

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1868

29 (4.2.1868)

Beilage zu Nr. 29 der Karlsruher Zeitung.

Dienstag, 4. Februar 1868.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 1. Febr. Der in der 6. öffentlichen Sitzung der Zweiten Kammer vorgelegte Gesetzentwurf über den Bau einer Eisenbahn von Mannheim über Schwellingen nach Karlsruhe lautet:

Art. 1. Der Bau einer in der Rheinebene von Mannheim über Schwellingen nach Karlsruhe führenden Eisenbahn kann den von dieser Bahn berührten Gemeinden, einer Aktiengesellschaft oder andern Unternehmern überlassen werden.

Art. 2. Die Rechte und Verbindlichkeiten des Unternehmers dieser Eisenbahnanlage werden in einer besonderen, vom Handelsministerium zu ertheilenden, von Staatsministerium zu genehmigenden, jedoch zu veröffentlichen Konzession festgestellt.

In der Konzession ist dem Staat das Antikarsrecht der Bahn zu wahren, auch ist für die von dem Unternehmer noch näher zu bezeichnende Bahnlinie, mit Bahnhöfen und Haltestellen, die Staatsgenehmigung vorzubehalten.

Bei Ertheilung der Konzession können von der Großh. Regierung zur Förderung des Unternehmens noch folgende Zugeständnisse gemacht werden:

1) Die Ertheilung der Konzession erfolgt tarfrei; auch hat der Unternehmer in allen den von der Bahn betreffenden Angelegenheiten weder Stempelpapier anzuwenden, noch Sporeten zu entrichten.

2) In Bezug auf die Zwangsabtretung kommen die Vorschriften der Art. 2 bis einschließlich 11 des Gesetzes vom 29. März 1838 zur Anwendung mit dem Zusatz zu Art. 3, daß der Unternehmer einen Bevollmächtigten zu der dort bezeichneten Kommission zu ernennen hat.

3) Der Unternehmer wird bezüglich derjenigen Grundstücke und Gebäude aller Art, welche für die Eisenbahn und deren Werke erworben werden, von der Entrichtung der Immobilien- und Schenkungssteuer, sowie der Kaufbrief-Gebühren befreit.

4) Der Unternehmer ist in Bezug auf die Eisenbahn und deren Werke von der bestehenden Grund-, Häuser- und Gewerbesteuer, sowie von den Gemeindeumlagen befreit.

Das von demselben für den Bau angestellte Personal hat dagegen dieselben Steuern zu entrichten, welchen die bei der Staatsbahn Angestellten unterliegen.

5) Auf die Kautionen, welche der Unternehmer in Folge der Konzessionsbedingungen bei der Großh. Eisenbahnschuldentilgungskasse zu hinterlegen haben wird, findet das Gesetz vom 28. März 1844 Anwendung.

Art. 3. Der Unternehmer des Mannheim-Karlsruher Bahnbaues hat diese Bahn der Staatsbahn-Verwaltung zum unbeschränkten Betrieb pachtweise zu überlassen. Die Staatsbahn-Verwaltung bezahlt dafür auf die Dauer von 25 Jahren — von der Vollendung der ganzen Bahn an gerechnet — einen in halbjährlichen Raten zu entrichtenden jährlichen Pachtzins von Einhundertfünfundvierzigtausend Gulden.

Sollte die ganze Bahnstrecke nicht auf einmal dem Betrieb übergeben werden, so bleibt es dem Unternehmer und der Staatsbahn-Verwaltung überlassen, über den für einen Theil der Bahn zu entrichtenden Pachtzins eine besondere Vereinbarung zu treffen.

Die Unterhaltung der Bahn, sowie die während der Pachtzeit notwendige Erneuerung oder Vervollständigung, ferner die beim Hauptbahnhof in Mannheim und Karlsruhe in Folge der Einmündung dieser Bahn vorzunehmenden Veränderungen und die innere Ausstattung der Stationen und Haltestellen hat die Staatsbahn-Verwaltung auf ihre Kosten zu übernehmen.

Nach Ablauf des fünften Betriebsjahres ist die Staatsbahn-Verwaltung verpflichtet, jährlich fünf Prozent des Anlagekapitals an den Unternehmer abzutragen. Es bleibt derselben jedoch nach Ablauf der genannten fünf Jahre vorbehalten, jährlich auch einen größeren Theil, oder das ganze Anlagekapital auf einmal, nach vorausgegangenem halbjährlicher Kündigung, zu bezahlen.

Der Pachtzins wird, von dem Tag der Zahlung anfangend, jeweils in demselben Verhältnis gemindert, in welchem die geleistete Abschlagszahlung zu dem Anlagekapital steht.

Sobald das Anlagekapital von der Staatsbahn-Verwaltung an den Unternehmer ganz bezahlt ist, tritt der Staat in das unbeschränkte Eigentum der Mannheim-Karlsruher Bahn.

Die näheren Bestimmungen werden in einem zwischen der Staatsbahn-Verwaltung und dem Bahneigentümer abzuschließenden, vom Handelsministerium zu genehmigenden Pachtvertrag festgestellt.

Art. 4. Die Ministerien des Handels, des Inneren und der Finanzen sind, jedes soweit es seinen Wirkungskreis betrifft, mit dem Vollzug dieses Gesetzes beauftragt.

Begründung.

Eine größere Anzahl der in der Rheinebene gelegenen Gemeinden hat im Jahr 1865 gebeten, eine Eisenbahn von Mannheim über Schwellingen, Waghäusel, Philippsburg und die Haardorte nach Karlsruhe auf Staatskosten zu erbauen.

Dieses Gesuch wurde in demselben Jahr von einem Zentralkomitee, welches zur Förderung der Herstellung einer direkten Eisenbahn-Verbindung in der Rheinebene zwischen Mannheim und Karlsruhe sich gebildet hat, bei dem Handelsministerium wiederholt.

In einer durch das Zentralkomitee veröffentlichten Denkschrift wurde dargestellt, daß aus Gründen der Nothwendigkeit und Nützlichkeit die Herstellung einer direkten Schienenverbindung zwischen Mannheim und Karlsruhe sich empfehle.

Es wurde geltend gemacht, daß durch eine direkte Schienenverbindung zwischen Mannheim und Karlsruhe gegenüber der Verbindung über Heidelberg eine namhafte Abkürzung erzielt werde, daß die in Ausführung begriffene Erweiterung des badischen Schienennetzes eine Steigerung des Verkehrs, und namentlich des Transits, in dem Maß herbeiführen werde, daß auf der Strecke Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe weitere Schienengleise gelegt werden müßten; ferner daß die Konkurrenz jede mögliche Ersparniß an Zeit- und Kostenaufwand beim Transport bedinge und dieses durch die Ausführung der genannten Linie zu erreichen sei; endlich daß die Kosten für deren Herstellung verhältnißmäßig sehr gering sein würden und das Anlagekapital um so höher rentiren müsse, als dieser Linie neben einem Theil des Durchgangsverkehrs durch unser Land ein bedeutender Lokalverkehr zufallen würde, dieselbe also nach jeder Richtung, und besser, als ein weiteres Schienengleise an der bestehenden Bahn, dem Bedürfnis abhelfen dürfte.

Von Seiten der Großh. Regierung war man jedoch des Dafürhaltens, den Bau dieser Bahn auf Staatskosten unter den dormaligen Verhältnissen nicht vornehmen zu sollen. Man ist hierbei von der Ansicht ausgegangen, daß die projektirte Bahn in der Rheinebene keine so erhebliche Abkürzung des Wegs gewähre, daß hierdurch die Konkurrenzfähigkeit der Hauptbahn sehr gesteigert würde; daß ein dringendes Bedürfnis zur Vervollständigung des badischen Schienennetzes für Bewältigung des Verkehrs in der von dem Zentralkomitee angebotenen Weise nicht bestehe, daß für den Verkehr der Orte in der Rheinebene im Wesentlichen durch die Hauptbahn, welche diesen Orten auf eine große Strecke ziemlich nahe liegt, gesorgt und eine weitere Bahnverbindung nicht dringend geboten sei.

Endlich kam hierbei auch in Erwägung, daß noch mehrere andere für die Vervollständigung der bestehenden Bahnen zu erstellende Einrichtungen, sowie die Vollendung der in den verschiedenen Landestheilen bereits begonnenen Bauten und die in den Nachbarstaaten vertragmäßig von Baden auszuführenden Anschlüsse den Kredit des Staates noch auf eine Reihe von Jahren erheblich in Anspruch nehmen werden.

Gegen eine Konzession zum Bau und Betrieb der Mannheim-Karlsruher Bahn durch Privatunternehmer konnten manche nicht unbegründete Bedenken deshalb erhoben werden, weil diese Bahn, mit jener über Heidelberg auf eine längere Strecke nahezu parallel laufend, vorzugsweise auf Kosten der Staatsbahn alimentirt würde.

Das Zentralkomitee setzt jedoch seine Bestrebungen um Anlage der direkten Bahn Mannheim-Karlsruhe fort und will, wenn der Bau auf Staatskosten sich noch länger verzögern sollte, den Weg der Selbsthilfe beziehungsweise der Privatunternehmung betreten, indem es um die Ertheilung einer Konzession nachsucht.

Die Großh. Regierung kann im Hinblick auf die als dringender anerkannten, den Staatskredit sehr in Anspruch nehmenden Bahnbauten in nächster Zeit die Mannheim-Karlsruher Bahn auf Staatskosten nicht bauen. Es ist daher zu erwägen, ob und unter welchen Bedingungen die Konzession den um dieselbe petitionirenden Gemeinden ertheilt werden will?

Wenn es auch im Allgemeinen sehr erwünscht, ja nothwendig ist, daß diejenigen Landestheile, welche bei den auf Staatskosten erbauten oder zum Bau projektirten Hauptbahnen und Anschlüssen in einer ihren Verkehrsbedürfnissen nicht ganz entsprechenden Weise berücksichtigt werden können, die ihren Verhältnissen angemessenen Schienennetze im Wege der Selbsthilfe sich verschaffen, und wenn diese Landestheile auch mit Recht verlangen können, daß sie hierin vom Staat thätlich unterstützt werden, so darf doch nicht unberücksichtigt bleiben, ob damit für die Gesamtheit nicht so große Nachteile verbunden sind, daß letztere die dem einzelnen Landestheil aus einem dazwischen liegenden Unternehmen erwachsenden Vortheile erheblich überwiegen.

Bei der in Frage stehenden Bahn sind nun allerdings die Verhältnisse etwas anderer Art, als bei den bisher konzessionirten Privatbahnen.

Nach dem vorgelegten Projekt wird die Mannheim-Karlsruher Bahn um beiläufig zwei Stunden kürzer als die bestehende Staatsbahn über Heidelberg. Sie zieht mit der letzteren auf eine größere Strecke in einer verhältnißmäßig geringen Entfernung nahezu parallel. Sie wird daher einen großen Theil des auf der Linie Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe sich bewegenden Verkehrs der Staatsbahn entziehen. Sie wird außerdem auch den von Mannheim über Karlsruhe hinaus und umgekehrt bestimmten Verkehr zum größten Theil aufnehmen.

Die Mannheim-Karlsruher Bahn wird hiernach ihre Alimentation zum größten Theil auf Kosten der Staatsbahn erhalten. Der hieraus der Staatsbahn zugehende Nachtheil würde aber noch weit größer sein, wenn der Betrieb und die Verwaltung der Mannheim-Karlsruher Bahn und deren ganzer Ertrag den Unternehmern belassen würde.

Eine in Bezug auf Verwaltung und Betrieb selbständige Mannheim-Karlsruher Bahn würde gegenüber der Staatsbahn von Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe eine sehr nachtheilige Konkurrenzlinie sein und vielfache Anzuträglichkeiten

zur Folge haben. Auch würde, wenn der Ertrag der projektirten Bahn den Unternehmern ganz verbliebe, das Gesamtertragniß der Staatsbahnen so geschmälert, daß dasselbe für die Zinsen und Tilgung der Eisenbahnschuld möglicher Weise nicht zureichend wäre, denn die Strecke von Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe gewährt den größten Ertrag der Staatsbahn, welcher bisher auch für die übrigen, weniger frequenten, im Bau und Betrieb kostspieligern Strecken einigigen Ersatz geboten hat.

Im allgemeinen Staatsinteresse muß es liegen, daß die Staatsbahn-Verwaltung die der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen vermag. Dieses würde nicht der Fall sein, wenn man Privatunternehmern gestattete, auf Strecken, welche einen reichlichen Ertrag in Aussicht stellen, ohne irgend eine Beschränkung Bahnen anzulegen und zu betreiben, während für weniger rentable Linien die Staatsbahn-Verwaltung allein einzustehen hätte.

Das Zentralkomitee für die Mannheim-Karlsruher Bahn hat übrigens auch keineswegs die Absicht, dieses Unternehmen deshalb auszuführen, um hohe Zinsen aus dem Anlagekapital zu ziehen. Die Gemeinden der Rheinebene, welche vor dem Bau der Mannheim-Heidelberg-Karlsruher Bahn auf der durch ihre Orte führenden Landstraße eines sehr lebhaften Verkehrs sich zu erfreuen hatten, wünschen für den Verlust dieses Verkehrs einen Ersatz zu erhalten und in den Genuß der Vortheile einer Eisenbahn zu gelangen. Sie wollen die hierzu erforderlichen Mittel selbst aufbringen und zu diesem Zweck eine Gesellschaft bilden. Soll diesen Gemeinden das Zustandekommen des Unternehmens möglich gemacht werden, so müssen die Bedingungen, unter welchen die Konzession ertheilt wird, so beschaffen sein, daß dieselben den Gemeinden für die von letzteren zu übernehmenden Verpflichtungen einen entsprechenden Ersatz gewähren. Es geschieht dieses, wenn den Unternehmern von dem Ertrag der Bahn so viel gegeben wird, als zur Verzinsung des Anlagekapitals erforderlich ist, und wenn auch die Tilgung des Anlagekapitals selbst gesichert wird.

Bei dem oben berührten Sachverhalt, daß die projektirte Bahn mit der bestehenden Staatsbahn auf der Strecke von Mannheim bis Karlsruhe ein nahezu gemeinschaftliches Verkehrsgebiet durchzieht, ist im Interesse der Staatsbahn-Verwaltung unbedingt erforderlich, daß Letztere auch über die direkte Bahn Mannheim-Karlsruhe verfügen kann, daß ihr daher Betrieb und Verwaltung dieser Bahn unbeschränkt überlassen werde.

Abweichend von den Bedingungen, welche bei der Konzession der übrigen Privatbahnen bezüglich des Betriebs gestellt worden sind, wird hiernach für die Staatsbahn-Verwaltung der unbeschränkte Betrieb der projektirten Bahn vorzubehalten und wegen Ueberlassung der Bahn mit den Unternehmern ein Pachtvertrag abzuschließen sein. In dieser Weise können die Anstände, welche im Allgemeinen aus Rücksicht für die Gesamtheit gegen das Konzessionsgesuch des Zentralkomitees erhoben werden, ihre Befriedigung finden und kann man auch dem begründeten Verlangen der Gemeinden der Rheinebene, eine Eisenbahn zu erhalten, gerecht werden.

Es handelt sich bei dem vorliegenden Gesuch um die wirtschaftlichen Interessen eines nicht unbedeutenden Landestheils.

Nach dem vorgelegten Projekt soll die Bahn, von Mannheim ausgehend, die Orte Neckarau, Schwellingen, Hockenheim, Neulussheim, Oberhausen mit Waghäusel, Philippsburg, Huttenheim, Neudorf, Graben, Linckenheim, Eggenstein, Welsch und Deutschneureuth und Mühlburg berühren und an letzterem Ort in die Karlsruher Rheinbahn einmünden. Für alle diese Orte sind Stationen oder Haltestellen vorgesehen.

Die Bahn würde von Mannheim bis Mühlburg 14^{1/2} Stunden und bis zur Einmündung in den Hauptbahnhof in Karlsruhe 14^{3/4} Stunden lang. Da der Bahnhof in Mannheim nur 63 Fuß tiefer liegt als jener in Karlsruhe würde sich ein vergleichenes Gefälle von nur 3 Zoll auf 1,000 Fuß ergeben, somit die Bahn nahezu horizontal liegen.

Eine nähere Prüfung und Feststellung dieser Zugrichtung, insbesondere auch ob die Einmündung der Bahn bei Mühlburg stattzufinden habe, muß sich die Großh. Regierung vorbehalten.

Der Landestheil, welcher bei dem Zustandekommen der projektirten Bahn zunächst theilhaftig ist, umfaßt einen Flächenraum von beiläufig 10 Quadratmeilen mit 42 an der Bahn oder deren Nähe liegenden Ortschaften und einer Bevölkerung von mehr als 120,000 Seelen.

Nur 9 Orte haben unter 1000 Einwohner, 20 Orte zwischen 1000 bis 2000 Einwohner, 6 Orte zwischen 2000 bis 3000 Einwohner, 5 Orte über 3000 Einwohner, 2 Orte über 30,000 Einwohner.

Das umlagepflichtige Steuerkapital dieser Orte beträgt über 65 Millionen Gulden.

Abgesehen von den beiden größten Städten des Landes (Mannheim und Karlsruhe) wird auf dem von der Bahn berührten Verkehrsgebiet vorzugsweise Landwirtschaft getrieben; insbesondere ist der Bau von Handelsprodukten (Tabak und Hopfen) sehr ausgedehnt. Aber auch auf dem Gebiet der Industrie steht dieser Landestheil nicht zurück. Hier muß vor Allem der Zuckerfabrik Waghäusel, des größten

deutschen industriellen Establishments in diesem Zweig, erwähnt werden, welches im Herzen der von der Bahn durchschnittenen Gegend liegt. Die Konkurrenzfähigkeit dieser Fabrik gegenüber andern einer Eisenbahn-Verbindung sich erfreuenden ähnlichen Establishments ist ganz besonders von dem Zustandekommen des angeregten Eisenbahn-Projekts bedingt. Es wird aber die Fabrik Waghäuser, deren zu verarbeitenden Rohstoffe, Fabrikate und Brennmaterialbedarf sich zusammen nach Millionen von Zentnern berechnen, zur Alimantation der Bahn wesentlich beitragen.

Auch für verschiedene, auf der linken Rheinseite gelegene Orte ist die projektierte Bahn günstig gelegen und wird von denselben benötigt werden.

Die in Vorstehendem berührten Verhältnisse machen es sehr begreiflich, wenn die Bewohner der Rheinebene eine ihren Verkehrsbedürfnissen besser als die bestehende Staatsbahn entsprechende Bahnverbindung aufstreben und sich die letztere selbst erstellen wollen, sofern es nicht auf Staatskosten geschieht.

Die Besorgnis, daß die Staatsbahn dadurch einen Theil ihres Verkehrs verlieren würde, könnte kein triftiger Grund sein, den Gemeinden der Rheinebene die Konzession zu diesem Unternehmen ganz zu versagen oder sehr erheblich zu erschweren.

Der Staat muß das größte Interesse an der Förderung der wirtschaftlichen Verhältnisse der verschiedenen Landestheile haben.

Uebrigens wird aber auch eine direkte Mannheim-Karlsruher Bahn der Staatsbahn-Verwaltung mancherlei Vortheile bieten.

Der Verkehr auf der Bahnstrecke Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe hat bereits einen so großen Umfang erreicht, daß derselbe ohne Störung der Betriebsmittel erweitert werden kann, wenn nicht weitere Geleise und Einrichtungen erstellt werden. Es münden in diese Bahnstrecke bereits fünf Bahnen (die Main-Neckar-Bahn bei Friedrichsfeld, Oberrheinbahn bei Heidelberg, württembergische Bahn bei Bruchsal, Mühlacker-Durlacher Bahn und Karlsruher Rheinbahn). Alle führen der Hauptbahn einen bedeutenen, in stetem Wachsen begriffenen Verkehr zu.

In kurzer Zeit wird eine weitere Zunahme eintreten, da die Betriebsöffnung der Neckar-Heidelberg-Weilbrunner Bahn und der in Pforzheim einmündenden Bahnen des Eng- und Nagoldthales nahe bevorsteht.

Noch größere Dimensionen wird aber der Verkehr auf der Hauptbahn annehmen, wenn die im Bau begriffene Rinzigthal-Schwarzwald-Bahn vollendet sein wird.

Für die Strecke Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe würde eine Vermehrung der Geleise und anderer Einrichtungen notwendig werden, wenn nicht in anderer Weise eine Abhilfe erfolgt. Hierzu ist eine direkte Bahn von Mannheim bis Karlsruhe sehr geeignet. Sie ist als eine Ergänzung der Hauptbahn anzusehen, welcher der von Mannheim über Karlsruhe hinausgehende Waarentransport und der sehr bedeutende Transit von Nord nach Süd und umgekehrt zufließen dürfte. Dabei wird aber unterstellt, daß die Staatsbahn-Verwaltung auch über die direkte Mannheim-Karlsruher Bahn unbeschränkt verfügen kann, um je nach dem Bedürfnis den Verkehr auf die eine oder andere Linie zu leiten.

Ein weiterer Vortheil wird der Hauptbahn dadurch erwachsen, daß sie gegenüber den mit ihr konkurrierenden linksrheinischen und andern Bahnen mehr leisten kann, da in Verbindung mit der projektierten Rheinbahn immerhin eine Abkürzung des Wegs von Mannheim ab eintritt.

Endlich wird die projektierte Bahn, wie jede andere Bahn, welche in die Hauptbahn einmündet, belebend auf den Verkehr im Allgemeinen wirken und neue Transporte an Personen und Waaren zur Folge haben.

Hiernach ist es, nach allen Seiten betrachtet, gerechtfertigt, auf das Gesuch der Gemeinden der Rheinebene um Ertheilung der Konzession für den Bau einer Bahn von Mannheim nach Karlsruhe im Allgemeinen einzugehen.

Zu den einzelnen Artikeln des Gesetzentwurfs ist zu bemerken, daß Artikel 1 und 2 den Bestimmungen entsprechen, welche auch bei den übrigen Privatbahnen angenommen worden sind, insoweit es sich um die Konzession zum Bau handelt.

Bezüglich des Betriebs und des Ankaufsrechts sind, wie bei Artikel 3 zu ersehen, andere Bestimmungen in den Entwurf aufgenommen.

Bereits im allgemeinen Theil ist nachgewiesen, daß das Verhältniß der Mannheim-Karlsruher Bahn anderer Art ist, als jenes der übrigen Privatbahnen.

Nur wenn der Staatsbahn-Verwaltung der Betrieb der projektierten Bahn unbeschränkt überlassen wird, kann die Konzession für den Bau Privatunternehmern überlassen werden.

Es empfiehlt sich deshalb, daß zwischen Unternehmer und Staatsbahn-Verwaltung ein Pachtverhältniß bestimmt werde. Auch liegt es im beiderseitigen Interesse, den für Ueberlassung der Bahn zu entrichtenden Pachtzins zum Voraus zu bestimmen. Die Unternehmer können das erforderliche Kapital leichter aufbringen, wenn sie eine sichere Rente hierfür zu bieten vermögen. Sie werden ferner angespornt, den Bau möglichst billig herzustellen, um die Rente des Anlagekapitals zu erhöhen.

Daß dieses nicht auf Kosten der Solidität und Zweckmäßigkeit der Bahn sammt Zugehörde geschehe, darüber ist bei Genehmigung der Baupläne und bei der Ausführung des Baues von Seiten der Staatsverwaltung zu wachen. Uebertriebene Anforderungen dürfen natürlich bei der zu führenden Staatsaufsicht auch nicht gemacht werden.

Die Baukosten sind nach einem von dem Zentralkomitee vorgelegten summarischen Voranschlag zu drei Millionen Gulden angenommen. Sind auch für einzelne Gegenstände, wie für Schienen, Schwellen und dergleichen, die Anlässe nach den bermaligen Preisen etwas hoch, so dürften sie bei andern etwas zu nieder erscheinen.

Im Allgemeinen wird diese Summe ausreichen, besonders wenn die bei dem Unternehmen beteiligten Gemeinden darauf hinwirken, daß das erforderliche Gelände um einen mäßigen Preis gestellt wird, wie es im Hinblick auf die den Gemeinden, wie den Einzelnen aus der Bahnanlage erwachsenden großen Vortheile gewiß nicht unbillig ist.

Ein jährlicher Pachtzins von 145,000 fl. entspricht bei 4 1/2-prozentiger Verzinsung einem Kapital von 3,222,223 fl. Zu 4 1/2 Prozent kann übrigens das auf 3 Millionen Gulden angenommene Anlagekapital bei den bermaligen Verhältnissen des Geldmarkts ohne einen Rabatt für Kursdifferenz nicht beschafft werden. Der Mehrbetrag von 222,223 fl. und die

Ersparnis, welche bei umsichtiger Bauleitung an dem zu 3 Millionen Gulden angenommenen Bauaufwand möglich ist, dürfte hinreichen, die Kursdifferenz und die dem Anlagekapital beizuschlagenden Zinsen während der Bauzeit zu decken.

Außer dem Pachtzins sind aber von der Staatsverwaltung auch die Kosten zu übernehmen, welche die in Folge der Einmündung der Mannheim-Karlsruher Bahn am Hauptbahnhof in Karlsruhe und Mannheim vorzunehmenden Veränderungen, sowie die innere Ausstattung der Stationen und Haltestellen erfordern.

Diese sind unter dem Voranschlag von 3 Millionen Gulden nicht begriffen. Auf dieselben ist bei Bemessung des Pachtzins keine Rücksicht genommen, daher sie billiger Weise nicht den Unternehmern der projektierten Bahn zur Last gesetzt werden können.

Es ist nun noch zu erörtern, ob der Ertrag der Mannheim-Karlsruher Bahn nach Bezahlung des Pachtzins von 145,000 fl. noch hinreicht, um die Kosten für Betrieb, Unterhaltung und Erneuerung, sowie einen Ersatz für die Veränderungen an den Hauptbahnhöfen in Mannheim und Karlsruhe und die Zinsen und Amortisation des für das Transportmaterial und Inventar nöthigen Aufwandes zu gewähren.

Die Staatsbahn erträgt nach dem Durchschnitt der Jahre 1856 bis mit 1865 für die Stunde 53,941 fl. die Betriebs- und Bahnunterhaltungskosten be- rechnen sich für die Stunde 22,795 fl.

der Reinertrag ist hiernach 31,146 fl. während der Pachtzins für die ohngefähr 15 Stunden lange Mannheim-Karlsruher Bahn 145,000 fl. oder für die Stunde 9,667 fl. beträgt. Es ist hiernach zu erwarten, daß — auch wenn der Ertrag der in Frage stehenden Bahn um ein Beträchtliches unter dem Ertrag der Staatsbahn bleiben sollte, immer noch ein Ueberschuß verbleibt, welcher die obengenannten, von der Staatsbahn-Verwaltung zu übernehmenden Kosten, sowie einen entsprechenden Betrag an dem Aufwand für die Hauptbahnhöfe in Mannheim und Karlsruhe decken wird.

Die in dem Gesetzentwurf angenommene allmähliche Abtragung des Anlagekapitals aus Mitteln der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse erscheint wohl begründet, damit die Staatsverwaltung spätestens in 25 Jahren in das unbeschränkte Eigenthum dieser mit der Hauptbahn in engster Verbindung stehenden Seiten-(Parallel-)Bahn kommt.

Es ist dieses ohne große Belastigung des Staatskredits ausführbar.

Es wird diese Bestimmung aber auch den Unternehmern die Beschaffung des Anlagekapitals erleichtern.

Marktwerte.

Karlsruhe, 1. Febr. In der heutigen Marktwahl wurden am 29. Jan. zu Durchschnittspreisen per 150 Pfund verkauft: Rindfleisch Nr. 1 20 fl. 30 fr.; Schwingel Nr. 1 19 fl. 45 fr.; Wehl in 3 Sorten 17 fl. 30 fr.

In der heutigen Marktwahl blieben aufgestellt: 46,503 Pfd. Wehl, eingeführt wurden vom 22. bis 29. Jan. 210,615 Pfd. Wehl.

Davon verkauft: 257,118 Pfd. Wehl, blieben aufgestellt: 185,893 Pfd. Wehl.

Verantwortlicher Redakteur: Dr. J. Hermann Koenig.

3.5.326. Civil-Kammer Nr. 165. Billingen. (Bekanntmachung.) In Sachen des Felice Doncoroni von Fino, jetzt in Triberg, Klägers, gegen Giovanni Demartini, Illuminato Demartini und Pietro Gallo in Niederwasser, Beklagte, Vertragsauflösung betr., hat der Kläger in einer durch Rechtsanwalt Dehl dahier eingereichten Klage vorgetragen, daß die Partien im August v. J. mit der großh. Eisenbahn-Verwaltung einen Vertrag abgeschlossen, und demzufolge die gemeinschaftliche Herstellung verschiedener Arbeiten an der Eisenbahn übernommen, daß die Partien unter sich übereingekommen seien, daß jeder an der Affordsumme nach Verhältniß seiner Arbeitstage Anteil haben solle, daß ihr Arbeitsverdienst bisher sich auf die Summe von 885 fl. belaufe, woran es dem Kläger nach der Zahl seiner Arbeitstage 284 fl. 20 fr. treffe, daß nunmehr der Vertrag nicht weiter erfüllt werden könne, weil die zwei erstgenannten Beklagten sichtlich gegangen, und auch der Beklagte Pietro Gallo die längere Erfüllung verweigere, andererseits aber die Bauverwaltung nur an sämtliche Affordanten ohne Rücksicht auf das zwischen ihnen getroffene Uebereinkommen Zahlung leisten wolle. Der Kläger hat daher gebeten, daß der zwischen den Partien abgeschlossene Gesellschaftsvertrag unter Verfallung der Beklagten in die Kosten für aufgelöst und der Kläger für berechtigt zu erklären sei, von der fälligen Affordsumme seinen Anteil mit 284 fl. 20 fr. bei der großh. Eisenbahn-Verwaltung für sich mit Ausschluß der Beklagten zu begehren.

Zur Verhandlung über diese Klage wird Tagfahrt in die öffentliche Gerichtsöffnung vom

Mittwoch den 4. März d. J. Vormittags halb 9 Uhr,

angeordnet; was den sündigen Beklagten Giovanni und Illuminato Demartini mit der Aufforderung auf diesem Wege bekannt gemacht wird, unterweist einen mit dem dritten Beklagten gemeinschaftlich aufzustellenden inländischen Anwalt zu bevollmächtigen, und durch denselben sich in der Tagfahrt vertreten zu lassen, widrigenfalls die thatsächlichen Behauptungen der Klage als zugestanden angenommen und etwaige Einreden der Beklagten für ausgeschlossen erklärt werden würden.

Ferner erhalten die sündigen Beklagten die Auflage, alsbald einen darüber wohnenden Einhandlungsgehaltshaber aufzustellen, da sonst alle weiteren Verfügungen und Erkenntnisse mit der gleichen Wirkung, wie wenn sie ihnen selbst eröffnet wären, nur an die diesseitige Gerichtstafel angeschlagen würden. Billingen, den 27. Januar 1868.

Der Vorsitzende des großh. Kreisgerichts: Jungmann.

3.5.418. Nr. 379. Karlsruhe. (Bekanntmachung.) Auguste Königler hier, beziehungsweise deren Vermögensverwalter Akmar Wilhelm Schmidt hier, hat durch Herrn Anwalt Bodenheimer gegen Telegraphist Ludwig Müller von Kö-

nigsheim Klage auf Rückzahlung zweier fälliger Darlehen, im Betrag von 200 fl., gegeben am 16. Oktober 1867 und verzinstlich zu 6% von diesem Tage an, und von 150 fl., gegeben am 15. Dezember 1867, gleichfalls verzinstlich zu 6% von diesem Tage an, eingereicht. Nachträglich hat der Klägere Theil zur Sicherung dieser Forderungen das Gesuch gestellt, auf die Kaution des Beklagten, im Betrag von 300 fl., hinterlegt bei der großh. Amortisationskasse hier, um Betrag von 41 fl. 40 fr., Arrest zu legen. Das Arrestgesuch ist auf die Behauptung gestützt, der Beklagte habe seine Stelle als Telegraphist aufgegeben und sich mit seinen Habilitäten heimlich nach Amerika entfernt. Zur Befreiung der Ansprüche des klagenden Theils und des Arrestgrundes wurden Schuldscheine über die behaupteten Darlehen und ein Schreiben der großh. Güterexpedition Straßburg über die Entfernung des Beklagten vorgelegt.

Nachricht hiervon erhält der Beklagte mit dem Anfügen, daß der Arrest auf Kaution und Gehalt heute ausgesprochen wurde, und daß zur Verhandlung über die Klage und das Arrestgesuch Tagfahrt auf die

Montag den 9. März d. J. Vorm. 8 Uhr,

stattfindende öffentliche Gerichtsöffnung anberaumt ist. Der Beklagte wird aufgefordert, in der angelegten Tagfahrt sich durch einen Anwalt über die Klage und das Arrestgesuch vernehmen zu lassen, sowie etwaige Einreden gegen die Rechtmäßigkeit des Arrestes vorzutragen. Im Falle seines Ungehorsams werden die vorgelegten Tatsachen auf Antrag des Gegentheils als zugestanden angenommen, etwaige Einreden ausgeschlossen, in der Sache selbst aber wird unter Verfallung des Beklagten in die Kosten nach dem Gesuche der Klage, soweit dies in Rechten begründet ist, erkannt.

Schließlich wird dem Beklagten aufgegeben, einen am Orte des Gerichts wohnenden Gewalthaber aufzustellen, widrigenfalls alle weiteren Verfügungen und Erkenntnisse mit der gleichen Wirkung, wie wenn sie ihm eröffnet wären, an der Gerichtstafel angeschlagen werden.

Karlsruhe, den 29. Januar 1868. Großh. Kreis- und Hofgericht, I. Civilkammer. Serger.

5. Dieß.

3.5.420. Nr. 444. II. Civil-Kammer. Mosbach. (Urtheil.) In Sachen der Ehefrau des Franz Gustavus Herberich in Walsbühl, Maria, geb. Heller, gegen ihren Ehemann daselbst, Vermögensabsonderung betr., die Klägerin wurde durch Urtheil von heute für berechtigt erklärt, ihr Vermögen von demjenigen ihres Ehemannes absondern. Die betheiligten Gläubiger erhalten hiervon Nachricht. Mosbach, den 25. Januar 1868.

Großh. bad. Kreisgericht. Nicolai Baumgartner.

3.5.168. Nr. 1426. Staufen. (Gantebitt.) Gegen die Belassenheit des Tagelöhners Gervas Glesch von Hartheim haben wir Gant erkannt, und es wird nunmehr zum Nichtigstellungs- und Vorzugsverfahren Tagfahrt anberaumt auf

Freitag den 14. Februar d. J. Vormittags 9 Uhr.

Es werden alle diejenigen, welche aus was immer für einem Grunde Ansprüche an die Gantmasse machen wollen, aufgefordert, solche in der angelegten Tagfahrt, bei Vermeidung des Ausschlusses von der Gant, persönlich oder durch gehörig Bevollmächtigte, schriftlich oder mündlich, anzumelden und zugleich ihre etwaigen Vorzüge oder Interventionsrechte zu bezeichnen, sowie ihre Beweisurkunden vorzulegen oder den Beweis durch andere Beweismittel anzutreten.

In derselben Tagfahrt wird ein Pfandpfleger und ein Gläubigerauswärtiger ernannt, und es werden in Bezug auf Vergleichsverfahren und Ernennung des Pfandpflegers und Gläubigerauswärtigen die Nichterwähnten als der Mehrheit der Erschienenen beitretend angesehen werden.

Die im Auslande wohnenden Gläubiger haben längstens bis zu jener Tagfahrt einen darüber wohnenden Gewalthaber für den Empfang aller Einhandlungen zu bestellen, welche nach dem Gesetze der Partei selbst gegeben sollen, widrigenfalls alle weiteren Verfügungen und Erkenntnisse mit der gleichen Wirkung, wie wenn sie der Partei eröffnet wären, nur an dem Sitzungsorte des Gerichts angeschlagen, beziehungsweise denjenigen im Auslande wohnenden Gläubigern, deren Aufenthalt bekannt ist, durch die Post zugestellt würden.

Staufen, den 30. Januar 1868.

Großh. bad. Amtsgericht. Reiblein.

3.5.166. Nr. 1187. Billingen. (Ausschlußerkenntnis.) Die Gant gegen Glaser Josef Oberle von Billingen betr.

Alle diejenigen Gläubiger, welche ihre Forderungen vor oder in der heutigen Tagfahrt nicht angemeldet haben, werden hiernach von der vorhandenen Masse ausgeschlossen. Billingen, den 27. Januar 1868.

Großh. bad. Amtsgericht. Frisch.

3.5.167. Nr. 1187. Billingen. (Bekanntmachung.) Die Gant gegen Glaser Josef Oberle von Billingen betr.

Gemäß § 1060 Rr. Ord. wird die Vermögensabsonderung zwischen dem Gantmann und dessen Ehefrau Johanna, geb. Hildebrand, auf Antrag der Letzteren ausgesprochen. Billingen, den 27. Januar 1868.

Großh. bad. Amtsgericht. Frisch.

3.5.172. Nr. 2260. Pforzheim. (Bekanntmachung.) Die Gant des Bierwirts Karl Kiemle hier betr.

1) Wird die Gant wegen Anlags an Rauffermögen wieder aufgehoben.

2) Nachricht hiervon den Liquidanten. Pforzheim, den 29. Januar 1868.

Großh. bad. Amtsgericht. Schember.

3.5.157. Nr. 808. Fetschen. (Bedingter Zahlungsestheil.) J. E. Gustav Klauer von Fetschen gegen Bierbrauer Adolf Soll von Fetschen, Forderung von 18 fl. für verfertigte Schulerarbeit betr. — Dem kläglichen Beklagten wird aufgegeben, binnen 14 Tagen entweder den klagenden Theil durch Zahlung der im Betreff bezeichneten Forderung zu befriedigen, oder zu erklären, daß er die gerichtliche Verhandlung der Sache verlange, widrigenfalls die Forderung auf Anrufen des klagenden Theils für zugestanden erklärt wird. Zugleich wird dem Beklagten aufgegeben, innerhalb der gegebenen Frist einen hier wohnenden Gewalthaber aufzustellen, widrigenfalls alle weiteren Verfügungen und Erkenntnisse mit der gleichen Wirkung, wie wenn sie dem Beklagten eröffnet wären, an dem Sitzungsort des Gerichts angeschlagen werden sollen. Fetschen, den 26. Januar 1868. Großh. bad. Amtsgericht. J. J. J.

3.5.179. Nr. 2840. Freiburg. (Bekanntmachung.) Nachträglich wird hiermit bekannt gemacht, daß dem ledigen Konrad Kalbfater von Freiburg durch Erkenntnis vom 29. November 1856 ein Weiland bestellt worden ist, ohne dessen Beweise und weder rechten noch Vergleich schließen, Ansuchen aufnehmen, angereichte Kapitalien erheben, noch hierüber Einverständnisse geben und Güter veräußern oder verpfänden kann. Freiburg, den 28. Januar 1868. Großh. bad. Amtsgericht. Dieß.

3.5.731. Nr. 1161. Donaueschingen. (Bekanntmachung.) Der Antrag Nr. 3 im Gesellschaftsvertrag vom 4. Mai 1864 ertheilt die Bemerkung, daß Heinrich Adolf Feilger unter Nr. 4. I. R. aus der Gesellschaft ausgetreten, und solche unter der selbigen Firma durch Johann Jakob Ernst Jhler von Fetschen allein vertreten wird.

Donaueschingen, den 23. Januar 1868.

Großh. bad. Amtsgericht. Wolfinger.

3.5.165. Nr. 1999. Offenburg. (Aufforderung.) Die Witwe des Schneiders Martin Huber von hier hat um Einweisung in Besitz und Gehör des Nachlasses ihres Ehemannes nachgesucht. Diejem Gesuch wird entgegen zu werden, wenn binnen vier Wochen keine Einprache erfolgt. Offenburg, den 29. Januar 1868.

Großh. bad. Amtsgericht. Ried.