

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1888**

102 (13.4.1888)

# Beilage zu Nr. 102 der Karlsruher Zeitung.

Freitag, 13. April 1888.

## Badischer Landtag.

Karlsruhe, 11. April. 40. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitz des Präsidenten Lamen.

Ausführlicher Bericht. Vergl. Mittheilung im Hauptblatt Nr. 101).

Als neue Einkünfte wurden durch das Sekretariat angekündigt:

1. Bitte der Gemeinderäte des Elzthals um Ertheilung der Konzession zur Fortführung der Bahn von Waldkirch nach Elz und um Gewährung eines Staatsbeitrags; übergeben von dem Abg. Foos.
2. Bitte der Gemeinden Eppingen, Gemmingen, Reichen, Mühlbach, Nischen, Reichartsbühl und anderer, sowie der Handelskammer für den Kreis Heidelberg nebst der Stadt Eberbach, um Erbauung einer Eisenbahn von Eppingen nach Steinsfurt; übergeben von den Abgg. Wittmer, Strübe und Frey.
3. Bitte der Gemeinden Eichtetten, Bödingen und Bahlingen um Erbauung einer Eisenbahn am südlichen Kaiserstuhl, übergeben von dem Abg. v. Neubronn.
4. Bitte der Stadtgemeinde Marzdorf um Erbauung der Bodensee-Eisenbahn durch das Salemer Thal; übergeben von dem Abg. v. Schmidtsfeld.
5. Bitte der Stadtgemeinde Meersburg, den Bau der Bodensee-Eisenbahn betr.
6. Bitte der Städte Buchen und Waldbrunn, die Geländeerwerbungen zum Bau der Eisenbahn von Sedach nach Waldbrunn betr.
7. Bitte des Joh. Föhrer von Schmieheim um Verbleiben in seiner jetzigen Stellung als Holzakkordant.
8. Bitte des Matthäus Bögele von Durlach um Verwilligung einer Entschädigung aus Staatsmitteln wegen durch Verschulden von Beamten erlittenen Vermögensverlusts.

Die Petitionen sub 7 und 8 wurden der Petitionskommission, die übrigen der Kommission für Eisenbahnen und Straßen überwiesen.

Staatsminister Dr. Turban knüpft an die Vorlage der Entwürfe eines Beamtengesetzes, eines Nachtragsgesetzes zum Etatgesetz vom 22. Mai 1882 und einer Gehaltsordnung die Bemerkung, daß es sich bei diesem Gesetzgebungswerke nicht etwa um eine Novelle zu einzelnen bestehenden Gesetzen, sondern um eine völlige Neugestaltung des großen Gebietes der Dienerschaft handle, welche in ihrem jetzigen Bestande zum Theil in den Anfang dieses Jahrhunderts, somit in eine Zeit zurückweiche, seit welcher viele und große Veränderungen sich vollzogen hätten. Deshalb sei es auch von der Volksvertretung sowohl, wie den Beteiligten selbst und der Großh. Regierung schon längst als ein Bedürfnis erkannt worden, diese umfassende, wichtige Materie den veränderten Verhältnissen entsprechend neu zu bilden. Als Vorbild für die große, mühsame, über einen Zeitraum von mehr als zwei Jahren sich erstreckende Arbeit der neuen Dienerschaft habe im Wesentlichen das Reichsbeamtengesetz gedient. Alle älteren Gesetze sollten aufgehoben werden, an ihre Stelle trete das neue einheitliche Gesetzgebungswerk. Der bisherige Unterschied zwischen Staatsdienern und Angestellten der Civilstaatsverwaltung solle verschwinden, eine einheitliche Regelung der Verhältnisse sämtlicher öffentlichen Diener, der Beamten Platz greifen: hinsichtlich ihrer rechtlichen Stellung, der Pflichten sowohl wie ihrer Ansprüche aus dem Dienstverhältnisse, der Pension und der Fürsorge für die Hinterbliebenen. Die zur Zeit bestehenden Bestimmungen bezüglich der richterlichen Beamten seien — materiell ohne wesentliche Aenderung ihres jetzigen Inhalts — in den neuen Gesetzentwurf aufgenommen worden. Die Vorlage sei, um Zeit zu gewinnen, bereits dem Drucke übergeben worden und könne dieselbe in wenigen Tagen zur Vertheilung gelangen.

Heute sei Redner den Text der drei Gesetzentwürfe, eines Beamtengesetzes, eines Nachtragsgesetzes zum Etatgesetz und einer Gehaltsordnung zu überreichen in der Lage und empfehle er diese Vorlage, welche als das Ergebnis einer langen Arbeit sich darstelle, der gerechten und wohlwollenden Beurtheilung des Hohen Hauses. Er erlaube sich nur noch damit den Wunsch zu verbinden, daß die Kommission, welcher wohl zunächst die Vorlage überwiesen werden dürfte, bei der Prüfung des so umfangreichen, schwierigen und in vielen Dingen genaue Einzelkenntnisse voraussetzenden Werkes schon im ersten Stadium ihrer Arbeit der Aufklärungen und Erläuterungen der Regierungskommission sich bedienen möge, soweit sie dies mit ihrer Stellung vereinbar erachte.

Berathung des Gesetzentwurfs über die Bregthalbahn. Berichterstatter Abg. Vogelbach: Wenn anlässlich der Verhandlung über die Gesetzesvorlage der Reichs-Lichtenauer Bahn der damalige Berichterstatter gesagt habe, das zur Berathung stehende Bahnprojekt habe wohl die kürzeste Vorgeschichte, so sei Redner von demjenigen, über welches er heute Bericht zu erstatten habe, das Gegenteil zu behaupten in der Lage, indem die Bregthalbahn eine Geschichte von mehreren Jahrzehnten aufweisen könne. Nach diesem Altersvorrecht glaube er auch, auf eine wohlwollende Beurtheilung dieser Frage seitens des Hohen Hauses schließen zu dürfen. In Anbetracht jedoch, daß sein Bericht von dem Herkömmlichen in der Art ab-

weiche, daß er die Bewilligung für zwei Bahnen auf einmal vorschläge, könnte seine Erwartung als etwas schon zuversichtlich erscheinen. Es habe die Kommission wohl in Erwägung gezogen, ob den Bedürfnissen des Bregthales und zugleich auch denjenigen der Stadt Billingen nicht mit einer Linie Genüge geleistet werden könne. Nachdem jedoch die Großh. Regierung ausdrücklich erklärt habe, daß eine Seitenbahn von Wolterdingen nach Klengen bzw. Billingen nur an den Unternehmer der Thallinie koncessionirt werde, habe die Kommission, davon ausgehend, daß diese Seitenlinie für die Orte Furtwangen und Böhrenbach als Verbindung mit der Schwarzwaldbahn weit werthvoller sein müsse, als die Fortsetzung der Thalbahn von Wolterdingen nach Donaueschingen, andererseits aber auch in Würdigung der erwünschten Vorteile, welche die letztere Linie dem vorderen Bregthal und insbesondere den großen Orten Bräunlingen und Hüfingen bringe, die Bedürfnisfrage nicht anders beantwortet können, als es durch den in dem Berichte gestellten Antrag geschehen sei. Was den Staatsbeitrag für die Thallinie anlangt, so erscheine derselbe als ein beträchtlicher einmal zufolge der Höhe der in Aussicht genommenen Subvention, das Doppelte für den Kilometer wie sonst üblich, sodann durch den Selbstbau der Strecke Hüfingen-Donaueschingen durch den Staat. Es sei aber sehr fraglich, ob ohne eine staatliche Unterstützung in der vorgesehene Höhe ein Unternehmer für diese Linie gefunden werde. Für das Billinger Unternehmen wolle die Regierung einen Baarbeitrag überhaupt nicht leisten, sollten vielmehr nur die übrigen üblichen Vergünstigungen und eventuell die freie Benützung der Anlage der Schwarzwaldbahn von Klengen nach Billingen zugestanden werden. Da für diese Linie zufolge der namhaften Beiträge der Interessenten und auch in der Aussicht auf einen lohnenden Betrieb derselben ein Unternehmer bereits vorhanden sei, sehe die Kommission davon ab, in diesem Betreff einen abändernden Antrag zu stellen, zumal die staatliche Unterstützung der Bahn von Furtwangen bis Wolterdingen dem Billinger Unternehmen ebenfalls zugute komme. Wenn in der Begründung des Gesetzesentwurfs vorzugsweise auf den Anschluß der künftigen Fortsetzung der Höllenthalbahn in Hammereisenbach Werth gelegt sei, so hoffe Redner im Interesse der Staatskasse, daß an diese Ausführung so bald nicht herangetreten werde, glaube er aber auch, daß bei der einstigen endgültigen Feststellung dieser Linie von verschiedenen Seiten Gegenstellungen sich geltend machen würden. Seiten wir vielleicht auch bald dem Zeitpunkt nahe, wo Nebenbahnen in ungefähren Verhältniß vom Staate verlangt würden, wie früher die Landstraßen, und müsse damit dann sowohl der Großh. Regierung wie den hohen Kammeren eine notwendige Zurückhaltung im Entgegenkommen auferlegt werden, so glaube Redner doch nicht, daß, was heute verlangt werde, in diesem Sinne zu behandeln sei, da hier in Frage stehe, den verschiedensten wirtschaftlichen Betrieben eines größeren Bezirks durch die Annahme des vorgeschlagenen Gesetzes die schon längst als gerechtfertigt anerkannte Unterstützung zu Theil werden zu lassen und damit zugleich das staatliche Interesse zu fördern. Aus diesen Erwägungen bittet Redner, dem Antrage der Kommission zuzustimmen.

Abg. v. Stoeffer: Es sei die Geschichte der Schwarzwaldbahnen eine sehr alte. Als zu Ende der 30er Jahre in Karlsruhe ein landwirtschaftliches Fest, verbunden mit einem Landesjubiläum, abgehalten wurde, habe eine der gestifteten Festscheiben eine Schwarzwaldbahn und als Zielpunkt einen Tunnel der damals schon besprochenen Schwarzwaldbahn dargestellt. Sehr früh habe sich auch ein Zwiespalt der Meinungen, ein Interessentkampf darüber erhoben, welche Zugrichtung für diese Schwarzwaldbahn zu wählen, ob der Weg durch das Kinzigthal oder das Höllenthal oder das Elzthal zu nehmen sei. Immer jedoch habe man Donaueschingen als den natürlichen Abschluß angesehen und gemeint, daß Furtwangen zu bedenken sei. Als dann im Jahre 1864 zu Gunsten der Kinzigthalbahn entschieden und damit die Schwarzwaldbahn an der äußersten Peripherie des industriellen Schwarzwalds hingeführt worden sei, habe sich der unvergeßliche Staatsminister Mathy dahin ausgesprochen, daß es sich jetzt darum handle, den Rückgrat zu bauen, von dem aus später Zweiglinien nach dem inneren Schwarzwald und insbesondere eine solche nach Furtwangen zu führen sei. Mit der gegenwärtigen Vorlage solle der damals ausgestellte Schein eingelöst werden. Daß für die in Rede stehende Gegend ein Bedürfnis nach einer Eisenbahn bestehe, dafür gebe es einen besseren Beweis als die Anerkennung der Notwendigkeit dieses Bedürfnisses durch die Regierung nicht. Was nun die Frage nach der Zugrichtung dieser Zweigbahn anlangt, ob dieselbe nach Billingen oder nach Donaueschingen geführt werden solle, so könne, wenn man den Zweck derselben in's Auge fasse, ein Zweifel darüber, daß Billingen der eigentliche Schlußpunkt sein müsse, nicht bestehen. Wenn es für die Hebung eines industriellen Bezirks vorzugsweise förderlich sei, daß die einzelnen Orte unter sich und mit einem größeren Gemeinwesen, von dem dann die anregenden Einwirkungen ausgehen könnten, als Sammelpunkt in Verbindung gebracht werden, so träfen diese Voraussetzungen bei Billingen insbesondere zu. Dazu komme, daß die Uhrenindustrie des Schwarzwaldes wie auch die Erzeugnisse der Wald-

wirtschaft dieser Schwarzwaldgegend ihren Hauptabzug in nördlicher Richtung hätten. Im Süden hätten die Schweiz und im Osten Oesterreich und Rußland durch erhöhte Zölle ihre Gebiete der Schwarzwälder Uhrenindustrie verschlossen, während der Holzbedarf der Schweiz durch die Produktion des südlichen Schwarzwaldes hinreichend gedeckt werde. Daher sei es erklärlich, wenn in den beteiligten Kreisen und insbesondere in Furtwangen und Böhrenbach der Wunsch nach einem möglichst nördlichen Anschluß bestehe, der in Billingen besser erreicht werde, als in Donaueschingen. Auch erfordere der Umweg über Donaueschingen nach Norden für jedes Personenbillet 3. Klasse einen Mehraufwand von 40 Pf., für ein Personenbillet 2. Klasse einen solchen von 70 Pf. Die Ersparnis an Frachten beziffere sich unter der Annahme derselben Tonnenzahl, wie dieselbe der im Regierungsentwurf für die Linie Furtwangen-Donaueschingen aufgestellten Berechnung zu Grunde liegt, im Falle der Wahl der Linie Furtwangen-Billingen im Stückgutverkehr auf beiläufig 9 000 M., im Verkehr mit Wagenladungen auf etwa 20 000 M., im Ganzen somit annähernd auf 30 000 M., eine Summe, welche bei den kleinen Preisunterschieden für den Abfaß immerhin maßgebend sei. Was die Wahl unter den beiden Linien über Herzogenweiler und über Wolterdingen betreffe, so sei in der Regierungsvorlage schlagend nachgewiesen, daß von ersterem Projekt keine Rede sein könne. Würde eine Verbindungsbahn von Furtwangen über Böhrenbach und Wolterdingen-Klengen nach Billingen den Verhältnissen des hinteren Bregthals entsprechen und genügen, so verhindern deren alleinige Befürwortung die Ansprüche des vorderen Bregthals und der bestimmte Ausspruch der Regierung, daß die Erschließung des Gebietes Donaueschingen-Hüfingen die Grundbedingung für das Zustandekommen der Bahn überhaupt sei. Es komme hinzu, daß von einer Fortsetzung der Höllenthalbahn nach Billingen nicht die Rede sein könne, da dieselbe ihren Anschluß naturgemäß in Donaueschingen finde. Deshalb könne Redner nur die Annahme des von der Regierung beantragten Projektes empfehlen, verdiene aber daneben auch die in Vorschlag gebrachte Seitenlinie Wolterdingen-Klengen wohlwollende Beachtung. Daß die Bahn als Privatunternehmen zu bauen sei, sei nicht zweifelhaft, wie denn auch die beteiligte Bevölkerung selbst durch bedeutende Opfer ihre Einsicht bewiesen habe, wie es ihre eigene Sache sei, für den gewünschten Anschluß an die Schwarzwaldbahn aufzukommen. Diese großen Opfer legten aber auch Zeugniß dafür ab, welder hoher Werth in jener Beziehung auf das Zustandekommen dieser Bahn gelegt werde, und sei Redner überzeugt, daß der Schwarzwald mit Dank anerkennen werde, wenn der Staat seinerseits einen so bedeutenden Beitrag zu diesem Zustandekommen leiste.

Abg. Fieser spricht seine Befriedigung über den gegenwärtigen Gesetzesentwurf aus, welcher nicht nur von einer sorgfältigen Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse durch die Großh. Regierung Zeugniß ablege, sondern auch in anerkannter Weise Opfer in Aussicht stelle, wie man sie vor zwei Jahren nicht erwartet habe. In richtiger Einsicht gehe der Gesetzesentwurf von dem Grundgedanken aus, daß Donaueschingen den Ausgangspunkt der Höllenthalbahn sowohl wie der Bregthalbahn zu bilden habe. Auch mit den Anträgen der Kommission könne sich Redner einverstanden erklären; dagegen müsse er gegen die Art und Weise, wie in dem Kommissionsberichte und von den beiden Herren Vorrednern die Einführung der Möglichkeit der Linie Wolterdingen-Klengen begründet worden sei, Widerspruch erheben. Wenn der Kommissionsbericht zunächst von dem richtigen Gesichtspunkte ausgehe, daß bei der Wahl der Linie vorzugsweise die Interessen von Furtwangen und Böhrenbach zu berücksichtigen seien, so behaupteten die beiden Vorredner, daß diesem Interesse die Linie Wolterdingen-Billingen mehr entspreche, indem der Verkehr der genannten beiden Industrieorte nordwärts gerichtet sei, und daß nur aus gewissen Nebenrückichten die Linie nach Donaueschingen empfohlen werde. Dem gegenüber behaupte Redner, daß nicht Furtwangen, nicht Böhrenbach ein Interesse an der Billinger Linie habe, sondern ausschließlich Billingen selbst. Die Interessen von Furtwangen und Böhrenbach forderten den Anschluß in Billingen nicht. Der Hauptverkehr des bedeutendsten der in Betracht kommenden Orte, von Furtwangen, gehe nach Triberg, ob dieses mittelst der zu schaffenden Bahn auf einem etwas größeren oder kleineren Umwege erreicht werde, sei für einen Gebirgsort, wo man die Umwege g. wohnt sei, nicht so sehr von Belang. So verfielen denn auch die bedeutendsten Industriellen von Furtwangen, der Gemeinderath, der Gewerbeverein und das Eisenbahncomité daselbst, daß ein Interesse an der Linie Wolterdingen-Klengen nicht bestehe. Die Einwohner von Furtwangen und Böhrenbach seien kluge Geschäftsleute, welche mit Recht die Möglichkeit des Anschlusses an die Linie Neustadt-Freiburg und an die große direkte Verkehrsline nach dem Osten über Tübingen und Sigmaringen nach Ulm höher achteten, als den kleinen Umweg über Donaueschingen und die etwas vermehrten Transportkosten der Donaueschinger Linie. Es sei deshalb keine Gnade für Donaueschingen, wenn die Bahn dorthin gebaut werde, während sie ihren natürlichen Anschluß in Billingen gefunden hätte, sondern gerade das strikte Gegentheil.

Redner wolle übrigens der Linie Wolterdingen-Klengen keineswegs an sich, sondern nur insofern entgegenzutreten, als es nach dem Kommissionsberichte den Anschein habe, als ob der Bau dieser Linie die Bedingung der Konzessionierung der Linie Furtwangen-Donauessingen sei. Es sei dies aber eine Kernfrage des Gesetzesentwurfs, welche eventuell das Scheitern des ganzen Projektes zur Folge haben könne, denn naturgemäß müsse die Bregthalbahn auf der rechten Thalhälfte sich hinziehen, während die Gleichberechtigung des Wolterdingen Projektes die Verlegung der Bahn auf die linke Thalhälfte bedingen würde. Solches aber habe der Kommissionsbeschluss nicht gewollt und habe derselbe auch nicht dahin gelaute. Wenn der Herr Berichterstatter gesagt habe, daß sich für die Linie Wolterdingen-Klengen bereits ein Uebernehmer gefunden habe, so sei die Entscheidung hierüber doch eine Sache der Zukunft. Ebenso habe die Erklärung der Regierung über die Frage der Subvention der Wolterdingen Linie keineswegs so unbestimmt gelaute, wie der Kommissionsbericht besage, „daß aus der Ertheilung der Konzession auf den sonst üblichen Beitrag nicht geschlossen werden dürfe“. Es handle sich heute nicht darum, wie der Herr Berichterstatter sich ausdrückte, zwei Bahnlinien zu genehmigen, vielmehr nur um die eine von der Regierung vorgeschlagene Bregthalbahn und daneben um die Ermächtigung an die Regierung, auch eine Abzweigung von dieser Bahn nach Billingen zu konzessionieren.

Wenn der Abg. v. Stoesser behauptet habe, daß der ganze Verkehr des industriereichen oberen Bregthales nach Norden gerichtet sei, und aus dem Einfluß der Zollverhältnisse auf die Abzweigung der Bregthalbahn Folgerungen für die hier in Rede stehende Bahnanlage gezogen habe, so glaube Redner, daß bei der Erbauung von Eisenbahnen auf Verhältnisse keine Rücksicht genommen werden dürfe, welche ihrem Wechsel unterworfen seien. Der Schwarzwald produziere für alle Richtungen, und wenn momentan vielleicht der Absatz nach Norden vorherrsche, so habe dieser Zustand keine Gewähr des Bleibenden. Was die Verwerthung der Erzeugnisse der Waldwirtschaft anlangt, so ergebe die Statistik der Verkehrsverhältnisse der Stationen Donauessingen und Billingen zur Genüge, daß ersteres einen größeren Güter- und insbesondere Holzverkehr habe als das letztere. Es sei aber nur naturgemäß, daß sich gerade der Holzverkehr in Donauessingen nach Anlage der Bregthalbahn zufolge der ausgedehnten an das Thal anstößenden Waldungen zu einem ganz kolossalen steigern müsse, sofern nur die Bahn auf die rechte Thalhälfte gelegt werde. Auch nach dieser Richtung hin habe die Regierung mit ihrer Vorlage das Richtige getroffen.

Finanzminister Dr. Ellstätter hält es für angezeigt, nach den etwas lebhaften Ausführungen des Herrn Vordredners den Regierungspunkt in Bezug auf die Gesetzesvorlage sowohl wie den Antrag der Kommission darzulegen. Die Regierung habe dem von der Kommission beantragten Artikel 7, besagend: „dem gleichen Unternehmer kann unter Einräumung der Vergünstigungen in Artikel 4 auch der Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn von Wolterdingen, Station der Bregthalbahn, nach Klengen, Station der Schwarzwaldbahn, eventuell mit Weiterführung auf dem Eigentum der Staatsbahn bis Billingen überlassen werden“, ihre Zustimmung gegeben. Dabei sei sie nicht davon ausgegangen, daß damit an dem Inhalt des Gesetzesentwurfs irgend etwas abgeändert werden sollte, und wenn der Herr Berichterstatter gesagt habe, daß nunmehr gewissermaßen zwei Bahnen zu konzessionieren seien, so könne Redner dem nicht zustimmen. Die Regierung gehe von dem Bahnunternehmen Furtwangen-Böhrenbach-Donauessingen aus, die Bahn sei dem entsprechend technisch zu konstruieren, der Bahnhof zu Wolterdingen sei so anzulegen, wie dies den Interessen einer Bahn von Furtwangen nach Donauessingen entspreche. Wenn weiter zugelassen werde, demselben Unternehmer auch eine Konzession für die Linie Wolterdingen-Klengen zu ertheilen, so bedeute dies lediglich eine Ermächtigung der Regierung, diesen Unternehmer von Wolterdingen nach Klengen bezw. Billingen abzweigen zu lassen. Die technischen Schwierigkeiten einer solchen Abzweigung seien nicht so groß, ob sich dieselbe aber rentire, wolle Redner dahingestellt sein lassen. Suche der Unternehmer um Konzessionierung auch dieser Linie nach, so könne ihm die Regierung die in Artikel 4 des Gesetzes vorgesehene Vergünstigung bewilligen, dagegen habe sie nie einen Zweifel darüber gelassen, daß eine weitere Subventionierung einer solchen Seitenlinie von der Regierung nicht befürwortet werden könne.

Was das Projekt im Allgemeinen betreffe, so sei wahr, daß dasselbe eine lange Vorgeschichte habe und daß sich seiner Verwirklichung lange Zeit große Schwierigkeiten entgegenstellten. Den vereinigten Bemühungen der Interessenten und der Großh. Regierung sei es gelungen, eine solche Lösung zu finden, welche allen Verhältnissen am meisten entspreche. Wäre diese Lösung schon im ersten Stadium der Bemühungen eingetreten, so sei kein Zweifel, daß die Bahn ebenfalls durch das Bregthal über Hüfingen nach Donauessingen, aber ohne jegliche Rücksicht auf Billingen und als Schmalspurbahn gebaut worden wäre, während dieselbe jetzt als Normalspurbahn als Mittelglied der Fortsetzung der Hölenthalbahn wenigstens gedacht werden könne. Furtwangen und Böhrenbach hätten aber nicht nur ein Interesse an einem solchen nach Neustadt und Freiburg. Das zweite Stadium der Bemühungen in der Vorgeschichte dieser Bahn habe zu Anfang dieses Jahrzehnts begonnen. Damals sei erst das Projekt des Anschlusses in Ueberlingen aufgetaucht und hätten sich aus demselben für die Regierung mannigfache Schwierigkeiten ergeben. Zu dieser Komplikation sei dann eine weitere Thatfache getreten, der Bau der

Hölenthalbahn. Damit sei der Regierung die Frage nahegelegt gewesen, ob es nicht möglich sei, die Bregthalbahn mit der Hölenthalbahn derartig in Verbindung zu bringen, daß dieselbe ein Bindeglied der Fortsetzung der Hölenthalbahn abgebe, und sei, nachdem die technische Möglichkeit dieser Verbindung festgestellt worden, für die Regierung nicht mehr zweifelhaft gewesen, daß die Bahn von Hammereisenbach nach Donauessingen und nicht nach Billingen zu führen habe und nicht als Schmalspurbahn, sondern als Normalspurbahn zu bauen sei.

Es enthalte die Vorlage noch einen Punkt, welcher der Rechtfertigung bedürfe: es sei dies die Höhe des von Staatswegen in Aussicht genommenen Beitrags zu den Kosten des Bahnunternehmens, welchen auch der Kommissionsbericht als einen sehr hohen bezeichne, der sich aber mit Rücksicht darauf, daß die Städte Furtwangen und Böhrenbach immerhin eine hervorragende Stellung im gewerblichen Leben des Landes einnehmen und als solche zu einer Bahnverbindung herangezogen zu werden das Recht hätten, sowie mit Rücksicht auf die Größe der Opfer, welche die Interessenten zu tragen bereit seien und die hinter denjenigen des Staats nicht zurückblieben, wohl rechtfertigen lasse. Es komme hinzu, daß ja der Staat die Veranlassung sei, daß die Bahn mit einem größeren Kostenaufwand als Normalspurbahn gebaut werden solle, um, wie schon erwähnt, als künftiges Glied der Fortsetzung der Hölenthalbahn und damit der künftigen großen Durchgangslinie von Ulm nach dem Rhein wenigstens möglicherweise dienen zu können.

Komme auch die Zweigstrecke Wolterdingen-Klengen zur Ausführung, dann würden die speziellen Interessen Billings und diejenigen Furtwagens an einer möglichst kurzen Verbindung mit dem Norden mitbefriedigt. Andernfalls könne den von dem Herrn Abg. v. Stoesser berührten Nachtheilen des Umweges über Donauessingen in der Tarifgestaltung durch Maßregeln der Verwaltung wohl abgeholfen werden.

Redner bittet, dem Regierungsentwurf nach den Anträgen der Kommission die Zustimmung zu ertheilen.

Abg. Olander: Wenn auch die Bregthalbahn ursprünglich nach Donauessingen projektiert gewesen sei, so sei doch in den letzten Jahren vorzugsweise von einer Verbindung des oberen Bregthals mit Billingen die Rede gewesen. So besage auch der Regierungsentwurf, daß, wenn die Entscheidung ausschließlich vom lokalen Standpunkt und in der Unterstellung zu treffen wäre, daß die Bregthalbahn für alle Zeit eine für sich bestehende Seitenbahn bleiben werde, die Wolterdingen Linie den Vorzug verdienen dürfte, da sie den größten Theil des Bregthals durchziehe und für den Verkehr der Hauptorte Furtwangen und Böhrenbach mit Billingen um 13 km kürzer sei als der Umweg über Donauessingen. Daß aber die Bregthalbahn für die nächsten Jahrzehnte nur von lokalem Interesse sein werde, sei außer Zweifel, sie werde für alle Zweifel eine Lokalbahn bleiben, wenn die Fortführung der Hölenthalbahn über Löfingen beschlossen werden sollte. Die Regierung würde im letztern Falle 1/2 Million gepart haben, wenn sie den Anschluß der Bahn nach Billingen gewählt hätte. Für die Stadt Billingen bedeute die Entscheidung der Regierung den schwersten Schlag, Furtwangen, Schönenbach und Böhrenbach sollten auf einem Umwege nach der Amtstadt geführt, bezw. dieser entfehrt werden. Das Hohe Haus habe schon so oft Beweise davon gegeben, wie es gerechten Ansprüchen seine Zustimmung nicht verweigere, daß Redner hoffe, es werde auch jetzt die Regierungsvorlage nach dem Antrage der Kommission annehmen. An die Großh. Regierung aber richte er die Bitte, sie wolle die Härte, welche in der Besetzung jeglicher Subvention für das Wolterdingen Unternehmen gelegen sei, durch Einräumung des Nebenberechtigungsrechts der Geleise der Staatsbahn von Klengen nach Billingen in etwas ausgleichen.

Abg. Geßel: Bei der gegenwärtigen Hochfluth von Petitionen um Eisenbahnen dränge sich der Gedanke auf, ob nicht dem Systeme der Schmalspurbahnen größere Aufmerksamkeit zu schenken sei. In der That seien denn auch prinzipiell Schmalspurbahnen, und zwar vom Staate zu bauen. Im vorliegenden Gesetzesentwurf, wie s. Zt. bei dem Bau der Hölenthalbahn, werde gegen diesen Grundgedanken verstoßen und vermöge Redner daher nicht für dieses Gesetz zu stimmen. Zu derselben Zeit, in welcher man in Elsaß-Lothringen bereue, das Konzessionsystem eingeführt zu haben, stehe man in Baden im Begriff, dasselbe zu thun. Dadurch schaffe man aber eine zweite Macht im Staate. Daneben sei zu berücksichtigen, daß alle Unternehmerbahnen Konkurrenzbahnen der staatlichen Linien seien. Wenn der Staat bei Erbauung neuer Bahnen den verhältnismäßig gleichen Betrag, welchen er jetzt als Staatszuschuß leistet, à fonds perdu gebe und die Interessenten zu entsprechenden Beiträgen verpflichtet, so würde sich wohl der Rest des Baukapitals angemessen verzinsen. Auch bestreite Redner, daß Bau und Betrieb solcher Lokalbahn durch den Staat theurer zu stehen kommen als für den Privatunternehmer. In Elsaß-Lothringen und in Sachsen, in welcher letzterem die Lokalbahn in eigener Regie des Staates gebaut und betrieben würden, hätten sich die Schmalspurbahnen bewährt. Was die Verbindung der Bregthalbahn mit der Hölenthalbahn anlangt, so könne von einem durchgehenden, insbesondere Güterverkehr nach Freiburg nicht die Rede sein, da der Weg über die Schwarzwaldbahn-Offenburg jedenfalls billiger sei.

Der Präsident bittet, derartig allgemeine Fragen, wie die von dem Abg. Geßel angeregte, nicht bei irgend einer beliebigen Gelegenheit, wo die Erörterung völlig nutzlos sei, sondern in Motionen zur Sprache zu bringen, wie das früher im Hause auch üblich gewesen.

Abg. v. Stoesser wendet sich gegen den Abg. Fießer. Wenn die Industriellen von Furtwangen und Böhrenbach

sich neuerdings ablehnend gegen die Linie Wolterdingen-Billingen verhielten, so rühre dies daher, daß sie, nachdem das Projekt nach Donauessingen in sichere Aussicht gestellt worden sei, fürchteten, dieser Aussicht wieder verlustig zu gehen, falls sie sich mit dem Besockte nicht einverstanden erklärten, und deshalb sich lieber mit weniger begnügten, als daß sie das Mehr überhaupt nicht erreichten. Daß ferner der Güterverkehr auf der Station Donauessingen und auch der Verkehr auf der Landstraße aus dem Bregthal nach Donauessingen ein größerer sei, wie nach Billingen, beweise nur, daß man nach erstgenanntem Ort bisher besser und bequemer gelangen konnte. Thatsächlich liege aber das Abzweigungsgebiet des oberen Bregthales nach Norden und nicht nach Donauessingen zu. Davon, daß die Uebernahme der Linie Wolterdingen-Klengen durch einen Uebernehmer zur Bedingung der Konzessionierung der Bregthalbahn gemacht werden solle, sei in der Kommission niemals die Rede gewesen, man habe nur dem Unternehmer der Wolterdingen Linie möglichst Vorzug leisten und damit Billingen und diejenigen, welche sich für den Anschluß dorthin interessiren, fördern wollen. Vergünstigungen in der Tarifgestaltung, wie sie der Herr Finanzminister angedeutet habe, hätte Redner nicht zu fordern gewagt, sie bedeuteten jedenfalls ein weiteres sandwertes Entgegenkommen.

Abg. Fießer erwidert dem Abg. v. Stoesser, daß er sich im Irrthum befinde, wenn er die Verkehrsstraße aus dem Bregthal nach Donauessingen für besonders bequem halte; die Straße nach Billingen sei nicht unbequemer. Thatsache sei aber, daß der Verkehr naturgemäß dem Thal entlang nach Donauessingen hin dränge. Wenn jetzt das Hauptabzweigungsgebiet der größeren Industrieorte nach Norden zu gelegen sei, so dürfe dies nur als eine momentane Erscheinung betrachtet werden.

Abg. Bezinger weist darauf hin, daß, da aus der Möglichkeit der Fortsetzung der Hölenthalbahn über Höchst nach Hammereisenbach die Nothwendigkeit der Anlage der Bregthalbahn als Normalspurbahn gefolgert werde, ein innerer Zusammenhang zwischen der zur Diskussion stehenden Frage und den einen weiteren Gegenstand der Tagesordnung bildenden Petitionen um die Fortsetzung der Hölenthalbahn über Löfingen bestehe, und daß daher der Beschluß, daß die Bregthalbahn als Normalspurbahn zu bauen sei, für jene Petitionen ein Präjudiz schaffen müsse. Daher könne wohl über den vorliegenden Gesetzesentwurf erst Beschluß gefaßt werden, wenn auch jene Petitionen beraten worden seien.

Der Präsident gibt zwar den behaupteten inneren Zusammenhang zu, glaubt aber nicht, daß die Abstimmung über den vorliegenden Gesetzesentwurf deshalb verschoben zu werden brauche.

Abg. Fießer weist darauf hin, daß die Großh. Regierung in der Fortsetzung der Hölenthalbahn nicht etwa eine Voraussetzung des Baues einer Bregthalbahn aufgestellt, sondern nur die Möglichkeit einer späteren Verbindung beider Bahnen in's Auge gefaßt habe. Ein Präjudiz werde somit durch die Entscheidung über den Bregthalbahn-Gesetzesentwurf nicht gegeben.

Finanzminister Dr. Ellstätter: Es sei nicht zu leugnen, daß ein Zusammenhang dieser beiden Fragen bestehe, wie denselben auch die Regierungsbegründung anerkenne, dieselbe betone aber ausdrücklich, daß die Frage der Fortführung der Hölenthalbahn zur Zeit eine durchaus offene sei. Vielleicht wäre auch zweckmäßig gewesen, die vorliegenden Petitionen jetzt schon in die Diskussion hereinzuziehen. Es könne sich aber nur darum handeln, ob die Bregthalbahn als Normalspurbahn oder als Schmalspurbahn gebaut werden solle, entscheide sich die Kammer für das letztere, so wäre damit für die Frage der Fortführung der Hölenthalbahn ganz ebenso ein Präjudiz gegeben, wie wenn sie sich jetzt für den Bau der vorgeschlagenen Normalspurbahn ausgesprochen wolle. Ja es sei die letztere die für die Zukunft günstigere Eventualität, denn es würde damit nicht (wie im andern Fall) ein Präjudiz dahin geschaffen, daß späterhin überhaupt nicht mehr über Hammereisenbach gebaut werden könne. Redner meint übrigens, das Haus könne sich dabei beruhigen, daß allgemein anerkannt werde, daß für die Frage der Fortführung der Hölenthalbahn heute ein Präjudiz nicht geschaffen werden solle.

Der Präsident erledigt diesen Streitpunkt mit der Bemerkung, es seien ja beide Linien gleichermaßen in den dem Gesetzesentwurf beigegebenen Plan eingetragen, diejenige über Löfingen sogar in hoffnungsvollem Grün, die andere nur blau.

Der Berichterstatter Abg. Vogelbach hält dem Abg. Fießer entgegen, daß der Kommissionsbericht genau nach der Stimmung und der Ansicht der Kommission abgefaßt, und daß derselbe auch bei der Verlesung nicht beanstandet worden sei. Daß der Abg. Fießer die Interessen seines Wahlbezirks verteidige, finde er natürlich, und schein ihm auch der Wahlbezirk den rechten Mann gefunden zu haben. Der Bericht jedoch sei von allen lokalen Rücksichtnahmen frei. Auch Redners mündliche Ausführungen stimmten mit denjenigen des Kommissionsberichtes, mit Ausnahme vielleicht von dem überein, was er über die Fortsetzung der Hölenthalbahn gesagt habe, doch stehe diese Frage heute nicht zur Diskussion. Was das Verhältniß der Thal- und der Wolterdingen Linie anlangt, so stimme Redner mit dem Herrn Finanzminister dahin überein, daß beide Linien gleichmäßig konzessioniert werden könnten, wenn die dazu nöthigen Voraussetzungen erfüllt würden.

Verathung der Petitionen über die Fortsetzung der Hölenthalbahn über Löfingen. Referent Abg. Leipf. Antrag auf Ueberweisung an Großh. Regierung zur Kenntniznahme.

Abg. Pfister: Die Bedeutung der Frage der Fort-

setzung der Hölenthalbahn und der Richtung, welche dieselbe zu nehmen habe, sei nicht nur für Freiburg, sondern auch für weitere Kreise und die Allgemeinheit eine so große, daß Redner die empfehlende Ueberweisung der Petitionen an die Großh. Regierung gewünscht hätte. Es seien die großen Opfer für den Bau der Hölenthalbahn bis Neustadt vom Staat, von Freiburg und von Neustadt nur in der Unterstellung gebracht worden, daß eine Fortführung der Bahn nach Donaueschingen stattfinden würde. Nun besage die Regierungsbegründung zu der vorhin besprochenen Gesetzesvorlage, daß es durchaus nicht in der Absicht der Regierung liege, schon jetzt oder in absehbarer Zeit einer Weiterführung der Hölenthalbahn von Neustadt aus näher zu treten, und werde diese Entschliebung einmal mit der allgemeinen Finanzlage und sodann damit begründet, daß sich ein dringendes Verkehrsbedürfnis nicht nachweisen lasse. Demgegenüber habe aber der Herr Finanzminister auf diesem Landtage selbst schon öfter die Finanzlage als eine günstige bezeichnet, einige Millionen könnten am Ganzen nichts ändern und dürfe doch überdies der Kostenpunkt nicht ausschlaggebend sein, wo es sich um die Erfüllung gegebener Zusagen und um die Befriedigung wichtiger Verkehrsbedürfnisse handle. Und daß ein wirkliches Verkehrsbedürfnis vorliege, könne nicht in Abrede gestellt werden. Der Verkehr auf der Hölenthalbahn habe die gehegten Erwartungen übertroffen und werde die Fortführung nach Donaueschingen diesen Verkehr noch mehr steigern. Es werde damit das letzte Verbindungsstück einer großen direkten Linie von Ulm über Sigmaringen und Tuttlingen nach Freiburg und den industriereichen Oberelsaß hergestellt. Auch der Verkehr in der Richtung nach dem Aelberg werde eine Zunahme erfahren. In dieser Beziehung sei allerdings von wesentlichem Einfluß, ob die Linie über Löffingen gewählt werde oder nicht.

Werde die Linie über Hammereisenbach gewählt, so falle die Einführung einer Zahnradstrecke von 13 km Länge nötig; damit würde aber die Fahrzeit verlängert, die Fracht verteuert, das Heranziehen eines größeren Durchgangsverkehrs unmöglich gemacht und der sekundäre Charakter der Bahn für alle Zeit festgenagelt. Wenn zu Gunsten der Hammereisenbacher Linie angeführt werde, daß dieselbe Orte mit entwickelter Industrie berühre und bedeutend billiger sei als die Konkurrenzlinie über Löffingen, so stehe dem eritieren Vorzug das Bedenken entgegen, daß diese Industrieorte sämtliche nach Norden zu gravitieren, während der zweite Vorteil nur ein einmaliger sei und die damit verknüpfte dauernde Schädigung wichtiger Interessen nicht aufzuwiegen vermöge. Redner wolle auch auf die militärische Bedeutung hinweisen, welche der Linie Ulm-Freiburg als großer Durchgangsroute im Kriegsfalle zukomme, dann vermöge aber nur die Abfahrtsbahn über Löffingen sich als leistungsfähig zu erweisen und verdiene deshalb schon deshalb den Vorrang. Auf Grund des Vorgebrachten bittet Redner, den Ausbau der Hölenthalbahn nicht ad calendae graecae zu verschieben, sondern denselben alsbald in Angriff zu nehmen, bezw. dem nächsten Landtag schon eine entsprechende Vorlage zu machen, indem er der Großh. Regierung insbesondere das neuerdings aufgetauchte dritte Projekt der Fortführung der Hölenthalbahn über Löffingen nach Bräunlingen und Donaueschingen zur Prüfung empfiehlt.

Finanzminister Dr. Elstätter: Wenn er auch die Stellungnahme und das Gewicht der von dem Herrn Abgeordneten für Freiburg vorgebrachten Gründe zu würdigen vermöge, so könne die Regierung nur den von der Kommission vertretenen Standpunkt einnehmen. Es rühre wohl die Ungeduld, welche in den Bemühungen nach der Fortsetzung der Hölenthalbahn hervortrete, zumeist von einem gewissen Argwohn, daß mit der Entscheidung über die Erbauung der Bregthalbahn zugleich der Entschliebung über die Fortsetzung der Hölenthalbahn über Löffingen präjudiziert werde. Dem gegenüber könne Redner versichern, daß von der Großh. Regierung diese Frage vollständig offengehalten werde. Mit der verehrlichen Kommission sei Redner der Ansicht, daß der Frage der Fortsetzung der Hölenthalbahn zur Zeit nicht näher getreten werden könne; nicht als ob die Hölenthalbahn überhaupt nicht fortzusetzen sei, es wohne vielmehr dieser Frage ein solches Schwergewicht inne, daß sie sich durch alle Schwierigkeiten hindurchdringen werde, wenn auch vielleicht erst in 20 bis 30 Jahren. Redner will deshalb auch auf die Frage der Zugrichtung nicht näher eingehen, um der Regierung die Objektivität in derselben zu wahren.

Die Petenten verlangten vom Staate die Aufwendung von 8 500 000 M., einen solchen Aufwand unseren Eisenbahnen zuzumuthen vermöge aber Redner nicht zu befürworten. Es sei nicht richtig, daß bezüglich des Ertrags der Hölenthalbahn die Erwartungen der Regierung übertroffen worden seien, es habe sich vielmehr ungefähr das

Resultat ergeben, welches die Regierung bei der Begründung des Hölenthalbahn-Gesetzesentwurfs als wahrscheinlich bezeichnet habe; die Betriebskosten würden zwar gedeckt, eine Verzinsung des Baukapitals finde jedoch nicht statt, so daß der Staat dauernd einen jährlichen Ausfall von 250 000 bis 300 000 M. auf die Staatskasse zu übernehmen habe. Dazu würde aber im Falle der Fortsetzung der Hölenthalbahn der Zinsausfall aus einem weiteren Baukapital von 8 500 000 M. mit 340 000 M. hinzukommen, wobei noch zu berücksichtigen wäre, daß auf dieser zweiten Strecke auch die Betriebskosten nicht gedeckt würden. Eine derartige Vermehrung der Eisenbahnschuld und dauernde Uebernahme eines Betriebszuschusses, könne aber von der Regierung insoweit nicht verlangt werden, als aus allgemeinen Staatsmitteln die Postzuschüsse von 500 000 M. zugeschlagen) ein Zuschuß von über 3 Millionen zur Eisenbahnschuldentilgung gegeben werde. Wenn bei der Bewilligung dieses Zuschusses beabsichtigt sei, die Eisenbahnschuld herabzumindern, so dürfe dieselbe unmöglich gleichzeitig um viele Millionen erhöht werden, und dies zu Gunsten eines Unternehmens, welches nicht einmal einem großen Verkehrsbedürfnisse, sondern lediglich einer einzelnen örtlichen Interessengemeinschaft zu dienen bestimmt sei. Entweder müsse man bei dem Zuschusse und der Stärkung der Eisenbahnschuldentilgungskasse beharren, dann könne die Fortsetzung der Hölenthalbahn nicht gebaut werden, oder man müsse, — was Redner immer noch für viel wichtiger halte — gleichfalls unter Verzicht auf das Hölenthalbahnprojekt zu einer Steuerermäßigung schreiten, welche allen Steuerpflichtigen gleicherweise zugute käme.

Vielleicht werde einmal eine Zeit kommen, wo wir wieder über reichlichere Mittel freier verfügen; wenn dann die finanzielle Möglichkeit gegeben wäre, könne auch dem Projekte der Fortführung der Hölenthalbahn und der Frage, ob über Hammereisenbach oder Löffingen, wieder näher getreten werden. Es dürfe aber diese Aufgabe nicht zu früh gelöst werden, denn ein Versuch, den Bau über Löffingen fortzusetzen, würde heute die einfache Ablehnung zur Folge haben, während später eine unbefangene Prüfung und Wahl zwischen den beiden in Betracht kommenden Linien möglich sei. Das Günstigste für eine Entscheidung der Frage im Sinne der gegenwärtigen Petitionen sei, wenn dieselbe zur Zeit überhaupt nicht entschieden würde.

Abg. Krafft befragt die Fortsetzung der Hölenthalbahn über Löffingen. Es handle sich hier um eine alte Verkehrsline, von welcher auch beim Bau einer Eisenbahn ohne Noth nicht abgewichen werden sollte. Zu berücksichtigen sei ferner der in Aussicht genommene Anschluß einer Seitenbahn von St. Blasien an die Hölenthalbahn, welche der letzteren Güter- und Personenverkehr zuzuführen geeignet sei. Im Uebrigen schließe sich Redner den Ausführungen des Abg. Pfister an.

Abg. Beringer tritt gleichfalls den Ausführungen seines Kollegen von Freiburg bei. Die Gedanken über die Fortführung der Hölenthalbahn seien durch das Bregthalbahnprojekt und durch die Entstehung einer neuen großen Eisenbahntrasse von Weizen über Tuttlingen und Sigmaringen nach Ulm wachgerufen worden. An die letztere müsse die Hölenthalbahn anknüpfen und so Freiburg, das badische Oberland und Oberelsaß in direkter Linie mit dem Osten Deutschlands verbinden. Redner behaupte, daß gerade Freiburg durch die finanzielle Lage hinausgeschoben werden solle, wo andere Bahnen gebaut würden, doch habe er zu der Regierung das Vertrauen, daß sie diesen Gegenstand wieder aufnehmen werde, sobald es die finanziellen Verhältnisse gestatteten. Auch was die Wahl der Zugrichtung anlange, könne er sich nur dem von dem Abg. Pfister Gesagten anschließen. Namentlich für große, lange Züge, für Transporte von Laugholz und Militärlüge sei das Zahnrad ungeeignet und daher die Linie über Hammereisenbach nicht zu empfehlen. Nur die Löffinger Linie vermöge den Anforderungen eines größeren Durchgangsverkehrs zu genügen und verdiene hier insbesondere den Vorzug, wenn sie über Bräunlingen und Hüfingen weiter geführt würde.

Abg. Fieser: Im Bezirke Donaueschingen bestehe kein Zweifel darüber, daß gleichzeitig nicht Bregthalbahn und Fortsetzung der Hölenthalbahn zur Ausführung gelangen könnten. Wenn Redner daher auch nicht dieselbe Beschleunigung der letzteren Angelegenheit wünsche wie der Abg. Pfister, so könne er sich doch auch nicht mit der enorm langen Frist befremden, welche der Herr Finanzminister in Aussicht gestellt habe. Es handle sich hier um ein Opfer, welches gebracht werden müsse. Wenn die Bregthalbahn einmal gebaut sei, allerdings würden ja die Mittel hierzu erst in zwei Jahren zur Anforderung gelangen, dann werde die Regierung dem Antrium, welcher sich über die Fortführung der Hölenthalbahn erhebe, länger nicht widerstehen können; habe

man einmal A. gesagt, so müsse man auch B. sagen, der Anschluß der Hölenthalbahn nach Donaueschingen müsse sich vollziehen, dann aber geschehe er nach dem Wunsche des Bezirke Donaueschingen, am besten über Löffingen und Bräunlingen.

Abg. Kübler: Als Vertreter der Stadt Breisach empfehle auch er die Fortsetzung der Hölenthalbahn über Löffingen nach Donaueschingen, indem damit einmal die lästige Zahnradstrecke vermieden und zum andern den Verkehrsbedürfnissen in einer entsprechenden Weise Rechnung getragen werde.

Der erste Vizepräsident Friderich übernimmt den Vorsitz.

Abg. Lamey: Er habe seiner Zeit gegen den Bau der Hölenthalbahn gestimmt, nicht gegen diese Eisenbahn an sich, sondern weil er ein Gegner aller Bahnprojekte sei, welche die Staatskasse weiter überbürdeten. Deshalb müsse er auch bedauern, wenn im Hause die Meinung bestehe, als ob wir nicht an der Grenze dessen angelangt seien, was geleistet werden könne. Zuerst müsse gefragt werden, was es koste, hätten wir Geld, so wäre diese Bahn die erste, deren Bau Befürwortung verdiente. Der Herr Finanzminister habe die Frist von 30 Jahren nicht zu hoch gesteckt, nicht nur die von ihm genannten 3 Millionen, auch die Ueberzuschüsse der Main-Neckarbahn mit 700 000 M. gingen in der Tilgung der Eisenbahnschuld auf und werde doch nichts erreicht. Allein durch die ständigen Anforderungen des Eisenbahnbudgets vermehre sich die Eisenbahnschuld, anstatt sich zu vermindern, darauf werde jedoch bei der Bewilligung des Baubudgets keine Rücksicht genommen. Die Zuschüsse aus der Amortisationskasse ständen an sich der Uebernahme von Eisenbahnschulden völlig gleich, nur darin liege eine Besserung, daß die verwilligten Summen, wenn einmal ausgegeben, nicht als Eisenbahnschuld zu verzinsen seien. Früher sei eine Schuld von 20 Millionen als eine ungeheure Last erschienen, dem heutigen Geschlecht komme eine Schuldenlast von 334 Millionen so hoch nicht vor, überall bestehe das Bestreben, sie zu vermehren und daneben womöglich noch die Steuern zu ermäßigen. Dem gegenüber seien aber die Petenten nach Eisenbahnen in dem Maße heranzuziehen, daß sie fühlten, daß sie das Geld zur Bestreitung der Kosten ihrer Projekte nicht haben.

Nach Annahme des Kommissionsantrags erfolgte der Schluß der Sitzung.

### Großherzogthum Baden.

△ Mannheim, 11. April. Die Rheinische Hypothekbank hat zu Gunsten der Wasserbeschädigten in Norddeutschland dem hiesigen Komitee 1000 M. überwiesen.

\* Pforzheim, 11. April. Unterhaltung. — Konzerte. — Stadtpark. Die von dem hiesigen Stadtrathe ergangene Einladung zur Unterstägung der durch Wasserstoth Beschädigten in Nord- und Nordostdeutschland ist von sehr erfreulichem Erfolge begleitet. Bereits sind 3 100 M. in zwei Sendungen an den Ort ihrer Bestimmung abgeliefert worden. Unter den Einzelbeiträgen sind verschiedene von 50 bis 100 M. Verschiedene Vereine haben zum gleichen Zweck Konzerte angeündigt. — In den letzten Tagen wurden hier mehrere sehr genussreiche Konzerte gegeben. Im „Musikverein“ konzertirten mit großem Beifall unter Mitwirkung des Herrn Direktor Mohr die Sängerin Frau Frieda Höck aus Karlsruhe und der Violinvirtuos Professor Jaitz aus Straßburg. Der Violinist Schall von hier hatte ein Schülerkonzert veranstaltet, das ebenfalls von dem zahlreichem Auditorium sehr beifällig aufgenommen wurde, und der „Instrumentalverein“ gab unter Leitung des Herrn Musikdirektor Rucheweh ein Kirchenkonzert, das den Mitwirkenden sowie dem Herrn Dirigenten zur höchsten Ehre gereicht. — Unser Stadtpark wird eine wesentliche Verschönerung erhalten durch eine künstlerische Ausführung des bisherigen Springbrunnens. Der kürzlich verstorbenen früheren Vorstand des Gartenbauvereins hatte hierfür eine namhafte Summe gestiftet, welche von verschiedenen Mitgliedern und Gönnern des Vereins noch wesentlich erhöht worden ist.

Verantwortlicher Redakteur: Wilhelm Harder in Karlsruhe.

### Familiennachrichten.

Karlsruhe, Auszug aus dem Standesbuch-Register.  
Geburten. 7. April. Hans, B.: Heinrich Dannheimer, Chorfänger. — 8. April. Anna Frieda, B.: Georg Werner, Kohlenhändler. — Anna, B.: Samuel Drolling, Wäckermeister. — Willy Gustav, B.: Wilh. Fauch, Schneider. — Kleofa Juliana, B.: Joh. Piattowski, Schuhmacher. — 9. April. Bertha Maria Franziska, B.: Max Dächner, Kaufmann. — Bertha, B.: Fidel Vins, Bildhauer. — Emilie, B.: Friedrich Kröner, Blechmeister. — 10. April. Martin Heinrich, B.: Jakob Gärtner, Schlosser. — 11. April. Emma Hedwig Bertha, B.: Georg Gutjahr, Hauptmann.  
Todesfälle. 8. April. Gustav, 5 M. 4 J. B.: Friedrich Menich, Gattwirth. — 9. April. Wilhelmine Rühle, ledig, Privatere, 73 J. — Anna, 6 M. 16 J. B.: Heinrich Brunm, Stadtaagelöhner. — 10. April. Anna, 2 J. B.: Karl Fried, Schaffner. — Heinrich Keller, Chem., Küfer, 55 J. — Wilhelm, 2 M. 6 J., B.: Friedrich Seeland, Schneider. — 11. April. Katharina Dilger, ledig, Privatere, 74 J.

### Handel und Verkehr.

#### Handelsberichte.

Berlin, 11. April. Wochenauweis der Deutschen Reichsbank vom 7. April gegen den Ausweis vom 31. März.

Aktiva	M.	M.
Metalbestand	856 973 000	+ 17 312 000
Reichsbanknoten	17 943 000	+ 283 000
Andere Banknoten	9 430 000	— 623 000
Wechsel	452 282 000	— 23 125 000
Lombardforderungen	61 460 000	— 2 098 000
Effekten	9 597 000	+ 475 000
Sonstige Aktiva	37 397 000	— 9 431 000
<b>Passiva</b>		
Grundkapital	120 000 000	unverändert
Reservefond	23 894 000	unverändert
Notenumlauf	934 037 000	— 30 263 000
Sonst. dgl. fäll. Verbindlichkeiten	362 064 000	+ 14 202 000
Sonstige Passiva	1 133 000	+ 64 000

Wien, 10. April. Wochenauweis der Oester.-Ungar. Bank vom 7. April gegen den Ausweis vom 31. März.

Notenumlauf	366 000 000 fl.	+ 8 100 000 fl.
Metallschatz in Silber	147 300 000 fl.	+ 400 000 fl.
do. in Gold	62 100 000 fl.	+ 400 000 fl.
In Gold zahlbare Wechsel	17 300 000 fl.	+ 500 000 fl.
Portefeuille	127 100 000 fl.	+ 3 300 000 fl.
Lombardbestände	23 700 000 fl.	unverändert
Hypothekendarlehen	99 600 000 fl.	unverändert
Bankbriefe in Umlauf	95 300 000 fl.	+ 100 000 fl.
<b>Äuñ. 11. April.</b> Weizen, fremder, loco 18.75, hiesiger loco 17.50, per Mai 18.15, per Juli 18.55. Roggen, fremder, loco 14.25, hiesiger, loco 13.50, per Mai 13.20, per Juli 13.30. Rüböl, per 50 kg, loco 25.50, per Mai 24.80, per Oktober per 100 kg 49.60. Hafer, hiesiger, loco 13.50.		
<b>Bremen, 11. April.</b> Petroleum-Markt. Schlussbericht. Standard wüfte loco 6.25. Träge.		
<b>Berlin, 11. April.</b> Weizen fest, per Frühjahr 7.12 G., 7.14 B., per Herbst 7.40 G., 7.41 B. Hafer, per Frühjahr 5.12 G., 5.14 B., per Herbst 5.44 G., 5.46 B. Mais per Mai-Juni 6.47 G., 6.49 B. Kohlraps —. Wetter: trübe.		
<b>Antwerpen, 11. April.</b> Petroleum-Markt. Schlussbericht.		

Raffinirtes, Type weiß, dispon. 15 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> , per April 15 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> , per Mai 15 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> , per September-Dezember 16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> . Still. Amerikan. Schweinefett, nicht verzollt, dispon., 91 Frsch.	
<b>Paris, 11. April.</b> Rüböl per April 51.75, per Mai 52.—, per Mai-August 52.50, per Septbr.-Dezember 54.—. Felt. — Spiritus per April 46.75, per Sept.-Dez. 43.75. Watt. — Zucker, weißer, dispon., Nr. 3, per April 39.50, per Okt.-Januar 36.25. Träge. — Mehl, 12 Marques, per April 52.75, per Mai 52.40, per Mai-Aug. 52.40, per Sept.-Dezbr. 51.75. Felt. — Weizen per April 23.90, per Mai 24.—, per Mai-Aug. 23.90, per Sept.-Dezbr. 23.40. Felt. — Roggen per April 14.40, per Mai 14.40, per Mai-Aug. 14.60, per Sept.-Dezbr. 14.75. Still. — Talg 62.—. Wetter: bedeckt.	
<b>New-York, 10. April.</b> (Schlußkurs.) Petroleum in New-York 7 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> , dto. in Philadelphia 7 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> , Mehl 3.10, Rother Winterweizen 0.92, Mais (New) 64 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> , Zucker fair ref. Muscov. 4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> , Kaffee, fair Rio 14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> , Schmalz (Wilcox) 7.80, Getreidefracht nach Liverpool nom.	
Baumwolle-Zufuhr vom Tage 5 000 B. Ausfuhr nach Großbritannien 13 000 B., dto. nach dem Continent 9 000.	

