Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933
1876

123 (24.5.1876)

Visual Library

Beilage zu Nr. 123 der Karlsruher Zeitung.

Mittwoch, 24. Mai 1876.

Badischer Landtag.

* **Karlsruhe**, 22. Mai. 46. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitz des Präsidenten Lamey. (Vergl. Bericht im gestrigen Hauptblatt.)

Bei der Generaldebatte über das Budget des Eisenbahn-Baues für 1876 und 1877 nimmt zunächst das Wort

Abg. Schneider: Nachdem bei Gelegenheit der Interpellation des Abg. Hansjakob das Haus darauf verzichtet habe, auf eine Besprechung derselben einzugehen, und auch bei der Diskussion über den Eisenbahn-Betrieb die Frage der Erwerbung der Eisenbahnen durch das Reich auf die Berathung des Eisenbahnbau-Budgets verschoben worden sei, und nachdem dieser Gegenstand in den Kammern von Sachsen, Württemberg und Bayern ausführlich zur Sprache gekommen sei, so erscheine es angemessen, daß auch hier der Standpunkt des Hauses dieser Frage gegenüber zum Ausdruck gelange. Ueberall sei einstimmig ausgesprochen worden, daß der Uebergang der Bahnen an das Reich nicht günstig sei und daß die Regierungen sich bestreben sollen, die Bahnen den Einzelstaaten zu erhalten. Diese Ansicht sei so übereinstimmend von allen, auch den liberalen Parteien, geäußert worden, daß von dem Vorwurfe des Partikularismus nicht die Rede sein könne. Neben der politischen habe diese Frage auch eine wirthschaftliche Seite. Die Rente unserer Eisenbahnen, welche sich in der gegenwärtigen ungünstigen Zeitlage auf beinahe 4 Prozent stelle, werde sich wohl bei der Steigerung des Verkehrs wieder heben. Auch in andern Ländern, insbesondere in Norddeutschland, sei die Rente zurückgegangen und erreiche nicht einmal die Höhe der unsrigen. So haben auch die vom Reiche verwalteten Eisenbahnen Elsaß-Lothringens, indem sie unsern Bahnen zu ihrem eigenen Schaden Konkurrenz machten, nur eine ganz geringe Rente erzielt. Treten daher unsere gut verwalteten Bahnen in die Reichsverwaltung über, so werde auch unsere Rente noch mehr zurückgehen. Bei uns werde manche Bahn gebaut, die sich nicht rentire, aber dem überwiegenden wirthschaftlichen Interesse des betreffenden Landestheiles diene. Dies werde unter der Verwaltung des Reichs voraussichtlich nicht mehr der Fall sein. Andererseits dürfe die politische Seite dieser Frage nicht unterschätzt werden; weit mehr, als bei der Oberrechnungskammer kommen hier die Hoheitsrechte des Staates in Betracht, ja die ganze Existenz desselben stehe dabei in Frage. Alle die Vortheile, die durch die Vereinigung sämmtlicher Bahnen unter einer Verwaltung erzielt werden sollen, können durch ein Reichs-Eisenbahn-Gesetz erreicht werden und würden gewiß Alle darin einig sein, das Bestreben, ein solches Gesetz zu erlangen, zu unterstützen. Die Großh. Regierung möge daher auf dem Standpunkt, den sie bereits 1875 in Berlin eingenommen habe, beharren, dadurch werde sowohl unser Interesse, als das allgemeine des Reichs am besten gewahrt werden.

Abg. Gerwig führt aus, daß man die allgemeine Lage des Eisenbahnbau-Wesens nicht als so ungünstig betrachten dürfe. Wenn man die Amortisationskapitalien, sowie die Zinsen der Baukapitalien nicht zurechnen würde, würde sich die Rente erheblich erhöhen; auch dürfe man nicht vergessen, daß sich die Zeiten bessern werden und deßhalb eine Steigerung der Einnahmen zu erwarten sei. Die Kommission habe in ihrem Bericht mit Recht Sparsamkeit beim Betrieb und der Erbauung von Bahnen empfohlen, aber er wolle nur daran erinnern, daß die Kammer früher selbst die Mittel zu dem monumentalen und einen großen Aufwand beanspruchenden Personen-Bahnhof-Gebäude in Mannheim bewilligt habe, während der Zweck mit geringeren Mitteln hätte erreicht werden können. Redner wendet sich sodann insbesondere gegen eine Stelle des Kommissionsberichts, in welcher davon die Rede sei, daß die leitenden Techniker sich einer mehr ökonomischen Ausführung der Bauten befleißigen sollten. Diese Stelle sei etwas unklar, denn es gebe Bautechniker und Betriebstechniker; die ersteren haben nur das von letzteren aufgestellte Programm auszuführen. Sowohl bei der Betriebsdirektion als den Technikern werde auf Sparsamkeit das größte Gewicht gelegt.

Abg. v. Buß würde nicht gesprochen haben ohne die durch die Rede des Abg. Schneider gegebene Anregung. Die behandelte Frage sei zu wichtig, um leicht genommen zu werden; die in der Kammer der darauf bezüglichen Interpellation gewordene Antwort habe zur Beruhigung der Gemüther außerhalb derselben nicht hingereicht. Die vor Augen schwebende Frage wirke entmuthigend auf den Bau und lähme den Eifer für die Eisenbahnen. Es sei bereits ausgesprochen worden, daß bei Hebung der Industrie und des Handels die Rente wieder steigen werde; diese Hebung werde aber nicht stattfinden, wenn nicht in der Reichs-Gesetzgebung selbst ein anderer Weg eingeschlagen werde. Seit vierzig Jahren sei der Eisenbahn-Bau begonnen worden; die Gerechtigkeit verlange, daß auch diejenigen Landestheile, die so lange hiezu beigesteuert und der Bahnen am meisten bedürfen, wie z. B. der gewerbliche Theil des Schwarzwaldes, solche erhalten. Es handle sich darum, die volkswirthschaftliche Bedeutung dieser Gegenden zu heben. Nach dem Uebergange der Bahnen an das Reich werde hierauf keine Rücksicht genommen werden, sondern eine Büreaukratisirung und ein gewisser Unitarismus eintreten. Vor vierzig Jahren schon habe Minister Nebenius ausgesprochen: „wer die Eisenbahnen hat, hat das Land", — dieser Satz sei heute noch richtig. Wir aber wollen unser Land behalten, Badener sein und bleiben.

Ministerialpräsident Turban: Die Behauptung des Hrn. Abg. v. Buß, daß die Antwort, die Redner auf die frühere Interpellation gegeben habe, nicht genügend gewesen sei und nicht befriedigt habe, sei sicherlich im Widerspruch mit der Aufnahme, den diese Antwort s. Z. hier im Hause und in der Presse gefunden habe. Redner habe damals ausdrücklich erklärt, daß sich die Regierung des hohen Werthes der Eisenbahnen für das Land vollständig bewußt sei, und daß sie, wenn ein solches Projekt an sie herantreten werde, alle in Betracht kommenden Fragen sorgfältig erwägen werde. Der Herr Vorredner habe sich in seinen Ausführungen sodann weiter gegen Muthmaßungen und Befürchtungen gewendet, die nicht vorliegen und nicht eintreten werden. Bezüglich der angeblichen Hemmung in der Befriedigung der wirthschaftlichen Bedürfnisse könne Redner einfach auf das vorliegende Budget hinweisen, in welchem für den Eisenbahn-Bau nicht weniger als 28 Millionen Mark gefordert seien, wodurch sich schon bekunde, daß man nicht allzu furchtsam vorgehe. Man habe allerdings nicht, wie im vorigen Budget, 42 Millionen verlangt, weil man gefunden, daß dieser Betrag schwer zur Verwendung gelangen könne und andererseits der Rückgang der Eisenbahn-Rente eine gewisse Zurückhaltung gebiete. Die Regierung würde sich sicher einen berechtigten Tadel zuziehen, wenn sie auf's Gerathewohl in schlecht rentirenden Bahnen todte Kapitalien anlegte. Man habe früher vielleicht in einem allzu raschen Tempo gebaut, wie dies übrigens auch in andern Ländern der Fall gewesen sei, jetzt neige man mehr zur Zögerung, ohne jedoch die Flügel gänzlich hängen zu lassen. Redner wendet sich schließlich ebenfalls gegen die im Bericht enthaltene Bemerkung bezüglich der den Technikern zu empfehlenden größeren Sparsamkeit, er sei es diesen Männern schuldig, hier zu erklären, daß sie keineswegs unwirthschaftlich handeln, sondern auf mögliche Ersparnisse bedacht seien, wovon diese Budgetvorlage manchen Beweis liefere. Das Bestreben, überall ökonomisch zu verfahren, werde von dem Ministerium unterstützt, und ergehe fast kein Erlaß, in dem nicht ausdrücklich dieser Grundsatz betont werde.

Abg. v. Feder: Die Reichs-Eisenbahn-Frage sei heute noch nicht spruchreif, man habe noch zu wenig positive Anhaltspunkte aller in Betracht kommenden Verhältnisse, man könne also nur der Regierung die möglichste Vorsicht anempfehlen. Die badischen Eisenbahnen seien allerdings in einer gewissen Klemme, indem sie einerseits von den Reichs-Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen begrenzt seien, und andererseits preußische Eisenbahnen bis in unser Gebiet hineinreichen. Redner bringt sodann zur Sprache, daß an der Bahn von Bergzabern über Dahn nach Hinterweidenthal, zu deren Erbauung sich die bayrische Regierung verpflichtet habe, noch kein Spatenstich geschehen sei, obgleich bereits vier von den fünf Jahren verflossen seien, welche in dem Staatsvertrag über die Erbauung der Linie Bruchsal-Germersheim als Frist bestimmt worden seien. Mit dem Abg. v. Buß stimme er überein, daß man alle Landestheile der Vortheile von Eisenbahnen theilhaftig werden lassen solle, doch sei er durch die Erklärung der Regierung befriedigt, wonach mit Sparsamkeit, aber ohne Aengstlichkeit vorgegangen werden solle.

Ministerialpräsident Turban wendet sich gegen das Mißverständniß, als ob die Elsaß-Lothringen'schen Eisenbahnen Baden gegenüber unfreundlich verfahren. Es bestehen allerdings collidirende Interessen zwischen den beiderseitigen Bahnen, aber der gegenseitige Verkehr, der bei den bereits bestehenden und sich in der nächsten Zeit noch vermehrenden Beziehungen sich ergebe, sei ein durchaus freundlicher, und sei daher kein Anlaß zu irgend einer Beschwerde vorhanden. Die vom Abg. v. Feder weiter angeregte Frage bezüglich des Staatsvertrags über die Linie Bruchsal-Germersheim werde wohl besser anläßlich der betreffenden Position behandelt.

Abg. Kiefer erklärt sein Einverständniß mit der Ausführung des Abg. v. Feder, daß die Reichs-Eisenbahn-Frage heute noch nicht spruchreif sei. Was die Ausführungen des Hrn. v. Buß betreffe, so sei es ja nicht die Absicht der Regierung, still zu stehen. Der Schwarzwald bedürfe allerdings einer bedeutenden, wenn auch kostspieligen Förderung, dieser Anspruch sei jedoch nicht in den Steuern begründet, denn eine Eisenbahn-Steuer habe bis jetzt noch nicht bestanden, sondern darin, daß die Bewohner unsere Landesgenossen seien und für alle Theile des Landes Gleichberechtigung herrsche. Man müsse zugeben, daß in einzelnen Theilen Preußens der Eisenbahn-Bau hinter dem der süddeutschen Staaten zurückstehe, dort seien eben ungünstige Verhältnisse, während Süddeutschland besser situirt sei. Wie auch die Entscheidung bezüglich des Uebergangs der Eisenbahnen an das Reich fallen möge, Baden werde nichts den Interessen des Reichs Widerstrebendes thun. Die Frage müsse aber praktisch behandelt werden, und weder leidenschaftlich, noch politisch, sondern als Geschäftssache aufgefaßt werden.

Abg. Fauler legt den Standpunkt der Kommission dar, hält äußerste Vorsicht bei Erbauung neuer Linien für geboten und die Mahnung zur Sparsamkeit an die Techniker für gerechtfertigt.

Gegenüber der letzten Bemerkung des Vorredners weist Ministerialpräsident Turban darauf hin, daß bedeutende Ersparnisse in einzelnen Fällen gerade den technischen Beamten zu verdanken seien.

Ein Antrag auf Schluß der Debatte wird gestellt, jedoch abgelehnt.

Abg. Friderich schließt sich im Ganzen den Ausführungen des Abg. Fauler, sowie des Kommissionsberichts an und empfiehlt ebenfalls weise Einschränkung bei Genehmigung und Erbauung neuer Linien und Sparsamkeit im Betrieb und beim Neubau. Es sei nicht zu verkennen, daß man oft nicht auf das Bedürfniß, sondern auf die Eleganz der äußern Erscheinung ein zu großes Gewicht lege.

Geh. Rath Muth kann sich bezüglich der Empfehlung der Sparsamkeit den Ausführungen des Berichts anschließen, dagegen nicht mit dem Ausspruche übereinstimmen, daß eine schlecht rentable Bahn ein Unglück für das Land sei. Man sei sich bei manchen Bahnen wohl bewußt gewesen, daß keine hohe Rente aus denselben zu erwarten sei, allein man habe dem wirthschaftlichen Bedürfnisse der betreffenden Landestheile, das unter Umständen schwerer wiege, als die Rentabilitätsfrage, Rechnung getragen. Der Bericht habe die Prozentsätze der Rente der einzelnen Linien berechnet und hiebei auch Berechnungen für die Rentabilität der Eisenbahn-Brücken für sich allein aufgestellt, während doch diese Eisenbahn-Brücken zur Alimentation und Erhöhung der Rente der anschließenden Bahnen beitragen. Was den Hochbau betreffe, so habe man von dem allgemein angenommenen Prinzip der Einfachheit nur bei einem Platze, in Mannheim, eine Ausnahme gemacht. Hiebei könne Redner auf die betr. Verhandlungen dieses Hauses hinweisen. Man habe ein der großen Bedeutung Mannheims für den Handel und Verkehr auch in der äußern Erscheinung entsprechendes Gebäude herstellen wollen. Dasselbe sei auch anderwärts, wie in Stuttgart, Zürich, Ludwigshafen, geschehen. Mannheim habe sich seit dem Jahr 1840 mit einem Provisorium begnügen müssen, das für das Publikum viele Unbequemlichkeiten gehabt habe.

Abg. Heilig will der Muthlosigkeit, die sich bei vielen Rednern dieses Hauses kundgegeben habe, entgegen treten. Wenn man auch ein etwas langsameres Tempo anschlagen solle, dürfe man doch nicht mit den Eisenbahn-Bauten völlig abschließen. Die Sparsamkeit im Betrieb mache sich bereits durch Einstellung einer geringeren Anzahl von Zügen im neuen Eisenbahn-Fahrplan geltend. Wolle man lediglich die Rentabilitäts-Frage betonen, so hätte man früher viele Linien nicht bewilligen dürfen. Auch bei den Landstraßen frage man nicht nach der Rentabilität und immer mehr treten an Stelle derselben die Eisenbahnen. Redner schließt mit dem Wunsche, daß das Haus den Bahnen des von ihm vertretenen Bezirks sich wohlwollend erzeige.

Nachdem noch der Berichterstatter, Abg. Lang, in seinem Schlußwort die Anschauungen der Kommission dargelegt, geht das Haus zur Berathung der einzelnen Positionen über.

Es sind vorgesehen und werden in heutiger Sitzung bewilligt. A. Badische Staatsbahn. Tit. 1. Bau neuer Bahnen. § 1. Eisenbahn von Waldshut nach Konstanz, 1,908,498 M.; § 2. Odenwaldbahn von Mosbach an die bayrische Grenze, 50,871 M.; § 3. Anlage eines definitiven Personenbahnhofs in Mannheim, 758,460 M.; §. 4. Eisenbahn von Singen nach Villingen, 318,843 M.; § 5. Von Radolfzell nach Meßkirch, 70,000 M.; § 6. Offenburg nach Hausach, 296,384 M.; § 7. Hausach nach Villingen, 80,000 M.; § 8. Lauda nach Mergentheim, 4022 M.; § 9. Leopoldshöhe nach St. Ludwig, 1,633,658 M.; § 10. Herstellung eines Zentral-Güterbahnhofs und Hafenkanals auf der Mühlau bei Mannheim, 211,103 M.; § 11. Straßenanlage von der Rheinbrücke in die Stadt Mannheim, 3000 M.; § 12. Eisenbahn von Schwakenreuthe nach Pfullendorf, 109,000 M.; § 13. Meßkirch-Mengen 110,875 M.; § 14. Krauchenwies nach Sigmaringen, 150,000 M.

Zu § 3 gibt Abg. Friderich eine übersichtliche Darstellung der bedeutenden Verwendungen, die für den Eisenbahnbau in Mannheim gemacht wurden und zusammen über 22 Millionen Mark betragen. Geh. Rath Muth weist auf die Nützlichkeit dieser Verwendungen und auf die hohe Bedeutung des Mannheimer Verkehrs hin. Ebenso Abg. v. Feder, der zugleich anfrägt, ob ein Termin für die Eröffnung des neuen Personenbahnhofs bereits für dieses Jahr angesetzt sei. Ministerialpräsident Turban erklärt, daß man mit Sicherheit erwarte, noch in diesem Jahre den neuen Bahnhof dem Verkehr übergeben zu können.

Zu § 10 wird außer der oben angeführten Summe noch der nachträglich angeforderte Betrag von 400,000 M. für die Herstellung einer wasserfreien Verbindungsbahn vom Rangirbahnhof nach dem Zentral-Güterbahnhof bewilligt.

Zu § 13 spricht Abg. Junghanns den Wunsch aus, die Regierung möge dahin zu wirken suchen, daß anstatt der Zugslinie Tuttlingen-Sigmaringen durch das Donauthal die Linie Tuttlingen-Meßkirch gewählt werde, da durch erstere Linie die Interessen der Stadt Meßkirch schwer geschädigt würden. Letzteres wird durch den Abg. Roder bestätigt. Ministerialpräsident Turban weist darauf hin, daß die württembergische Regierung berechtigt sei, eine Bahn durch das Donauthal zu bauen, daß übrigens eventuell sich eher Schwakenreuthe als Meßkirch wegen des weitern Anschlusses als Knotenpunkt empfehlen würde.

Abg. Junghanns hält es für unrichtig, zu solchen Kreuzungsstationen statt der Städte kleinere Orte zu wählen, welche daraus doch keinen Vortheil ziehen können.

Zu § 15, Wutachthal-Bahn, sind angefordert für die Strecke

a. von Lauchringen nach Stühlingen 291,375 M.,
b. von Stühlingen nach Donaueschingen 2,400,000 M.

Hierüber bemerkt der Kommissionsbericht:

Die Erbauung der Wutachthal-Bahn wurde durch das Gesetz vom

16. April 1870 über die Vervollständigung des Eisenbahn-Netzes genehmigt.

Das Budget vom Jahre 1872/73 enthält eine genaue Beschreibung der Bahn, sowie eine Darstellung des wahrscheinlichen Aufwandes für dieselbe. Die Strecke Oberlauchringen-Stühlingen ist auf 1,860,000 fl.
diejenige von Stühlingen nach Donaueschingen auf 5,300,000 fl.
beide zusammen auf . . . . . 7,160,000 fl.
veranschlagt; neuere detaillirte Kostenberechnungen liegen uns zur Zeit nicht vor.

In den beiden letzten Budgetperioden wurden auf die erstere Strecke verwendet . . . . . 1,954,534 fl.
(Wir erklären dabei ausdrücklich, daß wir die in den Jahren 1870 und 1871 für Voruntersuchungen auf die ganze Linie verwendeten 10,497 fl. außer Berechnung lassen.)

Im vorliegenden Budget ist der Kreditrest von 291,375 Mark = ... 169,968 fl.
aufrecht erhalten; nehmen wir an, daß dieser Betrag noch verausgabt wird, so würde diese Strecke auf . . 2,124,502 fl.
zu stehen kommen. Der approximative Ueberschlag lautet aber auf . . . . . 1,800,000 fl.
ergibt sich somit eine Ueberschreitung von . . . . . 324,502 fl.
oder über 18 Proz.

Wir geben zu, daß diese Ueberschreitung ihre Ursache in der sehr ungünstigen Terrainbeschaffenheit der Strecke haben mag, allein wir befürchten, daß die Erbauung der oberen, vorwiegend den Charakter einer Gebirgsbahn tragenden Abtheilung noch ungleich größere Schwierigkeiten bieten wird. Wir folgern daraus, daß auch hier eine Ueberschreitung im Bereiche der Möglichkeit liegt, und wenn wir solche mit dem Maßstabe der ersten Abtheilung bemessen, so würde der approximative Ueberschlag für die Strecke Stühlingen-Donaueschingen um nahezu eine Million Gulden überschritten werden. Das heißt die beiden Strecken zusammengenommen, deren Herstellungskosten auf 7 Mill. 160,000 fl. veranschlagt sind, würden auf $9\frac{1}{2}$ Millionen sicher zu stehen kommen.

In der, dem oben angedeuteten Gesetze beigegebenen Begründung wurde, neben andern hier weniger zu berührenden Momenten, insbesondere hervorgehoben, daß die Wutachthal-Bahn außer dem lokalen, auch den internationalen Verkehr eines großen Gebietes vermitteln wird; daß es für Baden von großem Werthe sei, den deutsch-italienischen Verkehr so viel als möglich auf seine Bahnen zu leiten, und daß diese Linie vorzugsweise die große Bedeutung habe, als Zufuhrweg der Gotthardt-Bahn zu dienen, wodurch ein lebhafter Verkehr für dieselbe zu erwarten stehe.

Es ist darin ferner im Allgemeinen gesagt: „So unverkennbar aber auch die volkswirthschaftlichen Vortheile sind, welche dem in das Verkehrsgebiet der Wutachthal-Bahn fallenden Landestheil erwachsen werden, so würde dennoch der in den nächsten Jahren auszuführende Bau dieser Bahn auf Staatskosten im Hinblick auf den großen Kostenaufwand zu erheblichen Bedenken Veranlassung geben, wenn nicht noch andere Rücksichten, insbesondere jene auf die allgemeinen Interessen des Handels und der Industrie des Landes, sowie jene auf die Rentabilität der Staatsbahnen für die baldthunliche Ausführung dieses Baues hinzutreten würden."

Zu unserm lebhaften Bedauern befindet sich aber Industrie und Handel fast an allen Orten in einem nichts weniger als befriedigenden Zustande und es ist noch wenig Aussicht auf irgendwelche Besserung für die nächste Zeit vorhanden. Wenn wir uns übrigens nach dieser Richtung hin nicht von Befürchtungen leiten lassen wollen, so müssen wir doch die gegenwärtigen Verhältnisse der Gotthardt-Bahn in Betracht ziehen, deren Vollendung eine wesentliche Verzögerung erfahren wird, deren künftiger Betrieb aber als das bedeutendste Alimentirungsmittel der Wutachthal-Bahn in Rechnung gezogen ist. Ohne die vollendete und in Betrieb gesetzte Gotthardt-Bahn wird aber von einer zu erwartenden Rentabilität der Wutachthal-Bahn nicht die Rede sein können. Wir glauben daher, der Großh. Regierung empfehlen zu sollen, mit dem Fortbau der oberen Strecke einzuhalten. Dagegen haben wir kein Bedenken, wenn die weniger Hindernisse bietende Theilstrecke von Stühlingen nach Weizen ausgeführt und möglichst bald dem Verkehr übergeben würde.

In Erwägung des hier Vorgetragenen kommen wir zu dem Schlusse, den Antrag zu stellen:

a. Die Großh. Regierung wolle mit dem Bau der Strecke Weizen-Donaueschingen so lange zurückhalten, bis den Ständen ein detaillirter Kostenvoranschlag vorgelegt und von denselben genehmigt sein wird.

b. Die Kammer möge, statt der im Budget für die genannte Strecke angeforderten 2,400,000 Mark nur 1,200,000 Mark genehmigen.

Nachdem zunächst Abg. Lang eine Stelle seines Berichts dahin verbessert, daß sich die Herstellungskosten beider Strecken nach nochmaliger Berechnung statt auf $9\frac{1}{2}$ nur auf $8\frac{1}{2}$ Mill. fl. stellen, begründet Abg. Bürklin II. den von ihm und einigen weiteren Abgeordneten gestellten Antrag auf Wiederherstellung der Regierungsposition. Die Beschlüsse der Kommission haben in den hiedurch betroffenen Gemeinden große Aufregung und die Befürchtung wach gerufen, daß am Ende die Bahn Stühlingen-Donaueschingen gar nicht mehr gebaut werden solle. Redner theilt den wesentlichen Inhalt der hiedurch veranlaßten Petitionen mit, die später von ihm auf den Tisch des Hauses gelegt werden, und führt sodann weiter aus, daß zu den Befürchtungen der Kommission, daß eine Ueberschreitung der vorgesehenen Summe bei der zweiten Hälfte der Wutachthal-Bahn eintreten werde, kein Grund vorliege, da schon der Voranschlag in Berücksichtigung der großen Schwierigkeiten des Baues hoch gegriffen sei. Auch sei die Bahn in strategischer Beziehung wichtig, indem sie den Transport deutscher Truppen in die Südwestecke des Reichs ermögliche, ohne daß schweizerisches Gebiet mühsam umgangen werden müsse. Auch die lokale Bedeutung der Wutachthal-Bahn, wenn sie auch gegenüber der Bedeutung der Gotthard-Bahn verschwinde, dürfe nicht unterschätzt werden, da 50 Gemeinden unmittelbar an der Bahn betheiligt und etwa 200 in deren Verkehrsgebiet gelegen seien. Auch im internationalen Verkehr, selbst ohne die Gotthardt-Bahn, werde die Bahn eine nicht unbedeutende Stellung einnehmen. Redner bittet daher um Annahme des von ihm gestellten Antrags.

Abg. Turban will, ohne der Debatte vorgreifen zu wollen, eine Erklärung abgeben, die für den Entschluß der Kammer vielleicht von Werth sei. Die Regierung werde nämlich auch im Falle der Annahme des Bürklin'schen Antrags sich für verpflichtet halten, unter sorgfältiger Prüfung aller Verhältnisse zu erwägen, in wie weit der Fortbau der Wutachthal-Bahn sich empfehle, und wenn diese Prüfung ungünstig ausfalle, trotz der Bewilligung der Mittel von denselben keinen Gebrauch machen. Dennoch bitte Redner, den von der Regierung geforderten Kredit aufrecht zu erhalten. Die Endstrecke der obern Wutachthal-Bahn bilde nämlich die Linie Donaueschingen-Hüfingen. Diese sei nicht nur die Grundlage der hier in Frage kommenden, sondern noch die Voraussetzung der weitern Bahnen von Furtwangen-Donaueschingen und Neustadt-Donaueschingen. Bezüglich der letztern liegen dem Hause eine Reihe von Petitionen vor, bezüglich der Bregthal-Bahn sei von den betreffenden Gemeinden, welche den Bau aus eigenen Mitteln ausführen wollen, das Gesuch um Konzession hiezu eingereicht worden. Für den Fall, daß diesem Gesuch ensprochen werde, sei die Erbauung der Strecke Donaueschingen-Hüfingen unbedingt nothwendig. Man möge daher der Regierung freie Hand lassen und wenigstens die Möglichkeit nicht ausschließen, mit dem Bau schon in der gegenwärtigen Budgetperiode vorzugehen.

Abg. Pflüger stellt seiner Ausführung den Satz voran, daß die Wutachthal-Bahn, wenn sie nicht durch ein Gesetz beschlossen wäre, jetzt nicht mehr erbaut werden würde. Dieselbe habe absolut keinen Werth. Bei dem Ausbau derselben würden sich sicherlich weitere Ueberschreitungen des Voranschlags ergeben. Von der strategischen Bedeutung dürfe nicht so viel Aufhebens gemacht werden, so lange noch im Kriegsfall die deutschen Truppen bei Basel einen Umweg von mindestens 5 Stunden zu Fuß zurückzulegen haben. Auch der internationale Verkehr falle nicht ins Gewicht, da er anderseits der Linie Donaueschingen-Singen abgehen werde.

Nach der Ertragsberechnung, die Redner aufgestellt habe, werde sich ein jährlicher Verlust von 500,000 M. bei der Wutachthal-Bahn ergeben, der bei der muthmaßlichen Verzögerung der Vollendung der Gotthardt-Bahn um 4 Jahre sich auf 2 Millionen belaufen würde. Redner empfiehlt daher den Kommissionsbeschluß zur Annahme und bezüglich der eingelaufenen Petitionen zur Tagesordnung überzugehen.

Abg. Bürklin I. kann sich im Allgemeinen auf die Ausführungen des Abg. Bürklin II. beziehen. Redner habe früher selbst stets zur Vorsicht gemahnt, aber es sei ihm nicht eingefallen, auszusprechen, daß man schon so heruntergekommen sei, um von im Bau begonnenen Bahnen wieder abzustehen. Wenn die Nachtheile der Wutachthal-Bahn so groß wären, so könne man nicht begreifen, wie man deren Bau überhaupt habe beschließen können. Redner weist sodann auf die Nachtheile hin, welche bei Unterbrechung des Baues insbesondere durch die nothwendige Entlassung des mit den Verhältnissen vertrauten Personals, das man später kaum mehr bekommen werde, eintreten würden. Später werde man möglicher Weise größere Kosten aufwenden müssen. Man könne ja beim Bau langsam, ohne Uebereilung vorgehen. Er empfehle daher den Antrag des Abg. Bürklin II.

Abg. Förderer spricht sich in gleichem Sinne aus und kann insbesondere nicht begreifen, wie man statt 2 Millionen Mark eine Million bewilligen könne, wenn man den Zweck für einen verfehlten halte. Die Bahn habe einen lokalen und internationalen Werth, indem sie das Bindeglied einer großen Verkehrsroute nach der Zentralschweiz sei. Die Rentabilitätsfrage dürfe nicht ausschließlich maßgebend sein.

Abg. Gerwig: Der Antrag der Budgetkommission sei darauf gegründet, daß die Arbeiten an der Gotthardt-Bahneine Unterbrechung erleiden. Diese Annahme beruhe jedoch auf einer Täuschung. Die Tunnelarbeiten am Gotthardt schreiten trotz der eingetretenen Schwierigkeiten vorwärts und die Durchbohrung werde eher vor, als nach dem akkordmäßigen Termin vollendet sein. Die Kosten des Tunnels werden sich auf höchstens 60 Millionen Fr. belaufen, während die Subvention 85 Millionen betrage. Redner glaubt aussprechen zu können, daß der Tunnel längstens in 5 Jahren vollendet sein werde. Auch die Wutachthal-Bahn werde ungefähr dieselbe Zeit beanspruchen. Durch dieselbe erfahre der Weg von Offenburg bezw. Mannheim nach Zürich eine Abkürzung von 20 Kilometern. Wenn der Voranschlag überschritten worden sei, so beruhe dies darauf, daß sich seit der Zeit seiner Aufstellung die Verhältnisse wesentlich verändert haben, und mache sich dies auch bei andern Unternehmungen geltend. Redner befürwortet daher den Antrag Bürklin.

Abg. Fauler spricht für den Kommissionsantrag, indem er sich im Wesentlichen den Ausführungen des Berichts anschließt.

Abg. Dietsche tritt dagegen für die Wutachthal-Bahn ein, indem er deren Vortheile für den Verkehr überhaupt, wie insbesondere den von ihr durchzogenen Landestheil hervorhebt.

Da ein Antrag auf Schluß angenommen wird, erhält nur noch Abg. Friderich zur Begründung des inzwischen von ihm Namens der Mehrheit der Budgetkommission eingebrachten Antrags, dessen Wortlaut wir bereits im Vorbericht mittheilten, das Wort. Redner empfiehlt diesen Antrag unter Hinweisung darauf, daß die Erbauung der Bregthal-Bahn, die von den betheiligten Gemeinden unternommen werde, die Strecke Donaueschingen-Hüfingen zur nothwendigen Voraussetzung habe. Dieser Antrag bilde zugleich eine Vermittelung zwischen der Regierungsvorlage und dem Kommissionsantrag.

Geh. Rath Muth: Wenn die Regierung ihr Einverständniß zu diesem Vorschlag erkläre, so dürfe sie dabei wohl unterstellen, daß die Vorarbeiten, welche immerhin den unter der Position für Verwaltungskosten vorgesehenen Kostenbetrag überschreiten werden, dennoch vorgenommen werden können.

Nach einer kurzen Bemerkung des Berichterstatters wird sodann zur Abstimmung geschritten, welche zu der bereits mitgetheilten Annahme des vom Abg. Friderich gestellten Antrags führt.

Karlruhe, 18. Mai. Gestern fand hier die Generalversammlung der „Ettlinger Spinnerei und Weberei" statt. Aus dem Vortrag der Direktion war der ersprießliche Gang des Geschäfts im verflossenen Jahr zu entnehmen. Der Vortrag des Aufsichtsraths legte die finanzielle Lage dar. Wir entnehmen daraus, daß der vorjährige Reingewinn nach Abzug der Obligationenzinsen, der Tantiemen für die Direktionen und den Aufsichtsrath ꝛc.

589,951 M. 57 Pf. beträgt. Davon wurden verwendet:

196,650 M. 52 Pf. zur Tilgung von Obligationen oder ein Drittel des Reingewinnes,

189,108 M. — Pf. zur Auszahlung von 6 Prozent Dividende auf 1,836,000 fl. Aktien,

78,660 M. 20 Pf. zur Uebertragung auf den Ergänzungskonto (welcher in ungünstigen Betriebsjahren zur Verstärkung der Dividende dient).

125,532 M. 85 Pf. zur Ausgleichung der Baukonti wegen Arbeiterwohnungen und theilweise Neubauten für die Carderie ꝛc.

589,951 M. 57 Pf., wie vorstehend.

An die Stelle des verstorbenen Hrn. Hofbankier Müller wurde Herr Hofbankier Julius Nägele als Mitglied des Aufsichtsraths gewählt. Die Berathung über die nach Tilgung der Obligationsschuld erforderliche Abänderung des Status konnte nicht vorgenommen werden, weil die statutenmäßig nöthige Anzahl von Aktien nicht vertreten war. Der Vorsitzende erklärte, daß man den Gegenstand in einer außerordentlichen oder in der nächsten ordentlichen Generalversammlung auf die Tagesordnung bringen werde.

Handel und Verkehr.

Neuester Frankfurter Kurszettel im Hauptblatt III. Seite.

Handelsberichte.

Berlin, 22. Mai. Getreidemarkt. (Schlußbericht.) Weizen per Mai 213.50, per Sept.-Okt. 218.—, Roggen per Mai 159.—, per Sept.-Okt. 160.50. Rüböl per Mai 65.—, per Sept.-Okt. 64.30. Spiritus loco 49.80, per Mai-Juni 49.40, per August-September 51.—. Hafer per Mai 166.—, per Mai-Juni 166.—.

† Köln, 22. Mai. (Schlußbericht.) Weizen —, loco hiesiger 23.—, loco fremder 24.—, per Mai 21.05, per Juli 21.35, per Nov. 22.15. Roggen —, loco hiesiger 17.—, per Mai 15.50, per Juli 15.65, per Nov. 16.35. Hafer —, loco 19.20, per Mai 19.20, per Juli 17.40. Rüböl —, loco 35.70, per Mai 35.50, per Oktober 34.70. Südlust.

Hamburg, 22. Mai. Schlußbericht. Weizen flau, per Mai 219 G., per Juli-August 216 G., per Sept.-Okt. 219 G. Roggen —, per Mai 157 G., per Juli-August 156 G., per Sept.-Okt. 160 G.

Bremen, 22. Mai. Petroleum. (Schlußbericht.) Standard white loco 11.65, per Juni 11.75, per Juli 11.85, per August-Dezbr. 12.70. Sehr fest.

Mainz, 22. Mai. Weizen per Mai 22.—, per Juli 22.20, per Nov. 22.70. Roggen per Mai 16.60, per Juli 16.75, per Nov. 16.90. Hafer per Mai 18.60, per Juli 17.90. Rüböl per Mai 34.65, per Okt. 34.20.

† Paris, 22. Mai. Rüböl per Mai 80.—, per Juli-August 80.20, per Septbr.-Dezbr. 82.20, per Jan.-April 83.70. Spiritus per Mai 48.20, per Juli-August 48.70. Zucker, weißer, disp. Nr. 3 per Mai 62.20, per Oktbr.-Januar 63.50. Mehl 8 M., per Mai 63.50, per Juni 63.70, per Juli-August 65.—, per Septbr.-Dezbr. 66.20. Weizen per Mai 29.20, per Juni 29.50, per Juli-August 30.—. per Septbr.-Dezbr. 30.70. Roggen per Mai 20.20, per Juni 20.—, per Juli-August 19.70, per Septbr.-Dezbr. 20.20.

Amsterdam, 22 Mai. Weizen, loco geschäftslos —.—, auf Termine fest, per Mai —.—, per Nov. 313.—. Roggen loco fest, auf Termine niedriger, per Mai —, per Juli 190.—, per Oktober 198.—. Rüböl loco $37\frac{1}{2}$, per Herbst 38 Rübsamen —, loco —, per Oktober 398. Schön.

Antwerpen, 22. Mai. Raff. Petroleum behauptet, Stank disp. 28 bez. u. Br., Mai 28 Br., Juni $28\frac{1}{2}$ Br., Sept. 30 Br., Sept.-Dezbr. $30\frac{3}{4}$ Br. — Amerik. Schmalz still, Marke Wilcox dispon. fl. 35. — Amerikan. Speck unverändert, long disp. frs. 128—129, short disp. 132. — Wolle unverändert, Umsatz 70 B. La Plata. — Kurz Köln 123,45.

Antwerpen, 22. Mai. Petroleummarkt. (Schlußbericht.) Stimmung: Ruhig. Raffinirtes, Type weiß loco 28 b., 28 B., per Mai — b., 28 B., per Juni — b., $28\frac{1}{2}$ B., per Sept. — b., 30 B., per Sept.-Dez. — b., $30\frac{1}{2}$ B.

London, 22. Mai. Getreidemarkt. Weizen fest. Angekommene Ladungen fest. Mehl $\frac{1}{2}$—1 d., feiner Hafer 1 d. höher seit Anfang voriger Woche. Andere Getreidesorten unverändert. Zufuhren: Weizen 6058, Gerste 10,245, Hafer 64,622 Q. Wetter prachtvoll.

London, 22. Mai. Schwimmende Weizenladungen: angekommen —, zum Verkaufe angeboten 4 Cargos.

London, 22. Mai. Getreide-Inhaber halten höher.

London, 22. Mai. (11 Uhr.) Consols $96\frac{5}{16}$, Lombarden 6, Ital. $71\frac{1}{4}$, Türken $11\frac{15}{16}$.

London, 22. Mai. (2 Uhr.) Consols $96\frac{1}{4}$, 1885r Amerik. $104\frac{3}{4}$.

New-York, 20. Mai. Goldagio $112\frac{3}{8}$. London 4,87 7/8. — Mehl extra State D. 5.25. Rother Frühjahrsweizen D. 1.35. Fracht für Getreide 7. — Petroleum Standard white $14\frac{1}{4}$ cs. — Schmalz, Marke Wilcox $13\frac{1}{8}$. Speck $11\frac{1}{2}$. — Kaffee, Rio $17\frac{1}{4}$. — Baumwolle middl. Upland $12\frac{1}{8}$ cs. — Baumwoll-Ankünfte in sämmtlichen Häfen der Union 2,000 Ballen, Export nach England 13,000 B., nach dem Continent — B.

Freiburger 15-Frs.-Loose. Ziehung am 15. Mai. Hauptpreise: Serie 4844 Nr. 4 à 20,000 frs. S. 3139 Nr. 1 à 2000 frs. S. 4311 Nr. 27 à 1000 frs. S. 3955 Nr. 17, S. 4844 Nr. 28, S. 5044 Nr. 12, S. 5353 Nr. 2, S. 5603 Nr. 27, S. 5829 Nr. 1 à 250 frs. S. 1478 Nr. 12, 26, S. 1802 Nr. 17, S. 2006 Nr. 27, S. 2191 Nr. 9, S. 2201 Nr. 45, S. 2806 Nr. 37, S. 2815 Nr. 1, S. 3188 Nr. 13, S. 5059 Nr. 8, S. 5603 Nr. 43, S. 6184 Nr. 37, S. 6432 Nr. 5, S. 6520 Nr. 40, S. 6733 Nr. 2, S. 6870 Nr. 38 à 125 frs.

Witterungsbeobachtungen der meteorologischen Station Karlsruhe.

Mai	Barometer.	Thermometer in C.	Feuchtigkeit in Proc.	Wind.	Himmel.	Bemerkungen.
22 Mtgs. 2 Uhr	749.0	+23.2	31	SW.	klar	—
„ Nachts 9 Uhr	747.8	+17.3	53	„	s. bew.	—
23 Mrgs. 7 Uhr	750.1	+14.2	59	„	bedeckt	—

Verantwortlicher Redakteur: Heinrich Goll in Karlsruhe.

Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei.