

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1898**

127 (10.5.1898) II. Beilage



# II. Beilage zu Nr. 127 der Karlsruher Zeitung.

Dienstag, 10. Mai 1898.

## Badischer Landtag.

### 84. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Samstag, den 7. Mai 1898.

(Ausführlicher Bericht.)

Am Regierungstisch: Minister v. Brauer, Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr, Betriebsdirektor Geh. Rath Schupp. Präsident Günner eröffnet um 9<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr die Sitzung.

Das Haus tritt in die Spezialberatung über das Budget der Eisenbahnbetriebsverwaltung ein.

Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr: Er wolle noch auf eine am Schluß der gestrigen Sitzung gethane Äußerung des Abg. Ged. zurückkommen. Der Abgeordnete habe auf seine (des Redners) Aufforderung, den Namen des Verfassers zu nennen, der sich mit dem Vertriebe von Uhren an Untergebene befaßt habe, nicht den Verfassers, sondern die Firma in Frankfurt genannt, von der die Uhren bezogen worden sind. Gegen die Firma in Frankfurt stehe der Generaldirektion keine Disziplinarergewalt zu und er möchte sich bei einer Anfrage nicht die Antwort holen, daß die Generaldirektion keine Befugniß habe, Auskunft darüber zu verlangen, an wen und unter welchen Bedingungen die Firma ihre Uhren verlaufe. Dessen aber dürfe sich das hohe Haus versichert halten, daß die Beamten den Schutz von Seiten der Verwaltung genießen, daß nicht gegen eine ganze Beamtenkategorie Disziplinaruntersuchung eingeleitet werde auf die Möglichkeit hin, daß sich unter den Beamten ein Ungerechter befinde.

Bei Ziffer 3 (sachliche Ausgaben) bemerkt:  
Abg. Heimbürger: Bei Druckaufträgen werde eine hervorragende Karlsruher Firma besonders bevorzugt. Es scheint ihm ein Gebot der Gerechtigkeit, alle leistungsfähigen Druckereien gleichmäßig zu berücksichtigen.

Generaldirektor Geh. Eisenlohr: Die Eisenbahnverwaltung sei in der Lage, die Buchdruckereien in sehr ausgedehntem Maße in Anspruch zu nehmen, und es beständen Verträge mit einer ganzen Reihe von hiesigen Druckereien, und zwar ausschließlich mit solchen, die den deutschen Buchdruckertarif anerkannt haben. Es sei die größte derartige hiesige Druckerei allerdings auch am meisten von der Generaldirektion in Anspruch genommen. Es geschähe dies deshalb, weil sie die leistungsfähigste sei und weil es oft darauf ankomme, die Druckarbeiten möglichst rasch geliefert zu bekommen. Sie habe aber durchaus kein Monopol; es würden auch die andern Druckereien nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit beschäftigt. Auch werde von Zeit zu Zeit eine Revision der Vertragsbestimmungen über die Lieferung der Druckarbeiten vorgenommen, um sich darüber zu verlässigen, ob sie dem neuesten Stand der Verhältnisse entsprächen.

Abg. Wacker macht auf die Erfahrungen aufmerksam, die das Haus gemacht habe. Die Verteilung der Druckaufträge habe sich bewährt, die Generaldirektion möge sich das Beispiel der Kammer zum Muster nehmen.

Bei § 38 (Bahnhofsanlagen) bemerkt  
Abg. Wacker zu der Resolution der Budgetkommission, daß er seine Beanstandung als nicht gefahren betrachtet wissen will. Die Resolution wird mit allen gegen zwei Stimmen angenommen.

Sämtliche Paragraphen im Ausgabebetitel werden genehmigt.  
Zum Titel »Einnahme« bemerkt Berichterstatter Abg. Dr. Wildens: Die Kommission habe die Frage der Kilometerhefte und der Tarifreform eingehend geprüft. Die Antwort der Regierung sei im Druckbericht niedergelegt. Die Budgetkommission gelangte zu der Ansicht, daß man sich zunächst mit der Erklärung der Regierung zufrieden geben müsse. Sie glaube aber, aussprechen zu müssen, daß, falls die Verhandlungen der Regierung mit den anderen Bundesstaaten zu keinem Resultate führen, die Regierung selbständig vorgehen solle. Am liebsten wäre es der Kommission gewesen, wenn die Regierung zu einem einheitlichen Personentarif von 6, 4 und 2 Pf. pro Kilometer für die I., II. und III. Klasse übergehen würde. Die Rabattkilometerhefte seien nur einer verhältnismäßig kleinen Anzahl reicher Leute zu gute gekommen. Die Äußerungen in der Presse, daß die Regierungen bei deren Abschaffung dem Drucke Preußens nachgegeben habe, gehöre in das Gebiet der Legende. Er sei überzeugt, daß unser Eisenbahnminister einem derartigen Druck nicht nachgegeben haben würde. Die Gründe, welche die Regierung gegen eine gesetzliche Festlegung der Tarife geltend machte, habe die Kommission für durchschlagend gehalten. Die Festlegung einer Maximalgrenze, wie sie in der Presse vorgeschlagen worden, dürfte kein praktisches Resultat zur Folge haben. Die Regierung sollte den Landständen gleich beim Zusammentritt von den eingetragenen Änderungen Kenntniß geben.

Abg. Heimbürger hat den Tadel, der sich gegen einzelne Führer des Eisenbahnreformvereins richtete, nicht zu herb gefunden. Doch habe sich der Verein unzweifelhaft Verdienste erworben, weil er in der Tarifreformfrage aufklärend gewirkt habe. Die Gründe gegen die gesetzliche Festlegung des Tarifs haben wohl Gewicht, gehen aber seiner Ansicht nach von falschen Voraussetzungen aus. Es sei doch sonderbar, daß die Volksvertretung auf die wichtigste Einnahmequelle gar keinen Einfluß besitzen soll. Der Einwurf der Regierung schief über's Ziel hinaus; denn die Personentarife unterliegen nicht den großen Veränderungen, wie die Gütertarife. Es komme nur darauf an, wie hoch die Maximalgrenze festgesetzt wird. Die Abstufung von 6, 4, 2 Pfennigen habe schon vor Jahren der preussische Eisenbahnminister Maybach für richtig gefunden. Wenn die Groß. Regierung noch etwas energischer in der

Verbilligung vorgegangen wäre, dann wäre das Verlangen nach gesetzlicher Festlegung der Tarife nicht so stark hervorgetreten. Immerhin möge die Regierung auf dem betretenen Wege selbständig fortschreiten. Die Kilometerhefte haben den befürchteten Einnahmeausfall nicht zur Folge gehabt. Der Preis von 20, 40 60 Mark wäre viel vorteilhafter, insofern man nur ein Heft führen müßte. Die Einführung von Kilometerheften zu 500 km wäre wünschenswert. Die Benutzung der Kilometerhefte durch Familienangehörige sollte schon deswegen gestattet sein, weil eine Kontrolle unmöglich ist. Die Forderung der Herabsetzung der Kinderfahrpreise sei durchaus berechtigt. Die Bestimmung, daß Schnellzüge bei Schülerausflügen nur auf besondere Erlaubniß benützt werden dürfen, führe manchmal zu Unannehmlichkeiten; sie könnte dahin modifiziert werden, daß in besonderen Fällen der Stationsmeister die Erlaubniß zur Benutzung eines Schnellzugs erteilen kann. Redner tadelt, daß das Expreszug nicht auf Nebenbahnen befördert wird.

Abg. Delisle gibt dem Vordredner in der Frage der gesetzlichen Festlegung der Tarife im allgemeinen recht. Die größte Verwirrung herrsche auf dem Gebiete der Gütertarife; hier könne nur ein Reichsgesetz gründliche Abhilfe schaffen. Die Regelung der Gütertarife sei für Industrie und Landwirtschaft sehr wichtig. Die Güter müssen stets den billigsten Weg einschlagen. Zu diesem Zweck sollte für jede Strecke eine Tarifmeile (Tarifstrecke) festgesetzt werden. Die Gütertarife sollte lediglich von der Art und Weise der Beförderung abhängig gemacht werden. Er beschränkte sich auf diese Andeutungen. Die Einführung des Kilometerheftes sei ein kühner Schritt des Ministers gewesen. Nun sei die Zeit einer allgemeinen Personentarifreform gekommen. Große Verbesserungen können mit dem Kilometerheft nicht mehr gemacht werden. Die Uebertragbarkeit könne man nicht einführen. Bei großen Entfernungen müsse der Preis bedeutend reduziert werden. Die häufig gebrauchten Karten sollte man dergestalt an verschiedenen (auch privaten) Verkaufsstellen kaufen können. Hinsichtlich der Tarifstufe sei er für den Satz 2, 4 und, wenn die erste Klasse bleibe, 8 Pf. Dann könnte auch die unpraktische Maßnahme wegfallen. Die kleinliche Berechnung nach Kilometer sei nicht mehr am Platz; allerdings sei ihm die von Dr. Mählberger vorgeschlagene Bahnmeile von 10 km zu groß; doch sei Mählberger's Gedanke erwägenswerth. Mit der Tarifreform möge die Regierung nicht zu lange warten; die Verhandlungen mit Preußen führen doch nicht bald zu einem Ziel. Landestarten in Baden einzuführen, möchte er nicht wünschen. Ueberhaupt sollten nach Einführung der Tarifreform möglichst wenige Ausnahmen gemacht werden. Im Gepäckwesen werden zu vielerlei Preise bezahlt.

Minister von Brauer: Der Herr Berichterstatter habe bereits den Grund angeführt, warum die Groß. Regierung im ehemaligen Stadium nicht in der Lage sei, an dem Personentarif eine Aenderung vorzunehmen, und auch der Herr Abg. Heimbürger habe anerkannt, daß dieser Grund ausschlaggebend sei. Er liege nämlich darin, daß wir jetzt Ausschicht hätten, in absehbarer Zeit zu einer allgemeinen deutschen Tarifreform auf dem Gebiete des Personentransportes zu gelangen. Das Reichseisenbahngesetz habe bereits im vorigen Jahre die Anfrage an alle Bundesregierungen gestellt, ob sie willens seien, an den Verhandlungen theilzunehmen, die den Zweck verfolgten, eine Vereinfachung und eventl. auch Verbilligung des Personentarifs herbeizuführen. Die Bundesregierungen hätten sich alleamt hiezu bereit erklärt, und die badische Regierung hätte ihrer Freude über diese Initiative noch besonderen Ausdruck gegeben. Die vorbereiteten Stadien seien inzwischen überschritten und gestern vor acht Tagen habe die erste Sitzung in Berlin stattgefunden. Wenn er auch nicht in der Lage sei, über die Verhandlungen Mittheilung zu machen, so dürfe er doch der Hoffnung Ausdruck geben, daß wir, wenn auch vielleicht nicht mehr in diesem, so doch im Laufe des nächsten Jahres zu einer Verständigung unter den Eisenbahnverwaltungen gelangen würden. Er müsse allerdings zugeben, daß die Schwierigkeiten recht bedeutend seien. Diese Schwierigkeiten lägen nicht etwa in einer gewissen Unerfahrenheit der Regierungen, an diese Frage überhaupt heranzutreten, wie man vielfach fälschlich annehme; sie lägen vielmehr in der verschiedenen Entwicklung, die unser Tarifwesen nach und nach in den einzelnen Bundesstaaten genommen haben. So hätten wir beispielsweise noch nicht einmal die gleichen Wagenklassen im Norden und Süden. In Norddeutschland gäbe es vier Wagenklassen und man halte dort die vierte Klasse für eine nützliche, den norddeutschen Verhältnissen entsprechende Einrichtung. In Süddeutschland hätten wir dagegen nur drei Wagenklassen, und wie er glaube, auch kein Bedürfniß nach einer vierten. Und doch sei eine wahre Tarifeinheit durch ganz Deutschland eigentlich nicht möglich, wenn nicht überall die gleiche Zahl Klassen vorhanden wäre. Auch alle anderen partikularrechtlichen Sonderheiten des Tarifs, die sich da und dort ausgebildet hätten, müßten natürlich der Tarifeinheit zum Opfer fallen, auch wenn sie an sich berechtigt und erwünscht wären. Er denke dabei nicht an die Lokalgugstaxen und Arbeiterwochenkarten, denn er nehme an, daß man diese Tarife nach wie vor der partikulären Regelung überlassen werde. Aber alle sonstigen Sonderheiten müßten natürlich fallen, auch das bei uns so beliebte Kilometerheft. Wer also ein Freund einer allgemeinen deutschen Reform sei, werde sich hüten müssen, im jetzigen Moment noch weitere Veränderungen, namentlich Verbilligungen, vorzunehmen. Denn man dürfe nicht übersehen, daß unser Personentarif im Verhältnis zu

dem anderer Staaten bereits recht billig sei. Mit dem Kilometerheft habe man die Möglichkeit, zu 2,4 Pf. pro Kilometer, selbst im Schnellzuge, zu reisen, wogegen die Normaltare dritter Klasse in Preußen 4 Pf., bei uns 3,4 Pf. und mit dem Schnellzuge sogar 4,67 Pf. in Preußen, und 4,5 Pf. in Baden betrage. Die Tare von 2,4 Pf. die wir mit unserem Kilometerheft hätten, sei also bereits eine sehr bedeutende Preisherabsetzung und er wisse nicht, ob die verbündeten Regierungen bei ihrer Reform soweit heruntergehen würden.

Auf dem Gebiete der Tarifreform habe also jetzt das Reich, die Gesamtheit der deutschen Regierungen das Wort und es werde Aufgabe der badischen Eisenbahnverwaltung sein, die Bemühungen, die gemacht würden, um auf den Konferenzen zu einem Ergebnisse zu gelangen, thätlich zu unterstützen und dabei auf eine Verbilligung hinzuwirken. Die Einheit der Tarife sei zunächst das Wichtigere, die Verbilligung stehe in zweiter Linie. Denn wenn wir erst eine einheitliche Grundtäre hätten, so werde es, wenn die Einnahmen der Eisenbahnen ihre steigende Tendenz behalten, relativ leicht sein, allmählich eine weitere Herabsetzung dieser Grundtäre zu erlangen. Es werde ja dann auch der Reichstag ein gewichtiges Wort mitzureden haben, wenn auch nicht verfassungsmäßig, so doch durch die Macht der Thatfache, daß die Tarife gleichmäßig in ganz Deutschland gestaltet seien. Er wiederhole, daß er die Hoffnung habe, daß uns der Schluß dieses Jahrhunderts, das uns ein einheitliches Recht bringe, auch noch einen einheitlichen Personentarif schaffen werde.

Redner möchte dann noch wenige Worte sagen mit Bezug auf die Frage, die der Herr Abg. Heimbürger, wie auch der Herr Berichterstatter berührt hätten, nämlich die Regelung der Tarife durch ein Gesetz. Der Herr Berichterstatter habe ganz richtig auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die einer derartigen Regelung entgegenstünden, und er sei dem Herrn Abg. Heimbürger dankbar, daß auch er, der ja der Urheber des Gedankens in der Budgetkommission gewesen, diese Schwierigkeiten hervorgehoben hätte. Er (Heimbürger) habe sich offenbar von vornherein darauf gefaßt gemacht, daß die Regierung bei dem ablehnenden Standpunkte verharren werde. Dem Wunsch, die bestehenden Tarife regelmäßig dem Landtage oder der Budgetkommission mitzutheilen, stehe natürlich nichts entgegen. Früher sei man in Theorie und Praxis darüber so ziemlich einig gewesen, daß es ein arger Nennschub für das wirtschaftliche Leben eines Landes bedeute, wenn man die Tarife durch Gesetz festlegen wollte, und es sei ein „Fortschritt“ der neuesten Zeit, den er allerdings nur als Rückschritt bezeichnen könne, daß man jetzt gesetzliche Regelung verlange. Es sei natürlich, daß wir im Gütertarif und theilweise selbst im Personentarif von unsern Nachbarn und deren Entschließungen vielfach abhängig seien. Redner wolle dies an einem Beispiele erläutern: Am 1. April 1897 habe Preußen einen neuen wesentlich billigeren, stufenförmig abgestuften Tarif für Kohlen ab den Zechen eingeführt; diese Maßnahme sei an und für sich nützlich gewesen und habe namentlich den Zweck gehabt, den Bezug der deutschen Kohlen zum Nachtheil der ausländischen zu erleichtern. Wären wir nun durch ein Gesetz gebunden gewesen und hätten wir nicht sofort diesem preussischem Vorgehen folgen können, so hätte dies höchst nachtheilige Folgen für unser Land, unsere Eisenbahnen und Industrie gehabt. Unsere Konsumenten und Industrielle hätten nicht nur die Kohlen theurer bezogen, als deren Konkurrenten rechts und links, sondern die Kohlen hätten auch ihren Transitweg um unser Land herumgenommen. Niemand wisse, ob wir die Nachteile wieder hätten ausgleichen können, wenn wir erst in sechs bis acht Monaten die gesetzliche Ermächtigung bekommen hätten, dem preussischen Tarife nachzufolgen. Wir seien aber damals noch weiter gegangen als der preussische Tarif, denn hätten wir diesen pure angenommen, dann hätten wir in unserer wichtigsten Handelsstadt Mannheim den Kohlenhandel immerhin noch gefährdet. Wir hätten deshalb den preussischen Tarif ab den Zechen auch ab unseren Rheinischen eingeführt und dadurch unsere Interessen in vollstem Maße wahren können. Das alles hätten wir nicht thun können, wenn wir durch ein Gesetz gebunden gewesen wären. Noch deutlicher sähe man die Schwierigkeit, wenn man an die Konkurrenzverhältnisse mit dem Ausland denke. Wir könnten jeden Augenblick in die Lage kommen, daß uns eine außerdeutsche Bahn einen billigen, uns durchaus genehmen Tarif für den Verkehr über unsere Bahnen anbiete. Wenn wir nun sagen müßten, wir bedauerten sehr, wir könnten das nur mit gesetzlicher Genehmigung thun, also vielleicht in sechs Monaten oder noch später, dann werde sich eben die ausländische Bahn an ein anderes Land wenden, wo es solche Schwierigkeiten nicht gebe, sodas wir das Nachsehen hätten. Bei dem Tarifwesen müsse man ständig die Hand am Pulsschlag des Verkehrs haben; hier sei die größte Raschheit und Beweglichkeit erforderlich, wenn man nicht unter die Räder komme wolle; man müsse genau aufpassen auf die Wünsche und Interessen unserer Erwerbsstände; man sei wie ein von mächtigen Konkurrenten umgebener Kaufmann in ständiger Sorge, das Richtige zu treffen, und müsse immer bereit sein, für nützlich erkannte Aenderungen im Tarif rasch vorzunehmen. Es sei deshalb unmöglich, an eine gesetzliche Festlegung der Tarife zu denken, die auch seines Wissens in der Art nirgends existire. Ob eine gesetzliche Tariffestsetzung nicht auch gegen Artikel 45 der Reichsverfassung verstoße, sei fraglich; denn das Reich habe die Aufsicht über das Tarifwesen und müsse



folglich in der Lage sein, vom Reichsstandpunkte aus in die bestehenden Tarife einzugreifen.

Bei der prinzipiellen Stellung, die die Regierung zur Reform des Personentaris einnehme, glaube er auf die einzelnen vorgetragene Wünsche jetzt nicht näher eingehen zu sollen. Entweder komme eine Verständigung über die Tarife zu Stande, dann seien alle Fragen, die sich auf Änderungen am Kilometerhefte bezögen, gegenstandslos geworden, oder es zeige sich, daß sich die Regierungen nicht einigen könnten, dann würde man auf dem nächsten Landtage Gelegenheit haben, über diese Dinge sich von neuem zu unterhalten. In Kürze wolle er noch erwähnen, daß die vom Berichterstatter besprochenen Grundtätze von 6, 4 und 2 Pf., die man gewöhnlich die Meybach'schen Vorschläge nenne, von der preussischen Regierung niemals amtlich vorgeschlagen worden seien. Es sei nur bei Eisenbahnkonferenzen in unverbindlicher Weise erklärt worden, daß man preussischerseits event. gewillt sei, bis zu diesen Sätzen herunterzugehen. Die Verhandlungen aber, welche anfangs der 90er Jahre darüber gepflogen worden, seien gescheitert. Im übrigen sei aber damals immer die Rede davon gewesen, daß gleichzeitig eine Schnellzugzuschlagstaxe von 1 Pf. pro Kilometer erhoben werden solle, sobald sich also der Preis bei Benützung von Schnellzügen auf 7, 6 und 3 Pf. pro Kilometer gestellt haben würde.

Ferner sei auch noch von der Aufhebung des Rabattes die Rede gewesen. Eigentlich aufgehoben sei er ja nicht worden, sondern er sei auf alle Kilometerhefte verteilt worden, indem eben jedes einzelne um 1 M. billiger geworden wäre. Der Grund, warum dies geschehen, sei ein sehr einleuchtender und man habe auch auf dem vorigen Landtage von allen Seiten hören können, daß man mit der Aufhebung des Rabattes Recht gehabt habe. Die Einführung der Kilometerhefte habe Herr Abg. Delisle mit Recht für einen „fühnen Schritt“ erklärt; man hätte nicht wissen können, wie sich die Sache gestalten und ob wir nicht am Ende Fiasco mit der ganzen Einrichtung machten, sei es nach der finanziellen Seite, sei es nach der Seite der praktischen Durchführbarkeit. Im großen und ganzen sei das Richtige getroffen und nur mit dem Rabatt ein Fehler gemacht worden; durch ihn seien die Begüterten und wirtschaftlich Stärksten zu sehr bevorzugt worden. Das hätte man auch sehr schnell erkannt und nicht gegögert, den Fehler durch Beseitigung des Rabattes wieder gut zu machen. Er möchte dabei noch anfügen, was er gar nicht erwähnt hätte, wenn nicht der Herr Berichterstatter auf diese „Legende“ gekommen wäre, daß nämlich der Rabatt ohne jeden „Druck“ von Preußen aufgehoben worden sei. Preußen hätte auch kaum ein erhebliches Interesse daran gehabt, uns zu verhindern, unsere Bahnen durch falsche tarifliche Maßnahmen zu schädigen. Es sei nicht uninteressant, wie man überhaupt auf den Rabatt verfallen sei: Als nämlich anfangs des Jahres 1895 das Kilometerheft nach langen Verhandlungen auf der Generaldirektion unter des Redners Mitwirkung zu Stande gekommen wäre, hätte er (Redner) noch die Frage angeregt, ob man nicht daneben auch Abonnementskarten für das ganze Jahr einführen solle; aber es sei außerordentlich schwer gewesen, einen Preis für diese Karten festzustellen. Man wäre in III. Klasse auf etwa 250 M. gekommen, hätte dann aber gefunden, daß diese Maßnahme doch nur sehr wenigen Leuten zu Gute kommen werde. Man habe dann den Gedanken wieder aufgegeben und sich durch einen steigenden Rabatt bei Abnahme mehrerer Kilometerhefte zu helfen gesucht.

Der Herr Abg. Delisle habe schon mit Recht seine Herren Kollegen darauf hingewiesen, daß man die „Persönlichkeit“ des Kilometerheftes, wenn er sich so ausdrücken dürfe, unmöglich beseitigen könne. Denn damit, daß das Kilometerheft auf die Person ausgelegt sei, allerdings mit sehr weitgehendem Mitbenützungrecht für Haus- und Dienstgenossen, stehe und falle die ganze Einrichtung. Wenn die Kilometerhefte ganz freigegeben würden, wie jedes andere Eisenbahnbillett, so würde natürlich sofort ein lebhafter Handel mit Kilometerheften beginnen, und es sei dann kein Grund einzusehen, weshalb der Preis des Kilometerheftes nicht überhaupt als allgemeine Grundtaxe eingeführt und das Kilometerheft damit beseitigt würde.

Inbetreff der Schülerausflüge möchte er dem Abg. Heimburger erwidern, daß es nicht gut möglich sein werde, die Bestimmung aufzuheben, wonach die Schnellzüge nur mit Genehmigung der Generaldirektion benützt werden dürften. Wo es sich um Schülerfahrten handle, da komme ja meistens eine sehr große Anzahl von Personen in Betracht und man müsse es bei der Generaldirektion in der Hand behalten, daß nicht unsere Schnellzüge unerwartet zu sehr überlastet würden und dadurch Verspätungen entstünden. In dem Falle, den der Herr Abg. Heimburger angeführt habe, hätte sich dieser am besten dadurch geholfen, daß er einfach die Schnellzugstaxe bezahlt und nachher reklamirt hätte (Zwischenruf des Abg. Heimburger: Ich habe das gethan) Redner: und? (Abg. Heimburger: aber das Geld habe ich nicht mehr bekommen!) (Heiterkeit) Redner: dann sei er allerdings mit seinem Beispiele gründlich geschlagen, aber er könne dem Abg. Heimburger doch raten, es ein andermal nochmals zu versuchen, vielleicht würden die heutigen

Verhandlungen dazu beitragen, daß dann das Ergebnis ein günstigeres sei. (Heiterkeit).

Berichterstatter Abg. Dr. Wildens: Die heute von der Regierung abgegebene Erklärung sei um so erfreulicher, als auch kürzlich von der preussischen Regierung eine ähnliche Äußerung bekannt wurde. Er möchte nur wünschen, daß die in Aussicht gestellte Einigung in der Tariffrage bald erfolge. Den Standpunkt Heimburger's bezüglich des Eisenbahnreformvereins theile er; wie denn überhaupt über diesen Punkt im Hause keine Meinungsverschiedenheit bestehe. Die persönlichen Angriffe seitens einzelner Führer, besonders des Professors Böhlingk, können dem Ansehen des Vereins nur schaden. Die Kilometerhefte halte Redner nur für eine Uebergangsform zur allgemeinen Tarifreform. Der Abg. Delisle gehe zu weit, wenn er für Baden für die I. Klasse 8 Pfennig festlegen wolle; der Satz mit 6 Pfennig scheine ihm ganz normal zu sein. Gegen die Landeskarten habe die Regierung schon früher einen ablehnenden Standpunkt eingenommen. Nach den Erfahrungen, die man in Württemberg gemacht habe, halte Redner diese Einrichtung in Baden nicht für erstrebenswerth. Namentlich kleinere Geschäftsleute auf dem Lande leiden sehr darunter.

In der Spezialberatung wünscht bei Ziffer II (Einnahmen aus dem Güterverkehr)

Abg. Dreesbach: Daß die Industriegüter im Mannheimer Industriehafen zu demselben Preise überführt werden sollen, wie die anderen. Die Regierung möge von Sondergebühren absehen und sämtliche Anlagen in Mannheim gleichmäßig behandeln. Die Erfüllung dieses Wunsches würde zur Hebung des Industriehafens wesentlich beitragen.

Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr: Der Abg. Dreesbach habe in zutreffender Weise dargelegt, daß zu Gunsten des Industriehafens in Mannheim seitens der Eisenbahnverwaltung das Zugeständniß gemacht worden sei, daß für die im Industriehafen zum Umschlag kommenden Massengüter dieselben Tariffätze Anwendung finden sollen, die für den Centralgüterbahnhof Mannheim in Geltung stehen. Diese Angelegenheit sei schon seit längerer Zeit erledigt. Was noch schwebte, sei eine Frage, die auf einem ganz andern Gebiete läge. Es handle sich darum, festzusetzen, welche besondere Vergütung geleistet werden solle von den industriellen Etablissements, die in dem Gebiet des Industriehafens sich ansiedeln, für die Ueberfuhr der Waaren zwischen den der öffentlichen Benützung dienenden Anlagen und den industriellen Etablissements selbst. Hierfür werde allerwärts im ganzen Lande eine besondere Ueberfuhrgebühr erhoben und es sei nicht einzusehen, warum hiervon zu Gunsten des sogenannten Industriehafens in Mannheim eine Ausnahme gemacht werden solle.

Es sei nun in neuester Zeit in Erwägung gekommen, ob diese Ueberfuhrgebühr in Form eines festen Satzes für den Wagen nur die Regel sei, oder durch einen kilometrischen Zuschlag zu der dem Tariffatz zu Grund zu legenden Entfernung erhoben werden solle. Hierüber werde die Großh. Regierung, nachdem Stadtrath und Handelskammer gehört worden sei, demnächst Entschliebung treffen.

Abg. Ged: Der Wachtmeister auf dem neuen Rangirbahnhof in Karlsruhe werde von den Bediensteten besorgt; sie erhalten dafür trotz der anstrengenden Beschäftigung keine Vergütung. Nach seiner Ansicht sollten für diesen Wachtmeister besondere Leute angestellt werden. Die Entlohnung der Arbeiter sollte zweimal im Monat erfolgen.

Abg. Giesler unterstützt die Wünsche des Abg. Dreesbach und hofft, daß die Erwägungen der Regierung nicht zu lange andauern.

Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr: Der Abg. Ged habe den Wunsch ausgesprochen, daß statt der üblichen monatlichen Lohnzahlungen an die Arbeiter der Eisenbahnverwaltung eine 14tägige Lohnzahlung eingeführt werden möge. Diese 14tägige Lohnzahlung bestehe, zum Theil wenigstens, in der Weise, daß in der Mitte des Monats eine Abschlagszahlung auf den Monatslohn geleistet werde; allerdings erfolge nur einmal im Monat die definitive Abrechnung und Lohnzahlung, weil es sich eben in sehr vielen Fällen nicht nur um Tagelöhne, sondern auch um die Berechnung der Akkordlöhne handle. Es habe die fragliche Einrichtung auf dem letzten Landtage auch die ausdrückliche Zustimmung der Parteigenossen des Herrn Abg. Ged gefunden und er glaube, es liege kein Anlaß vor, die Auszahlung dadurch zu erschweren und komplizirt zu gestalten, daß zweimal im Monat eine Berechnung der Akkordlöhne vorgenommen werde. Es handle sich um wenige Mark, die bei der Abschlagszahlung mehr oder weniger gezahlt werden könnten, und im übrigen sei das Ergebnis für die Theilnehmenden ganz dasselbe. Aus andern Kreisen der Arbeiter bei der Eisenbahnverwaltung seien seines Wissens Wünsche auf Zahlung des Lohnes in kürzeren Fristen nicht an die Verwaltung gelangt. Daß die Zahlung nicht am letzten Tage im Monat oder auch nicht immer unmittelbar bei Beginn des folgenden Monats erfolge, erkläre sich daraus, daß zunächst die Lohnlisten aufgestellt werden müßten, die sich auf ein sehr zahlreiches Personal erstrecken, und daß, bis die Anweisung erfolgt sei und die Kasse die Lohnlisten erhalten habe, einige

Tage vergingen. Es werde aber von Seiten der Verwaltung strenge darauf gehalten, daß die Lohnzahlungen nicht über Gebühr verzögert werden. Die Arbeiter auf der Station Basel werden bezüglich der Festsetzung der Löhne und Zulagen nicht anders behandelt als auf dem ganzen badischen Bahnnetz. Es werden auch dort von Zeit zu Zeit Aufbesserungen gewährt und er könne nicht zugeben, daß bei den Arbeitern in Basel Erwartungen erweckt und ihnen Zusicherungen gemacht worden seien, die die Verwaltung nachträglich nicht gehalten habe.

Die weitere Bemängelung der Einrichtung des sonntäglichen Wachtmeisterdienstes auf dem Rangirbahnhof sei ihm etwas unverständlich geblieben. Es sei selbstverständlich, daß auf dem hiesigen ausgedehnten Rangirbahnhofe, wo hunderte von Wagen am Sonntag ständen, eine Aufsicht geführt werden müsse und daß einige von den Leuten, die sonst auf dem Rangirbahnhof beschäftigt seien, abwechselnd zur Sonntagswache beigezogen würden. Wenn sich der Dienst dieser Leute auf 24 Stunden erstrecke, so vermüthe er, daß dies mit der ausdrücklichen Zustimmung der Leute geschehen sei. Es sei auch kein anstrengender Dienst, sondern im Wesentlichen ein Präsenzdienst und er glaube nicht, daß von einer Ueberanstrengung in diesem Wachtmeisterdienst gesprochen werden könne. Wenn aber in dieser Richtung begründete Beschwerden beständen, so werde die Verwaltung sehr gerne bereit sein, diesen Beschwerden abzuwehren.

Abg. Ged: Wenn ein Arbeiter 24 Stunden sich in einem Raum aufhalten und wach bleiben müsse, so halte er dies für einen anstrengenden Dienst.

Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr: Er wiederhole, daß er sehr gerne bereit sei, sich darüber zu verlässigen, ob etwa bezüglich der Sonntagswachen hier am Rangirbahnhof Mißstände beständen; er habe ja nur die Vermuthung ausgesprochen, daß die 24 stündige Wachzeit mit ausdrücklicher Zustimmung oder auf Wunsch der Theilnehmenden eingeführt worden sei. Die Verwaltung werde sich hierüber verlässigen. Eine Bezahlung komme den Leuten jedenfalls dafür zu, sie würden ja überhaupt für den Sonntag bezahlt und der größere Theil der Leute habe an Sonntagen frei, abwechselnd werden aber einige wenige in Anspruch genommen, um den Wachtmeisterdienst am Sonntag auszuüben.

Bezüglich der Abschlagszahlungen in der Mitte des Monats sei die Einrichtung getroffen, daß jeder von den Werkstättenarbeitern ein für allemal erkläre, ob er auf solche Abschlagszahlungen Anspruch mache oder nicht. Ersteren Falls nehme er sein Gutdunken zur bestimmten Zeit in Empfang und die überwiegende Mehrheit der Arbeiter mache davon Gebrauch. Die Verwaltung habe aber keinen Grund, auch auf diejenigen, die von dieser Vergünstigung — wenn er sich so ausdrücken dürfe — keinen Gebrauch machen wollten und sich damit einverstanden erklärten, nur einmal im Monat ihren Lohn in Empfang zu nehmen, einen Druck auszuüben. Er glaube, in dieser Richtung sei von Seiten der Verwaltung keine Vorkehrung zu treffen.

Abg. Dreesbach hofft, daß man den Wünschen der Mannheimer Handelskammer und des Stadtraths Gehör schenkt. Der Vorschlag der Generaldirektion sei unannehmbar.

Abg. Dr. Wildens zweifelt, ob die Gebühren im Industriehafen ganz aufgehoben werden können; doch wünsche er, daß die Gebühren möglichst herabgesetzt werden. Im übrigen empfehle er die Wünsche der Mannheimer Handelskammer der Berücksichtigung. Den Wünschen der Arbeiter hinsichtlich der Nachtwache und der halbmonatlichen Lohnzahlung sollte entsprochen werden.

Bei § 29 (Brücken- und Fahrgeld) fragt Abg. Dreesbach an, wie es mit der Abschaffung des Rheinbrückenolls steht. Diesen alten Jopf sollte man endlich abschneiden.

Minister von Brauer: Das Versprechen, das er auf dem letzten Landtage gegeben, nämlich Verhandlungen mit der bayerischen Regierung wegen Abschaffung des Brückengeldes zu pflegen, habe er gehalten. Die Schwierigkeit liege darin, daß die Hälfte der Brücke, die nicht zu Baden gehöre, nicht wie bei uns, im Staatsbesitz stehe, sondern Privateigentum der Pfälzer Bahn sei. Die bayerische Regierung habe daher geantwortet, sie sei nicht in der Lage, die Pfälzer Bahn zu zwingen, ihr Eigentumsrecht aufzugeben und die Pfälzer Bahn habe erklärt, sie würde auf das Brückengeld nur verzichten, wenn sie entschädigt würde. Die bayerische Regierung stelle sich aber auf den Standpunkt, daß, wenn das Brückengeld den beiderseitigen Städten (Ludwigshafen und Mannheim) un bequem sei, diese sich mit der beteiligten Eisenbahnverwaltung wegen Aufhebung des Brückengeldes in Verbindung setzen könnten. Er möchte aber doch darauf hinweisen, daß das Brückengeld außerordentlich billig sei. Die Arbeiter bekämen Monatskarten zu nur 30 Pf.; ein Arbeiter, der also viermal täglich über die Brücke gehe, zahle jedesmal nur ein Viertelpfennig. Auch für die mächtige Junft der Radfahrer habe man ein sehr billiges Abonnement eröffnet; für 50 Pf. monatlich könne jeder den ganzen Tag sein Stahlrohr auf der Brücke tummeln.

Abg. Dr. Wildens bedauert, daß sich die Abschaffung des Brückengeldes bis jetzt nicht erreichen ließ. Die Sitzung wird um 12 Uhr abgebrochen.

#### Handelsregister-Einträge.

M.208. Nr. 8086. Offenburg. Zu D.3. 141 des Gesellschaftsregisters, Firma: „Ortenauer Creditbank in Offenburg“ wurde heute eingetragen: Durch Beschluß der Generalversammlung vom 26. März d. J. wurde die Zahl der Aufsichtsratsmitglieder auf neun erhöht. Offenburg, den 23. April 1898. Großh. bad. Amtsgericht. Pfeifer.

M.297. Nr. 8355. Raftatt. In das diesseitige Gesellschaftsregister zu D.3. 99 zur Firma Waggonfabrik

#### Aktiengesellschaft in Raftatt

wurde heute eingetragen: In der Sitzung des Aufsichtsraths vom 15. Februar d. J. wurde Herr Robert Wichmann von Werbohl zum Vorstandsmitglied bestellt mit dem Rechte, die Firma der Gesellschaft in Gemeinschaft mit einem andern Zeichnungsberechtigten zu zeichnen. Herr Direktor Franz Ditting zeichnet die Firma in Gemeinschaft mit einem zur Unterschrift Berechtigten. Raftatt, den 30. April 1898. Großh. bad. Amtsgericht. Farenjahn.

#### Handelsregister-Einträge.

M.299. Nr. 4059. Ettlingen. Zu D.3. 74 des diesseitigen Firmenregisters, Firma Josef Maich in Maich, wurde heute eingetragen: Ehebtrag des Kaufmanns Josef Maich in Maich mit Kapilla Schilling von dort vom 14. April 1898, nach welchem jeder Ehegatte von seinem Betrage den Betrag von 50 M. in die Gemeinschaft einwirft, während alles übrige, gegenwärtige und künftige Vermögens- und Kapitalvermögen beider Ehegatten dem darauf haftenden Schulden

für Vermögensvermögen erklärt, d. h. von der Gemeinschaft ausgeschloffen sein soll. Ettlingen, den 3. Mai 1898. Großh. bad. Amtsgericht. Zimpfer.

#### Vermischte Bekanntmachungen.

M.4001. Nr. 1842. Bruchsal. **Plaster-Arbeiten.**

Zur Unterhaltung der Kreis-Strassen und Wege haben wir theils mit und theils ohne Materiallieferung zu vergeben:

#### Umpflasterungen etwa 260 qm

Neupflasterungen etwa 900 qm Die Bedingungen können bei uns eingesehen werden. Angebote wollen mit Verwendung der gegen Einfindung von 50 Pf. von uns zu beziehenden Bordrücke und mit der Aufschrift „Plaster-Arbeiten“ auf dem Umschlag vor **Dienstag den 17. Mai d. J. Vormittags 10 Uhr** an uns abgeliefert werden. Die Auswahl unter den Bewerbern wird vorbehalten. Bruchsal, den 3. Mai 1898. Gr. Wasser- u. Straßenbau-Inspektion.



# Schlesische Feuerversicherungs-Gesellschaft in Breslau.

## Fünfzigster Rechnungs-Abschluß.

### Gewinn- und Verlust-Rechnung 1897.

<b>I. Feuerversicherung. 50. Abschluß.</b>				<b>II. Transportversicherung. 45. Abschluß.</b>				
<b>Einnahmen:</b>				<b>Einnahmen:</b>				
1. Ueberträge aus dem Vorjahre:				1. Uebertrag der Prämienreserve aus 1896	174 216	92		
a. Prämien-Reserve	2 105 519.21			2. Prämienentnahme für im Jahre 1897 geschlossene Versicherungen (einschl. M. 1087.25 Kosten)	1 257 988	82		
zuzüglich der aus dem 1896er Reingewinn über-				3. Uebertrag der Schadenreserve und der Reserve für unvorher-			1 802 065	
wiesenen	6 284.—	2 111 803	21	gesehene Fälle aus 1896	369 860		74	
b. Schaden-Reserve		228 093		<b>Ausgaben:</b>				
c. Sonstige Ueberträge und zwar:				1. Bezahlte Schäden aus 1897 und früher, abzüglich des Anttheils				
1. Reserve für unvorhergesehene Fälle	490 000.—			der Rückversicherer	666 091	48		
2. Fonds für Gratifikationen und gemein-				2. Reserve für schwebende Schäden abzüglich des Anttheils der Rück-				
nützige Zwecke:				versicherer (M. 149 865) und Reserve für unvorhergesehene Fälle	239 865			
Bestand am 31. Dezember 1896	20 144.84	540 144	84	(M. 190 000)	439 452	16		
Ueberweisung aus dem 1896er Ueberflusse	30 000.—			3. Prämie für Rückversicherungen	113 549	09		
Ueberweisung aus dem 1896er Ueberflusse	30 000.—	540 144	84	4. Sämmtliche Verwaltungskosten (Allgemeine Geschäfts-Kosten, Gehalte, Provisionen und Agenturkosten)	163 707	35		
2. Prämien-Einnahme abzüglich der Rückforti		3 944 514	81	5. Prämienreserve	3 643	74		
3. Nebenleistung der Versicherten		25 981	15	6. Steuern an Staat und Kommunen	14 648	89	1 740 857	
4. Zinsen, Miethserträge				7. Abschreibungen auf zweifelhafte Forderungen			61 208	
5. Kursgewinne aus verkauften Wertpapieren				Mithin Ueberflusse der Transportversicherung				
6. Sonstige Einnahmen			6 850 537	01				
<b>Ausgaben:</b>				<b>III. Spiegelglasversicherung. 35. Abschluß.</b>				
1. Schäden, einschließlich Kosten aus den Vorjahren, abzüglich des				<b>Einnahmen:</b>				
Anttheils der Rückversicherer:				1. Uebertrag der Prämienreserve aus 1896	188 286	70		
a. gezahlt		98 463	48	2. Prämienentnahme für im Jahre 1897 geschlossene Versicherungen	199 851	44		
b. zurückgestellt				(einschl. M. 1408.45 Kosten)	10 064	16	398 202	
2. Schäden einschließlich Kosten im Rechnungsjahr abzüglich des				3. Uebertrag der Schadenreserve aus 1896				
Anttheils der Rückversicherer:				<b>Ausgaben:</b>				
a. gezahlt	944 518.50	1 213 962	50	1. Bezahlte Schäden aus 1897 und früher	116 675	22		
b. zurückgestellt	269 444.—			2. Schadenreserve	9 201	53		
3. Rückversicherungs-Prämien		1 971 697	89	3. Sämmtliche Verwaltungskosten (Allgemeine Geschäfts-Kosten, Gehalte, Provi-	44 736	89		
4. Provisionen abzüglich des von den Rückversicherern erstatteten				sionen und Agenturkosten)	199 851	44		
Anttheils M. 151 918.44 und Agenturkosten M. 37 914.79		189 833	23	4. Prämienreserve	2 120	25	372 585	
5. Steuern und öffentliche Abgaben		59 511	26	5. Steuern an Staat und Kommunen			25 616	
6. Verwaltungskosten		263 236	51	Mithin Ueberflusse der Spiegelglasversicherung				
7. Freiwillige Leistungen und zwar:								
Gratifikationen M. 24 787.39, zu gemeinnützigen Zwecken		42 649	30	<b>IV. Zinsen und andere Einnahmen.</b>				
M. 12 790.50, für das Feuerlöschwesen M. 5 091.41				1. Zinsen	214 388	33		
8. Abschreibungen:				2. Mieths-Erträge	18 670	90		
a. auf zweifelhafte Forderungen	535.76			3. Kursgewinn aus gelooften Wertpapieren			409	
b. auf Inventarium (neu angeschafft und abge-		3 229	71	4. Actien-Uebertrags-Gebühren und Verschiedenes			450	
schrieben	2 693.95			5. Verfallene Dividende				
9. Kursverluste auf Wertpapiere		3 941		Summa				
10. Prämien-Ueberträge (Prämien-Reserve)		2 172 359	54				233 918	
11. Sonstige Reserven und zwar:							73	
a. Reserve für unvorhergesehene Fälle	490 000.—			<b>V Recapitulation und Gewinnvertheilung.</b>				
b. Bestand des Fonds für Gratifikationen und		497 495	54	1. Ueberflusse aus der Feuerversicherung	384 155	97		
gemeinnützige Zwecke	7 495.54			2. Ueberflusse aus der Transportversicherung	61 208	09		
12. Sonstige Ausgaben (Kursverluste auf fremde Valuten)		1	08	3. Ueberflusse aus der Spiegelglasversicherung	25 616	97		
Mithin Ueberflusse der Feuerversicherung				4. Zinsen und andere Einnahmen	233 918	73		
			384 155	Mithin Total-Ueberflusse				
							654 899	
				welcher zur Vertheilung gelangt, wie folgt:				
				1. an den Kapitalreservefonds (hat die statutgemäße Höhe)				
				2. Zantien			87 434	
				3. an die Actionäre (Dividende 25 %, oder 150 Mark pro Actie von M. 3 000.—)			450 000	
				4. an die Versicherten (vacat)				
				5. andere Verwendungen, und zwar:				
				a. zur Verwendung für Gratifikationen und gemeinnützige Zwecke	50 000.—			
				b. zum Unterstützungsfonds für Beamte der Gesellschaft	50 000.—			
				c. zur Abschreibung auf Haus-Conto	10 000.—			
				d. zur Verstärkung der Prämienreserven	7 464.79			
				Summa				
							654 899	
							76	

### Bilanz am 31. Dezember 1897.

<b>A. Activa.</b>				<b>B. Passiva.</b>		
1. Wechsel der Actionäre		7 200 000		1. Actien-Capital		9 000 000
2. Hypothekentrichter Grundbesitz		300 000		2. Capital-Reservefonds		900 000
3. Hypotheken		4 327 320		3. Special-Reserven:		
4. Darlehen auf Wertpapiere (vacat)				a. Feuerversicherung, Reserve für unvorhergesehene Fälle	490 000.—	
5. Wertpapier M. 1 201 900.—, gemäß den Bestimmungen des Art. 185 a. des				b. Transportversicherung, desgleichen	190 000.—	
Reichsgesetzes vom 18. Juli 1884 zu den gesetzlich zulässigen Werthen berechnet				c. Reserve für noch nicht abgehobene Dividenden	7 385.—	687 385
M. 1 179 959.25 angenommen zu		1 128 825		4. Schadenreserve:		
6. Wechsel (vacat)				a. der Feuerversicherung		283 942
7. Guthaben bei Bankhäusern		905 785	47	b. der Transportversicherung		149 865
8. Guthaben bei anderen Versicherungs-Gesellschaften:				c. der Spiegelglasversicherung		9 201
a. Feuerversicherung	13 312.37			5. Prämien-Ueberträge (Prämien-Reserve):		
b. Transportversicherung	128 479.57			a. der Feuerversicherung		2 172 359
c. Spiegelglasversicherung		141 791	94	b. der Transportversicherung		163 707
9. Zinsenforderungen (Südzinsen und auf das Rechnungsjahr entfallende, aber				c. der Spiegelglasversicherung		199 851
erst 1898 eingehende Hypothekenzinsen und Hausmieten)		49 706	51	6. Gewinn-Reserve der Versicherten (vacat)		
10. Ausstände bei Generalagenten bezw. Agenten:				7. Guthaben anderer Versicherungsanstalten, bezw. Dritter:		
a. Feuerversicherung	648 608.04			1. Feuerversicherung	76 610.73	
b. Transportversicherung	95 456.69			2. Transportversicherung	49 080.19	
c. Spiegelglasversicherung	576.87	744 641	60	3. Spiegelglasversicherung	975.92	
11. Rückstände der Versicherten (vacat)				4. Guthaben Dritter	37 182.48	163 849
12. Bare Cassa incl. Giro-Conto bei der Reichsbank		83 500	32	8. Baarconten (vacat)		
13. Inventar und Druckfachen (abgeschrieben)				9. Sonstige Passiva:		
14. Sonstige Activa (vacat)				1. in das Rechnungsjahr gehörende in 1898 veranschlagte Beträge	240 861.84	
			14 881 570	2. Unterstützungsfonds für Beamte der Gesellschaft	248 152.52	
				3. Conto für freiwillige Leistungen zu Gratifikationen und zu	7 495.54	496 509
				gemeinnützigen Zwecken		90
				10. Ueberflusse	14 881 570	76
						654 899
						84

Breslau, den 25. März 1898.

M. 267.

### Schlesische Feuerversicherungs-Gesellschaft.

#### Der General-Direktor: Ribbeck.

Freiwillige Gerichtsbarkeit.	Erbeinweisungen.	M. 289.1. Nr. 5827. Kehl.	M. 333.1. Nr. 6359. Engen.
<p><b>Erbeinweisung.</b> M. 240.2. Nr. 6297. Ueberlingen. Die Landwirth Johann Roth Witwe, Maria Anna, geb. Endres von Hausen, hat um Einweisung in die Gemäße des Nachlasses ihres Ehemannes gebeten. Diefem Gesuche wird stattgegeben, wenn nicht etwaige Einreden gegen dasselbe binnen drei Wochen erhoben werden. Ueberlingen, den 29. April 1898. Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts: Starck.</p>	<p>M. 288.1. Nr. 9342. Mosbach. Karoline, geb. Schifferdecker in Dörigheim, hat bei diesseitigem Amtsgerichte den Antrag gestellt, sie in Besitz und Gewäße des Nachlasses ihres am 16. April 1897 verstorbenen Ehemannes Johann Weiß, gewesenen Maurers von Dörigheim, einzusetzen. Diefem Antrage wird Groß. Amtsgericht stattgegeben, wenn dagegen nicht binnen vier Wochen Einwendungen erhoben werden. Mosbach, den 2. Mai 1898. Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts: Heber.</p>	<p>M. 289.1. Nr. 5827. Kehl. Das Groß. Amtsgericht Kehl hat interim den Antrag gestellt, die Landwirth Georg Schoch Witwe, Elisabetha, geb. Kaiser von Willstätt, hat um Einweisung in Besitz und Gewäße des Nachlasses ihres genannten Ehemannes gebeten. Dem Gesuche wird entsprochen werden, wenn Einsprache dagegen binnen vier Wochen nicht erfolgt. Kehl, den 22. April 1898. Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts: Ropf.</p>	<p>M. 333.1. Nr. 6359. Engen. Die Witwe des am 4. Januar 1898 zu Zimmendingen verstorbenen Tagelöhners Johann Baptist Dießend, Theresia, geb. Schilling, hat ihre Einweisung in den Nachlass desselben beantragt. Etwasige Einwendungen hiergegen sind binnen drei Wochen hierher anzugehen. Engen, den 3. Mai 1898. Groß. bad. Amtsgericht. gez. Mornhinweg. Dies veröffentlicht. Der Gerichtsschreiber: Schramm.</p>
			<p>Erben-Aufruf. M. 336. Schlengen. Marie Dossenbach, 24 Jahre alt, Tochter des Gustav Dossenbach von Rheinweiler, wird aufgefordert, behufs Bezugs zu den Verlassenschaftsverhandlungen auf Ableben ihrer Großmutter Johann Paul Mangger Witwe, Magdalena, geb. Schilling von Bamloch, binnen sechs Wochen Nachricht anher zu geben. Schlengen, den 5. Mai 1898. Groß. Bad. Notar. Eichler.</p>



# Westdeutsche Versicherungs-Aktien-Bank in Essen.

Einunddreißigstes Geschäftsjahr. 1897.

Die laufende Versicherungssumme betrug Ende 1897 M. 1.740.995.412.

## I. Gewinn- und Verlust-Rechnung.

A. Einnahme.	
1. Ueberträge aus dem Vorjahre:	
a. Prämien-Ueberträge	M. 794.581,65
b. Schaden-Reserve	46.800,00
c. Sonstige Ueberträge	—
2. Prämien-Einnahme, abzüglich der Risikori	2.709.847,55
3. Nebenleistungen der Versicherten an die Gesellschaft	37.434,25
4. a. Zinsen	94.849,20
b. Mietherträge	—
5. Kursgewinn aus verkauften Wertpapieren	—
6. Sonstige Einnahmen:	
a. Gewinn auf ausgelagerte Wertpapiere	M. 249,00
b. Kursdifferenz auf ausländische Valuten	23,29
c. Diverse	1.630,95
	M. 1.908,24
	M. 3.684.915,89
B. Ausgabe.	
1. Schäden, einschließlich Kosten, aus den Vorjahren:	
a. gezahlt	M. 37.192,64
b. zurückgestellt	6.500,00
2. Schäden, einschließlich Kosten, im Rechnungsjahre, abzüglich des Anteils der Rückversicherer:	
a. gezahlt	M. 667.191,96
b. zurückgestellt	41.000,00
3. Rückversicherungsprämien	1.444.520,75
4. Provisionen, abzüglich des von den Rückversicherern erstatteten Anteils	93.735,99
5. Steuern und öffentliche Abgaben	18.702,66
6. Verwaltungskosten	299.897,25
7. Freiwillige Leistungen zu gemeinnützigen Zwecken, insbesondere für das Feuerlöschwesen	2.709,62
8. Abschreibungen:	
Bankgebäude	M. 2.000,00
183,75	
9. Kursverluste auf Wertpapiere	887.062,84
10. Prämien-Ueberträge	—
11. Sonstige Reserven	—
12. Sonstige Ausgaben:	
Zinsen des Relikten- und Pensions-Unterstützungsfonds	M. 2.964,00
13. Ueberschuß und dessen Verwendung:	
1. a. an den Kapital-Reservefonds	M. 31.214,00
b. an den Dispositionsfonds für besondere Fälle	19.937,99
2. Zantien	120.000,00
3. an die Aktionäre	—
4. an die Versicherten	—
5. andere Verwendungen, und zwar:	
Zuweisung an den Relikten- und Pensions-Unterstützungsfonds	M. 10.102,44
	M. 181.254,43
	M. 3.684.915,89

## II. Bilanz.

A. Aktiva.	
1. Wechsel der Aktionäre	M. 4.800.000,00
2. Hypothekentzeler Grundbesitz (Bankgebäude)	198.000,00
3. Hypotheken	1.162.715,37
4. Darlehen auf Wertpapiere	—
5. Wertpapiere (nach Maßgabe der Vorschrift des Art. 185a des Reichsges. vom 18. Juli 1884)	1.005.781,05
6. Wechsel	—
7. Guthaben bei Bankhäusern	389.603,63
8. Guthaben bei anderen Versicherungs-Gesellschaften	287.579,31
9. Zinsforderungen	4.250,80
10. Außenstände bei Generalagenten bezw. Agenten	55.484,88
11. Rückstände der Versicherten	23.643,51
12. Baare Kasse	—
13. Inventar und Drucksachen	—
14. Sonstige Aktiva:	
Guthaben bei drei anderen Debitoren	M. 7.458,50
	M. 7.934.517,05
B. Passiva.	
1. Aktien Kapital	M. 6.000.000,00
2. Kapital-Reservefonds	600.000,00
3. Special-Reserven:	
Dispositionsfonds für besondere Fälle	M. 98.786,00
Schaden-Reserve	47.500,00
Prämien-Ueberträge	887.062,84
Gewinn-Reserve der Versicherten	—
7. Guthaben anderer Versicherungs-Gesellschaften bezw. Dritter:	
a. Versicherungs-Gesellschaften	M. 6.627,52
b. General-Agenten	2.889,92
8. Baar-Kauttionen	15.000,00
9. Sonstige Passiva:	
a. Relikten- und Pensions-Unterstützungsfonds	M. 75.647,21
b. Beamten-Gratifikationen	8.300,00
c. Nicht abgehobene Dividende aus 1896	420,00
d. Guthaben vier anderer Creditoren	11.529,13
10. Ueberschuß	M. 95.896,34
	M. 181.254,43
	M. 7.934.517,05

Essen, den 28. April 1898.

## Westdeutsche Versicherungs-Aktien-Bank. Bandhauer.

M. 213.

### Handelsregister-Einträge.

M. 283. Nr. 4754/4753. Weinheim. In das diesseit. Handelsregister wurde heute eingetragen:

1. Zu D. 3. 2 des Gesellschaftsregisters, Firma Gebrüder Altstädter in Weinheim: Die Gesellschaft hat sich aufgelöst. Das Geschäft ist mit sämtlichen Aktiven und Passiven auf den bisherigen Theilhaber Marx Altstädter übergegangen und wird unter der bisherigen Firma fortgeführt.

2. Unter D. 3. 249 des Firmenregisters die Firma Gebrüder Altstädter in Weinheim. Inhaber der Firma ist Marie Altstädter in Weinheim. Derselbe ist verheiratet mit Franz, geb. Stein. Artikel 1 des unter dem 25. November 1898 zu Bruchsal abgeschlossenen Ehevertrags lautet: Die Brautleute schließen all ihr gegenwärtiges und zukünftiges Vermögen mit den etwa darauf haftenden Schulden von der Gemeinschaft aus bis auf den Betrag von 100 fl., welche jeder Theil in die Gemeinschaft einlegt.

3. Unter D. 3. 250 des Firmenregisters die Firma Lazarus Altstädter in Weinheim. Inhaber der Firma ist Lazarus Altstädter in Weinheim. Derselbe ist verheiratet mit Franz, geb. Schwensberg. Artikel 1 des unter dem 30. Mai 1894 zu Weinheim abgeschlos-

senen Ehevertrags lautet: Die Brautleute bestimmen, daß von dem fahrenden Vermögensbeibringen eines jeden Theiles, mag dieses Vermögen gleich mit zur Ehe gebracht werden oder den künftigen Ehegatten auch erst während der Ehe durch Erbschaft oder Schenkung anfallen, nur der Betrag von zwanzig Gulden in die Gemeinschaft fließen solle, während alles übrige, sowohl liegende als auch fahrende Vermögen beider Brautleute im Sinne des Artikels 1500 unseres Landrechts von der Gütergemeinschaft ausgeschlossen und als vorbehalten erklärt wird. Die Gütergemeinschaft erwirbt das von den Verlobten zur Ehe gebracht werdende fahrendes Vermögen im Stück zu Eigentum und hat bei einer einseitigen Gemeinschaftsanföhrung den diesen Gegenständen bei deren Einbringen beigelegten Anschlag dem Betreffenden oder seinen Erben wieder rückzuerstehen. Ebenso werden auch alle Schulden der Brautleute, mögen diese Schulden jetzt schon existiren oder den Brautleuten erst während der Ehe durch Erbschaft zugewiesen werden, den liegenden Schulden gleichgestellt und von der Gütergemeinschaft ausgeschlossen.

Weinheim, den 28. April 1898.  
Großh. bad. Amtsgericht.  
Grimm.

M. 199. Nr. 4647. Weinheim. Unter D. 3. 248 des Firmenregisters die Firma F. W. Grimm in Weinheim wurde heute eingetragen:

Inhaber der Firma ist Heinrich Wilhelm Grimm in Weinheim, welcher mit Luise, geb. Distel, verheiratet ist. Artikel 1 des unter dem 14. April 1898 dahier abgeschlossenen Ehevertrags lautet: Jeder Theil der zukünftigen Eheleute wirft 50 M. — Fünftzig Mark — in die Gemeinschaft ein, alles übrige, bewegliche und unbewegliche, gegenwärtige und zukünftige, aktive und passive Vermögen bleibt von der Gemeinschaft ausgeschlossen.

Weinheim, den 27. April 1898.  
Großh. bad. Amtsgericht. Grimm.  
M. 232. Nr. 21847. Mannheim. Zum Handelsregister wurde eingetragen: Zu D. 3. 99 Gef. Reg. Bd. VIII, Firma „Beamten-Cautions-Darlehenskasse Aktiengesellschaft in Antwerpen Zweigniederlassung Mannheim“ in Mannheim als Zweigniederlassung der Aktiengesellschaft „Caisse générale de cautionnement et de retraite“ mit dem Hauptsitz in Antwerpen.  
Kaufmann Franz Beringer in Berlin ist zum Gesamtprokuristen bestellt.  
Mannheim, 28. April 1898.  
Großh. Amtsgericht III.  
Mittermayer.

M. 298. Nr. 22584. Mannheim. Zum Handelsregister wurde eingetragen: 1. Zu D. 3. 162 Firm. Reg. Bd. III, Firma „Herm. Kling vorm. Gebr. Kling“ in Schriesheim.  
Die Firma ist geändert in „Herm. Kling, Malz-, Gefe-, Essig-Fabrik“ in Schriesheim.

2. Zu D. 3. 47 Firm. Reg. Bd. V, Firma „Herm. Kling, Malz-, Gefe- & Essig-Fabrik“ in Schriesheim. Inhaber ist Hermann Kling, Fabrikant in Schriesheim.

Der zwischen diesem und Maria Dunitzel zu Adenburg unterm 28. Mai 1872 errichtete Ehevertrag bestimmt, daß jeder Theil 20 Gulden in die Gütergemeinschaft einwirft und alles übrige Vermögen von der Gemeinschaft ausgeschlossen wird gemäß R. S. S. 1500 bis 1504.

3. Zu D. 3. 48 Firm. Reg. Bd. V, Firma „Herd. Rehfus“ in Mannheim. Inhaber ist Ferdinand Rehfus, Kaufmann in Mannheim.

4. Zu D. 3. 640 Firm. Reg. Bd. IV, Firma „Anton Schaefer“ in Mannheim. Der zwischen dem Firmeninhaber Adolf Stoffel, Kaufmann in Mannheim, und Joha Raquet in Landstuhl unterm 5. April 1898 abgeschlossene Ehevertrag bestimmt die Gemeinschaft der Erzeugnisse in Sinne der Artikel 1498 und 1499 des Bürgerlichen Gesetzbuches der bayer. Pfalz.

5. Zu D. 3. 333 Firm. Reg. Bd. IV, Firma „Josef Huesker“ in Mannheim. Die Firma ist erloschen.

6. Zu D. 3. 107 Gef. Reg. Bd. VIII, Firma „Josef Huesker & Cie.“ in Mannheim.

Commanditgesellschaft  
Persönlich haftender Gesellschafter ist: Josef Huesker, Kaufmann in Mannheim.

Als Prokurist ist bestellt:  
Constant Holtermann, Kaufmann in Mannheim. Josef Huesker ist berechtigt mit August geb. Schmitz. Als Norm für die ehelichen Güterrechtsverhältnisse derselben gilt die Errungenschaftsgemeinschaft des Nassau'schen ehelichen Güterrechts.

7. Zu D. 3. 182 Gef. Reg. Bd. VII, Firma „Gebrüder Ladenburger“ in Mannheim.  
Die Gesellschaft ist aufgelöst; das Geschäft wird von dem bisherigen Gesellschafter Abraham vob genannt Albert Ladenburger in Mannheim unter der bisherigen Firma weitergeführt.

8. Zu D. 3. 49 Firm. Reg. Bd. V, Firma „Gebr. Ladenburger“ in Mannheim.  
Inhaber ist Abraham vob genannt Albert Ladenburger, Kaufmann in Mannheim.

9. Zu D. 3. 353 Gef. Reg. Bd. VII, Firma „Salomon J. Danon“ in Mannheim als Zweigniederlassung mit dem Hauptsitz in Wien.

Die dem Moritz Steiner in Mannheim und Emil Breitner in München erteilte Kollektivprokura ist erloschen. Albert Walter und Oscar König, beide in Mannheim wohnhaft, sind als Kollektivprokuristen bestellt in der Weise, daß beide zusammen oder einer derselben in Gemeinschaft mit dem Prokuristen Jacobsohn berechtigt sind, die Firma der Gesellschaft per prokura zu zeichnen.

10. Zu D. 3. 183 Firm. Reg. Bd. IV, Firma „Martin Bürgel“ in Mannheim. Die Firma ist erloschen; das Geschäft ist mit Aktiven und Passiven auf die unter der Firma „Martin Bürgel, Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ errichtete Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit dem Sitz in Mannheim übergegangen.

11. Zu D. 3. 662 Firm. Reg. Bd. IV, Firma „Gernsheim & Wachenheim“ in Mannheim.

Die dem Karl Graf in Mannheim erteilte Prokura ist erloschen.

12. Zu D. 3. 50 Firm. Reg. Bd. V, Firma „M. Schmid“ in Mannheim. Inhaberin ist Orgelbauer Emil Schmid Ehefrau, Mart., geb. Saladin in Mannheim, die von ihrem Ehemann zum Betriebe des Handelsgewerbes ermächtigt ist.

Der unterm 21. März 1893 zwischen beiden errichtete Ehevertrag bestimmt die vollständige Vermögensabsonderung gemäß R. S. S. 1536 bis 1539.

Mannheim, den 30. April 1898.  
Großh. bad. Amtsgericht III.  
Mittermayer.

M. 257. Nr. 22209. Mannheim. Zum Handelsregister wurde eingetragen: Zu D. 3. 53 Gef. Reg. Bd. VIII, Firma „Gesellschaft zur Erwerbung und Bewirtschaftung eines Hauses im Interesse der August Lamey Voge Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ in Mannheim:

Kaufmann Heinrich Mayer jun. in Mannheim ist als Geschäftsführer der Gesellschaft ausgeschieden und ist an dessen Stelle Kaufmann Max Strauß in Mannheim als Geschäftsführer der Gesellschaft bestellt worden; dieser ist berechtigt, in Gemeinschaft mit zwei weiteren Geschäftsführern der Gesellschaft die Gesellschaft zu vertreten und die Firma zu zeichnen.

Mannheim, 29. April 1898.  
Großh. Amtsgericht III.  
Mittermayer.

M. 258. Nr. 21748. Mannheim. Zum Gesellschaftsregister Band VIII, D. 3. 106 wurde heute eingetragen:

Martin Bürgel, Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Diese Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit dem Sitz in Mannheim ist errichtet durch den in notarieller Form abgeschlossenen Gesellschaftsvertrag vom 17. März 1898.

Gegenstand des Unternehmens ist die Fortführung der bisher von der Firma Martin Bürgel in Mannheim betriebenen Auskunfts-, ferner die Errichtung und der An- und Verkauf von damit in Zusammenhang stehenden Unternehmungen, sowie der Betrieb aller weiteren damit zusammenhängenden Geschäfte, darunter auch die Uebernahme von gewerblichen Verlagswerken.

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 143.000 M. — einhundertdreißigtausend Mark —. Der Gesellschafter Kaufmann Martin Bürgel in Berlin und der Gesellschafter Kaufmann Adolf Jordan in Berlin bringen in Ueberschuß auf ihre Stammeinlagen ein:

1. Kaufmann Martin Bürgel das vom ihm bisher in Mannheim betriebene Auskunfts-Institut mit allen Aktiven und Passiven vom 1. Januar 1898, sämtlichem Mobiliar und sonstigem Inventar für die Summe von 89.000 Mark.

2. Kaufmann Adolf Jordan in Mannheim sein Anteilsrecht als stiller Theilhaber an diesem von Martin Bürgel in Mannheim betriebenen Geschäft um die Summe von 48.000 Mark.

Zum alleinigen Geschäftsführer ist bestellt Kaufmann Martin Bürgel in Berlin. Öffentliche Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen im Deutschen Reichsanzeiger.

Mannheim 28. April 1898.  
Großh. Amtsgericht III.  
Mittermayer.

M. 316. Nr. 22706. Mannheim. Zum Handelsregister wurde eingetragen: Zu D. 3. 95, Gef. Reg. Bd. VIII, „Aktiengesellschaft für Zellulose-Industrie“ vormals Ferdinand Wolff in Mannheim.

Die durch die Generalversammlung vom 5. März 1898 beschlossene Erhöhung des Grundkapitals um 600.000 M. hat stattgefunden. Durch Beschluß der Generalversammlung vom 5. März 1898 sind die §§ 4 und 32 der Statuten geändert. § 4 hat folgenden Zusatz erhalten:

Durch Beschluß der außerordentlichen Generalversammlung vom 5. März 1898 wurde das Aktienkapital durch Ausgabe von 600 Aktien à 1000 M. um 600.000 M. erhöht, so daß es jetzt aus 1.800.000 M. ertheilt, in 1800 Stück Aktien à 1000 M. besteht. Diese Aktien sind mit den alten Aktien gleichberechtigt.

Mannheim, den 4. Mai 1898.  
Großh. Amtsgericht III.  
Mittermayer.

M. 282. Nr. 22721. Heidelberg. Zu D. 3. 105 Band 2 des Gesellschaftsregisters wurde eingetragen: — Firma „Ruprecht z. d. fünf Rosen“, Aktiengesellschaft in Heidelberg.

3: der am 23. April 1898 abgehaltenen Generalversammlung wurde eine Neuwahl des Aufsichtsraths vorgenommen und als Aufsichtsratsmitglieder neu gewählt:

Dr. Albert Holzberg, Direktor des Heidelberg College, und Edmund von König, Kunsthändler dahier, so daß derselbe nunmehr besteht aus den Genannten und Friedrich Däke, Fabrikant, Friedrich Righaupt, Fabrikant, und Emil Köster, Hoflieferant hier.

Heidelberg, 30. April 1898.  
Großh. bad. Amtsgericht.  
Reichardt.

M. 301. Nr. 23182/83. Heidelberg. Zu Band II des Firmenregisters wurde eingetragen: a. Zu D. 3. 470: Firma „Otto Widemann“ in Heidelberg.

Das Geschäft ist mit Aktiven und Passiven auf Emil Steinerud, Kaufmann von Barmen, wohnhaft dahier, übergegangen, welcher dasselbe unter der Firma „Emil Steinerud vormals Otto Widemann“ weiterbetreibt.

b. Zu D. 3. 658 die Firma „Emil Steinerud vormals Otto Widemann“ in Heidelberg.

Inhaber ist Kaufmann Emil Steinerud von Barmen, wohnhaft hier, verheiratet mit Dina, geb. Klinge, von Cameln a. W. ohne Ehevertrag.

Heidelberg, den 3. Mai 1898.  
Großh. bad. Amtsgericht.  
Reichardt.

M. 284. Nr. 6544. Bahl. In das diesseitige Firmenregister wurde heute eingetragen:

Unter D. 3. 252 die Firma Mat hilde Schmitt, Rechtsanwältin in Bahl.

Inhaberin ist die Ehefrau Mathilde Schmitt, geb. Kauf, wohnhaft in Bahl. Diefelbe lebt mit ihrem Ehemann Franz Michael Schmitt in Vermögensabsonderung. Dem Ehemann Franz Michael Schmitt, der die Inhaberin zur Vertretung des Handelsgewerbes ermächtigt hat, wurde Prokura erteilt.

Bahl, den 16. April 1898.  
Großh. bad. Amtsgericht.  
Dr. F. Lab.