

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1890

147 (1.6.1890)

Beilage zu Nr. 147 der Karlsruher Zeitung.

Sonntag, 1. Juni 1890.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 30. Mai. 19. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer vom 29. Mai.

Unserm vorläufigen Bericht haben wir Folgendes nachzutragen:

Ueber das Budget der Eisenbahnverwaltung erstattet Geheimrath Dr. Grashof namens der Budgetkommission Bericht und weist darauf hin, daß die Nothwendigkeit und Dringlichkeit der sämtlichen Anforderungen der Regierung von der Hohen Zweiten Kammer in dem Maße anerkannt worden sei, daß höhere Summen bewilligt worden seien, als ursprünglich angefordert worden waren.

Graf v. Helldorf bringt einige Mängel in der Anlage unserer Bahnhöfe und Haltestellen zur Sprache.

In Kenzingen werde der Mangel eines entsprechenden Wartesaals sehr lästig empfunden. Der vorhandene III. Klasse-Wartesaal sei nicht ausreichend.

Der westliche Einsteigeperron auf der Station Schallstadt sei zu schmal; derselbe werde durch eine, vom Publikum nicht benützte, mit Glasabschluß versehene Einsteigehalle beengt. Bei größerem Zubrang sei der Aufenthalt auf jenem Perron lebensgefährlich.

Sodann bespricht Redner die Verwendung von Stacheldraht zur Einzäunung von Bahnanlagen, welche sehr oft Verwundungen von Hunden und Beschädigungen von Kleidungsstücken zur Folge habe, während diese Art der Einzäunungen einen wirksamen Schutz doch nicht gewähre. Redner erwähnt speziell den westlichen Einsteigeperron in Scherzingen, wo eine derartige Einzäunung ohne jeden Grund angebracht sei, und bittet, der Verwendung von Stacheldraht bei Bahnanlagen Einhalt zu thun.

Generaldirektor Geheimrath Eisenlohr kann das Vorhandensein von Mißständen bezüglich der Wartezimmer auf der Station Kenzingen zugeben und verweist auf die in Tit. VII § 71 des Eisenbahnbetriebsbudgets enthaltene Anforderung von 15 600 M. für die Wartesaalherstellung in Kenzingen, womit der geäußerte Wunsch seine Erledigung finden werde.

Bezüglich der Verwendung von Stacheldraht zu Einzäunungen sei jetzt schon eine Beschränkung eingetreten; auch halte die Verwaltung ihr Augenmerk darauf gerichtet, daß derartige Einzäunungen überall da, wo Beschädigungen von Menschen und Thieren zu befürchten seien, beseitigt werden.

Die Stationsverhältnisse von Scherzingen und Schallstadt seien dem Redner z. Bt. nicht genügend bekannt. Der Glasabschluß der Einsteigehalle in Schallstadt sei übrigens, da diese Halle sich nach der Wetterseite öffne, nötig, wenn die Halle irgend einen Schutz gewähren solle.

Daß auf manchen Stationen die Perrons enge seien, könne zugegeben werden, und es werde Abstellung dieser Mißstände erfolgen, wo dies ohne unverhältnismäßigen Kostenaufwand möglich sei.

Damit wird die Generaldiskussion geschlossen.

Zu Tit. I (Eisenbahnen im Interesse der Landesverteidigung) gibt der Berichterstatter seiner Befriedigung darüber Ausdruck, daß in Folge des Eintretens des Reiches größere Gebiete unseres Landes eine Bahnverbindung erhalten hätten, auf welche sie sonst noch lange hätten warten müssen.

Es sei nur zu wünschen, daß diese Bahnen möglichst lange dem Friedensverkehr, und nicht ihrem eigentlichen militärischen Zweck zu dienen haben möchten.

Zu Tit. III § 11 (Mannheim, Hafenanlagen und Lagerplätze) weist der Berichterstatter darauf hin, daß der angeforderte Betrag von 1 000 000 M. (erste Rate) von der Budgetkommission des andern Hohen Hauses aus dem etatgesetzlichen formellen Grunde des Fehlens von Plänen gestrichen worden sei. Daß sich überhaupt das Bedürfnis nach weiteren Hafenanlagen und Lagerplätzen in Mannheim ergeben habe, trotzdem erst vor wenigen Jahren eine Erweiterung der Hafenanlagen eingetreten sei, könne nur mit Freude begrüßt werden, weil sich daraus zeige, wie schnell und erheblich sich der Handelsverkehr von Mannheim ausdehne. Die ursprüngliche Anforderung habe im wesentlichen die Erstellung eines neuen Hafenanals mit einem Gesamtaufwand von 1 600 000 M. bezweckt. Bei den weiteren Verhandlungen sei jedoch die Anlage eines offenen Flußhafens von der Flußbaubehörde als möglich anerkannt worden und in Folge davon habe das Projekt eine Erweiterung erfahren, wodurch einem längst gehegten Wunsche der Interessenten entsprochen und dem Bedürfnis auf eine längere Reihe von Jahren genügt werden würde. Das Bedürfnis sei auch von der Hohen Zweiten Kammer anerkannt worden, welche sodann auch die etatgesetzlichen Bedenken gegen die Bewilligung aufgegeben und als erste Rate für die Ausführung des kombinierten Projekts, welches im Ganzen einen Aufwand von etwa 4 380 000 M. erfordern werde, den Betrag von 1 000 000 M. bewilligt habe. Auch die Kommission beantrage die Genehmigung dieser Summe als eine wirtschaftlich berechnete Kapitalanlage, die nicht nur den Interessen Mannheims diene, sondern in gleicher Weise auch im Interesse des ganzen Staates gelegen sei.

Auf § 13 (Pforzheim, Umbau des Bahnhofs), und § 15 (Baden, Bahnhofsombau) übergehend, bemerkt Redner, daß die jetzt für notwendig erkannte durchgreifende Erweiterung einzelner größerer Bahnhöfe i. Bt. nicht

habe vorausgesehen werden können, da man eine derartige Entwicklung unseres Bahnverkehrs nicht habe erwarten können. Die Erweiterung des Bahnhofs in Pforzheim diene wesentlich den Bedürfnissen des Betriebs; das bezügliche Projekt habe nach Aufstellung des Budgets noch eine durchaus anzuerkennende Erweiterung erfahren, wodurch sich der Aufwand auf 462 400 M. erhöhe. Die Anforderungen für den Bahnhof in Baden bezweckten nicht allein eine Befriedigung der Bedürfnisse des Betriebs, sondern es sei auch, wohl mit Recht, bezüglich der äußeren Erscheinung der Bahnhofsgebäude der Bedeutung der Stadt Baden als eines viel besuchten Badeorts Rechnung getragen.

Die unter § 17b. enthaltene Anforderung von 84 000 M. für eine Straßenerweiterung in der Verlängerung der Johannerstraße in Freiburg sei nachträglich zurückgezogen worden, nachdem sich ergeben hatte, daß die bei Aufstellung des Budgets vorausgesetzte Vereinbarung zwischen der Stadt und der Eisenbahnverwaltung nicht zu erwarten sei. Dagegen sei von dem Hohen andern Hause hier der Betrag von 40 000 M. zur Ausführung irgend einer von der Regierung noch näher zu erwägenden Straßenerweiterung im Norden der Stadt Freiburg eingestelt worden, da der Verkehr in jenem Stadttheile eine Unterführung dringend erfordere. Diese Verwilligung sei im Hinblick auf den Wortlaut des § 4 des Etatgesetzes zulässig und es werde daher die Genehmigung der Position und zugleich weiter beantragt, die vor kurzem bei dem Hohen Hause eingekommene Petition der Vereinigung für Förderung der Interessen des nördlichen Stadttheils von Freiburg als hierdurch erledigt zu erklären.

Kommerzienrath Dissené dankt dem Herrn Berichterstatter für die Befürwortung der auf die Erweiterung der Hafenanlagen in Mannheim bezüglichen Position, da diese Erweiterung durch das Anwachsen des Verkehrs in Mannheim geboten sei. Der Hafenverkehr in Mannheim, der im Jahre 1874 sich noch auf 13 Millionen Zentner belaufen habe, habe im Jahre 1889 über 50 Millionen Zentner betragen. Diese Verkehrszunahme sei auf die von Natur günstige Lage Mannheims, dann aber auch wesentlich auf die Opferwilligkeit zurückzuführen, mit welcher die für die Bewältigung dieses Verkehrs erforderlichen Einrichtungen hergestellt worden seien. Es sei dies ein nicht genug zu rühmendes Verdienst der Regierung, die schon frühe die Reime der Entwicklung Mannheims erkannt und den Anstoß zur Inangriffnahme der großartigen Anlagen gegeben habe, zu einer Zeit, wo dieses Unternehmen von Manchen als zu früh erachtet worden sei. Der Erfolg habe aber das Vorgehen der Regierung durchaus gerechtfertigt, und es sei neben den Vorteilen für die Stadt durch die Verpachtung der Ladeplätze auch ein erheblicher Gewinn für die Staatskasse erzielt worden. Die Interessen des Staats und der Stadt seien namentlich gegenüber der Konkurrenz von Ludwigshafen solidarische, da seitens Bayern in der neuesten Zeit große Anstrengungen gemacht würden, einen Teil des Mannheimer Verkehrs nach Ludwigshafen und damit von der Badischen Bahn auf die Pfälzer Bahnen abzuleiten. Die Konkurrenz von Ludwigshafen sei dadurch noch gesteigert worden, daß sich die bestehenden Einrichtungen in Mannheim als ungenügend herausgestellt hätten und für neu anziehende Firmen keine Lagerplätze mehr vorhanden seien. Aus dieser bedauerlichen Situation werde Mannheim durch die jetzige Anforderung befreit. Es müsse deshalb sowohl der Hohen Zweiten Kammer für die Annahme dieser Position wie der Groß. Regierung und insbesondere dem Herrn Finanzminister für die Vorlage derselben warmer Dank gezollt werden. Die jetzt in Aussicht genommene Erweiterung des Projekts verdiene namentlich deshalb den Vorzug vor dem früheren Projekt, weil damit eine Verkleinerung des alten Hafengebiets vermieden werde.

Redner gibt zum Schluß der Hoffnung Ausdruck, daß auch dieses Hohen Haus, das jederzeit für den wirtschaftlichen Fortschritt des Landes eingetreten sei, dieser Position seine Zustimmung erteilen werde, da nach seiner Ueberzeugung diese Opfer nicht bloß zum Vortheil der Stadt, sondern auch zum Besten des ganzen Staates gereichen werden.

Gutsbesitzer Fehr, Ferdinand v. Bodman weist darauf hin, daß die Entwicklung der Stadt Freiburg im Süden und Westen durch die Eisenbahn gehemmt sei. Im Westen der Stadt sei nun zwar eine Unterführung und eine Ueberführung der Hauptbahn bzw. des Bahnhofsgebiets hergestellt, von denen sich namentlich die letztere sehr bewähre, so daß es sehr zu begrüßen wäre, wenn auch weiter im Norden eine solche Anlage erstellt werden würde. Insbesondere könne er eine Unterführung an der Lehenerstraße aufs dringendste unterstützen. Redner bittet um Auskunft, aus welchen Gründen die bei Aufstellung des Budgets in Aussicht genommene Vereinbarung mit der Stadt über die Straßenerweiterung in der Verlängerung der Johannerstraße nicht zu Stande gekommen sei.

Generaldirektor Geheimrath Eisenlohr erwidert dem Vorredner, daß die Eisenbahnverwaltung geglaubt habe, den Mißständen, welche sich mit der zunehmenden Ausdehnung der Stadt Freiburg voraussichtlich ergeben werden, jetzt schon durch eine Straßenerweiterung in der Verlängerung der Johannerstraße abhelfen zu sollen. Auf der Seite der Stadt habe aber keine Genehmigung

zur Ausführung dieses Projekts bestanden, da das Bedürfnis einer Unterführung an der in Aussicht genommenen Stelle nicht anerkannt und die Bedingung, daß die Straße unter der Bahn von der Stadt, die Ueberführung dagegen von der Eisenbahnverwaltung hergestellt werden sollte, von der Stadt nicht für annehmbar erachtet worden sei.

Wie sich die Verwendung der jetzt von dem Hohen andern Hause zur Verfügung gestellten Mittel für eine Straßenerweiterung in dem fraglichen Stadttheile gestalten werde, sei von weiteren technischen Untersuchungen und dem Benehmen mit der Stadt abhängig.

Auf das Mannheimer Projekt übergehend, konstatiert Redner mit großer Befriedigung, daß nunmehr seitens der maßgebenden Flußbaubehörde von der früheren Anschauung, daß die Stromverhältnisse des Rheins die Anlage eines offenen Flußhafens nicht gestatteten, abgegangen worden sei, wodurch die Erweiterung des ursprünglichen Projekts möglich geworden sei. Es sei nunmehr zunächst noch darüber Entscheidung zu treffen, welcher Theil der Gesamtanlage in erster Reihe in Angriff zu nehmen sei, was von dem Gang der noch erforderlichen Verhandlungen mit Bayern abhängige.

Redner halte sich zum Schluß noch verpflichtet, dem Herrn Berichterstatter und Herrn Kommerzienrath Dissené Dank auszusprechen für die Worte der Anerkennung, welche sie der Verwaltung hätten zu Theil werden lassen.

Zu Tit. IV (Transportmaterial) äußert Landgerichtspräsident Dr. v. Kotte den Wunsch, daß in Zukunft nur noch Personenwagen nach dem amerikanischen (Durchgang-)System gebaut werden, da bei den jetzt vorwiegend im Gebrauch befindlichen Coupéwagen das Fahrpersonal großen Gefahren für Leben und Gesundheit ausgesetzt sei, zumal da in neuerer Zeit das Billetcoupé anders vorgenommen werde als früher, wo die Schaffner zu diesem Zwecke die Fenster von außen öffneten. Redner bringt sodann noch einen Mißstand bezüglich der Dampfheizung in den Personenwagen zur Sprache, nämlich den, daß die Vorrichtung zum Abstellen der Heizung vielfach nicht gut funktioniere.

Geheimrath Dr. v. Polst schließt sich dem Wunsch des Vorredners bezüglich der Annahme des Systems der durchgehenden Wagen an, das nicht nur für die Schaffner größere Sicherheit biete, sondern auch für die Gesundheit der Reisenden zuträglich sei, da dort der häufige Temperaturwechsel durch Öffnen der Coupéthüre zum großen Theil wegfalle. Nach seinen Erfahrungen in andern Ländern, insbesondere Amerika, ermögliche das System der Durchgangswagen auch eine große Ersparnis an Dienstpersonal. Im Allgemeinen müsse man anerkennen, daß unsere Eisenbahneinrichtungen vortreffliche seien und die Konkurrenz anderer Bahnen nicht zu scheuen brauchten. In manchen Beziehungen werde sich allerdings noch eine Arbeits- und Personalersparnis erzielen lassen, so z. B. auch durch Einführung des Checksystems für das Passagiergepäck.

Gutsbesitzer Fehr, Ferdinand v. Bodman begrüßt die in § 21 vorgesehene Anschaffung von 45 Personenwagen dritter Klasse, da er annehme, daß die Wagen insbesondere auch dem Lokalverkehr zu dienen bestimmt seien. Die Ausdehnung des Lokalverkehrs, dessen große sozialpolitische Bedeutung anerkannt werden müsse, werde auch die sich immer wiederholenden Begehren um Anhalten von Schnellzügen an kleinen Stationen vermindern. Redner fragt zum Schluß an, ob die zur Einführung bestimmte Westinghouse-Schnellbremse Unglücksfälle, wie sie in letzter Zeit mehrfach auf Kopfstationen durch Versagen der Bremsen vorgekommen seien, sicherer verhalte, als die jetzt eingeführte Westinghouse-Bremse.

Generaldirektor Geheimrath Eisenlohr erwidert, daß die Frage, welches Wagensystem den Vorzug verdiene, zwar schon sehr oft, auch in diesem Hohen Hause, erörtert worden sei, eine endgültige Lösung aber noch nicht gefunden habe. Im Allgemeinen neige man in Deutschland mehr zu dem System der Coupéwagen, doch sei anzuerkennen, daß die Durchgangswagen nicht unerhebliche Vorzüge vor den anderen aufzuweisen haben. Die Eisenbahnverwaltung sei daher auch bemüht, zur Benutzung auf den Seitenbahnen und für Lokalzüge Durchgangswagen zu beschaffen. Für den Verkehr auf der Hauptbahn müsse sich die Eisenbahnverwaltung wegen des durchgehenden Verkehrs im Einklang mit den andern deutschen Verwaltungen halten. Nach den bisherigen Erfahrungen glaube er auch nicht, daß in Deutschland das System der Durchgangswagen allgemeine Anerkennung finden werde. Auf den Linien, auf welchen wir von andern Verwaltungen unabhängig seien, werde das System der Durchgangswagen, das die Billetkontrolle erleichtere und für die Schaffner größere Sicherheit gewähre, immer mehr zur Durchführung gebracht werden.

Daß, wie einer der Herren Vorredner erwähnt habe, in der Bornahe der Billetkontrolle eine Aenderung eingetreten sei, vermöge er nicht als zutreffend zu bezeichnen, im Gegentheil sei angeordnet, daß die Kontrolle womöglich durch die Coupéfenster erfolgen solle, eine Anordnung, die übrigens mehr im Interesse der Reisenden, als in dem der Schaffner gelegen sei, da das Öffnen der Fenster von außen mit größerer Gefahr für den Schaffner verbunden sei, als das Öffnen der Thüren.

Die Klagen über die Heizung der Personenwagen seien in gewissem Grad berechtigt, da ein vollkommenes Hei-

zungssystem, das dem Reisenden gestatte, die Wärme, nach Belieben zu reguliren, noch nicht erfunden sei. Doch dürfe darauf hingewiesen werden, daß die bei uns eingeführte Dampfheizung sich am besten bewährt habe und daß dem Vorgang der badischen Verwaltung mit der Einführung dieser Heizung die Mehrzahl der andern Bahnen nachgefolgt sei.

Gegenüber Herrn Geheimrath v. Holt mußte darauf hingewiesen werden, daß unsere Verkehrsverhältnisse in vielen Stücken nicht mit amerikanischen Verhältnissen verglichen werden könnten. Mit Rücksicht auf die kürzeren Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen sei eben bei uns ein stärkeres Personal für die Billettkontrolle nötig. Daß das System der Durchgangswagen in dieser Beziehung eine gewisse Personalersparniß ermögliche, sei zuzugeben. Das Angenehmste wäre jedenfalls, wenn die Billettkontrolle ganz auf die Bahnhöfe beschränkt werden könnte; doch würde dies einen Umbau unserer Bahnhöfe bedingen und könnte jedenfalls nicht von einer einzelnen Verwaltung eingeführt werden.

Auf die Anfrage des Herrn v. Bodman habe er zu erwidern, daß die Westinghouse-Schnellbremse eine Verbesserung der bei uns bisher eingeführten Westinghouse-Bremse sei, indem bei jener die Bremswirkung ungleich rascher eintrete. Die Unglücksfälle durch Versagen der Bremsvorrichtung, welche erwähnt worden seien, seien nicht der Westinghouse-, sondern der Karpenter-Bremse zur Last. Der Vorzug der ersteren beruhe vor allem darauf, daß sie als Gefahrbremse bessere Dienste leiste, indem sie schneller wirke und weniger leicht versage. Die Eisenbahnverwaltung könne mit Befriedigung darauf hinweisen, daß die Nachbarstaaten Württemberg, Bayern und zum Theil auch Oesterreich dem badischen Vorgang bezüglich der Einführung der Westinghouse-Bremse nachgefolgt seien.

Kommerzienrath Dissen gibt seiner Befriedigung über die Vermehrung der Zahl der Güterwagen Ausdruck, da sich seit einigen Jahren eine bedenkliche Knappheit des Wagenmaterials gezeigt habe, die sich oft bis zur Kalamität steigerte, eine Erscheinung, die auch in andern Ländern wahrzunehmen sei. Er hoffe, daß durch die in Aussicht genommenen Neuananschaffungen dem Bedürfnis für längere Zeit genügt werde.

Geheimrath Dr. v. Holt muß anerkennen, daß ein Uebergang zum System der Durchgangswagen für Baden allein nicht möglich sei. Auch sei es richtig, daß in Amerika die Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen vielfach, wenn auch nicht überall, größere seien als bei uns. Uebrigens glaube er, daß auch in Berlin in maßgebenden Kreisen Reformen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens, welche eine größere Sicherheit des Betriebs und finanzielle Ersparniß zur Folge hätten, ein reges Verhältniß entgegengebracht werde, und er freue sich, daß auch unsere Eisenbahnverwaltung derartigen Reformen gegenüber sich entgegenkommend zeige.

Damit wird die Diskussion geschlossen und das Budget der Eisenbahnverwaltung für 1890/91 nach dem Antrag der Kommission in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der Zweiten Kammer genehmigt, sowie die Petition der Vereinigung für Förderung der Interessen des bürgerlichen Stadttheils von Freiburg als erledigt erklärt.

Die sich anschließende Berathung des Budgets der Eisenbahnbetriebsverwaltung (Abth. I eigentl. Betrieb) wird eingeleitet durch den Berichterstatter Kommerzienrath Sander. Derselbe weist darauf hin, daß man bei der Prüfung dieses Budgets mehr wie bei andern Zweigen der Staatsverwaltung wegen des Mangels technischer Kenntnisse auf das Vertrauen zu den ausführenden Organen angewiesen sei. Im Großen und Ganzen lasse sich jedenfalls sagen, daß bei der Aufstellung des Budgets sowohl bei den Ausgaben wie bei den Einnahmen mit großer Vorsicht zu Werke gegangen und allen in Betracht kommenden Momenten Rechnung getragen worden sei. Redner erinnert an die großen Aufwendungen im Interesse der Betriebssicherheit, insbesondere an die Aenderung der Bahnanlage vom links zum rechts fahren. Diese einschneidende Aenderung sei mit großer Sicherheit und ohne jede Störung des Verkehrs durchgeführt worden, wofür der Verwaltung Anerkennung gebühre. Sodann erwähnt Redner die Reichhaltigkeit unseres Fahrtenplans und hebt die soziale Bedeutung der Arbeiterzüge hervor, deren thunlichste Vermehrung er befürwortet, soweit ein Bedürfnis dazu obwaltet. Redner anerkennt lobend die Thätigkeit unserer Betriebsverwaltung; die badischen Bahnen seien in der Lage, sich mit jeder andern messen zu können. Der eventuellen Aenderung unseres ganzen Tarifwesens stehe die Kommission kühl gegenüber, da man mit den bestehenden Tarifen keine schlechten Erfahrungen gemacht habe. Zunächst sei abzuwarten, welche Erfahrungen Ungarn und Oesterreich auf dem Wege der Tarifänderung machen würden. Hervorzuheben sei, daß unsere derzeitigen Personenfahrgehalte nicht zu hoch seien.

Die Kommission beantragt die Genehmigung des Budgets nach den Beschlüssen der Zweiten Kammer.

Freiherr v. Hornstein möchte anregen, daß die zur Zeit im Gang befindliche Ersetzung der Holzschwellen durch Eisenschwellen etwas verlangsamt würde. Baden sei das holzreichste Land Deutschlands, produziere dagegen kein Eisen, und die Waldungen seien zum größten Theil im Besitz des Staats oder von Gemeinden; es beruhe daher eigenthümlich, daß bei uns die Holzschwellen durch Eisenschwellen ersetzt würden, während in eisenproduzierenden Ländern auch jetzt noch Holzschwellen verwendet würden. Zudem hätten sich jetzt in Folge des Steigens der Eisenpreise die Verhältnisse gegen früher noch mehr zu Gunsten der Holzschwellen geändert. Eine Verlangsamung der Ersetzung der Holzschwellen durch Eisenschwellen werde für manche Gemeindeverwaltung von Vortheil sein.

Generaldirektor Geheimrath Eisenlohr erklärt, daß die Entscheidung der Frage, ob Holzschwellen oder Eisen-

schwellen verwendet sollten, in erster Linie von der Sicherheit des Betriebs, nicht von ökonomischen Rücksichten abhängen. Doch könne nicht gesagt werden, daß Holzschwellen nicht eine ebenso große Sicherheit garantirten, da auf den wegen der Sicherheit des Betriebs anerkannten englischen Bahnen vorzugsweise Holzschwellen verwendet seien; immerhin lasse sich aber der gleiche Grad von Sicherheit bei Holzschwellen nur bei einem größeren Unterhaltungsaufwand und einer Verstärkung der Schienen erzielen. Es sei daher auch jetzt trotz der wesentlichen Steigerung der Eisenpreise ein Wechsel im System nicht in Aussicht genommen, vielmehr sei beabsichtigt, neue Bahnen von Anfang an mit Eisenschwellen herzustellen, im Uebrigen aber Holzschwellen durch Eisenschwellen zu ersetzen, soweit ohnedies eine Erneuerung der Holzschwellen nötig sei.

Ob und inwieweit der Uebergang von Holz- zu Eisenschwellen auf die inländischen Holzpreise einen Einfluß gehabt habe, sei schwer zu ermitteln; übrigens seien die Holzschwellen früher vorzugsweise aus dem Ausland bezogen worden, weil im Inland das erforderliche Holz überhaupt oder nicht zu entsprechenden Preisen erhältlich gewesen sei.

Frhr. v. Rüdiger wünscht, daß die Schnellzugzuschlagsbillette in Zukunft von den Schaffnern ausgestellt würden. Beim Uebergang von einer Bahn auf eine andere sei oft kaum Zeit zur Lösung des Zuschlagsbilletts. Auch werde weiter als Mißstand empfunden, daß man für die Strecke Raftatt-Dos bei Benützung eines Schnellzugs ein Zuschlagsbillet lösen müsse, obwohl hier keine Station übersprungen werde.

Generaldirektor Geheimrath Eisenlohr führt aus, daß die Einführung der Schnellzugzuschlagsbillette im Interesse der Verminderung der Zahl der Billette erfolgt sei. Auch werde dadurch ermöglicht, eine Reise zum Theil mit Schnellzug, zum Theil mit gewöhnlichen Zügen zurückzulegen. Zur Erleichterung des Verkehrs seien aber auch eigentliche Schnellzugsbillette vorhanden, und es sei die Einrichtung getroffen, daß man für die Benützung des Schnellzugs von einer bestimmten Station an schon auf einer früheren Station das Zuschlagsbillet lösen könne. Die letztere Einrichtung werde auf allen Stationen eingeführt, auf welchen sich hierzu ein Bedürfnis ergebe.

Dem Wunsch, auf einzelnen Strecken die Benützung der Schnellzüge ohne Lösung eines Zuschlagsbilletts zu gestatten, könne er keine Erfüllung in Aussicht stellen, da kein Unterschied gemacht werden könne, ob der Schnellzug nur auf kleine Strecken, zwischen zwei einander unmittelbar benachbarten Stationen, oder auf größere Entfernungen benützt werde.

Auch dem Wunsch, die Schaffner mit Zuschlagsbilletten auszurüsten, stehe die Verwaltung ablehnend gegenüber, da es bedenklich erscheine, die mit der Billettkontrolle betrauten Personen auch mit dem Billetverkauf zu beauftragen.

Geheimrath Dr. v. Holt ist durch die auf die Anfrage des Frhrn. v. Hornstein regierungsfreilich erfolgte Erklärung bezüglich der Verwendung der Eisenschwellen durchaus befriedigt, da in diesem Punkte nur die Betriebssicherheit den Ausschlag geben dürfe. Auch in Amerika hätten die Vorzüge der Eisenschwellen Anerkennung gefunden und einige der erst in der neueren Zeit stattgehabten größeren Eisenbahnunfälle seien ja auf schlechte Holzschwellen zurückzuführen worden.

Die Tariffrage sei noch zu sehr im Fluß und zu wenig geklärt, als daß man jetzt schon ein entscheidendes Urtheil abgeben könnte. Zudem sei in diesem Punkt ein einseitiges Vorgehen einer Verwaltung überhaupt nicht möglich; das Abwarten weiterer Erfahrungen sei daher durchaus richtig. Ob das Zonen-system für alle Verhältnisse passe, scheine ihm fraglich, wogegen der ältere Kilometer-tarif schon der Einfachheit und der damit verbundenen Zeit- und Personalerparniß wegen eine künftige rationelle Einrichtung zu sein scheine. Bei einer künftigen Aenderung unseres Tarifwesens müßte daher jedenfalls auch dieses System mit in Erwägung kommen.

Frhr. v. Hornstein erwidert dem Vorredner, daß ihm die Vereinziehung amerikanischer Verhältnisse bei der Frage der Verwendung von Holz- oder Eisenschwellen nicht besonders glücklich scheine, da ihm bekannt sei, daß Holzschwellen, die bei uns ausgeschieden waren, nach Amerika verschickt und dort ohne weiteres zum Bahnbau verwendet wurden.

Generaldirektor Geheimrath Eisenlohr hebt hervor, daß zwischen dem in Ungarn und dem in Oesterreich eingeführten Zonentarif ein großer Unterschied obwalte. In Ungarn werde bezüglich der Entfernungen über 225 Kilometer ein Unterschied im Preis überhaupt nicht mehr gemacht. In Oesterreich sei aber diese Begünstigung des Fernverkehrs nicht adoptirt, dagegen werde dort von 100 Kilometer ab die Taxe nur von je 50 zu 50 Kilometer berechnet. Der österreichische Tarif habe sonach mit unserm eine gewisse Aehnlichkeit, da nach diesen Entfernungen bis zu 1 Kilometer, früher bis zu 1 Meile, ebenfalls unberücksichtigt bleiben.

Uebrigens habe sich auf einer Konferenz von Vertretern der deutschen Eisenbahnverwaltung keine Neigung gezeigt, zu dem Zonentarif überzugehen.

Kommerzienrath Dissen führt aus, daß der Grund der in Ungarn mit der Einführung des Zonentarifs erzielten günstigen Erfolge wesentlich darin erblickt werden müsse, daß dort früher die Taxen irrational hoch gewesen seien; eine einfache Taxermäßigung würde daher denselben Erfolg gehabt haben. Er gebe zu, daß der Zonentarif eine kleine Wahrheit enthalte; sein praktischer Werth müsse aber zunächst erwiesen werden, und namentlich haben sei in der glücklichen Lage, dies abwarten zu können, da es keine direkte Konkurrenz zu bekämpfen habe. Auch scheine es ihm schon aus dem Grunde nicht angezeigt, daß Baden auf diesem Gebiet bahnbrechend vorgehe, da

die möglichst einheitliche Regelung aller reglementarischen und Tarifbestimmungen für alle deutschen Bahnen das erstrebenswerthe Ziel jeder Eisenbahnverwaltung sein müsse. Dem Streben nach einer Verbilligung des Eisenbahnverkehrs stehe auch er durchaus sympathisch gegenüber, es sei aber hier der finanziellen Wirkungen wegen große Vorsicht geboten. Daß auch seitens unserer Eisenbahnverwaltung dieses Streben in gewissem Umfang als berechtigt anerkannt werde, beweise die Förderung, welche der Lokalzugsverkehr erfahre, und Redner könne nur wünschen, daß auf dem begonnenen Wege fortgeschritten werde.

Frhr. v. Göler ist erfreut, daß bis jetzt sämtliche Vorredner dem im Kommissionsbericht vertretenen Standpunkt bezüglich des Zonentarifs beigetreten seien. Bezüglich der Frage der Verwendung von Holzschwellen halte auch er die Sicherheit des Betriebs für ausschlaggebend; übrigens glaube er, daß diese Frage für unser Land volkswirtschaftlich nicht sehr schwerwiegend sei, da wenig Eisenwälder vorhanden und die Holzschwellen früher aus dem Ausland eingeführt worden seien. — Die beiden von Frhrn. v. Rüdiger geäußerten Wünsche könne er nur unterstützen. Auch in Württemberg sei die Abgabe von Zuschlagsbilletten durch den Zugmeister eingeführt.

Zum Schluß macht Redner auf die häufig vorkommenden moralischen Belästigungen der weiblichen Passagiere in den Arbeiterzügen durch männliche Mitreisende aufmerksam. Der Verein für innere Mission habe sich mit dem Ersuchen an die Eisenbahnverwaltung gewendet, bei diesen Zügen die Trennung nach Geschlechtern durchzuführen; die Durchführung der Maßregel sei aber an dem Widerstreben der weiblichen Passagiere selbst gescheitert. Er glaube jedoch, daß die Verwaltung berechtigt und in der Lage sei, derartige Mißstände zu verhindern.

Generaldirektor Geheimrath Eisenlohr bestätigt, daß Klagen über Ungehörigkeiten bei Arbeiterzügen laut geworden seien. Der Wunsch des Herrn Vorredners, die Trennung der Geschlechter in den Arbeiterzügen, sei bezüglich Forzbeims schon in den letzten Wochen zur Durchführung gekommen. In gleicher Weise werde auch an andern Orten, wo sich ein Bedürfnis hierzu ergebe, vorgegangen werden.

Geheimrath Dr. v. Holt hebt hervor, daß die Holzschwellen jedenfalls eine genaue ständige Kontrolle erfordern, was bei den Eisenschwellen nicht in dem Maße der Fall sei, weshalb die letzteren den Vorzug verdienen.

Frhr. v. Hornstein erklärt sich damit einverstanden, daß die durchgehenden Personenwagen auf den kürzeren Routen, die Compagnen dagegen auf den durchgehenden Linien Verwendung finden sollen.

Damit wird die Diskussion geschlossen und das Budget der Eisenbahnbetriebsverwaltung alsdann angenommen.

Ueber die Bitte der Gemeinderäthe von Hülgelheim, Zinken und Junzigen, die Errichtung einer Personenhaltestelle in Hülgelheim, berichtet namens der Kommission für Eisenbahnen und Straßen Frhr. v. Gemmingen unter Verlesung des Kommissionsberichts. Die Kommission beantragt, die Petition der Regierung zur Kenntnißnahme zu überweisen.

Aus dem Kommissionsbericht ist zu erwähnen, daß zwei in den Jahren 1886 und 1888 an die Zweite Kammer gerichtete Petitionen gleichen Inhalts erfolglos waren, obgleich sowohl die Zweite Kammer als die Regierung das Bedürfnis anerkannt hatten, da die Regierung mit Rücksicht auf die Interessen des allgemeinen Verkehrs sich nicht in der Lage sah, dem Gesuch entsprechen zu können. Mit Rücksicht darauf, daß auf der Strecke Freiburg-Müllheim, an welcher Hülgelheim liegt, nur etwa halb so viel Anhaltestellen bestehen, wie auf der nahezu gleich langen Strecke Müllheim-Basel, daß auch die Entfernung einer Haltestelle Hülgelheim von den beiden nächsten Stationen Buggingen und Müllheim nicht geringer sein würde als die Entfernung der einzelnen Stationen der Strecke Müllheim-Basel von einander, endlich im Hinblick auf die von der Gemeinde angebotenen sehr beträchtlichen Zuschüsse glaubt die Kommission, daß es der Großh. Regierung doch noch möglich sein werde, die Wünsche der Petenten dadurch zu befriedigen, daß eine Haltestelle errichtet werde und an derselben wenigstens Morgens und Abends je ein Personenzug anhalte.

Geheimrath Dr. v. Holt hätte nach der Motivierung des Kommissionsberichts den Antrag auf empfehlende Ueberweisung erwartet, da auch nach den ihm persönlich gewordenen Aufschlüssen über die thatsächlichen Verhältnisse die Petition dies verdient hätte. Da die Berechtigung des Wunsches auch von der Regierung nicht bestritten werde, sei zu hoffen, daß es gelingen werde, die noch bestehenden Schwierigkeiten zu beseitigen, weshalb er sich enthalte, einen Antrag auf empfehlende Ueberweisung zu stellen. Die Haltestelle werde insbesondere mit Rücksicht auf die ungünstige Lage der Rebauern sehr erstrebt und werde dann von ganz besonderer Bedeutung sein, wenn einmal der Lokalzugsverkehr sich von Freiburg bis Müllheim erstrecke.

Kommerzienrath Dissen unterstützt die Petition gleichfalls aufs wärmste und betont insbesondere die Ausführungen des Kommissionsberichts über die Verhältnisse an der Bahnstrecke Müllheim-Basel.

Der Regierungskommissar Geh. Referendar Zittel führt aus, daß der hier vorgetragene Wunsch schon ein alter sei, daß aber die Regierung bis jetzt immer Bedenken getragen habe, denselben zu entsprechen. Diese Bedenken seien jedoch nicht betriebstechnischer Natur, auch komme der Kostenpunkt nicht in Betracht, nachdem die Gemeinde sich zur Uebernahme des größten Theils der Kosten bereit erklärt habe. Die Bedenken seien vielmehr in der Rücksichtnahme auf den großen Reiseverkehr begründet; die Linie Mannheim-Basel sei ja, wie bekannt, eine Strecke des internationalen Verkehrs und auf solchen

linien sei das Vorhandensein vieler Stationen sehr lästig. Er glaube daher, daß gerade das Vorhandensein der zahlreichen Stationen auf der Strecke Müllheim-Basel, welcher Umstand im Kommissionsbericht zu Gunsten der Petenten verwerthet worden sei, gegen das Gesuch spreche. Außerdem seien zwar zur Zeit die Wünsche der Petenten sehr bescheidene, es sei aber nicht zu erwarten, daß wenn diesen Wünschen genügt sein würde, weitere Anforderungen ausblieben.

Trotzdem sei die Regierung geneigt, die Sache nochmals in Erwägung zu ziehen, und sie werde sich vielleicht dazu entschließen können, unter den obwaltenden Verhältnissen den Wünschen der Petenten entgegenzukommen.

Hierauf wird der Kommissionsantrag angenommen. Sodann verliest Graf v. Helldorf den Bericht der gleichen Kommission über die Bitte der Gemeinderäthe von Ueberlingen und umliegender Orte betr. den Bau einer Schmalspurbahn von Ueberlingen nach Stockach.

Aus dem Kommissionsbericht ist hier Folgendes zu erwähnen:

Die Kosten der von den Petenten erstrebten Schmalspurigen Sekundärbahn von Ueberlingen nach Stockach werden zu 892 000 M. veranschlagt, wovon seitens der Gemeinden neben der Stellung des Geländes 150 000 M. zugesichert sind. Bei einem Staatszuschuß von 400 000 M. werde nach der Berechnung der Petenten der Unternehmer zur Last fallende Kostenantheil eine angemessene Verzinsung erfahren. Ein Unternehmer sei jedoch noch nicht namhaft gemacht. Zur Begründung der Forderung eines Staatszuschusses von ca. 26 600 M. für den Kilometer werde geltend gemacht, daß die früheren Hoffnungen der beteiligten Gemeinden auf die Erbauung einer Bodenseegürtelbahn sich nicht erfüllt hätten, daß aber die Bedeutung der Stadt Ueberlingen als Luftkurort, Mineral- und Seebad, sowie als Verkehrsmittelpunkt für den ganzen Bezirk, in dem eine rege Handels- und Gewerbetätigkeit sich entwickelt habe, die Erstellung einer Bahnverbindung rechtfertige, da die Dampfschiffahrt wegen der theuern Fracht die Konkurrenz mit anderen Landesgegenen nicht gestatte und dadurch eine Schädigung der ganzen Umgegend herbeigeführt worden sei.

Die Kommission erkennt die geltend gemachten Gründe als zum größeren Theile richtig an und beantragt daher Ueberweisung der Petition zur Kenntnissnahme.

Der Berichterstatter fügt bei, daß er aus den im Bericht niedergelegten Gründen in der Kommission die empfehlende Ueberweisung beantragt habe, welchem Antrag die Mehrheit der Kommission jedoch wegen der Höhe des begehrten Staatszuschusses nicht beigetreten sei. Daß auch die Regierung die theilweise Berechtigung der Wünsche der Petenten nicht verkenne, gehe daraus hervor, daß schon früher über die Erbauung einer Bahn in dieser Gegend ein Staatsvertrag mit Württemberg abgeschlossen worden, auch die damals in Aussicht genommene Linie schon abgeteilt gewesen sei.

Führ. v. Hornstein bedauert, daß die Kommission nicht zu dem Antrag auf empfehlende Ueberweisung gekommen sei, da er den Standpunkt des Herrn Berichterstatters vollkommen theile und diesen bitte, einen Gegenantrag zu stellen, den er unterstützen werde und um dessen Annahme er das Hohe Haus bitte. Der Bezirk Ueberlingen habe sich auf dem Gebiet der Thierzucht mit großer Energie in den letzten Jahren empor gearbeitet, trotzdem stehe derselbe in den erzielten Preisen hinter den Nachbarbezirken zurück, da der Dampfschiffverkehr für lebende Fracht ausgeschlossen sei. Die Frage, an welchem Punkt der Anschluß an die Bahn erfolgen solle, könne im gegenwärtigen Stadium noch als offene betrachtet werden, aber im Uebrigen bitte er, die Petition der Regierung empfehlend zu überweisen, womit auch der 3. Zt. im Hause nicht mehr anwesende Abg. Kaufmann Koppel sich einverstanden erklärt habe.

Der Regierungskommissar Geheimer Referendar Zittel bittet, es bei dem Antrag der Kommission zu belassen und dem Antrag auf empfehlende Ueberweisung nicht beizutreten, und zwar deshalb, weil mit der empfehlenden Ueberweisung der Petition auch die Leistung eines Staatszuschusses von 400 000 M. empfohlen würde. Die Regierung müsse sich aber bezüglich der Höhe des zu einer derartigen Lokalbahn zu gewährenden Staatszuschusses freie Entscheidung vorbehalten. Auch das Hohe Haus werde auf Grund der jetzt vorliegenden Materialien nicht sagen können, was für ein Staatszuschuß zum Bau dieser Lokalbahn notwendig sei, da es wohl ebenfalls nicht in der Lage gewesen sei, das Projekt und die vorliegenden Verhältnisse einer eingehenden Prüfung zu unterwerfen, so wenig als dies der Regierung bis jetzt möglich gewesen sei.

Uebrigens habe schon eine oberflächliche Prüfung des Projekts bei der Regierung erhebliche Bedenken wachgerufen, so daß es fraglich erscheine, ob das Projekt auch bei einem Staatszuschuß von 400 000 M. im Hinblick auf die obwaltenden Verkehrsverhältnisse existenz- und lebensfähig sei. Auch seien Zweifel in der Richtung aufgetaucht, ob das vorliegende Projekt einer Verbindung von Ueberlingen mit Stockach den Verkehrsinteressen der Stadt Ueberlingen überhaupt dienen könne. Daß gerade diese Bahnlinie eine Lebens- oder Existenzfrage für die Stadt sei, könne nicht behauptet werden, da der Verkehr der Stadt in erster Linie nach Konstanz, in zweiter Reihe nach dem Rheintal über Radolfzell und erst in letzter Linie nach Stockach und Württemberg gehe. Für den Verkehr über Radolfzell werde aber die zu erbauende Bahn nicht in Betracht kommen, da die Taxe für den Dampfschiffverkehr erst in neuester Zeit für Ueberlingen eine Ermäßigung infolge des Eisenbahnstaus behandelt werde, die neue Linie sonach mit der Bodenseedampfschiffahrt nicht werde konkurriren können, wie Redner eingehend nachweist. Es werde daher auf die neue Linie nichts von dem jetzigen Dampfschiffverkehrsverkehr über-

gehen, dieselbe vielmehr nur für den Lokalverkehr mit Stockach und der davon nördlich gelegenen Gegend in Betracht kommen. Wie groß dieser Verkehr sein werde, sei nicht bekannt. Es beständen daher für die Rentabilität der Bahn sehr schwache Aussichten und wohl deshalb habe sich auch bis jetzt ein Unternehmer noch nicht gefunden. Es könne daher nicht für rathsam erachtet werden, sich jetzt schon über die Höhe des Staatszuschusses und für dieses Projekt zu entscheiden; es sei vielmehr zunächst abzuwarten, ob sich die aufgestellte Berechnung als richtig erweise und ob sich für dieses Projekt überhaupt ein Unternehmer finde.

Graf v. Helldorf bringt sodann den Antrag auf empfehlende Ueberweisung ein. Der Schwerpunkt der Petition dürfe weder in der Frage des Staatszuschusses von 400 000 M., noch in der vorgeschlagenen Richtung erblickt werden, sei vielmehr darin zu finden, daß überhaupt eine Verbindung zwischen der Stadt Ueberlingen mit einer der Stationen der bestehenden Bahn hergestellt werde. Die Wichtigkeit dieser Verbindung für die Stadt sei auch bei früheren Verhandlungen der Stände jeweils anerkannt worden.

Führ. v. Hornstein unterstützt diesen Antrag. Daß der Wunsch berechtigt sei, gehe schon daraus hervor, daß er seit 1845 sich immer wiederholt habe.

Dem Herrn Regierungsvertreter habe er zu erwidern, daß trotz der Ermäßigung der Frachtsätze die Verendung von lebendem Vieh in größerem Umfang, z. B. von Schweineherden, wegen des beschränkten Raums der Dampfboote unmöglich sei.

Führ. Franz v. Bodman ist nicht in der Lage, den Antrag des Grafen v. Helldorf zu unterstützen, so sehr er auch jenen Gemeinden die Wohlthat einer Bahn gönne. Die jetzt vorgeschlagene Linie habe er nämlich früher schon lebhaft bekämpft, da er eine andere Linie Ueberlingen-Ludwigschafen-Stahringen oder Bahlweis, welche den Weg nach Konstanz abkürze, stets für richtiger gehalten habe, weshalb er dem Antrag auf empfehlende Ueberweisung des jetzigen Projekts nicht beitreten könne. Kommerzienrath Sander bittet um Annahme des Kommissionsantrags, da ein Unternehmer noch nicht vorhanden sei und, wie die Diskussion ergeben habe, unter den direkt Beteiligten noch keine Einigung über die Richtung der Bahn erzielt worden sei.

Der Kommissionsantrag wird sodann angenommen.

Der Präsident schlägt hierauf vor, die nächste Sitzung am Mittwoch, den 4. Juni abzuhalten, womit das Haus einverstanden ist. Ebenso wird der Vorschlag des Geheimraths v. Hofst, schon jetzt der Kommission für Justiz und Verwaltung die beiden 3. Zt. nach dem andern Hohen Hause vorliegenden Gesetzentwürfe über die Accise und über die Abänderung der Gemeindeordnung zu überweisen, angenommen und dann von dem Präsidenten die Sitzung geschlossen.

* Karlsruhe, 28. Mai. 65. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitze des Präsidenten Lamey. (Fortsetzung statt Schluß des ausführlichen Berichts aus der Beilage Nr. 146.)

Finanzminister Dr. Ellstätter betont, daß die beiden Vorredner weniger zu dem Gesetzentwurf, als zu der Petition des Stadtraths Lahr gesprochen, er werde deshalb auch diesen Gegenstand vorwiegend in seiner Erwiderung berühren dürfen.

Der Präsident bemerkt hierzu, daß er die Verbindung der Diskussion über die beiden Gegenstände für angebracht erachte, und findet dieser Vorschlag die Zustimmung des Hauses.

Finanzminister Dr. Ellstätter knüpft hieran an, wie er bedauere, daß die Stadt Lahr noch von der Bestimmung, wie aus den Bemerkungen des Abg. Geßler hervorgehe, sich nicht ganz habe erholen können, die seit Bekanntwerden der heutigen Vorlage zum Ausdruck gekommen sei. Er könne die feste Versicherung geben, daß die Großh. Regierung entfernt nicht daran gedacht habe, durch eine Unterfützung der Interessen Ettenheims diejenigen von Lahr schädigen zu wollen. Eine solche Schädigung enthalte übrigens auch die Vorlage feineswegs; vielmehr sei die Großh. Regierung, wie bisher, auch fernerhin stets gewillt, der Stadt Lahr alles zu ihrem Gebahren Erforderliche zuzuwenden.

Der Abg. Geßler habe, um seinem Unmuth Luft zu machen, einige allgemeine Bemerkungen vorgebracht; da derselbe früher, als ein Anlaß hierzu geboten gewesen wäre, nie mit denselben hervorgetreten sei, müsse Redner annehmen, daß das Ettenheimer Bahnprojekt diese Wirkung gehabt, was er im Interesse dieses Unternehmens lebhaft bedauere.

Auf die allgemeine Bemerkung hinsichtlich der Stellung zur Lokalbahnfrage wolle er nicht eingehen, weil hierüber schon seit vielen Jahren zwischen der Kammer und der Großh. Regierung vollständige Uebereinstimmung herrsche. Die Vorwürfe, als ob sich Lahr einer wenig wohlwollenden Berücksichtigung seitens der Großh. Regierung zu erfreuen habe, müsse er als durchaus unbegründet zurückweisen. Er wolle anerkennen, daß Lahr manches Mißgeschick erlitten habe dadurch, daß es nicht an der Hauptbahn liege, durch den Verlust einiger Stellen, wie die einer Wasser- und Straßenbauinspektion und einer Stiftungsverwaltung. Dazu sei nun neuestens noch gekommen, daß die Station Dinglingen im Sommerfahrplan bei einem Schnellzug überprüpungen werden mußte; heute komme nun die ganze Bestimmung über all dies zum Ausdruck; die hieraus der Großh. Regierung gemachten Vorwürfe entbehrten aber der Begründung, denn die Großh. Regierung werde den einzelnen Wünschen Lahr's stets geneigtes Gehör und wenn die Möglichkeit gegeben sei, jeweils bei thunlichster Rücksichtnahme für die Stadt Abhilfe schaffen. Die Stellungnahme der Großh. Regierung Lahr gegenüber sei nicht weniger wohlwollend als gegenüber Ettenheim, so-

wohl im allgemeinen, wie im vorliegenden Fall. Der Abg. Geßler habe sich über die Behandlung des Lahrer Projekts beklagt, die eigentlich gar keine Behandlung gewesen sei; das sei durchaus unrichtig; die Großh. Regierung habe sich mit dem Lahrer Bahnprojekt die ganze Zeit beschäftigt; die Rentabilitätsberechnungen und insbesondere die Verhandlungen wegen der Durchführung der Bahn durch die Stadt Lahr hätten große Schwierigkeiten verursacht und seien die Differenzen in letzter Hinsicht erst vor wenigen Wochen zur Erledigung gelangt. Die Verhandlungen seien aber in der Richtung geführt worden, daß eine Staatsubvention nicht in Aussicht genommen war, und habe er den Interessenten selbst gerathen, eine Subvention nicht in Anspruch zu nehmen, weil er dies als förderlicher für das Unternehmen erachtet habe. Die Stadt Lahr sei aber auf diese „Behandlung“ eingegangen. Erst nachdem das Ettenheimer Projekt bekannt geworden sei, habe sich eine Verstimmung bemerkbar gemacht; Redner denke übrigens von Lahr und seiner Bedeutung viel zu groß, als daß eine Vergleichung mit Ettenheims Verhältnissen hätte stattfinden sollen. Lahr hätte sich vielmehr mit den übrigen Unternehmungen ähnlicher Art vergleichen müssen, die ohne eine staatliche Subvention in's Leben getreten seien, wie die in Mannheim, Karlsruhe und Heidelberg. Ein Vergleich mit Ettenheim sei durchaus unzutreffend, jedes Unternehmen müsse aus sich beurtheilt werden.

In der heute vorliegenden Petition des Stadtraths Lahr werde nicht die Behauptung aufgestellt, daß das Unternehmen nicht gesichert sei, vielmehr sei nur der Wunsch ausgedrückt worden, die Gewährung eines Staatsbeitrags für eine spätere Zeit in Aussicht zu stellen, wenn erst bei zweckentsprechendem Betrieb die Rente auf Grund der Betriebsergebnisse festgestellt werden könne und sich geringer als 3,5% ergebe; die Kommission habe mit Recht die Erfüllung dieses Wunsches für bedenklich erachtet und wohl daran gethan, den Antrag in der im Bericht niedergelegten Fassung zu formuliren. Wollte man dem Antrag der Petenten beitreten, so würde man das ganze bisher bei Anlage von Lokalbahnen beobachtete Prinzip umstoßen. Ein Staatsbeitrag könne nur einmal zur Bestreitung der Baukosten bei Abschluß der Anlage gewährt werden; auf die Wechselfälle des Betriebs könne die Großh. Regierung sich nicht einlassen; dann wäre es besser, die Bahn überhaupt auf Staatskosten zu bauen; eine Zinsgarantie, die auch der Abg. Kiefer zu befürworten scheine, sei umso weniger hier am Platz, als es sich um eine Aktiengesellschaft handle. Dem Antrag der Kommission dagegen könne die Großh. Regierung beitreten, wenn auch vielleicht eine Aenderung der Fassung am Schlusse statt „Zuschuß aus Staatsmitteln gewährt werde“ etwa „Zuschuß aus Staatsmitteln bei den Ständen in Antrag gebracht werden“ einen Zweifel weniger übrig gelassen hätte.

Die Annahme des Antrags werde nun aber eine erneute Prüfung der Rentabilitätsfrage zur Folge haben, dadurch aber eine erneute Verzögerung der Bahnfrage bewirken. Redner ist zwar überzeugt, daß die bisherigen Berechnungen nicht erschüttert werden, da ein eventueller Einfluß des Ettenheimer Unternehmens durch die Hervorrufung neuer Verkehrsbeziehungen ausgeglichen werden dürfte; sollte dies aber nicht der Fall sein — im schlimmsten Falle sei nur eine geringe Differenz und danach auch nur ein ganz geringer Subventionsbetrag in Frage —, so werde erst auf dem nächsten Landtag eine entsprechende Vorlage gemacht werden können, bis dahin also das Projekt — gewiß nicht im Interesse der Stadt Lahr — verzögert werden. Lahr sollte sich deshalb nicht an die eventuelle Beeinträchtigung seines Projekts durch das Ettenheimer Unternehmen, sondern daran halten, daß die Konzessionsverhandlungen über das Lahrer Projekt möglichst bald ihren Abschluß finden.

Abg. Geßler bedauert, daß ihm nicht schon im Anfang der Debatte bekannt gewesen, daß die Berathung über den Gesetzentwurf mit der über die Petition des Stadtraths Lahr verbunden werde, er würde sonst sofort gesagt haben, daß er den Antrag zu letzterer lediglich als eine Art Ehrenerklärung für die Stadt Lahr betrachte, wofür er der Kommission danke und für dessen Annahme er dem Haus aus dem gleichen Grunde zu Dank verpflichtet sein würde. Er sei überzeugt, daß bei einer nochmaligen Berechnung im Hinblick auf die bei einer solchen Berechnung obwaltenden Verhältnisse nichts anderes erreicht werde; Lahr abstrahire auch von dem Verlangen, etwas zu erhalten, und werde sich mit der Ehrenerklärung begnügen. Die Bemerkung des Kommissionsberichts aber, daß die Stadt Lahr als eine der bedeutendsten Industriestädte des Landes die sorgsamste Berücksichtigung verdiene, wolle er annehmen und bei anderer Gelegenheit darauf abheben, da Lahr noch nicht alles erlangt habe, was seiner Stellung entspreche. — Den Konkurrenzgedanken hinsichtlich der beiden Unternehmen habe nicht Lahr, sondern die Regierung herein- geworfen; dagegen, daß er der Kammer einen Vorwurf gemacht, als ob sich hier für Lahr keine Stimme erhoben, müsse er sich verwahren; er habe von öffentlichen Stimmen geredet, dem Herrn Finanzminister müsse er erwidern, daß dieses Redners Bemerkung über die „Behandlung“ des Lahrer Unternehmens zu weit gefaßt, da sich seine — Redners — Bemerkungen nur auf die Zeit bis zur Konzessionserteilung bezogen. Lahr denke nicht daran, in einen Interessenwettbewerb mit Ettenheim zu treten; davon habe er auch nicht gesprochen, sondern nur angeführt, daß Lahr etwas weniger freundlich behandelt worden sei als Ettenheim. Die heutigen Zusicherungen des Herrn Finanzministers nehme er dankbar an und werde gelegentlich noch darauf zurückkommen.

(Schluß siehe Hauptblatt.)

Verantwortlicher Redakteur: Wilhelm Harber in Karlsruhe.

Table of exchange rates and prices for various goods, including 'Staatspapiere', 'Eisenbahn-Aktien', and 'Bank-Aktien'.

Table of exchange rates and prices for various goods, including 'Eisenbahn-Aktien', 'Bank-Aktien', and 'Warenpreise'.

Table of exchange rates and prices for various goods, including 'Warenpreise', 'Bank-Aktien', and 'Eisenbahn-Aktien'.

Kinder-Schulbadstation Dürheim.

Eröffnung der Station nicht am 3. Juni, sondern wegen baulicher Veränderungen erst am 10. Juni. Aufnahmebedingungen: Nur Kinder im Alter von mindestens 3 und höchstens 15 Jahren können zugelassen werden...

Freifrau von Vertett, Frau Hofballmeister Sachs, Freifrau von Gdler, Freifrau von Schönau-Wehr, Frau von Stoeffer, Stefaniestraße 71, Fräulein Anna Wisler. Geh. Referendar Freiherr von Neff, Hofarzt Dr. von Seyfried, Medizinalassessor Biegler, Geheimrath Dr. Illmann, Privatier Passenkauf, prakt. Arzt Dr. Wisler.

Badischer Frauenverein Abtheilung III.

Bürgerliche Rechtspflege. D. 992.2. Nr. 4390. Mosbach. Die Witwe des Müllers Franziskus Schäfer in Schlierstadt, vertreten durch Rechtsanwält Barth in Mosbach, klagt gegen Heinrich Häfner von Buchen, s. Bt. an unbekanntem Orten abwesend, mit dem Antrage, den Beklagten unter Verfallung in die Kosten zu verurtheilen...

Samstag den 28. Juni 1890, Vormittags 9 Uhr. Meßkirch, den 29. Mai 1890. Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts: Wanke.

Verkauf. D. 986.2. Nr. 3557. Schönau. Die Witwe des Mechanikers Konrad Sager, Maria, geb. Maife in Zell i. B., hat um Einweisung in Besitz und Gewähr des Nachlasses ihres Ehemannes gebeten. Eintragungen sind binnen 6 Wochen geltend zu machen. Schönau, den 22. Mai 1890. Gr. Amtsgericht. Der Gerichtsschreiber: Feuerlein.

Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts. D. 961.2. Nr. 23751. Mannheim. Der Fabrikant Robert Ruzinger in Ziegelhausen, vertreten durch Rechtsanwält Dr. Alt in Mannheim, klagt gegen den Baumeister Christian Mathes,

von da, die nachbeschriebenen Eigenschaften am Mittwoch dem 18. Juni d. J., Vormittags 8 Uhr, im Rathhaus zu Seelbach öffentlich versteigert und der Zuschlag ertheilt um das sich ergebende höchste Gebot: Lagerbuch Nr. 73 a. 21 R 82 Mtr. Hofraithe, Hausgarten und Ackerland mit 1100qm Wohnhaus mit Vorkeller, Scheuer und Stall unter einem Dache, nebst anhängendem Schopf, im Ortsteil Seelbach, neben Mathias Schäfer Witwe, Maria Anna Schäfer und Großh. Kameraldomänenrat; Anschlag 2800 M. Zweitausend achtundert Mark. Laß, den 28. Mai 1890. Der Vollstreckungsbeamte: A. Meyer, Großh. Notar.

Handelsregisteramt. D. 982.2. Nr. 4002. Redarbischofsheim. Das Großh. Amtsgericht hat heute verfügt: Katharine, geb. Fischer von Epenbach, hat um Einweisung in die Gewähr des Nachlasses ihres am 18. Februar 1. J. verstorbenen Ehemannes, Johann Georg Hauser, Landwirth von Epenbach, gebeten. Etwaige Eintragsproben sind binnen 4 Wochen anzuherbringen. Redarbischofsheim, 24. Mai 1890. Henninger, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

Handelsregisteramt. D. 982.2. Nr. 4002. Redarbischofsheim. Das Großh. Amtsgericht hat heute verfügt: Katharine, geb. Fischer von Epenbach, hat um Einweisung in die Gewähr des Nachlasses ihres am 18. Februar 1. J. verstorbenen Ehemannes, Johann Georg Hauser, Landwirth von Epenbach, gebeten. Etwaige Eintragsproben sind binnen 4 Wochen anzuherbringen. Redarbischofsheim, 24. Mai 1890. Henninger, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

Handelsregisteramt. D. 982.2. Nr. 4002. Redarbischofsheim. Das Großh. Amtsgericht hat heute verfügt: Katharine, geb. Fischer von Epenbach, hat um Einweisung in die Gewähr des Nachlasses ihres am 18. Februar 1. J. verstorbenen Ehemannes, Johann Georg Hauser, Landwirth von Epenbach, gebeten. Etwaige Eintragsproben sind binnen 4 Wochen anzuherbringen. Redarbischofsheim, 24. Mai 1890. Henninger, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

Handelsregisteramt. D. 982.2. Nr. 4002. Redarbischofsheim. Das Großh. Amtsgericht hat heute verfügt: Katharine, geb. Fischer von Epenbach, hat um Einweisung in die Gewähr des Nachlasses ihres am 18. Februar 1. J. verstorbenen Ehemannes, Johann Georg Hauser, Landwirth von Epenbach, gebeten. Etwaige Eintragsproben sind binnen 4 Wochen anzuherbringen. Redarbischofsheim, 24. Mai 1890. Henninger, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

Handelsregisteramt. D. 982.2. Nr. 4002. Redarbischofsheim. Das Großh. Amtsgericht hat heute verfügt: Katharine, geb. Fischer von Epenbach, hat um Einweisung in die Gewähr des Nachlasses ihres am 18. Februar 1. J. verstorbenen Ehemannes, Johann Georg Hauser, Landwirth von Epenbach, gebeten. Etwaige Eintragsproben sind binnen 4 Wochen anzuherbringen. Redarbischofsheim, 24. Mai 1890. Henninger, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

Handelsregisteramt. D. 982.2. Nr. 4002. Redarbischofsheim. Das Großh. Amtsgericht hat heute verfügt: Katharine, geb. Fischer von Epenbach, hat um Einweisung in die Gewähr des Nachlasses ihres am 18. Februar 1. J. verstorbenen Ehemannes, Johann Georg Hauser, Landwirth von Epenbach, gebeten. Etwaige Eintragsproben sind binnen 4 Wochen anzuherbringen. Redarbischofsheim, 24. Mai 1890. Henninger, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

Handelsregisteramt. D. 982.2. Nr. 4002. Redarbischofsheim. Das Großh. Amtsgericht hat heute verfügt: Katharine, geb. Fischer von Epenbach, hat um Einweisung in die Gewähr des Nachlasses ihres am 18. Februar 1. J. verstorbenen Ehemannes, Johann Georg Hauser, Landwirth von Epenbach, gebeten. Etwaige Eintragsproben sind binnen 4 Wochen anzuherbringen. Redarbischofsheim, 24. Mai 1890. Henninger, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

Handelsregisteramt. D. 982.2. Nr. 4002. Redarbischofsheim. Das Großh. Amtsgericht hat heute verfügt: Katharine, geb. Fischer von Epenbach, hat um Einweisung in die Gewähr des Nachlasses ihres am 18. Februar 1. J. verstorbenen Ehemannes, Johann Georg Hauser, Landwirth von Epenbach, gebeten. Etwaige Eintragsproben sind binnen 4 Wochen anzuherbringen. Redarbischofsheim, 24. Mai 1890. Henninger, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

Handelsregisteramt. D. 982.2. Nr. 4002. Redarbischofsheim. Das Großh. Amtsgericht hat heute verfügt: Katharine, geb. Fischer von Epenbach, hat um Einweisung in die Gewähr des Nachlasses ihres am 18. Februar 1. J. verstorbenen Ehemannes, Johann Georg Hauser, Landwirth von Epenbach, gebeten. Etwaige Eintragsproben sind binnen 4 Wochen anzuherbringen. Redarbischofsheim, 24. Mai 1890. Henninger, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

Handelsregisteramt. D. 982.2. Nr. 4002. Redarbischofsheim. Das Großh. Amtsgericht hat heute verfügt: Katharine, geb. Fischer von Epenbach, hat um Einweisung in die Gewähr des Nachlasses ihres am 18. Februar 1. J. verstorbenen Ehemannes, Johann Georg Hauser, Landwirth von Epenbach, gebeten. Etwaige Eintragsproben sind binnen 4 Wochen anzuherbringen. Redarbischofsheim, 24. Mai 1890. Henninger, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

Handelsregisteramt. D. 982.2. Nr. 4002. Redarbischofsheim. Das Großh. Amtsgericht hat heute verfügt: Katharine, geb. Fischer von Epenbach, hat um Einweisung in die Gewähr des Nachlasses ihres am 18. Februar 1. J. verstorbenen Ehemannes, Johann Georg Hauser, Landwirth von Epenbach, gebeten. Etwaige Eintragsproben sind binnen 4 Wochen anzuherbringen. Redarbischofsheim, 24. Mai 1890. Henninger, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

Handelsregisteramt. D. 982.2. Nr. 4002. Redarbischofsheim. Das Großh. Amtsgericht hat heute verfügt: Katharine, geb. Fischer von Epenbach, hat um Einweisung in die Gewähr des Nachlasses ihres am 18. Februar 1. J. verstorbenen Ehemannes, Johann Georg Hauser, Landwirth von Epenbach, gebeten. Etwaige Eintragsproben sind binnen 4 Wochen anzuherbringen. Redarbischofsheim, 24. Mai 1890. Henninger, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

Handelsregisteramt. D. 982.2. Nr. 4002. Redarbischofsheim. Das Großh. Amtsgericht hat heute verfügt: Katharine, geb. Fischer von Epenbach, hat um Einweisung in die Gewähr des Nachlasses ihres am 18. Februar 1. J. verstorbenen Ehemannes, Johann Georg Hauser, Landwirth von Epenbach, gebeten. Etwaige Eintragsproben sind binnen 4 Wochen anzuherbringen. Redarbischofsheim, 24. Mai 1890. Henninger, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

Handelsregisteramt. D. 982.2. Nr. 4002. Redarbischofsheim. Das Großh. Amtsgericht hat heute verfügt: Katharine, geb. Fischer von Epenbach, hat um Einweisung in die Gewähr des Nachlasses ihres am 18. Februar 1. J. verstorbenen Ehemannes, Johann Georg Hauser, Landwirth von Epenbach, gebeten. Etwaige Eintragsproben sind binnen 4 Wochen anzuherbringen. Redarbischofsheim, 24. Mai 1890. Henninger, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

Handelsregisteramt. D. 982.2. Nr. 4002. Redarbischofsheim. Das Großh. Amtsgericht hat heute verfügt: Katharine, geb. Fischer von Epenbach, hat um Einweisung in die Gewähr des Nachlasses ihres am 18. Februar 1. J. verstorbenen Ehemannes, Johann Georg Hauser, Landwirth von Epenbach, gebeten. Etwaige Eintragsproben sind binnen 4 Wochen anzuherbringen. Redarbischofsheim, 24. Mai 1890. Henninger, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

Die Grundeigentümer werden gleichzeitig aufgefordert, die seit der letzten Fortführung in ihrem Grundeigentum eingetretenen, aus dem Grundbuch nicht ersichtlichen Veränderungen dem Fortführungsbeamten in der bezeichneten Tagfahrt anzumelden. Ueber die in der Form der Grundstücke eingetretenen Veränderungen sind die vorgeschriebenen Handrisse und Meßurkunden vor der Tagfahrt bei dem Gemeinderath oder in der Tagfahrt bei dem Fortführungsbeamten abzugeben, widrigenfalls dieselben auf Kosten der Beteiligten von Amtswegen beschafft werden müßten. Laß, den 30. Mai 1890. Schumann, Bezirksgeometer.

Bekanntmachung. Zur Fortführung der Vermessungswerke und der Lagerbücher nachfolgender Gemengen ist im Einverständnis mit dem Gemeinderath der beteiligten Gemeinden Tagfahrt jeweils auf dem Rathhause der betr. Gemeinde anberaumt, und zwar für die Gemengen:

- 1. Pödingen auf Montag den 9. Juni 1. J., Vormittags 8 Uhr.
2. Ansdorf auf Dienstag den 10. Juni 1. J., Vormittags 8 Uhr.
3. Dwingen auf Mittwoch den 11. Juni 1. J., Vormittags 9 Uhr.
4. Tüfingen auf Donnerstag den 12. Juni 1. J., Vormittags 9 Uhr.
5. Neffelwangen auf Freitag den 13. Juni 1. J., Vormittags 8 Uhr.
6. Bendorf auf Freitag den 13. Juni 1. J., Nachmittags 2 Uhr.
7. Spillingen auf Samstag den 14. Juni 1. J., Vormittags 9 Uhr.
8. Nickenbach mit Nickenhof, Montag den 16. Juni 1. J., Vormittags 9 Uhr.
9. Lippertenthe auf Montag den 16. Juni 1. J., Nachmittags 2 Uhr.
10. Frickingen auf Dienstag den 17. Juni 1. J., Vormittags 8 Uhr.
11. Oberhaldingen auf Mittwoch den 18. Juni 1. J., Vormittags 8 Uhr.
12. Unterhaldingen auf Mittwoch den 18. Juni 1. J., Nachmittags 2 Uhr.
13. Immenstaad mit Hersherg auf Donnerstag den 19. Juni 1. J., Vormittags 8 Uhr.
14. Schippenhausen auf Freitag den 20. Juni 1. J., Vormittags 8 Uhr.
15. Bermatingen auf Montag den 23. Juni 1. J., Vormittags 10 Uhr.
16. Obersteinweiler auf Dienstag den 24. Juni 1. J., Vormittags 8 Uhr.
17. Mittelsteinweiler auf Dienstag den 24. Juni 1. J., Nachmittags 2 Uhr.
18. Neufach mit Viefenweiler und Haberfeld auf Mittwoch den 25. Juni 1. J., Vormittags 8 Uhr.
19. Weidhof auf Donnerstag den 26. Juni 1. J., Vormittags 9 Uhr.
20. Beuren mit Altenreben u. Wägen auf Freitag den 27. Juni 1. J., Vormittags 9 Uhr.
21. Stetten auf Samstag den 28. Juni 1. J., Vormittags 8 Uhr.

Die Grundeigentümer werden hievon mit dem Anfügen in Kenntnis gesetzt, daß das Verzeichniß der seit der letzten Fortführung eingetretenen, dem Gemeinderath bekannt gewordenen Veränderungen im Grundeigentum während 8 Tagen vor dem Fortführungsbeamten auf dem Rathhause aufsteigt; etwaige Einwendungen gegen die in dem Verzeichniß vorgemerkten Änderungen in dem Grundeigentum und deren Beurkundung im Lagerbuch sind dem Fortführungsbeamten in der Tagfahrt vorzutragen.

Die Grundeigentümer werden gleichzeitig aufgefordert, die seit der letzten Fortführung in ihrem Grundeigentum eingetretenen, aus dem Grundbuch nicht ersichtlichen Veränderungen dem Fortführungsbeamten in der bezeichneten Tagfahrt anzumelden. Ueber die in der Form der Grundstücke eingetretenen Veränderungen sind die vorgeschriebenen Handrisse und Meßurkunden vor der Tagfahrt bei dem Gemeinderath oder in der Tagfahrt bei dem Fortführungsbeamten abzugeben, widrigenfalls dieselben auf Kosten der Beteiligten von Amtswegen beschafft werden müßten. Ueberlingen, den 27. Mai 1890. Der Bezirksgeometer: Gärtner.

Die Grundeigentümer werden gleichzeitig aufgefordert, die seit der letzten Fortführung in ihrem Grundeigentum eingetretenen, aus dem Grundbuch nicht ersichtlichen Veränderungen dem Fortführungsbeamten in der bezeichneten Tagfahrt anzumelden. Ueber die in der Form der Grundstücke eingetretenen Veränderungen sind die vorgeschriebenen Handrisse und Meßurkunden vor der Tagfahrt bei dem Gemeinderath oder in der Tagfahrt bei dem Fortführungsbeamten abzugeben, widrigenfalls dieselben auf Kosten der Beteiligten von Amtswegen beschafft werden müßten. Ueberlingen, den 27. Mai 1890. Der Bezirksgeometer: Gärtner.

Die Grundeigentümer werden gleichzeitig aufgefordert, die seit der letzten Fortführung in ihrem Grundeigentum eingetretenen, aus dem Grundbuch nicht ersichtlichen Veränderungen dem Fortführungsbeamten in der bezeichneten Tagfahrt anzumelden. Ueber die in der Form der Grundstücke eingetretenen Veränderungen sind die vorgeschriebenen Handrisse und Meßurkunden vor der Tagfahrt bei dem Gemeinderath oder in der Tagfahrt bei dem Fortführungsbeamten abzugeben, widrigenfalls dieselben auf Kosten der Beteiligten von Amtswegen beschafft werden müßten. Ueberlingen, den 27. Mai 1890. Der Bezirksgeometer: Gärtner.