Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933
1876

124 (25.5.1876)

Visual Library

Beilage zu Nr. 124 der Karlsruher Zeitung.

Donnerstag, 25. Mai 1876.

Badischer Landtag.

* **Karlsruhe**, 23. Mai. 47. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitz des Präsidenten Lamey. (Vergl. Bericht im gestrigen Hauptblatt.)

Fortsetzung der Berathung über das Eisenbahnbau-Budget für die Jahre 1876—77.

Tit. I. § 16, Eisenbahn von Bruchsal nach Germersheim. Der allgemeine Theil des Berichts bemerkt über diese Bahn Folgendes:

„Bei der Genehmigung der Linie Bruchsal-Germersheim gaben beide Kammern ihre Zustimmung zum Abschlusse des Staatsvertrages nur unter der ausdrücklichen Bedingung, daß Bayern die Verpflichtung übernehme, eine Bahn von Bergzabern über Dahn nach Hinterweidenthal, zum Anschluß an die Linie Zweibrücken-Landau, innerhalb 5 Jahren zu erbauen. Badischer Seits wurde die Strecke von Bruchsal nach Rheinsheim bereits seit 1½ Jahren dem Verkehr eröffnet, die Großh. Regierung hat somit die Vertragsbestimmungen in loyaler Weise erfüllt, allein auf der angedeuteten südpfälzischen Route ist noch kein Spatenstich geschehen, obschon mehr als 4 Jahre seit Abschluß des Staatsvertrages umlaufen sind. Eine fernere Verzögerung der Erbauung dieser Linie würde aber die Interessen eines Theils der badischen Bahnen empfindlich schädigen; wir richten daher an die Großh. Regierung das dringende Ersuchen, bei der Königl. bayrischen Regierung mit allem Nachdruck dahin zu wirken, damit dieselbe ohne weitere Verzögerung ihren vertragsmäßig übernommenen Verbindlichkeiten nachkomme."

Im Anschluß an diesen Bericht führt Abg. Nicolai aus, daß bei Abschluß des erwähnten Staatsvertrags s. Z. der größte Werth darauf gelegt wurde, daß die Bahn Bergzabern-Dahn-Hinterweidenbach erstellt werde. Man habe sogar die ausdrückliche Zusicherung erhalten, daß diese Bahn nicht als sog. Sekundärbahn hergestellt werden sollte. Von der im Vertrage festgesetzten Frist von fünf Jahren seien 4 bereits verstrichen. Die Bahn Bruchsal-Rheinsheim sei schon längere Zeit im Betrieb; dagegen habe es den Anschein, als ob die Fortsetzung der Bahn von Bergzabern überhaupt nicht mehr erbaut werden solle, wenigstens lasse sich dies aus den Verhandlungen der bayrischen Kammer über eine diese Bahn betreffende Vorlage schließen, wobei erklärt worden sei, daß es mit Rücksicht auf die bedeutenden Bau- und Betriebskosten wünschenswerth sei, von diesem Bahnbau gänzlich Umgang zu nehmen, oder denselben doch zu verschieben. Die bayrische Regierung habe in diesem Sinne bereits Schritte bei der badischen Regierung gethan und den Vorschlag eines Kompromisses gemacht. Mit Befriedigung habe Redner vernommen, daß die badische Regierung sich ablehnend verhalten und auf den Boden des Vertrags vom Jahre 1871 gestellt habe, und könne er daher dem im Berichte ausgesprochenen Wunsche nur beistimmen. Zugleich spreche er die Hoffnung aus, daß die Regierung die mit der bayrischen Regierung etwa neuerdings zu treffende Vereinbarung den Ständen vorlegen werde.

Ministerialpräsident Turban: Es sei richtig, daß in dem Staatsvertrage vom November 1871, der übrigens erst im April 1872 ratifizirt wurde, die bayrische Regierung die Verpflichtung übernommen habe, bei der pfälzischen Bahnverwaltung dahin zu wirken, daß die Fortsetzung der Bahn von Bergzabern im Anschlusse an die Bahn Landau-Zweibrücken erstellt werden solle. Die bayrische Regierung habe auch ihrerseits noch im Jahr 1872 den Ständen eine betreffende Vorlage gemacht, nach welcher der pfälzischen Bahnverwaltung eine 4½proz. Rente garantirt werden sollte. In den nächstfolgenden zwei Jahren sei allerdings nichts geschehen und habe man deßhalb erstmals im Jahre 1874 ein Monitorium an die bayrische Regierung gerichtet, in Folge dessen sei auch ein Projekt ausgearbeitet worden, das jedoch einen bedeutend höheren Kostenaufwand erforderte, als ursprünglich vorgesehen war. Daher habe die bayrische Regierung an die badische die Anfrage gerichtet, ob von der in dem Staatsvertrag festgesetzten Verpflichtung zur Erbauung der fraglichen Bahn Umgang genommen werden könne, die badische Regierung habe jedoch erklärt, auf der Erfüllung dieser Verpflichtung bestehen zu müssen. Neuerdings habe die bayrische Regierung abermals Gegengründe geltend gemacht und werden daher nochmalige Verhandlungen stattfinden. Redner könne hier also nur wiederholt erklären, daß sich die badische Regierung für die Nothwendigkeit des Baues ausgesprochen habe. In Anbetracht der großen Schwierigkeiten und des bedeutenden Kostenaufwands könne man sich jedoch der nochmaligen gemeinsamen Erörterung dieser Frage nicht entziehen.

Abg. v. Feder macht darauf aufmerksam, daß man wohl annehmen könne, daß die bayrische Regierung bei Abschluß des Vertrags von den Schwierigkeiten der zu erbauenden Bahn wohl unterrichtet war. Es liege einfach ein rechtsgiltig abgeschlossener Vertrag vor, auf dessen redliche Erfüllung man dringen müsse.

Abg. v. Blittersdorff kann sich im Allgemeinen den Ausführungen des Abg. Nicolai anschließen. Er wolle nur auf einen Punkt aufmerksam machen. Nach dem Staatsvertrage solle der Anschluß an die Zweibrückener Bahn in direkter Linie über Busenberg erfolgen, während jetzt beabsichtigt sei, eine andere Linie durch das Erlenbachthal nach Niederschlettenbach und von da der Lauter entlang zu bauen. Hiedurch würde die Linie um fünf Kilometer länger werden, und daher rühre auch die Mehrforderung gegenüber dem früheren Projekt. Es liege die Vermuthung nahe, daß bayrischer Seits beabsichtigt werde, den Verkehr von Maxau abzulenken und der zu erbauenden Bahn nur die Bedeutung einer Nebenlinie zu geben. Hiedurch würden nicht nur die Interessen der Karlsruhe-Maxauer Bahn, sondern auch die der weiteren Linien, denen an dem durchgehenden Verkehr nach Westen gelegen sein müsse, schwer geschädigt. Redner richtet daher die Bitte an Großh. Regierung, bei den Verhandlungen mit Bayern dahin zu wirken, daß die ursprünglich projektirte Linie zur Ausführung gelange.

Ministerialpräsident Turban gibt zu, daß die von dem Hrn. Vorredner erwähnte Aenderung des ursprünglichen Projekts eingetreten sei, und es sei auch richtig, daß den Interessen der Maxauer Bahn eine direkte Verbindung mehr entsprechen würde, allein die Richtungslinie der Bahn sei nicht Gegenstand des Staatsvertrags, vielmehr sei die Wahl derselben der bayrischen Regierung überlassen. Wenn dieselbe daher auch eine längere und nicht direkte Linie ausführen wolle, so haben wir keine Mittel, sie daran zu hindern. Allerdings werde sie sich dann auch nicht auf den hiedurch entstehenden Mehrkosten-Aufwand berufen können.

Abg. Lang hält den von der bayrischen Regierung vorgeschlagenen Ausgleich durch einen sog. Gemeinschaftsverkehr nicht für zweckmäßig und richtet die Frage an Großh. Regierung, ob dieselbe das mit Bayern zu treffende Abkommen den Ständen vorzulegen beabsichtige.

Ministerialpräsident Turban: Wenn die Vorschläge Bayerns derart seien, daß eine wesentliche Aenderung des Staatsvertrags eintrete, dann sei jedenfalls die Genehmigung der Stände nothwendig, während andernfalls, wenn es sich nur um den Vollzug dieses Vertrags handle, die näheren Ausführungsbestimmungen der Regierung selbständig überlassen bleiben. Was den Vorschlag eines Gemeinschaftsverkehrs betreffe, wonach die pfälzische Bahnverwaltung einen Theil des Güterverkehrs der Zweibrücken-Landauer Bahn an die Karlsruhe-Maxauer Bahn abgeben würde, so könne Redner darauf hinweisen, daß dieser Vorschlag der diesseitigen Erklärung vorausging, nach welcher auf der Ausführung der fraglichen Bahn bestanden bleiben müsse.

Abg. Friderich ist durch diese Erklärung vollständig beruhigt und hat das volle Vertrauen, daß das Interesse der badischen Bahnen wohl gewahrt werde.

Hiermit wird die Diskussion geschlossen und die Anforderung dieser Positionen mit 956,265 M. genehmigt.

Zu § 17, Eisenbahn von Schwakenreuthe nach Hattingen, geht der Antrag der Kommission dahin, die Kammer möge von den hiefür angeforderten 250,000 M. den Betrag von 100,000 M. absetzen und nur die Summe von 150,000 M. bewilligen.

Abg. Heilig richtet im Anschluß an die Ausführung des Berichts, mit dem Bau dieser Linie erst dann vorzugehen, wenn derselben weitere östliche Anschlußlinien gesichert seien, den Wunsch an die Großh. Regierung, daß sie bei den betheiligten Regierungen dahin wirken möge, daß die kurze Ergänzungsstrecke Waldsee-Wurzach-Memmingen erbaut werde, und bringt sodann in Anregung, daß Singen als wichtiger Knotenpunkt sich vorzüglich zum Transithandel eigne.

Abg. Roder spricht sich in demselben Sinne aus, obgleich er kaum glauben könne, daß die Regierung mit ihren Bemühungen viel ausrichten werde.

Abg. Bürklin I. erwähnt der bezüglich der Zugsrichtung der Linie Schwakenreuthe-Hattingen eingekommenen Petitionen und führt aus, daß man wenigstens für die östliche Bahnhälfte an der Linie Schwakenreuthe-Liptingen festhalten müsse.

Abg. Heilig fügt seiner früheren Ausführung noch bei, die Großh. Regierung möge zu Gunsten der Linie Waldsee-Memmingen die Vermittlung des Reichs-Eisenbahn-Amts in Anspruch nehmen, um zu verhindern, daß sich ein einseitiger Partikular-Standpunkt zum Schaden großer internationaler Verbindungen geltend mache.

Zu § 18, Eisenbahn von Neckargemünd nach Eberbach und Jagstfeld, bemerkt Abg. Junghanns, daß durch diese Bahn der Verkehr von der Hauptbahn abgezogen werde. Er habe früher schon gebeten, bei Bestimmung der Zugsrichtung die Stadt Mosbach in die Linie zu ziehen, statt dessen sei Neckarelz zum Kreuzungspunkt gewählt worden, wo ein Vortheil für städtische Entwicklung nicht zu erwarten sei. Er richte deßhalb an die Regierung die Anfrage, ob der Berücksichtigung Mosbachs so große Schwierigkeiten im Wege gestanden seien.

Ministerialpräsident Turban erwidert, daß sich in diesem Falle eine außerordentliche Verlängerung der Bahn ergeben hätte. Das Interesse Mosbachs werde durch eine Verbindungskurve gewahrt.

Eine längere Debatte erhebt sich über § 19, Eisenbahn von Osterburken, bezhw. Seckach nach Miltenberg. Der Kommissionsbericht bemerkt hierüber:

„Die Bahnverbindung Seckach-Miltenberg gründet sich auf einen mit Bayern unterm 23. November 1871 abgeschlossenen Staatsvertrag, nach welchem die gemeinschaftlich zu erbauende Bahn von den betreffenden Territorialregierungen je auf ihrem Gebiet zur Ausführung gelangen soll.

Im Budget von 1874/75 wurden 500,000 fl. angefordert, die Bewilligung jedoch versagt, bis eine bestimmte Linie von den in Frage stehenden in Vorschlag gebracht sei. Es traten vier zum Theil wenig abweichende Tracen in Konkurrenz, die sich in neuerer Zeit auf zwei beschränkten.

1. Von Seckach über Bödigheim, Buchen und Hettingenbeuren nach Amorbach, und
2. von Seckach nach Buchen über Walldürn und Rippberg nach Amorbach.

Ueber die Bauwürdigkeit dieser beiden Tracen hat im Schooße der Budgetkommission eine längere Erörterung stattgefunden. Die Mehrheit der Kommission ist der Ueberzeugung, daß nach den wiederholt vorgenommenen Untersuchungen die erstere Linie festgehalten werden solle. Sie erweist sich in Bezug auf Steigungsverhältnisse, Länge und Bauaufwand als die empfehlenswerthere, die Strecke über Walldürn würde zwar eine etwas bevölkertere Gegend durchziehen, ein bedeutender Lokalverkehr läßt sich jedoch kaum erwarten. Keinenfalls dürfte er ausreichend sein, um den ungleich größeren Betriebsaufwand, den die Strecke über Walldürn verursachen würde, zu decken, zudem kommen die Baukosten auf etwa 1,300,000 Mark höher zu stehen, als die der Strecke über Hettingenbeuern.

Während somit die Mehrheit dem Vorschlage der Regierungsvorlage beitritt, hat sich die Minderheit der Kommission die zweite Linie angeeignet. Sie ist der Ansicht, daß die Berührung von Walldürn mit seiner zahlreicheren und gewerbetreibenden Bevölkerung im volkswirthschaftlichen Interesse entschieden den Vorzug vor der Linie über Hettingenbeuern verdiene, und daß der größere Bauaufwand und die höheren Betriebskosten durch einen zu erwartenden lebhaften Verkehr hinlänglich ausgeglichen würden.

Die Minderheit stellt demnach den Antrag auf Genehmigung der Linie 2 über Buchen und Walldürn, die Mehrheit auf Genehmigung der Linie 1 über Buchen und Hettingenbeuern.

Trotz der abweichenden Meinungen bezüglich der Zugsrichtung war die Kommission doch einstimmig der Ueberzeugung, daß mit dem Bau der Bahn erst dann vorgegangen werden solle, wenn Seitens Bayerns die Inangriffnahme der Linie Aschaffenburg-Miltenberg und Wertheim-Lohr erfolgt sein wird.

Mit der Entscheidung der Stände über die Zugsrichtung dieser Bahn finden auch die hierüber eingegangenen Petitionen ihre Erledigung.

Die in das Budget eingestellte Anforderung beträgt 750,000 Mark."

Von den Abgg. Hennig, v. Feder, Junghanns und Edelmann wird der Antrag eingebracht, die Anforderung von 750,000 M. unter der Voraussetzung zu bewilligen, daß die Linie Seckach-Buchen-Walldürn ausgeführt werde.

Abg. Hennig begründet diesen Antrag in längerer Rede, und hebt insbesonder hervor, daß man auf dem letzten Landtag die Entscheidung zwischen den beiden Linien von der Frage abhängig gemacht habe, ob die Bahn einem durchgehenden oder mehr lokalen Verkehr dienen solle. Es sei nunmehr evident erwiesen, daß das letztere der Fall sein werde, eine internationale Frequenz sei deßhalb nicht zu erwarten. Um so mehr Gewicht müsse auf das lokale Interesse gelegt werden, und hier stehe der über Walldürn führenden Linie eine weit größere Bedeutung zur Seite als der Linie über Hettingenbeuren. Letzteres sei der einzige badische Ort, der von dieser Linie berührt werde, und werde auf den Verkehr derselben nicht das mindeste einwirken. Walldürn dagegen sei eine der bedeutendsten Städte des Odenwaldes, betreibe ein bedeutendes Gewerbe und sei von vielen Fremden besucht. Wenn der Bau über Walldürn auch größere Schwierigkeiten biete, so werde er sich jedenfalls besser rentiren als die andere Linie.

Abg. Stösser: Der Rath, den er in dieser Frage ertheilen wolle, gehe nach zwei diametral entgegengesetzten Richtungen: einmal, man solle gar nichts thun, andererseits viel mehr als beabsichtigt sei. Der Staatsvertrag, auf Grund dessen die Bahn Seckach-Miltenberg erbaut werden solle, gehöre nicht zu den vortheilhaftesten. Sein einziger Werth bestehe darin, daß die bisherige Sackbahn Lauda-Wertheim durch die Erbauung der Bahn von Wertheim nach Lohr eine Oeffnung erhalte. Letztere Linie sei für uns eben so wichtig als für Bayern die Fortsetzung der Aschaffenburg-Miltenberger Bahn, und da man Bayern zur Ausführung der ersteren Bahn nicht drängen könne, so erscheine es rathsam, mit der Erbauung der Seckach-Amorbacher Linie so lange zuzuwarten, bis auch Bayern mit Werthheim-Lohr Ernst mache. Wenn es sich aber um die Ausführung dieser Bahn handle, so stimme er den Ausführungen des Abg. Hennig vollkommen bei. Die Bahn werde eine Lokalbahn sein, oder man solle sie wenigstens zu einer solchen machen, und Jedem, der die Verhältnisse der dortigen Gegend kenne, sei klar, daß für Walldürn gegenüber der andern Linie überwiegende Gründe sprechen. Wenn man sich heute nicht für diese Linie entscheiden wolle, so möge man jedenfalls noch keinen bindenden Entschluß fassen. Jedenfalls werde Redner gegen den Kommissionsantrag stimmen.

Die Abgg. Hennig, Edelmann, Junghanns bringen hierauf folgenden ev. Antrag ein: „Die Anforderung von 750,000 M. unter der Voraussetzung zu bewilligen, daß unter Rücksichtsnahme auf die in Anregung gebrachte Bahn Tauberbischofsheim-Walldürn vorerst nur die Strecke Seckach-Buchen gebaut werde, die definitive Festsetzung der Linie Buchen-Amorbach aber noch ausgesetzt bleibe."

Geh. Rath Muth theilt zwar die Ansicht des Abg. Stösser über den Werth des Anschlusses Wertheim-Lohr und daß es wünschenswerth sei, wenn diese Linie, sowie diejenige von Aschaffenburg nach Miltenberg gleichzeitig mit der Linie Seckach-Miltenberg erstellt würden. Jedenfalls müsse man aber Bayern gegenüber zeigen, daß es uns mit der Erfüllung des Staatsvertrages Ernst sei, und es müssen deßhalb auch die entsprechenden Mittel in Anforderung gebracht werden.

Abg. Frey befürwortet den Antrag der Kommissionsmehrheit und führt aus, daß für die Linie über Walldürn nur diese Stadt in Betracht käme und keinesfalls eine genügende Rente zu erwarten sei.

Abg. Junghanns ist der entgegengesetzten Ansicht. Gerade im Interesse der möglichsten Nutzbarmachung der Bahn solle man die Linie Walldürn wählen. Redner wünscht, daß man auf die Entwickelung der Städtebildung mehr Rücksicht

nehmen möge; an der Linie über Walldürn seien aber auch Hardheim und Tauberbischofsheim interessirt. Man möge einen dereinstigen Anschluß einer Verbindungsbahn von Tauberbischofsheim-Walldürn jetzt schon in's Auge fassen.

Abg. Bürklin I. spricht sich gegen die Walldürner Linie aus; allerdings wünsche er, daß auch mit dem Bau der anderen Linie zugewartet werde, bis der Anschluß Wertheim-Lohr erstellt sei. Wenn man auch zugeben könne, daß die Rentabilität der Walldürner an und für sich größer sei als der Linie über Hettingenbeuren, so seien bei ersterer die Kosten des Baues und Betriebs so außer allem Verhältniß zum Erträgniß, daß man Angesichts der finanziellen Lage des Landes der anderen Linie den Vorzug geben müsse.

Abg. Edelmann tritt für die Linie Walldürn ein, die finanziell vortheilhafter sei als die über Hettingenbeuren, hauptsächlich aber von so großer volkswirthschaftlicher Bedeutung für die Gegend, daß man selbst eine beträchtliche Mehrausgabe nicht scheuen dürfe.

Ministerialpräsident Turban bittet zunächst die Antragsteller des letzten Antrags, diesen zurückzuziehen; es sei durchaus unzulässig, diese Frage, welche schon so lange die Gemüther auf beiden Seiten erregt habe, noch länger in Schwebe zu lassen. Wenn man sie heute nicht endgiltig erledige, werde sie auf dem nächsten Landtag wiederkehren. Für die heutige Festsetzung einer bestimmten Zugsrichtung spreche aber auch noch der Grund, daß man der bayrischen Regierung eine bestimmte Erklärung über den betreffenden Anschlußpunkt abgeben müsse, sonst werde diese ihrerseits für die auf ihr Gebiet fallende Strecke die Pläne nicht ausarbeiten lassen können und auch nicht die Strecke Lohr-Wertheim in Angriff nehmen. Die Ausführung dieser Linie würde daher mindestens um zwei weitere Jahre verschoben bleiben. Redner legt sodann den Standpunkt der Großherzogl. Staatsregierung über die beiden in Frage kommenden Linien dar. Nach reiflicher wiederholter Prüfung habe sich die Regierung für die weniger kostspielige und kürzere Linie über Hettingenbeuren entschieden, so lebhaft auch das Interesse für Walldürn gewesen sei. An letzterem werde man um so weniger zweifeln, als ja gerade auf Anregung des Redners die Verbindungslinie von Buchen über Walldürn in's Auge gefaßt worden sei. Das Handelsministerium habe dem Staatsministerium alle für Walldürn sprechenden Materialien vorgelegt. Man sei jedoch zu der Ansicht gelangt, daß ein Mehraufwand gegenüber der kürzeren und weniger kostspieligen Strecke sich nicht empfehle, so sehr man dies auch für Walldürn bedauere.

Von den Abgg. Junghanns, Förderer und Reichert wird sodann folgender weitere eventuelle Antrag (im Falle der Annahme des Kommissionsantrags) eingebracht: „Den Wunsch auszusprechen, daß eventuell bei Durchführung der Linie Amorbach-Hettingenbeuren-Buchen auf künftigen Anschluß einer Linie Tauberbischofsheim-Hardheim-Walldürn-Buchen die thunlichste Rücksicht genommen werde."

Abg. v. Feder befürwortet die Linie Walldürn; die Ausführungen der Abg. Hennig und Stösser seien begründet, wie er nach Kenntniß der Verhältnisse bestätigen könne; er wolle hier nur hervorheben, daß Walldürn einen bedeutenden, durch seine Merkwürdigkeiten angezogenen Verkehr habe, welcher der Bahn zu gute kommen würde. Wähle man die andere Linie, so lasse man eine offene Wunde und würden später doch unausgesetzt Reklamationen einkommen.

Nach einigen Bemerkungen des Abg. Huffschmid und nachdem Abg. Hennig seinen Antrag nochmals vertheidigt, legt noch der Berichterstatter, Abg. Lang, kurz den Standpunkt der Kommissionsmehrheit dar: Man habe sich im Hinblick auf die geringen Erträgnisse der übrigen Bahnen der dortigen Gegend dafür entschieden, diejenige Linie zu wählen, deren Anlagekapital sich geringer und deren Betrieb sich billiger stellen werde, und deßhalb der Linie Buchen-Hettingenbeuren den Vorzug gegeben. Redner hält ebenfalls für wünschenswerth, diese lang schwebende Frage heute zur Erledigung zu bringen.

Die Abstimmung hat das schon im Vorberichte mitgetheilte Ergebniß der Annahme des Kommissionsantrags, sowie der zuletzt beantragten Resolution.

Zu § 20, Eisenbahn-Verbindung von Wertheim nach Lohr, schließt sich Abg. v. Feder dem in dem Kommissionsbericht niedergelegten Wunsche an, daß diese Bahn bald erbaut werden und daher die Entschließung bezüglich der Uebergangsstelle über den Main bald erfolgen möge.

Zu § 21, Verbindungsbahn von Schwetzingen nach Friedrichsfeld, ist Abg. Krausmann mit dem Wunsche der Kommission nach baldiger Herstellung dieser Strecke einverstanden und lenkt die Aufmerksamkeit des Hauses bei dieser Gelegenheit auf die zu Gunsten der Linie Heidelberg-Weinheim eingekommenen Petitionen, um deren wohlwollende Berücksichtigung er jetzt schon bitten wolle. In demselben Sinne spricht Abg. Mays, während dagegen Abg. Fauler ein dringendes Bedürfniß für Erbauung dieser Bahn nicht anerkennen kann. Nach einigen Bemerkungen des Abg. Mays, sowie des Präsidenten (zur Geschäftsordnung) gibt Abg. Bürklin I eine ausführliche Darstellung über die Einwirkung dieser Strecke auf die Main-Neckarbahn, sowie über die Verhältnisse der letzteren zu den Konkurrenzbahnen. Abg. Frech schließt sich dem Wunsche der Kommission nach baldiger Herstellung der vorliegenden Strecke an, wodurch eine Remedur einer früheren Eisenbahn-Sünde erzielt werde.

Zu § 23, Eisenbahn von Hausach nach Schiltach, freut sich Ministerialpräsident Turban, daß die Kommission von ihren ursprünglichen Bedenken gegen diese Bahn abgegangen sei. Letztere werde eine ganz ähnliche Bedeutung, gleichen Nutzen und gleiche Ergebnisse haben, wie die übrigen Thalbahnen, und werde insbesondere dazu führen, daß die Kinzig die Flößerei los werde, wodurch viele Wasserkräfte für die Industrie und die Landwirthschaft frei würden. Das Holz werde auf der Bahn befördert werden und hiedurch auch der vordern Kinzigthal-Bahn ein Gewinn zugeführt und werde dann auch der Holzhafen in Kehl zu seiner vollen Wirksamkeit gelangen. Redner wendet sich sodann zu einer im Bericht enthaltenen Stelle, in welcher der Regierung empfohlen wird, mit dem Bau dieser Bahn nicht zu eilen und die Arbeiten nur in dem Maße zu fördern, wie dies auf den württembergischen Anschlußlinien geschehe. Man werde wohl den Sinn dieser Stelle nur dahin auffassen dürfen, daß nicht mit Uebereilung gebaut werden solle und nicht etwa so, daß wenn in Württemberg etwa 9 Jahre lang an den Anschlußbahnen gebaut werde, Baden ebenfalls für seine Strecke gleichen Schritt halten solle. Die Vorarbeiten haben seit Mai v. J. begonnen und werden in mäßigem Tempo fortgesetzt. Dagegen sei ein Stillstand nicht zu empfehlen. Es werde ohne Uebereilung fortgebaut werden, so daß bis zum Ende dieser Budgetperiode die Bahn kaum über Wolfach hinaus vollendet sein werde.

Abg. Pflüger glaubt, dieser Bahn kein günstiges Prognostikon stellen zu dürfen, da sie nach seinen Berechnungen ein Defizit von über 100,000 M. bringen werde.

Abg. Lang, sowie Abg. Friderich erklären sich mit der von der Regierungsbank dargelegten Auffassung des Kommissionsberichts einverstanden.

Es folgt sodann die Berathung über Tit. II, Erweiterung der bestehenden Bahnen, und werden sämmtliche Positionen nach Maßgabe der Kommissionsanträge genehmigt.

Zu § 1 Ziff. 10, Einsteighalle mit Geleiseänderung in Appenweier, nimmt Abg. Junghanns Anlaß, sich gegen die Errichtung von Kreuzungspunkten an unbedeutenden Orten auszusprechen, was der Entwickelung städtischer Niederlassungen zuwiderlaufe.

Bei Ziff. 13 werden von dem angeforderten Betrag von 116,634 M. 8000 M., welche für Herstellung eines weiteren Geleises auf der Station Achern bestimmt sind, abgesetzt.

Ebenso beantragt die Kommission zu Ziff. 21, Erweiterung von Geleiseanlagen und Stationsgebäuden auf kleineren Stationen, von dem Budgetsatz von 339,090 M. den Betrag von 50,000 M. abzusetzen.

Min.-Präsident Turban will nicht um Wiederherstellung der ursprünglichen Summe bitten, spricht jedoch sein Bedauern darüber aus, daß hiedurch die Möglichkeit beschränkt werde, den während einer Budgetperiode auftauchenden Bedürfnissen, die sich sehr oft nicht alle zu Anfang desselben übersehen lassen, Rechnung zu tragen. Abg. Friderich weist darauf hin, daß die bewilligte Summe immer noch die der früheren Budgetperioden überschreite und daß man vor den stets wiederkehrenden und immer wachsenden Anforderungen endlich einmal Ruhe haben wolle. Als Beleg führe er z. B. das Stationsgebäude in Oos an, das eines der größten sei, und doch klage man über dessen Unzulänglichkeit. Abg. Reichert führt dagegen aus, daß in Oos wirkliche Mißstände vorliegen. Min.-Präsident Turban erklärt gegenüber dem Abg. Friderich, daß er dessen Wunsch, endlich zur Ruhe zu kommen, keineswegs theile. Er freue sich vielmehr über die neuen Bedürfnisse, welche sich als Beweis des wachsenden Verkehrs geltend machen. Die Mißstände in Oos seien, wie sich Redner selbst überzeugt habe, groß, und die Mittel zur Abhilfe daher mit Recht verlangt.

Zu Ziff. 27, Erweiterung des Bahnhofs in Baden, bringen die Abgg. Seefels und Reichert die Errichtung von Lagerräumlichkeiten gelegentlich der Erweiterung des Güterschoppens in Anregung.

Zu Ziff. 28, Herstellung eines neuen Aufnahmegebäudes in Sinzheim, spricht Abg. Reichert seine Befriedigung über diese Position aus und bittet, die Errichtung einer Güterstation daselbst, die wegen des dortigen Verkehrs ein Bedürfniß sei, in's Auge zu fassen. Ministerialpräsident Turban verspricht, von dieser Anregung Notiz nehmen zu wollen.

Bei Ziff. 30, Verlegung des Lagerplatzes für Wagenladungs-Güter in Basel, wird zu der Anforderung von 200,000 M. noch der nachträglich geforderte Betrag von 170,000 M. bewilligt.

Nachdem das Haus sodann die weiteren Positionen ohne Diskussion genehmigt, gelangt schließlich das gesammte Eisenbahnbau-Budget im Betrage von Tit. I, Bau neuer Bahnen, mit 21,039,248 M., Tit. II, Erweiterung der bestehenden Bahnen, mit 7,303,416 M., zusammen 28,342,664 M. zur Annahme.

Handel und Verkehr.

Neuester Frankfurter Kurszettel im Hauptblatt III. Seite.

Handelsberichte.

Stuttgart, im Mai. Der von der Lebensversicherungs- und Ersparniß-Bank in Stuttgart ausgegebene Rechenschaftsbericht pro 1875 konstatirt auch in diesem Jahre die erfreulichsten Ergebnisse.

Es kamen 3137 Anträge mit M. 15,932,290 Versicherungssumme bei derselben ein, und es hob sich der Gesammt-Versicherungsstand auf 25,645 Personen mit M. 102,607,600 und einer Prämieneinnahme von M. 3,477,988. Als reiner Zuwachs des letzten Jahres ergeben sich 1584 Personen mit M. 10,627,876.

Im Hinblick auf die schwierige Geschäftslage ist dieses Ergebniß in hohem Grade befriedigend, insbesondere wenn man berücksichtigt, daß die Verwaltung es verschmäht, das Geschäft durch Gewährung übertriebener Provisionen zu forciren. Der neue Zugang kam zum größeren Theil aus dem Handels- und Gewerbestand. Diese Wahrnehmung ist um so erfreulicher, als diese Klassen für die Lebensversicherung früher weniger zugänglich waren.

Die Sterblichkeit blieb wesentlich hinter der Erwartung zurück und die Verwaltungskosten sind wie früher auch in diesem Jahre wieder sehr mäßig (5½ Proz. der Jahreseinnahme). In Folge dessen lieferte die Jahresrechnung einen reinen Ueberschuß von M. 1,144,795 = 39,88 Proz. der Prämien, welche nach statutenmäßiger 5jähriger Zurückhaltung im Sicherheitsfonds ungeschmälert an die Versicherten zur Vertheilung gelangen. Die Fonds der Versicherungsbranche stiegen von M. 17,196,358 auf M. 19,416,485 und ist darunter ein Dividendenfonds von M. 4,121,905 begriffen, der einer Durchschnittsdividende für die nächsten 4 Jahre von über 38 Proz. entspricht. In der ersten Hälfte des Jahres 1876 kommen 37 Proz. mit M. 417,029, in der zweiten Hälfte 38 Proz. mit M. 302,849 an die Lebensversicherten zur Vertheilung.

Berlin, 23. Mai. Getreidemarkt. (Schlußbericht.) Weizen per Mai 214.—, per Sept.-Okt. 218.—. Roggen per Mai 160.50, per Sept.-Okt. 161.—. Rüböl per Mai 65.50, per Sept.-Okt. 64.50. Spiritus loco 49.50, per Mai-Juni 49.40, per August-September 51.—. Hafer per Mai 166.50, per Mai-Juni 166.—.

† Köln, 23. Mai. (Schlußbericht.) Weizen —, loco hiesiger 23.—, loco fremder 24.—, per Mai 21.—, per Juli 21.30, per Nov. 22.05. Roggen —, loco hiesiger 17.—, per Mai 15.50, per Juli 15.60, per Nov. 16.20. Hafer —, loco 19.20, per Mai 19.20, per Juli 17.30. Rüböl —, loco 36.—, per Mai 35.90, per Oktober 33.80. Regnerisch.

Hamburg, 23. Mai. Schlußbericht. Weizen fest, per Mai 219 G., per Juli-August 217 G., per Sept.-Okt. 219 G. Roggen —, per Mai 157 G., per Juli-August 156 G., per Sept.-Okt. 160 G.

Bremen, 23. Mai. Petroleum. (Schlußbericht.) Standard white loco 11.70, per Juni 11.80, per Juli 11.90, per August-Dezbr. 12.70. Fest.

Mainz, 23 Mai. Weizen per Mai 22.10, per Juli 22.10, per Nov. 22.50. Roggen per Mai 16.85, per Juli 16.80, per Nov. 17.—. Hafer per Mai 18.80, per Juli 18.—. Rüböl per Mai 34.80, per Okt. 34.20.

† Paris, 23. Mai. Rüböl per Mai 79.50, per Juli-August 80.20, per Septbr.-Dezbr. 82.—, per Jan.-April 83.50. Spiritus per Mai 48.—, per Juli-August 48.70. Zucker, weißer, disp. Nr. 3 per Mai 61.70, per Oktbr.-Januar 63.50. Mehl 8 M., per Mai 62.70, per Juni 63.—, per Juli-August 64.50, per Septbr.-Dezbr. 65.70. Weizen per Mai 29.20, per Juni 29.20, per Juli-August 29.70, per Septbr.-Dezbr. 30.70. Roggen per Mai 20.20, per Juni 20.—, per Juli-August 19.70, per Septbr.-Dezbr. 20.20.

♂ London, 22. Mai. (City-Bericht.) An der Fondsbörse herrscht Geschäftsstille. Die englischen Fonds behaupten feste Kurse, und heimische Bahnen sind gleichfalls fest, obwohl die Preisbewegungen nicht bedeutend und die Transaktionen geringfügig bleiben. Der Markt für auswärtige Effekten ist heute fast ausschließlich mit Egypten beschäftigt, und die Stimmung ist entschieden ungünstig. Auch Argentiner und Peruaner erleiden neuerdings Einbußen, namentlich erstere, die 1½—2½ niedriger schließen als am Samstag.

London, 23. Mai. Schwimmende Weizenladungen: angekommen —, zum Verkaufe angeboten 8 Cargos.

London, 23. Mai. (11 Uhr.) Consols 96 5/16, Lombarden 6 3/16, Ital. 71 11/16, Türken 12 5/8.

London, 23. Mai. (2 Uhr.) Consols 96¼, 1885r Amerik. 104¾.

Liverpool, 23. Mai. Baumwollenmarkt. Umsatz 5000 Ballen, davon auf Spekulation und Export 1000 B.

Middling Orleans 6¼. Middling amerikan 6⅞. Fair Dholleraß 4⅛, Middl. fair Dholl. 4⅛, Good middl. Dholl. 3⅞, Middl. Dholl. 3⅝, Fair Bengal 4, Good fair Broach —, New fair Oomra 4⅜, Good fair Oomra 4⅝, Fair Madras 4, Fair Pernam 6½, Fair Smyrna 5½, Fair Egyptian 6, Upland 6 1/16, Fair Oomra 4⅞. Unregelmäßig.

Neapler 250-Fr.-Loose vom Jahre 1871. Ziehung am 15. Mai. Auszahlung am 1. August. Hauptpreise: Nr. 42723 à 20,000 Fr. Nr. 6120 19140 19764 à 1000 Fr. Nr. 1532 8810 27140 31845 60495 6634 à 500 Fr. Nr. 2910 5288 7662 8067 60678 60957 61017 70862 75893 78881 à 400 Fr. Nr. 481 13774 17413 17708 18059 21955 34209 48361 54420 54650 64686 65816 68709 69271 75259 75611 75933 76693 81500 86152 à 300 Fr.

Anleihe der Stadt Brüssel vom Jahre 1874. Ziehung am 20. Mai. Hauptpreise: Nr. 444099 à 30,000 Fr. Nr. 575831 à 5000 Fr. Nr. 158599 519614 731452 à 1000 Fr. Nr. 337537 424230 456285 627969 688588 725785 à 500 Fr. Nr. 54063 58315 80980 124370 161344 386921 469523 535285 563557 607347 661574 696796 à 250 Fr.

Witterungsbeobachtungen der meteorologischen Station Karlsruhe.

Mai	Barometer.	Thermometer in C.	Feuchtigkeit in Proc.	Wind.	Himmel.	Bemerkungen.
23. Mrgs. 2 Uhr	750.1	+15.9	56	SW.	bedeckt	—
„ Nachts 9 Uhr	749.5	+13.0	74	„	„	—
24 Mrgs. 7 Uhr	748.6	+11.2	86	„	„	—

Verantwortlicher Redakteur: Heinrich Goll in Karlsruhe.

Bürgerliche Rechtspflege.

Vermögensabsonderungen.

C.872. R Nr. 2213. Civ.Kam. Waldshut. In Sachen der Adolf Bächles Ehefrau von Egg, Theresia, geborene Bölkle, gegen ihren Ehemann, Vermögensabsonderung betr., hat die genannte Ehefrau eine Klage auf Vermögensabsonderung dahier eingereicht, und ist zur Verhandlung hierüber Tagfahrt in die Gerichtssitzung vom

Donnerstag den 22. Juni d. J.,
Vormittags 8 Uhr,

anberaumt worden, was zur Kenntniß der Gläubiger hiermit bekannt gemacht wird.

Waldshut, den 17. Mai 1876.

Großh. bad. Kreisgericht.
Junghanns.
Weisenhorn.

Strafrechtspflege.

Urtheilsverkündungen.

C.883. Nr. 1330. Freiburg.

J. A. S.
gegen
Wilhelm Scherer von Eimeldingen und Genossen wegen Ungehorsams in Bezug auf ihre Wehrpflicht

wird auf gepflogene Hauptverhandlung zu Recht erkannt:

Die Angeklagten: Wilhelm Scherer von Eimeldingen, Karl Albert Lösch von Haltingen, Josef Brändlin von Istein, Ludwig Fribolin von Tannenkirch, Wilh. Frommer von Weil seien des Ungehorsams in Bezug auf ihre Wehrpflicht für schuldig zu erklären und deßhalb Jeder derselben in eine Geldstrafe von dreihundert Mark, welche im Falle der Unbeitreibbarkeit in eine Gefängnißstrafe von sechs Wochen umgewandelt würde, sowie in ein Fünftel der Kosten des Strafverfahrens, sowie Jeder in die Kosten seines Strafvollzugs zu verurtheilen.

V. R. W.

Dies wird den Angeklagten hiermit öffentlich bekannt gemacht.

So geschehen.

Freiburg, den 11. Mai 1876.

Großh. Kreis- und Hofgericht,
Strafkammer.
v. Rotteck.

C.858. Nr. 1352. Freiburg.

In Anklagesachen
gegen
Anton Mutter von Wyhlen, wegen Körperverletzung.

Der Rekurs des Angeklagten gegen das Urtheil Großh. Amtsgerichts Lörrach vom 25. Februar d. J., Nr. 3706, wurde, da der Rekurrent in heutiger Tagfahrt unvertreten ausgeblieben ist, unter Verfällung desselben in die Kosten des Rekursverfahrens, nach Ansicht der §§ 384, 395 Abs. 3, 399 und 426 der Str.Pr.Ord. für aufgegeben erklärt.

Dies wird dem Anton Mutter von Wyhlen, dessen Aufenthalt unbekannt ist, eröffnet.

Freiburg, den 13. Mai 1876.

Großh. bad. Kreis- und Hofgericht,
Rekurskammer.
Wilhelmi.
Paris.

B.848. Gernsbach.

Wohnhaus-Versteigerung.

In Folge richterlicher Verfügung wird dem August Lichtenberger, früher Holzhändler dahier, die in Nr. 43 dieses Blattes vom 20. Februar 1875 unter 3 ffer 1. beschriebene Liegenschaft am

Montag den 12. Juni d. J.,
Nachmittags 3 Uhr,

auf dem Rathhause dahier öffentlich zu Eigenthum versteigert, wobei der endgiltige Zuschlag erfolgt, wenn der Schätzungspreis von 20,000 M. auch nicht erreicht wird.

Gernsbach, den 15. Mai 1876.

Der Großh. Notar
Wießler.

Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei.