

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1884

55 (5.3.1884)

Beilage zu Nr. 55 der Karlsruher Zeitung.

Mittwoch, 5. März 1884.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 1. März. 13. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer unter dem Vorsitz des ersten Vicepräsidenten Grafen v. Berlichingen.

Am Regierungstische: Präsident des Großh. Finanzministeriums Geh. Rath Ellstätter, Generaldirektor Eisenlohr, Betriebsdirektor Schupp, später Staatsminister Turban, Ministerialdirektor Eisenlohr, Ministerialrath Bechert.

Der Vorsitzende macht dem Hause die bedauerliche Mitteilung, daß sowohl der Präsident Frhr. v. Rüdiger, als der zweite Vicepräsident Geh. Rath Knies und außerdem Frhr. v. Hornstein durch Anwohnen am Erscheinen verhindert seien.

Seit der vorigen Sitzung sind nachstehende Einläufe eingekommen:

1) Schreiben des Präsidenten des Großh. Ministeriums des Innern mit 28 Exemplaren der von dem genannten Ministerium als Beiträge zur landwirtschaftlichen Statistik des Großherzogthums herausgegebenen kartographischen Darstellungen;

2) Mittheilungen des Präsidiums der Zweiten Kammer, betreffend:

a. das festgestellte Budget des Ministeriums des Innern Tit. XIV bis XVI der Ausgabe und Tit. V, VI der Einnahme,

b. das festgestellte Budget des Ministeriums der Finanzen Tit. I bis IV,

c. den angenommenen Gesetzentwurf über die Ergänzung des Polizeistraßengesetzbuchs;

3) Eingabe der Handelskammer für den Kreis Mannheim, zugleich im Auftrage des Stadtrathes und des Gewerbe- und Industrievereins Mannheim, mit 20 Exemplaren einer Denkschrift, die Einkommensteuer betreffend;

4) Petitionen:

a. von 35 Gemeinden der Aemter Bounsdorf, Waldshut, Donaueschingen, Billingen und Triberg wegen Vollenbung der Wutachthal-Bahn von Weizen bis Donaueschingen,

b. von 52 Gemeinden der Aemter Eberbach, Mosbach, Adelsheim, Buchen, Tauberbischofsheim und Wertheim in Betreff der Erhebungen über die Lage der Landwirtschaft;

c. mehrerer Gemeinden um Errichtung einer Güterstation in Schweigen (übergeben vom Vorsitzenden).

Die Einläufe werden den einschlägigen Kommissionen überwiesen; die Petition unter Ziff. 4 b. soll zunächst an die Enquete-Kommission und sodann an die Petitionskommission gehen.

Die Tagesordnung führt zur Berathung des von Sander erstatteten Berichts der Budgetkommission über die Budgets der Eisenbahn-Betriebsverwaltung, der Bodensee-Dampfschiffahrts-Verwaltung, des umlaufenden Betriebsfonds dieser Verwaltungen und den Aufheben Badens am Rheintrag der Main-Neckar-Eisenbahn für die Jahre 1884 und 1885.

In der Generaldiskussion gibt Diffené seiner dankbaren Anerkennung der Fürsorge der Großh. Generaldirektion zu Gunsten des Handelsplatzes Mannheim Ausdruck, bedauert jedoch die Aufhebung der dortigen Oberbetriebsinspektors-Stelle. Es sei für Mannheim von besonderem Werth gewesen, einen mit größerer Selbständigkeit ausgestatteten höheren Beamten am Platze selbst zu besitzen, der in der Lage war, die dortigen Verkehrsverhältnisse durch Augenschein kennen zu lernen und die hieraus gewonnenen Erfahrungen im Kollegium der Generaldirektion zur Geltung zu bringen. Er sehe davon ab, einen Antrag auf Wiederherstellung der früheren Einrichtung einzubringen, bitte aber, das Möglichste zu thun, um für dieselbe geeigneten Ersatz zu bieten.

Generaldirektor Eisenlohr: Es werde seitens der Generaldirektion wie bisher so auch künftig nichts veräußert werden, um möglichst lebendige Beziehungen mit Mannheim und dem dortigen Handelsstande aufrecht zu erhalten. Nur mit Rücksicht auf die Nähe Mannheims habe man über die Bedenken, welche der Aufhebung der Stelle des Oberbetriebsinspektors daselbst entgegenstünden, hinwegkommen können. Der Antrag auf Beseitigung dieser Stelle sei von der 1. St. auf Veranlassung des Herrn Präsidenten des Großh. Finanzministeriums zusammengetretenen Kommission gestellt worden und die Generaldirektion habe demselben um so weniger entgegengetreten können, als das Institut der Oberbetriebsinspektoren in der Zweiten Kammer wiederholt angefochten worden sei, und so viel er sich erinnere, auch in diesem hohen Hause keine Vertheidiger gefunden habe.

Diffené erwidert, daß solche Angriffe auf das fragliche Institut ihm entgangen seien, sonst würde er nicht verfehlt haben, denselben entgegenzutreten.

Beim Eintritt in die Spezialdiskussion bittet der Berichterstatter zu Tit. I (Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr) um Anstufung, ob die in jüngster Zeit eingerichtete direkte Schnellzugsverbindung zwischen Berlin und Stuttgart diese Einnahmeposition nachtheilig beeinflussen werde.

Generaldirektor Eisenlohr: Bestimmtes lasse sich hierüber noch nicht sagen. Der Ausfall werde jedenfalls nicht erheblich sein. Uebrigens habe die Großh. Regierung den Wünschen nach einer kürzeren Verbindung zwischen Stuttgart und Berlin sichtlich nicht entgegengetreten können. Sie habe dies auch früher nie gethan; bis in die neueste Zeit

seien jedoch einer solchen Verbindung andere Schwierigkeiten entgegengestanden, welche nummehr gehoben seien.

Bei Tit. II (Einnahme aus Güterverkehr) bringt Frhr. E. A. v. Göler die Eisenbahn-Frage mit Bezug auf die Landwirtschaft zur Sprache. Während man Handel und Industrie in anerkannter Weise berücksichtige, schädige man die einheimische Landwirtschaft durch hohe Tariffsätze und Gewährung von Ausnahmetarifen zum Vortheil der ausländischen Produktion. Er wolle das Hans nicht durch Anführung von Zahlen behelligen und verweise nur auf die in dem Berichte des Herrn Grafen von Berlichingen an die Enquete-Kommission erwähnten Beispiele. Er erkenne übrigens dankbar an, daß die badische Verwaltung den Bedürfnissen der Landwirtschaft thunlichst entgegenkomme, so namentlich bezüglich der Beförderung von Milch. Zimmerlin aber seien noch manche Wünsche unerfüllt. Es handle sich hier allerdings um Fragen, die von der badischen Verwaltung nur im Verein mit anderen Verwaltungen gelöst werden könnten, an erstere richte er jedoch die dringende Bitte, bei den letzteren anregend zu wirken. Unsere Eisenbahn-Tarife stünden in direktem Widerspruch mit unserem jetzigen Zolltarif-System; deshalb könne letzteres auch die gehoffte Wirkung nicht äußern.

Generaldirektor Eisenlohr erwidert hierauf in nachstehender Rede:

Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren! Es ist ja die Pflicht der Eisenbahn-Verwaltung, für diejenigen Anregungen dankbar zu sein, die ihr zu dem Zwecke gegeben worden, den an sie herantrhenden Anforderungen besser genügen zu können; allein, wenn ich mir das, was soeben als das Anliegen der deutschen Landwirtschaft bezeichnet worden ist, näher ansehe, so muß ich den Wunsch ausdrücken, daß mir das Ziel und die Richtung, die wir zu verfolgen haben, um den Anforderungen der Landwirtschaft gerecht werden zu können, etwas näher bezeichnet werden. Frhr. v. Göler hat sich in allgemeiner Klagen und allgemeinen Erwägungen bewegt darüber, daß seitens der Eisenbahn-Verwaltung der Landwirtschaft gegenüber nicht die richtige Politik eingehalten werde, sich aber enthalten, das Hans mit Zahlen zu behelligen. Ich glaube indes, daß, wenn wir wirklich ein praktisches Resultat in dieser Angelegenheit erreichen wollen, dies nicht möglich ist, ohne uns mit Zahlen zu befassen. Das einzige Greifbare, was seitens des Freiherrn v. Göler vorgebracht worden ist, sind die Notizen, welche uns im Bericht des Herrn Grafen v. Berlichingen in dieser Beziehung gegeben sind; soweit diese Zahlen mir bestimmte Anhaltspunkte bieten, bin ich in der Lage, den Standpunkt der Eisenbahn-Verwaltung darzulegen und nachzuweisen, daß sie ganz unschuldig daran ist, wenn die Lage der Landwirtschaft nicht eine solche ist, wie sie von denselben und deren Freunden gewünscht wird. Es wird darüber geltend gemacht, daß die fremden Produkte — darunter sind die Konkurrenzartikel unserer eigenen Landwirtschaft verstanden — zu Spottpreisen, so lautet der Ausdruck, ins Land geführt, daß die inländischen Produkte theurer verpackt werden, wodurch die Ausfuhr unserer Artikel ins Ausland erschwert werde.

Wir haben in Deutschland eine ziemlich Uebereinstimmung unserer internen Tarife. Mit Ausnahme von verhältnismäßig wenigen Bahnen von nur untergeordneter Bedeutung haben wir annähernd Gleichmäßigkeit in den Einheitsätzen für unseren internen Verkehr, zum Theil sind diese Sätze bei anderen Bahnen noch um etwas höher als bei unserer Verwaltung. Mit einer einzigen, hier aber nicht in Betracht kommenden Ausnahme haben wir die billigsten Sätze und es sind andere Verwaltungen erst zu späterer Zeit, die sächsische Eisenbahn-Verwaltung z. B. erst vor ganz kurzer Zeit dazu übergegangen, solche billige Einheitsätze aufzustellen. Als die auch unseren internen Tarifen zu Grunde liegenden Sätze sind die der preussischen Staatsbahnen angenommen und auf Grundlage dieser Tarifeinheitsätze sind nun sämtliche Tarife gebildet, die sowohl im internen Verkehr des eigenen Bahnbezirks als auch im Verkehr der verschiedenen deutschen Bahnen unter sich in Geltung sind, allerdings mit zahlreichen Ausnahmen, auf die ich sofort zu sprechen kommen werde.

Diese zahlreichen Ausnahmen und Differentialtarife — ich will eine Definition nicht versuchen, da diese Begriffe nicht so scharf abgegrenzt werden können — sind allerdings auf billigeren Einheitsätzen konstruirt als unsere internen Tarife. Die Veranlassung der Bildung solcher Tarife ist gegeben in vielen Fällen durch die Konkurrenz anderer Verkehrsanstalten, namentlich der Wasserstraßen oder fremden Eisenbahnen, die die deutschen Eisenbahnen zwingen, wenn sie überhaupt an dem betreffenden Verkehr theilnehmen wollen, ihre Normalätze bis zu einem entsprechenden Betrag zu ermäßigen. Es ist weiter die Einrichtung solcher Tarife bedingt durch die Theilnahme unserer deutschen Handelsplätze an dem Handel in dem betreffenden Artikel und es sind ferner solche Differentialtarife konstruirt worden, um der inländischen Produktion die Konkurrenz mit der ausländischen Wettbewerbung möglich zu machen, sei es, um die Zufuhr von Rohstoffen billiger zu gestalten oder die Verfertigung der Produkte nach dem Ausland zu erleichtern. Es kann endlich noch ein viertes Moment für die Bildung von Ausnahmetarifen maßgebend sein, in demen man in der Einführung von billigen Frachtsätzen an die Grenze dessen geht, was überhaupt noch mit einem wirtschaftlichen Betrieb der Eisenbahn-Verwaltung zu vereinbaren ist, daß nämlich ein Artikel vermöge seiner Billigkeit überhaupt nur verpackt werden kann, wenn er den Vortheil eines äußerst niedrigen Tarifes genießt — so sind wir z. B. im Augenblick in der Lage, Ausnahmetarife für Eisentransporte einzurichten. Solche Tarife kommen selbstverständlich nur in Anwendung, wenn das Bedürfnis eintritt, Eis von größeren Entfernungen her zu beziehen; um aber überhaupt die Verfrachtung von Eis über größere Strecken bewirken zu können, muß ein außerordentlich billiger Tarif gewährt werden, weil sonst die Kosten für diesen Artikel zu hoch kommen.

Ich glaube also, daß die Notwendigkeit der Ausnahme- und Differentialtarife besteht und für alle Zeiten bestehen wird, darüber kann kein Zweifel sein, und es ist ein Irrthum, anzunehmen, daß etwa der Uebergang der einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen, der Privatbahnen oder der Staatsbahnen an das Reich an diesem Zustande etwas Wesentliches ändern könnte. Ich darf mir, um das, was ich im Allgemeinen hier ausgesprochen habe, näher zu

erläutern, vielleicht erlauben, wenigstens die wichtigsten Differential- und Ausnahmetarife, die für unser Land in Frage kommen, einzeln durchzugehen und dabei anzugeben, was deren Einrichtung veranlaßt hat.

Zunächst ist ein Ausnahmetarif für Getreide eingerichtet worden für Verfrachtung von Getreide von unserem Handelsplatze Mannheim nach der Schweiz für solches Getreide, das auf dem Rhein in Mannheim ankommt mit der Bestimmung, nach der Schweiz verpackt zu werden. Zu der Einführung eines derartigen Ausnahmetarifs waren wir genöthigt durch das thatsächlich bestehende Verhältniß, daß von fremden Bahnverwaltungen ermäßigte Tarife von den belgischen und niederländischen Seehäfen aus nach der Schweiz eingerichtet worden sind, wonach Getreide nach der Schweiz verpackt werden kann, ohne nothwendig zu haben, die badische Bahn oder überhaupt das Gebiet der deutschen Bahnen zu betreten. Es sind ferner wichtige Sätze bewilligt worden für Getreide, das von den belgischen Seehäfen aus seinen Weg mit der Bahn nach der Schweiz nimmt und auf diesem Wege Mannheim berührt oder erst oberhalb dieses Ortes von der linken auf die rechte Rheinseite übertritt. Wollten wir uns diesem sehr wichtigen Verkehr gegenüber ablehnen verhalten, so würde die Folge sein einmal, daß Mannheim an dem Getreidehandel nicht theilnehmen könnte, und dann, daß die badische Staats-Eisenbahn kein Korn von diesen Massen Getreide sehen würde, die, sei es aus russischen oder amerikanischen Provinzen über die belgischen und niederländischen Seehäfen nach der Schweiz zur Verfertigung gelangen. Es ist bekannt, daß die Schweiz ein wichtiges Konsumtionsgebiet an Getreide ist, da sie ihren eigenen Bedarf nicht produzieren kann und daß deshalb die sie rings umgebenden Gebiete sich die Vortheile des Absatzes dahin zu sichern suchen. — Ganz in derselben Lage, wie die holländischen und belgischen, waren die österreichischen Centren für den Getreideverkehr. Um diese Plätze konkurrenzfähig zu erhalten, wurden auf den österreichischen Bahnen Differentialtarife eingerichtet und um unsererseits an diesem Verkehr theilnehmen zu können, mußten die billigen Sätze auf unsere Uebergangsstationen der Strecke Konstanz-Basel übertragen werden. Außerdem kommt als dritter Weg in Betracht der von Marseille nach der Schweiz. Es besteht ein inniger Zusammenhang der Tarife von den verschiedenen Hauptverfrachtungspunkten von Getreide nach der Schweiz: einmal aus der Richtung von Oesterreich-Ungarn, Rumänien, Serbien u. s. w. her, dann in der Richtung von den niederländischen und belgischen Seehäfen her, endlich in der Richtung von dem Mittelmeereshafen Marseille her, wozu in neuerer Zeit, seitdem die Bahn über den Gottbard eröffnet ist, noch Genua hinzutritt. Alle diese Plätze suchen ihre Konkurrenzfähigkeit einander gegenüber zu erhalten, um an dem wichtigen Markt für Getreide in der Schweiz theilzunehmen.

In wieweit nun die badische oder deutsche Landwirtschaft dadurch benachtheiligt sein soll, vermag ich in sofern nicht einzusehen, als dieses Verhältniß nicht von Maßregeln der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen abhängt. Sie sind diesen Verhältnissen gegenüber machtlos; mögen sie die Tarife gestalten wie sie wollen, sie können in dieser Beziehung der Landwirtschaft nichts nützen, würden aber den Interessen der Eisenbahn-Verwaltungen und damit den Gesamtinteressen der Staaten, welche Staats-Eisenbahnen besitzen, eine sehr schwere Wunde schlagen, wenn sie die bezeichneten ermäßigten Tarife beseitigen wollten.

Ein ähnlicher Ausnahmetarif besteht auch im Verkehr von Getreide und anderen wichtigen Handelsartikeln zwischen Oesterreich-Ungarn und den Seehäfen in Belgien und Holland. Es sind, um diese Transporte überhaupt zu ermöglichen, seitens der österreichischen und bayerischen Bahnen Ermäßigungen zugestanden worden, die ursprünglich nur für den Rheinhafen Gussausburg in Kraft gesetzt worden sind, und an denen wir uns theilhaftig haben, um die Möglichkeit der Leitung dieser Transporte über Mannheim zu schaffen. Auch hier handelte es sich lediglich um die Frage, ob ein Theil dieser Transporte zur Erhöhung der Rente der Staatsbahn über deren Strecke geleitet werden oder ob darauf prinzipieller Bedenken wegen verzichtet werden soll.

Um aber den von altersher gemöthigen Beziehungen zwischen unseren Getreide produzierenden Landtheilen und den Absatzorten in der Schweiz möglichst Rechnung zu tragen, sind auf denselben Grundlagen, auf welchen die österreichischen Ausnahmetarife eingerichtet sind, Ausnahmetarife von unseren innerbadischen Stationen nach den schweizerischen Grenzstationen eingeführt und es sind also in dieser Beziehung die Interessen unserer Landwirthe vollständig gewahrt. Es bestehen von allen badischen Stationen, von wo überhaupt Getreide zur Verfertigung gelangt, ermäßigte Sätze nach der Schweiz, und wenn von vornherein nicht alle badischen Stationen in diesen Tarif aufgenommen sind, so kommt es daher, daß man nicht einen Tarif aufstellt, der keine Anwendung findet, sondern nur, wo ein Bedürfnis sich geltend macht, wird der Tarif für die betreffende Station in Geltung gesetzt.

Es sind ferner von Wichtigkeit die Ausnahmetarife für Holz nach dem Normaltarif ist die Lage 3 1/2 Pf. für die Tonne und den Kilometer. Es besteht ein Ausnahmetarif zu 3 Pf. und ein besonderer Ausnahmetarif ist zur Erleichterung des Absatzes von Holz in der Richtung nach Frankreich eingerichtet mit der Grundtaxe von 8 Cents und 2,75 Cents. Auf denselben Grundtaxe sind die österreichischen Holztarife basirt, an denen unsere Bahnen als Transitlinien theilhaftig sind.

Weitere Ausnahmetarife bestehen für Brennholz, Torf und Torfstreu. Speziell der letztere Artikel ist für die landwirtschaftlichen Interessen wichtig, da er einen Ersatz für die übrigen Streumittel bieten soll. Auch für Steinkohlen und Poaks bestehen besondere Ausnahmetarife, um unseren Industrien den möglichst billigen Bezug dieser Materialien zu sichern. Weitergehende Ermäßigungen sind nur gewährt soweit es sich um Verfertigung von Kohlen nach Italien handelt. Die deutsche Kohle bezeugt, wie bekannt, in Italien der englischen Konkurrenz und es wird nur möglich sein, einen Theil von Oberitalien für den Absatz der Kohlen von der Saar und der Ruhr zu gewinnen unter der Voraussetzung, daß die theilhaftigen Bahnen sehr mächtig auf die Grenze der Selbstkosten herabsetzende Sätze einstellen.

Es besteht weiter ein Ausnahmetarif für Roheisen, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlmaaren. Auch hier ist den inländischen Establishments durch Einrichtung besonders mäßiger Tarife von unseren Produktionsgebieten nach der Schweiz und Italien die Rücksicht zu Theil geworden, daß sie gegenüber der ausländischen Industrie nicht benachtheiligt werden.

Dann bestehen Ausnahmetarife für das Salz unserer Salinen, um das Abgabegeld desselben zu erweitern, ebenso für Cement, der in neuerer Zeit eine große Bedeutung gewonnen hat und dessen Beförderung auf größere Entfernungen durch die Gewährung billiger Tarife bedingt ist.

Besonders im Interesse der Landwirtschaft ist der ermäßigte Tarif für Zuckerrüben eingerichtet, um unsere Zuckerrüben in den Stand zu setzen, aus einem größeren Rayon die Rüben beziehen zu können. Außerdem bestehen ermäßigte Tarife für Abfälle von Rüben, welche in der Landwirtschaft Verwendung finden, und zwar werden diese zu den allerbilligsten Sätzen, die überhaupt gewährt werden können, verfrachtet. Wir führen die Rübenschnitzel, die in der Landwirtschaft Verwendung finden, für 1½ Pf. pro Tonne und Kilometer.

Weitere Frachtermäßigungen sind gewährt für den Transport von Düngemitteln, Spirit und Spiritus, Tabak, Kartoffelstärke, Molkereierückstände u. s. w., die alle unserer Landwirtschaft zu gute kommen. Auch der besonderen Begünstigungen für Milchtransporte ist hier zu erwähnen.

Daneben bestehen noch weitere Ausnahmetarife für Artikel, die nicht direkt im Interesse und im Nutzen der Landwirtschaft liegen, aber auch nicht als ein Schaden für die Landwirtschaft bezeichnet werden können, da es sich um Artikel handelt, mit denen unsere inländischen Landwirthe in der Hauptsache nicht konkurriren können, so z. B. für Lebensmittel-Transporte von Italien nach Deutschland, Eier, frische Gemüse u. s. w., die eben zufolge unserer klimatischen Verhältnisse zu gewissen Jahreszeiten nicht produziert werden können und die einen anderen Weg einschlagen, wenn wir sie nicht über unsere Eisenbahn zu verhältnismäßig billigen Sätzen im Vergleich zu der notwendigen Beschleunigung, die dieser Transport verlangt, verfrachten.

Auch speziell die Tarife für die Beförderung von Thieren geben keinen Anlaß, über ein falsche Politik der Eisenbahn-Verwaltung gegenüber der Landwirtschaft Klage zu führen. Es besteht seit einigen Jahren in Deutschland ein übereinstimmendes Schema für die Thiertransport-Tarife. Die Tariffälle sind nicht überall die gleichen, allein wir befinden uns mit einem Theil unserer Nachbarbahnen in Uebereinstimmung und die Abweichungen der Sätze in Bayern und Württemberg sind nicht erheblich. Soweit aber eine Tarifierung zu Ausnahmesätzen besteht, ist sie so eingerichtet, daß sie für die inländische Produktion nur von Nutzen sein kann. Wir haben z. B. höhere Sätze für die Richtung, in der hauptsächlich eine Einfuhr nach unseren Gebieten stattfindet, d. i. nur Bayern und Württemberg, während die Ausfuhr weit überwiegend in der Richtung nach Westen, dem Elsaß, der Pfalz, Hessen, dem Rhein sich bewegt. Soweit das Vieh importirt wird, erheben wir den Satz von 2,5 Pf. per Kilometer und Quadratmeter des Laderaums, in der anderen Richtung befördern wir das Vieh zu dem ermäßigten Satz von 2 Pf. Es liegt in diesen Verhältnissen eine Begünstigung unserer inländischen Produktion. Auch in der Richtung von Basel besteht der höhere Satz von 2,5 Pf., aber die Einfuhr aus jener Richtung ist der Ausfuhr nach jener Richtung überlegen; auch die Einfuhr von italienischem Vieh kommt hier in Betracht.

Ich glaube also die geäußerte Meinung aussprechen zu dürfen, daß, soweit Vorwürfe gegen die Eisenbahn-Verwaltung, mögen diese nun im Allgemeinen gegen die deutschen Eisenbahn-Verwaltungen oder speziell gegen die badische Eisenbahn-Verwaltung gerichtet gewesen sein, erhoben worden sind, daß nämlich die Interessen der Landwirtschaft als nicht berechnete betrachtet wurden und daß die Landwirtschaft stiefmütterlich behandelt werde, unbegründet sind. Eine andere Frage würde die sein, ob die Eisenbahn-Verwaltung die Konsequenz ziehen sollte aus der Einrichtung von Differentialtarifen, daß, weil in gewissen Fällen die Gewährung ermäßigter Tariffälle geboten oder zweckmäßig erscheint, diese billigeren Sätze auch in allen anderen Relationen zur Anwendung zu kommen haben. Die Folge würde sein, daß wir einen außerordentlichen Ausfall an Transporteinnahmen hätten, der durch die Erhebung einer Eisenbahn-Steuer seine Ausgleichung finden müßte, und ich glaube, die Interessen der Landwirtschaft würden wenig gewahrt sein, wenn sie in Form einer Steuer dosirte zahlen müßte, was in Folge der billigen Fracht der Eisenbahn-Kasse entgeht.

Es sind ja hier, wenn ich auf den Inhalt des Berichtes des Grafen v. Berlichingen zu sprechen komme, einige Beispiele erwähnt, die darthun sollen, wie sehr die Interessen der Landwirtschaft durch die Eisenbahn-Verwaltung verletzt werden. Es wird da angeführt, daß für 33 Säcke mit Frucht im Gewichte von 1,650 Kilo von Stockach nach Vorberg 77 M. 40 Pf. Fracht bezahlt werden mußten, während dasselbe Quantum von New-York nach Mannheim nur 33 M. Fracht kostete, also nicht einmal die Hälfte dessen, was auf die kurze Entfernung im Inland erhoben werde. Ich will gegen den Satz an sich keine Einwendung machen, es mag ja richtig sein, daß ein solches Quantum von 1600 Kilo für die ganze Strecke von New-York nach Mannheim zu diesem billigen Satze befördert wird, doch ist diese Zusammenstellung nicht zutreffend: in dem einen Falle wird angegeben, was die Stückfracht von Stockach nach Vorberg beträgt, im anderen Falle wird gesagt, wie viel die Fracht für eine Schiffsladung ausmacht, und daß darin ein außerordentlicher Unterschied bestehen muß, das liegt auf der Hand, hat aber die Eisenbahn-Verwaltung nicht verschuldet; das war von jeher so und wird auch in Zukunft so sein: große Massen werden immer verhältnismäßig billiger befördert werden können, als kleine Quanten. Auch haben die Eisenbahn-Verwaltungen weder das Interesse noch die Absicht, denen gegenüber, welche geringere Quanten zur Beförderung bringen, von einem Monopol Gebrauch zu machen, nein, aber die tatsächlichen Kosten der Beförderung sind für geringere Quanten höher als für Wagenladungen. Die 33 Säcke von Stockach nach Vorberg müßten unterwegs vielleicht dreimal umgeladen werden, das macht Kosten und legt der Verwaltung eine Verantwortlichkeit auf, oder man müßte den Wagen, worin die Säcke geladen waren, durchlaufen lassen und es entständen so nahezu dieselben Beförderungskosten, wie wenn der Wagen voll beladen gewesen wäre. Die Ersparnis an Zugkraft bei nur theilweiser Ladung ist eine minimale. Man kann also derartige Beispiele nicht anführen, um daraus den Schluß zu ziehen, daß nun für Stückgüter dieselben Sätze eingerichtet werden müssen, wie für die Wagenladungs-Güter. — Mit demselben Rechte könnte ein Industrieller, der die Kohlen für seine Dampfmaschine zentnerweise von der Ruhr sich verschaffen wollte, Klage führen, daß zu hohe Frachtsätze bestehen. Dafür sind die Ausnahmetarif-Sätze für Kohlen nicht gemacht, daß letztere als Stückgut bezogen werden, man setzt voraus, daß sie als Wagenladungen bezogen werden, und es werden unter Umständen weitere Frachtermäßigungen gewährt, wenn die Kohlen nicht nur in Wagenladungen, sondern in ganzen Kohlenzügen bezogen werden, weil dadurch die Transportkosten noch geringer werden.

Es ist in dem Berichte des Grafen v. Berlichingen das

weitere Beispiel angeführt, daß für 4 Stück Vieh die Fracht mit Güterzug von Basel nach Durlach 52 M. 10 Pf. beträgt, während 4 Personen in der II. Wagenklasse von Basel nach Durlach zusammen 43 M. 20 Pf. zahlen. Vergleiche zwischen den Tarifen für Ochsen und Reisende II. Klasse werden uns nun zu keinem Ziele führen. Thatsächlich ist aber dadurch unserer inländischen Landwirtschaft ein gewisser Schutz gewährt, daß wir unsere Frachten für Vieh in der Richtung von Basel nach Durlach nicht weiter ermäßigt haben, weil sonst die Einfuhr von Basel aus erleichtert wird, die größer ist als die Ausfuhr. Im Uebrigen will ich hier auf die Frage, ob eine Ermäßigung der Tarifen für den Transport für Vieh gerechtfertigt sein würde, nicht weiter eingehen.

Ich glaube also nochmals betonen zu dürfen, daß die Angriffe, die im Allgemeinen gegen die Eisenbahn-Verwaltungen gerichtet worden sind, ihrer Begründung entbehren, und möchte nur noch beifügen, daß auch die Ansicht, daß etwa die badische Eisenbahn-Verwaltung speziell Tendenzen verfolge, die der Landwirtschaft ungünstiger seien als die Tendenzen der Eisenbahn-Verwaltungen in anderen Gebieten Deutschlands, nicht zutrifft.

Es ist weiter im Bericht des Grafen v. Berlichingen Bezug genommen auf einen Auspruch, den der Chef der preussischen Eisenbahn-Verwaltung im preussischen Abgeordnetenhaus gethan hat, daß wir auf jeden Fall nur solche Differential-Tarife haben werden, die unsern inländischen Interessen dienen, nicht solche, die lediglich nach Gesichtspunkten des Eisenbahn-Gewinnes etabliert werden und den ausländischen Interessen dienen. Ich kann versichern, nach diesem Gesichtspunkte sind alle unsere Differential- und Ausnahmetarife aufgestellt. Ich habe hier ein Verzeichniß sämtlicher Tarife, die zu Anfang des Jahres bei den badischen Bahnen in Geltung waren, sei es, daß sie von der Verwaltung selbständig aufgestellt oder daß sie in Gemeinschaft mit anderen Bahnen eingerichtet worden sind. Es sind 167 Gütertarife und Viehtarife, wovon einzelne zahlreiche Unterabtheilungen haben. Ich stelle diese Tarife zur Verfügung des Herrn v. Göler und bitte, mit diejenigen zu bezeichnen, die zum Nachtheil der deutschen oder badischen Landwirtschaft eingerichtet sind.

I. Vicepräsident Graf v. Berlichingen: Ich bedauere, nicht antworten zu können, da ich an meinen Platz gebunden bin. Ich bin übrigens überrascht, daß mein Bericht heute zur Sprache kommt und kritisiert wird. Der Bericht ist nicht an das Haus gerichtet, sondern an die Enquete-Kommission, und ich habe gedacht er komme zunächst in der Enquete-Kommission zur Sprache, und erst wenn diese in ihrem Bericht auf denselben eingehe, im Hause selbst.

Generaldirektor Eisenlohr: Ich habe den Bericht nicht zuerst erwähnt, sondern Herrn v. Göler. Er hat auf diesen Bericht ausdrücklich Bezug genommen und da derselbe mir allein spezielles Material bot, um die Politik der Eisenbahn-Verwaltung in Bezug auf die Tarifbildung klarzustellen, habe ich mich genöthigt gesehen, ihn dazu zu benutzen.

Der Vorsitzende erklärt, seine Bemerkung sei an beide Herren Redner gerichtet gewesen.

Herr v. Göler rechtfertigt seine Bezugnahme auf den mehrerwähnten Bericht damit, daß derselbe nicht nur an die Mitglieder des Hauses, sondern zu seiner großen Freude in mehreren Tausend Exemplaren schon im ganzen Lande verbreitet sei. Gegenüber der Großh. Generaldirektion habe er nur Wünsche ausgesprochen und sei erstaunt, daß man darin Vorwürfe erblicke. Er habe ja der Thätigkeit der Großh. Generaldirektion Anerkennung gezollt, aber die Beispiele in dem Bericht des Herrn Grafen v. Berlichingen bezüglich der Transportkosten für Getreide und Vieh seien doch sehr auffallende. Er könne weiter hinzufügen, daß nach ihm gewordener Mittheilung ein Buttertransport von Moskau nach Hamburg nicht mehr koste, als ein solcher von Ostpreußen nach Hamburg.

Diffenö schließt sich vollkommen den Ausführungen des Herrn Generaldirektors an. Dieselben müßten für alle Mitglieder erfreulich sein, denn sämtlichen liege daran, daß die Interessen unserer landwirtschaftlichen Bevölkerung nicht verkürzt würden. Ueber die Frage, ob Schutz-zoll oder Freihandel, lasse sich streiten; jedenfalls aber sei es nicht ersprießlich, die Zollpolitik mit der Eisenbahn-Politik zu vermengen. Dies würde zur Minderung unserer Eisenbahn-Rente führen, ohne der Landwirtschaft irgend welchen Nutzen zu bringen. Der einzig richtige Grundsatz sei der: die Zolltarif-Politik für das Zollwesen, die Eisenbahntarif-Politik für das Eisenbahn-Wesen.

Herr Hofrath v. Holst bestritt Herrn v. Göler nicht das Recht, den Bericht des Herrn Grafen v. Berlichingen in die Debatte zu ziehen, obgleich er es besser nicht gethan haben würde. Jedenfalls sei aber der Herr Generaldirektor durch dieses Vorgehen genöthigt gewesen, ebenfalls von diesem Berichte zu sprechen.

Herr v. Göler habe gesagt, er wolle das Haus nicht mit Zahlen behelligen, allein ohne solche lasse sich die aufgeworfene Frage nicht in ersprießlicher Weise behandeln. Man ergehe sich dann in allgemeinen Behauptungen — ein Fehler, der für die ganze Behandlung der landwirtschaftlichen Frage in Deutschland charakteristisch sei und dieselbe zu einer so erregten mache. Zu der Form habe Herr v. Göler keine Vorwürfe erhoben, wohl aber dem Inhalte nach, denn er wolle doch wohl sagen, daß Vieles nicht so sei, wie es sein sollte und könnte. Nun liege es aber weder in der Hand der badischen Eisenbahn-Verwaltung noch aller deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zusammen, die billigen Preise für ausländische Produkte zu beseitigen, denn die Normirung dieser Preise sei eine Sache des Weltverkehrs. So sei z. B. auch bei dem von Herrn v. Göler erwähnten Buttertransport die entscheidende Frage die, ob die preussische Regierung in der Lage wäre, das besagte Verhältnis zu ändern. Es sei zu bedauern, daß derartige Dinge immer und immer wieder vorgebracht würden, ohne gleichzeitig die Möglichkeit einer Prüfung des Kerns der Sache zu geben. Gerade in dieser Richtung habe der Bericht des Herrn Grafen v. Berlichingen sehr sehlaggriffen; durch eine derartige Behandlungsweise werde nicht nur im Allgemeinen geschadet, sondern auch der speziellen Sache, der man dienen wolle. Das Beispiel mit dem Getreidetransport von Stockach bezw.

Amerika aus sei ein Scheinempfehlung und deshalb gefährlich. Dagegen habe ihn allerdings die Erklärung des Herrn Generaldirektors hinsichtlich der Viehtransport-Kosten nicht ganz befriedigt; er werde aber in diesem Punkte vielleicht noch eines Besseren belehrt. Er stimme mit Herrn v. Göler darüber ein, daß es wohl noch Manches zu bessern gebe — dies werde bis an's Ende der Tage so sein —, aber nur durch müthiges, gründliches Eingehen in die einzelnen Fälle könne geholfen werden, während allgemeine Behauptungen und frapierende, aber innerlich unhaltbare Beispiele nur Schaden stifteten.

Herr E. A. v. Göler: Er glaube, durchaus ruhig gesprochen zu haben und deshalb der Ermahnung, nicht erregt zu sein und die Erregung Anderer nicht zu steigern, kaum zu bedürfen. Wenn ein Mitglied des Hauses bei der Budgetberatung zur Generaldiskussion über einen Gegenstand im Allgemeinen spreche, so sollte ihm daraus kein Vorwurf gemacht werden; man könne bei solcher Gelegenheit unmöglich auf Einzelheiten eingehen. Die Tariffrage aber habe er aus dem Grunde heute berührt, weil das Hohe Haus zur Beratung über die Enquete wahrscheinlich nicht mehr gelangen werde, jedenfalls aber er, Redner, nicht, weil er als Mitglied des Reichstags nach Berlin gehe. Andernfalls würde er, wenn das Hohe Haus Zahlenangaben wünsche, sie zur Enqueteberatung mitbringen, er habe einen ganzen Stoß solcher zu Hause. Die Auffassung Diffenö's, daß die Eisenbahntarif-Politik mit der Zollpolitik nichts zu thun habe, könne er nicht theilen; die Eisenbahn sei ein volkswirtschaftliches Institut, das nicht lediglich nach finanziellen Rücksichten geleitet werden dürfe. Den Bericht des Herrn Grafen v. Berlichingen habe er nur flüchtig berührt, aber keine Kritik daran geübt und auch keine Veranlassung dazu gegeben, daß der Herr Vorredner dies gethan habe.

Sander: Es siehe zweifellos frei, Wünsche hier auszusprechen, aber sie müßten auch spezialisiert werden. Im Eisenbahn-Rathe, dem Redner angehört, hätten solche spezielle Tarifdebatten in ausgedehnter Weise stattgefunden, dort sei dafür der richtige Ort und er könne versichern, daß dort allen Anträgen der Vertreter der Landwirtschaft sofort jeitens der Großh. Generaldirektion als der Vertreter der übrigen Interessentkreise soweit als immer thunlich Rechnung getragen worden sei. Der Vergleich eines Transportes von 4 Kindern mit dem von 4 Personen in 2. Wagenklasse sei aus dem Grunde völlig unzutreffend, weil für ersteren ein ganzer Wagen nöthig sei, während in einem Wagen 2. Klasse nicht 4, sondern 34 Personen Platz fänden.

Generaldirektor Eisenlohr bemerkt mit Bezug auf den letzteren Punkt, er habe auf die irthümliche Gegenüberstellung von Vieh- und Menschentransport in seinen vorigen Auseinandersetzungen nicht eingegangen, sondern nur darlegen wollen, daß, wo für Viehtransporte billigere Ausnahmetarife beständen, dieselben im Interesse der einheimischen Landwirtschaft lägen. Der reguläre Tariffatz (2,5 Pf.) sei bei uns nicht höher als in Elsaß-Vorbringen. Dagegen bestehe bei uns für den Kleinverkehr mit Vieh eine Begünstigung, welche sonst nirgends zu finden sei, nämlich die Einrichtung von Sammelwagen zu dem Zwecke, ersterem die Vortheile der Großtransporte zu sichern. Auf fallender Weise werde aber von diesen Sammelwagen seitens der Landwirtschaft wenig Gebrauch gemacht.

Herr Rath Ellstätter: Er müsse Herrn v. Göler gegenüber anerkennen, daß bei Beratung des vorliegenden Budgets Anlaß zur Erörterung der Tarifpolitik gegeben und letztere an diesem Orte von der Großh. Regierung zu verantworten sei. Allerdings müsse auch er es sehr beklagen, daß Herr v. Göler nur allgemeine Beschwerden erhoben habe und auf konkrete Dinge nicht eingegangen sei. Zu seinem großen Bedauern habe derselbe, um seinen Ausführungen eine gewisse Unterlage zu geben, auf den von dem Herrn Grafen v. Berlichingen an die Enquete-Kommission erstatteten Bericht genommen und daraus einige ansehnliche Sonderbarkeiten unseres Tarifwesens dem Hause vorgeführt, gleichzeitig erwähnend, daß der Bericht schon in Tausenden von Exemplaren im Lande verbreitet sei. Dadurch habe sich für den Herrn Generaldirektor die unabwiesliche Nothwendigkeit ergeben, auf jenen Bericht einzugehen, und er bedauere nur, daß der Herr Graf heute den Präsidentensstuhl nicht verlassen könne, denn auch er, Redner, habe gegen dessen Bericht sehr Vieles vorzubringen, müsse sich aber nunmehr eine Schranke auferlegen. Es sei dieser Bericht geeignet, nicht nur Aufsehen, sondern in weiten Kreisen Erregung und Unzufriedenheit hervorzurufen, und es erscheine die Hinausgabe desselben um so beklagenswerther, als die Großh. Regierung nicht die Möglichkeit einer gleichzeitigen Richtigstellung hatte. Sehr angenehm würde es ihm sein, wenn Herr v. Göler später die große Fülle des ihm zu Gebote stehenden Materials bereit zu haben erkläre. Dann werde eine wirklich ersprießliche Erörterung auf diesem Gebiete stattfinden können, dann werde die Großh. Regierung darzutun in der Lage sein, daß sie die Interessen der Landwirtschaft vollauf berücksichtige und sich nach dieser Richtung nichts vorzumerken habe.

Herr Hofrath v. Holst bemerkt persönlich, er habe von Herrn v. Göler nicht gesagt, daß derselbe erregt gesprochen, und noch weniger, daß derselbe die Tendenz gehabt habe, Erregung hervorzurufen, sondern nur seine Auffassung dahin ausgesprochen, daß die allgemeinen Behauptungen desselben, wie auch der Bericht des Herrn Grafen v. Berlichingen thatsächlich geeignet seien, aufregend und nachtheilig zu wirken.

Zu Ausgabe Tit. I (Befolgungen und Gehalte) und Tit. II (Andere persönliche Ausgaben) bezeichnet Herr E. A. v. Göler es als eine erfreuliche Aenderung des Systems, daß an diesen Positionen nicht mehr wie früher Ersparnisse zu erzielen gesucht würden, gegen welche er im Hinblick auf die Frage der Verkehrssicherheit schon vor zwei

Zahlen Bedenken geäußert habe. Des Weiteren will Redner noch drei Punkte zur Sprache bringen, von welchen allerdings nur einer in diesem Hause noch nicht erörtert worden sei. Es sei dies die lästige und nicht unbedenkliche Art, wie die Billets compirt würden; er richte an die Großh. Regierung die Anfrage, ob sich nicht ein geeigneteres Verfahren einführen ließe. Der zweite Punkt betreffe die Frage der Sonntagsruhe. Er anerkenne gerne, daß die Großh. Generaldirektion in dieser Hinsicht vieles gebessert habe und wünsche nur, daß das von ihr erlassene günstige Reglement auch überall gehandhabt werde. Dies werde aber vielfach nicht möglich sein, weil gerade an Sonntagen große Anforderungen an den Betrieb gestellt würden. Er verweise nur auf die Extra-Güterzüge und die Viehverladungen. Drittens endlich wünsche er eine Beschränkung der Extravergnügungszüge auf das äußerste mögliche Maß. Wenn man zu deren Gunsten vielfach behaupten höre, daß sie erwünschte Gelegenheiten böten, die Leute aus der dumpfigen Luft der Städte zur Erholung aufs Land hinauszuführen, so entspreche dies nicht der tatsächlichen Erfahrung. Die Richtung der Vergnügungszüge gehe im Gegentheil in die großen Städte, beinahe direkt in die Wirthshäuser hinein. So habe auch der unglückliche Hügeltetterer Zug vor seinem Abgange von Freiburg das klägliche Bild einer Kneipe dargeboten.

Generaldirektor Eisenlohr tritt zunächst der Auffassung entgegen, als ob hinsichtlich des Aufwandes für das Personal der Eisenbahn-Betriebsverwaltung ein neues System seinen Einzug gehalten habe. Auf Seite 4 des Kommissionsberichts werde die im Budget vorgesehene Personalvermehrung wesentlich als Folge der neuen Organisation und der damit bezweckten größeren Betriebssicherheit bezeichnet. Nur der letztangeführte Gesichtspunkt sei einigermaßen zutreffend, die Hauptursache für die Nothwendigkeit der Personalvermehrung sei jedoch die Steigerung des Verkehrs und das damit verbundene Anwachsen der Arbeitslast. — Was das Coupiren der Billets betreffe, wäre es allerdings sehr angenehm, wenn dasselbe auf den Stationen stattfinden könnte, allein das Publikum wolle sich nicht daran gewöhnen, frühzeitig seine Plätze einzunehmen, auch würde der Aufenthalt auf den Zwischenstationen eine unzulässige Verlängerung erfahren müssen. Uebrigens habe die Verwaltung auch gegen die Beifertigkeit und den Uebermuth des Personals anzukämpfen, welches oft mehr als nöthig an den Wagen herumkletterte. — Die Vergnügungszüge würden nur ausnahmsweise abgelaufen, wenn die betheiligte Bevölkerung lebhaft Wünsche in dieser Beziehung kundgebe; niemals aber seien die Interessen der Städte, wohin die Züge gingen, für die Verwaltung maßgebend. — Die Beschränkung der Güterzüge an Sonntagen stoße auf große Hindernisse wegen des Zusammenhanges unserer Bahn mit anderen Bahnen. Eine Verladung finde jedoch, abgesehen von Viehtransporten, am Sonntag nicht statt. Um auch das Verladen von Vieh abstellen zu können, sei die Verwaltung mit den Gemeinden, in welchen am Montag Viehmärkte stattfänden, wegen Verlegung der letzteren in's Benehmen getreten, jedoch in allen Fällen bei den Gemeindebehörden auf Widerspruch gestoßen.

Geh. Hofrath v. Holst gibt zu erwägen, ob nicht das Vorzeigen und Coupiren der Billets beim Austritt aus dem Wartesaal auf den Perron stattfinden könnte. Durch dieses Verfahren würde wohl auch eine Verminderung der Zahl der Schaffner ermöglicht werden.

Präsident Doll theilt die Befriedigung des Frhrn. v. Göler darüber, daß in neuerer Zeit auf die Sonntagsruhe des Bahnpersonals und der Bevölkerung der an der Bahn liegenden Orte mehr Rücksicht genommen werde. Bezüglich Wünsche und Beschwerden fänden bei der Verwaltung bereitwilliges Entgegenkommen. Er könne nur bitten, daß die Bemühungen wegen Verlegung der Montags-Viehmärkte fortgesetzt würden, wenn die Viehverladungen am Sonntag erzeugte vielfache Mißstimmung, zumal bei der Abhaltung der fraglichen Märkte die Rücksichtnahme auf einen Konfessionsheil obwalte, welcher nicht die Mehrheit der Bevölkerung bilde. Die Vergnügungszüge wünsche auch er auf das bescheidenste Maß und ausnahmsweise Veranlassungen, wie Ausstellungen, Landesfeste und dergl., beschränkt zu sehen.

Generaldirektor Eisenlohr: Der von Geh. Hofrath von Holst angeregten Art der Billetkontrolle stehe nicht nur die dermalige Einrichtung unserer Bahnhöfe, welche nur mit großem Kostenaufwande geändert werden könnte, sondern namentlich auch die Gewöhnung unseres Publikums entgegen, welches es sehr unangenehm empfinden würde, wenn man nur mit Billets versehene Personen auf die Perrons zulassen wolle. Derartige eingewurzelten Gewohnheiten stehe die Eisenbahn-Verwaltung ziemlich machtlos gegenüber.

Zu Tit. III bittet Seine Großherzogliche Hoheit Prinz Karl um Auskunft, ob die in öffentlichen Blättern berichtete Zuwendung der Generaldirektion an die hiesige Volksbibliothek im Betrage von 100 M. richtig sei und in welchem Zusammenhang dieselbe mit den Aufgaben der Eisenbahn-Verwaltung stehe. Ferner ersucht seine Großherzogliche Hoheit mit Bezug auf die Anforderung von 49,000 M. für gänzliche Regelung der auf Grund des Haftpflichtgesetzes noch schwebenden Entschädigungsfälle um Mittheilung, ob es nicht möglich gewesen, dieselben in der bisher verfloffenen Zeit vollständig zu erledigen.

Generaldirektor Eisenlohr: Die erwähnte jährliche Beitragsleistung an die hiesige Volksbibliothek erfolge auf Grund einer schon vor längerer Zeit ergangenen Entscheidung Großh. Finanzministeriums mit Rücksicht auf die umfassende Benützung dieses gemeinnützigen Instituts seitens des Eisenbahn-Personals. Die Entschädigungsansprüche aus den schmerzlichen Unglücksfällen von Heidelberg und Hügeltetterer seien bis auf wenige Ausnahmen erledigt. Unter den letzteren befänden sich einige Fälle, welche gerichtlich anhängig seien und deren Erledigung deshalb die Generaldirektion von sich aus nicht zu beschleunigen vermöge. In einigen andern Fällen hätten die Betheiligten ihre Ansprüche nicht sofort präzisiren können, so daß sogar in allerletzter Zeit noch einige Anmeldungen vorgekommen seien.

Bei Tit. VII fragt der Berichterstatter, ob etwa, nachdem die zweite Kammer die Anforderung für Einrichtung der Gasbeleuchtung in den Wagen abgelehnt habe, die bisherige Nebbeleuchtung verbessert werden solle.

Generaldirektor Eisenlohr: Eine solche Verbesserung wäre allerdings in Aussicht zu nehmen, sofern die Verwaltung voraussetzen dürfte, daß sie noch für längere Zeit auf eine bessere Beleuchtungsart zu verzichten haben werde. Er sei jedoch überzeugt, daß doch in nicht zu ferner Zukunft das Gaslicht eingeführt werden müsse, und nehme deshalb Anstand, für eine immerhin kostspielige Verbesserung der dermaligen Beleuchtung eine Anforderung zu stellen.

Da ein weiterer Redner sich nicht meldet, wird zur Schlußabstimmung über die zur Verathung stehenden Budgets geschritten, welche die einstimmige Annahme derselben ergibt.

Hierauf findet eine kurze Unterbrechung der Sitzung statt. Nach Wiedereröffnung derselben bemerkt der Vorsitzende, daß von der nunmehr folgenden Verathung des von Faller erstatteten Berichts der Budgetkommission über das Budget des Ministeriums des Innern für 1884 und 1885 die Titel VIII (Bezirksverwaltung und Polizei) und XVI (für Förderung der Landwirtschaft) mit Rücksicht auf die nicht anwesenden Mitglieder vorerst ausgeschieden werden sollen, womit sich sowohl die Vertreter der Großh. Regierung als das Haus einverstanden erklären.

Nachdem der Berichterstatter einige Druckfehler in dem Berichte richtig gestellt, ergreift in der Generaldiskussion Frhr. E. A. v. Göler das Wort, um sich eines ihm in der Angelegenheit der Errichtung einer Arbeiterkolonie für das Großherzogthum erteilten Auftrags zu entledigen. Redner verweist auf die seitens der vorbildlichen Anstalt des Pastors v. Bodelschwing bereits erzielten Erfolge, namentlich auch in der Richtung einer Verminderung der Landesarmen-Last, erkennt dankbar an, daß vor allem unser hohes Fürstenthum mit der Förderung des für die Errichtung einer ähnlichen Anstalt in Baden seit Kurzem wirkenden Vereins vorangegangen sei, wie auch die Ministerien des Innern und der Justiz das Projekt mit Rath und That unterstützten, hält jedoch für nöthig, daß man auch draußen im Lande auf zweierlei Weise dem Vereine zu Hilfe komme. In erster Linie handle es sich um die Sicherung der erforderlichen Geldmittel, und zwar nicht nur zur Gründung der Anstalt, sondern auch für deren laufenden Aufwand. Es sei dringend wünschenswerth, daß an dem letzteren auch die Landarmenverbände sich betheiligen. Sodann aber müsse über das ganze Land ein Netz von Naturalversorgungs-Stationen hergestellt werden, wozu eine dankenswerthe Anregung von Seiten des Ministeriums des Innern bereits ausgegangen sei. Er habe dies hier zur Sprache bringen wollen, um die weitere Förderung der Angelegenheit nach den beiden bezeichneten Richtungen sowohl der Großh. Regierung als den Mitgliedern des Hohen Hauses auf's wärmste an's Herz zu legen.

Die Titel I bis VII werden hierauf ohne Diskussion genehmigt. Titel VIII bleibt vorerst ausgesagt.

Bei Tit. IX (Allgemeine Sicherheitspolizei) gibt Seine Großherzogliche Hoheit Prinz Karl in Uebereinstimmung mit den Ausführungen des Kommissionsberichts seiner Gemüthsmeinung Ausdruck über die in Aussicht genommene Besserstellung der Gendarmerie und wünschte nur, daß in dieser Richtung noch mehr hätte geschehen können. Die Gendarmereibedienten seien nicht nur körperlich, sondern auch in intellektueller Beziehung außerordentlich in Anspruch genommen, weshalb er gerne hoffe, daß es mit der Zeit möglich sein werde, in der Erhöhung ihrer Bezüge noch weiter zu gehen. Aufgefallen sei ihm, daß man trotz der vermehrten Schwierigkeiten, welchen unter den gegenwärtigen Zeitverhältnissen die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit begegne, von einer Verstärkung des Gendarmereipersonals abgesehen habe. Es erscheine ihm fraglich, ob ein Bestand von 4 Oberwachmeistern, 69 Wachmeister und 412 Gendarmen, zumal wenn während der Winterzeit die nöthigen Abkommandirungen nach den Badeorten stattfänden, für den anstrengungsvollen Dienst stets ausreichen werde.

Ministerialdirektor Eisenlohr: Es könne die Großh. Regierung nur mit aufrichtiger Befriedigung erfüllen, daß die Leistungen der Gendarmerie, welche auch den seit Einführung der neuen Straf-Prozessordnung an sie gestellten erhöhten Anforderungen mit großer Gewandtheit und Gewissenhaftigkeit entspreche, in beiden Kammeren ungetheilte Anerkennung fänden. Daß diesen Leistungen eine angemessene Bezahlung gegenüberstehe, sei eine angelegentliche Sorge der Großh. Regierung. Nachdem vor einigen Jahren bereits eine Aufbesserung der Bezüge stattgefunden, habe die Großh. Regierung nunmehr zu demselben Zweck eine weitere Anforderung eingestellt, von welcher sie glaube, daß solche dem Bedürfnisse genüge. Man müsse eben auch auf die Verhältnisse ähnlicher Dienerkategorien Rücksicht nehmen; auch komme in Betracht, daß den Gendarmen außer den Bezügen in baarem Gelde die Montur aus Staatsmitteln gestellt werde. Die Frage einer Verstärkung des Gendarmereicorps sei eingehend erwogen, aber allseits dahin beantwortet worden, daß eine Vermehrung unserer Mannschaft, welche verhältnismäßig weit stärker sei als die Preussens, nicht erforderlich sei, vielmehr durch Aenderungen in der Dislokation dem Bedürfnisse genügt werden könne. Auch die Frage der Verwendung berittener Gendarmereie sei einer Prüfung unterzogen worden, welche jedoch noch nicht zu vollständigem Abschlusse gelangt sei. Abgesehen davon, daß berittene Gendarmen nur für flache Landestheile verwendet werden könnten, hätten sich auch

sonst gewichtige Gründe gegen die Einführung der fraglichen Neuerung, wobei namentlich auch der Kostenpunkt eine Rolle spiele, ergeben.

Se. Großh. Hoheit Prinz Karl erklärt, daß sich seine Anregung nur auf die Gendarmereie zu Fuß bezogen habe; die Einführung berittener Gendarmen erscheine ihm für unsere Verhältnisse als ungeeignet.

Tit. IX und X werden hierauf genehmigt, ebenso Tit. XIII und XIV, während Tit. XI und XII (Irrenanstalten) vorerst ausgesagt bleiben.

Bei Tit. XV (für Förderung der Gewerbe) erstattet namens der Petitionskommission Frhr. E. A. v. Göler mündlichen Bericht über die Petition des Gewerbevereins des Schwarzwaldes wegen Hebung der dortigen Uhrenindustrie. Die Kommission beantragt empfehlende Ueberweisung der Petition an Großh. Staatsregierung und Zulassung der Verathung in abgekürzter Form.

Faller bezeugt seine Freude über diesen Antrag und verbreitet sich sodann des Näheren über die Verhältnisse der Uhrenindustrie des Schwarzwaldes. Die Uhr sei in neuerer Zeit ein Gegenstand der Mode geworden und die Anforderungen, welche in künstlerischer Beziehung an dieselbe gestellt würden, hätten das Uhrmachergewerbe aus dem Bereich des Handwerks in das des Kunstgewerbes übergeführt. Infolge dessen sei es den mit bloßer Volksschul-Bildung ausgestatteten Uhrmachern sehr erschwert, in die Konkurrenz einzutreten. Die Großh. Landes-Gewerbekasse und die Uhrmacherschule in Furtwangen hätten nun zur Verbesserung der Situation der kleinen Uhrmacher schon Vieles beigetragen, deshalb sei auch das Vertrauen der Betheiligten zu diesen Anstalten gewachsen und die Schülerzahl der Uhrmacherschule habe erheblich zugenommen. Redner verweist des Weiteren darauf, daß auch andere Staaten zur Hebung des Uhrengewerbes schon seit langer Zeit bedeutende Aufwendungen machten, so namentlich Württemberg, Sachsen und Preußen. Die badische Uhrenindustrie beanspruche übrigens von unserer Regierung nicht eine Unterstützung mit Geldmitteln, sondern mehr nur eine indirekte Förderung dadurch, daß die Lehrer der Uhrmacherschule auch die kleinen Werkstätten besuchten, um den Uhrmachern geeignete Belehrungen zu erteilen, gleichzeitig aber selbst die wirklichen Bedürfnisse der Uhrenindustrie kennen zu lernen und die hierdurch gewonnenen Erfahrungen beim Unterricht zu verwerthen. Eine solche enge Verbindung der Schule mit den Werkstätten sei nothwendig, damit nicht die erstere ausschließliches Gewicht auf die künstlerische Durchbildung der Jüglinge lege, während es der Industrie doch vorzugsweise auf die Abtaugfähigkeit der Waare ankommen müsse, welche vielfach lediglich durch die Billigkeit bedingt sei. Er begrüße es deshalb mit Dank, daß bei der letzten Ernennung eines Lehrers für die Uhrmacherschule auf einen praktisch erfahrenen Mann gesehen worden sei. Auch anerkenne er mit Vergnügen, daß die Großh. Regierung schon in diesem Budget größere Mittel zur Förderung der Uhrenindustrie angefordert habe. Die empfehlende Ueberweisung der Petition werde für die Großh. Regierung eine Anregung sein, in dieser Richtung nach Thunlichkeit noch weiter zu gehen.

Frhr. E. A. v. Göler anerkennt die Thätigkeit der zur Förderung der Gewerbe bestehenden Institute, ganz besonders aber der chemisch-technologischen Prüfungs- und Versuchsanstalt, deren Leiter Vorzügliches leistete. Als ein Mangel werde es jedoch empfunden, daß diese Anstalten nicht mit den Gewerbeschulen unter einheitlicher Leitung ständen. Infolge dessen seien die letzteren aus Handwerkerschulen bedauerlicher Weise zu Zeichenschulen geworden.

Staatsminister Turban: Bei Beurtheilung dieser Frage dürfe man nicht außer Acht lassen, daß die Gewerbeschulen keine Fachschulen, sondern im Wesentlichen Fortbildungsschulen seien, deren Unterrichtsgang allerdings vorzugsweise den künftigen Beruf der Schüler im Auge habe. Nur bei Festhaltung des Charakters als Fortbildungsschule sei es möglich, in der Gewerbeschule sämtliche Gewerbe unter einen Hut zu bringen. Von diesem Gesichtspunkte aus eigne sich aber auch die Leitung der Gewerbeschulen für die mit der Leitung des Schulwesens überhaupt betraute Behörde, den Oberschulrath, dessen Referent übrigens mit demjenigen des Ministeriums des Innern in unausgesetztem Verkehr stehe. Es sei ihm auch nicht bekannt, daß die dermalige Leitung der Gewerbeschul-Wesens erhebliche Mißstände ergeben habe, insbesondere seien solche seitens der Gewerbetreibenden nicht zur Kenntniß gebracht worden.

Was die vorliegende Petition betreffe, so sei er weit entfernt, dem Antrage der Kommission entgegenzutreten zu wollen, wenngleich derselbe eine praktische Bedeutung nicht habe. Die Petition sei wohl vor Aufstellung des Budgets und vor Bewilligung der Anforderung der Gr. Regierung seitens der Zweiten Kammer in der Besorgniß abgefaßt worden, daß die betreffenden Anstalten des Schwarzwaldes aus Gründen der Sparsamkeit nicht die gewünschte Berücksichtigung finden würden. Bei der gegenwärtigen Sachlage seien aber die Ausführungen der Petenten gegenstandslos geworden, denn er glaube nicht annehmen zu sollen, daß die Kommission mit ihrem Antrage die Einbringung einer Nachtragsforderung anregen wolle, sondern der Gedanke sei wohl der, daß die Großh. Regierung die bisherige Richtung auch weiterhin einhalten und im Falle des Bedürfnisses in das nächste Budget eine Mehrforderung einstellen möge.

Die Thätigkeit der Lehrer der Schwarzwälder Fachschulen anlangend bemerkt Redner, es habe von jeher in der Absicht der Großh. Regierung gelegen, daß die Lehrer sich mit den Uhrmachern in lebendige Beziehungen zu setzen hätten, und es seien stets Anweisungen in diesem Sinne ergangen.

Im Allgemeinen könne er sagen, daß die Uhrmacherei des Schwarzwaldes sich des besonderen Wohlwollens sowohl der Großh. Regierung als der Stände erfreue, und

auch bei der Bevölkerung genieße dieselbe besonderer Sympathien, weil sie unter ausnehmend schwierigen Verhältnissen es verstanden habe, sich durch so tüchtige Leistungen hervorzutun. Die historische Entwicklung dieser Industrie, welche sich mit der Herstellung eines schon an sich allbeliebten Gebrauchsgegenstandes befaßt, habe etwas besonders Anziehendes. Dabei dürfe auch darauf aufmerksam gemacht werden, daß diese kräftig entwickelte Industrie niemals ein zünftiges, sondern von jeher ein freies Gewerbe war — eine Thatsache, die ihm nicht ohne Bedeutung zu sein scheint. Allerdings habe die Uhrmacherei des Schwarzwaldes als Hausindustrie mit den anderwärts entstandenen Uhrenfabriken nicht gleichen Schritt halten können und es habe sich deshalb die Nothwendigkeit ergeben, auch auf dem Schwarzwald den fabrikmäßigen Betrieb einzuführen. Dadurch sei die Hausindustrie zurückgedrängt worden, die Grob-Regierung habe jedoch stets Sorge getragen, daß die Vortheile der Fachschulen auch den kleinen selbständigen Uhrmachern zu statten kämen. Redner schließt mit der Versicherung, daß der Uhrmacherei des Schwarzwaldes die Aufmerksamkeit und das Wohlwollen der Grob-Regierung auch fernerhin zugewendet bleiben würden.

Faller dankt dem Herrn Staatsminister für diese freundliche Zusicherung, mit dem Beifügen, daß er nichts anderes beabsichtigt habe, als sein volles Einverständnis mit der Fürsorge der Grob-Regierung zu Gunsten der Schwarzwaldindustrie auszusprechen.

Geh. Hofrath v. Holtz führt als weiteren Beleg für die Sympathien, deren sich der Schwarzwald erfreue, die Thatsache an, daß die Badische Historische Kommission die Herausgabe einer „Geschichte der Besiedelung des Schwarzwaldes und seiner Industrie“ als eine der in erster Linie in Angriff zu nehmenden Aufgaben bestimmt habe.

Fehr. E. A. v. Güler bedauert, bei der vorgerückten Zeit auf die große Handwerkerfrage, welche der Herr Staatsminister gestreift habe, nicht eingehen zu können.

Der Antrag der Petitionskommission wird hierauf zur Abstimmung gebracht und angenommen.

Außer dem bereits oben erwähnten Titel XVI werden auf Antrag des Geh. Hofraths v. Holtz auch die noch übrigen Titel des Budgets des Grob- Ministeriums des Innern von der heutigen Tagesordnung abgesetzt, worauf der Vorsitzende nach einigen geschäftlichen Bemerkungen die Sitzung schließt.

Großherzogthum Baden.

Heidelberg, 2. März. (Von der Universität.) Gestern verfaßte sich der Große Senat zum Besuche der Wahl von zwei Mitgliedern des Engern Senats für die Zeit von Ostern 1884—1885. Gewählt wurden Hr. Prof. Quinke und Hr. Prof. Erb. Wie die „Hdl. Sta.“ hört, soll auch beschlossen sein, alsbald eine Kommission zu wählen, welche alle auf die Jubiläumfeier im Jahr 1886 bezüglichen Anordnungen vorzubereiten habe. Zu derselben sollen die ordentlichen Professoren fünf, die außerordentlichen und Privatdozenten zwei Mitglieder wählen.

Schwetzingen, 3. März. (Voranschlag.) Am 29. v. M.

wurde in der Gemeinderaths-Sitzung der Voranschlag der hiesigen Stadtgemeinde für das Jahr 1884 aufgestellt. Nach demselben wurden veranschlagt: die Einnahmen auf etwa 34,500 M., die Ausgaben auf etwa 68,174 M. Es sind somit durch Umlagen auf die Steuerkapitalien beizubringen 33,374 M. und sind auf das 100 M. Steuerkapital umzulagen: 1) auf das gesammte Grund-, Häuser- und Gefällesteuer-Kapital 40 Pf., 2) auf das Erwerbsteuer-Kapital 20 Pf., 3) auf das Rentensteuer-Kapital 12 Pfennig.

Baden, 3. März. (Fischkultur-Anstalt.) Die Fischkultur-Anstalt Gaisbach, welche, eine halbe Stunde von Lichtenthal entfernt, an der Straße nach Gernsbach und dem Ebersteiner Schloß liegt und während der Saison zu einem der beliebtesten Anziehungspunkte für Fremde und Einheimische geworden ist, ist nunmehr in den Besitz der Herren A. und W. Rauffmann, welche bisher nur Mitaktionäre waren, übergegangen. Der Gründer dieser Anstalt, Rentner Haldenwang, ehemaliger Bankier hier, hat seinen Antheil wegen Alters- und Gesundheitsrückichten den beiden genannten Herren abgetreten.

* Freiburg, 1. März. (Handelskammer. Vortrag.) Die Generalversammlung der Wahlberechtigten zur Handelskammer genehmigte den Voranschlag für 1884. Es kommen zur Dedung der Bedürfnisse der Kammer wie bisher 1/10 Pf. von 100 M. Steuerkapital zur Erhebung. — Der Vorsitzende macht die Mittheilung, daß dem Vorstande nochmals die Errichtung einer Fernsprechanstalt dahier verhandelt wurde und Aussicht für deren Zustandekommen vorhanden sei. Man ist allseitig damit einverstanden, daß, um mit gutem Beispiel voranzugehen, auch das Geschäftszimmer der Handelskammer eine Sprachstube erhalten solle, und werden die Mittel hierzu bewilligt. — In der Akademischen Gesellschaft hielt Professor Thomas einen Vortrag über das Klima von Freiburg und den benachbarten Landschaften. Das Gesamtergebnis langjähriger Beobachtungen erweist, wie sehr Freiburg klimatisch begünstigt ist. Die mittlere Jahrestemperatur beträgt hier 10,7°C, also fast 11°C, und nur eine Stadt im Lande, nämlich Mannheim, besitzt ein bloß um 1/100°C höheres Jahresmittel. Für Heidelberg, Baden, Karlsruhe und Badenweiler ist diese Größe etwas geringer und selbst für Wiesbaden und die besaaten Luftorte am Genfer See ist dieselbe durchschnittlich nicht höher. Berücksichtigt man die einzelnen Jahreszeiten, so ergibt sich trotz der hohen Lage Freiburgs von 293 Meter über dem Meere eine so milde Wintertemperatur von etwa +2° bis 3°C, daß dieselbe von keiner andern badischen oder deutschen Stadt wesentlich übertroffen wird. So viel ist sicher, daß diesseits der Alpen keine andere Stadt vermöge ihrer milden Temperatur sich besser zu einem Winteraufenthalte eignet als Freiburg, zumal hier noch der große Vortheil hinzukommt, daß man den lästigen Winternebeln jederzeit entfliehen kann; dieselben lagern nur im Rheinthale und den Seitenthälern; auf den Bergen herrscht Frühlingluft und heiterer Sonnenschein; häufig genügt schon die Besteigung des Schlossberges, fast stets aber die des Kibfelsens, um aus der kalten, düstern Nebelregion herauszutreten unter blauen Himmel. Die Aussicht präsent unter diesen Umständen herrlich zu sein und wenn erst die Höllenthalbahn im Betrieb sein wird, so können auch solche, welche keine Fußwandlungen zu machen vermögen, diesen Genuß in aller Bequemlichkeit sich verschaffen. Im Sommer ist es allerdings sehr heiß; die Mitteltemperatur des heißesten Monats, des Juli, beträgt etwas über 20°C. Doch wird diese Hitze nicht sehr empfindlich, weil sie nur am Tage, nicht aber während der Nacht herrscht; die Ursache hiervon ist der berühmte „Höllennebel“, sobald im Sommer die Sonne untergegangen ist, kommt ein Wind in kräftigem Strome von den Schwarzwaldbergen herab

und schafft energisch Kühlung. Der Nachtheil des Windes ist für Freiburg der, daß man nicht im Freien sitzend die prachtvollen klaren Sommernächte genießen kann, wie in Baden und Badenweiler. Der Herbst ist in Freiburg so warm, wie in irgend einer andern Stadt der Rheinebene. Die Anzahl der Regentage und die Regenmenge ist hier sehr groß und wird nur von derjenigen Badens übertroffen; es hängt dies mit der Nähe des waldreichen Gebirges zusammen. Was die Menge, Stärke und Art der Winde anbelangt, so kann Freiburg nächst Baden für die windhille Stadt des Landes gelten; namentlich sind die Nord- und Nordostwinde weder häufig noch heftig; der warme Südwind wirkt dagegen hier noch mit ungeschwächter Kraft und trägt wesentlich mit zur Milde des Winters bei.

Seitersheim, 3. März. (Der Viehmärkt) war heute mit etwa 590 Stück Rindvieh besetzt, und obgleich viele Händler anwesend waren, ging der Handel flau und wurden nicht viele Käufe abgeschlossen, da die Verkäufer an den bisher hohen Preisen festhielten. Schweres Markvieh fand am wenigsten Abzug und hat mancher Landwirth die letzten 3 Monate umsonst gefüttert.

Verschiedenes.

** Karlsruhe, 3. März. (Kunstnotizen.) Neue, nicht ohne Erfolg gegebene Opern sind: „Victorian“ von Julius Edwards, welche den gleichen Kongellonischen Stoff wie die „Peziosa“ behandelt; ferner die „Pompejaner“ vom Dichterkomponisten Leythäuser. — Großen Erfolg hatte in Wien Raff's einaktige komische Oper „Jeanettens Hochzeit“, deren dreißig Jahre alte graziöse, pridelnde Musik so erfrischend wirkte, als wäre sie eben erst entstanden. — Strauß schreibt eine neue komische Oper „Der Zigeunerbaron“, zu der ihm der berühmte Schriftsteller Lofai das Libretto liefert. Die Handlung des neuen dreiaktigen Werkes spielt in der Zeit Maria Theresia's und hat Ereignisse des siebenjährigen Krieges zum geschichtlichen Hintergrund. Die Oper wird im Monat Oktober gleichzeitig in der Wiener Hofoper und im neuen Fester Opernhaus zur Aufführung gelangen. Man darf auf den „Zigeunerbaron“ gespannt sein, denn Strauß soll geäußert haben, daß er sein Bestes an dieses Werk legen wolle, um sich seines neuesten Tributisten würdig zu zeigen. — Die neue Oper von Gounod: „Tribut von Zamora“ hatte in Hamburg einen nicht unbedeutenden Erfolg. Das Werk soll viele originelle musikalische Schönheiten, spannende Handlung, effektvolle Szenen und charakteristische Ballets enthalten. — In Paris ist eine doppelte Aufführung des „Lohengrin“ geplant: von der Komischen Oper und vom Theatre des Italiens in italienischer Sprache mit der Materna als „Detrud“. — Das Stuttgarter Konservatorium für Musik zählt im Ganzen 610 Zöglinge. Unter den Zöglingen sind nicht weniger als 370 aus Stuttgart, 51 aus dem übrigen Württemberg, 12 aus Preußen, 15 aus Baden u. — Wüllöber's neue Operette „Gaspardone“ ist nach ihrem überaus glücklichen Erfolge im Theater an der Wien auf einer raschen Wanderung über die Opernbühnen begriffen. Auch das Friedrich-Wilhelms-Theater in Berlin hat das Werk in sein Repertoir aufgenommen. — Im August d. J. wird in München „Der Ring des Nibelungen“ unter Heranziehung berühmter auswärtiger Gesangskräfte aufgeführt werden. Davan schließt sich Beethoven's „Fidelio“ mit Niemann als „Florestan“ und Theresie Walten als „Leonore“. — „Pariffal“, Halbmonatsschrift zum Zwecke der Erreichung der Richard Wagner'schen Kunstideale, nennt sich ein Blatt, das am Lodestage Richard Wagner's in seiner ersten Nummer in Wien erschienen ist. Als Chefredakteur zeichnet E. Raffner. — Gounod's neue Oper „Sappho“ kommt Ende d. M. in der Pariser Großen Oper zur ersten Aufführung.

Handel und Verkehr.

Handelsberichte.

Verloofung. Stadt Barletta 100-Fr.-Loose vom Jahre 1870. Ziehung am 20. Febr. Auszahlung am 20. Aug. 1884. Hauptpreise: Serie 1531 Nr. 17 à 100,000 Fr. S. 1763 Nr. 29 à 1000 Fr. S. 1205 Nr. 31, S. 3422 Nr. 40 à 500 Fr. S. 1360 Nr. 21, S. 2066 Nr. 28 à 400 Fr. S. 204 Nr. 43, S. 509 Nr. 16, S. 2831 Nr. 8 à 300 Fr. S. 537 Nr. 47, S. 619 Nr. 3, S. 724 Nr. 1, S. 1129 Nr. 29, S. 1933 Nr. 33, S. 2093 Nr. 16, S. 2292 Nr. 40, S. 2563 Nr. 7, S. 2627 Nr. 17, S. 2834 Nr. 35, S. 2991 Nr. 32, S. 3109 Nr. 17, S. 3355 Nr. 43, S. 3440 Nr. 3, S. 3569 Nr. 32, S. 3947 Nr. 26, S. 4515 Nr. 26, S. 4542 Nr. 37, S. 5184 Nr. 35, S. 5613 Nr. 28, S. 5992 Nr. 31 à 100 Fr.

Berlin, 3. März. Deutsche Reichsbank. Uebersicht am 29. Februar gegen den 23. Februar. Aktiva. Metallbestand 623,781,000 M., + 1,898,000 M.; Reichs-Kassenscheine 25,458,000 M., + 40,000 M.; andere Banknoten 14,321,000 M., + 2,529,000 M.; Wechsel 320,009,000 M., - 13,332,000 M.; Lombardforderungen 38,852,000 M., + 1,713,000 M.; Effekten 18,570,000 M., - 559,000 M.; sonstige Aktiva 24,287,000 M., + 53,000 M.; Passiva. Grundkapital 120,000,000 M., unverändert; Reservefond 19,256,000 M., unverändert; Notenumlauf 680,049,000 M., + 9,928,000 M.; sonstige täglich fällige Verbindlichkeiten 234,306,000 M., - 17,904,000 M.; sonstige Passiva 308,000 M., - 20,000 M. Bei den abrechnungsstellen sind im Februar abgerechnet 930,094,800 M.

(Submissionen in Belgien.) Verwaltung der Königl. Belgischen Staats-Eisenbahnen. 1. Am 19. März 1884 um Mittag, in der Börse zu Brüssel: Lieferung der für das Belandungswesen von 1884 nöthigen Materialien und Gegenstände. 6 Loose Kostenbest. 12 Gesamtlieferung: ca. 24000 Frs. Ankauf beim Ingenieur, Direktor van Helbroek, Rue Latéral Nr. 2, und beim Ingenieur Barlet, Rue de Brabant Nr. 19 zu Brüssel.

Preis der 4 Pläne 9 Frs. 2. Am 19. März 1884, um Mittag, in der Börse zu Brüssel: Vergabung verschiedener Arbeiten, eiserne Rohbarrieren, Wasserleitungen. Heft Nr. 24. 5 Loose, abgeschätzt auf zusammen: 8952 Frs. Kaution für die 5 Loose: 435 Frs. 3. Am 12. März 1884, um Mittag, in der Börse zu Brüssel: Lieferung von Roagen- oder Weizenstroh, eisernen Röhren, Gitterwerk, Seilen und anderen Gegenständen. Heft Nr. 25. 6 Loose. 4. Am 12. März 1884, um Mittag, in der Börse zu Brüssel: Eiserne Vergabung der Loose 1, 2, 3, 4, 10 und 15 aus dem Spezialheft 311 vom 25. Dezember 1883 und zwar: Loose 1 210 kbm Bretter, Loose 2 220 kbm Bretter, Loose 3 210 kbm Bretter, Loose 4 210 kbm Bretter, Loose 10 310 kbm Bretter und Loose 15 200 kbm Bohlen. Goltgart: Rothbäume. Lieferungsart zu 1 und 2 Ans. zu 3 und 4 Goltbrunne, zu 10 Brüssel Quartier Leopold, zu 15 Weicheln. 5. Am 5. März 1884, um 1 Uhr, in der Börse zu Brüssel: Lieferungen verschiedener Art. Heft 23. Die bezeichneten Lose sind, soweit nicht im Vorstehenden eine andere Angabe gemacht ist, in der Expedition des Reichsanzeigers (Berlin, Wilhelmstraße 32) zur Einsicht aus.

Wannheim, 3. März. (Rab u. Sto II.) In einzelnen Distrikten unserer Pfalz hat die Saatzeit schon begonnen und zeigt sich größerer Bedarf als bei der eigenen Samenproduktion zu erwarten war; auch von auswärtig erhält sich die Nachfrage, obgleich dieselbe etwas nachdrücklicher sein dürfte. Die auswärtigen Märkte berichten feste Stimmung für Rothsaat mit Preisen, die weit über unseren Notierungen stehen. In Luzerne geben die Vorräthe hochfeiner Qualitäten stark zusammen; die Angebote von Frankreich und Italien beschränken sich nur auf Mittelorten, reelle feine Waare fehlt auch dort. In Galtzle fanden einige Umsätze statt, nachdem die Käufer ihre Forderungen etwas reduzierten; geringe Qualitäten bleiben vernachlässigt. Für Esparsette zeigte sich vermehrte Kaufkraft; der Verkehr war ziemlich belangreich und wurden höhere Preise bewilligt. Weizen und schweb. Kleie unverändert. Wir verkaufen heute je nach Qualität: Rothsaat 105 à 120 M., Luzerne 95 à 115 M., dito

Provencen 125 à 135 M., Gehfle 44 à 48 M., Esparsette 33 1/2 à 34 1/2 M., Weisfle 160 à 190 M., Aylfle 160 à 175 M., Incarnat 36 à 38 M., per 100 Rilo brutto.

Die bessere Meinung im Getreidegeschäft hält an, namentlich behaupten Weizen und Roggen volle Preise bei mäßigen Umsätzen; auch Gerste etwas mehr beachtet; Hafer fest. Die heutigen Notierungen sind: Weizen 18 1/2 à 21 1/2 M., Roggen 15 1/2 à 16 1/2 M., Gerste 14 1/2 à 16 1/2 M., Hafer 13 à 13 1/2 M. per 100 Rilo netto.

Köln, 3. März. Weizen loco hiesiger 18.50, loco fremder 19.—, per März 17.80, per Mai 18.30. Roggen loco hiesiger 14.50, per März 14.—, per Mai 14.50. Rüböl loco mit Faß, 35.—, per Mai 33.50. Hafer loco hiesiger 14.50.

Bremen, 3. März. Petroleum-Markt. (Schlußbericht.) Standard white loco 7.60, per April 7.70, per Mai 7.80, per Juni 7.90, per August-Dezember 8.35. Feste Amerik. Schweinschmalz Wilcox nicht verpalt 46.

Paris, 3. März. Weizen loco unverändert, per Febr. 9.37 C., 9.38 B., per Herbst 10.13 C., 10.15 B. Hafer per Febr. 6.92 C., 6.94 B. Mais per Mai-Juni 6.55 C., 6.57 B. Kohlraps —, Wetter: —.

Paris, 3. März. Rüböl per März 75.20, per April 75.50, per Mai-Juni 75.50, per Sept.-Dez. —, Still. — Spiritus per März 44.—, per Sept.-Dez. 46.20. Matt. — Ruder, weißer, disp. Nr. 3, per März 53.60, per Mai-Aug. 55.10. Still. — Mehl, 9 Marken, per März 48.70, per April 49.20, per Mai-Juni 50.60, per Juli-Aug. 51.50. Träge. — Weizen per März 23.20, per April 23.50, per Mai-Juni 24.10, per Juli-Aug. 24.60. Still. — Roggen per März 15.50 per April 15.70, per Mai-Juni 16.20, per Juli-Aug. 16.50. Still. — Talg, disponibel 91. — Wetter: bedeckt.

Antwerpen, 3. März. Petroleum-Markt. (Schlußbericht.) Stimmung: Fest. Raffinirt. Tende weiß, disp. 19 1/2.

Verantwortlicher Redakteur: Karl Ernst in Karlsruhe.

Frankfurter Kurse vom 3. März 1884.

Staatssapieren.		Schwed. 4 in Wfr.		99 1/2		4 1/2 Pfälz. Nordbahn fl.		129 1/2		5 Borsalberger fl.		87 1/2		3 Oldenburg. Thlr. 40		123 1/2		Dollars in Gold		4.17			
Baden 3 1/2 Obligat. fl.	—	Span. 4 Ausl. Rente	60 1/2	4 Pfälz. Nordbahn fl.	99 1/2	5 Goltthard III Ser. Fr.	104	4 Defter. v. 1854 fl.	250	113 1/2	20 Fr.-St.	16.21	4 Defter. v. 1860	500	119 1/2	Russ. Imperials	16.71	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41		
4 „ „ fl.	101 1/2	Schw. 4 1/2 Bern v. 1877 Fr.	102 1/2	4 Rechte Ober- u. Unter Thlr.	217 1/2	IV	105 1/2	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
4 „ „ fl.	102 1/2	4 1/2 Bern 1880 Fr.	101	4 Thüring. Lit. A. Thlr.	217 1/2	4 Schw. Central	99 1/2	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
Bayern 4 Obligat. M.	102 1/2	R.-Amer. 4 1/2 C. pr. 1891 D.	111 1/2	4 Böhm. West-Bahn fl.	258 1/2	5 Süd-Lomb. Prior. fl.	103 1/2	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
Deutschl. 4 Reichsanl. M.	103	R.-Amer. 4 C. pr. 1907 D.	121	5 Defter. Franz-St. Bahn fl.	252 1/2	3 Süd-Lomb. Prior. fl.	59 1/2	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
Preußen 4 1/2 Conf. M.	102 1/2	Egypten 4 Uni. Obligat.	66 1/2	5 Defter. Franz-St. Bahn fl.	252 1/2	5 Defter. Staatsb.-Prior. fl.	105 1/2	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
4 „ „ fl.	102 1/2	Bank-Aktien.	—	5 Defter. Süd-Lombard fl.	121 1/2	3 dto. I.-VIII E. fr.	78 1/2	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
Sachsen 3 1/2 Rente M.	83 1/2	4 1/2 Deutsche R. Bank M.	148	5 Defter. Nordwest fl.	156 1/2	3 Prior. Lit. C. D. u. D. 2	59 1/2	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
Witba. 4 1/2 Obl. v. 78/79 M.	105 1/2	4 Badische Bank Thlr.	119 1/2	5 Defter. Lit. B. fl.	169 1/2	5 Toscan. Central fr.	97	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
4 „ „ fl.	102 1/2	4 Basler Bankverein Fr.	123	5 Rudolf fl.	150 1/2	4 Rh. Hyp.-W. Pfdor.	100	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
Defterreich 4 Goldrente fl.	85 1/2	4 Darmstädter Bank fl.	157 1/2	4 Hess. Ludw.-B. M.	—	5 Preuß. Cent.-Bod.-Cred.	100	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
4 „ „ fl.	85 1/2	4 Disc.-Komm. Thlr.	201 1/2	4 Pfälz. Ludw.-B. M.	101 1/2	4 dto. verl. à 110 M.	115 1/2	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
4 1/2 Silber. fl.	68 1/2	4 Frankf. Bankverein Thlr.	91 1/2	4 Pfälz. Ludw.-B. M.	101 1/2	4 dto. à 100 M.	100 1/2	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
4 1/2 Papier. fl.	67 1/2	5 Defter. Kreditbank fl.	272 1/2	4 Pfälz. Ludw.-B. M.	101 1/2	4 1/2 Defter. B.-Cred.-Anst. fl.	102	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
5 Papier. v. 1881	80 1/2	5 Defter. Kreditbank fl.	272 1/2	4 Pfälz. Ludw.-B. M.	101 1/2	5 Raff. Bod.-Cred. S.R.	87 1/2	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
Ungarn 6 Goldrente fl.	103	5 Rhein. Kreditbank Thlr.	110	4 Pfälz. Ludw.-B. M.	101 1/2	5 Süd-Bod. C.-Bod.	100 1/2	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
4 „ „ fl.	76 1/2	5 D. Effekt-u. Wechsel. Bl.	127 1/2	4 Pfälz. Ludw.-B. M.	101 1/2	5 Defter. Nordwest fl.	156 1/2	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
Italien 5 Rente	Fr. 93 1/2	4 Eisenbahn-Aktien.	—	4 Pfälz. Ludw.-B. M.	101 1/2	5 Toscan. Central fr.	97	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41
Rumänien 6 Oblig. M.	103 1/2	4 Heidelberg-Speter Thlr.	53 1/2	4 Pfälz. Ludw.-B. M.	101 1/2	4 Rh. Hyp.-W. Pfdor.	100	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens	20.41	4 Raab-Grayer Thlr. 100	94 1/2	4 Savoiens			