

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1874

34 (10.2.1874)

Beilage zu Nr. 34 der Karlsruher Zeitung.

Dienstag, 10. Februar 1874.

Deutschland.

Darmstadt, 5. Febr. Es war vorauszu sehen, daß nach dem durch die bekannten Regierungsakte die Interessen der Altkatholiken entschieden gewahrt sind, die formelle Abscheidung der altkatholisch gesinnten Bevölkerung von der römisch-katholischen nicht auf sich werde warten lassen. In der That hat hier in der Residenz die Einzeichnung in die betreffenden Bürgermeistereilisten bereits begonnen und wird voraussichtlich in der nächsten Zeit an Umfang zunehmen. Die Einzeichnung in die Listen ist deshalb geboten, weil nur dann die betreffenden Personen aus den Listen der Umlagepflichtigen für römisch-katholische Kirchenzwecke gefrägen werden können und bezw. die sonstigen vom Ministerium aufgeführten Rechte erlangen.

Frankreich.

Paris, 7. Febr. Der Dreißiger-Ausschuß hat gestern endlich den Schluß der Generaldebatte angenommen. Dr. v. Kerbrel, welcher, wie alle Legitimisten des Ausschusses, die Verhandlungen möglichst in die Länge zu ziehen suchte, setzte aber durch, daß die einzelnen in Vorschlag gebrachten Systeme, die schon längst zum Ueberdruß durchgesprochen sind, nicht etwa angenommen oder verworfen, sondern wieder nur „in Betracht gezogen“ werden sollen. So geschah es denn, daß zwei einander durchaus widersprechende Projekte auf diese Weise in Betracht gezogen wurden, nämlich 1. der Antrag Chevalon-Kerbrel, wonach der Wahlkörper in jedem Departement einmal aus Wählern zweiten Grades und zweitens aus einer gleichen Anzahl von Höchstbesteuerten bestehen soll (so daß ganz Frankreich etwa 200,000 Wähler zählt); 2. das Projekt Lacombe, wonach in den Arrondissements direkt mit allgemeinem Stimmrecht gewählt, daneben aber in jedem Departement ein besonderer Wahlkörper für die „Interessen“ eingesetzt werden soll. Da Hr. Balbie auf den Widerspruch dieser beiden Systeme aufmerksam macht, wußte der Ausschuß nichts Besseres zu beschließen, als daß beide Entwürfe noch einmal durchberathen werden sollen. Gegen die beiden Anträge, also indirekt für den Entwurf des Hrn. Dufaure, stimmten nur neun Mitglieder des Ausschusses, nämlich die Hh. Laboulaye, Dufaure, v. Talhouët, Tallon, Gezanne, Girvart, Waddington, Paris und Bachrol.

In der gestern ernannten Budgetkommission treten zwei Thatsachen besonders hervor, es sind: die Einführung des konstitutionellen Elements in diese Kommission und die Ernennung eines Theils der Mitglieder der Kommissionen der Regierungsverträge und der Armee. Dazu verbreitet sich das Gerücht von einer Neuordnung des Generalstabes nach dem Muster des preussischen, die im Kriegsministerium vorgenommen wird, und von der Einsetzung des Herzogs v. Aumale, mit zwei Sektionschefs, den Generalen Grety und Saget, an der Spitze dieses so wichtigen Dienstes.

Amerika.

DN Direkt aus Brasilien eingetroffene Nachrichten melden, daß der dortige Kirchenkonflikt, weit davon entfernt, sich zu beruhigen, im Gegentheil mehr und mehr ernster zu werden beginnt. Der höchste brasilianische Gerichtshof, welcher seine Sitzungen bei geschlossenen Thüren zu halten pflegt, hat einen Verhaftsbefehl gegen den Bischof von Olinda erlassen, welcher des Verfalls angeklagt ist, „einen Artikel der Verfassung zu verächtlich zu machen“. Die Strafe für ein derartiges Verbrechen besteht in einer Gefängnisstrafe von mindestens 4 bis 12 Jahren mit theilweiser Zwangsarbeit. Eine Möglichkeit, gegen Kaution entlassen zu werden, gibt es nicht. Der Bischof wird den weltlichen Behörden überantwortet und bis zu dem Ausgang seines Prozesses gefangen gehalten werden. Bei dem obersten Gerichtshof ist gleichwohl von dem Staatsprokurator eine Anklage gegen den Bischof von Para anhängig gemacht worden, welcher ebenfalls angeklagt wurde, vor dem Gerichtshof zu erscheinen. Ebenso kann den Bischof von San-Paulo das gleiche Schicksal treffen, denn dem Beispiel seiner beiden Amtsgenossen folgend, hat auch er ohne das Placet der Regierung das Breve des Papstes gegen die Freimaurer veröffentlicht, welches den Anlaß zu diesen Einschreitungen gegeben hat. Die Regierung scheint entschlossen, mit aller Energie gegen die Bischöfe weiter vorzugehen und die eine Zeit lang gehegte Hoffnung, den kirchlichen Konflikt auf gutlichem Wege beigelegt zu sehen, ist vollkommen aufgegeben.

Badischer Landtag.

† Karlsruhe, 8. Febr. (Siehe Hauptblatt vom 7. Febr. Nr. 32.) 8. Sitzung der Ersten Kammer unter Vorsitz des Oberhofrichters Obkircher.

Der Vorsitzende eröffnet die Berathung des Berichts des Geh. Rathes Dr. Renaud über die auf Grund Allerhöchster Entschliessung vom 15. Jan. l. J. der Ersten Kammer zur Berathung und Beschlussfassung mitgetheilten Entschliessungen der Zweiten Kammer, betreffend die Revision der Staatsverfassung.

Zunächst erhält der Berichterstatter das Wort und führt aus, daß die zu verhandelnde Vorlage, bezw. der Resolutionsantrag der Zweiten Kammer weder ein landesherrlicher noch ein von der Kammer ausgehender Gesetzesvorschlag sei und auch nicht als eine an den Großherzog gerichtete Bitte um eine Gesetzesvorlage im Sinne des § 67 der Verfas-

sungsurkunde betrachtet werden könne, sondern sie sei vielmehr als eine bloße Meinungsäußerung der Zweiten Kammer anzusehen. Die Staatsregierung verlange nun ein Gutachten der Ersten Kammer über die fragliche Meinungsäußerung der Zweiten Kammer.

Die Kommission sei zu dem Ergebnisse gelangt, daß die von der Ersten Kammer beantragte umfassende Revision der Staatsverfassung vom 22. Aug. 1818 dormalen nicht als geboten erscheine.

Redner begründet nun diese Ansicht der Kommission ausführlich und eingehend, insbesondere mit Hinweis auf die im Fluße befindliche Reichs-Gesetzgebung, die im Ausbau begriffene Reichsverfassung und die immer mehr an Ausdehnung gewinnende Kompetenz der Reichsgewalt. Die hierdurch hervorgerufenen Beschränkungen der Kompetenz des badischen Staats würden voraussichtlich durch die künftigen Umgestaltungen der Landesverfassung nöthigen. Es würde also eine Revision der letzteren nur Zustände vorübergehender Natur herstellen und nicht ausschließen vermögen, daß vielleicht schon nach wenigen Jahren die Nothwendigkeit weiterer durchgreifender Änderungen herantrete.

Die Kommission erachte dagegen eine partielle Revision für insoweit zweckmäßig, als es sich um die Prüfung und Regulierung spezifisch badischer Verhältnisse handle, m. a. W. um solche Beziehungen, welche voraussichtlich durch die künftige Reichs-Gesetzgebung und bezw. Fortbildung der Reichsverfassung nicht betroffen werden.

Es seien dies die Institutionen, welche schon die Zweite Kammer in ihrem Resolutionsantrage hervorhebe, nämlich a. die Errichtung einer jährlichen kurzen Versammlung des Landtags und eines einjährigen Budgets, b. die Frage der Wahlart, der Integralerneuerung und der Amtsdauer der Mitglieder des Landtags, c. das Institut des ständischen Ausschusses und die Frage seiner Zuständigkeit.

Zu den Verhältnissen, die einer neuen Regelung zu unterliegen seien, gehöre aber ferner die von der Zweiten Kammer mit Stillschweigen übergangene Domänen-Frage, die einer Lösung dringend bedürftig sei.

Dagegen halte er den Antrag der Zweiten Kammer, die obsoleteren Bestimmungen unserer Verfassung durch solche zu ersetzen, welche die Beziehung des badischen Landes zum Deutschen Reiche berücksichtigen, für äußerst bedenklich. Stelle man z. B. die badische Verfassung (Art. 1) unter die Garantie des Deutschen Reichs, so könne die Garantieübernahme nur durch Reichsgesetz erfolgen, was bis jetzt ohne Bräutigamsfall und bezüglich seiner Zulässigkeit fraglich sei. Dies Reichsgesetz könne aber jedenfalls nur nach vorheriger eingehender Kognition der badischen Verfassung erlassen werden und es werde dadurch jede Abänderung der Verfassung erschwert.

Ueberhaupt würde eine Revision der Verfassung, die auch nur in der Absicht unternommen würde, das Unpraktische auszumerken und die äußere Fassung der Verfassungsurkunde mit dem jetzt zu Recht Bestehenden in Einklang zu bringen, nur wenige Artikel des Staats-Grundgesetzes ganz unberührt lassen.

Redner spricht schließlich über die von der Zweiten Kammer in Anregung gebrachte Frage, ob das Zweikammer-System beizubehalten oder durch eine Versammlung zu ersetzen sei, und über die Wahlart. Unter ausführlicher Darlegung der bereits im Kommissionsberichte enthaltenen Gründe hebt derselbe hervor, daß die Kommission einstimmig für Beibehaltung des Zweikammer-Systems und mit allen gegen eine Stimme für die indirekte Wahlart sich entschieden habe.

Hofgerichtsdirektor v. Hillern erklärt seine vollkommene Uebereinstimmung mit dem Antrage der Kommission, schildert sodann in eingehender Weise die Vorzüge des indirekten Wahlmodus und des Zweikammer-Systems und spricht schließlich seine Ueberzeugung dahin aus, die Groß. Regierung werde gewiß nicht den sicheren Staatswagen des Zweikammer-Systems vertauschen mit dem Delocipede des Einkammer-Systems.

Graf von Berkingen bemerkt, daß er allein in der Kommission für das direkte Wahlsystem eingetreten sei, obgleich er sich nicht mehr für dasselbe begeistern könne auf Grund der gemachten Erfahrungen. Das direkte Wahlverfahren habe in praxi nur den Vortheil der Vereinfachung des Geschäftes und der größern Bethelligung des Publikums.

Redner hebt hierauf die Bedenken gegen die einjährigen Budgetperioden hervor, namentlich bezüglich der hierdurch nöthig werdenden Beamtenvermehrung. In ausführlicher Darstellung erörtert er sodann die Aufgabe der Ersten Kammer, die mit größter Befriedigung und Genugthuung auf ihre Thätigkeit seit dem Bestande der Verfassung zurückblicken könne, sowie die Nachtheile, die mit der Beseitigung des Zweikammer-Systems verbunden seien.

Zugleich bringt Redner eine Aenderung der Stellung der Ersten Kammer zu den Budgetberathungen in Anregung, namentlich mit Rücksicht auf den Umstand, daß nunmehr der Besiß eines gewissen Vermögens nicht mehr erforderlich sei für den Eintritt in die Zweite Kammer, und so nach denkbarer Weise die Budgetberathung in der Zweiten Kammer einmal durch Abgeordnete erfolgen könne, die sämmtlich keine Steuern zahlen.

Kaufmann Hummel erörtert ebenfalls ausführlich die Gründe seiner Uebereinstimmung mit dem Kommissionsantrage, betont insbesondere die Dringlichkeit der Lösung der Domänen-Frage und die Unzweckmäßigkeit einjähriger Budgetperioden.

Staatsminister Dr. Jolly: Wenn auch durch die heutige ausführliche und erschöpfende Erörterung der von der Zweiten Kammer angeregten Verfassungsrevision Veranlassung vorliege, sich eingehend über die berührten Fragen auszusprechen, so lege doch seine amtliche Stellung ihm hierin Beschränkungen auf. Er wolle daher vor eigentlich sachlichen Erklärungen absehen und nur einige allgemeine Gesichtspunkte hervorheben.

Zunächst sei er völlig einverstanden mit den Ausführungen des Berichterstatters, daß der von der Zweiten Kammer angeregte Ersatz obsoleter Bestimmungen unserer Verfassung durch neue Bestimmungen, welche die Beziehungen des badischen Landes zum Deutschen Reiche berücksichtigen, eine Reihe der größten Schwierigkeiten und Gefahren im Gefolge hätte, so unschuldig auch das Vorhaben ansehe. Redner führte diese Schwierigkeiten im Einzelnen aus und lenkt, daß das auf Grund endloser Streitigkeiten und Kontroversen gewonnene Resultat voraussichtlich beßhalb nicht lohnend sei, weil die Reichsgewalt schließlich erklären werde, daß ihr allein die Entscheidung über die dem bad. Staate und dem Reiche zustehende Kompetenz gebühre.

So wünschenswerth auch die Clärte und elegante Form der Gesetze sei, so lege er weniger Werth hierauf bei dem Staatsgrundsatz. Je mehr dieses Gesetz aller Gesetze die Merkmale des Alters an sich trage, desto höhere Autorität verleihe ihm dieser Umstand. Der Gedanke, daß schon die Vorklärung die Wohlthaten dieses Grundgesetzes genossen hätten, verschaffe ihm auch Achtung bei den Nachkommen.

Redner bemerkt, daß er bezüglich der Zweckmäßigkeit einer Revision im Allgemeinen nichts gegen die im Kommissionsberichte gemachte Scheidung zwischen spezifisch badischen Verhältnissen und den einer Abänderung durch die Reichs-Gesetzgebung voraussichtlich unterliegenden Verhältnissen einzuwenden habe. Immerhin aber sei der Begriff ein schwankender und Niemand könne zum Voraus ermessen, auf welche Gebiete noch die Reichsgewalt sich erstrecken und in welcher Weise sie von den ihr bereits zustehenden Kompetenz Gebrauch machen werde.

Was die in dem Kommissionsberichte ausführlicher erörterten einzelnen Fragen betrifft, so wolle er bezüglich des Zwei- oder Einkammer-Systems vorerst keine sachliche Erklärung abgeben. Nur müsse er konstatiren, daß alle diejenigen Vorzüge, die theoretisch für Beibehaltung einer Ersten Kammer geltend gemacht werden könnten, auf dies Haus in hohem Grade Anwendung fänden. Bezüglich des Wahlmodus habe bereits die Zweite Kammer bei einem andern Anlasse sich für den indirekten Wahlmodus ausgesprochen, und auch er werde mit aller Entschiedenheit für dasselbe in die Schranken treten.

Die Domänen-Frage sei in der Verfassungsurkunde mit großer Unklarheit behandelt. Wenn auch bis jetzt dies noch keine Veranlassung zu Streitigkeiten gegeben habe, so glaube er doch, daß bei einer Verfassungsrevision diese Frage zunächst zu lösen sei. Ebenso beständen bezüglich vieler andern staatsrechtlichen Verhältnisse keine Gesetze, sondern sei bis heute nur der Usus maßgebend gewesen.

Ferner bedürfte das Institut des landständischen Ausschusses und desselben Zuständigkeit einer gesetzlichen Regelung. In engem Zusammenhange hienit stehe die Frage über die einjährigen Budgetperioden, gegen welche zwar eine kalte Temperatur in diesem Hause vorzuherrschen scheine, und damit wieder die Frage der Integral- oder Partialerneuerung des Landtags. Nachdem Redner noch die Vortheile der Einrichtung einer jährlichen kurzen Versammlung des Landtags hervorgehoben hat, schließt er mit dem Wunsche, daß durch die von beiden Kammern abgeordneten Vertrauensmänner eine erspriechliche Lösung der zahlreichen und wichtigen Fragen des öffentlichen Rechts erzielt werden möge.

Hofgerichts-Präsident Hilbrandt spricht hierauf noch ausführlich über die Abordnung von Vertrauensmännern, die Vorzüge der indirekten Wahl und des Zweikammer-Systems.

Nachdem schließlich Berichterstatter Geh. Rath Dr. Renaud nochmals einige von den Vorrednern berührte Fragen besprochen und ausführlich seine Gründe gegen einjährige Budgetperioden entwickelt hat, wird die Debatte geschlossen und erfolgt die Annahme der Anträge der Kommission, deren Wortlaut wir in unserm letzten Berichte (Hauptblatt Nr. 33) bereits mitgetheilt haben.

* Karlsruhe, 7. Febr. 30. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. (Siehe Hauptblatt Nr. 33.)

In der allgemeinen Diskussion über das ordentliche Budget der Groß. Eisenbahnbetriebs-Verwaltung bemerkt zunächst der Abg. Bärklin: Der Bericht gäbe kein erfreuliches Bild über die Rentabilität unserer Seitenbahnen, ja die Strecke Landa-Wertheim deckte nicht einmal die Betriebskosten; es sei zu bedauern, daß die bayerische Regierung entgegen dem von Baden gegebenen Beispiel für die Abführung der Baukosten von Lohr-Wertheim noch keine Vorbereitungen getroffen habe.

Abg. v. Feder: Die bayerische Regierung müsse wegen der Fortsetzung der Tauberthal-Bahn möglichst gedrängt werden.

Ferner wolle Redner zunächst die erfreulichen Thatsachen konstatiren, daß nach seinen Erfahrungen die früheren Klagen über mangelnde Pünktlichkeit im Personenverkehr mehr und mehr verstummt sind, und in gleicher Weise die des Handelslandes über den Waarentransport; hierfür sei

der Bahnverwaltung die vollste Anerkennung auszusprechen; ebenso darüber, daß die Unglücksfälle sich neuerdings verhältnismäßig sehr vermindert haben.

Da das Interesse der Handelsstadt Mannheim mit dem des ganzen Landes in enger Wechselbeziehung stehe, so gehe Redner mit seinen Wünschen speziell von den dortigen Bedürfnissen aus, und werde hierbei im Handelsstande vielfach beklagt, daß Mannheim in Bezug auf die Organisation des Dienstes gewisse Mängel nur eine Nebenstation sei, wie ja auch der Bericht auf S. 20 Mannheim als geeigneten Sitz für einen Oberbetriebsinspektor bezeichne.

Ministerialpräsident Turban: Zu der im Bericht auf S. 8 und 9 gegebenen Tabelle über die Erträgnisse der einzelnen Linien wolle Redner bemerken, daß in diesen Zahlen kein wirklich mathematisches Ergebnis aus Einnahme und Ausgabe vorliege, besonders, da außer bei den Privatbahnen die Verwaltungs- und Betriebskosten nur auf Schätzung beruhen und die Rechnung nicht gesondert für die einzelnen Linien, sondern insgesamt geführt werde; immerhin gebe die Tabelle aber ein annäherndes Bild von den Verhältnissen.

In Betreff der Verkürzung der Bauzeit für Wertheim-Lohr hege selbstverständlich auch die Regierung die dringendsten Wünsche und werde es an Bemühungen hierfür bei der bayerischen Verwaltung nicht fehlen lassen. Mannheim werde ein sehr geeigneter Sitz für einen Oberbetriebsinspektor sein, wenn mit der Fertigstellung des neuen Bahnhofs die geeigneten Lokalitäten dafür vorhanden sein werden.

Der Abg. Hennig beleuchtet nochmals das Bedürfnis für die baldige Herstellung der Bahnlinie Wertheim-Lohr. Abg. Heilig: Das im Bericht niedergelegte ungünstige Verhältnis für die Linie Rastatt-Meckingen erkläre sich daraus, daß dieselbe bisher eine Seebahn war; mit den gefundenen Anschlüssen werde ein günstigeres Ergebnis sich herausstellen.

Abg. Schmitt von Konstanz: In einer im November in Konstanz stattgefundenen Versammlung seien mannigfache Beschwerden über unser Eisenbahn-Wesen zur Sprache gebracht worden; das Fallen der Rente von Jahr zu Jahr sei mit einem mangelhaften Betrieb in Verbindung gebracht und ferner folgende Klagen geäußert worden: Der Betrieb sei zu sehr zentralisiert und die Organisation von 1872 habe ihren Zweck verfehlt, da die Oberbetriebsinspektoren nur Kommissäre der Generaldirektion seien und bei jeder Gelegenheit an dieselbe berichten müßten. Wenn es wahr sei, daß die Organisation schon wieder geändert werden solle, so habe jedenfalls bei ihrer Einführung nicht die gehörige Umsicht gewaltet.

Ministerialpräsident Turban: Wie in jedem Eisenbahn-Wesen, so seien auch bei uns Mängel vorhanden, während jedoch unser Betrieb den Vergleich mit den meisten andern sehr wohl aushalte und vor vielen den Vorzug verdiene. Das Abnehmen der Rente hat nicht in schlechterem Betrieb, sondern darin seinen Grund, daß theure Bahnen aus wirtschaftlichen Gründen gebaut wurden, welche zugleich naturgemäß nicht das Erträgnis liefern, wie die früheren Linien. Weil fast Jeder im Publikum einmal irgend eine Unbequemlichkeit auf der Eisenbahn zu erfahren habe, so werden die vorhandenen Mängel vielfach übertrieben. Redner habe aus dem Munde des Abg. v. Feder gerne die Anerkennung vernommen, daß Zugverzögerungen bei uns selten seien, und ergäbe auch eine Vergleichung mit andern Bahnverwaltungen einen sehr geringen Prozentsatz in dieser Beziehung für Baden.

Es bestehe nicht die Absicht, die Organisation von 1872 im Wesentlichen und in ihren Grundzügen irgendwie aufzugeben, wenn auch die Erfahrungen für gewisse Änderungen sprechen. Im Allgemeinen liege aber eine Zentralisation im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Betriebs; der näheren Erwägung müsse es vorbehalten bleiben, welche weitere Schritte man ohne Schaden von der Zentralverwaltung trennen könne.

Abg. Lenz: Wenn vielfach die Erfahrung zeige, daß Staatsbetrieb theurer sei als privater, so können Ersparnisse besonders durch Akkordarbeit hergestellt werden, vorzüglich auch in den bedeutenden Betriebswerkstätten.

Abg. Friberich: Die Organisation von 1872 sei noch zu jung, um vollständig über dieselbe urtheilen zu können. Die in der erwähnten Tabelle aufgeführten Zahlen über die Rentabilität der einzelnen Linien seien im Allgemeinen zutreffend und lasse sich die Thatsache des Rückgangs der Rente, wie sie durch verschiedene Verhältnisse herbeigeführt worden sei, nicht mehr bestreiten. Unter diesen Umständen müsse man sich nach Mitteln umsehen, die Rente wieder zu erhöhen; wenn im Gütertarif kaum eine Aenderung eintreten könne, so sei im Personenverkehr die Nothwendigkeit nicht feststehend, daß unser Betrieb sich unter den niedrigsten Tariffüssen im Vergleich mit andern befinden solle. Eine Erhöhung des Personentarifs sei die einzige Voraussetzung für die Steigerung der Rente, wenn man auch hier von im Publikum nicht gerne etwas hören will; auch in Bayern und Württemberg sei man der Erörterung dieser Frage schon nahe getreten und es liege kein Grund vor, die Reisenden auf Kosten der Steuerzahler theilweise umsonst zu befördern, besonders da der Betrieb und die guten Einrichtungen bei uns wenig zu wünschen übrig lassen. Der Regierung sei der Wunsch auszusprechen, daß sie sich eingehend mit dieser Frage beschäftige.

Der Abg. Hennig spricht den Wunsch aus, daß besonders den Aerzten im Interesse des kranken Publikums die Fahrbenützung in Güterzügen gestattet sein möge.

Abg. Bürklin: Die neue Organisation sei an sich gut, doch fehle es zum Theil am Vollzug, und seien den Oberbeamten nicht genug Vollmachten erteilt worden, wie ihnen auch zu wenig Befreiung von minder bedeutenden Geschäften erwachsen sei; ähnlich verhalte es sich mit den Bezirks-Bauingenieuren, so daß denselben nicht die gehörige Zeit für die Beaufsichtigung der Arbeiten verbleibe.

Abg. Müller von Pforzheim: Es gereiche zur Be-

lästigung des Publikums, daß man häufig aus einem leeren Wagen wieder aussteigen müsse, weil andere noch nicht vollständig gefüllt seien.

Geh. Rath Zimmer: Wenn auch die Verwaltungsbehörde stets auf Beseitigung aller ihr bekannten Mängel bebaht sei, so sei sie doch nicht im Stande, jede Ungeheuerlichkeit des Personals zu verhindern, und ebenso sei das Verhalten des Publikums nicht immer das richtige.

Letzteren Punkt betont gleichfalls der Abg. Fischer und bemerkt, daß die badische Bahn in Bezug auf Bequemlichkeit vielen anderen vorzuziehen ist. Wenn die Rente für gewisse Linien nicht hoch sei, so müsse andererseits auch die in den betr. Strichen durch die Bahn erhöhte Steuerkraft in Betracht gezogen werden und der dadurch für die wirtschaftlichen Verhältnisse erwachsene Gewinn.

Abg. Lang von Karlsruhe: Die vor 2 Jahren beklagten Ungerechtigkeiten und Ungleichheiten in den Frachtsätzen seien zum großen Theil beseitigt. Die Frage liege nahe, ob nicht der Frachtsatz für sämtliche deutsche Bahnen einheitlich gehalten werden könnte, damit keine gegenseitige Schädigung mehr stattfinden dürfe.

Abg. v. Bux: Redner habe verschiedene Auffassungen der Konkurrenzverhältnisse der elsass-lothringischen Bahnen zu den unserigen gehört und möchte gern von der Regierungsbank aus erfahren, wie es sich eigentlich damit verhalte. Ferner sei ihm eine Auskunft darüber erwünscht, ob man die von Neustadt begonnenen Anstrengungen für Gewinnung einer Bahn unterstützen wolle.

Ministerialpräsident Turban: Sowohl im Güter- als im Personenverkehr seien die Tariffüsse in Elsass-Lothringen erheblich niedriger als bei uns; wie z. B. in Baden der Preis für die 1. Kl. auf 18,33, für die 2. auf 12,5 und für die 3. auf 8 Kr. pro Meile sich belaufe, so betrage derselbe in Elsass-Lothringen für die 1. Kl. 16,8, für die 2. 9,8 und für die 3. 5,6. Diesen niedrigen Tarif hat die Reichsverwaltung nach Uebernahme der Bahnen eingeführt und es kommt dieselbe dazu schreiten, weil sie das Kapital von 325,000,000 Fr. für den Erwerb der Ostbahn nicht in Betracht zu ziehen brauchte. Daß bei den Tarifen die Verzinsung dieses Kapitals zu Grunde gelegt werde, ist ein dringender Wunsch für uns, welcher s. Z. auch in einem Reichstags-Antrag ausgesprochen wurde. Wenn nun allerdings in diesen 325,000,000 ein politisches Opfer enthalten ist, welches das Reich der Herstellung des Friedens gebracht hat, so bleiben doch als Werth der betr. Bahnen immer noch 200,000,000 zur Verzinsung übrig. Da aber die Tendenz der Reichsverwaltung eher auf eine Erniedrigung als auf eine Erhöhung der Tarife gerichtet sei, so müßte auch bei uns bei einer beabsichtigten Tarifierhöhung mit äußerster Vorsicht vorgegangen werden, zumal eine solche auch leicht durch ihre deprimirende Tendenz auf die Frequenz den Erträgnissen schaden könnte.

Eine ganz konsequente Selbständigmachung der Oberbetriebsinspektionen würde zu 3 oder 4 Direktionen im Lande führen, während doch gerade die Vielheit der Eisenbahn-Verwaltungen in Deutschland als eine der schwersten Mängel derselben stets gegolten habe; mit Beseitigung der Zentralisation würde zugleich der Verwaltungsaufwand sich bedeutend erhöhen und auch Ordnung und Sicherheit im Betrieb nicht gewinnen. Dem Wunsche des Abg. Hennig in Betreff der Güterzüge könne nach vorhergegangenen sorgfältigen Erwägungen nicht stattgegeben werden, da die Güterzüge vielfach an andern Stellen halten, als die des Personenverkehrs, wo es oft gefährlich sei, Züge anzuhalten oder einzustellen zu lassen; und auch die Dienstverhältnisse in den Güterzügen lassen die Beförderung von Personen mit denselben unthunlich erscheinen. Dem Abg. Müller sei zu erwidern, daß die von ihm berührte Unbequemlichkeit in der möglichen Ausnützung des Materials beruhe und aus wirtschaftlichen Gründen nicht wohl zu ändern sei; übrigens mache das Publikum sehr häufig ganz ungerechtfertigte Ansprüche.

Der Abg. v. Bux ist für die ihm für Berlin gegebene Instruktion sehr dankbar.

Ministerialrath Poppo: Die vom Abg. Lenz gewünschte Akkordarbeit sei besonders in den Werkstätten sehr üblich. — Nach einer Bemerkung des Geh. Rath Zimmer in Bezug auf eine im Bericht enthaltene Tabelle und des Abg. Paravicini, welcher dem Abg. v. Bux im Reichstags mehr Glück wünsch, als die Abgeordneten des früheren Reichstags mit der betr. Angelegenheit gehabt haben, wird die allgemeine Diskussion geschlossen.

Berichterstatter Abg. Pfleger: Die Rente der verschiedenen Linien in der betr. Tabelle könne sich nach genauer Berechnung eher noch etwas ermäßigen als erhöhen. Nach den neuesten Nachweisen von 1873, die Schwarzwaldbahn inbegriffen, stelle sich das Gesamtkapital unserer Eisenbahnen auf 178 Mill. fl., so daß auf die Meile 1,366,000 fl. kommen, während vorher nur 900,000 bis 1,000,000 fl. kamen.

Die Güterbeförderung lasse auf kurze Strecken in Bezug auf die Schnelligkeit noch viel zu wünschen übrig, weshalb z. B. noch eine ganz bedeutende Masse von Gütern im Wiesenthal auf der Landstraße befördert werden. — Die badische Verwaltung sei im Allgemeinen nicht viel theurer als die anderen Bahnen, aber daß die Zentralverwaltung 100,000 fl. höher sei als die Bezirksverwaltung, das sei ein ungesundes Verhältnis. Wenn der Abg. Fischer bei seinen Betrachtungen hauptsächlich an die gewünschte Hülenthal-Bahn gedacht habe, so müsse Redner sich von vornherein gegen den Bau aus Staatsmitteln erklären. Die vom Abg. Lang gewünschten gleichmäßigen Frachtsätze seien sehr schwer zu erreichen und ein größerer Werth auf die gleichmäßige Klassifizierung der Güter zu legen.

In der nun folgenden speziellen Diskussion nimmt zunächst zu Tit. I. „Transportfälle“ § 1 aus dem Personenverkehr der Abg. Fischer das Wort und gibt folgenden Wünschen Ausdruck, erstens, daß in der 3. Wagenklasse

Vorrichtungen für das Handgepäck angebracht werden müßten, ferner daß wie in der Schweiz innerhalb des Zugs vom Zugweiser Supplementbillete abgegeben werden und endlich, daß man Vergnügungszüge und solchen für Schulen mehr Gunst erweisen solle.

Geh. Rath Zimmer: In der ersten Beziehung sei die betr. Anordnung erfolgt und werde nach und nach durchgeführt; die Erfüllung des zweiten Wunsches begreife großen Schwierigkeiten und erheblichen Kosten; Vergnügungszüge habe man im vorigen Sommer mehrfach veranstaltet und solle dies — soweit thunlich — auch fernerhin geschehen, und Ermäßigungen von Schülern endlich werden bedeutende Erleichterungen geboten.

Abg. v. Feder: Ja der Mannheimer Handelswelt werde es beklagt, daß die Züge 19 und 21 eine halbe Stunde Aufenthalt in Heidelberg haben und nicht viel mehr um so viel später von Mannheim abfahren; ferner sei mir ein Zug für die Reise nach Wien geeignet, das sei zu wenig, und endlich sei der Zug von Wien von Bruchsal aus kein Schnellzug mehr, während die Reisenden dafür bezahlt haben. Zu beklagen sei ferner, daß auf der Rheintal-Bahn keine Schnellzüge gehen, wie auch der Zug im Sommer von Karlsruhe um so viel früher abgehen könnte, daß er zur Benützung für die in Mannheim beschäftigten Arbeiter aus der Gegend von Schwetzingen geeignet sei; auch die Verbindung von Mannheim nach Frankfurt am Morgen sei besonders für den Besuch der Börse dort ungeeignet. In Bezug auf die Wageneinrichtung sei zu tabeln, daß keine besonderen Coups für Kranke vorhanden sind und man deshalb in die Lage kommen könne, sogar mit einem Sterbenden in einem Coupé zusammen zu fahren, wie es dem Redner passiert sei; zum Schluß klagt derselbe noch über die mangelhaften Heizungsanordnungen und besonders über das System der Fußwärmer.

Geh. Rath Zimmer: Der Aufenthalt der betr. Züge hänge mit den Betriebsverhältnissen der Strecke Mannheim-Heidelberg zusammen, übrigens werde durch Zwischenstation der Aufenthalt in Heidelberg verkürzt werden. Zur Reise nach Wien von Mannheim aus bestehen mit der über Würzburg drei direkte Verbindungen, und für die wenigen Reisenden von Wien könne man von Durlach aus einen Schnellzug einrichten. Die Rheintal-Bahn diene vorzugsweise dem Lokalverkehr und die Einführung von Schnellzügen, für welche sich bis jetzt noch kein Bedürfnis ergeben habe, würde einen bedeutenden Aufwand erfordern. Wenn man wegen der Arbeiter in der Nähe von Mannheim einen Zug allzufrüh von Karlsruhe abgehen lassen würde, so ergäbe sich eine zu große Belästigung der Reisenden auf den vorhergehenden Stationen; doch werde die Verwaltung gerade diesem Punkt der Beförderung der Arbeiter fortwährend ihre Aufmerksamkeit widmen. Ueber die Verbindung von Mannheim nach Frankfurt seien bisher kaum Klagen laut geworden; besondere Krankenwagen einzurichten würde zu viel Kosten erfordern; die verschiedenen Systeme der Heizungsanordnungen in den Eisenbahn-Wagen werden z. T. von allen Verwaltungen erdortet und steht ein endgültiges Resultat demnächst zu erwarten.

Nach einigen Bemerkungen der Abg. Junghans, v. Feder, Lenz und Pfleger wird der § 1 angenommen.

Bei § 2 „Transportfälle aus dem Güterverkehr“ hat der Bericht verschiedene Klagen über denselben Ausdruck gegeben, besonders über Langsamkeit der Expedition und über mangelhafte und verspätete Bestellung der Güter. Wenn es zu billigen sei, daß die Befestigung der Güter vielfach an Akkordanten vergeben ist, so seien damit, daß man dasselbe auch mit dem Güterexpeditionsdienste gethan habe, verschiedene Mängel verbunden. Daß aber auch die Verwaltung diesen Güterexpeditionsdienst-Unternehmern noch die Befestigerien an verschiedenen Orten übertragen, hält der Bericht für ganz verwerflich, weil dann der Aufseher und der zu Beaufsichtigende die gleiche Person ist und deshalb an manchen Orten jede Kontrolle fehle. Der Erwerb dieser Angestellten sei in Folge dessen auch ein ganz bedeutender und stehe mit ihren Leistungen durchaus nicht im Einklange.

Hieran sich anschließend tabelt der Abg. Hansjakob das Vergeben dieser Dienste an Privatunternehmer überhaupt und hebt hervor, daß dadurch dem Staat die Möglichkeit entzogen sei, sich jüngeren Nachwuchs im Beamtenpersonal zu erzeugen.

Geh. Rath Zimmer: Auch im Güterdienst sei es schwer, es Jedem recht zu machen, und die Verwaltung habe den im Bericht ausgesprochenen Tadel schwer empfunden; sie halte denselben aber nicht für gerechtfertigt, denn der Güterverkehr werde bei uns nicht schlechter besorgt, als auf andern Bahnen; wie die verhältnismäßig geringe Zahl der Reklamationsfälle ergibt. Bei einer Beförderung von 50 Millionen Ztrn. Gütern kamen im vorigen Jahr 53 Reklamationen wegen der Lieferfrist vor, und davon betrafen die badische Verwaltung nur 11, die übrigen betreffen den Verbandsverkehr; wegen unrichtiger Kartirung und Frachtberechnung betrafen unter 277 Fällen nur 35 die badische Verwaltung, und wegen Verlust und Beschädigung der Güter unter 1100 nur 177. Zu ausgedehnter Maße sei Nachtendienst eingeführt und die Lieferfristen würden fast stets eingehalten.

Die Vergütung der Güterexpedition und der Befestiger an Private sei hauptsächlich deshalb von Vortheil, weil das Interesse des Akkordanten wegen der bestimmten Sätze für jeden Zentner Gut, welche derselbe erhält, mit den Erfordernissen des raschen Verkehrs Hand in Hand geht. Diese Einrichtung war auch deshalb geboten, weil die Verwaltung an Personalmangel leidet und dieselbe auch das industrielle Interesse nicht in dem Umfange wahrnehmen kann, als der Privatunternehmer; zu dem sind die an dieselben gewährten Vergütungen geringer, als der frühere Aufwand bei eigenem Betrieb, und die Geschäfte der betreffenden Unternehmer gestalten sich durchaus nicht so glänzend. Es lag im Interesse der Verwaltung und ihrer sonstigen Aufgaben, sich von je-

dem Ballast zu befreien, sich aber ihren Einfluß auf diesen Dienst zu wahren. Wenn der Bericht die Vereinigung des Güterexpeditionsdienstes und der Beförderer in einer Hand für verwerflich halte, so sei dieselbe vielmehr sehr zweckmäßig und erleichternd für den Verkehr, da diese verschiedenen Geschäfte in engem Zusammenhange stehen, deren rasche Erledigung durch ein und dasselbe Personal nur in hohem Grade förderlich sein kann. Man dürfe wegen einzelner Fälle nicht die ganze Einrichtung verurtheilen, welche im Interesse des Verkehrs, des Publikums und der Verwaltung liege.

Abg. v. Feder: Man möge in diese Frage die Stimmen der Handelskammern hören. Eine große Gefahr liege in der Verschlebung der Tarifverhältnisse auf den verschiedenen Linien, wobei gerade in den letzten Jahren für unser Land sich große Nachteile ergeben haben, welche demselben die Konkurrenz außerordentlich erschweren, da der Verkehr vielfach auf das linke Rheinufer gebrängt worden sei; diesen Verhältnissen müsse die sorgfältigste Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Abg. Schmidt von Konstanz: Man habe mehrfach betont, daß die eisernen Bahnen in der Konkurrenz mit den unsrigen sich zuweilen nicht ganz reeller Mittel bedienen, und die Verträge nicht im vollen Umfang eingehalten werden; wenn dies der Fall sei, müsse das Recht des bad. Landes energisch gewahrt werden.

Ministerialpräsident Turban: Seit geraumer Zeit sei das Verhältnis unserer Verwaltung zu der der Reichsbahnen ein durchaus freundschaftliches, und wenn früher ein Fall in der vom Vordredner angedeuteten Richtung, welcher jedoch nicht durch die Oberbehörde, sondern durch ein Mißverständnis oder alzu großen Eifer eines Unterbeamten veranlaßt gewesen sein mag, vorgekommen sei, so ist dies jetzt seit langer Zeit nicht mehr eingetreten; andernfalls würde die badische Verwaltung ihr Recht entschieden wahren.

Der Abg. Benz erklärt sich gegen die Differenzialfrachten, welche früher zu Gunsten Mannheims bestanden, wodurch die übrigen Länder verürzt würden. — Abg. v. Feder: Redner wolle keine Ausnahmestellung für Mannheim; was aber diesem gewährt werde, komme dem ganzen Lande zu gut. — Abg. Friderich: Die verschiedenen Frachtsätze im Lande gehören der Vergangenheit an, während allerdings für größere Strecken von fremden Verwaltungen Differenzialtarife in Gebrauch sind.

Abg. Pflüger: Redner sei durch die Ausführungen des Generaldirektors nicht überzeugt worden, daß der Bericht Unrecht habe. Wenn so wenig Reklamationsfälle zur Kenntnis der Regierung kommen, so ist der Grund der, daß die Güterexpeditoren durch sofortige Zahlung der Entschädigungen die Sache ausgleichen, ohne es zur Reklamation kommen zu lassen; Redner würde im Stande sein, durch öffentliche Aufforderung eine große Menge von Beschwerden eingehen zu lassen, und die Verwaltung könnte sich sehr leicht hier am Orte selbst über deren Vorhandensein unterrichten. Der schon berührte Mißstand, daß kein Beamtengewinn von der Verwaltung erhoben werden könne, komme gleichfalls in Betracht. Der Gesamterdienst jener Unternehmer von 50,000 fl. würde unsere Verwaltung sehr gut brauchen können.

Geh. Rath Zimmer betont nochmals, daß der Verwaltung durch das jetzige Verfahren pekuniäre Vorteile erwachsen; da die betr. Einrichtungen an verhältnismäßig wenigen Orten bestehen, so ist sonst noch Gelegenheit gegeben, das Personal im Expeditionsdienst zu üben. Die Verwaltung halte nach gewissenhafter Erwägung die betr. Einrichtung für zweckmäßig und glaube nicht, daß sie deshalb Tadel verdiene.

Bei § 6, „Einnahme aus abgängigem Material“, hebt der Abg. Bürklin hervor, daß die Abgänge der Steinkohlen in lobrender Weise durch Coaksgewinnung verwendet und damit ein Gewinn von 15- bis 20,000 fl. erzielt werden könne; es empfehle sich besonders das bei der Main-Neckar-Bahnverwaltung übliche Verfahren.

Geh. Rath Zimmer erklärt, daß frühere Prüfungen in dieser Richtung kein günstiges Ergebnis geliefert haben und daß bisher vielfach die Schlacken an Private verkauft wurden; doch sei eine abermalige Prüfung des Gegenstands nicht von der Hand zu weisen.

Bei § 11 u. 12, die Hilfsanstalten und besonders die Betriebswerkstätten bet., welche einen Einnahmehaus von 3,390,000 fl. enthalten, bemerkt der Abg. Pflüger: Eine genaue Abrechnung über das, was verdient wird und wo eingebüßt wird, wäre dringend notwendig, da z. B. in der hiesigen Anlage ungeheure Summen stecken. Es sei richtig, daß man ohne die Werkstätten nicht bestehen könne, aber bis jetzt herrsche keine Klarheit darüber, was der Betrieb abwirft; auch sei möglicher Weise eine Vereinfachung und die Vergebung von größeren Reparaturen an auswärtige Werkstätten geboten.

Ministerialrath Turban: Die Verwaltung werde die nähere Erwägung dieses Gegenstandes nicht unterlassen. — Auf Grundlage der Forderungen im Eisenbahnbau-Budget knüpft der Abg. Friderich ähnliche Betrachtungen wie der Abg. Pflüger an diesen Gegenstand an. — Hiermit ist das Budget der Einnahme erledigt.

Bei der Ausgabe für die Zentralverwaltung § 15 „Bevollmächtigte“ hebt der Abg. Schmidt von Konstanz seine Bedenken gegen die ausnahmsweise Erhöhung der Besoldung des Generaldirektors hervor; im Verhältnis zu den Direktoren anderer Mittelstellen hätte die Form eines Funktionsgehälts gewählt werden sollen.

Ministerialpräsident Turban: Die Gründe für dieses Vorgehen, welche hauptsächlich in der ausnahmsweisen Stellung des betr. Beamten liegen, seien der Kommission ausführlich dargelegt und von derselben gebilligt worden. — Abg. Edelmann: Man möge in der obersten Betriebsverwaltung auf Heranziehung kaufmännischer Kräfte bestrebt sein.

Bei § 16 „Gehalte“ beantragt der Abg. Bürklin u.

Gen. die Wiederherstellung der Regierungsposition, während die Kommission die Gehalte von 119 Bureauassistenten u. a. nur in einer Höhe von 950 fl. statt 1000 fl. und diejenigen der Kanzleidiener von 680 fl. statt 700 fl. zu genehmigen beantragt.

Abg. Bürklin: Diese Abwackung der Kommission, welche leicht als zu Gunsten höherer Beamten geschehen angesehen werden könnte, sei nicht zu billigen und besonders der Dienst der Bureauassistenten u. s. w. sei ein sehr schwieriger und erfordere außerordentliche Gewissenhaftigkeit.

Abg. Sachs von Konstanz: Der Standpunkt der Kommission müsse entschieden dahin gewahrt werden, daß es sich nicht um ein Abwackern handle und daß das Verhältnis der höheren Beamten hier gar nicht in's Spiel kommt, daß man vielmehr nur konsequenter Weise niederen Dienern eines Zweiges nicht mehr zuertheilen könne, als denen derselben Gattung in andern Zweigen, besonders wenn die Funktionen so ziemlich die gleichen sind.

Abg. Friderich: Redner betont hauptsächlich, daß man es hier mit Durchschnittssätzen zu thun habe und daß z. B. für die technischen Assistenten das Einkommen sich zum Theil von 900 fl. auf 1200 fl. steigere.

Geh. Rath Zimmer: Der Vergleich mit andern Verwaltungszweigen passe deshalb nicht, weil nirgends sonst so viel Assistenten und so wenig Staatsdiener vorhanden sind als in der Eisenbahn-Verwaltung. Die Forderung der Regierung sei um so dringender zur Annahme zu empfehlen, weil auch in qualitativer Hinsicht ein Personalmangel vorhanden sei.

Abg. Nicolai: Die besondere Behandlung der Kanzleidiener gegen andere Verwaltungszweige könne wegen des Prinzips aufgegeben werden. In Betreff der Assistenten aber, welche hier eine ganz andere Stellung einnehmen als bei andern Verwaltungszweigen, sei dem Antrag des Abg. Bürklin zuzustimmen; insbesondere sei hier das Verhältnis von Staatsdienern und Angestellten sehr ungünstig während z. B. bei der Finanzverwaltung die Hälfte dieser Beamten Staatsdiener sind.

Abg. Bürklin: Redner habe heute wieder die Erfahrung gemacht, daß die Budgetkommission ein noli me tangere sei; im Uebrigen modifizire er seinen Antrag im Sinne des Abg. Nicolai. — Dofür sprechen noch die Abgg. Jungmann und Hansjakob; dagegen der Abg. Pflüger: Es handle sich hier nur um den Durchschnittssatz, welcher sich auf jüngere und ältere Beamte in der Weise vertheile, daß die Verwaltung z. B. dem Einen 700 fl., dem Andern 12 bis 1300 fl. gebe. — Wie schon mitgetheilt, wird der Antrag des Abg. Bürklin angenommen; ebenso bei der Bezirksverwaltung in Betreff der 22 Bureauassistenten der Durchschnittssatz mit 800 fl.

Bei § 26 „Gehalte des Stations- und Expeditionspersonals“ bemerkt der Abg. Friderich, es seien vielen dieser Bediensteten bei der letzten Aufbesserung bedeutend weniger als 20 Proz. zu Theil geworden. — Ministerialrath Pöppen: Dieser Umstand sei in der Klaffeneinteilung begründet, und die Aufbesserung sei zum Theil über 20 Proz. hinausgegangen, zum Theil habe sie dieselbe nicht erreicht; der Durchschnittssatz von 20 Proz. sei aber zur Verwendung gekommen. — Abg. Edelmann: Eine gleichmäßige Vertheilung sei dringend geboten.

An die weiteren Paragraphen knüpfen sich verschiedene Erörterungen an: Angeregt vom Abg. v. Feder über die Beleuchtung der Zufahrtstrasse zur Rheinbrücke in Mannheim, wozu die Verpflichtung zwischen der Bahnverwaltung und der Stadt Mannheim freilich ist; vom Abg. Hansjakob über die Reinhaltung der Wagen, vom Abg. Friderich über die Schwärze an den Griffen der Wagenthüren, vom Abg. Schmidt von Tiefenstein über die Heizung der Wagen und vom Abg. Hansjakob über die Fahrgebühren der Schaffner, welche, wie Geh. Rath Zimmer hervorhebt, die entsprechende Höhe haben.

Eine Petition von Bahnwarten der Strecke Hausach-Billingen wird nach Berichterstattung des Abg. Pflüger der Regierung zur Kenntnisknahme überwiesen.

Abg. Fischer als persönliche Bemerkung gegen den Abg. Pflüger: Redner habe von der Höllental-Bahn gar nicht gesprochen und habe keine Veranlassung vorgelegen, daß der Abg. Pflüger in so bestimmter Weise sich gegen das Projekt zu erklären brauchte; hoffentlich werde die Ansicht des Hauses s. Z. eine andere sein.

Hiermit ist das Budget der Eisenbahn-Betriebsverwaltung erledigt, und geht man zu dem der Bodensee-Dampfschiffahrts-Verwaltung über.

Der Abg. Hansjakob weist auf die Angabe des Berichts hin, daß für 1874 und 1875 ein Defizit von 37,516 fl. per Jahr in Aussicht genommen ist; das liege zum Theil an den zu vielen Fahrten und bei der großen Konkurrenz der drei beteiligten Staaten würde eine geringere Anzahl von Schiffen ein besseres Resultat liefern.

Abg. Sachs von Konstanz: Die Ausweisungen des Abg. Hansjakob, der doch am See wohne und trotzdem eine Verminderung der Fahrten befürworte, müsse sehr Wunder nehmen; gewisse Orte, und besonders der Untersee, bedürfen dringend des Verkehrs, und eine Verminderung der Fahrten würde sie schwer schädigen. Die Bodensee-Dampfschiffahrt müsse als notwendiges Glied unseres ganzen Verkehrswezens betrachtet werden, und deshalb habe das Defizit eben so wenig wie bei gewissen Eisenbahn-Linien nichts Bedenkliches.

Abg. Schmidt von Konstanz: Durch Vermehrung des Frachtverkehrs auf den Schiffen, z. B. durch Steintransport von Rorschach könne vielleicht der Betrieb einträglicher gemacht werden; auch sei vielleicht durch Herabsetzung der Frachtsätze etwas zu erzielen.

Abg. Edelmann: Vielleicht lasse sich eine Vereinbarung zwischen den beteiligten Regierungen und Gesellschaften erzielen, wozu das gleichzeitige Kursiren mehrerer Schiffe nach der gleichen Richtung abgestellt werden könnte. Abg. Müller von Rapszell: Die Regierung möge

den Vorschlag des Abg. Hansjakob nicht in Erwägung ziehen; der Umstand, daß in den letzten 2 Jahren das Erträgniß an Weizen und Früchten gering war, habe jedenfalls zur Minderung der Erträgnisse des Betriebs beigetragen.

Abg. Heilig: Redner erklärt sich gleichfalls gegen die Auffassung des Abg. Hansjakob; so lange die Gärtelbahn noch nicht gebaut sei, müsse der Dampfschiff-Verkehr in möglichst reichlichem Maße stattfinden, wie auch die Anwohner der Verwaltung für die bisherige Sorgfalt zu Dank verpflichtet sind.

Ministerialpräsident Turban: Redner habe schon früher auseinandergesetzt, daß die Bodensee-Dampfschiffahrt als Bestandtheil unseres Eisenbahn-Betriebs und als Verkehrsmittel im Interesse der Bewohner jener Gegend nicht zu entbehren ist und fortbestehen muß. Das zum Theil durch die dürftige Ortsbesetzung der Ufer herbeigeführte mangelhafte Erträgniß müsse eine dringende Mahnung sein, von absolut überflüssigen Fahrten abzusehen. Im Steintransport von Rorschach werden die Dampfschiffe mit den Seglern kaum konkurriren können. Den Schweizern und Württembergern könne nicht verboten werden, zu bestimmten Zeiten mit ihren Booten zu erscheinen. Die Verwaltung hält es für ihre Pflicht, die Ufer auch fernerhin zu besahren, selbst wenn die Erträgnisse nicht besser werden.

Abg. Hansjakob: Redner sei vielfach mißverstanden worden, er habe nur von der Einstellung unnöthiger Konkurrenzfahrten gesprochen.

Das eben verhandelte Budget und das über die umlaufenden Betriebsfonds werden genehmigt, ebenso ohne jede Debatte das über den Antheil Badens an dem Reinertrage der Main-Neckarbahn.

Vor der Erledigung des letzten Gegenstandes bemerkt Ministerialrath Pöppen: Die Wohnungsgelöser der badischen Beamten der Main-Neckarbahn sind einseitig zu Lasten der badischen Verwaltung genommen worden, doch ist eine Vereinbarung, daß dieselben von der Main-Neckarbahn selbst übernommen werden, im Werke.

Badische Chronik.

+ Karlsruhe, 7. Febr. Den 4. d. M. hielt Hr. Stadtkar Kasenleber den fünften Protokoll-Vortrag über die Marien-Verehrung nach ihrer geschichtlichen Entwicklung und künstlerischen Verwerthung. Der Redner verband es so sehr, den dogmatischen und polemischen Standpunkt hinter den historischen und kritischen zurücktreten zu lassen, daß seine überaus inhaltsreiche und formvollendete Darstellung sich des allgemeinsten Beifalls erfreute. Die Darlegung, wie die Bilder ihre alten, aus der Hölle herbeigekragten Vorstellungen auf die christlichen Namen und so auch auf Maria übertragen, und wie die Natur des altchristlichen Dogmas auf deren Gestaltung hinwirkte, wie auch die feinstimmige Besprechung der Madonna-Bilder, besonders derjenigen von Rafael, Titian, Holbein und Murillo wirkten eben so sehr durch die Klarheit der zu Grunde liegenden Anschauungen, wie durch den Reichthum der schlagendsten Beispiele. Der Vortrag verdient wohl durch den Druck weiteren Kreisen zugänglich gemacht zu werden.

4 Mannheim, 6. Febr. (Aus dem Gerichtssaal) Das Rummelblättchen bürgert sich immer mehr in Süddeutschland ein; nachdem lange Zeit Berlin nicht nur die Hofschule, sondern auch der Hauptausplatz dieser Bauernfängererei war. Ein Läderche aus Pforzheim ist binnen zweier Jahre nun dreimal wegen gewerbenmäßigen Glücksspiels bestraft worden. Seit seiner letzten Verurteilung scheint er die Strafbarkeit in dem Spiel um Geld zu erbliden und spielt deshalb um eine Anzahl von Flaschen Rothwein. Natürlich fruchtete ihn diese Anrede nicht, als er und ein unmittelbar geborener Gesack: einem jungen Schreinegellen auf drei Umschläge im Rummelblatt 6 Flaschen Rothwein à 1 Thaler, bezw. seine ganze Baarschaft abgenommen hatten. Ein unbehelligter Zuschauer, der vor einigen Jahren als „Grüner“ seine Uhr in den Händen der Bauernfänger hatte lassen müssen und der das betrügerische Treiben beobachtete, holte die Polizei, welche den einen Bauernfänger abführte. Derselbe erhielt heute eine Strafe von sechs Monaten Gefängnis.

Bermischte Nachrichten.

— Biegnitz, 3. Febr. (Eleg. Anz.) Heute Mittag machte der General a. D. v. Pfüll seinem durch ein schweres Leiden getriebenen Leben durch Erschießen ein Ende. Der Verstorbene war seit mehreren Jahren hier ansässig und vertrat auch einmal als Abgeordneter den Biegnitz-Goldberg-Haynauer Wahlkreis im Landtag.

** Bern, 5. Febr. Die Erziehungsdirektion des Kantons Bern hat ein Rundschreiben an die Lehrerschaft im Jura erlassen, welches dieselbe auffordert, sich von den ultramontanen Agitationen fern zu halten.

Hamburg, 5. Febr. Das der Hamburg-Amerikanischen Paktfahrt-Aktiengesellschaft gehörende Post-Dampfschiff „Hollatia“, Kapitän Barrens, ging, erpedit durch Hrn. August Bolten, William Miller's Nachfolger, am 4. Febr. via Havre nach Neu-York ab.

Hamburg, 5. Febr. Das der Hamburg-Amerikanischen Paktfahrt-Aktiengesellschaft gehörende Post-Dampfschiff „Turingia“, Kapitän Meyer, am 21. v. Mts. von hier und am 24. v. Mts. von Havre abgegangen, ist nach einer Reise von 11 Tagen am 4. d. Mts. wohlbehalten in Neu-York angekommen.

Witterungsbeobachtungen

der meteorologischen Station Karlsruhe.

	Barometer in mm.	Temperatur in °C.	Feuchtigkeit in Prozenten.	Wind.	Himmel.	Witterung.
7. Febr.						
Morg. 7 Uhr	760.7 mm	-5.5	1.00	SW.	bedeckt	Nebel, Duft.
Mittg. 2 "	757.5 mm	+0.6	0.82	"	klar	heiter.
Nacht 9 "	755.8 mm	+1.2	0.78	"	"	"
8. Febr.						
Morg. 7 Uhr	752.8 mm	-0.0	0.75	SW.	bedeckt	windig, rauh.
Mittg. 2 "	748.9 mm	+0.9	0.93	"	"	Schnee, Sturm.
Nacht 9 "	752.4 mm	+0.8	0.88	"	"	unfreundlich.

Beantwortlicher Redakteur:
Dr. J. Fern. Krosenfeld.

