

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910

96 (9.4.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen
Ständeversammlung Nr. 67. Zweite Kammer. 59. öffentliche Sitzung

Amtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

N. 67.

Karlsruhe, den 9. April

1910.

Zweite Kammer.

59. öffentliche Sitzung

am Samstag den 9. April 1910.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

1. Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen und Beratung über die Petitionen
 - a) der Gemeinden Linfenheim, Hochstetten, Liedolsheim und Nußheim um Erbauung einer Eisenbahn von Linfenheim nach Nußheim, Berichterstatter: Abg. Neuwirth;
 - b) der Gemeinde Erffingen um Anhalten der Züge 1213 und 1224 auf Station Erffingen, Berichterstatter: Abg. Weber;
 - c) der Gemeinde Triengen um Errichtung einer Bahnsteig-halle daselbst, Berichterstatter: Abg. Red.
2. Berichte der Petitionskommission und Beratung über die Petitionen
 - a) des früheren Bahnhofarbeiters Karl Glaser in Oberkirch um Erhöhung seines Ruhegehalts, Berichterstatter: Abg. Müller-Heiligkreuz;
 - b) des Revisors Oskar Karmann in Karlsruhe um Regelung seiner Gehaltsverhältnisse, Berichterstatter: Abg. Kramer;
 - c) des invaliden Eisenbahnarbeiters Georg Dilles von Kehl um eine dauernde Unterstützung oder Gnadenpension, Berichterstatter: Abg. Kramer;
 - d) des Bremfers a. D. und Veteranen Joseph Bauer in Freiburg um Erhöhung seines Ruhegehalts, Berichterstatter: Abg. Frhr. v. Gleichenstein;
 - e) des früheren Grenzaufsehers Georg Schmelder in Triengen um Wiederverwendung im Grenzaufsichtsdienste, Berichterstatter: Abg. Kramer;
 - f) des früheren Gendarmen Joseph Roth in Kehl um Unterstützung, Berichterstatter: Abg. Bödel.

Am Regierungstisch: Zunächst Ministerialrat Wolpert, Regierungsrat Nectanus, später Ministerialrat Schellenberg.

Präsident Rohrhurst eröffnet um 9¹/₄ Uhr die Sitzung.

Zunächst wird der Eingang folgender Petitionen angezeigt:

1. der Vorstände der gemeinnützigen Vereine Schwesinger-Vorstadt und des Lindenhof-Stadtteils in Mannheim, die Errichtung eines zweiten Fußgängersteigs über den Personen- und alten Rangierbahnhof zwischen den Stadtteilen Schwesinger-Vorstadt und Lindenhof betr.;
2. des ständigen Ausschusses zur Förderung der Arbeiterinneninteressen um Unterstützung seiner Bestrebungen.

Die erste Petition wird an die Kommission für Eisenbahnen und Straßen, die zweite an die Petitionskommission verwiesen.

Zur Tagesordnung erhalten das Wort

Zu Ziffer 1a, Bitte der Gemeinden Linfenheim, Hochstetten, Liedolsheim und Nußheim um Erbauung einer Eisenbahn von Linfenheim nach Nußheim, Berichterstatter Abg. Neuwirth (natl.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Die Petenten führen zur Begründung ihres Gesuches an, daß sich der Landtag bereits im Jahre 1908 auf eine Petition der Bittsteller hin mit diesem Bahnprojekt beschäftigt und die damals vorliegende Petition der Großh. Regierung als Material empfehlend überwiesen habe, sowie daß gleich der Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten in der 125. Sitzung des letzten Landtages den Wunsch der Petenten als berechtigt anerkannt habe. Weiter wird angeführt, daß die Verkehrsbeziehungen Karlsruhes zu den petitionierenden Orten sich von Jahr zu Jahr in solcher Weise gesteigert hätten, daß die von den Gemeinden erstrebte direkte Bahn-

Verbindung ein absolutes Bedürfnis geworden sei, insbesondere für die vielen Arbeiter, die zum Teil nur unter den mühseligsten Verhältnissen an ihre Arbeitsstellen in der Stadt und wieder zurückgelangen könnten. Die Einführung von Arbeiterzügen auf der Strecke Karlsruhe—Graben habe diesen Mangel, um dessen Beseitigung die Petenten seit 1884 hätten, nur teilweise abgeholfen, insbesondere hätten die Arbeiter aus den nicht an der Rheintalbahn gelegenen Gemeinden immer noch lange Strecken zu Fuß zurückzulegen. Dazu komme noch, daß der Bahnverkehr nach und von den einzelnen petitionierenden Gemeinden schon jetzt bei den ungünstigen Verkehrsverhältnissen recht erhebliche Ziffern aufweise. Die Großh. Regierung habe die dringende Notwendigkeit einer Schaffung besserer Verkehrsverhältnisse für die petitionierenden Gemeinden stets anerkannt, habe jedoch den Bau der Bahn bis zur endgültigen Regelung der Frage des Karlsruher Hauptbahnhofes zurückgestellt. Die Petenten hielten nun, nachdem jetzt der Karlsruher Hauptbahnhof der Fertigstellung nahe sei, den Zeitpunkt für gekommen, daß ihre wohlberechtigten Wünsche in Erfüllung gingen.

Die Kommission ist der Ansicht, daß eine durchgreifende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zwischen den petitionierenden Ortschaften und der Stadt Karlsruhe geschaffen werden müsse. Der Feldbau sei in dieser stets vom Hochwasser heimgesuchten Gegend nur in beschränktem Maße möglich, und es könne deshalb eine Auswanderung der überschüssigen Bevölkerung, die früher stets eingesehrt habe, nur durch Förderung unserer Industrie hinten gehalten werden. Bei günstigen Verkehrsverhältnissen wäre den Arbeitern Gelegenheit geboten, auf billigere und auch bequemere Art zur Arbeitsstätte zu gelangen und daneben mit Hilfe ihrer Angehörigen ihren kleinen Feldbau versehen zu können. So wären mit Erstellung dieser Bahn nicht allein den Gemeinden mit ihren bedürftigen Bewohnern sondern auch den industriellen Unternehmungen in der Stadt Karlsruhe und Umgebung große Vorteile geboten. Der Antrag der Kommission geht deshalb dahin, die Petition der Großh. Regierung in dem Sinne empfehlend zu überweisen, daß sie Mittel und Wege sucht, dem mangelnden Verkehrsverhältnis der petitionierenden Gemeinden durch Erstellung einer Bahn in zufriedenstellender Weise Rechnung zu tragen.

Abg. Neß (natl.): Der Herr Berichterstatter hat verstanden, die Verhältnisse der Gemeinden Liedolsheim und Ruxheim in eingehender und sachlicher Art darzulegen. Es ist ein alter Wunsch, ein wohlberechtigtes Verlangen, das die Bewohner dieser Gemeinden hier vorbringen. Seit mehr als 20 Jahren wenden sich die Interessenten dieser Gemeinden teils an die Großh. Regierung teils an dieses Hohe Haus, um bessere Verkehrsverhältnisse zu erlangen. Seit mehr als 15 Jahren schon werden sie vertröstet, sie möchten sich bis zur Neuerstellung des Karlsruher Bahnhofes gedulden, die gleichzeitig eine Verlegung der Gleise der Hauptbahn mit sich bringen würde. Die Zeit, wo die Verlegung dieser Gleise vor sich gehen soll, rückt jetzt immer näher, und damit glauben auch die Interessenten, daß die Zeit wohl gekommen sein dürfte, in welcher dieses ihnen seinerzeit gegebene Versprechen erfüllt werden sollte.

Es handelt sich bei der Ausführung dieser Stichbahn nicht etwa um Millionen, sondern es handelt sich um eine viel geringere Summe. Wir finden in dem Eisenbahnbudget, daß die Erstellung der Bahn Brühl-Ketsch einschließlich des Bauaufwandes auf rund 70 000 M.

für den Kilometer berechnet wird; das Gelände, das für die Erstellung einer Stichbahn von Linfenheim nach Ruxheim in Frage kommt, hat die gleichen Eigenschaften wie das auf der Strecke Brühl-Ketsch. Es sind keine Terrainschwierigkeiten vorhanden, sodaß es auch hier möglich ist, mit einem Aufwande von etwa einer halben Million die Bedürfnisse der beiden großen Gemeinden zu befriedigen.

Es handelt sich hier um zwei Gemeinden mit je annähernd 2000 Seelen, und die Bewohner derselben sind der Ansicht, daß, wenn es sich hier um ein Städtchen handeln würde, das etwa 3—4000 Einwohner zählt (was diese beiden Gemeinden zusammen haben), dann wohl schon längst eine Bahn gebaut sein würde. Es sind nicht alle Einwohner dort in der Lage, sich ausschließlich allein von der Landwirtschaft ernähren zu können, sondern ein großer Teil der Bewohner ist gezwungen, noch auswärts Verdienst zu suchen, und da eine Bahn nicht vorhanden ist, läßt sich auch keine Industrie auf den betreffenden Plätzen nieder. So sehen wir denn, daß eine große Anzahl Einwohner der Gemeinden Liedolsheim und Ruxheim morgens vor 4 Uhr schon ihre Heimat verlassen muß, um dann nach vollendeter Tagesarbeit abends nach 8 Uhr wieder zurückzukehren. Wenn man einen Weg von etwa 7 Kilometer täglich zweimal zurücklegen muß, tagtäglich, bei Wind und Wetter und besonders im Herbst und in den Wintermonaten auf einer Landstraße, die noch mit Nies überfüllt ist, und zu einer Stunde, wo es stockfinstere Nacht ist, dann glaube ich, kann man es den Leuten wohl nachfühlen, mit welcher Sehnsucht sie den Tag erwarten, der ihnen eine Eisenbahnfahrt in die heimlichen Gefilde gestattet. Die Bedürfnisfrage wurde ja auch schon von der Großh. Regierung bejaht. Wie der Herr Berichterstatter in seinem Berichte ausgeführt hat, hat der Herr Minister schon im letzten Landtage anläßlich der Behandlung der letzten Petition darauf hingewiesen, daß die Großh. Regierung es sich angelegen sein lassen wolle, in tunlichster Eile diese beiden großen Gemeinden an das moderne Verkehrsnetz anzuschließen.

Wenn diese Bahn erstellt ist, so darf wohl mit Sicherheit erwartet werden, daß sie keine von den Bahnen sein wird, die nicht einmal die Betriebskosten abwerfen, sondern daß sie zu den wenigen neuen Bahnen zählen wird, die nicht nur die Betriebskosten aufbringen, sondern auch gleichzeitig noch eine angemessene Rente abwerfen. Von diesem Gedanken geleitet bitte ich die Großh. Regierung, dem Antrage der Kommission gemäß, dem das Hohe Haus wohl einmütig seine Zustimmung geben wird, doch mindestens die notwendigen Erhebungen und Feststellungen in tunlichster Eile veranlassen zu wollen.

Abg. Geß (Soz.): Es hieße Wasser in den Rhein tragen, wenn man die Notwendigkeit der Ausführung dieses längst vorgesehenen Projektes noch in ausführlicher Weise begründen wollte. Es liegt ja auch kein Widerstand dagegen mehr vor, und man ist berechtigt, anzunehmen, daß diese Bahn zu denjenigen gehören wird, welche in den nächsten zehn Jahren ausgeführt werden. Ich kenne die fragliche Gegend, da ich sie seit zehn Jahren periodisch durchwandere, und möchte deshalb darauf hinweisen, daß man für einen Anschluß der neuen Linie an die Rheinwasserstraße sorgen sollte, um Schiffstransporte schon bei Ruxheim auf die Elz zu

bahn umladen zu können. Wir können uns nur den Ausführungen des Herrn Berichterstatters und des Herrn Vorredners anschließen und wünschen, daß der Vorschlag der Kommission die einstimmige Billigung dieses Hauses finden möge.

Ministerialrat Wolpert: Der Herr Abg. Neef hat auf die Nebenbahn hingewiesen, die von Brühl nach Ketsch geplant ist; die Geländebedingungen seien für eine Linie Linsenheim—Ruzheim die gleichen wie bei der Linie Brühl—Ketsch. Dem darf ich doch nicht ganz recht geben. Bei Brühl—Ketsch ist, wie die Pläne auch darstellen, ein wirklich einfaches Gelände vorhanden. Die Bahn ist dort infolgedessen recht billig herzustellen. Hier bei Linsenheim—Ruzheim aber ist die Sache insofern anders, als sowohl der Ort wie die Station Linsenheim samt dem weiteren Verlauf der bestehenden Bahn bis Graben auf dem Rheinhochgestade liegen, während die Orte Viedolsheim und Ruzheim in der Rheinniederung liegen. Es hat daher die erstrebte Bahn bei dem Übergange vom Hochgestade auf die sogenannten Bruchwiesen, die am Fuße des Hochgestades sich ausbreiten, einen Höhenunterschied von rund 11 m zu überwinden. Das sind denn doch keine ganz einfachen Verhältnisse, sondern schon etwas schwierigere für die Erdarbeiten, unter Umständen auch für die Erstellung der Bauwerke, sodas die Herstellung dieser Linie nach Ruzheim keinesfalls kilometerlich so billig sein wird wie die Linie von Brühl nach Ketsch. Bei einer Länge von etwa 8 km würde immerhin mit einem Aufwand von nahezu einer Million Mark zu rechnen sein, jedenfalls nicht nur mit einer halben Million. Aber auch abgesehen von diesem Punkt darf ich darauf hinweisen, daß die Großh. Regierung in der Nachweisung über die Erledigung der ihr 1907/1908 überwiesenen Petitionen nach Druckfache Nr. 47 ausdrücklich erklärt hat: „Bei der derzeitigen Finanzlage eintreten wird, vermag ja noch niemand zu sagen. Infolgedessen erscheint es auch zwecklos, jetzt schon in nähere Untersuchung für eine derartige Linie einzutreten. Wenn einmal eine Besserung der Finanzlage in Aussicht steht und das Bedürfnis nach einer solchen Linie dann noch anerkannt werden muß, so bedarf es keines großen Zeitaufwandes, die Untersuchungen anzustellen und gegebenenfalls entsprechende Vorlage zu machen. Ich glaube aber, es wird zuzugeben sein, daß der Zeitpunkt dafür jetzt noch nicht gekommen ist.“

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 1b, Bitte der Gemeinde Erzingen um Anhalten der Züge Nr. 1213 und 1224 auf Station Erzingen, Berichterstatter Abg. Weber (Soz.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Zur Begründung der Petition wird angeführt, daß Erzingen in der Richtung Karlsruhe-Pforzheim von vormittags 8 Uhr 32 bis mittags 12 Uhr 29, in der Richtung Pforzheim-Karlsruhe von nachmittags 1 Uhr bis 4 Uhr 48 ohne Zugverbindung sei. Dieser Zustand wird als unhaltbar bezeichnet, indem damit eine erhebliche Schädigung der Gemeinde, insbesondere aber der Geschäftsleute, Handwerker und Landwirte verbunden und auch der persönliche Verkehr mit den Behörden in Pforzheim erschwert sei.

Die Regierung erklärt den Halt der beiden Züge mit Rücksicht auf die knappen und wichtigen Anschlüsse, woran dieselben gebunden seien, oder eine Kürzung der Fahrzeiten für nicht angängig. Erzingen habe in der Richtung Karlsruhe-Pforzheim 10, in der Gegenrichtung 12 Zugshalte, womit dem Verkehrsbedürfnis eines Ortes von der Bedeutung Erzingens genügend Rechnung getragen sein dürfte. Die Behauptung in der Petition, der Personenverkehr von Erzingen müsse als einer der frequentesten auf der Strecke bezeichnet werden, sei unrichtig: Nach dem Jahresbericht der Großh. Staatseisenbahnen für 1908 siehe Erzingen nach der Zahl der verkauften Fahrkarten unter den Stationen der Strecke Durlach-Mühlacker an der drittlezten Stelle.

Die Kommission gelangt zu der Ansicht, daß der in der Petition enthaltene Wunsch einer nochmaligen Prüfung unterzogen werden sollte, und stellt daher den Antrag: Hohe Zweite kadijche Kammer wolle die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.

Abg. Stöckinger (Soz.): Es ist nur ein bescheidener Wunsch, der hier von der Gemeinde Erzingen vortragen wird. Sie wünscht, daß in der Richtung von Karlsruhe nach Pforzheim und in der umgekehrten Richtung zwei Züge, die Züge Nr. 1213 und Nr. 1224, anhalten sollen. Die Kommission selbst hat sich ja auf den Standpunkt gestellt, daß die Regierung noch einmal in eine erneute Prüfung der Petition eintreten und daß möglichst der Versuch gemacht werden solle, dem darin niedergelegten Wunsche auch zu entsprechen. In der Antwort der Regierung ist die Auffassung ausgesprochen, daß es sich nur um eine Gemeinde von 1700 Einwohnern handle, die unter den Stationen der Strecke Durlach-Pforzheim in Bezug auf den Umfang des Verkehrs an drittlezter Stelle stehe; es rangierten nur noch Bilsingen und Kleinsteinbach hinter Erzingen. Diese Auffassung kann ich durchaus nicht als stichhaltig anerkennen, denn es handelt sich hier nicht allein um die Gemeinde Erzingen. Wenn die beiden Züge in Erzingen anhalten würden, dann wäre ja ganz zweifellos, daß sie auch an der Station Zspringen anhalten würden. Dann nimmt die Station Erzingen auch noch den Verkehr der abwärts gelegenen Gemeinde Erzingen auf; wenn man diese zwei Stationen Erzingen und Zspringen und dann noch die abwärts gelegene Gemeinde Erzingen mit in Betracht zieht, dann hat man es eben nicht nur mit dem Verkehr von 1700 Personen sondern mit dem Verkehr aus drei Gemeinden mit zusammen etwa 5000 Einwohnern zu tun; und die Tatsache, daß der ganze Verkehr auf der Strecke von Bilsingen bis Mühlacker sich ausnahmslos in die große Arbeiterstadt Pforzheim bewegt und daß selten ein Gebiet so sehr mit einer größeren Stadt innig verwachsen ist wie gerade die Umgebung Pforzheims mit diesem, beweist, daß eben das Nichtanhalten der Züge während der Dauer von 4 Stunden als schwerer Mißstand empfunden werden muß. Sowohl die Geschäftsleute als die Landwirte sind dadurch erheblich geschädigt, der Verkehr mit den Märkten usw. in Pforzheim ist ganz erheblich unterbunden. Sehr häufig sind auch diejenigen Personen, die mit den Behörden in Pforzheim zu tun haben, gezwungen, gerade dadurch, daß die verkehrslose Zeit an der Station Erzingen in die Mitte des Tages hineinfällt, einen vollen Tag in Pforzheim zubringen zu müssen; sie müssen bis in die Abendstunden warten, bis sie von Pforzheim wieder nach der Heimat zurückkehren können.

Namentlich die Gemeinde Ispringen, von der eine Petition mit dem gleichen Wunsch in der nächsten Zeit kommen wird, zu deren Begründung übrigens auch nichts anderes angeführt werden kann, befindet sich in einem recht auflühenden Zustand. Es haben sich dort verschiedene größere Unternehmungen angesiedelt. Ich mache vor allen Dingen auf das große Schotterwerk, das unmittelbar am Bahnhof errichtet ist, aufmerksam. Ihr Verkehr mit Pforzheim, das noch vier Kilometer entfernt ist, ist außerordentlich lebhaft; auch auf ihn mache ich aufmerksam.

Auch der Sonntagsverkehr könnte wenigstens in kleinerem Umfang doch auch auf die badischen Bahnen und in badisches Gebiet gelenkt werden. Ich bin durchaus nicht der Meinung und stehe nicht auf dem Standpunkt, daß wir hier den Badener gegen den Schwaben auszuspielen sollen. Ich weiß auch, daß es in Unterreichenbach schöner ist, als wenn man nach Erzingen oder Eisingen geht, daß immer ein größerer Anreiz vorhanden sein wird, seinen Sonntagsausflug dorthin zu machen. Aber trotzdem wäre es nicht gerade notwendig, daß man infolge Unterbindung des Sonntagsverkehrs zu einer so außerordentlich geschickten Zeit, um die es sich hier dreht (1/3 Uhr nachmittags), den Verkehr auf die württembergische Bahn drängt und die Leute förmlich zwingt, bei ihren sonntäglichen Nachmittagsausflügen den württembergischen Schwarzwald aufzusuchen.

Die Regierung weist namentlich auf die Anschlüsse hin, die in Karlsruhe und in Pforzheim vom Enz- und Nagoldtal her unter allen Umständen erreicht werden müßten. Das wird ja wohl von niemand bestritten. Aber die Petenten und ich selbst sind der Meinung, da die Aufenthalte einmal 8 Minuten und das andere Mal 14 Minuten betragen, daß sich hier zwei Minuten gewinnen ließen und bei der längeren Fahrt, die die 31 Kilometer lange Strecke von Pforzheim bis Karlsruhe erfordert, vielleicht auch noch die Möglichkeit bestehen dürfte, eine gewisse Beschleunigung herbeizuführen, sodas diese zwei Minuten gewonnen werden könnten und der Zug dann gerade so lange gebrauchen würde, um von Pforzheim nach Karlsruhe zu kommen oder umgekehrt, wie wenn er in Erzingen nicht anhalten würde. Ich meine, daß dem Wunsche dieser Gemeinden große und unüberwindliche Schwierigkeiten nicht entgegenstehen und daß bei einer nochmaligen Prüfung die Regierung vielleicht doch zu der Überzeugung kommt, daß diesem bescheidenen Wunsche entsprochen werden könnte. Die Einwohner der Gemeinden Ispringen, Erzingen und Eisingen dürften für das Anhalten der Züge dann recht dankbar sein.

Abg. Reinhardt (Zentr.): Den Ausführungen des Herrn Kollegen Stöckinger kann ich mich nur voll und ganz anschließen, und ich möchte aus eigener Erfahrung bestätigen, wie unangenehm es ist, daß gerade bei diesen beiden Zügen an drei Haltestellen nicht gehalten wird. Wenn ich von Freiburg nach Erzingen fahren will (ich habe infolge meiner dienstlichen Verpflichtungen oft Gelegenheit dazu), so kann ich den ersten Zug, den schönen Eilzug benutzen, aber ich bin dann genötigt, entweder in Königsbach auszufsteigen oder in Karlsruhe liegen zu bleiben, und dann habe ich, nachdem meine Geschäfte erledigt sind, nicht mehr Gelegenheit, am gleichen Tage wieder zurückzufahren. Genau dasselbe gilt auch von dem Zuge Nr. 1224, dessen Halt Erzingen ebenfalls

wünscht. Ich meine übrigens, wenn fast an allen Stationen der Strecke gehalten wird, dann könnte es ganz gewiß nicht schwer fallen, hier einen weiteren Halt zu bekommen, besonders da Zeit für die Anschlüsse wahrhaftig noch genug vorhanden ist.

Regierungsrat Reckanus: Der Herr Abg. Stöckinger ist bei seinen Ausführungen davon ausgegangen, daß die Regierungserklärung ausspreche, ein Bedürfnis für die Einlegung des gewünschten Haltes sei deshalb nicht vorhanden, weil es sich nur um eine Einwohnerzahl von 1700 Personen handle. Ich darf dem gegenüber doch darauf verweisen, daß in der Regierungserklärung in der Hauptsache bemerkt ist, daß in der Petition ausgeführt sei, der Verkehr von Erzingen sei einer der frequentesten. Darauf ist zu erwidern, daß bezüglich der Anzahl der verkauften Fahrkarten die Station Erzingen unter den Stationen der Strecke Durlach—Mühlacker an dritter Stelle rangiert; das ist nach den statistischen Angaben auch richtig, denn nach den statistischen Ermittlungen für das Jahr 1909 steht die Station Erzingen hinsichtlich der Zahl der verkauften Fahrkarten von allen badischen Stationen an 111. Stelle, während auf der erwähnten Strecke nur die Stationen Kleinsteinsbach — Stelle 242 — und Bilsingen — Stelle 166 — nach dieser Station rangieren. Außerdem hat der Herr Abg. Stöckinger darauf hingewiesen, daß die Einlegung dieses Haltes sich deshalb empfehle, um den Sonntagsverkehr zu heben. Demgegenüber darf ich darauf verweisen, daß in den Monaten, in denen der Ausflugsverkehr in Betracht kommt, an Sonn- und Feiertagen eine Viertelstunde nach diesem Zug ein weiterer Zug besonders für den Ausflugsverkehr von Pforzheim nach Bilsingen geführt wird. Es kann also nicht wohl davon gesprochen werden, daß die Eisenbahnverwaltung etwa diesen Verkehr auf die württembergische Linie drängt.

Zu Ziffer 1c, Bitte der Gemeinde Tiengen um Errichtung einer Bahnsteighalle daselbst, Berichterstatter Abg. Neck (natl.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Auf die im Jahre 1908 an die Kammer gerichtete Bitte der Petenten um Errichtung einer Bahnsteighalle auf der Station Tiengen hat die Großh. Regierung die Erfüllung dieses Wunsches bei Einführung des zweiten Gleises in Aussicht gestellt, zur Zeit könne es sich jedoch nur um ein Schutzdach vor den beiden Wartesälen handeln. Der Gemeinderat Tiengen hat nun die Bitte um Errichtung einer Bahnsteighalle wiederholt. Die Petition wird damit begründet, daß auf der Station Tiengen an Markttagen und besonders zur Mittagszeit ein lebhafter Personenverkehr stattfindet, und da die Bahnsteigsperrung sehr eng sei, sei es dem Publikum nicht möglich, bei schlechtem Wetter sich mittels eines Schirmes gegen Wind und Regen zu schützen. An verschiedenen Bahnhöfen der Strecke Basel-Konstanz seien übrigens viel größere Überdachungen angebracht als wie sie auf der Station Tiengen notwendig seien.

Die Kommission ist der Ansicht, daß eine Überdachung der Sperre mindestens vor den Wartesälen 2. u. 3. Klasse erstellt werden solle. Gleichzeitig solle nochmals geprüft werden, ob es nicht zweckdienlich sei, diese Überdachung auch über den Platz vor dem Gepäck- und Fahrdenktraum auszubehnen. In diesem Sinne beantragt die

Kommission. Hohe Zweite Kammer wolle die Petition der Grohh. Regierung empfehlend überweisen.

Abg. **Blümmel** (Zentr.): Ich danke zunächst der Kommission für die freundliche Stellung, die sie zu dem Wunsche der Stadt Tiengen eingenommen hat. Der Wunsch der Stadt geht ja eigentlich weiter, er erstreckt sich auch auf die Erstellung einer Einsteighalle zwischen den Gleisen. Nun muß allerdings zugegeben werden, daß vor der Erstellung des zweiten Gleises an die Erfüllung dieses zweiten Teils des Wunsches nicht gedacht werden kann. Aber ich möchte doch hier nebenbei der Hoffnung Ausdruck geben, daß die Erstellung des zweiten Gleises auch nicht mehr allzulange auf sich warten lassen möchte. Auch diese Frage schwebt nun annähernd zehn Jahre, und sie wäre auch reif, ihrer Erledigung entgegengeführt zu werden.

Die Kommission ist der Meinung, daß man das Schuttdach vor den beiden Wartesälen, eventuell unter Einbeziehung des Raumes vor den übrigen Diensträumen erstellen sollte. Ich möchte die Regierung nun dringend bitten, mindestens das Wenige, was hier vorgeschlagen wird, auszuführen. Der Einwand, daß die anliegenden Räume dadurch dunkler werden, trifft ja bis zu einem gewissen Grade zu; aber wenn man diesen Einwand so schwer ins Gewicht fallen läßt, dann hätte man solche Verhältnisse nicht an anderen Orten schaffen können oder müßte sie da, wo sie bestehen, wieder abschaffen. Es ist ja bekannt, daß solche Verhältnisse an verschiedenen Stationen der Strecke Basel—Konstanz bestehen. Die Notwendigkeit eines Schuttdaches ist vorhanden und wohl auch von der Regierung anerkannt. Die Stadt Tiengen ist ein bedeutender Ort mit einem recht lebhaften, zum Teil, namentlich an Markt- und Festtagen, sehr namhaften Verkehr. Die Station liegt an einer Stelle, die dem Wind und dem Wetter außerordentlich ausgesetzt ist, und wenn dann die Leute gedrängt stehen und nicht einmal die Regenschirme aufspannen können, so sind das eben unerträgliche und unhaltbare Zustände.

Die Stadt Tiengen hat sich mit ihren Wünschen bis jetzt noch sehr wenig der Gunst der Grohh. Regierung erfreuen können, und es wäre sehr zu begrüßen, wenn endlich einmal ein Strahl der Gunst auch dorthin fallen würde. Die Sache, um die es sich handelt, ist nicht kostspielig, und ich glaube, sie kann auch in der Zeit der großen Bahnhofsumbauten noch ausgeführt werden. Ich bitte nochmals dringend, den Wunsch der Stadt Tiengen endlich zu erfüllen.

Abg. **Beneden** (fortsch. Vp.): Wenn ich zu dieser Petition ebenfalls das Wort ergreife, so geschieht es zunächst aus dem persönlichen Grunde, daß ich die Verhältnisse dort wohl genauer kenne als die große Mehrzahl dieses Hauses. Ich wohne nun seit 20 Jahren in Konstanz und werde seitdem wohl hundertmal den Bahnhof Tiengen durchfahren haben. In letzter Zeit habe ich mehrfach Gelegenheit gehabt, mich dort aufzuhalten und besonders an einem stürmischen, regnerischen Abend alle die Mißstände, die die Herren in Tiengen beklagen, besonders den Mangel eines Schuttdaches am eigenen Leibe kennen zu lernen.

Dann ist es noch ein allgemeiner Grund, der mich veranlaßt, das Wort zu ergreifen. Die Grohh. Regierung hat bisher die Petition der Stadt Tiengen mit der Begründung abgelehnt, daß, wenn man das Schuttdach er-

stelle, das als Minimum gewünscht werde, dadurch den Bureauräumlichkeiten Licht entzogen und die Beamten in ihrer Bequemlichkeit in ihren Büreaus beeinträchtigt würden. Ich glaube, daß hier die Grohh. Regierung auf einem unrichtigen Standpunkt steht. Ganz abgesehen davon, daß die Stadt Tiengen mit Recht die Richtigkeit dieser Gründe der Grohh. Regierung befreitet und darauf hinweist, daß man in anderen Stationen ungünstigere Lichtverhältnisse bei den gleichen Diensträumlichkeiten habe, glaube ich, daß der Standpunkt der Grohh. Regierung ein unrichtiger ist, insofern er dahin geht, daß bei einer Kollision der Interessen oder Bequemlichkeit der Beamten und der Interessen des Publikums das letztere zurückstehen habe. Ich bin nicht dieser Meinung, sondern ich bin der Meinung, daß bei all diesen Staatseinrichtungen in erster Linie steht, daß sie für das Publikum da sind und erst in zweiter Linie für die Beamten; und wenn ein Teil zurückstehen muß, so ist es nicht das Publikum. Ich habe diese Ausführungen gemacht, weil diese Auffassung, die aus der Begründung der Regierung durchsickert, auch sonst wahrzunehmen ist. Wir haben oft alles mögliche in Dienstgebäuden, nur nicht einen anständigen Wartesaal für das Publikum. Wir haben Bahnhofsgebäude, in denen sich eine ganze Anzahl von Dienstwohnungsräumen für die Beamten befindet, während das Publikum die notwendigen Einrichtungen, etwa eine richtige Bahnrestauration, in Konstanz z. B., bisher entbehrt. Ich hoffe, daß dort in nächster Zeit Abhilfe geschaffen wird; aber immerhin kommen auch anderweit solche Dinge vor, und ich glaube, wiederholt darauf hinweisen zu sollen, daß, wenn Kollisionen eintreten, nicht das Publikum der nothleidende Teil sein darf, und daß hier ohne Schaden für die Bequemlichkeit und die Gesundheit des Personals, ohne daß die Herren die Augen verderben, es ganz leicht möglich ist, Abhilfe zu schaffen. Ich möchte mich dringend der Petition und den Ausführungen des Herrn Vorredners anschließen.

Abg. **Wittmann** (Zentr.): Ich möchte den beiden Herren Landtagskollegen, die gesprochen haben, zurufen: „Ich sei, gewährt mir die Bitte, in Eurem Bunde der Dritte!“ Auch ich kenne die Verhältnisse des Bahnhofs Tiengen aus persönlicher Erfahrung. Ich bin in Tiengen sehr oft aus- und eingestiegen und werde es wohl in Zukunft auch noch tun müssen, und ich weiß, daß das, was von den beiden Herren Kollegen vorgetragen worden ist, sich tatsächlich so verhält. Es ist ein dringendes Bedürfnis, daß eine Bahnsteighalle, wie sie erbeten wird, in der Zukunft erstellt wird, und ich betrachte das, was vom Hohen Hause als Kommissionsantrag heute angenommen werden wird, die Überdachung der Sperre, lediglich als Abschlagszahlung. Ich möchte die Grohh. Regierung bitten, was heute die Kommission verlangt, auszuführen und in Bälde auch die weitergehenden Wünsche zu erfüllen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 2 a, Petition des früheren Bahnhofarbeiters Karl Glaser in Oberkirch um Erhöhung seines Ruhegehalts, Berichterstatter Abg. Müller-Heiligkreuz (natl.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Zur Begründung seiner Bitte führt der Petent aus: Fünfzehn volle Jahre, von 1877—1892, sei er allein

auf Station Oberkirch als Bahnhofarbeiter tätig gewesen und habe sowohl die Güterhalle wie die ganze Station zu versehen gehabt. Sein Dienst habe von morgens 5 $\frac{1}{2}$ Uhr bis nachts 10 $\frac{1}{2}$ Uhr bzw. 12 $\frac{1}{2}$ Uhr, also 15–17 Stunden täglich gedauert. Zur Zeit seien vier Arbeiter auf der Station beschäftigt. Am 1. November 1909 sei er, ohne gefragt worden zu sein, nachdem er 3 Jahre aktiv beim Militär gedient, die Feldzüge 1866 und 1870/71 mitgemacht, 5 $\frac{1}{2}$ Jahre bei der Reichseisenbahn und 32 Jahre bei der Großh. Bad. Eisenbahn als ständiger Bahnhofarbeiter tätig war, mit einem Ruhegehalt von monatlich 24 M. 90 Pf. pensioniert worden. Außer diesen 24 M. 90 Pf. erhalte er wohl noch Altersversicherung, so daß sein Gesamteinkommen 46.40 M. betrage. Bei den teuren Lebensmittelverhältnissen in Oberkirch sei es ihm aber unmöglich, mit diesem Ruhegehalt seinen und seiner Frau Lebensunterhalt zu bestreiten. Er gestatte sich daher, seine Angelegenheit dem Hohen Hause zu unterbreiten mit der Bitte, ihm ein auskömmliches Ruhegehalt erwirken zu wollen.

Die Großh. Regierung erklärte auf Mitteilung der Petition, daß der Petent kurz vor Einreichung derselben sich mit einem Gesuch um Unterstützung auf dem geordneten Wege an die Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen gewendet habe, während er an das Ministerium selbst bis jetzt eine Eingabe in der Sache überhaupt noch nicht gerichtet habe und daß unterm 3. Dezember 1909 die genannte Behörde dem Bittsteller mit Wirkung vom 1. November 1909 eine ständige Unterstützung von 200 M. jährlich bewilligt habe. Die Petition, die im Sinne von § 67 der Verfassung nicht entfällt, sei daher als gegenstandslos zu betrachten.

Die Kommission teilt die Ansicht der Regierung und stellt den Antrag, Hohes Haus wolle über die vorliegende Petition zur Tagesordnung übergehen.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 2b, Bitte des Revisors Oskar Karrmann in Karlsruhe um Regelung seiner Gehaltsverhältnisse, Berichterstatter Abg. Kramer (Soz.). Aus dem Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Petent begründet seine Bitte damit, daß infolge später Regelung seiner Militärverhältnisse seine Gehaltsverhältnisse derart ungünstig beeinflusst worden seien, daß er bis zur Erreichung des Höchstgehaltes wesentliche Einnahmeausfälle erleide, wenn nicht eine anderweitige Festsetzung seines Gehaltes eintrete, was er trotz wiederholter Gesuche an seine vorgesetzte Behörde nicht habe erreichen können. Seine Bitte geht dahin, sein Anliegen einer wohlwollenden Prüfung zu unterziehen und es der Großh. Regierung in dem Sinne empfehlend zu überweisen, daß ihm das infolge Verzögerung in der ersten etatmäßigen Anstellung bisher entgangene Einkommen nachträglich zugewilligt und sein Gehalt in der Weise festgesetzt werde, daß eine künftige Benachteiligung ausgeschlossen sei.

Die Großherzogliche Regierung erklärt es für richtig, daß Petent an der Reihe gewesen wäre, mit Wirkung vom 1. Mai 1896

als Expeditionsassistent etatmäßig angestellt zu werden. Da aber sein Militärverhältnis damals noch nicht entschieden gewesen sei, habe im Hinblick auf die Bestimmung in § 9 Abs. 2 Ziff. 2 der Landesherlichen Verordnung vom 7. Februar 1890, die Aufnahme in den staatlichen Dienst betreffend, die etatmäßige Anstellung einstweilen unterbleiben müssen. Eine Zurückverlegung des Beginnendes der etatmäßigen Anstellung sei nicht zulässig gewesen, da erst mit der endgültigen Entscheidung über sein Militärverhältnis die Voraussetzung zur etatmäßigen Anstellung gegeben war. In der etatmäßigen Stellung regelten sich die Einkommensverhältnisse des Beamten lediglich nach den Bestimmungen der Gehaltsordnung und des Gehaltsstarifes. Eine ausnahmsweise Behandlung sei hiernach und nach Artikel 21 Abs. 1 des Statgesetzes nicht zulässig. Übrigens sei i. Zt. den Verhältnissen des Bittstellers dadurch soweit möglich Rechnung getragen worden, daß ihm in der Zeit in der er länger auf seine Anstellung warten mußte, als Ausgleich eine Zuschlagsvergütung gewährt wurde. Das Dienstalder des Bittstellers sei durch seine verspätete etatmäßige Anstellung nicht ungünstig beeinflusst worden. Es sei bei der Eisenbahnverwaltung schon früher darauf Rücksicht genommen worden, daß diejenigen Beamten, deren erste etatmäßige Anstellung sich verzögert habe, weil ihre Militärverhältnisse ohne eigenes Verschulden zu dem Zeitpunkte noch nicht geregelt waren, als sie an der Reihe waren, etatmäßig angestellt zu werden, in ihrem Dienstalder nicht geschädigt werden. Karrmann sei deshalb schon am 31. März 1904 zum Betriebssekretär befördert worden. Wäre er unter Zugrundelegung des Datums seiner ersten etatmäßigen Anstellung vorgedrückt, so wäre er erst am 1. Juli 1906, also 2 $\frac{1}{4}$ Jahre später zum Betriebssekretär befördert worden. Eine anderweitige Festsetzung der Bezüge des Bittstellers sei auch jetzt nicht zulässig. Die Berufung des Bittstellers für seinen Anspruch auf § 12 G. D. sei unzutreffend. Die Regelung der Militärverhältnisse des Bittstellers sei übrigens lediglich aus Rücksicht auf seine persönlichen Verhältnisse so lange hinausgeschoben worden.

Die Kommission erkennt die Ausführungen der Regierung für richtig an, ist also nicht in der Lage, eine anderweitige Regelung der Gehaltsverhältnisse dem Wunsch des Petenten entsprechend bei der Gr. Regierung zu befürworten. Sie stellt deshalb einstimmig den Antrag: Hohes Zweite Kammer wolle über die vorliegende Bitte auf Übergang zur Tagesordnung beschließen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 2c, Bitte des invaliden Eisenbahnarbeiters Georg Dilles von Rehl um eine dauernde Unterstützung oder Gnadenpension, Berichterstatter Abg. Kramer (Soz.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Der 68 Jahre alte Bittsteller war vom September 1866 bis Juni 1905 mit Ausnahme der Feldzugszeit 1870/71 beim Stationsamt Rehl als Bahnhofarbeiter, Hilfsbureaudiener und Kassenbote beschäftigt und schied auf letztgenannten Zeitpunkt wegen Kränklichkeit aus dem Eisenbahndienst aus. Seither bezieht er an Invalidenrente und Zusatzrente aus der Arbeiterpensions-

Kasse der Staatseisenbahnen zusammen jährlich 417 M. 60 Pf. Bittsteller glaubt, Anspruch auf Gewährung einer Gnadenpension erheben zu können, da er sein Leben in zwei Feldzügen für die Verteidigung des Vaterlands in die Schanzen geschlagen, dem badiſchen Staate bei tadelloſer Dienſtſührung 39 Jahre lang treu gedient habe und da insbeſondere Kollegen mit weniger Dienſtzeit größere Beträge als Gnadenpension zugewieſen worden wären.

Die Großh. Regierung iſt der Anſicht, daß dem Geſuch nicht zu entſprechen ſei, da nach den beſtehenden Beſtimmungen Unterſtützungen nur beim Vorliegen einer vorübergehenden oder dauernden Hilfsbedürftigkeit gewährt werden könnten, dieſe Vorausſetzung bei Dilleſ aber nicht gegeben ſei, da er laut Mitteilung des Bürgermeiſteramts Kehl ein ſchuldenfreies Vermögen von etwa 40000 M. beſitzt.

Die Kommiſſion hat die Bitte eingehend geprüft, hält aber aus den von der Großh. Regierung angegebenen Gründen die geſetzlichen Vorausſetzungen für Gewährung der erbetenen Unterſtützung nicht als erfüllt, iſt inſolgedeſſen auch nicht in der Lage, die Bitte zu beſtätigen, und gelangt deſhalb zu dem Antrag: Hohe Zweite Kammer wolle über die vorliegende Bitte zur Tagesordnung übergehen.

Der Kommiſſionsantrag wird einſtimmig angenommen.

Zu Ziffer 2 d, Petition des Bremſers a. D. Joſef Bauer in Freiburg um Erhöhung ſeines Ruhegehaltes, Berichtſtatter Abg. Frhr. von Gleichenſtein (Zentr.). Aus dem verlesenen Kommiſſionsbericht iſt zu entnehmen:

Der Petent iſt als Bremſer nach 36 Dienſtjahren, die für ihn als Kriegsveteranen von 1866 und 1870/71 als 39 gerechnet wurden, mit einem Ruhegehalt von 1135 M. penſioniert worden. Er iſt 65 Jahre alt, ſeine Frau über 70, beide ſind krank, ſodaß ſie fremder Hilfe bedürfen, auch haben ſie ein Enkelkind bei ſich, deſſen Mutter geſtorben und deſſen Vater an unbekanntem Orte abweſend iſt. In Anbetracht der teuern Lebenshaltung und ihrer Krankheit reicht den Leuten der Ruhegehalt nicht, Bauer bittet daher um Erhöhung ſeines Ruhegehaltes.

Die Regierung antwortet, daß nach den Beſtimmungen des Beamtengeſetzes eine Erhöhung des Ruhegehaltes nicht angängig ſei, daß aber die Möglichkeit beſtehe, im Falle eines nachgewieſenen dringenden Bedürfnisses auf Grund des Statuſgeſetzes eine Beihilfe zu gewähren, wenn ein dieſbezügliches Geſuch auf dem vorgeſchriebenen Inſtanzenwege eingereicht würde. Ein ſolches Geſuch ſei aber bis jetzt noch nicht eingegangen.

Die Kommiſſion ſtellt den Antrag, Hohes Haus wolle über vorliegende Petition zur Tagesordnung übergehen, ſoweit ſie das Petikum betrifft, dieſelbe aber der Regierung zur Kenntnisnahme überweiſen in dem Sinne, daß ſie als Material verwendet werden möge zu möglichſt günſtiger Behandlung des etwa eingehenden Geſuchs um Beihilfe.

Der Antrag wird einſtimmig angenommen.

Zu Ziffer 2 e, Bitte des früheren Grenzaufſehers Georg Schmelter in Tiengen um Wiederverwendung im Grenzaufſichtsdienſt, Berichtſtatter Abg. Kramer (Soz.). Aus dem verlesenen Kommiſſionsbericht iſt zu entnehmen:

Zur Begründung ſeiner Bitte macht Petent geltend: Er ſei vom 17. April 1907 bis 31. Juli 1908 bei der Großh. Zollverwaltung als Grenzaufſeher beſchäftigt geweſen, ſeine Entlaſſung ſei wegen angeblicher Unfähigkeit zum Grenzdienſt erfolgt. Es hätten ſich jedoch während ſeiner ganzen Dienſtzeit Anſtände in keiner Weiſe ergeben und er ſei deſhalb der Meinung, daß ſeine Entlaſſung zu Unrecht erfolgt ſei. Es ſei ihm auch nicht gelungen, einen andern Staats- oder ſtädtiſchen Dienſt zu erlangen. Er habe fünf Jahre beim Militär gedient, darunter zweieinhalb Jahre bei der kaiſerlichen Schutztruppe in Südweſtafrika während des Aufſtandes. Da ſeine Bitte beim Großherzog ſowie bei den Behörden erfolglos geweſen ſei, möchte er jetzt die hohen Landſtände bitten, ihm wieder zu einer Anſtellung im Grenzdienſt zu verhelfen.

Die Großh. Regierung erklärt, daß Petent aus dem Dienſte der Zollverwaltung entlaſſen worden ſei, weil er ſich während der Probendienſtzeit nicht bewährt habe. Sie ſei auch nicht in der Lage, dem vorliegenden Geſuche eine Folge zu geben. Ausſchlaggebend hierfür ſeien folgende Erwägungen: Daß jemand zur Probendienſtzeit zugelassen wird, könne nicht die Folge haben, daß er trotz des Vorliegens von Bedenken gegen ſeine Brauchbarkeit dauernd beibehalten werden müſſe. Der Zollverwaltung ſtehe jederzeit eine ſo große Anzahl von körperlich und geiſtlich in jeder Hinſicht allen Anforderungen gewachſenen Grenzaufſichtsanwärtern zur Verfügung, daß die dauernde Beibehaltung ſolcher Anwärter, deren körperliche oder geiſtige Verwendbarkeit nicht über jeden Zweifel erhaben ſei, weder im dienſtlichen Intereſſe noch im Intereſſe der tüchtigeren Anwärter gerechtfertigt werden könne. Schmelter habe die Vorausſetzung für die dauernde Beibehaltung im Dienſte nicht erfüllt, vielmehr habe er nach dem Zeugnis ſeiner vorgeſetzten Behörde während ſeiner Probendienſtzeit ſich nicht als zur erfolgreichen Verſetzung einer Grenzaufſeherſtelle beſähigt erwieſen. Die Zolldirektion habe ihm deſhalb — den von der Verwaltung bei der Beſetzung von Grenzaufſeherſtellen ſtets befolgten Grundsätzen entſprechend — mit Recht den Dienſt gekündigt. Auch das ſonſtige Verhalten des Bittſtellers während ſeiner Verwendung bei der Grenzwache ſei ſchließlich keineswegs immer einwandfrei geweſen.

Die Kommiſſion billigt die Ausführungen der Großh. Regierung, kann daher eine Wiederverwendung des Petenten im Staatsdienſte der Großh. Regierung nicht empfehlen und ſtellt den einſtimmigen Antrag: Hohe Zweite Kammer wolle über die vorliegende Bitte auf Übergang zur Tagesordnung beſchließen.

Der Antrag wird einſtimmig angenommen.

Zu Ziffer 2 f, Geſuch des früheren Gendarmen Joſef Roth in Kehl um Unterſtützung, Berichtſtatter Abg. Kückel (Zentr.): Aus dem verlesenen Kommiſſionsbericht iſt zu entnehmen:

Der Petent, der 1866 bis 1870 Soldat war, wurde nach ſiebenjähriger Dienſtzeit bei der Gendarmerie auf Anſuchen wegen Kränklichkeit aus dem ſtaatlichen Dienſte ohne Penſion entlaſſen, da er ſich eine ſolche nach den damals beſtehenden Vorſchriften bei ſo kurzer Dienſtzeit nicht erworben hatte.

Er bezieht dagegen eine Pension von 400 M., die er sich nachher als Soldat in Amerika verdiente. Diese 400 Mark sind jetzt das einzige Einkommen des über 65 Jahre alten Mannes und seiner Frau, nachdem er infolge unglücklicher Verheiratung zweier Töchter und sonstigen Mißgeschicks um Geschäft und Vermögen gekommen ist. Er bittet darum um eine Unterstützung „für jeden Monat“, wie er sich ausdrückt.

Mit Rücksicht auf die mißliche Lage des Petenten hat die Regierung demselben schon 1908 auf Ansuchen eine Unterstützung von 80 Mark, 1909 eine von 150 Mark gewährt. Für das laufende Jahr hat sie ihm noch keine Beihilfe angewiesen, weil er noch um keine nachgesucht hat. Eine dauernde Beihilfe, worauf der Petent wohl abhebt, kann sie ihm nicht zusprechen, da solche nach dem Statutgesetz nur an vor dem 1. Juli 1908 zuruhegesetzte, nicht aber an entlassene Beamte gewährt werden darf. Dagegen ist die Regierung bereit, dem Gesuchsteller auch fernerhin, solange überhaupt die Voraussetzungen gegeben sind, auf jeweiliges Ansuchen je nach Bedarf einmalige periodische Beihilfen zu bewilligen.

In Rücksicht auf das hohe Alter des Petenten und auf seine und seiner Frau bedrängte Lage, in Rücksicht auf seine als Soldat und Gendarm dem Vaterland geleisteten Dienste stellt die Kommission den Antrag, die hohe Kammer wolle beschließen: Das Gesuch des früheren Gendarmen Josef Roth in Nehl um Unterstützung ist der Großh. Regierung in dem Sinne empfehlend zu überweisen, daß dem Petenten auf jeweiliges Ansuchen eine dessen Notlage und den heutigen Verhältnissen entsprechende Beihilfe gewährt werde.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Hierauf wird die während der Sitzung vom Abg. Morgenthaler übergebene Bitte des Güterpaders a. D. Daniel um einen jährlichen Staatszuschuß zu seiner Unfallrente der Petitionskommission überwiesen.

Schluß der Sitzung nach 1/11 Uhr.

Karlsruhe, 9. April. 8. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Samstag den 9. April, vormittags 10 Uhr:

1. Bekanntgabe neuer Einläufe.
2. Mündlicher Bericht der Budgetkommission und Beratung über den Antrag des Freiherrn von La Roche-Starkensfeld und des Freiherrn von Stöckingen: „Die Höhe Erste Kammer

wolle beschließen: Die Großh. Regierung wird ersucht, die über bestehende Übung hinsichtlich Zuweisung der Zöglinge die Lehrerseminare unbeeinträchtigt zu belassen.“ Berichterstatter: Oberbürgermeister Dr. Wildens.

2a. Bericht der Kommission für Justiz und Verwaltung und Beratung über den Gesetzentwurf, das Hinterlegungsstellen betreffend (B.-Nr. 52); Berichterstatter: Oberlandesgerichtspräsident Dr. Dörner.

3. Bericht der gleichen Kommission und Beratung über das Budget des Großh. Ministeriums des Innern (Opt.-Abt. I) für die Jahre 1910 und 1911, und zwar:

- a) Ausgabe Titel I—VII, IX (mit Ausnahme der von der Zweiten Kammer einstweilen zurückgestellten Anforderung unter B § 5, Nachkorrektur) und X sowie Einnahme Titel I, II und X (B.-Nr. 49);
- b) Ausgabe Titel VIII (Gewerbeaufsicht) (B.-Nr. 50);
- c) Ausgabe Titel XIV und XV und Einnahme Titel VI (Landesstatistik, Förderung der Gewerbe und gewerbliches Unterrichtswesen) (B.-Nr. 51).

Damit in Verbindung die Beratung über die Petitionen

- a) des Badischen Brauerbundes der Kleinbrauer um Subventionierung einer Versuchsanstalt für Brauerei und Mälzerei in Baden und Aufnahme eines Betrags in den außerordentlichen Etat für 1910/11;
- b) der Handelskammer für den Kreis Freiburg, die Organisation der Handelsschulen betreffend;
- c) des Deutschen Nationalen Handlungsgehilfenverbands „Südwest“, das kaufmännische Fortbildungsschulwesen und die Errichtung von Handelsjahreschulen in Baden betreffend. Berichterstatter: Geheimer Kommerzienrat Reich.

4. Mündlicher Bericht der Petitionskommission und Beratung über die Petition des Verbands Badischer Gemeinde- und Krankenversicherungsräte, die Regelung der Alters- und Hinterbliebenenversorgung der Richter betr. Berichterstatter: Bürgermeister Bierneifel.

5. Bericht der gleichen Kommission und Beratung über die Petitionen verschiedener Vereine in Heidelberg, Karlsruhe und Freiburg, die Regelung der Prostitution betr. (B.-Nr. 44). Berichterstatter: Geh. Kirchenrat Professor Dr. Trölsch.

Karlsruhe, 9. April. 60. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Montag den 11. April 1910, nachmittags 4 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sobann

Bericht der Budgetkommission und Beratung über das Budget Großh. Finanzministeriums für 1910 und 1911, und zwar:

- a) Ausgabe Titel I, II, III, X, XI, XII (Ministerium; Landeshauptkasse; Hochbauwesen; Ruhegehälter usw.; Allgemeiner Hilfsfonds; Außerordentliche Belohnungen und Beihilfen) — Drucksache Nr. 13 —, Berichterstatter: Abg. Weichaupt-Pfaffenlocher;
- b) Ausgabe Titel V, VII, VIII, XIII und Einnahme Titel II, IV, V (Salinenverwaltung; Münzverwaltung; Allgemeine Kassenverwaltung; verschiedene und zufällige Ausgaben) — Drucksache Nr. 13b —, Berichterstatter: Abg. Schwall.

Verantwortlich für den Bericht über die Verhandlungen der Zweiten Kammer: Dr. Otto Wall.
Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei. Weide in Karlsruhe.