Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933
1887

135 (9.6.1887)

Visual Library

Beilage zu Nr. 135 der Karlsruher Zeitung.

Donnerstag, 9. Juni 1887.

Badischer Landtag.

Das Gesetz

die Feststellung eines Nachtrags zum Staatshaushaltsetat für die Jahre 1886 und 1887 betreffend

lautet:

Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen wie folgt:

Artikel 1. In Ausführung der zwischen dem Deutschen Reich und dem Großherzogthum Baden getroffenen Vereinbarungen vom 11. März 1887 über den zweigeleisigen Ausbau einiger Strecken der bestehenden Staatsbahn, sowie über die Herstellung neuer Eisenbahnen von Leopoldshöhe nach Lörrach, von Schopfheim nach Wallbach und von Weizen nach Hintschingen ist der beiliegende Nachtrag zum Budget der Eisenbahnbauverwaltung für 1886/1887 zu vollziehen.

Artikel 2. Die Eisenbahnschuldentilgungskasse ist ermächtigt, den Kapitalbetrag, welcher hiernach Baden zur Last fällt, gemäß Artikel 6 des Gesetzes vom 31. März 1886 (Gesetzes- und Verordnungsblatt Nr. 10) aufzubringen.

Artikel 3. Das Finanzministerium ist mit dem Vollzuge beauftragt.

Gegeben 2c.

Der Nachtrag zum Budget des Eisenbahnbaues für 1886/87 lautet:

Ausgabe. 1) Für den zweigeleisigen Ausbau der Bahnstrecken: Lauda bis badische Grenze 595,500 M., Eppingen—Bretten—Bruchsal bis bayrische Grenze 1,889,000 M., Villingen—Hausach einschließlich der Ergänzungen auf den Stationen Hausach und Villingen 1,987,000 M., zus. 4,471,500 M.

2) Für Herstellung neuer Eisenbahnlinien von Leopoldshöhe nach Lörrach, von Schopfheim nach Wallbach, von Weizen nach Hintschingen als erste Rate 4,000,000 M., zus. 8,471,500 M.

Einnahme. Geldleistung des Reichs: 1) für den zweigeleisigen Ausbau obiger Strecken 3,800,775 M.,

2) für den Neubau obiger Linien 3,800,000 M., zus. 7,600,775 M., Mehrausgabe zu Lasten Badens 870,725 M.

Begründung.

In den mit dem Deutschen Reich unterm 11. März d. J. abgeschlossenen und den hohen Ständen gleichzeitig vorgelegten Uebereinkommen wegen Ausführung der im Interesse der Landesvertheidigung erforderten Geleise- und Bahnbauten hat Baden sich verpflichtet: a. zum zweigeleisigen Ausbau der Strecken Lauda-bayrische Grenze = 18,678 km, Eppingen—Bretten—Bruchsal—bayrische Grenze bei Rheinsheim = 60,540 km, Villingen—Hausach = 52,765 km, sowie zu der, aus militärischen Rücksichten erforderlichen, Ergänzung der Wasserstation und der Bahnhofgeleise auf den Stationen Hausach und Villingen, b. zur Herstellung neuer Eisenbahnverbindungen 1) von Leopoldshöhe nach Lörrach = 6,14 km, 2) von Schopfheim nach Wallbach = 15,9 km, 3) von Weizen nach Hintschingen = 41,25 km, c. zur Erwerbung der Wiesenthalbahn zwischen Lörrach und Schopfheim und Verstärkung des Geleisebaues auf dieser Strecke.

Die Bauausführungen sollen thunlichst beschleunigt und die neuen Geleise und Bahnanlagen in einer die Durchführung des Militärfahrplans verbürgenden Weise unterhalten und erneuert, sowie im Frieden als Vollbahnen betrieben werden.

Das Eigenthum an den ausgeführten Bauanlagen und dem erworbenen Grund und Boden steht ausschließlich dem Großherzogthum Baden zu.

Das Reich gewährt zu den Herstellungskosten einschließlich der Kosten für die Beschaffung der Betriebsmittel auf den neuen Bahnen eine Geldleistung an Baden ohne Anspruch auf Verzinsung und Rückzahlung, welche beträgt: für die Ausführung der zweiten Geleise (a.) 85 Prozent der vereinbarten Anschlagssumme von 4,471,500 M., für Herstellung der neuen Bahnen (b.) 95 Prozent der noch zu vereinbarenden Anschlagssumme.

Für den Erwerb der Wiesenthalbahn hat Baden aus eigenen Mitteln zu sorgen, wie auch für den Betrieb, die Unterhaltung und Erneuerung sämmtlicher neuen Anlagen.

Die Kosten für die Herstellung der zweiten Geleise in der Gesammtlänge von 131,98 km sind ausschließlich der zu 110,000 M. veranschlagten Ergänzungen auf den Stationen Hausach und Villingen, auf 4,361,500 M. berechnet, d. i. für das Kilometer 33,046 M. Im Vergleich zu den Terrainverhältnissen der in Frage stehenden Bahnstrecken erscheint dieser Aufwand mäßig, indem die von Baden bei Anlage der Bahnen von vorneherein bestrittenen Leistungen hierbei nicht eingerechnet sind. Nach Maßgabe der in Baden früher üblichen Baugrundsätze ist überall nicht nur das Gelände für zwei Geleise erworben, sondern auch der Bahnkörper mit den Kunstbauten, Tunnels 2c. entweder schon vollendet oder in größerem oder geringerem Umfang vorbereitet. In Ziffern ausgedrückt, stellt sich der Werth der vorhandenen Anlagen zu den erforderlichen Ergänzungsbauten wie folgt dar:

	Gesammtanschlag M.	Hievon geleistet M.	Noch zu leisten M.
Grunderwerb . . .	304,570	304,570	—
Bahnkörper u. Kunstbauten 2c. . . .	6,461,105	5,614,345	846,760
Schienen, Unter- und Oberbau . . .	3,031,290	—	3,031,290
Stationseinrichtungen	209,980	—	209,980
Verwaltung und Unvorhergesehenes .	451,155	177,685	273,470
	10,458,100	6,096,600	4,361,500

Nach dieser Berechnungsart würde sich ergeben: als Leistung Badens 6,096,600 + 654,225 = 6,750,825 M. = 64,5 Proz., als Leistung des Reichs 3,707,275 M. = 35,5 Proz.

Bei keiner der in Rede stehenden Bahnstrecken wäre für den Friedensverkehr jetzt oder in absehbarer Zeit ein Bedürfniß nach einem zweiten Geleise anzunehmen. Die Strecken Eppingen—Bretten, Bruchsal—Rheinsheim und Lauda—bayrische Grenze gehören in der Personenbeförderung zu unseren gering frequentirten Linien. Hier wäre also ein solches Bedürfniß auf absehbare Zeit von vornherein gänzlich ausgeschlossen. Auch auf den Strecken Bruchsal—Bretten und Villingen—Hausach ist der Verkehr nicht von dem Umfang, daß in Friedenszeiten derselbe nicht auch fernerhin auf einem Geleise bewältigt werden könnte. Die badische Verwaltung hätte deshalb aus Betriebsrücksichten durchaus keinen Anlaß, die Mittel für diese Geleiseausführungen von sich aus aufzuwenden. Allerdings wird aber das Vorhandensein von zweiten Geleisen auf diesen Bahnen, insbesondere auf der Schwarzwaldstrecke Hausach—Villingen, auch dem regelmäßigen Bahnbetrieb hinsichtlich der Durchführung der Züge gewisse Vortheile und Erleichterungen gewähren, welche eine Betheiligung Badens an den restlichen Herstellungskosten mit 15 Prozent immerhin als angemessen erscheinen lassen.

Bei dem auf bayrischem und württembergischem Gebiet im militärischen Interesse erforderten Ausbau des zweiten Geleises der Bahnlinien von Heidingsfeld bis badische Grenze und Nürnberg—Crailsheim—Heilbronn—Eppingen liegen die Verhältnisse ganz ähnlich; nur sind die Vorleistungen nicht so erheblich wie in Baden, weshalb nach den gleichzeitig abgeschlossenen Verträgen Bayern 25 Prozent und Württemberg 20 Prozent an der Anschlagssumme zu übernehmen sich verpflichtet haben.

Zur Einleitung der Geleisebauten sind mit Rücksicht auf die gebotene Beschleunigung die erforderlichen Anordnungen bereits getroffen und es dürfte der Generaldirektion gelingen, dieselbe schon im laufenden Jahre zur Vollendung zu bringen. Es ist deshalb in dem Nachtragsetat die ganze Bausumme in Ausgabe und der Reichszuschuß in Einnahme gestellt. Der von der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse aufzubringende Antheil beträgt 670,725 M.

Die zur Umgehung des Schweizer Gebiets herzustellenden Bahnen sollen mit Rücksicht auf ihre Bestimmung als strategische Linien nur eine Maximalsteigung von 1 Proz. erhalten. Die Durchführung dieser Anforderung macht den Bau unter den gegebenen Terrainverhältnissen sehr schwierig und kostspielig. Der Bahnkilometer wird ohne Betriebsmittel im Durchschnitt auf etwas über eine halbe Million Mark zu stehen kommen.

In der Denkschrift der Reichstagsvorlage sind die Baukosten der neuen Bahnstrecken zwischen Leopoldshöhe und Immendingen einschließlich der Kosten für den Umbau des für große und schwere Züge zu schwachen Geleises zwischen Lörrach und Schopfheim nach einem vorläufigen Anschlag auf 34,259,000 M. angegeben, wovon gegen 14 Millionen auf die Bahnen von Leopoldshöhe nach Wallbach und 20 bis 21 Millionen auf die Bahn von Weizen nach Hintschingen fallen. Ueber den definitiven Kostenanschlag ist eine Vereinbarung zwischen dem Reich und Baden noch vorbehalten. Eine zutreffende Grundlage hierfür wird erst dann zu finden sein, wenn die Detailsprojekte für die Bahnen ausgearbeitet und die Bodenverhältnisse durch Probearbeiten an verschiedenen Stellen genau untersucht sein werden.

Die Bahnen erhalten zweigeleisigen Unterbau und eingeleisigen Oberbau. Die Brücken und sonstigen Bauwerke sollen im Unterbau ebenfalls zweigeleisig, der eiserne Ueberbau dagegen nur eingeleisig hergestellt werden.

Von Leopoldshöhe aus berührt die neue Bahn zunächst den Ort Weil, welcher eine Personen- und Güterstation erhalten soll, durchbricht den Tüllinger Berg in einem längeren Tunnel und mündet nach Ueberschreitung der Wiese, bei Stetten, in die Wiesenthalbahn ein.

Die Bahnlinie Schopfheim—Wallbach erreicht nach Abzweigungung vom Bahnhof Schopfheim und Eintritt in das Schlierbachthal mittelst eines 3045 Meter langen Tunnels, unter dem Hünerberg bei Hasel, das Wehrathal und zieht sich nach Berührung des Ortes Wehr und Ueberschreitung des Flusses an der linken Thalseite bis zur Rheinbahn herunter, mit welcher sie bei Wallbach zusammentrifft. Der eigentliche Anschluß soll übrigens zur Vermeidung der Anlage einer neuen Anschlußstation Wallbach erst in Säckingen stattfinden, bis wohin das Geleise von Wallbach selbständig weiter zu führen ist.

Zwischen Schopfheim und Säckingen sollen für die Orte Hasel, Wehr und Oeflingen Personen- und Güterstationen angelegt werden.

Die Linie von Weizen nach Hintschingen zerfällt nach ihrer technischen Beschaffenheit in zwei Abtheilungen, näm-

---

11) **Martha.** Nachdruck verboten.

Roman aus dem Ungarischen von Helene v. Beniczky-Bajza.

Autorisirte Uebersetzung von Ludwig Greiner.

(Fortsetzung.)

Manchesmal schrieb sie ihrem Vater, daß sie gern bei ihm sein möchte, doch über die ihr zugefügte Behandlung seitens der Verwandten schrieb sie niemals. Sie bat ihn, er möchte sie zu sich nehmen, doch er antwortete mit einigen schmerzlichen Zeilen, in denen er seine Lage schilderte; auch er sei arm und nur durch die Gnade seiner Mutter könne er im Auslande leben; für Beide würde seine Einnahme unmöglich ausreichen.

Bei derartigen Antworten brach das Mädchen in Thränen aus. Sie beweinte die Hoffnungen, welche dadurch vernichtet wurden, beweinte ihre Lage, welche das Schicksal ihr aufgedrängt hatte. Nach und nach beruhigte sie sich und setzte die einförmige Lebensweise fort.

Der Sommer war vorüber, der Herbst bedeckte den Garten und die Bäume mit Schnee. Einen Tag, bevor die gräfliche Familie abreisen sollte, ließ die alte Gräfin ihre Enkelin zu sich rufen, und als dieselbe in den glänzend erleuchteten Salon trat, wo die ganze Familie versammelt war, blieb sie bei dem Anblick so vieler ihrer Feinde an der Thüre betroffen stehen.

„Tritt näher!“ sagte zu ihr die alte Gräfin. „Ich habe Dich rufen lassen, um Abschied zu nehmen; morgen verlassen wir das Kastell und sehen uns bis zum Frühjahr nicht.“

Folgsam schritt Martha weiter und blieb vor ihrer Großmutter stehen. Die herabwallenden Locken beschatteten ihr Gesicht, ihre langen Wimpern bedeckten theilweise ihre großen, tiefliegenden Augen. Ihre Hände zusammengefaltet, stand sie da, wie ein altes Gemälde, in dunkeln Farben gemalt, mit einem fragenden Ausdruck im Gesicht.

Alle sahen sie überrascht an, nur Paul blickte triumphirend herum. Er fühlte sein Herz stolzer schlagen bei diesem ruhigen und sicheren Auftreten, welches sogar auf Klementine einen solchen Eindruck machte, daß sie wenigstens ihr spöttisches Lächeln vergaß.

„Morgen verlassen wir das Kastell,“ begann die alte Gräfin abermals, indem sie ihre erste Ueberraschung unterdrückte, „und Du bleibst mit Deiner Erzieherin hier. Trachte diese Zeit gut zu benutzen und setze Alles daran, Deine Studien so rasch als möglich zu beendigen und die Bemühungen Deiner ausgezeichneten Erzieherin auch zu belohnen.“

Martha stand unbeweglich und wortlos auf ihrem Platz und richtete ihren Blick auf die alte Gräfin, welche unter der Wirkung der großen Augen in Verlegenheit gerieth.

„Du wünschest nicht einmal glückliche Reise?“ fragte sie unwillkürlich verlegen.

„Von ganzem Herzen!“ erwiderte Matha aufathmend, und einen Moment stand sie erwartungsvoll. Da jedoch Niemand Miene machte, zu sprechen, so wandte sie sich der Thüre zu.

„Gott mit Ihnen, Martha!“ rief Paul, sprang von seinem Sitz auf und reichte dem Mädchen die Hand, welches sich umwandte, dieselbe warm drückte und hinauseilte.

Alle blickten einander unzufrieden an. Weder mit Martha's noch mit Paul's Benehmen waren sie zufrieden und hielten jenes für Trotz, dieses für eine Nichtachtung der Familie. Den ganzen Abend herrschte eine ungewohnte Steifheit und Stille.

Gegen Mitternacht verließen sie den Salon, nur die alte Gräfin und Julius blieben einige Minuten beisammen; wie es schien, wollte der jüngere Ronavary seiner Mutter Etwas mittheilen.

„Erlauben Sie, Mutter, daß ich Ihnen einen Rath gebe?“

Die Gräfin blickte überrascht und fragend auf ihn.

„Beschleunigen Sie Klementinen's Trauung, sonst wird die Heirath zu nichte.“

Die Gräfin erhob zornig und stolz ihr Haupt.

„Martha's wegen? Dummheit; blicke auf Klementine, und betrachte jenes kleine Zigeunermädchen. Ich begreife nicht, wie Du so Etwas nur reden kannst.“

„Paul hat sich sehr verändert; vor Euch zeigt er es nicht, doch wir Männer kennen das besser, und er, der Klementine von jeher mehr bewundert als geliebt hat, hegt eine warme Sympathie für das kleine Zigeunermädchen.“

„Wenn es auch so sein sollte, jetzt werden sie sich ein halbes Jahr nicht sehen und Paul wird nach einigen Wochen kaum noch wissen, ob dieses Kind noch existirt; ich rathe Dir daher, vor Klementine nicht einmal den Schatten dieses Verdachtes zu erwähnen, denn sie könnte sonst bereit sein, sogleich zurückzutreten.“

Das weiß ich und deshalb sprach ich nur mit Ihnen allein darüber; aber ich wiederhole es, wenn diese Heirath sich bis zum Frühjahr verzögern wird, so wird dieselbe sich gänzlich auflösen und einen zweiten Ecfedy findet man nicht leicht im ganzen Lande.“

„In der ländlichen Ruhe und Einsamkeit wird Vieles langweilig; wenn jedoch Paul sehen wird, wie in der Hauptstadt Jedermann seiner Braut huldigt, dann wird er eifersüchtig werden und selbst die Hochzeit beschleunigen, und ich hoffe, daß auch Klementine nichts dagegen haben wird, denn sie war es ja, welche dieselbe bis jetzt verschoben hat.“

„So ist es gut, und ich wiederhole bloß, verzögern Sie die Heirath nicht zu lange.“

Dann schieden sie scheinbar beruhigt von einander. Aber wie sehr auch die Gräfin ihre Besorgnisse ihrem Sohne gegenüber verheimlichte, im Geheimen gab sie ihm doch Recht. Auch sie hatte diese Veränderung an ihrem zukünftigen Schwiegersohn wahrgenommen; wie sehr sie auch Martha haßte, konnte sie nicht leugnen, daß dieselbe eine auffallende Erscheinung sei, und wenn man ihr auch keine blendende Schönheit zusprechen konnte, ihr eigenthümliches Gesicht machte überall Eindruck und der rasche Fortschritt ihrer Studien bewies, daß sie außergewöhnliche Begabung besitze. „Ein wahrer Zigeunersprößling,“ pflegte sie zu denken, wenn Martha's Klavierspiel ertönte, „die List und der scharfe Verstand sind ein Erbtheil ihrer Mutter.“

(Fortsetzung folgt.)

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

lich die Gebirgsstrecke von Weizen bis Zollhaus und die Thalstrecke von da bis Hintschingen. Auf der ersten Strecke erfordert die Linie zur Ueberwindung der Höhendifferenz von 230 Meter eine bedeutende Längenentwickelung, welche in vielfachen Schlingen, Kehren und Windungen durchgeführt wird und wobei 5 Tunnel mit Längen von 210 bis 1610 Meter und einer Gesammtlänge von 4360 Meter, also beinahe der Hälfte der Entfernung von Weizen nach Zollhaus mit 9500 Meter herzustellen sind. Die Lienie berührt auf dieser Strecke die Orte Grimmelshofen, Fützen, Epfenhofen und das Zollhaus. In der zweiten Abtheilung verfolgt dieselbe ohne technische Schwierigkeiten das für die Bahnanlage günstige Aitrachthal.

Stationen für Personen- und Güterverkehr sind vorgesehen: bei Fützen, Zollhaus (Blumberg), Riedöschingen und Aulfingen.

Die neuen Bahnverbindungen haben, von ihrer hohen militärischen Bedeutung abgesehen, in wirthschaftlicher oder verkehrspolitischer Hinsicht für Baden keinen erheblichen Werth. Dieselben werden nur ein sehr beschränktes eigenes Verkehrsgebiet erschließen, dagegen von den bestehenden älteren Linien einen Theil des durchgehenden Verkehrs an sich ziehen. Namentlich steht für die Linie Oberlauchringen—Radolfzell—Mengen, welche jetzt nur einen mäßigen Ueberschuß über die Betriebskosten abwirft, durch die Verbindung Weizen—Immendingen im Zusammenhang mit der weiter zur Ausführung gelangenden Donauthalbahn (Tuttlingen—Sigmaringen) eine schwere Schädigung in sicherer Aussicht, welche umsomehr in's Gewicht fällt, als sie ein an sich verkehrsarmes Bahngebiet trifft, das einen anderen Verkehrsausgleich nicht zu erwarten hat. Dabei wird bei den neuen Linien im allergünstigsten Fall nur auf Ersatz der Betriebs-, vielleicht auch der Unterhaltungskosten zu rechnen sein, während an eine Rente aus dem von Baden zu tragenden Antheil an den Herstellungskosten kaum zu denken ist.

Wenn ungeachtet dieser Verhältnisse die Großherzogliche Regierung nicht umhin konnte, in dem Uebereinkommen mit dem Reich zu einer mäßigen Betheiligung an den Baukosten sich zu verpflichten, so war für sie hierbei die Erwägung maßgebend, daß die durch die neuen Bahnen bezweckte Erhöhung der Vertheidigungsfähigkeit der südwestdeutschen Reichsgrenze für das badische Land in vorderster Reihe von Interesse und Vortheil ist und daß die an Baden zugestandene Ueberlassung des ausschließlichen Eigenthums und der vollen Selbständigkeit des Bahnbetriebs die Darbringung eines finanziellen Opfers wohl rechtfertigen möchte.

Der Bau der Bahnen soll nach dem Uebereinkommen thunlichst beschleunigt und, wenn immer möglich, binnen 3 Jahren vollendet werden. Die Detailvermessungen und Vorbereitungen zum baldigen Beginn der eigentlichen Arbeiten sind deßhalb schon eingeleitet und werden, soweit Personal zur Verfügung steht, mit größtem Nachdruck betrieben. Besonders dringlich erscheint der Arbeitsbeginn an den längeren Tunnels. Die noch im laufenden Jahre für die Bauten zur Verwendung kommenden Geldmittel lassen sich genau nicht bestimmen, es wurde deßhalb in den Etat als erste Rate die Summe von 4,000,000 M. eingestellt, welche auch bei dem denkbar günstigen Fortschreiten der Arbeiten genügen wird. Von der Eisenbahnschuldentilgungskasse sind hiervon 200,000 M. aufzubringen.

Der Ankauf der Wiesenthalbahn zwischen Lörrach und Schopfheim ist geboten, weil es im Interesse des unbeschränkten Verfügungsrechts nicht angeht, ein einzelnes Glied der großen strategischen Verbindungslinie zwischen dem Oberelsaß und den süddeutschen Hinterlanden in Händen einer Privatgesellschaft zu belassen, und weil anderseits aus militärischen Rücksichten auf derselben eine Umänderung des Oberbaues vorzunehmen ist. Da aber nach der der Wiesenthalbahngesellschaft ertheilten Konzession die Abtretung einer Theilstrecke nicht verlangt werden kann, so muß, was auch schon aus andern Gründen sich empfiehlt, zur Erwerbung der ganzen vorderen Wiesenthalbahn von Basel nach Schopfheim geschritten werden.

Die Erwerbung der Bahn hat nach Maßgabe des Artikels 18 der Konzession vom 23. November 1860 (Regierungsblatt Nr. LXIV) zu erfolgen, welcher lautet:

Die Großh. Regierung ist berechtigt, zu jeder Zeit vom Beginn des Betriebs bis Schopfheim an die ganze Bahn unter folgenden Bedingungen anzukaufen:

1) Der Tag, an welchem der Staat die Eisenbahn übernehmen wird, muß mindestens ein Jahr vorher der Gesellschaft bekannt gemacht sein.

2) Als Entschädigung ist der Gesellschaft zu zahlen: a. im Falle der Rückkauf vor 15 Jahren von Eröffnung des Betriebs erfolgt, das Anlagekapital ohne Abzug und außerdem für diejenigen Jahre, in welchen die Aktionäre nicht mindestens 5 Proz. Dividende erhalten haben, der hierzu fehlende Betrag; b. im Falle der Rückkauf nach 15 Jahren erfolgt, das Anlagekapital, wovon übrigens bezüglich der auf dem schweizerischen Gebiete liegenden Strecken der Minderwerth der einer Abnützung oder Fäulniß unterworfenen Theile in Abzug gebracht werden kann. Insofern jedoch die so ermittelte Entschädigungssumme kleiner wäre, als der 25fache Betrag des der Gesellschaft zugeflossenen durchschnittlichen Reinertrags der dem Jahre der Kündigung vorausgegangenen letzten fünf Betriebsjahre, und der Rückkauf nicht erst bei Ablauf der Konzession erfolgt, soll für die auf dem badischen Gebiet liegende Strecke der 25fache Betrag dieses pro rata sich ergebenden durchschnittlichen Reinertrags bezahlt werden.

3) Zu dem Anlagekapital sind nicht bloß die auf die erstmalige Herstellung der Bahn und etwaige spätere Ergänzungs- und Erweiterungsbauten nach den im Art. 10 erwähnten Nachweisen verwendeten Baukosten, sondern auch die während der Bauzeit zu entrichtenden vierprozentigen Zinsen des eingezahlten Kapitals und endlich die der Gesellschaft von Seiten der Großh. Regierung für die Beschaffung des Baukapitals zugestandenen Provisionen zu rechnen.

Es wird seitens der Regierung beabsichtigt, sobald die Hohen Stände den mit dem Reich abgeschlossenen Verträgen ihre Zustimmung ertheilt haben werden, die Kündigung ohne Verzug und mit der Maßgabe vorzunehmen, daß der Eigenthumsübergang der Bahn an den Staat auf den 1. Januar 1889 stattzufinden hat.

Die Mittel für den Ankauf werden im Budget für 1888/89 in Anforderung kommen.

Großherzogthum Baden.

Karlsruhe, 8. Juni.

gr. (In der Sitzung des Naturwissenschaftlichen Vereins) am 27. Mai hielt Herr Geh. Hofrath Dr. Schell einen Vortrag über das Thema: „Der Dualismus in der akustischen Grundlage der Musik".

1) Die Musik bedarf gewisser Normen, welche das feststellen, was im Wechsel der Effekte konstant bleibt. Von diesen Normen finden allerdings nach verschiedenen Richtungen hin Abweichungen statt, welche aber dieselben nicht verwischen, sondern nur als Schwankungen um sie erscheinen dürfen, wenn die Kunst dem Excentrischen nicht verfallen soll. So ist die Norm für die Rhythmik der Takt, das Maß für die Ordnung der Accente; eine Norm oder Skala für die Intensitätsvorstellungen der Tonstärke, das Anwachsen und Abnehmen derselben, die Massenwirkungen ꝛc. fehlt noch, obgleich das Bedürfniß derselben lebhaft empfunden wird; die Norm für die Melodiebildung und Stimmführung sind die Tonleitern und sie sind es in Verbindung mit den Reihen der Ober- und Untertöne, denen sie selbst angehören, auch für die Entwickelung der Harmonie.

Diese Normen haben eine gewisse physikalische, eine physiologische, eine psychologische und logische Bedeutung für die Musik. Wie die analogen Grundlagen der Sprache sind sie unbewußt entstanden und haben bei den verschiedenen Völkern eine verschiedene historische Entwickelung erfahren. Aber trotz aller gewaltigen und gewaltsamen Aenderungen der Neuzeit haben sie sich dennoch als unläugbare Konstanten der Kunst erhalten. Wenn auch der schaffende, wie der ausübende Künstler nur unbewußt sich an diese Normen bindet und sich wenig um ihren Ursprung und ihre Geschichte zu kümmern nöthig hat, so ist es doch etwas anderes, wenn es sich um ihre Bedeutung für das Studium und die Erklärung der Phänomene der Kunst handelt. Hier gibt ihre Herkunft und ihre Entfaltung nicht bloß für das Verständniß, sondern selbst für die mögliche Fortentwickelung der Kunst Fingerzeige.

Die Norm für die Melodiebildung, die Stimmführung, den Kontrapunkt und die Harmonie ist die Tonreihe, welche wir die Tonleiter nennen, in Verbindung mit gewissen tieferen Tönen, zu denen ihre Bestandtheile in der physikalischen Beziehung der Obertöne stehen. Die Musik unserer Zeit hat aber zwei Tonleitern, die Dur- und die Molltonleiter und es ist eine doppelte Auffassung ihrer Gebilde, der melodischen, wie der harmonischen zuläßig, die Auffassung im Dursinne und die Auffassung im Mollsinne. Beide Richtungen stehen einander so ziemlich gleichberechtigt gegenüber, können unabhängig von einander verfolgt werden, können aber auch mancherlei Mischungen mit einander eingehen. Uebrigens ist nicht zu leugnen, daß der Mollcharakter mehr mit Elementen des Durgeschlechtes gemischt vorkommt, als umgekehrt, so daß das Durgeschlecht in gewissem Sinne einen höheren Grad von Reinheit und Selbständigkeit sich bewahrt hat.

Der Unterschied von Dur und Moll, wie er heutzutage besteht, hat sich erst allmählich herausgebildet und zwar keineswegs vollkommen konsequent. Die Musik des griechischen Alterthums folgt vorzugsweise der Auffassung im Mollsinne. Sie gründet sich vorwiegend auf die dorische Tonleiter mit vorherrschend abwärts gehender Führung. Diese Tonleiter ist eine Mollskala (e' d c h a g f e), gebildet aus zwei gleichen Tetrachorden oder Folgen von vier Tönen e d c h und a g f e, in deren jedem der kleinere Fortschritt um einen halben Ton vom dritten zum vierten Ton liegt (c h und f e). Von der griechischen Musik verpflanzte sich der Mollcharakter, vielleicht durch orientalische Einflüsse modifizirt, in die kirchliche Musik des Abendlandes, wie des oströmischen Reiches und ging von letzterem zu den slavischen Völkern über, bei denen noch heute der Mollsinn die vorwaltende Auffassungsweise der Musik bildet. Im Gegensatze hiezu bekunden die germanischen Völker schon früh eine Vorliebe für den Dursinn und von ihnen aus verbreitete sich die Herrschaft desselben im Abendlande. Die Beweise hiefür liegen in der Natur der vom kirchlichen Einflusse unabhängigen Gesänge und Tanzmelodien und einer besonderen (fränkischen) Notation im früheren germanischen Mittelalter, beides gegründet auf die Durtonleiter.

Der Mollsinn ist in der heutigen Musik nicht ebenso konsequent ausgebildet, als der Dursinn. Man erkennt dies schon daran, daß wir die Molltonleiter in verschiedenen Formen gebrauchen, von denen einige eine nicht unbedeutende Hinneigung zur Durtonleiter und in harmonischer Beziehung manche befremdende Mischung mit Durelementen verrathen. Dies gilt allerdings hauptsächlich für die aufsteigende Molltonleiter, während sie im Absteigen ihren Originalcharakter strenger bewahrt hat. Es ist das Ziel dieses Vortrags, zu zeigen, daß ein vollständiger Dualismus oder Parallelismus zwischen Dur und Moll in der Natur der Sache begründet ist, daß aber unserer Kunstauffassung und selbst der Technik der Komposition eine gewisse Uebung fehlt, wodurch die reine Auffassung des Mollcharakters getrübt wird. Diese Erscheinung darf nicht befremden; sie findet sich auch auf andern Gebieten, welche eine dualistische Auffassung zulassen, in ähnlicher Weise wieder. Unser Denken und unsere Ausdrucksweise zeigt sich z. B. in den dualistischen Gebieten der mathematischen Wissenschaften in dem einen Sinne vielfach weniger geschmeidig, als in dem andern.

Zwischen die Töne der Tonleiter werden auch Zwischentöne eingeschaltet, welche zur melodischen Verbindung der Tonstufen dienen und im Allgemeinen in Bezug auf ihr melodisches Fortschreiten mehr oder weniger an die Hauptstufen sich anlehnen, zum Theil aber auch die Hauptstufen ersetzen, so daß diese durch jene alterirt erscheinen. Im Allgemeinen geschieht dies, ohne den Grundcharakter der Tonleiter zu verläugnen. Erst die neueste Kunstrichtung hat den selbständigen Grundcharakter der Tonleiter und den damit verbundenen Begriff der Tonart bedeutend in den Hintergrund treten lassen und allgemeinere Beziehungen hervorgehoben, als diejenigen sind, welche durch die Tonleiter ursprünglich gegeben oder Modifikationen von ihr waren.

2) Wir wollen zunächst die Grundlage für unsere Durtonleiter und unser Dursystem überhaupt etwas näher betrachten. Bis zu einem gewissen Grade der Befriedigung liefert das Phänomen der Obertöne eine brauchbare Vermittelung. Der Anschlag eines Tones, z. B. des großen C läßt zugleich die Tonreihe hören:

C c g c' e' g' b' c'' d'' e'' f'' g'' a'' b'' h'' c''' . . . .
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 . . . .,

wo die untergesetzten Zahlen sowohl die Nummern der Töne, als auch zugleich die relativen Schwingungszahlen derselben gegen C ausdrücken, so daß z. B. der Ton 8 in derselben Zeit 8 Schwingungen macht, in welcher C nur eine einzige vollendet. Zur Erzeugung dieser Reihe dient eine schwingende Saite oder eine schwingende Metallzunge von der Tonhöhe des C, zum deutlichen Hören der einzelnen Töne das Resonatorensystem von Helmholtz. Anschaulich machen kann man dieselbe durch das Mitklingen der entsprechenden Saiten eines Klaviers und durch die Flageolettöne der Geigeninstrumente. Das physiologische Zustandekommen der Obertöne in unserem Ohre beruht auf der Existenz des Corti'schen Membranapparates unseres Gehörorgans, dessen einzelne Nervenfasern ähnlich den mitklingenden Saiten des Klaviers den Obertönen entsprechend zur Perception erregt werden.

(Fortsetzung folgt.)

Verantwortlicher Redakteur: Wilhelm Harder in Karlsruhe.

Handel und Verkehr.

Handelsberichte.

(Preußische Hypotheken-Versicherungsaktiengesellschaft Berlin.) Wie wir hören, feiert die Gesellschaft im Laufe dieses Monats ihr 25jähriges Geschäftsjubiläum. Der königliche Erlaß, durch welchen die staatliche Konzession ertheilt ist, datirt vom 21. Juni 1862. Die Gesellschaft ist die älteste preußische Hypothekenbank.

Köln, 7. Juni. Weizen loco hiesiger 20.—, loco fremder 20.—, per Juli 19.50, per Novbr. 18.35. Roggen loco hiesiger 14.50, per Juli 13.05, per Novbr. 13.70. Rüböl loco mit Faß 27.50, per Oktbr. 26.80. Hafer loco 11.75.

Bremen, 7. Juni. Petroleum-Markt. Schlußbericht. Standart white loco 6.—. Schwach. Amer. Schweineschmalz, Wilcox, nicht verzollt 35.

Antwerpen, 7. Juni. Petroleum-Markt. Schlußbericht. Raffin., Type weiß, dispon. 15. Still.

Paris, 7. Juni. Rüböl per Juni 57.—, per Juli 57.20, per Juli-Aug. 57.70, per Sept.-Dezember 59.—. Behauptet. — Spiritus per Juni 43.20, per Sept.-Dez. 41.20. Still. — Zucker, weißer, disp., Nr. 3, per Juni 32.50, per Okt.-Jan. 33.10. Behauptet. — Mehl, 12 Mk., per Juni 58.70, per Juli 58.70, per Juli-Aug. 58.70, per Sept.-Dez. 55.90. Still. — Weizen per Juni 27.60, per Juli 27.50, per Juli-Aug. 27.20, per Sept.-Dez. 25.60. Still. — Roggen per Juni 16.—, per Juli 15.70, per Juli-August 15.50, per Sept.-Dez. 15.10. Still. — Talg, disponibel, 53.—. Wetter: schön.

New-York, 6. Juni. (Schlußkurse.) Petroleum in New-York 6⅜, dto. in Philadelphia 6⅜, Mehl 3.70, Rother Winterweizen 0.99½, Mais (old mixed) 48, Havanna-Zucker 4½, Kaffee, Rio good fair 22½, Schmalz (Wilcox) 7.25, Speck 8¼, Getreidefracht nach Liverpool 2.

Frankfurter Kurse vom 7. Juni 1887.

Feste Reduktionsverhältnisse: 1 Thlr. = 3 Rmk., 7 Gulden südd. und holländ. = 12 Rmk. 1 Gulden ö. W. = 2 Rmk., 1 Franc = 80 Pfg.

1 Lira = 80 Pfg., 1 Pfd. = 20 Rmk., 1 Dollar = 4 Rmk. 25 Pfg., 1 Silberrubel = 3 Rmk. 20 Pfg., 1 Mark Banko = 1 Rmk. 50 Pfg.

Staatspapiere.	
Baden 3½ Obligat. fl.	100.—
„ 4 „ fl.	—.—
„ 4 „ M.	104.90
„ 4 Obl. v. 1886 M.	106.80
Bayern 4 Obligt. M.	105.—
Deutschl. 4 Reichsanl. M.	106.30
Preußen 4½ % Cons. M.	—.—
„ 4 % Consols M.	106.20
Wtbgk 1½ Obl. v. 78/79 M.	106.—
„ 4 Obl. v. 75/80 M.	104.60
Oesterreich 4 Goldrente fl.	90.70
„ 4⅕ Silberr. fl.	66.10
„ 4⅕ Papierr. fl.	—.—
„ 5 Papierr. v. 1881	77.60
Ungarn 4 Goldrente fl.	82.—
Italien 5 Rente Fr.	98.60
5% Rumänische Rente	95.—
Rumänien 6 Oblig. M.	105.90
Rußland 5 Obl. v. 1862 £	—.—
„ 5 Obl. v. 1877 M.	97.70
„ 5 II. Orientanl. PR.	57.20
„ 4 Conf. v. 1880 R.	83.90
Serbien 5 Goldrente	80.90
Schweden 4 in M.	103.60
Span. 4 Auländ. Rente	67.50
Schw. 4% Bern v. 1880 Fr.	103.80
Egypten 4 Unif. Obligat.	76.10
Bank-Aktien.	
4½ Deutsche R.-Bank M.	134.80
4 Badische Bank Thlr.	112.—
5 Basler Bankverein Fr.	158.70
4 Darmstädter Bank fl.	140.50
4 Disc.-Kommand. Thlr.	202.90
5 Frankf. Bankver. Thlr.	—.—
5 Oest. Kreditanstalt fl.	—.—
4 Rhein. Kreditbank Thlr.	120.10
5 D. Effekt- u. Wechsel-Bk. 40% einbezahlt Thlr.	122.20
Eisenbahn-Aktien.	
4 Heidelberg-Speier Thlr.	—.—
4 Hess. Ludw.-Basu Thlr.	97.30
4 Meckl. Frdr.-Franz M.	137.—
4½ Pfälz. Max-Bahn fl.	133.30
4 Pfälz. Nordbahn fl.	102.50
Elisabeth Pr.-Akt. fl.	—
Elif. II. Em. Linz-B. Slbr. fl.	—.—
4 Gotthardbahn Fr.	103.10
5 Böhm. West-Bahn fl.	225¼
5 Gal. Karl-Ludw.-B. fl.	—
5 Oest. Franz-St.-Bahn fl.	183⅛
5 Oest. Süd-Lombard fl.	70⅞
5 Oest. Nordwest fl.	128¼
5 „ „ Lit. B. fl.	137⅞
5 Rudolf fl.	149½
Eisenbahn-Prioritäten.	
4 Elisabeth steuerfrei fl.	101.—
5 Mähr. Grenz-Bahn fl.	68.—
5 Oest. Nordwest-Gold-Obl. M.	107.10
5 Oest. Nordw. Lit. A. fl.	84.30
5 Oest. Nordw. Lit. B. fl.	84.—
4 Vorarlberger fl.	73.80
3 Raab-Oedenb. Ebenf. Gold steuerfrei M.	68.80
4 Rudolf (Salzkgut) i. Gold steuerfrei	100.—
6 Buffalo N.-Y. u. Phil. Conf. Bonds	108.50
6 Southern Pacific of C. IM.	110.90
5 Gotthard IV Ser. Fr.	105.90
4 „ „	102.20
4 Schweiz. Central	103.60
5 Süd-Lomb. Prior. fl.	102.20
3 Süd-Lomb. Prior. Fr.	59.30
5 Oest. Staatsb.-Prior. fl.	106.50
3 dto. I—VIII E. Fr.	79.50
3 Livor. Lit. C, D1 u. D2 Fr.	66.40
5 Toscan. Central Fr.	106.70
5 Westfic. Eisb. 1880 stfr. Fr.	—.—
Pfandbriefe.	
4 Rh. Hyp.-Bk.-Pfdbr.	—.—
5 Preuß. Cent.-Bod.-Cred. verl. à 110 M.	—.—
4 dto. „ à 100 M.	102.10
4½ Oest. B.-Crd.-Anst. fl.	—.—
5 Russ. Bod.-Cred. S. R.	97.70
4% Süd-Bod.-Cr.-Pfdb.	101.30
Verzinsliche Loose.	
3½ Cöln-Mind. Thlr. 100	130.50
4 Bayrische „ 100	136.—
4 Badische „ 100	—.—
4 Mein. Pr. Pfdbr. Thlr. 100	122.—
3 Oldenburger Thlr. 40	—.—
4 Oesterr. v. 1854 fl. 250	110.20
5 „ v. 1860 „ 500	114.70
4 Raab-Grazer Thlr. 100	97.70
Unverzinsliche Loose per Stück.	
Braunschw. Thlr. 20-Loose	94.60
Oest. fl. 100-Loose v. 1864	292.—
Oesterr. Kreditloose fl. 100 von 1858	287.30
Ungar. Staatsloose fl. 100	214.80
Ansbacher fl. 7-Loose	—.—
Augsburger fl. 7-Loose	28.90
Freiburger Fr. 15-Loose	28.80
Mailänder Fr. 10-Loose	15.80
Meininger fl. 7-Loose	24.30
Schwed. Thlr.-10-Loose	64.50
Wechsel und Sorten.	
Paris kurz Fr. 100	80.80
Wien kurz fl. 100	160.20
Amsterdam kurz 100 fl.	169.—
London kurz 1 Pf. St.	20.36
Dollars in Gold	4.16
20 Fr.-St.	16.17
Souvereigns	20.28
Obligationen und Industrie-Aktien.	
4 Karlsruher Obl. v. 1879	—.—
4 Mannheimer Obl.	—.—
4 Freiburg „	104.50
4 Konstanzer „	—.—
Ettlinger Spinnerei o. Zs.	136.—
Karlsruh. Maschinenf. dto.	—.—
Bad. Zuckerf., ohne Zs.	73.90
3% Deutsch. Phön. 20% Ez.	185.—
4 Rh. Hypoth.-Bank 50% bez. Thl.	124.60
5 Westeregeln Alkali	157.80
5 Hyp. Obl. d. Dortmund. Union	107.80
5 Hyp. Anl. d. Oest. Alpin Montgs	—.—
Reichsbank Discont	3%
Frankf. Bank. Discont	3%

Tendenz: —.

Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei.