.

Der Bahnhof Hausach wird von der Erhöhung der Bahnlinie nicht berührt; er bleibt im allgemeinen in der jetzigen Höhenlage. Nur die Einmündungsstrecke von Haslach her wird eine kaum nennenswerte Erhöhung erfahren. Der Landstraßenübergang unmittelbar vor der Station bleibt vorläufig als Niveauübergang erhalten, bis die Frage des Bahnhofumbaus entschieden ist. Aber es ist in Aussicht genommen, dann auch hier eine Unterführung zu machen.

Wie weit eine spätere Einmündung einer Bahn von Elzach her auf den Bahnhof Hausach Einfluß haben wird, ist zurzeit noch gar nicht abzusehen. Eine Rücksichtnahme darauf wäre jedenfalls noch verfrüht.

Zu § 42 Heidelberg, Neubau des Bahnhofs, V. Teilerforderung:

Abg. Pfeiffle (Soz.): Der Neubau eines Bahnhofes in Heidelberg macht natürlich auch die Verlegung der Zufahrtslinien erforderlich.

Bei diesen verschiedenen Linien, die nach Heidelberg führen, sind zweifellos früher große Fehler unterlaufen. Dies trifft wohl ganz besonders für die Strecke von Speyer nach Heidelberg zu. Es ist bei der Erstellung dieser Strecke zu wenig Rücksicht genommen worden auf die Verkehrsverhältnisse der einzelnen Gemeinden. Die Gemeinde Eppelheim hat sich dieserhalb mit einer Eingabe an die Generaldirektion gewandt und gebeten, man möge bei der Verlegung dieser verschiedenen Gleise jetzt mehr Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse der Gemeinde Eppelheim nehmen. Die Gemeinde Eppelheim liegt allerdings zwischen zwei Stationen, zwischen der Station Wieblingen und der Station Eppelheim selbst. Zu diesen beiden Bahnhofen mußte damals die Gemeinde ganz außerordentliche Aufwendungen machen. Beide Bahnhöfe liegen aber ziemlich entfernt von dieser Gemeinde, und deshalb glaubt man, daß sie sich nicht so entwickeln konnte wie ihre Nachbargemeinden, welche näher am Bahnkörper liegen. Im Gegensatz zu den anderen Gemeinden hat sich in Eppelheim noch gar keine Industrie angegliedert.

Die Gemeinde Eppelheim glaubt nunmehr, daß, nachdem jetzt die Gleise nach Heidelberg doch verlegt werden müssen, nunmehr ein früher gemachter Fehler gut gemacht und vielleicht der Bahnhof näher an den Ort herangebracht werden könnte. In ihrer Eingabe wird besonders darauf verwiesen, daß der Verkehr nach Heidelberg sehr erschwert sei. Eine große Anzahl von Arbeitern, die in Eppelheim wohnen, fahren nach Heidelberg zur Arbeit, und es ist kein besonderes Vergnügen für die Leute, morgens, wenn sie zur Arbeit gehen, erst eine Viertel- oder eine halbe Stunde zur Bahn und abends, wenn sie müde und abgeschafft sind, den gleichen Weg wieder nach Hause machen zu müssen. Auch die Bauersleute fühlen sich durch den jetzigen Zustand beschwert, da die Abfuhr ihrer Garten- und Feldgewächse erschwert ist.

Ich weiß nun nicht, inwieweit die Pläne schon feststehen; es ist mir nicht bekannt, ob nicht vielleicht schon an der Tatsache nichts mehr zu ändern ist, ob wir jetzt schon vor einem fait accompli stehen. Wenn aber die Pläne noch nicht so feststehen, daß hinsichtlich des Gleises, das nach dem Heidelberger neuen Bahnhof geführt werden soll, eine Aenderung ausgeschlossen ist, dann, glaube ich, verdient es die Gemeinde Eppelheim, daß ihrer Eingabe nähergetreten und wenn irgend möglich, ihr auch entsprochen wird.

Baudirektor Wasmer: Es ist Tatsache, daß sich die Gemeinde Eppelheim durch Vermittlung des Bezirksamtes an die Eisenbahnverwaltung gewandt hat mit einer Eingabe, die dahin ging, es möge bei Gelegenheit des Neubaus des Bahnhofes Heidelberg, wobei die Eppelheimer Linie doch in der Einmündungsstrecke verlegt werden müsse, auch die Bahn dem Orte Eppelheim etwas näher gebracht werden. So wie die Sache jetzt projektiert ist, bleibt der Bahnhof Eppelheim an der jetzigen Stelle, und erst außerhalb dieses Bahnhofes beginnt die neue Einmündungslinie.

Es ist auch unterjucht worden, wie sich die Bahnlinie gestalten würde, wenn man dem Wunsche der Gemeinde Eppelheim entsprechend die Bahn diesem Orte näherbringen wollte. Es müßte dann, um eine gestreckte Linie zu bekommen und nicht mit verschiedenen scharfen S-Bögen sich abfinden zu müssen, nicht blos der Bahnhof Eppelheim verlegt werden, sondern auch die ganze Linie bis nach Pfandstadt. Trotzdem würde die Station dem Orte Eppelheim nur um etwa 300 Meter nähergerückt werden.

Dafür müßten aber große Kosten aufgewendet werden, denn es wäre, wie gesagt, außer dem Bau einer neuen Station eine Verlegung der Linie bis nach Pfandstadt notwendig. Bei dem genannten geringen Nutzen erschien es doch nicht gerechtfertigt, so große Kosten aufzuwenden.

Dann ist ja auch schon anzunehmen, daß es mit der Zeit dazu kommt, daß von Heidelberg aus die elektrische Straßenbahn nach Eppelheim verlängert wird, in welchem Falle der Lokalverkehr ziemlich von der Bahn weggezogen würde. Die Kosten der Verlegung wären dann ganz unnötiger Weise ausgegeben.

Mit Rücksicht auf das Vorgetragene ist man zu dem Entschluß gekommen, der Eingabe der Gemeinde Eppelheim keine Folge zu geben. Die Gemeinde hat auch weiter nichts mehr von sich hören lassen. Die Angelegenheit ist insofern festgelegt, als ein von allen Behörden genehmigtes Projekt vorliegt. Die Auflage desselben für die Eppelheimer Gemarkung wird jedoch erst in der nächsten Zeit erfolgen, und es hat dann die Gemeinde Gelegenheit, ihre Wünsche nochmals vorzubringen. Ich glaube aber nicht, daß sie damit Erfolg haben wird.

Hierauf wird zu Ziffer 3 der Tagesordnung übergegangen.

Zur Petition der Gemeinde und des Gewerbevereins Schweigern, die Verlegung des Bahnhofes daselbst betreffend, erstattet namens der Petitionskommission Bericht der Abg. Reck (natl.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist hervorzuheben:

Ihre Bitte um Verlegung des Bahnhofes Schweigern begründen die Petenten damit, daß der Bahnhof zu weit vom Ort entfernt liege, daß dahin eine größere Steigung zu überwinden sei, daß das Aufnahmsgebäude zu klein und kaum sichtbar sei, sodas eine nahe Ziegelhütte oft zum Schaden der Reisenden für den Bahnhof gehalten werde, und endlich, daß die Gemeinde früher zu der Herstellung der Haltestelle und der Errichtung der Güterstation namhafte Beträge geleistet habe.

Die Großh. Regierung lehnt die Verlegung des Bahnhofes wegen technischer Schwierigkeiten, deren Überwindung einen zu dem zu erwartenden Vorteil in keinem Verhältnis stehenden Kostenaufwand erfordern würde, ab, ist aber bereit, das bestehende Aufnahmsgebäude durch einen Ausbau zu erweitern und hat dafür in § 23b 5 des Eisenbahnbetriebsbudgets 1908/09 bereits einen Betrag von 15000 M. vorgezogen. Die frühere Leistung von Zuschüssen seitens der Gemeinde Schweigern entspreche lediglich einem früher allgemein bei Errichtung von Stationen an bestehenden Bahnliesen durchgeführten Grundsatz und rechtfertige keine weiteren Ansprüche an die Eisenbahnverwaltung.

Die Kommission stellt unter diesen Umständen den Antrag, über die Petition, soweit sie die Verlegung des Bahnhofes betrifft, zur Tagesordnung überzugehen, spricht aber gleichzeitig die Erwartung aus, daß das Aufnahmsgebäude durch den Umbau besser sichtbar und mit guten Wohnräumen ausgestattet werde.

In der Beratung bemerkt

Abg. Leiser (natl.): Bei Erbauung der Oberrheinbahn sind nicht an allen an der Bahnstrecke gelegenen Orten Stationen oder Haltestellen errichtet worden; zu diesen gehörte auch Schweigern. In dieser nahe an 1000 Einwohner zählenden Gemeinde hat sich aber bald das Bedürfnis nach einer Haltestelle gezeigt. Dementsprechende Gesuche wurden auch dahin berücksichtigt, daß eine Haltestelle errichtet worden ist. Nachdem dieselbe im Betrieb

war und einen lebhaften Verkehr brachte, regte sich auch der Wunsch nach einer Güterstation; auch diese wurde eingerichtet. Allerdings hat die Gemeinde, wie wir vom Herrn Berichterstatter gehört haben, sowohl zu der Haltestelle als auch zur Güterstation ganz erhebliche Beiträge geleistet.

Nun ist aber nicht zu verkennen, daß bei der Errichtung der Station Fehler unterlaufen sind. So hat sich bald gezeigt, daß das Aufnahmsgebäude nicht ausreicht. Es ist deshalb vor einigen Jahren in der Nähe desselben ein besonderes Gebäude für Wärterwohnungen erstellt worden. Aber trotzdem sind die Räume unzureichend. So ist z. B. der Wartesaal und Gepäckraum in einem Lokale untergebracht. Häufig kommt es vor, daß in dem Lokal, das die Reisenden als Warteraum benutzen müssen, Körbe mit Butter, Eiern, auch Obst, Wildpret und dergl. stehen.

Diesem Zustand soll nun durch Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes abgeholfen werden und sind zu dem Zweck 15000 M. im Budget eingestellt. Diesen Anlaß hat der Gemeinderat und der Gewerbeverein Schweigern benützt um die vorliegende Petition an den Landtag zu richten, dahingehend, daß ein vollständig neues Aufnahmsgebäude mehr in der Nähe des Ortes erstellt werden soll.

Die Großh. Regierung lehnt es aber ab, dem Wunsche der Petenten zu entsprechen. Auch in der Kommissionsberatung hat man zu einem dem Ansuchen der Bittsteller entsprechenden Beschluß nicht kommen können. Ich hätte es im Interesse der Gemeinde Schweigern lieber gesehen, wenn dem Gesuche hätte entsprochen werden können. Da dies aber nicht der Fall ist, so möchte ich wenigstens dem Wunsche Ausdruck geben, daß bei dem beabsichtigten Umbau endlich etwas gutes geschaffen wird und namentlich die mißlichen Wohnungsverhältnisse der Stationsbeamten abgestellt und gute Wohnräume eingerichtet werden.

Der Kommissionsantrag wird angenommen.

Zur Petition der Gemeinde Ohlsbach, Errichtung einer Haltestelle bei Wartestation 5 der Schwarzwaldbahn betr., erstattet der Abg. Vauschbach (konf.) Bericht. Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Die Gemeinde Ohlsbach wendet sich mit ihrer Bitte bereits zum 5. Male an das Haus. Ihre Gesuche sind bisher stets abschlägig befriedigt worden. Petentin führt wie früher aus, daß Ohlsbach zwischen den 6,7 bzw. 3,5 km entfernten Städten Offenburg und Gengenbach liege und viele Arbeiter nach diesen Städten entsende, für die eine Haltestelle eine große Wohlthat wäre. Es leide auch durch den Mangel einer Haltestelle die Abfuhr des reichlichen Obst- und Weinbauertrages ganz erheblich. Eine Haltestelle auf Wartestation 6 sei nicht zweckmäßig, weil der Hauptverkehr abwärts nach Offenburg gehe. Die Gemeinden Reichenbach und Berghaupten, welche die Haltestelle bei Wartestation 6 errichtet haben wollten, hätten ja so nahe nach Gengenbach wie nach Wartestation 6.

Der Stadtrat Offenburg und die Sektion Offenburg des bad. Schwarzwaldvereins haben sich in einer gemeinsamen Petition an das Haus vom 5. März d. J. dem Wunsche der Ohlsbacher angeschlossen. Sie führen in ihrer Petition aus, daß, wenn eine Haltestelle zwischen Ortenberg und Gengenbach errichtet werde, dies zweckmäßigerweise nur bei Wartestation 5 geschehen könne. Eine Haltestelle an diesem Punkte würde die Möglichkeit geben, den herrlichen Ohlsbacher Kiesenwald auf dem rechten Kinzigufer und die prachtvollen Tannenwäldchen auf den Gemarkungen Berghaupten und Zunsweier und im Diersburger Tale,

wohin jetzt nur schwer zu gelangen sei, in kürzester Zeit zu erreichen. Von der Station Ortenberg aus sei ein langer und steiler Weg bis zum Wald, der überdies eine Vergleichung mit den von einer Haltestelle Dhltsbach zu erreichenden Waldungen nicht im entferntesten aushalte.

Die Großh. Regierung hebt hervor, die Stellung der Gemeinden Berghaupten und Reichenbach zu der vorliegenden Frage sei noch die gleiche wie in früheren Jahren; solange sich die beteiligten Gemeinden über die Lage der Haltestelle nicht geeinigt hätten, habe sie keine Veranlassung, von ihrem bereits früher begründeten Standpunkt abzugehen.

Die Kommission erkennt die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer Haltestelle an einem der streitigen Punkte an und erwartet von einer Einwirkung des Großh. Bezirksamts Offenburg auf die beteiligten Gemeinden eine Förderung der Angelegenheit; erst, wenn die beteiligten Gemeinden sich über die Platzfrage geeinigt hätten, könne man der Frage der Haltestelle näher treten. Sie stellt daher den Antrag:

Hochs. Zweite Kammer wolle die Gesuche der Gemeinde Dhltsbach, der Sektion des badischen Schwarzwaldvereins und des Stadtrats Offenburg Großh. Regierung vorerst zur Kenntnisnahme überweisen.

Zu der Beratung bemerken:

Abg. Morgenthaler (Zentr.): Die Petitionen der drei beteiligten Gemeinden Dhltsbach, Reichenbach und Berghaupten beschäftigen den hohen Landtag schon seit einer Reihe von Jahren. Das Haus erledigte sie immer durch wohlwollenden Beschlüsse. Schon daraus geht hervor, daß die Errichtung einer Haltestelle zwischen Ortenberg und Gengenbach ein Bedürfnis ist. Der ablehnende Standpunkt, den die Großh. Regierung bisher eingenommen hat, bezieht sich hauptsächlich darauf, daß die Platzfrage nicht geregelt sei; es bestehe nämlich zwischen den Gemeinden Reichenbach und Dhltsbach noch Streit, die eine Gemeinde wolle die Haltestelle an der Wartestation 5 und die andere Gemeinde an der Wartestation 6 haben. In der Verhandlung über die Erledigung der Petitionen vom vorigen Landtag, habe ich ausgeführt, daß die drei Gemeinden zur Regelung der Platzfrage an Ort und Stelle gewesen sind, um eine Einigung herbeizuführen, aber leider ist es zu einer Einigung nicht gekommen; weil die Erledigung sich immer weiter hinausgeschoben hat, hat die Gemeinde Dhltsbach nun beschlossen, selbständig vorzugehen. Sie wurde auch unterstützt von der Stadt Offenburg und dem Schwarzwaldverein. Auch das beweist wieder die Notwendigkeit der erstrebten Haltestelle.

Da es sich also nur um die Platzfrage handelt, könnte wohl die Großh. Regierung eingreifen und die Vermittlung zwischen den beiden Gemeinden übernehmen. Es ist ja begreiflich, daß jede Gemeinde die Haltestelle am nächsten bei sich haben will. Wenn aber die Großh. Regierung die Vermittlung übernehmen wollte, würde noch am ehesten Einigkeit zwischen den Gemeinden erfolgen. Ich möchte daher die Großh. Regierung bitten, diese Vermittlung in die Hand zu nehmen, um eine Einigung zustande zu bringen.

Abg. Ged. (Soz.): Die Frage, die uns heute beschäftigt, ist dem Landtag schon wiederholt vorgelegt worden, und es wäre endlich an der Zeit, daß sie verschwände dadurch, daß sie die von der Gemeinde Dhltsbach gewünschte Lösung erhalten würde. Ich komme heute von Dhltsbach, ich habe mir auf der Wanderung nach dem Landtag die Situation noch einmal angesehen, kann also

unter dem frischen Eindruck berichten, den ich als nächster Nachbar des Dorfes Dhltsbach gewonnen habe.

Es wird nicht bestritten und wird auch von der Generaldirektion zugegeben werden können, daß eine so große und ausgedehnte Gemeinde wie Dhltsbach, die direkt an der Bahn gelegen ist, endlich einmal auch in den direkten Genuß des Bahnverkehrs gesetzt werden sollte. Die Großh. Regierung macht sich ihren Standpunkt dadurch leicht, daß sie den verzweifeltsten Paris spielt, der zwischen den drei Schönen Dhltsbach, Reichenbach und Berghaupten nicht den Richter spielen will, und sagt: „Solange Ihr drei miteinander zankt, was geht es mich an? Werdet Ihr nur erst selbst untereinander einig, dann will ich in letzter Linie auch meine Entscheidung treffen.“ (Zuruf aus dem Zentrum: Paris hat sich aber entschieden!) Ja, Paris hat sich entschieden; er war aber auch nicht die Großh. Generaldirektion (Heiterkeit).

Nun liegt die Sache so, daß die beiden anderen Gemeinden bei weitem nicht das Interesse an der Haltestelle dartun können, wie die Gemeinde Dhltsbach es in der Tat vermag.

Die Gemeinde Reichenbach liegt sehr nahe bei der Stadt Gengenbach. Sie ist in der Lage, wenn die Stadt Gengenbach sich einigermaßen nach Norden entwickelt, sehr bald ein Vorort von Gengenbach zu werden. Reichenbach liegt auch nur mit einem einzigen Gehöft an der Bahn. Das ist eine Sägemühle, wir können also das Interesse von Reichenbach auf das Interesse dieses einen Sägemüllers konzentrieren.

Die Gemeinde Berghaupten liegt jenseits der Kinzig. Ihre Bewohner müssen, um an die Bahn zu kommen, auf alle Fälle die Kinzig überschreiten. Ihr nächster Weg geht aber nach Gengenbach; von dort können sie auch Schnellzüge benützen.

Es bleibt also, objektiv betrachtet, nur das Interesse der langgestreckten und weitverzweigten Gemeinde Dhltsbach zu beachten, die mit ihrem wesentlichsten Teile, dem Rathaus, der Schule, der Kirche, den Wirtschaftshäusern, den kaufmännischen Geschäften, den gewerblichen Betrieben nur ungefähr 1/4 Kilometer von der Bahn entfernt liegt. Am nördlichen und südlichen Ende sind zwei Wartehäuser. Soviel ich weiß, handelt es sich um die Wartestelle 5, die die geeignetste wäre, um auf dem kürzesten Weg nach Dhltsbach hereinzukommen.

Nun unterstützen auch die Stadt Offenburg und der Schwarzwaldverein das Vorhaben der Gemeinde aus Gründen, die ein höheres Interesse hinter sich haben, aus Gründen des allgemeinen Verkehrs, des Fremdenverkehrs. Wer die Situation kennt, weiß, daß die Erreichung der Brandegg, der Moos, des hinteren Durbach und die Tour nach Oberkirch und Oppenau hauptsächlich auf zwei Wegen möglich ist. Der eine geht von Gengenbach aus und führt durch den Nonnenwald, der andere führt über Dhltsbach hinauf nach Brandegg usw. Die Touristen und die Geschäftsleute, hauptsächlich diejenigen, die mit dem weingeseigneten Durbach zu verkehren haben, nehmen aber regelmäßig den Weg über Dhltsbach. Das muß doch auch in die Waagschale fallen.

Und zuletzt sind doch gar keine oder nur sehr geringe Kosten aufzubringen, denn es handelt sich lediglich um eine Haltestelle für gewöhnliche Züge der Schwarzwaldbahn, und es ist dazu nur notwendig, das dort vorhandene Bahnwärterhaus mit einer kleinen Erweiterung zu versehen, um es zum Billetverkauf einzurichten. Es hemmt also in dieser Frage kein Kostenpunkt, und ich weiß nicht, warum die Großh. Regierung sich immer noch sträubt, an dieser zwischen Ortenberg und Gengenbach nahezu in der Mitte gelegenen Stelle eine Haltestation für gewöhnliche Züge einzurichten. Es kann von

der Regierungsbank kein anderer Grund dagegen vorgebracht werden als die Uneinigkeit dreier Gemeinden.

Unter solchen Umständen habe ich es für geboten gehalten, einen Antrag einzureichen, dahingehend, daß diese Angelegenheit der Großh. Regierung empfehend zu überweisen und dabei die Hoffnung auszusprechen sei, daß wir uns heute zum letzten Male mit der Sache zu beschäftigen haben.

Unterdes ist folgender Antrag der Abgg. Ged (Soz.) und Genossen eingelaufen:

Wir beantragen empfehlende Ueberweisung der Petition der Gemeinde Ohlsbach.

Abg. Morgenthaler (Zentr.): Den Ausführungen meines Herrn Vorredners muß ich doch in etwas widersprechen. Wenigstens habe ich sie so aufgefaßt, als handle es sich bei Wartestation 6 eigentlich nur um das Interesse eines einzelnen Sägewerkbesizers. Hierauf muß ich bemerken: An der Tagfahrt, Befestigung der Stellen, hat sich die Gemeinde Reichenbach stark beteiligt, der Bürgermeister mit drei Gemeinderäten hat sich eingefunden, und allenthalben wurde ein reges Interesse an der Errichtung der Haltestelle bekundet. Allerdings waren sie in der Platzfrage für die Wartestation 6, die bei der Sägemühle liegt, aber es handelte sich nicht um das Interesse eines einzelnen, sondern der Ort Reichenbach selbst hat ein großes Interesse daran, diese Haltestelle zu bekommen. Ich muß also auf meinen Standpunkt zurückkommen, den ich vorher dargelegt habe, die Großh. Regierung möchte hier die Vermittlerin spielen und eine Einigung herbeiführen.

Ministerialdirektor Schulz: Der Herr Abg. Ged meinte, daß die Großh. Regierung, die ja die Entscheidung getroffen hat, nicht die Generaldirektion, den Paris bei diesem Zank der Orte spielen sollte; Paris hat bekanntlich bei seiner Entscheidung recht schlechte Erfahrungen gemacht (Heiterkeit). Ähnliches würden wir befürchten müssen, wenn die Regierung ihrerseits sagt, die Haltestelle kommt an die Wartestation Nummer 6 und so viel. Ich will keine Zahl nennen, damit es nicht heißt, die Regierung hätte die Errichtung schon in Aussicht gestellt.

Nun meint der Herr Abg. Ged weiter, die Regierung habe eigentlich gar keinen Grund dafür, warum sie sich passiv verhalte und die Gemeinden sich herumstreiten lasse. Das ist auch nicht richtig. Sie erinnern sich wohl, daß die Regierung schon früher gegen die Errichtung einer Haltestelle materielle Gründe geltend gemacht hat, weniger in bezug auf die Kosten, denn diese sind tatsächlich bei dieser Station nicht von sehr erheblicher Bedeutung, sondern mit Rücksicht auf die Erschwerung des Fahrplanes, die gerade auf der langen Schwarzwaldbahn nicht ohne Bedeutung ist, ferner mit Rücksicht darauf, daß der Mittelpunkt der Gemeinde Ohlsbach von Ortenberg nur zwei Kilometer entfernt liegt. Jedenfalls ist aber die Voraussetzung dafür, daß dem Wunsche der Kammer entsprechend der Errichtung einer Haltestelle nähergetreten werden soll, eine Verständigung der beteiligten Gemeinden über den Platz. Ich glaube, wenn es sich um die Berufung eines Paris handelt, so hat Ihre Kommission mit dem Hinweis auf das Bezirksamt den richtigen Weg gewiesen.

Der Antrag der Abgg. Ged und Genossen wird mit 24 gegen 14 Stimmen abgelehnt und der Kommissionsantrag hiermit angenommen.

Zur Bitte der Gemeinde Stettfeld wegen Errichtung einer Haltestelle bei Wartestation 98 erhält zunächst das Wort der Berichterstatter Abg. Morgenthaler (Zentr.) Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Die etwa 900 Einwohner zählende Gemeinde begründet ihre Bitte damit, daß sie zwar an der Nebenbahn Bruchsal—Hilsbach gelegen sei, daß deren Züge aber zu ungeeigneten Zeiten verkehrten. Insbesondere sei das für die auswärts beschäftigten Arbeiter von großem Nachteil. Auch sei der Transport von Kranken und Verunglückten aus Stettfeld und den Nachbarorten nach den Krankenhäusern in Heidelberg sehr umständlich. Schließlich sei der nach Karlsruhe gehende Milchverand zufolge der jetzt nötigen Umladung erheblich erschwert.

Die Regierung verhält sich dem Gesuch gegenüber ablehnend, hauptsächlich mit Rücksicht auf die geringe Entfernung von Stettfeld bis zur nächsten Staatsbahnstation Langenbrücken (2,1 km). Die gewünschte Haltestelle liege ferner nur 2,3 km von Station Ubstadt und 1,7 km von Langenbrücken entfernt. Bei dem gespannten Fahrplan der Hauptbahn sei ein weiterer Halt schwierig, bei gewissen Zügen unmöglich. Eine Auflage zu einer anderweitigen Einrichtung des Fahrplans der Nebenbahn Bruchsal—Hilsbach sei nach den Betriebsverhältnissen dieser Linie nicht angängig.

Die Kommission beantragt aus den Gründen der Regierung bezüglich der Bitte um Errichtung einer Haltestelle Uebergang zur Tagesordnung. Die Wünsche nach einer besseren Zugverbindung auf der Nebenbahn hält sie dagegen für gerechtfertigt und beantragt, sie in dem Sinne der Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen, daß diese mit der Leitung der Nebenbahn wegen Herbeiführung besserer Zugverbindungen nochmals in Verhandlung tritt, sobald den Arbeitern und Schülern besser gedient wird, soweit es ohne Schädigung der entfernteren liegenden Gemeinden geschehen kann.

In der Beratung erhalten das Wort

Abg. Frhr. von Menthingen (Zentr.): Die Haltestelle an der Staatsbahn wird schon seit vielen Jahren von der Gemeinde Stettfeld dringend gewünscht. Die Stettfelder sehen nicht ein, warum die Mingsolzheimer, die ziemlich gleichweit von Langenbrücken entfernt sind, eine große Station haben, während sie selbst keine haben sollen. Abgesehen davon, daß man überhaupt lieber mit der Staatsbahn als mit der Nebenbahn fährt, fährt man auch auf der Staatsbahn um 2 Pfennig, während es auf der Nebenbahn erheblich teurer ist. Ich möchte also entgegen dem Kommissionsantrag dringend bitten, daß die Großh. Regierung ins Auge faßt, in Stettfeld eine Haltestelle zu errichten. Ganz ohne Schwierigkeiten wird die Sache ja dann gehen, wenn die Generaldirektion sich entschließen sollte, die Vorortzüge von Heidelberg bis Bruchsal durchlaufen zu lassen, wozu meiner Ansicht nach im Hinblick auf den zahlreichen Arbeiterverkehr alle Veranlassung vorliegt.

Was nun den Fahrplan der Nebenbahn angeht, so muß ich zugeben, daß der Sommerfahrplan, den ich eben gesehen habe, für die Arbeiter nicht ungünstig ist, indem der erste und einzige Frühzug morgens gegen 6 Uhr in Bruchsal eintrifft. Was aber den Arbeitern Freude macht und nützlich ist, das bildet die Verzweigung der Schulkinder und ihrer Eltern; denn es ist wirklich nicht angenehm, wenn die Schulkinder in aller Herrgottsfrühe daheim wegfahren und in Bruchsal von 6 bis 8 Uhr herumstehen müssen. Was fangen diese Buben da an, was werden sie für Mlotria in diesen 2 Stunden treiben! Ebenso ist es für die Landwirtschaft nicht ersprießlich,

1442

daß man so früh mit der Milch zur Stelle sein muß, da schon um 4 Uhr 38 Minuten der Zug in Hilsbach weggeht. Auf der anderen Strecke derselben Bahn, die von Menzingen nach Bruchsal geht, ist die Sache insofern besser, als allerdings der Frühzug für die Arbeiter auch vormittags um halb 5 Uhr geht, daß aber dann um 6 Uhr 20 Minuten ein weiterer Zug von Menzingen abfährt.

Ich möchte also in dem Sinne den Kommissionsantrag empfehlen, daß auf der Strecke Hilsbach-Bruchsal dieselbe Zugverbindung eingerichtet werde wie auf der Strecke Menzingen-Bruchsal. Es ist wirklich nicht abzusehen, warum die nördliche Linie stiefmütterlicher behandelt werden soll wie die südliche. Ich will zwar anerkennen und meine volle Befriedigung darüber aussprechen, daß unsere Linie im Kraichtale so gut ausgestattet ist, aber ich möchte doch dringend bitten, daß man auch der anderen Linie dieselben Wohlthaten zuteil werden läßt.

Wie groß die Anzahl der Schüler ist, welche auf der Linie Hilsbach-Odenheim-Bruchsal nach Bruchsal in die Schule fahren, kann ich im Augenblicke nicht feststellen. Aus der Petition geht nur hervor, daß die Arbeiter in sehr starker Zahl beteiligt sind. Die 70 Schlosser von Schnabel und Henning, die täglich nach Bruchsal fahren, sind wohl mit dem Fahrplan zufrieden, während andererseits die Landwirtschaft und die Schüler an dem Fahrplane auszusetzen haben, daß der Zug zu früh nach Bruchsal kommt.

Ich bitte die Generaldirektion, in diesem Sinne mit der Nebenbahn in Unterhandlung zu treten, um hier Wandel zu schaffen.

Ministerialdirektor Schulz: Sie hörten eben die Begründung für die Errichtung einer Haltestelle in Stettfeld, und als ersten Punkt darin, daß die Stettfelder neidisch seien auf Mingolsheim. Das erinnert an den vorhergehenden Punkt, wo wir auch befürchten, daß, wenn die Dölsbacher ihre Station bekämen, die Reichenbacher ungefähr mit der gleichen Begründung kommen und sagen würden: Warum sollen wir nicht so gut wie die Dölsbacher auch eine Station bekommen? Sie können daraus einen weiteren Grund entnehmen, warum die Regierung sich gerade dieser Petition gegenüber bei der Uneinigkeit der Petenten zurückhaltend verhält.

Die Durchführung der Vorortzüge von Heidelberg bis Bruchsal kann nicht in Aussicht gestellt werden. Dazu ist die Strecke zu lang; die Durchführung dieser Züge — es sind glaube ich 31 km — würde ganz erheblichen Schwierigkeiten begegnen.

Der Fahrplan der Seitenstrecken nach Hilsbach und Menzingen wird jeweils im Einvernehmen mit den Interessenten festgestellt. Es wird den Gemeinden, auch der Handelsvertretung in Bruchsal, Gelegenheit zur Äußerung gegeben; es ist auch der Sommerfahrplan meines Wissens wieder so zustande gekommen. Die Schwierigkeiten, denen eine Aenderung dieses Sommerfahrplans im Sinne der Stettfelder Wünsche begegnen würden, sind ja in der Antwort der Regierung eingehend erörtert.

Ich möchte also mit der dringenden Bitte schließen, daß Sie bezüglich des ersten Teiles der Petition, der Errichtung einer Haltestelle in Stettfeld, sich dem Antrage Ihrer Kommission anschließen möchten.

Die Beratung wird geschlossen.

Das Schlusswort erhält der Berichterstatter Abg. Morgenthaler (Zentr.): Den Wunsch des Herrn Abg. Frhr. von Menzingen, bei der Nebenbahn

Bruchsal-Hilsbach einen zweiten Morgenzug einzulegen, kann ich nur unterstützen. Ich bin der Ansicht, daß dieser Wunsch sehr begründet ist. Es ist mir auch von einem Vertreter der Gemeinde Bruchsal mitgeteilt worden, daß, wenn der Sonntagszug täglich verkehren würde, dies die Interessenten befriedigen würde, da damit ihren Bedürfnissen Rechnung getragen wäre.

Ich möchte also entsprechend dem Wunsche des Herrn Abg. Frhr. von Menzingen der Großh. Regierung sehr empfehlen, mit der Verwaltung der Nebenbahn in Verhandlung einzutreten, ob es nicht möglich ist, in dieser Beziehung den Wünschen der Bevölkerung entgegen zu kommen. Ich glaube, daß mit der vorgeschlagenen Regelung Arbeiter, Schüler und andere Reisende einverstanden sein könnten.

Der Kommissionsantrag wird angenommen.

Hierauf wird zu Ziffer 4 der Tagesordnung übergegangen.

Zur Petition des zur Ruhegesetzten Bureauadieners Lorenz Sautner in Langenbrücken um gnadenweise Erhöhung seiner dormaligen Bezüge erhält zunächst das Wort der Berichterstatter Abg. Leiser (natl.): Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Der im Jahre 1845 geborene Petent macht geltend: Er habe nach zweimonatlicher Dienstzeit als Schaffner bei der Staatsbahn bei einer Zugsentgleisung im Jahre 1872 eine so schwere Quetschung der Brust erlitten, daß er zum äußeren Dienst nicht mehr tauglich gewesen sei und auch die ihm sodann übertragene Stelle als Bureauadienter im Jahre 1875 habe aufgeben müssen. Er sei mit einem Ruhegehalt von jährlich 337,90 M. und einer Unfallentschädigung von jährlich 675,81 M. in den Ruhestand versetzt worden. Infolge seines Gesundheitszustandes sei er ohne jeglichen Nebenverdienst. Infolge der Teuerung des Lebensunterhalts sei seine Pension unzureichend.

Die Regierung erklärt, zu einer Erhöhung der Beträge fehle jede gesetzliche Grundlage. Der Gesuchsteller habe bereits 1906 und 1907 Unterstützungen erhalten und die Generaldirektion werde mit Wirkung von 1. Januar d. J. ab eine ständige Unterstützung von 150 M. jährlich anweisen.

Die Kommission beantragt in Anbetracht der Verhältnisse Ueberweisung der Petition an die Regierung zur Kenntnisaufnahme in dem Sinne, daß in eine nochmalige Erwägung eingetreten werde, ob nicht eine Erhöhung der Unterstützung geboten wäre.

In der Beratung bemerkt

Abg. Freiherr v. Menzingen (Zentr.): Die Angelegenheit Sautner ist mir schon seit vielen Jahren bekannt. Als ich wiederholt ersucht worden war, für den Mann einzutreten, bin ich den Verhältnissen nachgegangen und kann feststellen, daß in dem Hause eine bittere Armut herrscht. Das Elend wurde insbesondere dadurch fast unerträglich, daß, wie ja der Großh. Bezirksarzt bestätigt hat, häufig Krankheit einkehrte. Ich anerkenne nun dankbar, daß die Generaldirektion durch eine Unterstützung von 150 M. jährlich nachgeholfen hat; aber im Hinblick auf die sehr mißlichen Verhältnisse in diesem Hause möchte auch ich, so wie es die Petitionskommission schon getan hat, die Großh. Generaldirektion ersuchen, die Unterstützung künftighin noch etwas zu erhöhen.

Der Kommissionsantrag wird angenommen.

Zur Bitte des zuruhegefesten Wagenrevidenten Georg Bofch von Karlsruhe, Erhöhung seiner Pension betreffend, erstattet Bericht der Abg. Hilbert (natl.).

Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Der nunmehr 83jährige ehemalige Wagenrevident Georg Bofch ist nach langer Dienstzeit bei der Großh. Eisenbahnverwaltung am 1. November 1891 unter Bewilligung eines Ruhegehaltes von 693 M. in den Ruhestand versetzt worden. Er bittet, da er infolge seines hohen Alters arbeitsunfähig sei, auch seine Ersparnisse aufgezehrt seien, er deshalb mit der kleinen Pension nicht auskommen könne, sich vielmehr in drückendster Notlage befinde, um Erhöhung seiner Pension auf 1000 M.

Die Großh. Regierung erkennt die mißliche Lage des Petenten, der von der Großh. Generaldirektion schon eine Unterstützung erhalten habe und nochmals ausnahmsweise erhalten werde, an, ist aber im Hinblick auf die gesetzlichen Bestimmungen außer Stande, den Ruhegehalt zu erhöhen; nach einer Aenderung des Art. 29 des Statutes sei es wohl möglich, dem Petenten aus dem Unterstützungs- und Belohnungsfonds Unterstützungen zukommen zu lassen.

Die Kommission anerkennt die Notlage des Petenten, muß aber der Ansicht der Großh. Regierung beipflichten. Sie hält jedoch mit Rücksicht auf die Umstände des Falles alljährliche höhere Unterstützungen für geboten und stellt folgenden Antrag:

Hohes Haus wolle, soweit die Petition die Erhöhung des Ruhegehalts betrifft, auf Uebergang zur Tagesordnung beschließen, soweit da-

gegen eine Erhöhung der jährlichen Unterstützung in Frage steht, die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisaahme überweisen.

Der Kommissionsantrag wird angenommen und die Sitzung kurz nach 7 Uhr abends geschlossen.

\* Karlsruhe, 1. Mai. 67. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Samstag den 2. Mai 1908, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sobann

1. Begründung und Beantwortung der Interpellation der Abgg. Banschbach und Gen., die Erhaltung der mittleren und kleinen Mühlen betreffend. — Drucksache Nr. 44 —

2. Beratung der Berichte der Petitionskommission über die Petitionen

- a. des Karl Friedrich Knoll von Niedereggenen um Rechtshilfe, Berichterstatter: Abg. Mehr-Lahr;
- b. des Wilhelm Sütterlin, Landwirts in Buggingen, um Rechtshilfe, Berichterstatter: Abg. Mehr-Lahr;
- c. der Stadtgemeinde Ladenburg um Wiedererrichtung eines Amtsgerichts, Berichterstatter: Abg. Rohrhurst;
- d. des Otto Kopp in Puzingen um Rechtshilfe, Berichterstatter: Abg. Wittmann-Donauerschingen;
- e. des Landstrafenwarts Markus Fehlig in Aßelfingen um Erhöhung seines Unterstützungsgehalts, Berichterstatter: Abg. Pelzer;
- f. des pensionierten Gendarmen Karl Dilger in Grefern um Erhöhung seines Ruhegehalts, Berichterstatter: Abg. Fhrig;
- g. der vereinigten Hebammenvereine in Baden um Abänderung der Bestimmungen bezüglich des Besuchs von Fortbildungskursen betreffend, Berichterstatter: Abg. Rohrhurst;
- h. der Steinhauermeister des Main- und Taubertales um Berücksichtigung bei Vergebung von Steinhauerarbeiten bei Staatsbauten, Berichterstatter: Abg. Rohrhurst.

1411

Wenn eine Erbschaft der hiesigen Erbengemeinschaft in ...

... der Erbengemeinschaft ...

Die Erbengemeinschaft ...

... der Erbengemeinschaft ...