

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1882

91 (18.4.1882) I. Beilage

Dienstag, 18. April 1882.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 14. April. 52. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. (Schluß aus dem Hauptblatte Nr. 90.)

Abg. Röttinger: Es seien die Gründe für die Nothwendigkeit der Erstellung einer Höllethal-Bahn bereits wiederholt, namentlich in unzähligen, von dem Landtage stets mit Wohlwollen aufgenommenen Petitionen dargelegt worden. Er könne sich darum kurz fassen. Thatsache sei, daß in Folge Mangels der Bahn die Industrie des Schwarzwaldes ganz erheblich zurückgegangen sei, wie die Statistik ergebe, und daß jene Landesgegend ihrem sicheren Ruin entgegengehe, wenn nicht bald durch Erbauung einer Bahn geholfen werde. Viele Fabriken beschäftigten nur noch die Hälfte ihrer Arbeiter, andere seien ganz eingegangen. Der allgemeine wirtschaftliche Rückgang sei daran nicht Schuld, denn andere Schwarzwaldorte, die an der Bahn lägen, hätten keine Einbuße in ihrer Industrie erfahren. — Man sage zwar, es dürfe die Eisenbahn-Schuld nicht vermehrt werden, allein der Betrag, der hier in Frage stehe, sei im Verhältnis zur Gesamtschuld nur winzig. Außerdem habe der Schwarzwald zur Erbauung der anderen unrentablen Bahnen gleichfalls beigetragen. Wollte man mit der Mehrheit der Kommission warten, bis die allgemeine Finanzlage sich gebessert habe, so diene man den Interessen des Schwarzwaldes schlecht. — Außerdem habe die Höllethal-Bahn jedenfalls die Priorität gegenüber etwaigen sonstigen Bauprojekten. — Einzelne Bezirke hätten ihrem Abgeordneten Instruktion erteilt, gegen die Höllethal-Bahn zu stimmen. Die betreffenden Herren erinnere Redner, daß sie nach ihrem Eid des ganzen Landes Wohl im Auge behalten müßten. Die Nichterbauung der Bahn würde die Steuerkraft des Schwarzwaldes mindern und dadurch das ganze Land schädigen. — Redner müsse bedauern, daß man außer der Geländestellung auch noch einen Baarzuschuß von 500,000 M. von den Interessenten verlange. Wollte man den beteiligten Gemeinden wirklich Hilfe bringen, so dürfe man ihnen nicht eine unmögliche Gegenleistung ansinnen. — Er bitte darum, seinen Antrag anzunehmen.

Abg. Kiefer: Die Geschichte der Höllethalbahn-Frage sei eine solche unerfüllter Hoffnungen und Wünsche. Darum müsse man alle berechtigten Gesichtspunkte hervorheben, um eine Erfüllung dieser Hoffnungen und Wünsche zu ermöglichen. Je weiter man diese Erfüllung verschiebe, um so schwieriger werde sie. — Er freue sich, daß die Regierung in der vorliegenden Frage nunmehr durch Vorlage eines Gesetzesentwurfs die Initiative ergriffen habe. — Man dürfe nicht vergessen, daß die hochbegabte und tüchtige Bevölkerung des Schwarzwaldes vermöge der Natur jener Gegend mit besonderen Schwierigkeiten zu kämpfen habe. Den Ersatz für den kärglichen Ertrag der Landwirtschaft habe daselbst die Industrie gegeben, die einen mächtigen Aufschwung erfahren habe. Allein es fehle jener Gegend die Segnung des Verkehrsmittels einer Eisenbahn. Diese zu erhalten sei nur möglich durch gemeinsame That der Regierung und der Bevölkerung, und zwischen diesen beiden eine Einigung herbeizuführen bezwecke sein Antrag. Der Mangel der Eisenbahn habe in Verbindung mit der allgemeinen wirtschaftlichen Nothlage einen bedauerlichen Rückgang in der Industrie des Schwarzwaldes hervorgerufen. Es sei darum Pflicht, beizutragen, daß diese Gegend wenigstens reichlich ausgestattet in den Wettkampf eintreten könne. — Falle heute nicht die Entscheidung zu Gunsten des Schwarzwaldes, dann würden die Interessenten in mehreren Jahren gar nicht mehr in der Lage sein, Zuschüsse zum Bau zu geben. — *Conditio sine qua non* für das Zustandekommen des Gesetzes sei es, daß die Beteiligten außer der unentgeltlichen Geländestellung auch noch einen baaren Beitrag leisteten. Halte man an dem Verlangen von 500,000 M. fest, so schaffe man kein lebensfähiges Werk. Die Schwarzwaldler seien nicht in der Lage, diese Summe aufzubringen. Aufgabe sei es darum, die Summe zu ermitteln, welche den Interessenten zu leisten möglich sei und deren Gewährung der Großh. Regierung den Bau ausführbar erscheinen lasse angesichts der Finanzlage. — Sein Vorschlag, 200,000 M. von den Beteiligten zu verlangen, eröffne einen vermittelnden Weg. Allerdings belaste man die Interessenten, namentlich auch die Stadt Freiburg, schwer, allein er glaube immerhin, daß diese Summe, wenn auch mit Opfern, aufgebracht werden könne. — Die Kommission habe den Art. 3 des Gesetzesentwurfs gestrichen, Redner möchte ihn wieder herstellen, wie der zweite Theil seines Antrages zeige. — Zum Schluß bittet Redner, nicht zurückzusprechen vor der Vermehrung der Eisenbahn-Schuld, da man die Verpflichtung habe, hier helfend einzugreifen, und seinem Antrage zuzustimmen.

Präsident des Finanzministeriums Geheimrath Ellstätter: Man stehe vor einer sehr wichtigen und sehr schwierigen Entscheidung. Es handle sich um das Interesse eines bedeutenden Landestheiles, der in wirtschaftlicher Beziehung geschädigt erscheine. Auf der andern Seite sei diese Entscheidung wichtig für den Staatshaushalt und endlich wichtig als entscheidender Vorgang für die Behandlung ähnlicher Eisenbahn-Fragen. — Der Großh. Regierung sei ihre Entscheidung nicht leicht geworden und die Vorlage sei der Ausdruck des Bewußtseins ihrer schweren Verantwortlichkeit. — Von den vor-

liegenden Anträgen wolle der der Kommission die Vorlage ganz ablehnen, der Antrag Fischer wolle den Baarzuschuß ganz streichen, der Antrag Kiefer denselben auf 200,000 M. herabmindern. — Gegen die Ablehnung der Kommission könne auch Redner sich nur ablehnend verhalten, denn die Großh. Regierung wüßte die Lösung dieser lange ventilirten und vielfach empfohlenen Angelegenheit und sie glaube, es sei die Entscheidung im Sinne der Genehmigung zu treffen. — Die Großh. Regierung könne, wie sie die Ablehnung nicht wüßte, so auch keine Aenderungen befürworten, die für sie einer Ablehnung gleichkommen. Die Annahme des Antrags Fischer würde das Zustandekommen des Gesetzes vermitteln. Wer sich um die Realisirung der lang gehegten Wünsche bemühe, der thue gut daran, der Regierungsvorlage zuzustimmen. — Auch gegen den Antrag Kiefer müsse sich Redner aussprechen, denn die Großh. Regierung habe die Frage eingehend erwogen und sei zu der Ueberzeugung gekommen, daß das Unternehmen ohne wesentliche Beteiligung der Interessenten nicht befürwortet werden könne. Der Regierungsvorschlag entspreche den ökonomischen Verhältnissen der Beteiligten. — Hauptfrage bleibe indess immer die finanzielle: Kann dem Lande ein so schwerwiegendes Opfer angeschlossen werden? Der Antrag der Kommission betone das finanzielle Moment zu ausschließlich, die andern Anträge gingen von zu engen Gesichtspunkten aus und hätten zu sehr das unmittelbare Selbstinteresse der nächstbetheiligten im Auge. Man müsse sich fragen: Liegt ein Bedürfnis zur Erbauung der Bahn vor? Ist die Lage des Staates derart, daß er das Unternehmen mit seinen Mitteln fördern kann? Welche Folgen wird das Eintreten in das Unternehmen für die Zukunft haben? — Die Erörterung der Bedürfnisfrage wolle Redner den Anhängern des Projektes überlassen. — Was den finanziellen Punkt anlange, so finde Redner die Stellung der Kommission begreiflich. Die Lage könne sich allerdings ändern, allein er glaube doch nicht, daß man sagen könne: nachdem die Dotationsüberschüsse verbraucht sind, müssen wir die weitere Ausdehnung des Eisenbahn-Netzes einfach zurückstellen. Auch bisher habe man nicht nur rentable Bahnen gebaut. Es wäre nicht richtig, nunmehr auf einmal zu einem völligen Stillstand überzugehen. Man müsse vielmehr genau überlegen, welche Opfer uns weitere Neubauten auferlegten und ob sie zu dem Bedürfnis in richtigem Verhältnis stünden. — Die Großh. Regierung sei nun der Ansicht, daß die Erbauung der Höllethal-Bahn dem wirtschaftlichen Bedürfnisse einer bedeutenden Landesgegend entspreche, und wenn sie auch nicht ausschließliches Gewicht auf die zahlreichen Petitionen lege, so zeige doch ein Blick auf die Karte, daß der Schwarzwald in Bezug auf Eisenbahn-Verbindungen gegenüber anderen Landestheilen minder reichlich bedacht sei. Aus diesem Grunde werde man, sofern sonst die Lage es gestatte, auch die allgrößte Anstrengung nicht scheuen dürfen, die Bahn erfordere neben den Beiträgen der Interessenten ein Kapital von 6 1/2 Millionen, also einen jährlichen Zinsaufwand von etwa 250,000 M. Diesen Aufwand, welcher in den Betriebsergebnissen der Bahn seine Deckung nicht finde, werde man wohl aus dem Staatszuschuß zur Eisenbahn-Schuldentilgung-Kasse befreeten können. Die Eisenbahn-Verhältnisse hätten sich bereits etwas besser gestaltet, auch die Eröffnung der Gotthard-Bahn werde wohl weitere Besserung bringen. — Es werde unter den gegenwärtigen Verhältnissen für dieses Unternehmen eine Steuererhöhung nicht möglich sein. Allerdings sei die Finanzlage keine absolut günstige, aber doch relativ günstig insofern, als eben eine Steuererhöhung für jenes Unternehmen nicht erforderlich sei. Außerdem befördere man das Wohl des ganzen Landes, wenn man den Interessen jenes Landestheiles gerecht werde.

In allen deutschen Staaten werde zur Zeit die Frage der Erbauung von Sekundärbahnen ventilirt, da die großen durchgehenden Bahnen überall erstellt seien. Man sei auch durchweg der Ueberzeugung, daß man nicht plötzlich mit dem Eisenbahn-Bau abbrechen könne, sondern auf neuer Grundlage vorsichtig weiter gehen müsse. Man baue darum nunmehr Sekundärbahnen und ziehe da, wo es sich um mehr lokale Interessen handle, die Beteiligten mit erheblichen Leistungen heran. — Die Großh. Regierung sei, wie sich aus einer Vergleichung mit den Verhältnissen anderer Staaten ergebe, in der Herbeiziehung der Interessenten keineswegs sehr weit gegangen. Man dürfe nicht vergessen, daß der Staat für eine vorzugsweise lokale Einrichtung die Summe von 6—7 Millionen gewähre aus Mitteln der Allgemeinheit, obwohl letztere nicht ein gleiches Interesse am Bahnbau habe, wie die nächstbetheiligten, wohl aber ein erhebliches Interesse an der Minderung der Staatslast. — Die Großh. Regierung habe den Beitrag nieder bemessen, weil sie die Geländestellung hoch angeschlagen habe. Hätte das Gelände geringeren Werth, so würde sie einen höheren baaren Zuschuß, um ungefähr 1/3 des gesammten Kostenaufwandes als Beitrag zu erhalten verlangt haben. Die bis jetzt für die Streichung des Beitrags vorgebrachten Gründe seien nicht sichhaltig, zumal wenn man bedenke, daß dieser Fall für die Entscheidung künftiger Fälle maßgebend sei. Es handle sich implicite auch um das Doppelte des jetzt angeforderten Aufwandes, da doch immerhin eine spätere Weiterführung die Erstellung der Bahn von Freiburg bis Donaueschingen mit in Betracht zu ziehen sei. — Redner

bitte, mit der Großh. Regierung dahin zu wirken, daß die Frage heute zur Befriedigung des betreffenden Landestheiles erledigt werde, jetzt, wo der Bau mit geringeren Mitteln zu erstellen, die Geldmittel billig zu beschaffen und das Wohlwollen der Regierung wie der Stände vorhanden sei. — Was die Zukunft bringen werde, wisse man nicht. — Von der Großh. Regierung werde die Verantwortung stets nur schwer getragen werden können, ja eine kleine Schwankung vermöchte es ihr unmöglich zu machen, sie überhaupt zu tragen. — Durch Ablehnung der Gesetzesvorlage werde die Frage nicht aus der Welt geschafft. Auch die Zukunft werde uns mit dem Anliegen behelligen, das dann wegen weiteren wirtschaftlichen Rückganges der Gegend vielleicht noch besser begründet sei, allein in der Ausführung möglicher Weise größeren Schwierigkeiten begegnen könnte. — Redner empfehle darum die Annahme der Regierungsvorlage.

Abg. Burg: Der Abg. Röttinger wolle durch Erbauung der Höllethal-Bahn die Industrie des Schwarzwaldes wieder heben. Dies werde nicht gelingen, denn der Rückgang derselben sei nicht dem Mangel der Bahn allein zuzuschreiben, sondern namentlich der Konkurrenz anderer Länder. Auch die Hausindustrie lasse sich durch Erbauung der Bahn nicht stützen, denn sie sei durch Entwicklung der Großindustrie geschädigt worden. Die Auswanderung, von der der Abg. Röttinger gleichfalls gesprochen habe, werde durch die Kargheit des Bodens und die deutsche Wanderlust veranlaßt. — Auch den Holzhandel werde die Bahn nicht fördern, denn die Frachtkühe seien so hoch, daß sich der Holztransport billiger stelle. Der Güterverkehr werde sich daher lediglich auf die beiden Städte Lenzkirch und Neustadt beschränken. Auch den Personenverkehr habe man überschätzt. Die Murgthal-Bahn als Maßstab zu Grunde zu legen sei nicht gerechtfertigt, weil dort die Verhältnisse andere seien. — Auch die Betriebskosten würden sich höher stellen, als veranschlagt. — Dazu komme, daß man die Bahn bis Donaueschingen auszubauen gedente. Die letzte Strecke von Neustadt nach Donaueschingen werde dem Bau noch größere Schwierigkeiten bereiten und eine Steuererhöhung nöthig machen. Bei solchen Perspektiven könne die Bahn einem großen Theil der Bevölkerung nicht sympathisch erscheinen. Der Weiterbau unrentabler Linien werde größere Neigheit zum Verkauf der Bahnen hervorrufen. Die Zeit sei nicht geeignet, dem Staat neue Lasten aufzubürden, und darum werde Redner gegen die Vorlage stimmen.

Der Präsident unterbricht hierauf, Nachmittags 2 Uhr, die Sitzung bis Abends 4 1/2 Uhr.

Am 4 1/2 Uhr eröffnet der Präsident die unterbrochene Sitzung wieder.

Am Regierungstisch: Präsident des Finanzministeriums Geh. Rath Ellstätter, Ministerialrath Zittel.

Die Diskussion nimmt ihren Fortgang.

Abg. Friderich: Er habe sich früher schon dahin ausgesprochen, daß es Aufgabe der Zukunft sei, Sekundärbahnen zu bauen. Diesen Sekundärbahnen gegenüber könne der Staat eine doppelte Stellung einnehmen, entweder überlasse er Bau und Betrieb derselben den Interessenten selbständig, gebe jedoch gewisse Beiträge à fonds perdu, oder der Staat baue und betreibe die Bahnen selbst unter der Bedingung, daß die Interessenten helfend eingriffen. Der letzte Weg sei der richtige, wenn man auf den Gedanken eingehe, Sekundärbahnen mit Normalspur zu bauen. Ein einheitliches System biete aber große Vorzüge. Redner gibt hierauf einen Ueberblick über die Stellung anderer Staaten zum Bau von Sekundärbahnen und geht sodann auf die Gesetzesvorlage ein. Er sei mit der Großh. Regierung durchaus einverstanden, daß sie Bedingungen mache und die unentgeltliche Geländestellung verlange.

Hier erteilt der Präsident dem Abg. Fischer das Wort, welcher erklärt, er ziehe, da die Großh. Regierung erklärt habe, das Gesetz werde für sie unannehmbar, wenn der Baarzuschuß von 500,000 M. falle, seinen Antrag zurück, um das Zustandekommen des Gesetzes zu ermöglichen.

Abg. Friderich fährt fort: Wenn das Interesse an der Bahn wirklich so groß sei, so könnten 500,000 M. nicht schwer in's Gewicht fallen. Die Zinslast von 20,000 M. könne für Freiburg nicht so drückend sein, denn auch andere Beteiligte, namentlich große Korporationen trügen bei. Man solle nicht vergessen, was der Staat leiste. Auch sei nicht ausgeschlossen, daß die Voranschläge, wie dies so häufig geschehe, überschritten würden. — Er stimme darum für die Regierungsvorlage. Komme dieses Gesetz zu Stande, so werde es eine Grundlage für weitere Projekte abgeben. Die Bedingungen, die der Staat stelle, seien im Verhältnis zu den in anderen Staaten gestellten nicht schwer. Man solle darum der Regierungsvorlage zustimmen.

Abg. Birkenmeyer: Trotz mehr als zwanzigjährigen Bemühungen entbehre der Schwarzwald, der durch seine hochbedeutende Industrie weit berühmt sei, noch der Eisenbahn. Daß ein großes Bedürfnis nach einer Bahn vorliege, sei bereits mehrfach ausgeführt worden. Es liege aber auch auf der Hand, denn die Produkte könnten ohne Bahn nicht abgeführt werden und die Landwirtschaft werde jener Gegend verloren gehen. — Die Ausführungen des Abg. Burg seien mehrfach irrig. Nicht nur Neustadt und Lenzkirch seien an dem Bahnbau interessiert. Außerdem

sei, wie er auch aus zuverlässiger Quelle gehört habe, der Bahntransport um die Hälfte billiger, wie der Achstransport. — Ferner glaube Redner, daß sich mit dem Ausbau der Bahn bis Donauessingen deren Rentabilität heben werde. — Abgesehen von der Bedürfnisfrage, sei es aber auch ein Gebot der Gerechtigkeit, diese Bahn zu bauen, denn auch der Schwarzwald habe seinen Beitrag geleistet zum Bau der unrentablen Bahnen des Landes. Es stehe ein eminentes Landesinteresse in Frage, denn wenn die Bahn nicht erbaut werde, gehe ein großer Landestheil der Verödung und Verarmung entgegen. — Man verlange einen Baarzuschuß von den Beteiligten im Betrag von 500,000 M. Dies zu leisten sei denselben unmöglich. Die Unterzeichner des Antrages Fischer hätten durch das Verlangen des Abstrichs der 500,000 M. nur ihre Pflicht getan. Wenn sie nunmehr zurückträten und dem Antrage Kiefer ihre Zustimmung ertheilten, so geschehe dies aus höheren Gründen. Er hoffe aber, daß sich nun Alle in diesem Antrage vereinigen. — Man habe seinerzeit das Tabaksmonopol abgelehnt, weil man von der Ansicht ausgegangen sei, daß ein Landesinteresse in Frage stehe, in gleicher Weise solle man auch im vorliegenden Falle handeln. Der Abg. Otto spricht sich für den Antrag Kiefer unter dem Hinweis darauf aus, daß es gerecht sei, dem Schwarzwald eine Bahn zu geben. Seine Industrie werde sich dann wieder heben und ein wirtschaftlicher Aufschwung eintreten.

Abg. Pflüger: Er sei schon vor vielen Jahren zu der Einsicht gelangt, daß man zu viele unrentable Bahnen erbaut habe, und darum hielt er es für besser, wenn man einen zehnjährigen Stillstand im Bau eintreten lasse. Dann würden unsere Eisenbahn-Verhältnisse gesunde, die Erträge steigen und dadurch weitere Staats-Bahnbauten möglich werden. Es sei ihm aufgefallen, daß der Herr Präsident des Finanzministeriums so lebhaft für die Vorlage eingetreten sei, denn er habe vor vier Jahren selbst gesagt, man solle das Eisenbahn-Schuldbuch für 10 Jahre schließen. — Redner sei der Ansicht, daß der Bau der Bahn theurer zu stehen komme, als man angenommen habe, jedenfalls auf 8 Millionen, mithin, da die Bahn bis Donauessingen fortgesetzt werden sollte, auf 16 Millionen im Ganzen. Er sei ferner der Ansicht, daß die Betriebskosten zu gering veranschlagt seien und daß die Ergebnisse des Personen- und Güterverkehrs weit hinter den gehegten Erwartungen zurückbleiben würden. Es werde ein bedeutender Rückschlag in den Erträgen eintreten, dieser sich durch den Ausbau verdoppeln und in Folge davon ein jährlicher Staatszuschuß von 950,000 M. notwendig werden. — Dagegen werde die Ablehnung der Gesetzesvorlage in kürzester Frist eine Steuerermäßigung möglich machen. Man habe namentlich auch auf den im Schwarzwald herrschenden Nothstand hingewiesen. Dieser sei, wenigstens im Bezirk Neustadt, in dessen Interesse die Bahn doch vorzugsweise gebaut werden solle, ausweislich der Berichte der Landeskommissionäre nicht so groß, als man angebe. Die Auswanderung sei daselbst die geringste im Lande, die Steuererträge hoch, die Arbeitslöhne im Steigen begriffen. — Den Rückgang der Hausindustrie könne der Bau der Bahn, wie bereits der Abg. Burg ausgeführt habe, nicht aufhalten. — Redner bestreite, daß die Hölenthal-Bahn die geträumten Vortheile bringen werde, wohl aber würden für die zwischenliegenden Orte aus dem Bau der Bahn bedeutende Nachteile entstehen. — Der unangenehmste Standpunkt sei ihm der des Pessimismus, welcher auf die Eventualität des Uebergangs unserer Bahnen an das Reich abhebe. Wenn das Reich unsere Bahnen wirklich übernehmen sollte, so würde es jedenfalls nur die Werthsumme, nicht aber die Baukosten zahlen. Uebrigens stellte man auf diesen Punkt nicht hinweisen, sondern bestreite sei, uns unsere Bahnen so lange als irgend möglich zu erhalten. — Weiter aber mache er noch darauf aufmerksam, daß, wenn man diese Bahn bewillige, keine Mittel mehr blieben, den Gegenden, welche auf eigene Kosten eine Bahn bauen wollten, einen Staatszuschuß zu gewähren. Er bitte darum, die Vorlage abzulehnen.

Abg. Fieser: Er sei ein entschiedener Freund der Vorlage, unterschätze aber die Wichtigkeit der von dem Abg. Pflüger geltend gemachten Bedenken nicht. Gleichwohl stimme er der Vorlage zu, weil er glaube, die pessimistische Anschauung, als erscheine der Bau mit Rücksicht auf unsere Eisenbahn-Schuld unverantwortlich, sei nicht gerechtfertigt. Er glaube, man könne den Versicherungen des Herrn Präsidenten des Finanzministeriums wohl trauen und brauche nicht ängstlicher zu sein, als dieser selbst. Unsere Eisenbahn-Rente sei im Steigen begriffen. Aber auch abgesehen hiervon sei Redner der Ansicht, man dürfe, um die Industrie jener Gegend zu heben, selbst nicht vor einer mäßigen Steuererhöhung zurückschrecken. Man habe jenem Landestheil gegenüber eine Verpflichtung zum Bau der Bahn, denn das Land sei ein organisches Ganze und man sei genöthigt, den Ruin jener Industrie fernzuhalten. Die Bemerkungen der Landeskommissionäre seien für ihn nicht maßgebend, wenn glaubwürdige Bewohner jener Gegend versicherten, daß die Industrie zurückgegangen sei und die Auswanderung ständig zunehme, nicht nur in das Ausland, sondern auch in Gegenden mit Eisenbahnen. — Es sei ein Defizit von etwa 250- bis 300,000 Mark zu erwarten, allein mit dem Ausbau der Bahn werde sich dieses Defizit verringern. Außerdem bürge die Intelligenz der Schwarzwälder dafür, daß sie mit Hilfe der verbesserten Verkehrsmittel ihre industriellen Verhältnisse wesentlich heben würden. — Die Behauptung, der Achstransport werde billiger sein, als der Bahntransport, sei jedenfalls für größere Strecken nicht gerechtfertigt. Auch der Betrieb der Sekundärbahn könne nicht theurer werden, als der der Vollbahn. — Was nun den geforderten Baarzuschuß von 500,000 M. anlange, so gehe Redner davon aus, daß es für den Staat gleichgiltig sei, ob er 200,000 M. oder

500,000 M. erhalte, nicht aber für die Interessenten. Freiburg habe bereits weitere Opfer gebracht durch Verzicht auf Ertrag der Kosten für Ausarbeitung von Projekten. Außerdem würde der Staat, falls er selbst das Gelände erwerbe, weit mehr als 800,000 M. dafür bezahlen müssen. — Wer dem Projekte der Regierung nahe stehe, der könne seine Zustimmung nicht davon abhängig machen, daß der Baarzuschuß im vollen Betrage von 500,000 M. geleistet werde. Redner bitte dringend, den Antrag Kiefer anzunehmen.

Der Abg. Strübe spricht sich für den Kommissionsantrag aus. Man solle einhalten mit dem Bau unrentabler Bahnen, statt den Staat immer weiter zu belasten. Ihn bestimme zu seinem Votum hauptsächlich der Umstand, daß ihm die Sache nicht genügend vorbereitet scheine. Es wäre nothwendig gewesen, über die Kosten des Baues und Betriebs der ganzen Linie sich auszusprechen und deren Einfluß auf unser Budget darzustellen. — Er sei überzeugt, daß die Kosten des Baues den Vorschlag übersteigen, auch die Betriebskosten sich höher als angenommen belaufen würden. — Auch er sei dafür, daß man die Bahn baue, aber erst in späteren Jahren, zu günstigerer Zeit. — In den Wahlbezirken werde man, falls das Gesetz zu Stande komme, den Vorwurf erheben, daß man mit vieler Mühe das Budget erleichtert habe und nun trotz der gedrückten Finanzlage mit Millionen um sich werfe. — Redner bittet um Ablehnung der Gesetzesvorlage.

Präsident des Finanzministeriums Geh. Rath Ellstätter: Obwohl er das Zustandekommen der Hölenthal-Bahn wünsche, so sei er doch dankbar, daß von mehreren Rednern auf den Ernst der Lage hingewiesen worden sei. Auch die Großh. Regierung habe sich alle Bedenken vergegenwärtigt und aus dem Bewußtsein ihrer nach jeder Seite hin bestehenden Verantwortlichkeit sei die Vorlage hervorgegangen. — Wenn man ausgeführt habe, daß die Weiterführung der Bahn unausbleibliche Folge des Baues der ersten Hälfte sein werde, so müsse er diese Bemerkung doch etwas einschränken. Er habe in seinem ersten Vortrage gesagt, man habe sich bei Prüfung der Frage auch die Eventualität einer Weiterführung der Bahn vorzuzulassen, weil diese mit der Verwirklichung des vorliegenden Projekts jedenfalls näher gerückt sei; doch sei die Großh. Regierung keineswegs gewillt, diesen Ausbau in Nähe zu bewerkstelligen. Man werde vielmehr abwarten, ob die Bahn sich bewähre und ob ihr Ertrag den gehegten Erwartungen entspreche. Möglicher Weise könnten diese Erwartungen übertroffen werden, dann rüde der Ausbau näher, es könnten die Erträge aber auch hinter den Erwartungen zurückbleiben und dann werde der Ausbau hinausgeschoben werden. — Die Perspektive der Weiterführung der Bahn dürfe jedenfalls nicht als Argument gegen das vorliegende Projekt in den Vordergrund gestellt werden. Darüber würden in späterer Zeit Regierung und Stände wieder zu befinden haben. Wenn der Abg. Pflüger meine, die Annahmen der Regierungsvorlage seien nicht ganz zutreffend in Bezug auf die Berechnungen, so müsse Redner bemerken, daß man mit der allergrößten Vorsicht zu Werke gegangen sei und darum annehmen dürfe, daß der vorgesehene Bau noch ausreichen und die Betriebskosten sich nicht höher stellen würden.

Wenn sich Redner früher dafür ausgesprochen habe, daß es am besten wäre, wenn man das Schuldbuch der Staats-Eisenbahnen auf 10 Jahre schließe, so könne er dies heute nur wiederholen, denn die Finanzverwaltung habe kein Interesse an Vermehrung der Schuldenlast, allein die Verantwortung für die wirtschaftliche Lage des Landes und die Nothwendigkeit, in der Beförderung der Entwicklung der wirtschaftlichen Interessen des Landes mit den Nachbarstaaten gleichen Schritt zu halten, lege die Pflicht auf, den Eisenbahn-Bau nicht einfach abzuschließen. Die Großh. Regierung gehe aber dabei mit der allergrößten Vorsicht zu Werke, wie sich aus dem Eisenbahn-Budgets der letzten Jahre ergebe, und führe nur das unabweisbar Nothwendige aus. — Dem vorliegenden Gesetzentwurf könne ohne Alterirung des Staatshaushalts und ohne Steuererhöhung näher getreten werden. Habe man die Hölenthal-Bahn genehmigt, so sei für die nächste Zeit geschehen, was geschehen könne. Was den Baarzuschuß anlange, so bitte Redner, an der Regierungsvorlage festzuhalten, da es sich um ein Prinzip handle. Man könne nicht in dieser Art mit dem Bahnbau fortfahren, denn man würde sonst neue Wünsche hervorruhen und beweisen, daß man schon durch Beharrlichkeit im Petitioniren etwas erreiche. Redner möchte dem Lande den Ernst der Dinge vorführen und betonen, daß eine erhebliche Beteiligung der Interessenten nothwendig sei zur Erlangung weiterer Bahnen.

Man habe nicht zu viel verlangt. Freiburg könne das Angekommene aufbringen. Redner behalte im Auge, daß man es sich zum Gesetz machen müsse, gerechten Bedürfnissen Wohlwollen entgegen zu bringen, aber nicht zu weit zu gehen, damit man nicht Wünsche hervorrufe, die nicht einmal im Interesse der Petenten selbst lägen. Die Regel müsse sein, daß mindestens ein Sechstel des Bauaufwandes von den Beteiligten aufzubringen sei. — Diese Regel möchte Redner auch im vorliegenden Falle festhalten. Die bayrische Regierung verlange das Gelände und die Hälfte der Kosten des Bahntörpers von den Beteiligten. — Man sollte des Prinzips halber an der Anforderung festhalten. Dies gewähre Schutz gegen Projekte, die weder im allgemeinen Interesse, noch in dem der Gemeinden lägen, welche glaubten, daß ihnen mit einer Bahn geholfen sei, während sie damit häufig in ökonomische Verlegenheit geriethen.

Abg. Rothbart: Er habe sich durch alle Bedenken, die namentlich der Abg. Pflüger geltend gemacht habe, zu seinem Votum durchgerungen, das er nunmehr zu Gunsten des Kiefer'schen Antrages abgeben werde. Er traue der

Versicherung des Herrn Finanzministers, der die volle Verantwortung für die finanzielle Seite übernehme und die volkswirtschaftlichen Interessen für überwiegend erachte. Man müsse mit Vorsicht weiter bauen, um auch die Ausführung anderer berechtigter Projekte zu ermöglichen. Zudem habe man viele Bahnen gebaut, die nicht mehr Berechtigung hätten als die Hölenthal-Bahn. Auch zeige ein Blick auf die Karte, daß dieser Landestheil in Bezug auf die Bahnen hintangesezt sei. — Bezüglich des Baarzuschusses handle es sich von Seiten der Großh. Regierung nur um Festhalten an einem Prinzip, denn an sich komme der Zuschuß nicht in Betracht. Er bitte die Großh. Regierung, von dieser Summe abzusehen, um so mehr, als es minutiös erscheine, das Prinzip bei einer so kleinen Summe aufrecht zu erhalten.

Abg. v. Feder: Er sei durch mehrfache Zustimmung zu unrentablen Bahnen allmählig vorichtig geworden. Vorsicht scheine aber gegenüber dem vorliegenden Gesetzentwurf um so mehr geboten, als die Begründung zu demselben mit dürren Worten das finanzielle Elend darstelle, dem man durch den Bau entgegengehe. Es sei ein jährlicher Zuschuß von mindestens 250,000 M. erforderlich. Einem solchen Aufwande entsprächen die Interessen nicht, denn nur 25,000 Seelen seien betheiligte. An Rentabilität sei bei dieser Vorlage gar nicht zu denken. Für ihn sei der Verkehr bestimmend. Hätte man einen Plan über Fortführung der Bahn vorgelegt, so wäre Redner geneigt gewesen, dem Projekte zuzustimmen, allein nun wolle man eine Sackbahn bauen. Wenn die Bahn nicht fortgeführt werde, so könne sie den großen Interessen nicht dienen. Hätte man einen Versuch machen und abwarten wollen, ob die Bahn lebensfähig sei, so hätte man ein kürzeres Stück bauen und erst dann, wenn sich dieses rentirt hätte, den Bau weiter führen sollen. — Statt dessen setze man ein Zahnrad ein, was dem allgemeinen Verkehr und namentlich dem Güterverkehr nicht dienen könne. — Man müsse sich fragen, was die Gerechtigkeit für das ganze Land verlange, und darnach sein Votum abgeben. — Er werde den Gesetzentwurf ablehnen.

Der Abg. Fischer sucht zunächst die Bedenken des Abg. Pflüger zu widerlegen, wendet sich dann gegen den Abg. v. Feder und weist darauf hin, daß nicht das Interesse von nur 25,000 Seelen, sondern einer weit größeren Bevölkerungszahl in Frage stehe, daß ferner das Bedürfnis nicht befriedigt werde, wenn man die Bahn nicht auf den Schwarzwald hinaus führe. — Was die von den Interessenten geforderten Beiträge betreffe, so werde die Hauptleistung den Städten Freiburg und Neustadt überlassen bleiben. Die finanzielle Lage Freiburgs sei keineswegs so günstig, als man zu behaupten pflege. Die Stadt habe eine Schuld von 4 Millionen und stehe vor neuen umfangreichen Ausgaben. Auch Neustadt werde etwa 140,000 M. beizutragen haben. — Mehr als 200,000 Mark zu leisten, sei geradezu unmöglich. — Außerdem habe man der Stadt Freiburg die schwere Last aufgebürdet, die Garantie für die aufgestellten Bedingungen zu übernehmen. — Man müsse gerecht sein gegen den Schwarzwald, der zur Amortisation und zum Bau unrentabler Bahnen auch seinen Zuschuß geleistet habe. Für das Haus sei es Ehrenpflicht, auf den Bau der Bahn hinzuwirken. Weiteres Zuwarten würde den Schwarzwald ganz ruiniren. — Man habe einstimmig das Tabaksmonopol abgelehnt. Der Schwarzwald würde von dem Monopol profitirt haben, allein die Vertreter des Landes seien jenem Industriezweige zu Hilfe gekommen, um einen schweren Nachtheil von Baden abzuwenden. So solle man auch hier einer Industrie unter die Arme greifen, an deren Blüthe das ganze Land ein Interesse habe.

Der Präsident bringt hierauf zwei Schlufsanträge zur Kenntniß des Hauses, den einen unterzeichnet von den Abgg. Blum, v. Gleichenstein, Schneider, den andern von den Abgg. v. Stockhorn, Kirchenbauer, Strübe, Lauck. — Dieselben werden angenommen.

Der Abg. Kiefer erwidert kurz den Ausführungen der Abgg. Pflüger und Strübe und zeigt sodann, daß in seinem Antrage das Prinzip der Regierung zur Geltung gebracht sei, denn auch er verlange neben der Geländestellung einen Baarzuschuß, stelle diesen aber, weil er erfahren habe, daß die Beteiligten absolut nicht mehr leisten könnten, etwas geringer. — Hilfe des Staates sei hier dringend geboten und er bitte darum, seinem Antrage zuzustimmen.

Berichterstatter Abg. Klein: Die Kommission sei in ihrer Mehrheit der Ansicht gewesen, daß die Hölenthal-Bahn einem Bedürfnisse entspreche und daß sie als Staatsbahn gebaut werden müsse, sobald die Finanzlage es gestatte. Letztere habe sich etwas gebessert und dadurch sei es möglich gewesen, eine Steuererhöhung zu vermeiden. Die günstige Lage solle man benützen, um die Finanzen zu konsolidiren, den Betriebsfond zu ergänzen und eventuell eine Minderung der Eisenbahn-Schuld herbeizuführen. Sei erst die Finanzlage nachhaltig besser geworden, dann könne man an die Erbauung neuer Bahnen denken. — Redner sei überrascht, daß man jetzt, wo man eine Steuerermäßigung anstrebe, den Staat belasten wolle. Dies lasse sich kaum vereinigen. — Baue man nunmehr die Hölenthal-Bahn, so könne man lange Zeit nicht an die Erbauung anderer Bahnen denken. Es werde weiter eine Steuererhöhung nöthig werden und man genöthigt sein, an produktiven Ausgaben zu sparen. Damit werde die Aufhebung weiterer Bezirksstellen, die so großen Nutzen im Lande hervorgerufen habe, Hand in Hand gehen. — Warte man noch eine Zeit lang zu, so könne man allen Anzuträglichkeiten ausweichen. — Redner wendet sich dann noch gegen einzelne Bemerkungen der Abgg. Friderich, Birkenmeyer, Röttinger und schließt mit der Bitte um Annahme des Kommissionsantrags.

Nach einer persönlichen Bemerkung des Abg. Pflüger bringt der Präsident den Antrag des Abg. Kiefer

zur Abstimmung. Derselbe wird mit 34 Stimmen angenommen.

Art. II wird nach einigen kurzen Bemerkungen der Abg. Schneider und Schöch angenommen.

Es folgt Art. III.

Hier spricht sich der Abg. Bär gegen die Annahme des Gesegentwurfes aus, indem er namentlich darauf hinweist, daß die Kammer die Verantwortung für Bewilligung des Gesetzes zu tragen habe, daß keine dringenden wirtschaftlichen Gründe für die Erbauung der Bahn vorhanden seien, daß der Rückgang der Industrie des Schwarzwaldes nicht eigentlich dem Nichtvorhandensein einer Bahn zuzuschreiben sei und daß endlich nicht einmal ein Gebot der Gerechtigkeit für die Erbauung der Bahn spreche.

Der Abg. Kiefer bittet hierauf um Annahme seines auf Wiederherstellung des Art. III gerichteten Antrages, weil jener Artikel eine werthvolle Bestimmung enthalte, indem er die Interessenten zur That dränge.

Nach einigen persönlichen Bemerkungen der Abgg. Wacker und Birkenmeier wird der Antrag Kiefer zur Abstimmung gebracht und angenommen.

Art. IV. Hier macht der Abg. Fieser darauf aufmerksam, daß der richtige Vollzug des Gesetzes die Nichtüberbreitung des Staatszuschusses erheische. Er hoffe, daß der Vollzug mit äußerster Sparsamkeit vor sich gehen werde.

Art. IV wird angenommen.

Zu der hierauf folgenden namentlichen Abstimmung wird der Gesegentwurf mit 37 gegen 22 Stimmen angenommen.

Schluß der Sitzung Abends 8^{1/2} Uhr.

Karlsruhe, 15. April. Näherer Bericht über die 53. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer.

Abg. Vogelbach erstattet den Bericht der Kommission für Eisenbahn- und Straßenbauten über die Petitionen von 16 Gemeinden des Bregthales und der angrenzenden Bezirke, welche dahin gehen:

„Höhe Kammer wolle noch auf diesem Landtage beschließen, es soll vom Staat eine Sekundärbahn durch das Bregthal — von Hüfingen nach Furtwangen — gebaut werden unter Zuhilfenahme der Mittel, welche von den beteiligten Gemeinden zur Verfügung gestellt worden.“

Seit dem Jahr 1864 wurde der Gegenstand schon wiederholt im Landtage behandelt; namentlich der letzte Landtag hat sich mit dieser Frage beschäftigt und ist zu dem Beschluß gekommen, die betreffende Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisaufnahme zu überweisen. Zwischen der Petition von 1880 und der heutigen besteht aber ein wesentlicher Unterschied; damals handelte es sich um einen Staatszuschuß zum Selbstbau der Gemeinden, während jetzt um Staatsbau und Betrieb mit Zuschüssen von Gemeinden und Privaten gebeten wird. Die Nothwendigkeit, das Bregthal mit einer Bahnlinie zu durchziehen, wurde und wird auch jetzt vorzugsweise damit begründet, daß die dortige Industrie, welche sich mit Uhrmacherei, Dreheisenfabrikation und Strohflecherei befaßt und etwa 3000 Personen beschäftigt, die Konkurrenz der an Bahnen liegenden gleichartigen Geschäfte nicht mehr aushalten könne, und daß sie jetzt schon derart geschädigt sei, daß eine Verarmung der Bewohner des Bregthales, die sich früher eines gedeihlichen Gewerbebetriebes erfreuten, die unausbleibliche Folge sein müsse. Auch dem landwirtschaftlichen Betriebe drohe Gefahr, der Güterpreis sinke von Jahr zu Jahr. Die Bittsteller versprechen sich ferner von einer Bahn einen günstigen Einfluß auf den Holzabfuß aus ihren etwa 30,000 Morgen großen, im Bregthal gelegenen Waldungen, sowie auf die Nugharmachung der daselbst zahlreich vorhandenen Wasserkräfte.

Die Kommission kann nicht glauben, daß in dem Mangel der Bahnverbindung allein der Grund des Rückganges der dortigen Industrie liege; die mächtige Konkurrenz sowohl auf dem Kontinent als in Amerika habe die selbst mit Hilfe einer Bahn schwer zu bekämpfende Beeinträchtigung dieser heimischen Industrie hervorgerufen. Dennoch stelle sich die Kommission dem Gesuche nicht durchaus ablehnend gegenüber, sie hätte nur gewünscht, daß es in der Art, wie im Jahr 1880, wo es sich um Selbstbau der Gemeinden handelte, vorgelegt worden wäre, indem dann ihre Anschauungen über den Bau von Sekundärbahnen durch den Staat, wie sie neulich im Berichte über die Kaiserstuhl-Bahnen dargelegt wurden, einer für die Bittsteller befriedigenden Antragstellung nicht entgegenständen wären.

Nach dem im Jahr 1880 von Großh. Generaldirektion aufgestellten Projekte erhalte die Bahn von Hüfingen bis Furtwangen eine Länge von etwa 30 Kilometer, wovon 14 auf der Landstraße anzulegen. Die horizontalen Strecken betragen 3500 Meter, die Steigungen 26,800 Meter; die Höhendifferenz von Hüfingen bis Furtwangen macht 165 Meter. Von den 12 Ortschaften, die in Verbindung mit der Bahn zu stehen kommen und etwa 15,000 Einwohner zählen, erhalten die Orte Hüfingen, Bräunlingen, Wolterdingen, Zindelstein, Bregenbach, Böhrenbach, Schönenbach und Furtwangen Stationen. Für die Verbindungslinie von Hüfingen nach Donaueschingen stehen schon bereit Mittel zu Gebot. Besondere Schwierigkeiten bietet der Bau nicht. Der Bauaufwand ist auf 1,390,000 Mark veranschlagt, die Betriebsanrichtung kommt auf 150,000 M., so daß die Gesamtanlagelkosten sich zu 1,540,000 M. berechnen. Nach der Betriebsberechnung wird der Ertrag des Personenverkehrs auf 60,000 M., des Güterverkehrs auf 62,400 M. und nebst sonstigen Einnahmen der gesammte Ertrag auf 127,000 M. veranschlagt. Die Betriebskosten sind zu 107,000 M. angesetzt, so daß ein Reinertrag von 20,000 M. verbleibt. Es würde somit das Anlagekapital von 1,540,000 M. sich zu 1^{1/2} Proz. verzinsen, oder es würde sich die Summe von 1,500,000 M. zu 4 Proz. verzinsen, während 1,040,000 unverzinslich blieben. Die Anlagekosten könnten äußersten

Falls noch um 70- bis 80,000 M. ermäßigt werden. Nach Abzug der von den beteiligten Gemeinden und Privaten angebotenen Beiträge mit 250,000 M. würde immer noch für einen Rest von etwa 700,000 M. keine Verzinsung in Aussicht stehen. Die Kommission stellt daher mit Rücksicht auf diese Betriebsrechnung, namentlich aber an der Ansicht festhaltend, es sollen in der Regel keine Sekundärbahnen vom Staate gebaut und betrieben werden, zugleich aber in Berücksichtigung des Bedürfnisses einer Bahn überhaupt und der schon bei mehreren Landtagen erfolgten Berücksichtigung der Vorlagen folgenden Antrag:

1) Das Gesuch, wie es gestellt ist, nicht zu befürworten,

2) es möge jedoch die Großh. Regierung erwägen, ob nicht, wenn die petitionirenden Gemeinden den Bahnbau und Betrieb selbst unternehmen, ein den Verhältnissen entsprechender einmaliger Staatszuschuß bewilligt werden könne,

3) in diesem Sinne der Großh. Regierung das Gesuch zur „Kenntnisaufnahme“ zu überweisen.

Der Abg. Ganter bringt den von einer größeren Zahl Abgeordneter unterzeichneten Antrag auf empfehlende Uebersetzung dieser Petitionen ein und begründet solches durch Hinweis auf den Rückgang der Industrie des Bregthales. Die Bahnverbindung sei geboten, wenn die Bevölkerung ungeachtet aller Regsamkeit nicht noch und nach in Verarmung gerathen soll. Der landwirtschaftliche Betrieb sei der rauhen Lage wegen nur in beschränktem Maße möglich, die Gegend sei auf Industrie angewiesen, etwa 6000 Personen seien in der Uhren- und Strohflecht-Industrie beschäftigt. Eine Bahnverbindung mache diese Industrie mehr konkurrenzfähig, bedinge wohlfeilere Zufuhr von Lebensmitteln und fördere den Holzhandel, der wegen der großen Waldflächen eine wichtige Rolle spiele. Die Industrie des Bregthales stehe jener von Neustadt und Lengkirch nicht nach; die Beteiligten machen durch die Stellung eines Beitrages von 250,000 M. eine Leistung, welche nach den Verhältnissen des Bezirkes eine sehr hohe ist. Er hoffe eine gleiche Berücksichtigung in diesem Fall wie bei der Höllethal-Bahn und empfehle seinen Antrag, nachdem man gestern vom Prinzip des Baues der Sekundärbahnen doch abgegangen sei.

Der Präsident des Finanzministeriums, Geheimrath Ellstätter, betont, wie die Großh. Regierung dieser Frage, welche schon seit Jahren verhandelt werde, stets wohlwollend entgegengekommen sei. Allein die Verhandlungen hätten bisher eine ganz andere Grundlage: die Beteiligten wollten selbst bauen und bemühten sich, eine Staatsubvention zu erhalten, welche denn auch in Aussicht gestellt werden konnte. Erst seit einigen Monaten seien nun die Petenten mit dem Verlangen des Baues auf Staatskosten aufgetreten. Hier handle es sich um eine reine Lokalbahn, welche keine Aussicht habe, ein Verbindungsglied unserer Staatsbahnen zu werden. Derartige Bahnen eignen sich aber nicht zum Bau für den Staat, wie schon anlässlich der Bahnprojekte am Kaiserstuhl ausgesprochen und anerkannt wurde. Die Großh. Regierung habe ihr Entgegenkommen durch Einstellung eines Betrages von 350,000 M. für den Bau der Linie Donaueschingen-Hüfingen bewiesen in der Absicht, die Bregthal-Bahn zu unterstützen; sie sei geneigt, die Staatsstraßen, soweit es der Straßenverehr zulasse, zur Legung der Schienen zur Verfügung zu stellen, auch habe sie eine Staatsubvention in Aussicht gestellt, deren Höhe sich indessen erst nach Fixirung der Leistungen der Beteiligten feststellen lasse. Zum Bau dieser Bahn auf Staatskosten könne aber die Großh. Regierung keine Aussicht geben, und er empfehle angelegentlich, den Antrag der Kommission anzunehmen, aber nicht anders als in dem Sinn, daß der Bau durch die beteiligten Gemeinden selbst erfolge. Der Vorgang wegen der Höllethal-Bahn könne nicht maßgebend sein, um den Grundsatz der Sekundärbahnen zu alteriren. Es würde ein schlimmes Beispiel statuirt werden, wenn für rein lokale Bahnen die allgemeinen Staatsmittel in dem empfohlenen Maße beigezogen und darauf abzielende Ansprüche von die Kammer befürwortet werden wollten.

Abg. Kiefer zieht angesichts der wohlwollenden Erklärung der Großh. Regierung seine Unterschrift zum Antrag Ganter zurück und bittet seine Freunde, das Gleiche zu thun. Für die Petenten könne nicht mehr geschehen, als soeben in Aussicht gestellt worden. Mit der gestrigen Verhandlung sei nicht etwa eine Umwandlung des Prinzips des Bahnbaues erfolgt.

Ihm schließt sich der Abg. Wittmer an.

Abg. Schmidt von Kaltbrunn empfiehlt den Antrag Ganter und führt die Gründe für diesen Bahnbau nochmals auf. Rebner weist dabei auf das Vorgehen der württembergischen Regierung im Schwarzwald hin und führt namentlich an, wie Schramberg in den letzten Jahren so sehr gewachsen sei und nun eine besondere Bahnverbindung von Schiltach aus mit einem Aufwand von 600,000 Mark erhalten soll.

Abg. Blum betont, wie es eine schwere, aber nicht zu umgehende Pflicht sei, zu sparen, und zwar gerade im Eisenbahn-Wesen, wo es sich um Millionen handle, so lange die Finanzlage des Landes wie bisher ist. Der Werth der Eisenbahnen werde vielfach überschätzt; für kürzere Strecken seien die Nebenkosten so groß, daß man die alten Landstraßen wieder vorzuziehen beginne. Die Rheinbahn habe das Defizit für die unrentirenden Gebirgsbahnen aufzubringen, allein ihre wirtschaftlichen Verhältnisse geben trotz Eisenbahnen ebenfalls zurück und durch das Tabakmonopol sei nun die Pflanz in ihrer ganzen Existenz bedroht. Man hüte sich daher vor weiterer Ueberlastung des Eisenbahn-Budgets und halte an dem erst kürzlich aufgestellten Grundsatz fest, daß Bahnen von lediglich lokalem Interesse von den Beteiligten selbst

zu bauen sind und der Staat nur mit einer Subvention sich beteilige.

Abg. Wacker verwahrt sich gegen die Begründung des Antrages Ganter, findet aber, daß nicht ein rein örtliches Interesse, sondern ein allgemeines, patriotisches Interesse vorliege, die Erhaltung der Industrie des Schwarzwaldes. Uebrigens wäre er bereit, seine Unterschrift zum Antrag zurückzuziehen, damit der Bahnbau nicht für immer unterbleibe, und in der Voraussetzung, daß den beteiligten Gemeinden nicht übermäßige Opfer auferlegt werden.

Abg. Hoffmann empfiehlt den Antrag der Kommission, welche dem Gesuche großes Wohlwollen bewiesen habe und mit ihrem Antrag schon sehr weit gegangen sei. Mit dem Antrag Ganter sei der Gegend nicht gebietet, denn der Bau auf Staatskosten habe doch keine Aussicht. Der Bau rein lokaler Bahnen sei Sache der Interessenten, welche auch billiger zu bauen vermögen, da sie das direkte Interesse dabei haben und es leichter betheiligen können.

Abg. Fieser hält ebenfalls seine Zustimmung zum Antrag Ganter nicht aufrecht, nachdem die Großh. Regierung bestimmt erklärt habe, den Bau auf Staatskosten nicht durchzuführen; es würden sonst nur übermäßige Hoffnungen für die Petenten erweckt. Dasselbe thun die übrigen Unterzeichner des Antrages, worauf Abg. Ganter ihn zurückzieht und nur noch bittet, daß die Großh. Regierung dem Bezirke thunlichst ihr Wohlwollen beweise, da Gefahr sei, daß die Opfer für die Gegend zu groß würden; auch sei bisher die Ausführung der Bahn durch eine Privatgesellschaft auf zu große Schwierigkeiten gestoßen.

Abg. Friderich kann sein Erstaunen nicht verhehlen, daß der Antrag Ganter so große Unterstützung gefunden hatte. Er könne eine Pflicht des Staates, solche lokale Bahnen zu bauen, durchaus nicht anerkennen. Wohin würde man kommen, wenn man einmal von dem Grundsatz abgehe! Alle andern Linien müßten ebenfalls auf Staatsrechnung übernommen werden, überall werden die nämlichen Phrasen vorgebracht, die Gegend sei ohne Bahn ruiniert. — Was der Abg. Schmidt wegen des Aufblühens von Schramberg vorgebracht, sei eigentümlich, da es ja noch keine Bahn besitze, nur die Aussicht dazu habe. Jetzt sei es Aufgabe, feste Bestimmungen für die Ausführung von Vizinal- und Sekundärbahnen zu schaffen, welche für alle die vorliegenden Projekte zu gelten haben; auf Staatskosten wären nur Hauptbahnen, welche durch ein besonderes Gesetz genehmigt werden, zu bauen.

Ein Schlußantrag wird nicht angenommen; es folgt noch eine Anzahl Erörterungen, welche meistens die gestrigen Verhandlungen wegen der Höllethal-Bahn berühren.

Der Abg. Bär findet, obgleich er selbst nicht zur Mehrheit gehörte, in dem gestrigen Beschluß keinen Grund zur Mißstimmung; es sei anerkannt worden, daß gestern ein Ausnahmefall, auf ganz besonderen Gründen beruhend, vorliege. Würde heute das System durchlöcher, dann bliebe für die Zukunft kein Ausweg mehr und schließlich käme man zum Bau der Sekundärbahnen auf Staatskosten. — Der Abg. Kiefer verwahrt sich gegen den Vorwurf, daß ein zwischen Regierung und Landtag vereinbartes Prinzip verletzt worden sei. Bei der Höllethal-Bahn handelte es sich nicht um eine Lokalbahn, sondern um eine Hauptlinie, wo die Schwierigkeiten von den Beteiligten nicht zu überwinden; die Regierung habe selbst erklärt, daß hier außergewöhnliche Verhältnisse vorliegen, welche den Staatsbau bedingen; es handelte sich nur um das Maß der Beteiligung der Gemeinden. Heute habe er seine Unterschrift sofort zurückgezogen, als er von der Regierung und der Eisenbahn-Kommission vernommen, daß die Bahn mit einer Staatsubvention möglich sei, und als der Begründer des Antrages davon ausgehen wollte, man habe gestern das Prinzip verlassen. — Abg. Edelmann will genauere Abwägung der finanziellen und volkswirtschaftlichen Interessen und wünscht, daß die Großh. Regierung selbst Pläne für billige Herstellung fertigen lasse und die Verhältnisse sorgfältig prüfe, damit sodann im nächsten Landtag ein definitiver Beschluß gefaßt werden kann. — Es folgen noch persönliche Bemerkungen der Abg. Wacker, Friderich, Klein, Kiefer und Blum, worauf der Berichterstatter um Annahme des Kommissionsantrages ersucht, was auch geschieht. — Schluß der Sitzung.

Badische Chronik.

× Aus Baden, 15. April. Rastatt. Durch letztwillige Verfügung der am 10. d. M. verstorbenen Frau Therese G a f wurde die Stadt und deren Wohlthätigkeitsanstalten mit reichen Gaben bedacht. Die sog. Gab'sche Stiftung von 2500 fl. erhielt eine Zuzahlung, so daß sie nunmehr 12,000 M. beträgt. Die Friedrich-Louise-Stiftung, Knaben-Waisenhaus in Rastatt, erhielt 7000 M. Das Meyer-Margarethen-Mädchen-Waisenhaus in Rastatt erhielt ebenfalls 7000 M. Der Spitalfond Rastatt erhielt zur Erbauung eines neuen Spitalgebäudes 10,000 M. Das eigene Haus dahier, Herrenstraße Nr. 101, widmete die Stifterin als städtisches Eigenthum zur Errichtung einer Frauen-Arbeitschule mit der ausdrücklichen Bedingung, daß das Gebäude für immerdar zu Schulzwecken bestimmt bleibt und nicht veräußert werden darf. — Zur Gründung der Frauen-Arbeitschule in diesem Hause stiftete sie ein Kapital von 20,000 M. Außerdem widmete Frau Gaf dem katholischen Pfarrkirchen- und Bauhof Rastatt, insbesondere zum Zweck der Unterhaltung und Ausstattungs der Kirche noch 13,000 M.

Aus Offenburg wird vom Rebgebirge berichtet: Die letzten drei Tage, insbesondere der 12. April, brachte uns Morgens bis 2 Grad unter Null und damit ganz erheblichen Frostschaden. Die Reben haben sowohl in der Tiefe als in den höheren Lagen ganz empfindlich gelitten, ¹/₃ bis ¹/₂ der Augen sind erfroren. Man tröstet sich zwar, daß das zweite Auge noch als Ersatz dienen kann, ob es aber auch „sämig“ wird, bleibt nur bei Reihem wahrscheinlich; die Klingelberger und Rebner haben noch am wenigsten Schaden gelitten. Die Nußbaumblätter sind sämmtlich erfroren, größtentheils auch die Rischblüthen; Birnen und Äpfel weniger. Gras und Klee entwickelt sich nur langsam.

Verantwortlicher Redakteur: F. Reiter in Karlsruhe.

Handel und Verkehr.

Verlosung. Wien, 15. April. Ziehung der Ungarischen... Die Hausbewegung, welche auf allen Märkten...

gerung. Die günstige Beurteilung, welche dem russischen Minister... Kreditaktien bewegten sich zwischen 273 1/2 bis 285 1/2.

Kreditaktien bewegten sich zwischen 273 1/2 bis 285 1/2. Staatsbahnaktien wurden à 277 1/2 - 279 1/2 - 276 und 278 1/4 gehandelt.

Frankfurter Kurse vom 15. April 1882

Table with multiple columns listing various financial instruments, exchange rates, and market prices. Includes sections for Staatspapiere, Eisenbahn-Aktien, and various bank notes.

Bürgerliche Rechtspflege.

Essentielle Zustellungen. N. 20. 2. Nr. 6773. Mannheim. Der Kaufmann C. v. Stenz zu Landenburg...

Konkursverfahren. N. 59. Mannheim. Ueber das Vermögen des Fabrikanten Karl Bitterich...

Nachmittags 4 1/2 Uhr, und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf...

vertreten durch Rechtsanwalt Behrle in Konstanz, hat gegen ihren Ehemann eine Klage auf Vermögensabsonderung erhoben...

N. 67. Nr. 4624. Konstanz. Die Ehefrau des Anton Braunwart, Emerenzia, geb. Boller von Oberbüdingen...