

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910

119 (2.5.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen
Ständeversammlung Nr. 82. Zweite Kammer. 71. öffentliche Sitzung

Amtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

N. 82.

Karlsruhe, den 2. Mai

1910.

==== Zweite Kammer. ====

71. öffentliche Sitzung

am Samstag den 30. April 1910.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

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

a) des Eisenbahnkomitees Merchingen um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Rosenberglach nach Merchingen, Berichterstatter: Abg. Vansjbach;

b) des Gemeinderats Distelhausen um Errichtung einer Güterstation daselbst, Berichterstatter: Abg. Leiser;

c) der Stadtgemeinde Triberg und acht weiterer benachbarter Gemeinden, den Umbau des Bahnhofs Triberg betr., Berichterstatter: Abg. Odenwald;

d) der Gemeinderäte der beteiligten Orte des Baulandes um Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn nach Sedach oder Osterburken nach Lauberhofsheim, Berichterstatter: Abg. Seubert;

e) der Gemeinde Asbach, N. Rosbach, um Verlegung des Bahnhofs der Station Asbach, Berichterstatter: Abg. Reuwirth.

2. Berichte der Petitionskommission und Beratung über die Petitionen

a) des früheren Magazinarbeiters Wilhelm Gröbel in Weingarten um eine Unterstützung, Berichterstatter: Abg. Wiedemann;

b) der Ehefrau des zuruhegekehrten Oberschaffners Karl Diehl in Basel um Anstellung ihres Ehemannes als Bureauassistent, Berichterstatter: Abg. Maier;

c) des Torwächters Joseph Jöhle in Mannheim um etatsmäßige Anstellung und Beförderung, Berichterstatter: Abg. Kurz;

d) des Zeichners Karl Semmler bei Groß Generaldirektion der Staatseisenbahnen um Regelung seiner Beförderungsverhältnisse, Berichterstatter: Abg. Müller-Heiligkreuz;

e) des Uhrmachers Julius Späth in Steinmauern um Verkauf seiner astronomischen Uhr, Berichterstatter: Abg. Wiedemann;

f) des Schuhmachers Johann Schuster, zurzeit in Freiburg, um Zuwendung einer Entschädigung wegen unschuldig erlittener Zuchthausstrafe, Berichterstatter: Abg. Schimb-Singen;

g) des ehemaligen Hauptlehrers Karl Otto Kiefterer aus Oberrimsingen um Bewilligung seines früheren Ruhegehalts bzw. um Rechtshilfe, Berichterstatter: Abg. Wiedemann.

Am Regierungstisch: Zunächst Ministerialrat Wolpert, Regierungsrat Nectanus; später Oberstaatsanwalt Geh. Oberregierungsrat Duffner, Ministerialrat Schwörer, Landrichter Dr. Hartning.

Präsident Rohrhurst eröffnet gegen 1/210 Uhr die Sitzung.

Zunächst wird der Eingang folgender Petitionen angezeigt:

1. der Gemeinderäte der an der projektierten Eisenbahn Stodach—Dwingen beteiligten Gemeinden, den Vollzug des Gesetzes vom 2. September 1908 über Vervollständigung des Staatsbahnnetzes betr.;

2. des Betriebssekretärs Gustav Mann in Bruchsal, die Neuordnung der Beamtenverhältnisse, hier insbesondere Dienstzulagen betr.

Ziffer 1 wird an die Budgetkommission, Ziffer 2 an die Petitionskommission überwiesen.

Zur Tagesordnung erhalten das Wort

Zu Ziff. 1 lit. a derselben, Bitte des Eisenbahnkomitees Merchingen und aller beteiligten Gemeinden um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Rosenberg nach Merchingen, Berichtstatter Abg. **Vauschbach** (Konf.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Schon zum viertenmal werden die Petenten wegen Erbauung einer Bahn von Merchingen nach Osterburken bzw. Rosenberg vorstellig. Das Projekt Merchingen-Rosenberg wurde 1908 seitens der Kommission an die Großherzogliche Regierung empfehlend überwiesen. Die Gemeinde Merchingen hat auf ihre Kosten ein Projekt ausarbeiten lassen, dessen Linienführung etwa 1200 Meter kürzer ist als im Projekt der Großh. Regierung. Die höchste Steigung betrüge nur 2½ Proz. und besondere technische Schwierigkeiten ständen dieser Linienführung nicht entgegen. Durch Erstellung dieser Bahn würden die umliegenden Orte von Merchingen dem Verkehr näher gebracht. Die Gesamteinwohnerzahl der in Betracht kommenden Orte beträgt 4789 Einwohner. Außerdem sind große Hofgüter mit bedeutenden Branntweinbrennereien bei Merchingen gelegen, welche diese Bahnstation benötigen würden. Das Projekt Merchingen-Osterburken hat man wegen der größeren technischen Schwierigkeiten und wegen der ganz bedeutend höheren Baukosten, welche dessen Ausführung verursachen würde, ganz aufgegeben. Allgemein werde anerkannt, daß eine Bahn für die ganze dortige Gegend ein sehr dringendes Bedürfnis ist. Die Landkarte zeigt, daß eine große Verkehrsfläche zwischen dem Jagst- und Taubertale vorhanden ist. Durch eine Querbahn von Rosenberg nach Merchingen würden die ganze fruchtbare und schöne Gegend und die stattlichen Dörfer wirtschaftlich sehr gehoben. Es ist auch nicht ausgeschlossen, daß die Bahn später ins Jagsttal weiter geführt werden könnte. Die Bevölkerung der in Frage kommenden Orte nimmt wegen des mangelnden Bahnverkehrs alljährlich ab. Die landwirtschaftlichen Produkte müssen wesentlich billiger verkauft werden als in den Orten, welche an der Bahn gelegen sind. Auch die Grund- und Bodenwerte gehen ständig zurück. Infolge des großen in der Gegend herrschenden Verkehrs werde sich eine Bahn sicher rentieren. Die Petenten ersuchen daher, daß der Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Rosenberg nach Merchingen recht bald in Angriff genommen werden möge.

Die Großh. Regierung vermag im Hinblick auf die derzeitige Finanzlage dem Projekt zurzeit noch nicht näher zu treten, zumal auch die technischen Kräfte der Generaldirektion durch die im Bau begriffenen Anlagen in vollem Maße in Anspruch genommen seien.

Die Kommission bedauert die Stellungnahme der Regierung, da ihr eine Bahn zur Hebung der wirtschaftlichen Interessen jener Gegend absolut notwendig erscheint. Das Projekt gehöre zu den bauwürdigsten und notwendigsten des badischen Landes. Die ständige Rückwärtsbewegung der Bevölkerung sei nur dem Fehlen einer Bahnverbindung zuzuschreiben. Die beteiligten Gemeinden hätten das zur Bahn nötige Gelände zugelegt. Die Gemeinde Merchingen sei auch unter großen finanziellen Opfern der Aufforderung, ein Projekt ausarbeiten zu lassen, nachgekommen. Eine normalspurige Bahn hält

die Kommission für zweckmäßig, weil sonst alle Straßgüter beim Übergang auf die Hauptbahn wieder umladen werden müßten. Die Kommission wünscht, daß diesem Bahnprojekt, sobald es die Finanzen des Staates einigermaßen gestatten, näher getreten und daselbe ausgeführt wird. In diesem Sinne stellt sie an die zweite Kammer den Antrag:

Dieselbe wolle beschließen, die Petition der Gemeinde Merchingen an Großh. Regierung empfehlend zu überweisen.

Abg. **Leiser** (natl.): Wie auf dem vorigen Landtag so hat auch diesmal wieder das Projekt zur Erbauung einer Bahn nach Merchingen seitens der Kommission für Eisenbahnen und Straßen eine wohlwollende Behandlung erfahren. Ich gestatte mir deshalb, als Vertreter der in meinem Wahlkreis gelegenen Gemeinde für dieses Wohlwollen bestens zu danken, auch dem Herrn Berichtstatter für seinen ausführlichen Bericht.

Die schon sehr alten Wünsche nach Erstellung einer Bahn nach Merchingen haben, wie wir im Bericht gesehen haben, das Hohe Haus schon wiederholt beschäftigt. Es sind auch schon verschiedene Projekte vorge schlagen worden. Diese haben sich aber den Verhältnissen entsprechend hinsichtlich der Linienführung schon einigemal ändern müssen. In erster Reihe glaubten die Petenten, daß eine Bahn von Osterburken aus gebaut und über Merchingen, Singheim, Wittstadt und andere Orte gegen das Jagsttal geführt werden könne. Als diesem Wunsche nicht Wahrung getragen werden konnte, hat eine spätere Petition die Erstellung einer Bahn nur von Osterburken nach Merchingen verlangt; es wurde aber von Seiten der Großh. Regierung auf die erheblichen Schwierigkeiten hingewiesen, die der Ausführung dieses Projektes entgegenständen und den Petenten nahegelegt, den Anschluß in Rosenberg zu suchen. Die Gemeinde Merchingen hat jedoch ein Projekt mit dem Anschluß in Rosenberg ausarbeiten lassen und solches mit einer erneuten Petition dem vorigen Landtag vorgelegt, wofür es empfehlende Überweisung fand.

Bei den früheren Beratungen habe ich die Verhältnisse der Gemeinde Merchingen des näheren erläutert, ich will dies heute nicht wiederholen. Zu den vielen gemeinnützigen Einrichtungen, welche die Gemeinde mit ganz erheblichen Kosten geschaffen hat, ist in letzter Zeit noch die Einführung der elektrischen Kraft gekommen. Trotz alledem ist aber im Laufe der Zeit eine stetige Abnahme der Einwohnerzahl zu verzeichnen. Die früher ansehnlichen größeren Geschäfte haben ihren Wohnsitz in die Städte oder an Orte mit Bahnverbindungen gelegt. Die wenigen Großhändler, die noch am Plage wohnen, haben ihre Magazine an Bahnstationen verlegt, um Transportkosten zu sparen; die Entfernung Merchingens nach der nächsten Station beträgt 8 Kilometer.

Zwischen Sedach, Jagst und Tauber besteht noch eine große Lücke im Eisenbahnnetz; wenn die beabsichtigte Teilstrecke später weiter fortgeführt würde, so könnte diese durch diese Lücke beseitigt werden.

Die Petenten haben für die Erlangung einer Bahn schon große finanzielle Opfer gebracht und sind bereit, noch weitere zu bringen. Sie sind der zuversichtlichen Hoffnung, daß durch Erstellung der Bahn eine wesentliche

Veränderung der Verhältnisse geschaffen und namentlich der
 der un-
 nicht, die
 s Staats-
 selbe aus
 an Ge-
 Gemein-
 end 3

Der Kommissionsantrag wird einstimmig ange-
 nommen.

Zu Ziffer 1 lit. b der Tagesordnung, Bitte des
 Stabhalteramtes Distelhausen sowie des
 Stabhalteramtes und der Bewohner des
 Hofes Steinbach um Errichtung einer
 Güterstation in Distelhausen, Bericht
 des Abg. Leiser (natl.). Aus dem verlesenen Kom-
 missionsbericht ist zu entnehmen:

Die Gemeinde Distelhausen hat schon wiederholt
 an der Gr. Eisenbahnverwaltung darum nachgesucht, es
 möge bei der Haltestelle Distelhausen eine Güterstation
 errichtet werden, bis jetzt aber ohne Erfolg. Die Güter-
 station könne auf die Seite des Bahnhofgebäudes gelegt
 werden, wo geeignetes Gelände vorhanden sei; die ganze
 Herrichtung könne ohne viel Kosten mit 2 bis 3 Weichen
 aus gebrauchtem Material hergestellt werden, und statt
 einer Güterhalle würden zwei Wagenkasten genügen. Der
 schon bedeutende Verkehr Distelhausens würde sich
 bei Errichtung der Güterstation noch bedeutend heben.
 Die am Platz vorhandenen Geschäftsleute wünschten eine
 Güterstation am Orte selbst. Die Gesuchstellerin bittet
 weiter um Einführung des Eil- und Frachtgutverkehrs,
 was bevor die Güterstation genehmigt sei, und ferner um
 eine Zusammenstellung der Menge für Distelhausen
 bestimmten Güter, die im Jahre 1909 auf den Stationen
 Gerlachshausen und Tauberbischofsheim einge-
 gangen seien.

Das Stabhalteramt und die Bewohner des Hofes
 Steinbach schließen sich in einer besonderen Eingabe
 an die Petition an. Was von den Erzeugnissen des Hofes
 der Bahn zur Beförderung komme, müsse zur 6 Kilo-
 meter entfernten Station Tauberbischofsheim verbracht
 und alle bezogenen Waren von dort abgeholt werden, wes-
 halb der Absatz der Erzeugnisse nur gering sei. Auch sie
 seien deshalb dringend um Gewährung ihrer Bitte mit
 dem Hinweis darauf, daß auch sonst derartige Erleichter-
 ungen geschaffen würden.

Die Gröb. Regierung erklärt, die Mitte des
 Ortes Distelhausen sei von der Güterstation Gerlachshausen
 nur 2,5 Kilometer, von der Güterstation Tauber-
 bischofsheim 4,3 Kilometer entfernt. Die 618 Köpfe
 zählende Bevölkerung Distelhausens setze sich aus Land-
 wirtschaftern und kleinen Gewerbetreibenden zusammen. Außer
 einer Bierbrauerei und einer Kunstmühle seien keine
 industriellen Unternehmungen vorhanden. Eine wesent-
 liche Änderung der Erwerbsverhältnisse würde auch durch
 die Errichtung einer Güterstation nicht wohl bewirkt wer-
 den. Außer dem in Distelhausen selbst aufkommenden
 Verkehr könnte für einen Güterbahnhof daselbst nur noch

jener des Nachbarortes Dittigheim in Betracht kommen.
 Der nicht erhebliche Güterverkehr des Hofes Steinbach
 werde nach Erbauung der Nebenbahn Tauberbischofs-
 heim—Königheim der günstigeren Wegverhältnisse wegen
 jedenfalls der an dieser Linie zu errichtenden Güterstation
 Dittwar zufallen. Der Güterverkehr von Dittigheim
 aber werde voraussichtlich auch weiter über Tauber-
 bischofsheim gehen, weil die Straßenverhältnisse dahin
 günstiger seien und die Mehrentfernung gegenüber
 Distelhausen nur unbedeutend sei. Der Güterverkehr
 von Distelhausen bewege sich gegenwärtig zum größten
 Teil über Gerlachshausen, wohin die Entfernung von der
 Ortsmitte nur 1,8 Kilometer mehr als nach dem 0,7
 Kilometer von Ortsmitte entfernten Bahnhof Distel-
 hausen selbst betrage. Der gesamte für eine Güterstation
 Distelhausen zu erwartende Güterverkehr würde sich nur
 etwa auf 855 Tonnen im Jahre belaufen; sie würde son-
 nach unter 365 Güterstationen die 347. Stelle einnehmen.
 Dabei sei aber der gesamte Verkehr des Ortes Dittig-
 heim mit in Rechnung gestellt, der jedoch einer Güter-
 station Distelhausen, wie oben dargelegt, nur zum Teil
 zufallen dürfte. In jedem Falle handle es sich aber bei
 der Gütermenge von 855 Tonnen nicht um einen für die
 Staatsbahn neu zu gewinnenden Verkehr, sondern die
 angegebene Verkehrsmenge würde in der Hauptsache der
 Station Gerlachshausen entzogen werden. Die Kosten
 einer einfachen Anlage, welche einschließlich der Gelände-
 erwerbskosten auf etwa 143 000 M. berechnet seien, wür-
 den sich auch nach einigen Einschränkungen immerhin
 noch auf rund 120 000 M. belaufen. Dabei sei übrigens
 der Güterbahnhof auf der Seite des Bahnhofgebäudes
 vorgesehen. Die Herstellungskosten würden dadurch sehr
 hohe, daß die Herrichtung des Platzes für die Güteran-
 lagen infolge der ungünstigen Geländegegestaltung eine
 größere Anschüttung erfordere, die allein einen Aufwand
 von rund 36 000 M. verursache. Dazu kämen die erheb-
 lichen Kosten der mit Einlegung von Weichen erforderlich
 werdenden Weichensicherungsanlage mit den dazu ge-
 hörigen Mastsignalen sowie für Beschaffung einer Woh-
 nung für einen weiter nötigen Wärter und für die Er-
 weiterung des Aufnahmegebäudes zur Aufstellung des
 Stellwerks. Die Einstellung eines Weichenswärters mit
 den notwendigen Ablösungen werde außerdem fortlau-
 fend eine Erhöhung des Betriebsaufwandes um etwa
 3000 M. jährlich zur Folge haben. Dieser erhebliche ein-
 malige und dauernde Aufwand stehe mit dem zu erwar-
 tenden geringen Verkehr in keinem Verhältnis. Da, wie
 erwähnt, auch die Mehrentfernung nach den Nachbar-
 stationen Gerlachshausen und Tauberbischofsheim nur ge-
 ring seien, könne dem vorliegenden Gesuch keine Folge
 gegeben werden. Auch zur Einrichtung der Station ledig-
 lich für den Eil- und Frachtgutverkehr könne angesichts
 des in Betracht kommenden sehr geringen Stückgutver-
 kehrs kein erhebliches Bedürfnis anerkannt werden.

Die Kommission ist der Ansicht, daß es für Distel-
 hausen mindestens eine wesentliche Erleichterung wäre,
 wenn eine Güterstation dorthin käme. Auch sei anzu-
 nehmen, daß sich der Verkehr dadurch erheblich steigern
 würde. Dem Wunsche der Petenten um Nachprüfung der
 im Jahre 1909 auf anderen Stationen für Distelhausen
 ein- und abgegangenen Güter sollte entsprochen werden.
 Die Kommission ist der Ansicht, daß die Kosten für eine
 Güterstation in Distelhausen in der von den Gesuchstellern
 vorgeschlagenen einfachen Art nur gering wären und
 auch die Anstellung von weiterem Personal nicht nötig
 würde; sie stellt deshalb den Antrag:

Hohe Zweite Kammer wolle beschließen, die Petition, soweit sie die Errichtung einer Güterstation in Distelhausen betrifft, der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme und

soweit sie die Aufstellung von Wagenkästen zur Einrichtung des Eil- und Frachtgüterverkehrs betrifft, empfehlend zu überweisen.

Abg. Dr. Schofer (Zentr.): Vor ein paar Wochen hatten wir eine Petition von Dittigheim zu beraten. Dittigheim wollte eine Haltestelle; die Großh. Regierung aber hat auf dieses Gesuch eine abschlägige Antwort gegeben. Heute haben wir ein Gesuch von einem Nachbarort Dittigheims, von Distelhausen; dies will eine Güterstation haben. Ich höre aber, daß die Gemeinde borerst auch zufrieden ist, wenn etwa zwei Wagenkästen aufgestellt werden, damit der Eil- und Stückgutverkehr eingerichtet werden kann; die Leute lassen also mit sich reden. Allein auch auf dieses Gesuch, das die Generaldirektion schon öfters beschäftigt hat, ist eine abschlägige Antwort erfolgt. Man kann es begreifen, wenn die Bewohner von Distelhausen, überhaupt die Bewohner des Taubertals, wenig gut gelaunt sind, da eine Gemeinde nach der andern eine abschlägige Antwort auf ihre Bitten bekommt. Die Leute lesen aber, sie erfahren dies und jenes; sie kennen die Station Hirschlanden. Bezüglich dieser Station lesen wir in den Nachweisungen über den Fortgang des Eisenbahnbaues 1908/09 Seite 4: „Hirschlanden, Errichtung der Güterstation: 161 707 M., Überschreitung 5208 M.“ Ferner lesen wir in derselben Nachweisung: „Lauda, Dienstgebäude . . . Überschreitung von 15 532 M.“ Hier bei solch kolossaler Überschreitung handelt es sich um ein Dienstgebäude, das den Leuten ständig vor Augen ist, während sie auf die bescheidensten Anforderungen, die sie stellen, um den Verkehr aufrecht zu erhalten und verbessern zu können, abschlägig verbeschieden werden. Das verstehen die Leute nicht, und man kann es begreifen, wenn sie mehr und mehr verbittert werden und energisch und energischer bei der Großh. Regierung anklopfen. Die Gemeinde Distelhausen hat zwischen 600 und 700 Einwohner; die Bevölkerung ist sehr strebsam. In der Gemeinde sind eine größere Brauerei und eine Kunstmühle; auch für die landwirtschaftlichen Produkte wird vielfach nach auswärts Absatz gesucht. Ich glaube, diese Verhältnisse beweisen, daß die Leute ihre Anforderung berechtigterweise stellen. Die Erhebungen aus dem Jahre 1908 haben ergeben, daß ein Frachtverkehr von 885 Tonnen zu verzeichnen ist, teils über Lauda, teils über Gerlachshausen, teils über Tauberbischofsheim. Damit würde Distelhausen unter 365 Stationen den 347. Platz einnehmen. Wenn aber die Güterstation errichtet würde, dann würde selbstverständlich der Verkehr ein viel größerer sein. Man sagt, daß der Frachtverkehr schon im Jahre 1909 bedeutend höher gewesen sei. Die Petenten haben auch gebeten, man möge Erhebungen über den Verkehr des Jahres 1909 machen; dies ist aber nicht erfolgt. Ich hätte begrüßt, wenn das Jahr 1909 beachtet worden wäre, und ich freue mich, daß auch die Herren von der Kommission sich auf denselben Standpunkt gestellt haben. Der Herr Berichterstatter hat uns eben in seinem ausführlichen Bericht, für den ich ihm übrigens dankbar bin, mitgeteilt, daß sich der Verkehr um ein Drittel erhöht hätte. Es sind das allerdings nur schätzungsweise Angaben, aber jedenfalls darf daraus

entnommen werden, daß die Interessenten den Verkehr haben, daß der Frachtverkehr steigt. Man kann es verstehen, daß die Leute mißgestimmt sind, wenn man nicht rücksichtigt, daß die Bahn am Ort selbst vorbeifährt, eine Personenstation eingerichtet ist und die Leute keine verschiedenen Beistauern haben leisten müssen, jetzt aber gezwungen sind, wenn sie Eilgut oder Stückgut auf die Bahn bringen wollen, nach Lauda oder Gerlachshausen oder Tauberbischofsheim zu fahren. Ich wiederhole, derartige Dinge verbittern. Sie verbittern um so mehr, als mit wenig Mitteln abgeholfen werden könnte. Die Frage in der von der Gemeinde vorgeschlagenen Weise gelöst würde, was die Kommission befürwortet. Dann wäre kein weiteres Personal notwendig, nur die Wagenkästen, weiter gar nichts. Das Gelände ist bereits vorhanden und auch bereits im Besitz der Eisenbahnverwaltung.

Die Petition ist unterstützt von dem Hofscheiderhahn, der in der Nähe von Distelhausen liegt. Die Großh. Regierung hat die Wirkung des Beitritts des Hofes zur Petition dadurch abzuschwächen gesucht, daß sie sagt, wenn die Bahn von Tauberbischofsheim nach Königheim gebaut sei, würden die Leute von Steinbach sich mit ihren Gütern nach Dittwar wenden. Ich frage mich, daß Dittwar eine Güterstation bekommt; aber wird auch die Großh. Regierung zugeben, im nächsten tempo wird die Bahn von Tauberbischofsheim nach Königheim nicht gebaut, es wird, wie es scheint, ein langsames Tempo beliebt. Ich will darüber nicht sagen. So lange aber diese Bahn nicht gebaut ist, können die Leute von Steinbach die Güterstation nicht benötigen.

Ich möchte das Hohe Haus bitten, dem Antrag der Kommission beizutreten, und möchte die Großh. Regierung bitten, daß sie dann Ernst macht und den Verkehr ausführt.

Ministerialrat Wolpert: Der Herr Abg. Dr. Schofer hat darauf hingewiesen, daß verschiedene Positionen im Budget übersehen worden sind. Ich glaube, wir brauchen wir uns heute nicht einzulassen; das wird bei der Beratung des Baubudgets behandelt werden können.

Sinsichtlich des Eil- und Stückgutverkehrs hat sich die Regierung dahin ausgesprochen, daß sie ein erhebliches Bedürfnis nicht erkennen könne. Es ist allerdings zuzugeben, daß damals als die der Kommission mitgeteilten Aufstellungen gemacht wurden, ein Ergebnis für den Verkehr des Jahres 1909 noch nicht vorlag. Wenn nun behauptet wird, daß der Verkehr im Jahre 1909 erheblich größer gewesen sei als der im Jahre 1908, so wird immer noch einmal geprüft werden können, inwiefern das trifft, und ob im Falle des Zutreffens vielleicht ein Bedürfnis anerkannt werden kann wenigstens zur Aufstellung von zwei Wagenkästen. Es kommt allerdings auch noch ein anderer Punkt hier in Frage. Aus der Petition hat man den Eindruck gewinnen müssen, daß die Gemeinde Distelhausen hauptsächlich auf den Stückgutverkehr abhebt, daß sie also mit den 2 Wagenkästen wohl auf längere Zeit hinaus nicht zufrieden sein würde, daß im Gegenteil sogar vielleicht zu erwarten sein würde, daß nach ihrer Aufstellung die Petenten erneut die volle Güterstation anstreben werden. Demnach soll die Frage seitens der Regierung nochmals

Erwägung gezogen und es sollen auch die Daten von 1908 erhoben werden.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Ziffer 1 lit. c der Tagesordnung, Petitionen der Stadtgemeinde Triberg und acht weiterer benachbarter Gemeinden, den Umbau des Bahnhofes in Triberg betreffend. Berichterstatter Abg. Odenwald (Vp.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht zu entnehmen:

Das Bestreben der Stadtgemeinde Triberg geht seit vielen Jahren dahin, wegen der Unzulänglichkeit der Bahnhofsanlage Abhilfe zu erlangen; bei Regierung und Landständen fanden ihre Wünsche stets wohlwollendes Entgegenkommen, insbesondere wurden auch seitens der Eisenbahnverwaltung die vorhandenen Mängel anerkannt. Die Fertigung der Pläne usw. verzögerte sich jedoch, immerhin aber ließen die gemachten Hoffnungen erhoffen, daß die erforderlichen Mittel in die Bahnbudgets 1908/09 oder 1910/11 eingestellt würden. Am 28. Juli 1909 teilte jedoch die Generaldirektion der Stadtgemeinde mit, daß nach Entscheidung des vorgesetzten Ministeriums von der Einstellung der Forderung für den umfassenden Bahnhofumbau Triberg in das Budget 1910/11 Umgang genommen werden müsse. Eine Begründung für diese neue Stellungnahme der Regierung wurde nicht gegeben. Zu den vorliegenden Petitionen wird daher die Erwägung ausgesprochen, die Kammer möge nochmals bei der Groh. Regierung den sofortigen gründlichen Umbau betreiben und dafür eintreten, daß eine angemessene Raurate in einen Nachtrag zum Bahnbudget 1910/11 eingestellt werde. Die Unzulänglichkeiten am Bahnhof Triberg hätten sich nach übereinstimmender Angabe der beteiligten Kreise — auch nach der Ansicht des Herrn Eisenbahnministers — in der letzten Zeit nicht mindert; sie seien größer geworden, weil Personen- und Güterverkehr weiter gewachsen sei. Es komme aber hinzu, daß die Stadt Triberg durch Errichtung einer geradezu musterartigen Rodel- und Skibahn mit ständlichem Aufzug es verstanden habe, auch während der Wintermonate, namentlich in den Tagen von Samstag bis Montag, ein großes sportlustiges besseres Publikum aus Nah und Fern anzuziehen, wodurch die badische Staatseisenbahn ohne Zweifel Vorteil und höhere Einnahmen habe. Die Betriebssicherheit sei namentlich im Winter sehr gefährdet, da jede Fuhr Langholz zweimal über die schienennebenen Übergänge auf dem Boden an Schnee geschleift werden müsse, um an die Verladeplätze heranzukommen.

Die Kommission ist der Ansicht, daß sowohl die Groh. Regierung wie auch die Generaldirektion die große Verantwortung der mangelnden Betriebssicherheit nicht länger auf sich nehmen sollten, deshalb sei es notwendig, den Bahnhofumbau in Triberg in den Vordergrund zu stellen, jedoch dieses Projekt eines der ersten sei, das zur Ausführung gelangen müsse. Der Platzmangel im Aufnahmegebäude sei von der Generaldirektion schon wiederholt zugestanden worden. Die Groh. Regierung hat mit Erlaß vom 22. Februar 1910 dar-

gelegt, daß sie in Rücksicht auf die ungünstigen finanziellen Verhältnisse der Eisenbahnverwaltung den Bahnhofumbau Triberg zurückstellen müsse, sie hat aber 6000 Mark in dem diesjährigen Staatsbudget hierfür vorgesehen. Die Kommission ist jedoch der Meinung, daß mit diesem geringen Betrag die überaus große Zahl von Mischständen nicht oder nur zum kleinsten Teil beseitigt werden könne. Durch Schaffung eines Warteraumes 3. Klasse in einem provisorischen Anbau werde zwar einem der dringendsten Bedürfnisse abgeholfen, aber dadurch sollte der Umbau in keiner Weise verzögert werden; die Gefahren eines Unglücks lägen zu nahe, weshalb die Groh. Regierung ernstlich daran denken müßte, eine erste Raurate in das Budget 1912/13 einzustellen. Nach all diesen Erwägungen und unter Berücksichtigung, daß die Groh. Regierung und Generaldirektion selbst bestrebt sind, diesen Mischständen gründlich abzuhelfen, kommt die Kommission zu dem Antrag:

Hoh. Zweite Kammer möge beschließen: Sämtliche Petitionen der Stadtgemeinde Triberg und der übrigen benachbarten 8 Gemeinden, den Bahnhofumbau Triberg betreffend, der Groh. Regierung empfehlend zu überweisen.

Hierzu ist folgender Antrag der Abgg. Hummel (fortsch. Vp.), Konisch (Soz.), und Görlacher (Zentr.) eingegangen:

Hoh. Zweite Kammer möge beschließen, sämtliche Petitionen der Stadtgemeinde Triberg und der übrigen benachbarten 8 Gemeinden, den Bahnhofumbau Triberg betr., der Groh. Regierung empfehlend zu überweisen und die Regierung zu ersuchen, in einem Nachtragsetat eine Unterstützung einzustellen, um eine sofortige Inangriffnahme des Umbaus zu ermöglichen.

Abg. Hummel (fortsch. Vp.), zugleich zur Begründung des vorliegenden Antrags: Die Dringlichkeit dieser Angelegenheit ist von allen Seiten anerkannt, seitens der Groh. Regierung, seitens der Kammer, seitens der beteiligten Interessenten, und das einzig Wunderbare an der ganzen Sache ist das, daß eigentlich bis heute zur ernsthaften Inangriffnahme des Umbaus selbst noch nichts geschehen ist. Man wendet jetzt seitens der Regierung die ungünstige Finanzlage ein. Ich habe die Empfindung, als ob man es schon in einem Augenblick, in dem man von der ungünstigen Lage der Eisenbahnfinanzen noch nicht sprechen konnte, mit der Inangriffnahme des Projekts nicht in dem Maße ernst gemeint hat, als es in der Öffentlichkeit damals erscheinen mochte.

Es sind ja die Verhältnisse an diesem Bahnhof in Triberg solche, daß man sie eigentlich an einem Platz von dem Weltruf von Triberg nicht für möglich halten sollte. Die Zustände am Personenbahnhof sind in der Jahreszeit, in der der Hauptverkehr sich dort droben abspielt, man mag dagegen einwenden, was man will, solche, daß die Abwicklung des Verkehrs in keiner Weise sich in geordneten Bahnen vollziehen kann. Ich habe selbst schon mit Freunden wiederholt Gelegenheit gehabt, Szenen am Personenschalter des Bahnhofes in Triberg zu erleben, die jeder Beschreibung spotten, und die ich nur vergleichen kann mit einer Szene am Bahnhof in Kirchheim-Boland, die die „Frankfurter Zeitung“ als die „Fahrkartenschlacht in Kirchheim-Boland“ bezeichnet hat. Das Gepä-

bureau ist nach jeder Richtung hin, insbesondere aber in bezug auf die Raumberteilung, vollständig ungenügend. Der Wartesaal I. und II. Klasse ist gar nichts anderes als eine Durchgangsstation für sämtliche Passagiere, die zum Bahnsteig gehen und vom Bahnsteig hereinkommen. Die Tür zu diesem Wartesaal ist beiderseits offen. Der Schmutz von dem Perron, der ja dadurch vergrößert wird, daß nicht der geringste Schutz gegen die Witterung dort draußen existiert, wird hereingetragen, ebenso wie der Schmutz von der Straße, die vor dem Personenbahnhof einem Sumpf gleicht und nicht dem Vorplatz eines Groß-Badischen Staatsbahnhofs. Ein Wartesaal III. Klasse existiert als solcher überhaupt nicht, er ist verbunden mit der Restauration III. Klasse. (Abg. Benedey: Wie in Konstanz! Heiterkeit.) Ich nehme an, daß der Herr Zwischenrufer die Dringlichkeit dieser Angelegenheit deshalb um so mehr anerkennt und mich in meinen Wünschen unterstützen wird. (Abg. Benedey: Sehr richtig!) Ich will nicht reden von der Gesamtanlage des ganzen Gebäudes. Ich habe aber schon Gelegenheit gehabt, zu sehen, und andere haben mir bestätigt, daß hier und da Fremde im Bahnhof Triberg aussteigen, weil die Station Triberg ausgerufen worden ist, sich dann aber erschreckt wieder dem Coupé zuwenden, um einzusteigen, weil sie der Meinung sind, sie hätten sich geirrt, ein derartiger Bahnhof könne unmöglich der Repräsentant der weltberühmten Kurstadt Triberg sein. (Abg. Monich und Odenwald: Sehr richtig!) Es ist nichts als eine bessere Blochhütte, die von außen verschündelt ist, und an der man seit Jahren die notwendigsten Ausbesserungen nicht vorgenommen hat; eine Blochhütte, die an Mangelhaftigkeit meines Wissens nur noch von der Blochhütte übertroffen wird, die den Pfullendorfern als Bahnhof dient. Die Zustände am Güterbahnhof sind durch den Herrn Berichterstatter ausführlich erörtert worden, und ich kann nur darauf hinweisen, daß der Holzladeplatz, der an dem Güterbahnhof sich befindet, an Tagen, an denen es regnet oder geregnet hat, ebenfalls einem Sumpfe gleicht. Das Allerwichtigste an der ganzen Anlage und das Gefährlichste scheint mir aber der Niveauübergang zu sein, der an der Hauptverkehrsstraße des ganzen Schwarzwalds von der Eisenbahnlinie an einer Stelle überschritten wird, an der die Bahn direkt ein Tunnel passiert und an der diese Hauptverkehrsstraße ein außerordentlich starkes Gefälle besitzt. Es ist vom Herrn Berichterstatter auf die Gefahr hingewiesen worden, daß unter Umständen einer der vielen Langholzwagen, die hier über die Bahn und an der anderen Seite wieder über dasselbe Gleis hinübertransportiert werden müssen, einmal an dieser Stelle zusammenbrechen könne. Dieser Fall ist durchaus nicht akademischer Natur. Ich selbst bin an einem Weihnachtstag vor 2 oder 3 Jahren auf der Station Gengenbach mit dem Schnellzug durch einen solchen zusammengebrochenen Langholzwagen hindurchgefahren und bin mir heute noch der Umstände bewußt, die damals mitgespielt haben. Ich erinnere mich auch noch genau an die Gefühle, die ich hintennach gehabt habe, als ich der Lebensgefahr entgangen war, die mit diesem Unfall für die Passagiere dieses vollbesetzten Zuges verbunden war. Es ist durchaus nicht ausgeschlossen, daß sich auch an dieser Stelle in Triberg ein ganz ähnlicher Unfall ereignen kann, und zwar noch viel leichter, weil eben die Straße dort ein starkes Gefälle aufweist und das Tunnel sich in nächster Nähe dieses Niveauübergangs befindet. Ich meine, es genügt, daß man auf die Möglichkeit eines derartigen Unfalls hinweist, um in der Regierung den Eindruck hervorzurufen, daß hier Zustände herrschen, mit deren Beseitigung man unmöglich mehr zuwarten kann.

Von Seiten der Regierung ist auch zugeben worden, daß die Zustände an diesem Bahnhof unhaltbar sind. Schon im Jahre 1906 ist von ihr schriftlich versprochen worden, daß in den Voranschlag für die Jahre 1908/09 womöglich Mittel für den Bahnhofumbau in Triberg eingestellt werden würden, auch ist durch den Herrn Generaldirektor schon im Jahre 1907 auf betriebstechnische Gründe hingewiesen worden, insbesondere aber auf Gründe der Betriebssicherheit, die die Umänderung der Zustände dringend notwendig machten, und man hätte meinen sollen, daß in Ansehung aller dieser Gründe eigentlich mit dem Umbau dieses Bahnhofes schon längst begonnen werden wäre. Im März 1908 hat man sogar noch Besprechungen mit der Stadtverwaltung in Triberg selbst abgehalten, genau 6 Wochen vor dem Tage, an dem der Erlaß der Groß-Regierung herauskam, die Regierung sehe sich nicht in der Lage, eine Forderung in das damalige Budget für den Bahnhofumbau einzustellen. Es ist doch begreiflich, daß schon damals in der Stadtverwaltung und in den beteiligten Kreisen ein Eindruck über diese Handlungsweise der Regierung erweckt worden ist, der für die Beurteilung der Regierung selbstverständlich kein sehr günstiger war. Zu dem Erlaß hatte man aber wenigstens versprochen, daß man für das Budget 1910/11 eine Anforderung an die Landstände stellen werde. Man hat das versprochen und man hat es mit derselben Pünktlichkeit gehalten wie das erste Versprechen, das gelaufen hat, man wolle in dem Etat des Jahres 1908/09 womöglich eine solche Forderung einstellen.

Kurz ehe das Baubudget herauskam, und kurz ehe man erfuhr, daß die Regierung auch in diesem Jahre nichts gewonnen sei, Anforderungen in den Etat einzustellen, haben weitere mündliche Besprechungen mit der Regierung stattgefunden. Auch nachdem bekannt war und nachdem man sich damit abgefunden hatte, daß im Jahre 1910/11 in das Hauptbudget keine Anforderung eingestellt werden würde, haben weitere mündliche und schriftliche Verhandlungen mit den Behörden stattgefunden. Es ist seitens des Herrn Ministers persönlich in Triberg und mir gegenüber in Karlsruhe mündlich versichert worden, daß diese Aufgabe eine der dringendsten für die Zukunft wäre. Wir haben uns zunächst durch diese Versicherungen wieder beruhigen lassen. Es sind uns derartige Versicherungen von dem Herrn Minister mündlich in dem gleichen Zeitpunkt gemacht worden, in dem ein Erlaß an den Landesverband zur Hebung des Fremdenverkehrs schon abgeschickt war, in welchem genau das Gegenteil von dem steht, was uns der Herr Minister mündlich erklärt hat (Hört! Hört!). In diesem Erlaß steht: „Ein Neubau desselben (des Bahnhofes) kann nicht als eine dringende Aufgabe der Eisenbahnverwaltung angesehen werden“ (Hört! Hört!). Ich meine, es kann uns doch von keiner Seite übelgenommen werden, wenn wir uns dagegen verwahren, daß man in einer derartigen Weise mit Versicherungen umgeht. Das ist eine dilatorische Behandlung dieser ganzen Frage, die meines Erachtens deutlich beweist, daß man schon in einem Zeitpunkte, in dem man genau gewußt hat, daß man in nächster Zeit nicht die Absicht hat, den Neubau dieses Bahnhofes durchzuführen, immer noch Versicherungen gemacht hat und immer noch den Eindruck erweckt hat, als ob es einem mit dieser Sache ernst wäre.

Ich meine, die finanzielle Lage unserer Staatsbahnverwaltung und unseres Landes kann in einem Falle, wie er hier vorliegt, kein maßgebender Grund sein, mit der Zuangriffnahme dieser Aufgabe zu zögern. Es liegen

Hier Zustände vor, die an sich schon fordern würden, daß man hier in allernächster Zeit mit einem Neubau vorgeht. Ich darf aber dabei auf Gesichtspunkte hinweisen, die schon in der Generaldebatte in der Budgetkommission zum Budget des Eisenbahnbaues erörtert worden sind. Ich darf darauf hinweisen, daß man gerade in einem Zeitpunkt, in dem das Baugewerbe so darniederliegt, mit Aufgaben, die einmal doch gelöst werden müssen, sofort beginnen sollte, schon um dem darniederliegenden Baugewerbe aufzuhelfen. Ich darf aber auch auf andere Gesichtspunkte hinweisen. Es kann unter Umständen nötig sein, daß man in Triberg noch mit Geländeerwerb vorgehen muß, und ich weiß ganz bestimmt, daß solches Privatgelände zurzeit in Triberg existiert, das zu außerordentlich billigem Preise jetzt zu haben wäre, wenn die Großh. Regierung zugreifen wollte. Es ist mir allerdings nichts davon bekannt, daß man in der Richtung bis jetzt vorgegangen wäre.

Was den schwierigsten Punkt des ganzen Mißstandes in Triberg betrifft — das ist der Niveauübergang in der Stadt selbst —, so hat man gestern und vor ein paar Tagen in der Budgetkommission die Beseitigung einzelner solcher Niveauübergänge genehmigt, so in Willingen die Beseitigung des Schwemlinger Übergangs, in Nastatt des Übergangs in der Richtung nach Baden und ferner die Beseitigung des Niveauübergangs unterhalb der Station Hausach. Das sind alles außerordentlich dringende Aufgaben, aber ich kenne diese drei Stellen ganz genau, und meiner Überzeugung nach ist von diesen drei Stellen keine einzige so lebensgefährlich und so betriebsgefährlich wie dieser Niveauübergang am Triberger Bahnhofe, schon aus dem einen Grunde, weil das starke Gefälle an der Landstraße vorhanden ist, und weil auf der anderen Seite in kürzester Entfernung von dem Niveauübergange sich das Tunnel befindet (sehr richtig!). Ich bewundere den Mut der Großh. Generaldirektion, daß sie, nachdem sie schon vor Jahren von der hiesigen Verantwortung gesprochen hat, die sie durch Befassung dieses Zustandes übernimmt, immer noch den Mut hat, diese schwere Verantwortung weiter zu tragen auf die Gefahr hin, daß hier einmal Unfälle passieren, die unabsehbare Folgen für uns haben können.

Die ganze Behandlung der Triberger Angelegenheit hängt zusammen mit der Art und Weise, wie man die Schwarzwaldbahn überhaupt behandelt. Die ganze Art und Weise, wie die Schwarzwaldbahn im Rahmen unserer Bahnen aufgeführt wird, erweckt nach außen hin immer den Eindruck, als sei sie eine Seitenbahn, als sei sie eine Nebenbahn, auf die man nicht in dem Maße Rücksicht zu nehmen habe wie auf die übrigen Bahnlinien unseres Landes. Es ist eine Verkennung der wirtschaftlichen Bedeutung des ganzen Schwarzwaldes, die in dieser Frage wie in der allgemeinen Behandlung der Schwarzwaldbahn zum Ausdruck kommt! Ich meine, die Kammer sollte sich aber auch nach einer anderen Richtung hin gegen diese Art und Weise der Geschäftsbehandlung wehren. Es liegen nun zwei Kammerverhandlungen in dieser Frage vor. Die Großh. Regierung hat sich durch nichts bewegen gelassen, den Kammerbeschlüssen nachzugehen. Es liegen mündliche Versprechen der Großh. Regierung vor, die von verschiedenen Seiten gemacht worden sind, die noch vor aller kürzester Frist vom Herrn Eisenbahnminister selbst gemacht worden sind, und ich empfinde ihm das Mißbehagen durchaus nach, heute in diesem hohen Hause zu erscheinen in einem Augenblick, in dem er an solche gegebene Versprechen erinnert werden soll.

Wenn etwa seitens der Regierung der Betrag von 6000 M. für den Umbau oder die Herstellung eines Wartealles III. Klasse in dieser Frage als genügend angesehen wird, so kann ich nur sagen, daß man das in Triberg — wie man mir mitgeteilt hat — nicht anders als eine blutige Verhöhnung der Triberger aufgefaßt hat, und ich bin durchaus in der Lage und bin auch autorisiert dazu, in diesem Hause den Antrag zu stellen, daß die Kammer die Verwendung dieser 6000 M. zum Zwecke der Herstellung eines Wartealles III. Klasse ablehnt, da das nach keiner Seite hin auch nur dem geringsten Teile der Bedürfnisse in irgend einer Weise Rechnung tragen kann. Ich habe mir deshalb erlaubt, einen Antrag an das Hohe Haus zu stellen, der vorhin vom Herrn Präsidenten verlesen worden ist, und ich stelle an Sie die Bitte, diesem Antrage zuzustimmen, schon deshalb, damit das Hohe Haus zum Ausdruck bringt, daß, wenn die Großh. Regierung die Verantwortung für die Zustände weiter übernehmen will, das Hohe Haus es ablehnt, die Verantwortung für Zustände zu übernehmen, die dazu führen können, daß Eisenbahnunglücke von den allerschwersten Folgen passieren können. Ich meine aber auch, man sollte im allgemeinen derartige Fragen nicht in dieser dilatorischen Weise behandeln, wie die Regierung das mit dieser Frage getan hat; das sind alles Dinge, die mit den Anschauungen in der Bevölkerung über Treu und Glauben zusammenhängen (Beifall).

Abg. Mönch (Soz.): Den trefflichen, wenn auch etwas drastisch, so doch sachgemäß vorgetragenen Ausführungen des Herrn Abg. Hummel schließe ich mich aus voller Überzeugung an. Wir hörten von ihm und wir hörten vom Herrn Berichterstatter, daß seit einer Reihe von Jahren der Bahnhof in Triberg seitens der Regierung für unzulänglich gehalten wird. Wenn die Regierung tatsächlich seit einer Reihe von Jahren diese Unzulänglichkeiten und Gefährlichkeiten einsieht, so ist es wahrlich unbegreiflich — und der Herr Abg. Hummel hat vollständig recht, wenn er einmal mit derben Worten da hineinleuchtet hat —, daß man immer nur Versprechen gibt, diese aber nicht hält.

Der Landesverband zur Hebung des Fremdenverkehrs hat in dem schönen Triberg schon mehrfach Beratungen abgehalten, denen ich als Vertreter der Stadt Offenburg angewohnt habe. Ich habe dabei stets mit Freude beobachtet und mit großem Vergnügen gesehen, wie dieser vor einigen Jahrzehnten noch unansehnliche Ort sich zu einem modernen und geradezu weltbekannten Luftkurort emporgeschwungen hat. Aber nicht nur im Sommer ist der Fremdenverkehr bedeutend, sondern, wie wir gehört haben, ist in Triberg infolge des Rodel- und Skisports auch im Winter ein ganz bedeutender Fremdenverkehr.

Ganz im Gegensatz zu diesem Emporschwingen Tribergs macht der Bahnhof neben diesen eleganten großen Hotels und Kaufläden einen ärmlichen, ja ich möchte geradezu sagen, einen häßlichen Eindruck. Er paßt weder zu den prächtigen Gebäuden, noch paßt er in das Milieu der schönen Schwarzwaldfenerie. Ist die Hütte schon im Sommer zu klein, so ist um so mehr das richtig, daß, wenn im Winter die Sportleute, die Skiläufer und Rodler kommen, diese mit ihren Schlitten und Skigegegenständen nicht einmal durch die Türe hindurchkommen, weil sie zu eng ist. Wenn, wie ich bestätigen kann, seitens der Stadt alles getan wird, um die Fremdenindustrie zu heben, und insbesondere der äußerst regsame Bürgermeister

de Pellegrini alles mögliche tut, um zu erreichen, daß Triberg allen Ansprüchen, die an einen modernen Luftkurort gestellt werden, gerecht wird, sollte auch die Regierung durch Entgegenkommen in diesen berechtigten Bahnhofswünschen diese Bestrebungen unterstützen. Wenn die Sparjamkeit an einem Orte einsetzt, wo sie Schaden bringt, dann ist das eben keine Sparjamkeit mehr, dann verdient die Sparjamkeit eher einen Tadel, als daß man ihr Lob spenden kann. Dies trifft auf den Triberger Bahnhof in vollem Maße ganz zu. Unser herrlich schöner Schwarzwald ist eines der kräftigsten Jugmittel, um den Fremdenstrom in das Badnerland zu leiten. Aber neben der Naturschönheit bedarf es auch der Bequemlichkeit, bedarf es des Komforts und bedarf es insbesondere auch der Zufriedenheit des reisenden Publikums. Vor allem ist es natürlich Aufgabe der Hoteliers, den Fremden den Aufenthalt behaglich zu machen, aber auch der Staat hat Verpflichtungen, und zwar hat er in erster Reihe für die Zugverbindungen zu sorgen; in dieser Hinsicht ist zu bemängeln, daß, wie ich glaube, kein einziger Schlafwagen über den Schwarzwald geführt wird. Dann muß der Staat insbesondere für den ordentlichen Zustand der Bahnhöfe besorgt sein. Der Triberger Bahnhof aber ist, wie gesagt, eines so weltberühmten Fremdenplatzes durchaus unwürdig. Es ist also nicht allein ein Lokalwunsch der Triberger, sondern es ist geradezu ein Landesinteresse, das gebieterisch verlangt, daß sich an einem solchen Fremdenplatz ein anständiger Bahnhof befindet.

Aber nicht nur der Triberger Bahnhof sondern alle Bahnhöfe des badischen Landes sollten auf die Fremden, wenn sie durch das Land reisen oder darin Aufenthalt nehmen, einen anständigen Eindruck machen. Das kann bei kleinen Stationen oft mit wenig Kosten und mit primitiven Mitteln geschehen. In Frankreich und im Süden sieht man sehr häufig, daß durch Pflanzendeforation und durch Feinmaschierung häßlicher Bände manches geschieht. So kann mit kleinen Mitteln ein an sich wenig schöner Bahnhof oft hübsch und ansehnlich gestaltet werden. Wenn man die Aufwendungen unserer Nachbarstaaten Württemberg, Bayern, Elsaß, Schweiz und Österreich, sieht und vergleicht, welche Summen diese zur Hebung ihres Fremdenverkehrs aufbringen, dann ist das, was das badische Land und die badische Regierung im Interesse der Hebung des Fremdenverkehrs tut, im Verhältnis zur Größe Badens geradezu winzig und unbedeutend. Heutzutage genügt es nicht mehr, daß man auf die schönen Schwarzwaldtaunen und unsere herrlichen Wälder hinweist, heute genügt es auch nicht mehr, daß wir auf unser zauberisch schönes Baden-Baden und unsere anderen schönen Kurorte hinweisen, heute ist es daneben auch notwendig, daß man für die Bequemlichkeit der Fremden sorgt und dafür, daß sich auch die Kunst mit der Natur verbinde, heute ist es auch nötig, daß man eine ungeheure Reklame macht, weil das Ausland durch ebensolche Reklame den Fremdenverkehr abzuleiten sucht. (Der Präsident bittet den Redner, zum Thema zurückzukehren.)

Der Herr Forst- und Domänendirektor hat neulich darauf hingewiesen, daß die Erhaltung und Pflege der gewaltigen Bäume des Schwarzwaldes durchaus nötig wären, um den Zustrom der Fremden in den Schwarzwald zu erhalten. Ich schließe mich dem vollständig an. Es gibt nicht überall solch herrliche Bäume, und Wälder, wie sie der Schwarzwald aufweist, findet man nicht überall, darum sind sie ein solcher Anziehungspunkt für Naturfreunde. Und wenn auch der Herr Präsident meint, es gehöre dies

nicht zum Thema, so liegt es nach meinem Empfinden doch sehr nahe, daß man die Schönheiten des Schwarzwaldes und die Bequemlichkeit der Bahnhöfe mit ihm verbindet. Das ganze badische Land hat ein Interesse daran, wenn der Schwarzwald gehegt und gepflegt wird, denn davon ist nicht nur das Gedeihen der Fremdenindustrie sondern auch das der gesamten Industrie auf dem Schwarzwald in eminentester Weise abhängig. Im Schwarzwald hängt die Schwarzwaldindustrie mit der Fremdenindustrie innig zusammen. Wenn wir also die Regierung bitten, für den Bahnhof Triberg und damit für die Hebung des Fremdenverkehrs im Schwarzwald tiefer in den Beutel zu greifen, tun wir es in der Hoffnung, daß dies der Fremdenindustrie und überhaupt der Schwarzwaldindustrie, damit aber auch durch auskömmliche Bezahlung den in diesen Industrien beschäftigten Arbeitern und Hotelangestellten zugute komme.

Ich wiederhole den Wunsch, daß der Bahnhof Triberg möglichst bald in Angriff genommen werde, und schließe mich den Anregungen des Herrn Abg. Gummel in dieser Richtung vollständig an. Ich hoffe, daß wir heute nicht nur Versprechungen hören, sondern daß die Anregungen des Herrn Abg. Gummel recht bald in die Tat umgesetzt werden. Das wird dazu beitragen, den Fremdenstrom in verstärktem Maße unsern herrlich schönen Lande zuzuführen.

Abg. Görlacher (Zentr.): Der Herr Berichterstatter und meine verehrten Herren Vorredner haben Ihnen bereits die Verhältnisse des Bahnhofs in Triberg eingehend geschildert. Als Nachbar der Schwarzwaldstadt Triberg kann ich das, was der Herr Berichterstatter und die Herren Vorredner vorgetragen haben, speziell das, was sich auf die Zustände des Bahnhofs in Triberg bezieht, nur bestätigen. Wir Billinger sind so uneigennützig, daß wir gerne zugeben, daß es gerade die Stadt Triberg ist, die in der Fremdenindustrie bahnbrechend auf dem Schwarzwald vorangegangen ist und dazu beigetragen hat, daß der Schwarzwald in unserem Reiche und weit über die Grenzen des ganzen Deutschen Reichs hinaus bekannt geworden ist. Wenn Sie einem Fremden gegenüber eine Stadt auf dem Schwarzwald näher bezeichnen wollen, dann müssen Sie hinzusetzen: Sie liegt vor, sie liegt nach Triberg, sie liegt südlich, östlich von Triberg; ein Beweis dafür, daß Triberg überall außerordentlich bekannt ist, sei es durch seine Fremdenindustrie, sei es durch seine Uhrenindustrie.

Ich gebe gerne zu, daß die Fremden, die die Schilderungen der Schönheiten Tribergs in den Annoncen und sonstwo gelesen haben, außerordentlich enttäuscht sind, wenn sie in Triberg ansteigen und dann am dortigen Bahnhof diese „Bretterbude“, wie sie schon bezeichnet worden ist, vorfinden. Die Herren, welche die Verhältnisse auf dem Bahnhof näher kennen, werden mir zugeben, daß es wie ein Rätsel erscheint, daß dort auf diesem schmalen Streifen ein solch großer Verkehr bewältigt werden kann; es verkehren dort täglich 70 bis 80 Züge und außerdem noch ziemlich viele Nachschubmaschinen. Es muß einen, wie gesagt, wundern, daß dieser Verkehr auf dem meiner Schätzung nach kaum 15 bis 20 Meter breiten Streifen bewältigt werden kann.

Auch der Zustand der Wegübergänge ist bereits schon hervorgehoben worden. Mit einem gewissen Schauer sehe ich immer dort an jenem Wegübergang, wie Omnibusse

Regen und im Winter Schlitten gegen den Begübergang überfahren; die Barriere muß unter Umständen rasch geschlossen werden, der Zug sauft aus dem kaum 20 Meter entfernten Tunnel heraus, der Mann, der die Schranke bedient, ist nicht in der Lage, das Herannahen des Zuges zu sehen. Es entsteht so eine außerordentlich große Gefahr, es muß einen nur wundern, daß auf dem Begübergang noch kein größeres Unglück passiert ist.

Nun möchte ich die Großh. Regierung dringend bitten, sich für den Antrag, den auch ich unterzeichnet habe, zu interessieren, daß sie auch dem Antrag der Kommission zuzustimmen trägt und den Umbau des Bahnhofes Triberg beschleunigt. Mein Freund Duffner, der heute im Reichstag tätig ist, hat mich beauftragt, in seinem Sinne den Antrag der Kommission warm zu unterstützen.

Abg. Pfeiffle (Soz.): Alle die Erwägungen und alle die Beschwerden, die hinsichtlich des Bahnhofes Triberg vorgetragen wurden, haben auch in der Kommission volle Würdigung erfahren; auch der Kommission waren alle Umstände nicht unbekannt. Wenn wir gleichwohl zu anderen als dem vom Herrn Abg. Hummel gestellten Antrag kamen, ist das darauf zurückzuführen, daß wir es gegenwärtigen Moment für rein undenkbar halten, daß noch ein solch hoher Betrag in das Nachtragsbudget eingestellt werden kann. Das Nachtragsbudget ist ja so ziemlich fertig gestellt, und wenn die Großh. Regierung jetzt erst in Erwägung über diese Sachen einzutreten wird, bedarf es hierzu jedenfalls noch umfangreicher und zeitraubender Feststellungen, Messungen und Berechnungen, so daß wir, wenn wir warten wollten, bis dann das Nachtragsbudget dem Landtag vorgelegt würde, in die Gefahr kämen, bis zum Stichtage zusammenbleiben zu müssen. Nun ist der erste Teil des Antrags Hummel gleichlautend mit dem Antrag der Kommission und nur der zweite Teil des Antrags Hummel bringt die Änderung, daß die Großh. Regierung ersucht wird, die Forderung in den Nachtragsetat vorzutragen. Wenn uns, der Kommission, nachgewiesen werden kann, daß die erforderliche Summe noch in das Nachtragsbudget eingestellt werden kann, glaube ich auch im Namen der übrigen Mitglieder der Kommission die Zustimmung abgeben zu können, daß wir in diesem Fall den Antrag Hummel stimmen werden. Ist dies aber nicht möglich, dann würden wir natürlich an dem Antrage der Kommission festhalten müssen.

Abg. Dr. Frank (Soz.): Ich kann die Schilderung des Standes am Bahnhof in Triberg aus eigener Kenntnis nur bestätigen, und ich kann mich den Wünschen, die von meinem Vorredner ausgesprochen worden sind, in vollem Umfang anschließen. Auch im Interesse der Verantwortlichkeit für die politische Schwarzwalddagitation wäre es sehr zu wünschen, wenn die Zustände dort droben besser werden (Geisterzeit). Ich habe bei den letzten Landtagswahlen schmerzlich empfunden, daß dort noch sehr vieles im Argen liegt.

Nun hat die heutige Besprechung der Petition aber nicht den lokalen Charakter, die Petition hat ganz erhebliche nationale Bedeutung. Es ist von einem meiner Vorredner, dem Herrn Abg. Hummel, die Behauptung aufgestellt worden, daß den zuständigen Stellen vonseiten des verantwortlichen Ministers mündlich feierliche Versprechungen wegen dieses Bahnhofes gemacht worden seien. Ich glaube deshalb, es erfordert einerseits die Billigkeit gegenüber dem Minister, andererseits aber die Rücksicht auf die Rechte der Kammer, daß

wir die Sache gründlich prüfen und daß wir dem verantwortlichen Manne Gelegenheit geben, sich dazu zu äußern. Ich bin überzeugt, daß bei mehr als einem Mitgliede des Hauses die Entscheidung über den Antrag davon abhängt, ob der Minister die Tatsache als richtig zugibt, daß er Versprechungen abgegeben hat. Ich möchte deshalb beantragen, daß die Abstimmung über den Antrag der Kommission und den weitergehenden Antrag der Herren Abgg. Hummel und Gen. ausgesetzt wird, und daß die weitere Besprechung und die Abstimmung über die Sache mit der Besprechung des Eisenbahnetats verbunden wird, die ja an den nächsten Tagen beginnen wird. Ich glaube, daß wir dadurch heute Zeit sparen und daß wir auch Billigkeitsrücksichten Rechnung tragen, die von anderer Seite beansprucht werden könnten.

Abg. Pfeifferle (natl.): Auch ich selbst wie meine Freunde stehen durchaus auf dem Standpunkt, daß die Kommission durch ihren Beschluß das Richtige getroffen hat, indem sie anerkannt hat, daß wirklich ein großes Bedürfnis dafür vorliegt, in Triberg eine andere Bahnhofsanlage zu erstellen. Ich bin nach dieser Richtung hin mit allen Vorrednern durchaus einig, da ich die Verhältnisse ebenfalls kenne. Auch bin ich der Ansicht, daß ein neues Aufnahmsgebäude unbedingt erstellt werden muß. Wenn ich aber nicht dazu kommen kann, dem weitergehenden Antrage der Abgg. Hummel u. Gen. zuzustimmen, so liegt der Grund dafür in der geistigen Verhandlung der Budgetkommission, die gezeigt hat, daß man durch die Finanzlage gezwungen ist, leider selbst Bauten, die bereits im Budget stehen und für die schon Mittel bewilligt sind, nicht auszuführen, sondern zurückzustellen, weil ihre Ausführung im Augenblick eben nicht möglich ist. Wir haben gestern in der Kommission ausgesprochen, daß das insofern bedauerlich sei, als dadurch unter Umständen später größere Kosten entstehen würden und die dadurch gemachten Ersparnisse nur scheinbar vorhanden seien. Aber wir mußten uns damit abfinden, daß Bauten, die bereits genehmigt sind — es handelt sich vorab um Titisee u. Emmendingen, für Emmendingen ist schon eine halbe Million bewilligt, die Vorarbeiten sind alle fix und fertig, und die Arbeit dürfte nur begonnen werden —, trotzdem zurückgestellt werden. Nachdem die Verhältnisse so liegen, daß selbst Bauten dringlicher Natur, für die bereits Positionen eingestellt sind, zurückgestellt werden müssen, kann ich mich natürlich nicht dafür erwärmen, daß man noch ein neues Projekt in das Nachtragsbudget aufnehmen soll. Ich bin aber der Ansicht, daß der Antrag der Kommission berechtigt ist und daß die Hoffnung ausgesprochen werden muß, daß in das nächste Budget eine entsprechende Forderung für Triberg eingestellt wird.

Was den Antrag Frank anbelangt, kann ich mich demselben anschließen. Es erscheint zweckmäßig, wenn man die Abstimmung verschiebt, und die Sache beim Eisenbahnetat noch einmal besprochen wird. Um noch einmal zu wiederholen: Ich anerkenne die Dringlichkeit der Erbauung einer neuen Bahnhofsanlage in Triberg, aber nachdem andere als dringliche anerkannte Aufgaben, die schon weiter vorgeschritten sind, zurückgestellt werden mußten, kann ich dem Antrage, jetzt eine Anforderung für Triberg ins Nachtragsbudget aufzunehmen, nicht das Wort reden.

Abg. Neuhans (Zentr.): Wir sind mit dem Antrage Frank einverstanden, da wir es als selbstverständlich erachten, daß dem Herrn Minister Gelegenheit gegeben

wird, sich zu den Mitteilungen des Herrn Kollegen Hummel über ihn hier zu äußern.

Abg. Hummel (fortsch. Sp.): Ich möchte den Antrag stellen, daß wir diese Frage im Zusammenhange behandeln mit der Forderung von 6000 M., die sich im Betriebsbudget befindet und an deren Erledigung die Erledigung dieser Frage unlösbar geknüpft ist.

Diesem Antrag wird entsprochen und die heutige Verhandlung über diesen Gegenstand abgebrochen.

Zu Ziffer 1 lit. d der Tagesordnung, Bitte der Gemeinderäte der beteiligten Orte des Bauandes um Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn von Sedach oder Osterburken nach Tauberbischofsheim, Berichterstatter Abg. Seubert (Zentr.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Die Petenten wenden sich zum ersten Male an die Hohe Kammer mit der Bitte, den Bau einer normalspurigen Bahn von Sedach oder Osterburken durch das Bauand nach Tauberbischofsheim zu beschließen. Sie erhoffen dadurch eine Hebung der Landwirtschaft und der Industrie. Sie führen auch die Gütermenge der einzelnen Gemeinden in Ein- und Ausgang an und glauben dadurch eine Rentabilität der Bahnlinie nachweisen zu können.

Die Großh. Regierung weist zunächst darauf hin, daß diese Petition in einem gewissen Gegensatz zu der auf diesem Landtag vorliegenden Petition um Erbauung einer Bahn von Strümpfelbrunn über Mudau-Buchen-Altheim nach Rosenberg und Tauberbischofsheim stehe. Osterburken als Ausgangspunkt müsse ganz ausgeschlossen bleiben wegen der größeren Entfernung und des ungünstigen Geländes von da nach der nächsten Station Schlierstadt. Die erbetene Bahnlinie würde etwa 40 Kilometer lang; der Bauaufwand würde sich schätzungsweise auf 8 Millionen Mark belaufen. Von den betreffenden Gemeinden läge ein Teil schon nahe an der Bahn; ein Bedürfnis käme nur für zehn Gemeinden mit etwa 5600 Einwohnern in Frage. Die Regierung glaubt, daß die Einnahmen die Betriebskosten nicht decken würden und hält mit Rücksicht auf die hohen Baukosten gar bei der jetzigen schlechten Finanzlage ein Eingehen auf derartige Bahnwünsche nicht für angängig, daher auch für zwecklos, die Eisenbahnverwaltung mit der Ausarbeitung eines Projektes zu beschäftigen.

Die Kommission hält für wünschenswert, daß auch jene Gegend einmal des Segens einer Bahnverbindung teilhaftig wird. Sie muß jedoch die Einwendungen der Großh. Regierung als begründet anerkennen. Da nun gleichzeitig eine Petition vorliegt, deren Ausführung dem Wunsch jener Gegend größtenteils entgegenkommt, beantragt sie:

Hohe Zweite Kammer wolle beschließen, die vorliegende Petition der Großh. Regierung in dem Sinne zur Kenntnisaufnahme zu überweisen, daß sie feinerzeit prüft, welchem der Projekte im Ernstfalle der Vorzug zu geben ist.

Abg. Neuhans (Zentr.): Es handelt sich hier um eine Petition, die dem Hohen Hause zum ersten Male vorgelegt worden ist. Wir ersehen daraus, daß große Gebiete in Baden der Erschließung bedürfen. Es kommen hier im ganzen als Interessensphäre 18 Orte mit nahezu 12 000 Einwohnern in Frage. Ein Teil der Gegend, um die es sich hier handelt, hatte vor ein paar Jahren gehofft, sie würde erschlossen werden, weil man glaubte, den Truppenübungsplatz des XIV. Armeekorps dorthin zu bekommen, womit der Bau der einen oder anderen Eisenbahnlinie verbunden gewesen wäre. Die Hoffnung auf den Truppenübungsplatz ist nun zu Wasser geworden, wir haben vor einigen Tagen gehört, daß der Übungsplatz in die Gegend von Meßkirch kommt. Es ist eine abgelegene Gegend, die sich um eine Eisenbahn an den Landtag gewandt hat, eine Gegend, die wirtschaftlich zurückkommt, obgleich sie einen fruchtbaren Boden und eine fleißige Bevölkerung besitzt. Was der Kommissionsantrag versprochen wird, ist nicht viel. Wir wissen, wie die Finanzverhältnisse liegen, und ich glaube auch nicht, daß die Petenten die Hoffnung gehabt haben, daß vielleicht gar schon in diesem Landtag an den Bau der Bahn gedacht werden könnte.

Es ist gleichzeitig eine andere Petition wegen eines Projektes, das den Anschluß über Buchen-Mudau zum Eisenbahnhause eingereicht, die ein Teil dieser Orte auch unterzeichnet hat; zum anderen Teil aber kommen Orte in Frage, die mehr Wert darauf legen, entweder von Osterburken oder von Sedach aus angeschlossen zu werden. Im ganzen aber ist die ganze große interessierte Gegend darin einer Meinung, daß die Gegend überhaupt angeschlossen werden muß. Und wenn auch ein gewisser Interessengegensatz zwischen meinem Freunde Knebel und mir besteht, insofern der eine mehr zu Tauberbischofsheim-Sedach und der andere mehr zur Tauberbischofsheim-Mudau neigt, glaube ich doch, daß wir es einmal der Regierung überlassen können, den richtigen Weg zu finden, wie die Gegend angeschlossen werden soll. Hauptsache ist, daß die Gegend angeschlossen wird, und daß die Petenten sehen, daß im Hohen Hause Stimmung dafür herrscht, daß dies geschieht. Gegenwärtige Interessen sollen jedenfalls keinen Grund abgeben, den Bau zu hintertreiben. Ich bitte den Antrag der Kommission anzunehmen.

Abg. Leifer (natl.): Ich kann mich den Ausführungen des Herrn Vorredners nur anschließen. Wenn die Petition heute auch zum ersten Male dem Hohen Hause vorliegt, so weiß ich aber doch bestimmt, daß die Wünsche nach einer Bahnlinie in jener Gegend schon lange bestehen; sie haben sich nur im Laufe dieses Winters zum ersten Male zu einer Petition verdichtet. Wir wissen ja, daß uns noch eine weitere Petition vorliegt, die bereits vom Herrn Berichterstatter und auch vom Herrn Vorredner erwähnt worden ist. Es ist von der Regierung darauf hingewiesen worden, daß beide Petitionen in einem gewissen Gegensatz zu einander stehen. Diese Frage will ich jetzt nicht näher treten, ich will mich nur wie es vorhin vom Herrn Berichterstatter geschehen ist, dahin aussprechen, daß es einer Erschließung jener Gegend dringend bedarf. Wenn Sie in jener Gegend bekannt sind, so wissen Sie, daß dort stattliche Dörfer liegen mit großen, zum Teil schwer zu bearbeitenden, aber fruchtbaren Gemarkungen. Die Bevölkerung dort wendet allen Fleiß und alle Mühe an, um dem Boden

ihren Ertrag abzurufen. Aber des Segens einer Bahnverbindung ist sie noch nicht teilhaftig geworden, sie möchte sich aber, wie andere Landesteile, möglichst bald einer solchen erfreuen. Weitere Ausführungen will ich mir bis zur Behandlung der andern Petition vorbehalten. Ich möchte aber heute schon an die Regierung die Bitte richten, zu gegebener Zeit beiden Petitionen eine wohlwollende Behandlung zuteil werden zu lassen.

Abg. Knebel (Zentr.): Ich erhebe mich nur, um mich dem Kommissionsantrag vollinhaltlich anzuschließen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 1 lit. e der Tagesordnung, Bitte der Gemeinde Asbach um Verlegung des Bahnhofes der Station Asbach, Berichterstatter Abg. Kewerth (natl.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Zur Begründung ihres Gesuchs führt Petentin an: Da die Großh. Generaldirektion beabsichtige, den auf der Bahnstation Asbach stehenden Bahnhof wegen Bauverfalligkeit und Unzulänglichkeit in der Eigenschaft als Station abzubauen und durch einen Neubau zu ersetzen, wäre die Gelegenheit geboten, einem langverhehlten Wunsche der Gemeinde in der Weise entgegen zu kommen, daß der Bahnhof dem Orte näher gerückt würde; statt dessen solle das Aufnahmegebäude in der Richtung gegen die Station Mörstelstein noch weiter wie bisher von dem Orte entfernt erstellt werden, was für die Gemeinde einen Nachteil gegen früher bedeute. Als die Odenwaldbahn im Jahre 1860 gebaut worden sei, hätte man mit Rücksicht auf die Orte Breitenbrunn, Mörstelstein, Nedarbinau und Obbrigheim die Bahnstation Asbach beim Einmünden in den großen Tunnel mit einer Ortsentfernung von etwa 20 Minuten erstellt. Als Stationsgebäude sei die alte Bauhütte aufgestellt worden, die jedoch früher schon wie heute den Wohnungs- und Betriebsanforderungen nicht entsprochen habe, sie sei jetzt baufällig geworden und solle deshalb durch ein neues Gebäude ersetzt werden. Inzwischen habe sich der Verkehr in der Weise gehoben, daß durch die im Jahre 1879 erbaute Neckartalbahn Binau eine Station erhalten habe, ebenso seien auch Obbrigheim und Mörstelstein mit Haltestellen versehen worden, so daß man auf diese Orte bei Erstellung des Bahnhofgebäudes heute keine Rücksicht mehr zu nehmen habe. Der Weg von Asbach bis zum Bahnhof sei, abgesehen von einer steilen Steigung, mit Nebenwegen verzweigt, so daß der Bahnhof, weil in einem tiefen Einschnitt gelegen, von Fremden kaum zu finden sei. Dieser Mifftand habe eine große Zahl der unliebsamsten Folgen nach sich gezogen. Die Einfahrtsignale zur Station seien etwa 400 bis 500 Meter vom Stationsgebäude entfernt, und es komme bereits jeden Tag vor, daß sowohl Güterzüge mit 20 und mehr Wagen wie Personenzüge auf offener Strecke hielten und dann wieder weiterführen; demnach könne die Steigung an der An- und Abfahrtsstelle keinen Grund für die Ablehnung des Gesuchs bilden. Da mit dem Umbau bzw. Neubau doch eine Verschiebung bzw. Verlegung stattfinden, so möchte die Gemeinde den Wunsch zum Ausdruck bringen, das neu zu erstellende Gebäude etwa 400-500 Meter gegen den Ort zu errichten, was mit keinem zu hohen Kostenaufwand verbunden sei, weil

die Bahnverwaltung schon im Besitze eines Teiles des hierzu erforderlichen Geländes sei.

Die Großh. Regierung erklärt zur Begründung ihres ablehnenden Standpunkts, der Bahnhof Asbach liege 1,0 km, dem Weg nach gemessen, von der Mitte des Ortes Asbach entfernt, das neu geplante Aufnahmegebäude soll 25 m weiter weggerückt werden, um bis zur Ingebrauchnahme des neuen Gebäudes das alte fortbenutzen zu können. Bei einer solch geringen Verschiebung könne ernstlich von einer Vergrößerung der Entfernung der Station von dem Orte, die für diesen mit Nachteil verbunden wäre, nicht gesprochen werden. Eine Verlegung der ganzen Station an die in der Petition gewünschte Stelle, womit übrigens nur eine Wegabkürzung um höchstens 5 Minuten erzielt würde, sei wegen der dort vorhandenen Bahneigung von 1 : 100 nicht ausführbar, ohne daß außerordentliche, in keinem Verhältnis zu den erhofften Vorteilen stehende Kosten behufs Einlegung einer genügend langen, nicht über 1 : 400 geneigten Bahnstrecke aufgewendet werden müßten. Gegen eine solche Gesamtverlegung sprächen jedoch auch die Verkehrsverhältnisse. Es kämen nämlich zwei Drittel des gesamten Wagenladungsverkehrs auf die beiden Schlafensteinfabriken, welche sich unmittelbar am Bahnhof angesiedelt hätten, und auf die in der Nähe des Bahnhofes gelegenen Höfe. Die Verlegung des Aufnahmegebäudes allein auf die von der Gemeinde gewünschte Stelle wäre aber gleichbedeutend mit der Errichtung je einer besonderen Station für den Personen- und für den Güterverkehr an Stelle der bisherigen gemeinsamen. Bei dem Verkehrsumfang der Station Asbach könne eine solche mit erheblichem einmaligem und laufendem Mehraufwand verbundene Lösung ernstlich nicht in Frage kommen.

Die Kommission hat nach eingehender Prüfung die Überzeugung gewonnen, daß die bisherige Bahnhofslage für die Gemeinde tatsächlich ungewöhnlich ist. Schon die Zufahrtsstraße muß mit unbehaltensmäßiger Steigung über den in tiefem Einschnitt gelegenen Bahnkörper mittelst Brücke überführt und dann wieder mit derselben Gegenneigung mit kurzen Krümmungen dem Bahnhof zugeführt werden. Dagegen hätten die von der Gemeinde für die Verlegung des Bahnhofes bezeichnete Stelle den großen Vorteil, daß nicht allein das Gelände mit dem Bahnkörper sich ausgleiche, sondern auch an der dem Orte zugekehrten Seite liege. Dazu komme noch, daß die Entfernung vom Orte bis zum Bahnhof nur noch die halbe Länge wie bisher betragen würde. Mit Verlegung des Bahnhofes an die von der Gemeinde gewünschte Stelle würden alle Mifftände auf leichte Art beseitigt. Daß die Gemeinde Asbach an der Verlegung des Bahnhofes großes Interesse hat, beweist ein Beschluß des dortigen Gemeinderats, welcher dem Berichterstatter zugegangen ist, wonach sich die Gemeinde bereit erklärt, das für die Verlegung erforderliche Gelände unentgeltlich zu stellen. Wie aus der Regierungserklärung hervorgeht, ist es ja hauptsächlich der größere Kostenaufwand, was ihr zu der ablehnenden Haltung Veranlassung gibt. Die Kommission ist also der Meinung, daß hier Mittel und Wege gefunden werden sollen in einem Projekt, das die Regierung sowohl als die Gemeinde befriedigt, und in diesem Sinne stellt sie den Antrag:

Hohe Zweite Kammer wolle vorliegende Petition Großh. Regierung empfehlend überweisen.

Abg. **Bauschbach** (Konf.): Der Herr Berichterstatter hat die Bahnhofsangelegenheit von Asbach so treffend behandelt, daß wenig Neues hinzuzufügen ist. Der Bahnhof Asbach ist baufällig und sollte durch einen neuen ersetzt werden. Den neuen Bahnhof will aber die Gemeinde nicht an der alten Stelle sondern in der Nähe des Dorfes erstellt haben, denn er liegt jetzt etwa 20 Minuten vom Dorf entfernt. Als seinerzeit in den 60er Jahren die Bahn erbaut wurde, ist der Bahnhof aus dem Holz der ehemaligen Bauhütte erstellt worden, und da ist wohl kein Wunder, daß er jetzt endlich baufällig geworden ist. Der jetzige Bahnhof Asbach liegt in einer Vertiefung des Geländes, sodas man ihn hauptsächlich bei Nacht gar nicht finden kann. Es ist schon mancher Reisende, der abends zum Bahnhof Asbach gehen wollte, auf den falschen Weg gekommen, er hat den Bahnhof nicht finden können, den Zug verjäumt und hat in Asbach über Nacht bleiben müssen. Durch die hochgelegene Überführung ist der Bahnhof bei seiner tiefen Lage verdeckt, er wird erst sichtbar, wenn man auf dem Brückenkopf angekommen ist. Auch diese Brücke ist an und für sich sehr unpraktisch. Sie ist rechtwinklig zum Bahnkörper erstellt, der Zufahrtsweg geht aber schräg zur Bahn, und so bildet die Überführung gewissermaßen einen S-förmigen Weg über die Bahn. Namentlich für Langholz ist dieser Übergang sehr beschwerlich. Wenn man den Bahnhof an die gewünschte Stelle in die Nähe des Dorfes verlegen würde, so würde der Verkehr auf dem alten Wege hauptsächlich nur noch für Landwirtschaft benutzt werden. Als der Bahnhof Asbach seinerzeit gebaut wurde, da wurde er nicht für Asbach allein vorgesehen, sondern auch für die Orte Obrigheim, Mörtelstein, Breitenbrunn und Binau. Da aber nun die Orte Obrigheim und Mörtelstein in den letzten Jahren selbst eine Haltestelle bekommen haben, muß die Lage des Bahnhofes für die Asbacher als äußerst unpraktisch betrachtet werden. Die neue Bahnhofsanlage wird von den Asbachern in die Nähe des Dorfes gewünscht, denn die Bahn führt am Dorfe vorbei, und trotzdem müssen die Asbacher 20 Minuten bis zum jetzigen Bahnhof gehen. An dem Weg, der von Asbach nach Daudenzell und Breitenbrunn führt, wäre ein sehr geeignetes Gelände zur neuen Bahnhofsanlage vorhanden, das die Gemeinde Asbach unentgeltlich stellen würde. Daß die Gemeinde das Gelände unentgeltlich anbietet, ist auch ein Beweis dafür, wie sehr der Gemeinde daran gelegen ist, den Bahnhof in die Nähe des Dorfes zu bekommen. Diese Freigebigkeit ist in den großen Städten anscheinend nicht vorhanden, denn ich habe noch nicht gehört, daß die großen Städte das Gelände zu ihren großen Millionenbahnhöfen unentgeltlich stellen (Sehr gut! im Zentrum).

Was die technischen Schwierigkeiten anbelangt, so können sie meines Erachtens nicht allzu groß sein, denn man sieht dort doch oft Güterzüge auf offener Strecke halten, wo die Bahn angeblich zu viel Gefälle hat. Es ist f. Bt. auch bei Mörtelstein hervorgehoben worden, daß am Ort selbst keine Haltestelle errichtet werden könne, weil das Gefälle zu groß sei, und siehe da, es ist doch gegangen. Man kann dort ganz gut abfahren und halten, ohne daß bis jetzt ein Unfall vorgekommen ist. Ich möchte die Grob. Regierung dringend bitten, wenn es äußerst möglich ist und die Finanzlage es gestattet, dem Wunsche der Gemeinde Asbach näher zu treten, zumal die Gemeinde Asbach dadurch entgegengekommen ist, daß sie das Gelände selbst stellen will. Auch für

die Gemeinde Daudenzell wäre der Weg an die gewünschte Haltestelle viel praktischer, als der Bahnhof Aglasterhausen, wenn man aufwärtsfährt, ebenso auch für die Gemeinde Breitenbrunn. Wenn der Bahnhof nicht in nächster Nähe des Ortes Asbach gebaut wird, so kommt vielleicht in nicht allzu ferner Zeit die Gemeinde Daudenzell und verlangt schließlich auch eine Haltestelle. Dem entgegen zu treten, wäre die Wahl der gewünschten Stelle sehr geeignet. Ich möchte die Grob. Regierung dringend bitten, den Wunsch der Gemeinde Asbach noch einmal wohlwollend zu prüfen und ihm wenn überhaupt möglich zu entsprechen.

Ministerialrat **Wolpert**: Aus den Darlegungen des Herrn Berichterstatters über die Stellung der Regierung, wie sie schriftlich niedergelegt ist, ist zu ersehen, daß eine Anlage für Personenverkehr an der von Asbach gewünschten Stelle, also 400 Meter von dem Güterverkehr entfernt, von der Eisenbahnverwaltung aus betriebstechnischen Gründen nicht ausgeführt werden kann. Wenn man eine Verlegung des Gesamtbahnhofs für Personen- und Güterverkehr an die von Asbach gewünschte Stelle ins Auge fassen wollte, so ist zunächst zu beachten, daß da eine Steigung der Bahn von 1:100 vorhanden ist. Diese Steigung von 1:100 wäre ja für den Personenverkehr allein kein erhebliches Hindernis, dagegen ist eine solche Anlage für einen Gesamtbahnhof, der auch den Güterverkehr bewältigen soll, direkt unzulässig, den bestehenden Vorschriften, die in ganz Deutschland gelten, zuwiderlaufend. Es würde nur übrig bleiben, daß man an jener Stelle die Bahn auf die entsprechende Länge, die der Bahnhof erfordert, auf eine schwache Neigung, nahezu horizontal, höchstens 1:400 anlegen und mit größeren Steigungen unterhalb und oberhalb die Bahn umbauen würde. Wir haben, seitdem die schriftliche Stellungnahme der Regierung erfolgt ist, diesen Fall überdrücklich einmal ins Auge gefaßt, um über die Kosten klar zu werden. Ich kann darüber nur sagen, daß mit einer solchen Anlage ein Kostenaufwand von mindestens 200 000 M. verknüpft wäre. Ich denke, bei solchen Zahlen kann man es der Grob. Regierung nicht verdenken, wenn sie zu der Stellung kommt, die Bitte anzusprechen, das Hans möge dem Antrag des Herrn Berichterstatters nicht stattgeben.

Der Kommissionsantrag wird mit Mehrheit angenommen.

Zu Ziffer 2 lit. a der Tagesordnung, Petition des früheren Magazinsarbeiters Wilhelm Gröbel in Weingarten wegen Unterstützung, Berichterstatter Abg. **Wiedemann-Bruchsal** (Zentr.). Aus dem vorgelesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Der Petent, der am 18. Februar 1908 mit einer Jahresrente von 421,80 M. zurubegesetzt worden ist, bittet unter Hinweis auf seine 33jährige Dienstzeit und Hilfsbedürftigkeit um eine jährliche feste Unterstützung. Von den zuständigen Staatsbehörden sei ihm eine solche trotz mehrfacher Gesuche bis jetzt abgelehnt worden, da er in geordneten Verhältnissen lebe und laut Grundbucheintrag ein Vermögen von 1500 M. besitze. Man könne ihm aber doch nicht zumuten, daß er diesen letzten Notspennig angreife.

Die Grob. Regierung legt dar, daß die Familien- und Vermögensverhältnisse des Gesuchstellers keineswegs

... sein, und kann bei dieser Sachlage eine
... Gröbel, die allein die Gewährung
... Unterfertigung rechtfertigen könnte, nicht anerkennen.
... sei aber dem Petenten anlässlich seiner Gesuche schon
... worden, daß ihm einmalige Beihilfen dann
... würden, wenn ihm durch Krankheits- oder
... Notfälle besondere Kosten erwachsen sollten, die
... seinem Einkommen nicht bestreiten könne. Er
... aber bis jetzt derartige Aufwendungen nicht nach-
... , sie sei daher nicht in der Lage, dem Gesuche
... entsprechen.

Die Kommission ist der Ansicht, insbesondere auch
... Grund persönlicher Wahrnehmungen des Bericht-
... selbst, daß der Bittsteller durchaus arbeits-
... und lebendig auf die ihm zugewiesene Jahres-
... angewiesen sei, empfiehlt im Hinblick auf die
... treue Dienstzeit, auf das hohe Alter, auf den
... persönlichen Zustand des Petenten und seine Vermögens-
...hältnisse eine nochmalige wohlwollende Prüfung und
... daher den Antrag:

Das Hohe Haus wolle die Petition des früheren
...arbeiters Wilhelm Gröbel in Weingarten um
... einer Unterfertigung der Großh. Regierung
... überweisen.

Hg. Kurz (Soz.): Ich glaube, daß wir aus den
... des Herrn Berichterstatters so viel ent-
... haben, daß es unnötig ist, noch weitere
... über die vorliegende Petition zu verlieren. Die
... , wie sie vom Herrn Berichterstatter ge-
... worden sind, ein Vermögen von sage und
... 1500 M. und eine jährliche Rente von 420 M.,
... wahrhaftig Ursache dafür sein, daß man einem
... Petenten Wohlwollen entgegenbringt. Ich glaube
... das Hohe Haus bitten zu dürfen, in diesem
... der vorliegenden Petition seine Zustimmung zu
... .

Der Kommissionsantrag wird einstimmig ange-
... .

... 2 lit. b der Tagesordnung, Petition der
... Frau des zurubesezten Oberstschaff-
... Karl Diehl in Basel um Anstellung
... Ehemannes als Bureauassistent,
... Berichterstatter Hg. Maier (Soz.). Aus dem verlesenen
... Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Die Petentin trägt vor, ihr Mann sei im Jahre
... wegen teilweiser Farbenblindheit aus dem Fahr-
... zurückgezogen worden. In Anbetracht des bereits
... Jahre 1900 abgelegten Zugmaschinenexamins und eines
... Examinens in der französischen Sprache habe man
... , ihm eine Bureauassistentenstelle zu über-
... . Dies sei jedoch nicht geschehen, so daß ihrem
... nichts übrig geblieben sei, als seine Zurubesezung
... beantragen. Alle Bitten und Vorstellungen zwecks
... der Lage ihres Mannes seien bis jetzt erfolglos
... , weshalb sie sich an die Landstände wende, da
... Mann den Mut zu weiteren Schritten nicht mehr
... . Sie bitte, die Anstellung ihres Mannes mit Rück-
... seit seiner Ablösung vom Fahrdienst zu befür-
... , da sie trotz aller Sparfamkeit nicht wisse, woher
... die Mittel nehmen solle, um eine Familie von 6 Per-

sonen zu ernähren, so daß ihr schließlich nichts anderes
... übrig bleibe, als Basels Wohlthätigkeit in Anspruch zu
... nehmen.

Die Regierung erklärt, der Ehemann der Bitt-
... stellerin habe wegen festgestellter Rotgrünblindheit im
... Interesse der Betriebsicherheit im Fahrdienst nicht weiter
... belassen werden können; zu seiner Verwendung in einer
... Fähigkeiten entsprechenden anderen etatmäßigen
... Stelle habe sich keine Gelegenheit geboten, so daß im
... Jahre 1905 seine Zurubesezung habe herbeigeführt wer-
... den müssen. Die in der Eingabe seiner Ehefrau enthal-
... tene Verdächtigung, daß die Zurubesezung auf übelwol-
... lende Behandlung seitens der nächsten Vorgesetzten zu-
... rückzuführen sei, sei durchaus unbegründet und zurückzu-
... weisen. Nach der Zurückziehung aus dem Fahrdienst sei
... Diehl der Güterverwaltung Basel zur Verwendung als
... Bureauassistent in der Absicht zugeteilt worden, ihn später,
... wenn er sich zur selbständigen Vernehmung der Stelle eines
... Kanzlei- oder Abfertigungsbeamten eignen sollte, als
... Kanzlei- oder Bureauassistent wieder etatmäßig anzustel-
... len. Er wurde in den gesamten Abfertigungsdienst ein-
... geübt und versieht nunmehr selbständig die Stelle eines
... unteren Abfertigungsbeamten. Seine etatmäßige An-
... stellung als Bureau- und Abfertigungsbeamter (J 3 a des
... Gehaltsstarifs) oder Schreibbeamter (K 2 a des Tarifs)
... könne aber vorerst noch nicht in Frage kommen, weil er
... dazu nach seinem Dienstalter noch nicht an der Reihe sei.
... Diehl beziehe zurzeit ein Einkommen von 1985 M.,
... nämlich einen widerruflichen Ruhegehalt von 585 M. auf-
... grund von § 45 (alt) des Beamtengesetzes und eine Jah-
... resvergütung von 1400 M.; sein früherer Einkommens-
... anschlag habe 1950 M. betragen. Diehl würde, wenn er
... auf seiner früheren Amtsstelle als Oberstschaffner verblie-
... ben wäre, auf 1. Juli d. J. 1640 M. Gehalt und 450 M.
... Wohnungsgeld, zusammen 2090 M. beziehen. Da sein
... derzeitiges Gesamteinkommen nur 1985 M. betrage, sei
... in Aussicht genommen, ihm mit Wirkung vom 1. Juli
... I. J. eine Vergütungszulage von 100 M. zu bewilligen.
... Wenn Diehl wieder etatmäßig angestellt und später zu-
... rubesezt werde, könne ihm die in seiner jetzigen Stel-
... lung als nichtetatmäßiger Beamter zugebrachte Zeit auf
... Grund von § 43 Abs. 3 B.G. bei der Ruhegehaltsbemes-
... sung mit angerechnet werden.

Die Kommission erkennt den Wunsch der Peten-
... tin auf Anstellung ihres Mannes als Bureauassistent an
... und für sich als berechtigt an, tritt der Großh. Regierung
... aber darin bei, daß seine Wiederanstellung als etatmä-
... siger Beamter gegenwärtig nicht durchzuführen ist, ohne
... andere dienstältere Kollegen zu schädigen. Die Vermu-
... tung der Petentin, ihr Mann sei infolge böswilliger Trei-
... bereien einiger Kollegen zurubesezt worden, erachtet
... die Kommission für unbegründet, betrachtet nach der Dar-
... stellung der Regierung vielmehr als feststehend, daß Diehl
... im Interesse der Betriebsicherheit aus dem Fahrdienst
... ausscheiden mußte. Wenn jetzt die Regierung sich bereit
... erklärt, Diehl vom 1. Juli I. J. ab zu seinem jetzigen
... Bezüge von 1985 M. 100 M. jährliche Vergütungszulage
... zu gewähren, während er, falls er auf seiner früheren
... Amtsstelle als Oberstschaffner verblieben wäre, insgesamt
... 2090 M., also nur 5 M. jährlich mehr bekommen würde,
... so ist die Kommission der Meinung, daß dieses Angebot
... der Regierung ein billiges genannt werden darf, umso-
... mehr als Diehl bei etatmäßiger Wiederanstellung die
... in seiner jetzigen Stellung als nichtetatmäßiger Beamter
... zugebrachte Zeit bei einer Zurubesezung angerechnet er-

halten soll. In diesem Sinne stellt die Kommission den einstimmigen Antrag:

Hohe Zweite Kammer wolle die vorliegende Petition der Großh. Regierung empfehlend überweisen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 2 lit. c der Tagesordnung, Bitte des Torwächters Joseph Föhle in Mannheim wegen etatmäßiger Anstellung und Vorseherstellung, Berichterstatter Abg. Kurz (Soz.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Der Petent führt zur Begründung seiner Bitte aus, er sei als vertragsmäßig angestellter Weichenwärter im September 1906 von Breisach nach Mannheim Rangierbahnhof gekommen und daselbst dem Stellwerk XIX zur Dienstleistung zugeteilt worden. Wegen verschuldeter Entgleisung von 3 Wagen sei am 12. Oktober 1906 seine Verletzung zum äußeren Dienst des Stellwerks IX erfolgt. Den äußeren Dienst dieses Stellwerks habe er bereits am darauffolgenden Tage uneingearbeitet übernehmen müssen. Da er infolgedessen die Rangierverhältnisse des Bezirkes des Stellwerks IX nur sehr mangelhaft gekannt habe, habe er am 22. Oktober 1906 einen Unfall durch zweimaliges Überfahren des rechten Weichs, das er hierdurch verloren habe, und durch Verletzung eines linken Beins erlitten. Wenn er jetzt auch wieder als Torwächter Verwendung gefunden habe, sei er durch den ihm zugestoßenen Unfall doch in seinem Einkommen, das jetzt monatlich 120 bis 130 M. beträgt, sehr erheblich zurückgekommen; den Schrankenwärterposten in Kirchenhausen, der ihm angeboten worden sei, anzunehmen, habe er sich nicht entschließen können, da die Annahme dieser Stelle mit einem recht erheblichen Einkommensausfall verbunden gewesen wäre. Er bittet, in eine Prüfung seiner Verhältnisse sowie dafür eintreten zu wollen, daß seinem Gesuch um etatmäßige Anstellung in einer Weise entsprochen werde, „die ihn für den bis jetzt geübten Ausfall finanziell einigermaßen entschädige“.

Die Großh. Regierung erklärt, Bittsteller sei am Tage der Übernahme des Dienstes beim Stellwerk IX mit seinen neuen Obliegenheiten bekannt gemacht worden. Dieselben hätten in der Reinigung der Weichen sowie im Richten, Anzünden und Löschen der Weichen- und Signallichter des Stellwerksbezirks bestanden. Weichen habe Föhle nicht zu stellen gehabt. Sein Dienst sei darnach ein sehr einfacher gewesen, weshalb die Zeitdauer der Einführung in den Dienst als zureichend zu erachten sei, zumal Föhle, wie alle Anwärter für Bahn- und Weichenwärterstellen, im Weichenwärterdienst und insbesondere auch im Stellwerkdienst praktisch ausgebildet gewesen sei. Am 22. Oktober 1906, also 10 Tage nach dem Antritt des neuen Postens, den er in dieser Zeit aufstandslos versehen habe, sei Föhle beim Reinigen einer Weiche von über den Rangierriiden ablaufenden Wagen erfasst, umgeworfen und so schwer verletzt worden, daß ihm der rechte Oberarm u. die linke große Zehe amputiert werden

mußten. Durch die Untersuchung sei festgestellt, daß derselbe vielmehr auf das eigene Verschulden des Petenten zurückzuführen sei, der es an der nötigen Vorsicht fehlen lassen. Da Föhle beim Eintritt des Unfalls die Beamteneigenschaft noch nicht befaßt habe, sei er des ihm durch denselben erwachsenen Schadens Maßgabe des Gewerbe-Unfall-Versicherungsgegesetzes entschädigen gewesen. Die Festsetzung der Entschädigung sei erfolgt durch Bescheid der Generaldirektion Staatseisenbahnen, durch den ihm eine jährliche Rente von 615 M. 46 Pf. zuerkannt worden sei, die er heute noch beziehe. Seit Wiederaufnahme seiner beruflichen Tätigkeit (17. Oktober 1907) sei Föhle Stationsamt Mannheim (Rangierbahnhof) zunächst als leichteren Schreibarbeiten, dann als Wagenaufsicht und zuletzt, wie auch jetzt noch, als Torwächter beschäftigt. Seine Bezüge beliefen sich, einschließlich der Rente, auf jährlich 1418 M. 46 Pf., also mehr als sein früheres Einkommen in der Stellung eines Weichenwärters mit 1230 M. betragen habe. Eine etatmäßige Anstellung als Torwächter sei nicht möglich, da für die Tätigkeit im Gehaltstarif keine Amtsstelle vorgesehen sei. Da Föhle wiederholt den Wunsch nach Vermeidung im Schrankenendienst geäußert habe, sei ihm der Schrankenwärterposten in Kirchenhausen und inzwischen ein solcher in der Nähe von Schwetzingen angeboten worden, beide Stellen habe er aber ausgeschlagen. Föhle nicht vorziehe, einstweilen in seinem jetzigen Dienst in Mannheim zu verbleiben, bis sich Gelegenheit, ihm eine Beamten-tätigkeit zu übertragen, und er dazu an der Reihe sei, werde seitens der Generaldirektion der Staatseisenbahnen darauf Bedacht genommen werden, ihn auf einem geeigneten Schrankenwärterposten unterzubringen. Bezüglich der Vergütung seiner Dienstleistungen werde dabei auf seine persönlichen und Familienverhältnisse tunlichst Rücksicht genommen werden.

Die Kommission erkennt das Entgegenkommen der vorgesetzten Behörde dem Petenten bisher gegenüber, vollständig an, erachtet es aber nicht für zweckmäßig, das bedauerliche Unglücksfall, der nicht nur darauf zurückzuführen sei, daß Petent einen Unfall hatte übernehmen müssen, ehe er denselben richtig für ein Gebot der Billigkeit, daß dem Gesuchsteller bald es sich ermöglichen läßt, eine seinem körperlichen Zustand angemessene etatmäßige Stelle zugewiesen. Hiernach kommt sie einstimmig zu dem Antrag:

Hohe Zweite Kammer wolle vorliegende Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.

Abg. Kramer (Soz.): Erlauben Sie mir, daß ich das vorliegende Gesuch mit einigen Worten unterbreite. Wir haben es im vorliegenden Falle mit einem Mann zu tun, der vielen Unglücklichen zu tun, die im Dienste der Eisenbahnverwaltung verunglückt und dadurch nicht nur gesundheitlich sondern auch, wie in dem Kommissionsbericht ausgesprochen worden ist, wirtschaftlich und finanziell ganz bedeutend geschädigt worden sind. Auch Föhle ist einer dieser vielen. Er ist, wie aus dem Bericht hervorgeht, von Breisach nach Mannheim auf ein Stellwerk versetzt worden, hat sich aber, wie sich aus den Äußerungen der Großh. Regierung ergibt, zu

Bei dem Ansehen erweisen, als ob Jöhle kein intelligenter Mann sei; aber das ist sich fenne ihn persönlich durch-
 aus nicht der Fall. Er ist ein ganz intelligenter Mann und ist auch körperlich ziemlich rüstig. Es ist selbstverständlich, daß sich für einen derartig schweren Posten wie den beim Stellwerk im neuen Rangierbahnhof in Mannheim nicht jeder eignet, selbst wenn er noch so intelligent ist. Er muß zu dieser transportvollsten Arbeit, wobei ein einziger falscher Schritt ein Duzend Menschenleben aufs Spiel setzen und dem Staat einen Schaden von Hunderttausenden bringen kann, auch das nötige kalte Blut besitzen, um diesen Funktionen mit Überlegung in aller Ruhe obliegen zu können. Ob das bei Jöhle der Fall ist, das weiß ich nicht so genau; aber jedenfalls hat ihm die Ruhe, die diesem Posten erforderlich ist, gemangelt. Aber im übrigen, muß ich nochmals sagen, ist er ein ganz intelligenter Mann, und es ist bedauerlich, daß er verunglückt ist. In dem Kommissionsbericht ist meiner Ansicht nach ganz richtig darauf hingewiesen, daß die Eisenbahnverwaltung hierbei nicht so ganz unschuldig ist. Jöhle ist nur einen einzigen Tag über seine eigenen Dienstobliegenheiten unterrichtet worden. Jöhle hat damals gleich erklärt, daß er nicht recht das Zeug hätte, den Posten ganz allein zu versehen. Ich bin also der Meinung, daß die Regierung nicht ganz unschuldig an dem Unglück ist, und sie hat daher auch die Pflicht, dem Manne soweit wie möglich entgegenzukommen. Man muß vor allen Dingen berücksichtigen: Wenn dem Manne das Unglück nicht passiert wäre, wäre er jetzt etatmäßig angestellt. Durch dieses Unglück ist ihm eine etatmäßige Stelle verloren gegangen, und daß sein Sinnen und Trachten jetzt darauf gerichtet ist, etatmäßig angestellt zu werden, halte ich für selbstverständlich, er ist das sich und seiner Familie schuldig. Ich möchte also die Regierung ersuchen, Jöhle, sobald es sich ermöglichen läßt, etatmäßig anzustellen und ihm eine Stelle zu übertragen, die seinen gesundheitlichen Verhältnissen entspricht. Es ist ja selbstverständlich nicht meine Absicht und es hat auch nicht in der Absicht der Kommission gelegen, die Großh. Regierung hierzu zu drängen. Wir wissen ganz genau, daß nicht so viele Stellen vorhanden sind, daß man sie nur aus dem Armel herauszuschütteln braucht. Wie schon richtig im Bericht der Petitionskommission hervor-
 gehoben worden ist, gibt es nicht viele derartige Stellen, während andererseits eine ziemliche Anzahl von verun-
 glückten Leuten auf derartige Stellen wartet. Allein die Verhältnisse bei diesem Manne liegen, bin ich der Meinung, daß die Regierung hier eine gewisse Milderung eintreten lassen und ihn vorzugsweise berücksichtigen könnte. Ich möchte die Herren Kollegen ersuchen, den Anträge der Kommission ihre Zustimmung zu er-
 zeilen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig ange-
 nommen.

Zu Ziffer 2 lit. d der Tagesordnung, Bitte des Zeichners Karl Semmler bei der Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen um Regelung seiner Beförderungsverhältnisse, Berichterstatter Abg. Müller-Heilbrunn (natl.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht zu entnehmen.

Die Großh. Regierung erklärt, Semmler sei als Beamter des Zeichenbureaus, der in der Hauptsache zeichnerische Arbeiten zu besorgen hatte, als Zeichner zu behandeln gewesen. Ohne Belang sei, daß Semmler seit 1. Januar 1901 nicht als Zeichner, sondern als technischer Assistent angestellt gewesen sei, denn unter der Herrschaft des alten Gehaltstarifs seien die älteren Zeichner unter Belassung ihrer Beschäftigung, lediglich um sie über H 2 hinaus vorrücken lassen zu können, auf technische Beamtenstellen H 1 angestellt worden. Technische Beamte seien sie dadurch aber nicht geworden. Diese Verhältnisse zu beseitigen und die Zeichner und die technischen Beamten gesondert zu behandeln, sei durch den neuen Gehaltstarif ermöglicht worden. Bei der notwendig gewordenen Trennung beider Beamtenarten habe aber nur von ihrer wirklichen Verwendung und Tätigkeit ausgegangen werden können. Wenn hiernach feststehe, daß Semmler als Zeichner einzureihen war, habe für seine Zuteilung nach Gehaltsklasse II in G 2 d oder I in F 3 d gemäß § 16 der Gehaltsordnung nur sein Dienstalter im Verhältnis zu dem der anderen Zeichner maßgebend sein können; nach diesem Dienstalter sei er von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen in Gehaltsklasse II eingereiht worden, wobei diese Behörde der vom Ministerium gegebenen Entscheidung entsprechend das maßgebende Dienstalter des Semmler vom Zeitpunkt seiner Anstellung als technischer Assistent nach H 1 (alt) d. i. vom 1. Januar 1901 an gerechnet habe. Diese Ministerialentscheidung gehe dahin, daß bei der Berechnung der für das Vorrücken nach der höheren Gehaltsklasse maßgebenden Dienstzeit der mittleren technischen Beamten und Zeichner die Dienstzeit nicht mitgerechnet wird, die der Beamte früher in der Anstellung als Bahn-, Telegraphen- oder Stationsmeister nach H 4 des alten Gehaltstarifs zugebracht hat. Sie gründe sich darauf, daß die Tätigkeit der drei genannten Beamtenarten nicht als solche mittlerer Beamten

anzusehen sei, weil ja auch im neuen Gehaltstarif die Bahn-, Telegraphen- und Schirr(Stations)meister nicht unter die mittleren sondern die unteren Beamten (Abteilungen J und H) eingereiht seien. Neben dieser grundsätzlichen Erwägung spreche für die getroffene Entscheidung noch der Umstand, daß bei Anrechnung der Dienstzeit als Bahn-, Telegraphen- oder Stationsmeister die aus der Klasse der Bahnmeister hervorgegangenen mittleren technischen Beamten im Hinblick auf ihre vielfach sehr lange Dienstzeit als Bahnmeister die eigentlichen Anwärter für mittlere technische Beamtenstellen, die die Werkmeisterprüfung abgelegt haben, in zahlreichen Fällen im Vorrücken nach F 3 überholen würden, was im Hinblick auf die bessere Vorbildung dieser Beamten, die ohnehin lebhaft Klagen über ihre Beförderungsverhältnisse führen, nicht gerechtfertigt wäre. Die Bahnmeisterdienstzeit etwa nur teilweise anzurechnen, hätte ebenfalls nicht in Frage kommen können, da für diesen Fall eine feste, allen Verhältnissen Rechnung tragende Regel nicht hätte aufgestellt werden können, ohne eine solche Regel aber leicht der Anschein der Willkür hervorgerufen und damit Anlaß zu Berufungen und Beschwerden gegeben worden wäre. Die getroffene Festsetzung entspreche auch der Bestimmung in § 19 Abs. 2 der landesherrlichen Vollzugsordnung zur Gehaltsordnung, wonach das für das Vorrücken in eine höhere Gehaltsklasse maßgebende Dienstalter sich nach der Zeit bestimmt, die der Beamte ununterbrochen auf Stellen zugebracht hat, welche der gleichen oder einer höheren Ordnungszahl (Unterabteilung) oder einer höheren Abteilung des Gehaltstarifs angehören wie die Stelle, die der Beamte inne hat. Darnach habe bei der Konkurrenz des Semmler mit den als Zeichnern und technischen Assistenten in H 2 und H 1 angestellten Beamten nur die Zeit seiner Anstellung in H 1, nicht aber die in der niedrigeren Unterabteilung H 4 zugebrachte Dienstzeit in Betracht kommen können. Von dieser allgemeinen Regel zugunsten des Semmler abzuweichen, sei nicht angängig gewesen. Erst seit etwa zehn Jahren sei man dazu übergegangen, auch im innern Dienst tüchtige untere Techniker und Zeichner als technische Assistenten anzustellen. Nachdem also bei der Zentralverwaltung Zeichner Gehaltsklasse II zu technischen Assistenten befördert wurden, stand nichts entgegen, auch Semmler zu berücksichtigen. Es geschah dies mit Wirkung vom 1. Januar 1901. In jedem Fall könne nur mit der Tatsache gerechnet werden, daß er auf diesen Zeitpunkt und nicht früher zum technischen Assistenten befördert wurde. Wollte anders verfahren und bei Semmler bei der Berechnung der Dienstzeit von dem Zeitpunkt ausgegangen werden, auf den die Beförderung zwar nicht tatsächlich erfolgt ist, aber doch möglich gewesen wäre, so würden sich zahlreiche Berufungen anderer Beamten ergeben, ohne daß eine irgend sichere Unterlage für die nachträgliche Festsetzung einer geänderten Dienstaltersfolge zu beschaffen wäre. Die Bezeichnung Zeichner sei im neuen Gehaltstarif im Gegensatz zu den technischen Beamten vorgegeben (vgl. F 3 d und G 2 d gegen F 3 c und G 2 c); sie entspreche auch der Tätigkeit und Verwendung des Semmler. Auch unter der Herrschaft des alten Gehaltstarifs hätten als technische Assistenten (H 1 alt) angestellte Zeichner des Zeichenbureaus der Generaldirektion bei der Beförderung nach F 5 (alt) den Titel Zeichner erhalten und der gleiche Titel sei auch den beim Vollzug des neuen Gehaltstarifs nach F eingereichten technischen Assistenten verliehen worden, ohne daß Beschwerden laut geworden wären. Hiernach könne in der Verleihung des Titels Zeichner an Semmler eine Zurück-

setzung nicht erblickt werden. Gesuchsteller werde, da sein Fleiß und seine Leistungen, wie gern anerkannt werde, durchaus befriedigten, in die Gehaltsklasse I der Zeichner nach F 3 d vorrücken, sobald er nach seinem Dienstalter als mittlerer Beamter dazu an der Reihe sei.

Die Kommission bedauert, daß der neue Gehaltstarif dem Petenten, einem Manne mit 35 Dienstjahren, der überdies vor Jahren in Ausübung seines Dienstes verunglückt ist, nicht das gebracht hat, was er erwartete und nach seiner Ansicht erwarten durfte. Wenn Petent glaubt, daß er zu Unrecht vom September 1896 bis 1. Januar 1901 in der Beamtenklasse H 4 zurückgehalten worden sei und zwar durch ein Versehen der Großh. Generaldirektion, so kann die Kommission dem Gesuchsteller hierin nicht Unrecht geben. Die Großh. Generaldirektion schreibt zu diesem Punkt unterm 29. Januar 1909 in einer Antwort auf eine Eingabe des Petenten wegen Einreichung in F D. 3 des Gehaltstarifs: „Darum Semmler erst mit Wirkung vom 1. Januar 1901 zum technischen Assistenten befördert wurde, läßt sich jetzt nicht mehr feststellen.“ Die Großh. Generaldirektion gibt also keinen festen Grund an, der die Nichtbeförderung des Petenten nach H 1 zu der von ihm erwarteten Zeit, nämlich inner halb der Zeit vom September 1896 bis 1. Januar 1901 rechtfertigt. Es ist nach Ansicht der Kommission daher leicht möglich, da der Petent vom September 1896 bis 1. Januar 1901 zuerst in der Stelle eines Bahnmeisters, sodann in der offenen Stelle eines technischen Assistenten des maschinentechnischen Dienstes, und als diese befehrt werden mußte, in der Stelle eines Stationsmeisters weiter geführt wurde, daß Semmler bei der Beförderung übersehen, also zum gegebenen Zeitpunkt bei der Beförderung über Gehaltsklasse H 4 hinaus zu Unrecht nicht berücksichtigt worden ist. Den Teil der Petition, worin sich Semmler wegen des ihm gewordenen Titel eines „Zeichners“ beklagt und in seinem Ansehen benachteiligt glaubt, kann Ihre Kommission nicht als erheblich ansehen, zumal der Titel „Zeichner“ im neuen Gehaltstarif im Gegensatz zu dem technischen Beamten vorgegeben ist, und diese Bezeichnung nach Angabe des Großh. Eisenbahnministeriums der Tätigkeit und Verwendung des Semmler entspricht. Die Kommission kommt hiernach zu dem Antrag:

Hohes Zweite Kammer wolle über die Petition soweit sie den Titel „Zeichner“ betrifft, zur Tagesordnung übergehen, den Teil aber, der sich auf die Beförderung bezieht, der Großh. Regierung empfehlend überweisen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 2 lit. e der Tagesordnung, Petition des Uhrmachers Julius Späth in Steinmauern um Ankauf seiner astronomischen Uhr, Verfassers Abg. **Wiedemann**-Bruchsal (Zentr.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Der Petent führt aus, daß er, obwohl er ein armer Familienvater sei, mangels genügender Kundenarbeit sich mit vielen und großen Opfern und angestrengter Arbeit fast 19 Jahre lang mit der Herstellung einer astronomischen Kalenderuhr beschäftigt habe. Das Werk sei seit dem Jahre 1898 im Gang. Fremde aus allen

Regenden kämen, um dasselbe zu sehen. Die Presse würde Fachautoritäten hätten sich anerkennend und rühmend über die Uhr ausgesprochen. Petent sei bald 72 Jahre alt und lebe in bedürftigen Verhältnissen. Seine 10 Kinder seien arme Arbeiter und nicht in der Lage, sich des Wertes anzunehmen. So müsse dasselbe schließlich um ein Spottgeld abgegeben werden. Das Werk sei das Produkt eines halben Menschenalters und habe für Kunst und Wissenschaft große Bedeutung; daher sei Petent der Ansicht, der Staat solle dasselbe erwerben. Was den Preis betrifft, so müsse Petent, wenn er für den Arbeitstag nur 5 Mark rechne, die Summe von 20 000 M. verlangen. Des weiteren kommt Petent darauf zu sprechen, daß man ihn seinerzeit zu Unrecht wegen Seelenföhrung habe entmündigen wollen. Ein Geisteskranker sei jedoch nie in der Lage, ein solches kunstreiches Uhrwerk zu erstellen.

Die Großh. Regierung, die bereits 1906 zu einer Petition des Späth um Rechtshilfe erklärt hatte, daß sich die astronomische Uhr nach den erhobenen Gutachten für die dem Ministerium unterstellten wissenschaftlichen Institute nicht eigne, erklärt auch jetzt wieder, daß der Ankauf derselben nicht in Erwägung gezogen werden könne.

Die Kommission bedauert, dem Wunsche des Petenten, der zweifellos ein ganz tüchtiger Uhrmacher ist, nicht entsprechen zu können. Wenn auch die fragliche Uhr von Fachautoritäten und von verschiedenen Pressen äußerst günstig beurteilt wurde, so entbehre sie doch, wie die Großh. Regierung in einem Schreiben an die Petitionskommission des letzten Landtages mitteilte, der wissenschaftlichen Grundlage. Die Kommission kann also schon aus diesem Grunde die Anschaffung genannter Uhr nicht empfehlen. Die angeforderte Summe von 20 000 M. ist zudem eine so hohe, daß die Kommission angesichts der Lage der Staatsfinanzen eine solche Belastung des außerordentlichen Budgets nicht empfehlen kann und daher den Antrag stellt:

Das Hohe Haus wolle über die Petition des Julius Späth in Steinmauern um Ankauf seiner astronomischen Uhr zur Tagesordnung übergehen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 2 lit. f der Tagesordnung, Bitte des Schuhmachers Johann Schuster von Frankweiler zur Zeit in Freiburg i. Br. um Zuwendung einer Entschädigung wegen angeblich unschuldig erlittener Zuchthausstrafe, Bericht-erhalteter Abg. Schmid-Singen (natl.). Aus dem vorliegenden Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Der Petent trägt vor, im Jahre 1897 sei er unschuldigerweise wegen Rotzucht zu 1 1/2 Jahren Zuchthaus verurteilt worden und habe die Strafe sofort abtun müssen. Nach Verbüßung von 3/4 Jahren der Strafe sei er wegen guter Führung aus dem Zuchthaus entlassen worden. Im Wiederaufnahmeverfahren sei er dann freigesprochen worden. Durch die zu Unrecht verbüßte Strafe sei er um seine Existenz gekommen, es sei ihm im ganzen ein Schaden von mindestens 3400—3500 Mf. entstanden, abgesehen von den

seelischen Qualen, welche er habe erdulden müssen. Um Ersatz dieses Schadens bitte er nun.

Die Großh. Regierung teilt mit, daß Schuster wiederholt mit Gnadengesuchen abgewiesen worden sei; aus den Akten ergebe sich, daß eine Entschädigung nicht am Platze sei.

Aus den Akten stellt die Kommission fest, daß bei der Wiederaufnahme des Verfahrens Schuster wohl freigesprochen wurde, daß aber seine Freisprechung nicht etwa erfolgt ist, weil seine Unschuld nachgewiesen war, sondern lediglich aus Mangel an Beweisen. Die in den Akten befindlichen Gutachten der Staatsanwaltschaft Waldshut und der Strafkammer Konstanz halten Schuster nicht für würdig, eine Entschädigung zu erhalten. Beide Behörden schildern den Petenten als einen wegen schweren Sittlichkeitsdelikts schon in der Schweiz bestrafte, sittlich sehr tief stehenden Menschen, welcher ganz eigenartige Begriffe von sittlichem Anstand habe. Auch sie sind der festen Überzeugung, daß Schuster nicht als unschuldig Beurteilter sondern lediglich als wegen Mangels an Beweisen Freigesprochener zu gelten habe. Bereits auf die gleichlautende Petition vom Jahre 1902 wurde Übergang zur Tagesordnung beschloffen. Auch jetzt beantragt die Kommission, da der Petent wiederholt mit seinen Gnadengesuchen und Petitionen abgewiesen worden sei, neue Momente von ihm aber nicht angeführt worden seien, Übergang zur Tagesordnung.

Hierzu ist folgender Antrag der Abgg. Kräuter (Soz.) und Gen. eingegangen: Die Unterzeichneten beantragen, die Petition des Johann Schuster der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Abg. Kräuter (Soz.), zur Begründung des vorstehenden Antrags: Ich bedauere, daß die Petitionskommission zu dem Beschluß, Übergang zur Tagesordnung zu beantragen, gekommen ist. In der Antwort der Regierung wird gesagt, daß Schuster schon einmal wegen des gleichen Delikts bestraft worden sei usw. Ich glaube aber, daß das mit diesem Fall nichts zu tun hat. Der Mann hat ein ganzes Jahr Zuchthausstrafe abgeessen, er konnte das Wiederaufnahmeverfahren nicht betreiben, solange er im Zuchthaus war; erst nach seiner Entlassung hat er die Frage aufgegriffen und zwar mit Erfolg, da er nachher von dem Schwurgericht in Konstanz freigesprochen wurde. Meines Wissens haben die Geschworenen über derartige Fragen ihr Urteil zu fällen, ohne daß ihre Gründe angegeben werden. Ich kann nun nicht einsehen, warum der Mann seither überall abgewiesen wurde. Aus dem Bericht der Budgetkommission über das Justizbudget war ersichtlich, daß der badische Staat bisher schon einige Tausend Mark für unschuldig erlittene Haft-, Gefängnis- und Zuchthausstrafen ausbezahlt hat. Der Petent hat sich an das Ministerium gewendet, er hat sich an den Großherzog gewendet, aber stets vergeblich; ich selbst war vor 2 Jahren beim Herrn Justizminister, und dieser hat mir da auch gesagt, Schuster sei nur freigesprochen worden, weil seine Schuld nicht genügend nachgewiesen sei; auch seine Unschuld aber sei nicht genügend nachgewiesen. Die Person, die Schuster angeblich vergewaltigt haben soll, hat vor dem Schwurgericht eidlich bekundet, daß sie vorher mit niemand anderem ge-

schlechtlichen Umgang gehabt habe. Dem Petenten ist es aber nachher gelungen, Zeugen ausfindig zu machen, die bekundeten, daß sie tatsächlich auch mit anderen Personen geschlechtlichen Verkehr gehabt hatte. Inwiefern die Notzucht oder der Versuch gelungen war, und inwiefern das wirklich festgestellt ist, kann ich nun allerdings nicht kontrollieren. Ich meine bloß, wenn eine Sache auf juristischer Basis so unsicher steht, dann hätte die Regierung doch einigermaßen Mitgefühl haben dürfen, sie hätte dem Petenten auf seine wiederholten Bitten — wenn sie auch glaubt, er sei nicht ganz unschuldig — mindestens eine kleine, wenn auch nicht dem Schaden entsprechende Entschädigung gewähren sollen, sie hätte doch einigermaßen Menschlichkeit walten lassen und ihm mindestens etwas geben sollen. Ich bitte daher das Hohe Haus, unserem Antrag zuzustimmen.

Oberstaatsanwalt Duffner: Das Gesetz vom Jahre 1898 über die Entschädigung der im Wiederaufnahmeverfahren freigesprochenen Personen bestimmt, daß das Gericht dem Freigesprochenen eine Entschädigung zuerkennen habe dann, wenn seine Unschuld nachgewiesen ist oder dargetan ist, daß zurzeit der Erhebung der Anklage kein begründeter Verdacht vorlag. Darüber zu befinden ist das Gericht berufen, und das Gericht hat verneint, daß die Voraussetzungen, die ich soeben konstatierte, gegeben seien, und hat damit der Justizverwaltungsbehörde den Weg gewiesen, den sie zu beschreiten hat. Will aus Billigkeitsgründen, also im Gnabentwege, eine Entschädigung gewährt werden, dann müssen meines Erachtens wirklich überzeugende und zwingende Gründe vorhanden sein, die berechtigen, über diesen Spruch des Gerichts hinauszugehen. Nach dieser Richtung hin möchte ich hervorheben: Man muß auf die Feststellungen zurückgehen, welche in der zweiten Verhandlung von dem Gerichtshof gemacht werden konnten und die dessen Entscheidung zugrunde gelegt worden sind; diese Feststellungen gingen dahin, daß, wenn auch das Mädchen, welches angegriffen worden war, nicht für durchaus glaubwürdig erkannt wurde, deshalb, weil es i. Ft. über seinen geschlechtlichen Verkehr mit anderen Personen unwahre Angaben gemacht hatte, doch der Verdacht gegen den Angeklagten noch als begründeter angesehen werden konnte, weil das Mädchen in seinen Aussagen Unterstützung durch andere Tatsachen gefunden hat. Der entscheidende Punkt war damals der, daß unmittelbar an dem Tage nach dem Angriffe auf das Mädchen der damals Beschuldigte, jetzt als Petent an Sie herantretende Schuster bei den Eltern des Mädchens erschienen ist, dort eingeräumt hat, daß er dem Mädchen gegenüber einen Vergewaltigungsversuch begangen habe und bereit war, das Mädchen zu entschädigen, also abzufinden. Es ist dieses Moment denn doch von außerordentlicher Bedeutung zur Unterstützung der Angaben der Zeugin. Und wenn in diesem Zusammenhang dann allerdings von der Justizverwaltungsbehörde dem Vorleben des Schuster Bedeutung beigemessen wird, wenn dem Bedeutung beigemessen wird, daß er überführt ist, wiederholt auf Frauenspersonen, die in seine Werkstätte kamen, Angriffe sexueller Art gemacht zu haben, und wenn man Bedeutung beilegt seiner Bestrafung mit 2 Jahren schweren Kerkers wegen Schändung einer Frauensperson in Zürich, dann dürfte die Justizverwaltung doch mit ihrer Ablehnung einer Entschädigung wohl dasjenige getroffen haben, was nach Sachlage angemessen

war, nämlich daß sie zu der Ansicht kam: über den Richterpruch hinauszugehen liegt für uns kein Anlaß vor.

Das sind die Erwägungen gewesen, die die Justizverwaltung immer vertreten hat, die auch im Jahre 1902 hier vorgetragen worden sind und zweifellos dem Hohen Hause damals maßgebend gewesen sind. Wir befinden uns also in voller Übereinstimmung mit der Entscheidung, die die Zweite Kammer der Landstände schon einmal im Jahre 1902 getroffen hat. In der Zwischenzeit aber hat sich, wie mit Recht in dem Bericht der Petitionskommission hervorgehoben ist, absolut keine weitere Tatsache herausgestellt, welche eine andere Beurteilung angebracht erscheinen ließe. Unter diesen Umständen möchte ich das Hohe Haus bitten, dem Antrag zu entsprechen, der heute als derjenige der Petitionskommission verlesen worden ist.

Abg. Dr. Frank (Soz.): Die Gründe, die uns soeben vorgetragen worden sind, sind zweifellos seinerzeit auch vor dem Schwurgerichte vorgetragen worden. Die Geschworenen haben aber daraus keinen Grund entnommen, die Schuldfrage zu bejahen, sondern sie haben die Schuldfrage verneint; der Mann wurde freigesprochen. Das Gericht hat dann auf Grund des bestehenden Gesetzes über die Entschädigung unschuldig Verurteilter dem Manne eine Entschädigung nicht zugesprochen, weil das Gericht, also die gelehrten Richter, der Meinung war, die Unschuld des Mannes sei nicht nachgewiesen. Einen Rechtsanspruch hat der Mann also nicht für eine Entschädigung, denn wenn er ihn hätte, dann bräuhete er nicht an den Landtag zu kommen. Sein Petition geht natürlich nur dahin, daß ihm aus Billigkeitsgründen irgend ein Teil des ihm erwachsenen Schadens ersetzt werden möge, und der Antrag, den mein Freund Kräuter gestellt hat, lautet auch nicht auf empfehlende Überweisung sondern auf Überweisung zur Kenntnisnahme und bringt damit zum Ausdruck, daß man das Vorhandensein gewisser Billigkeitsgründe für den Wunsch des Mannes als vorhanden erachtet.

Nun handelt es sich um einen Mann, der zweifellos durch die frühere Verurteilung in seiner ganzen Existenz vernichtet worden ist; er führt, wie mir mein Freund Kräuter versichert, heute ein anständiges und gutes Familienleben. Er ist damals durch die Strafe, die er erlitten hat, aus seinem Geschäfte herausgerissen worden, und es handelt sich darum, daß dem Manne aus Billigkeitsgründen eine kleinere Summe zugewiesen werden möge, damit er seine ökonomischen Verhältnisse wieder in Ordnung bringen kann. Die frühere Verurteilung macht bei dieser Billigkeitsfrage auf mich gar keinen Eindruck. Er hat die Strafe verbüßt, die ihm zugesprochen war. Hier handelt es sich darum, daß nach Meinung der Volkssrichter, der Geschworenen, der Mann früher zu Unrecht schuldig gesprochen wurde, und deswegen glaube ich, ist der Wunsch, dem Manne eine kleine Unterstützung zuzuwenden, ein durchaus billiger. Wir können nicht mehr nachprüfen, ob der Mann wirklich mit Recht oder mit Unrecht das erste Mal verurteilt worden ist, aber wir wissen, daß die Mehrheit der Geschworenen ihn später nicht für schuldig gehalten hat. Und wenn das Gericht sagt, seine Unschuld sei nicht erwiesen, wenn aber zuzugeben ist,

Die Schuld sei nicht ganz erwiesen, so daß also immer noch die entfernteste Möglichkeit besteht, daß der Mann zu Unrecht verurteilt wurde, liegen Billigkeitsgründe genug vor, um dem Mann eine Unterstützung zukommen zu lassen.

Hg. Schmidt-Karlsruhe (Zentr.): Ich erlaube dem Kommissionsantrag zuzustimmen. Daß ein Mann einen rechtlichen Anspruch auf eine Entschädigung nicht besitzt, das geben auch die Herren Antragsteller selbst zu. Darüber hat das Gericht seinerzeit nach Maßgabe des Gesetzes zu beschließen gehabt, und über diesen Beschluß kommen wir niemals hinaus. Ihre Kommission hat deshalb auch erwogen, ob vielleicht ein Billigkeitsanspruch vorliegen möchte; aber wir sind nach Prüfung in Hinblick auf die ganze Persönlichkeit des Beschuldigten, wie sie sich aus den in den Akten gemachten Feststellungen über sein Vorleben darstellt, zu der Ansicht gekommen, daß eine derartige Berücksichtigung nicht angezeigt sei. Derselben Ansicht ist übrigens die Petitionskommission und mit ihr das Hohe Haus schon vor einigen Jahren gewesen, und ich glaube, wir sollten auch jetzt daran festhalten.

Hg. Kräuter (Soz.): Ich kann nur bestätigen, daß ich den Mann persönlich kenne, daß er, so lange ich ihn kenne, ein ordentliches Familienleben führt, was ja auch Kollege Dr. Frank schon gesagt hat, und daß ihm, wenn Sie bei der Polizeibehörde Erhebungen machen würden, nichts nachgewiesen werden kann. Wenn ein Mensch früher Fehler begangen und sich später gebessert hat, ist das, wie ich glaube, auch mit ein Grund, ihm gegenüber Rücksicht walten zu lassen. Ich bitte also die Herren Kollegen nochmals, meinem Antrage zuzustimmen.

Der Antrag Kräuter wird mit Mehrheit abgelehnt und der Kommissionsantrag angenommen.

In Ziffer 2 lit. g der Tagesordnung, Petition des ehemaligen Hauptlehrers Karl Otto Kiesterer aus Oerrimsingen um Bewilligung seines früheren Ruhegehaltes bezw. um Rechtshilfe, Berichterstatter Abg. Wiedemann-Bruchsal (Zentr.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Der frühere Hauptlehrer Kiesterer versucht in seiner Petition den Nachweis zu erbringen, daß lediglich seine Frau die Schuld an seiner Dienstreue, der Entziehung des Ruhegehaltes und seiner Bestrafungen trägt. Gesuchsteller bittet darum „um Bewilligung seines früheren Ruhegehaltes bezw. um Rechtshilfe.“

Die Großh. Regierung legt dar, daß Petent, dessen Verfehlungen nicht erst seit seiner 1895 erfolgten zweiten Verurteilung datieren, wegen leichtsinnigen Schuldenmachens, systematischer Bettelereien und Betrügereien viele und erhebliche sowohl disziplinare als auch gerichtliche Bestrafungen erfahren habe. Eine Verurteilung wegen Betrags im Jahre 1907, wobei ihm auch die bürgerlichen Ehrenrechte auf die Dauer von 5 Jahren aberkannt wurden, habe gemäß § 33 R.St.G.B. das Ausscheiden Kiesterers, der wegen seines Verhaltens 1896 mit dem gesetzlichen Ruhegehalt außer Dienst gesetzt worden war,

aus dem Staatsdienst und gemäß § 50 Ziffer 1 B.G. von 1888 den Verlust seines bisherigen Ruhegehaltes zur Folge gehabt. Eine Wiederbewilligung des verurteilten Ruhegehaltes sei aber nach diesen gesetzlichen Bestimmungen unzulässig. Die Wiederaufnahme des Strafverfahrens, die im Falle seiner Freisprechung zur Wiedererlangung des Ruhegehaltes führen könnte, müßte beim Gericht beantragt werden. Einer Unterstützung im Gnadenweg sei Gesuchsteller nicht würdig. Der Ehefrau, die durch die gerichtliche Untersuchung in keiner Weise belastet worden sei, sei mit Allerhöchster Staatsministerialentscheidung vom 10. Oktober 1907 ein widerruflicher Unterstützungsgehalt von jährlich 200 M. zunächst auf die Dauer von 3 Jahren bewilligt worden.

Die Kommission schließt sich den rechtlichen Ausführungen der Regierung an und ist mit ihr auch darin einig, daß Kiesterer einer Unterstützung durchaus unwürdig ist. Die Kommission ist daher nicht in der Lage, die vorliegende Petition in irgend einer Weise zu befürworten, und stellt deshalb den Antrag:

Das Hohe Haus wolle beschließen, über die Petition des Karl Otto Kiesterer von Oerrimsingen um Bewilligung eines Ruhegehaltes beziehungsweise um Rechtshilfe zur Tagesordnung überzugehen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Schluß der Sitzung nach 1/2 1 Uhr.

* Karlsruhe, 2. Mai. 72. Öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Montag den 2. Mai 1910, nachmittags 4 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

1. Beratung über die geschäftliche Behandlung

1) des Antrags der Abg. Weichold u. Gen., die Einführung der Verhältniswahl für die Wahlen zur Zweiten Kammer betr. (Drucksache Nr. 69);

2) des Gesuchentwurfs, die Abänderung des Gesetzes über die Gewährung von Entschädigungen bei Seuchenverlusten und des Gesetzes über die Versicherung der Rindviehbestände betr. (der Ersten Kammer vorgelegt).

2. Mündlicher Bericht der Budgetkommission und Beratung über die Anforderungen unter § 12 und § 19 des Eisenbahnbudgets für 1910 und 1911, nämlich: § 12 Gengenbach-Saulsach, II. Gleis, VI. und letzte Teilforderung mit 1 188 000 M., § 19 Murgthalbahn, Linienverlegungen zwischen Gernsbach und Weisenbach mit 259 000 M., Berichterstatter: Abg. Pfefferle.

3. Berichte der Budgetkommission und Beratung über

a) das Spezialbudget der Verkehrsanstalten für 1910 und 1911, und zwar:

Kapitel 1 a. Ministerialabteilung für das Eisenbahnwesen,

Kapitel 1 b. Eisenbahnbetriebsverwaltung,

Kapitel 2. Bodenseedampfschiffahrtverwaltung, sowie

b) das Spezialbudget über den Anteil Badens an den Reineinnahmen der Rhein-Redarbahn für 1910 und 1911, und damit in Verbindung über die Petitionen

1. der Gemeinde Weiber um Rückerfab eines geleisteten Beitrags zur Errichtung der Güterstation Abstadt;

2. der in Forzheim beschäftigten, aber auswärts wohnenden Arbeiter um Einführung von Arbeiterwochenarten mit fünf- und viertägiger Gültigkeit — Drucksache Nr. 15 —;

c) den Nachtrag zum Spezialbudget der Verkehrsanstalten, sowie die Denkschrift der Großh. Regierung mit Vorschlägen zur Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr (Drucksache Nr. 8 c), und damit in Verbindung über

1) den Antrag der Abgg. Muser u. Gen., die gesetzliche Festlegung der allgemeinen Tarifsgrundsätze und Bestimmung der zulässigen Höchstätze betr. (Drucksache Nr. 24 a);

2) den Antrag der Abgg. Bechtold u. Gen., die Abschaffung der 1. Wagenklasse und die Wiedereinführung des Kilometerfestes betr. (Drucksache Nr. 24 b);

3) die Denkschrift der Großh. Regierung über die Bildung des Deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes (Drucksache Nr. 24 c). — Drucksache Nr. 15 a —, Berichterstatter: Abg. Gummel.

4. In Verbindung mit Ziffer 3: Fortsetzung der in der 71. Sitzung begonnenen Beratung über die Petition der Stadtgemeinde Triberg u. a., den Umbau des Bahnhof Triberg betr., Berichterstatter: Abg. Denwald.

* Karlsruhe, 2. Mai. 12. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Samstag den 7. Mai 1910, vormittags 1/2 10 Uhr.

1. Bekanntgabe neuer Einläufe.

2. Bericht der Petitionskommission und Beratung über Petitionen verschiedener Vereine in Heidelberg, Karlsruhe und Freiburg, die Regelung der Prostitution betreffend (Nr. 44); Berichterstatter: Geh. Kirchenrat Dr. Trötschel.

3. Bericht der Budgetkommission und Beratung über Gesekentwurf, die Abänderung des Einkommensteuer- und Vermögenssteuergesetzes betreffend (N.-Nr. 71); Berichterstatter: Wirklicher Geheimer Rat Scherer.

4. Mündliche Berichte der Petitionskommission und Beratung über:

a) die Petition des Joseph Köhle, Torwächters in Mannheim, um Anstellung und finanzielle Verbesserung; Berichterstatter: Bürgermeister Bierneisel;

b) die Petition der Vereinigung der Hoch- und Tiefbauingenieure der Großh. Badischen Staatsbahnen um weitere etatmäßige Anstellungen und Verbesserung der Einkommensverhältnisse;

c) die Petition des Vereins staatlich geprüfter Bahnbauwerkmeister, die Gehalts- und Anstellungsverbesserung der nichtetatmäßigen Hochbauwerkmeister im Reich der Großh. Staatsverwaltung betreffend;

d) die Petition der Beamten des Verkehrsamtes der Staatseisenbahnverwaltung, die Neuregelung der Dienstreisen betreffend; Berichterstatter für a) bis c) Freiherr von La Roche-Starckenfeld.

Verantwortlich für den Bericht über die Verhandlungen der Zweiten Kammer: Dr. Lito Walli.
Druck und Verlag der G. Braunschen Hofbuchdruckerei. Beide in Karlsruhe.