

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

130 (13.5.1898)



# Beilage zu Nr. 130 der Karlsruher Zeitung.

Freitag, 13. Mai 1898.

## Badischer Landtag.

### 87. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Mittwoch, den 11. Mai 1898.

(Ausführlicher Bericht.)

Am Regierungstisch: Minister v. Brauer, Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr.  
Präsident Schneider eröffnet die Sitzung um 9¼ Uhr mit folgender Ansprache:

„Meine Herren! Eine tieferschütternde Trauernachricht hat uns heute früh auf das Schmerzlichste überrascht: Seine Excellenz der Herr Erzbischof Kom p ist auf der Durchreise von Fulda nach Freiburg, woselbst morgen seine feierliche Inthronisation in Aussicht genommen war, von einem Schlaganfall getroffen worden und demselben leider erlegen.“

Nicht aus seinem eigenen Antriebe, sondern einer ihm auferlegten höheren Pflicht gehorchend, hat sich der große Kirchenfürst trotz der Bürde seiner Jahre entschlossen, die Stätte seiner bisherigen Wirksamkeit zu verlassen und auf ein anderes hohes Kirchenamt überzutreten, wo ihn große, schwere Verantwortung erwartete.

Es ist ein tieftragisches Verhängnis, welches wir Alle beklagen und welches ohne Zweifel das ganze Land in tiefe Bewegung versetzt und bei welchem auch das andere hohe Haus, dem der Erzbischof verfassungsgemäß als Mitglied angehört, einen schweren Verlust erleidet. Wir Alle, nicht bloß die Angehörigen der katholischen Kirche, sondern die Angehörigen aller Konfessionen, sind ohne allen Zweifel tief ergriffen und mit warmer aufrichtiger Theilnahme erfüllt bei diesem schweren Unglück. Ich bitte Sie, zum Zeichen Ihrer Zustimmung sich von Ihren Sitzen zu erheben.“ (Geschicht.)

Die allgemeine Beratung über das Eisenbahnbudget wird fortgesetzt.

Abg. Delisle macht darauf aufmerksam, daß eine Erbauung einer Linie Rastatt—Rehl die Strecke bis Offenburg so entlasten würde, daß hier eine Vermehrung des Betriebes nicht nötig ist. Er wolle bitten, daß man sich ein Programm über die Lokal- und Nebenbahnen mache. Die Angelegenheit des Karlsruher Bahnhofes sei keine Lokal-, sondern eine Landesfrage, da es sich um die Residenz handelt. Er sei Gegner der Ueberführung, da er sich diese als Definitivum nicht denken könne, weil die Entwicklung von Karlsruhe sie nicht verträge, und als Provisorium nicht, weil er nicht denken könne, daß man den Umbau so weit hinausschieben könne. Er bedauert, daß man s. Z. bei Erbauung des Rangirbahnhofs die Zeit des Umbaus veräußert habe. Er bitte die Regierung, eine Konkurrenz für das Bahnhofprojekt in ganz Deutschland auszuschreiben. Der Bahnbau sei eine monopolistische Erscheinung und er sei im allgemeinen dagegen, daß die Monopole in die Hände von Privaten kommen. Er habe aber nichts dagegen, daß die Nebenbahnen von Privatgesellschaften gebaut werden, da dies billiger und rascher von staten gehe. Dagegen sollten die Gemeinden und Kreise das Eigentum und den Betrieb übernehmen. Die Regierung dürfe sich im Eisenbahnbau nicht auf den fiskalischen Standpunkt stellen, sondern sie müsse darauf bedacht sein, daß der Wohlstand des Volkes gehoben werde. Die Anschauung des Abg. Hug, daß die Rheinischfälische unsere Bahnen schädigen würde, halte er für unrichtig.

Abg. Fieser glaubt entgegen dem Abg. Delisle, daß unsere Hauptlinie für den Verkehr noch ausreiche. Sei das einmal nicht mehr der Fall, dann werde man — aber das sei Zukunftsmusik! — dem Gedanken näher treten, für den Güterverkehr einen besonderen Schienenstrang bis Basel zu führen. Nachdem Herr Böhtling ihn und Herrn Wildens in riesengroßen Lettern auf morgen Abend in eine Versammlung vorgeladen habe, um sie als Angeklagte nunmehr seinerseits abzukanzeln, welcher Einladung zu folgen er keine Rechnung habe, wolle er doch sagen, daß die Bahn von Rastatt nach Rehl zur Zeit nur im Kopf von Leuten wie Böhtling spielen könne. Auf das Projekt einer Vollbahn Titisee—St. Blasien—Waldsüt und die Zurückstellung des Projekts Neustadt—Bonnendorf können wir uns nicht einlassen. Für eine Privatbahn nach St. Blasien mit einem Staatsbeitrag wäre auch er zu haben. Nachdem die Karlsruher Bahnfrage angeschnitten worden sei, wolle er auch seine private Ansicht darüber sagen. Er theile die Meinung des Abg. Wildens, daß die Personenbahnhöfe notwendig inmitten der Stadt sein müssen und daß es nicht geht, sie an die Peripherie zu legen, weil man weiß, daß dann in 20 bis 30 Jahren die Sache wieder die gleiche ist. Wer am Bahnhof verkehre, auch wenn er ein Fremder ist, weiß, daß der Bahnhof Karlsruhe an seiner richtigen Stelle ist. Es komme noch dazu, daß die Grundstücksbesitzer u. s. f., wenn auch kein verdrießliches, so doch ein moralisches Anrecht darauf haben, daß der Bahnhof nicht verlegt wird. Alle Verlegungsprojekte seien durchaus unbegründet. Auch dem stimme er zu, daß bei den Niveauübergängen im Interesse der Betriebssicherheit und der Entwicklung des Verkehrs in der Stadt die Höherlegung des Bahnhofs zur Nothwendigkeit werde. Redner ist der Ansicht, daß die Zukunft unseres Bahnhofs die sein wird, daß er höhergelegt werden muß. Gewiß werde das nicht schön sein, aber die Schönheit müsse der Nothwendigkeit weichen. Die erforderlichen 15 Millionen heute schon zu bewilligen, würde er nicht zürckschrecken, wenn die Nothwendigkeit dazu vorhanden wäre. So weit sei es aber heute noch nicht. Auf der Weiertheimer Linie sei übrigens die Höherlegung schon vorbereitet. Nun habe die Regierung

ein anderes Projekt, das der Ueberführung, vorbereitet. Dieses Projekt sei nun das allerunpopulärste in Karlsruhe. Aber obwohl wir vor allgemeinen Wahlen stehen, müsse er sagen, daß er es für das Beste halte, wenn dieses Projekt ausgeführt würde. Dasselbe würde auch den Fuhrwerksverkehr und den Verkehr der elektrischen Bahn ermöglichen. Werde die Stadt sich weiter entwickeln und der Verkehr sich weiter steigern, so werde die Höherlegung kommen müssen. Wenn man heute die Ueberführung nicht haben wolle, so sei er der Letzte, das den Leuten aufzutreiben zu wollen. Dann werde eben der Zustand so bleiben, wie er jetzt ist.

Minister v. Brauer: Die beiden Herren Vorredner hätten die Frage des Karlsruher Bahnhofes berührt. Er sei durchaus nicht im Zweifel darüber, daß die Herren an der rechten Stelle die Frage angeschnitten hätten, denn wenn die Zukunftspläne, um die es sich hier handle, verwirklicht werden sollten, so müßte allerdings in das nächste Baubudget eine Anforderung hierfür eingestellt werden. Zweifelhafter sei er darüber, ob er als Regierungsvertreter in diesem Stadium der Sache über die Pläne, die dem hohen Hause amtlich noch nicht bekannt seien, die Ansicht der Regierung äußern dürfe. Die Herren seien indessen über die in Betracht kommenden Projekte ohne Zweifel orientirt; man habe ja in letzter Zeit keine Karlsruher Zeitung in die Hand nehmen können, ohne darin einen Artikel über die Karlsruher Bahnhoffrage zu finden. Er nähme daher, nachdem nun einmal die Sache hier berührt worden sei, keinen Anstand, ausdrücklich zu erklären, daß die Großh. Regierung die Ueberführungen, wie sie geplant seien, als die einzig richtige und praktisch ausführbare Lösung ansehe, und er gebe sich der Hoffnung hin, daß der einsichtige Theil der Karlsruher Bevölkerung sich in seiner großen Mehrheit zu dieser Ansicht nach und nach bekennen werde. Gegen die Ueberführungen würden in Volksversammlungen und in der Presse hauptsächlich zwei Argumente vorgebracht, die aber grundfalsch seien. Das eine Argument sei, daß man mit den Ueberführungen nur ein Provisorium schaffe, und das andere, daß die geplanten Ueberführungen der Stadt zur Verunstaltung gereichen würden. Beide Argumente seien unrichtig: es solle kein Provisorium, sondern etwas Definitives geschaffen werden, soweit man eben in Eisenbahnsachen überhaupt von „definitiv“ reden könne. Selbstverständlich werde der Bahnhof in seiner jetzigen Gestalt nicht für alle Zeiten dem Verkehr genügen, im Gegentheil sei man jetzt schon sehr nahe an der Grenze vollster Leistungsfähigkeit angekommen. Innerhalb des durch die Ueberführungen gegebenen Rahmens sei man aber sehr wohl in der Lage, den Bedürfnissen nach Erweiterung und Verbesserung im weitesten Umfange und in sehr zweckmäßiger Weise gerecht zu werden. Man könne die auf der Südseite des Bahnhofes stehenden Schuppen und Werkstätten niederlegen, bekäme dadurch freien Raum bis zur Bahnhofstraße und sei in der Lage, nicht bloß die jetzt bestehenden Zusperrons sehr bedeutend zu verlängern, sondern noch mehrere weitere Zusperrons zu errichten und die erforderlichen Durchgangsgleise herzustellen. Man könne ferner, auch dazu sei der Raum vorhanden, gesonderte Perrons einrichten, einerseits für den Personenverkehr und andererseits für den Gepäcks- und Postverkehr, und damit eine Einrichtung treffen, die sich bei den modernen großen Bahnhöfen, z. B. in Frankfurt außerordentlich gut bewährt habe. Man könne ferner, selbst wenn man den zwei-, drei- oder vierfachen Verkehr bekäme und wenn sich die Einwohnerzahl von 100 000 auf 200 000 und mehr erhöhe, die Bahnhofsanlage, und zwar immer in dem durch die Ueberführungen gegebenen Rahmen, noch weiter ausdehnen, es könne die Güterhalle verlegt und dort genommen weite Raum dem Personenverkehr nutzbar gemacht werden. Man habe also eine sehr weite Ausdehnungsfähigkeit auf dem hiesigen Bahnhof und könne diese Veränderungen nach und nach vornehmen, ohne den Verkehr erheblich zu stören und zu belästigen. Natürlich müsse dies nach einem allgemeinen, wohl durchdachten Plane geschehen. Schließlich könne man, wenn in der That das alte, beinahe ehrwürdige Bahnhofgebäude nicht mehr gefalle und ausreiche, an dieser Stelle einen Monumentalprachtbau ersten Ranges nach allen Anforderungen der Neuzeit erstellen, der sich an dem freien Platze, wo der alte Bahnhof stehe, außerordentlich schön und großartig ausnehmen werde. Man sei also in der Lage, mit dem Raum, der unter den drei Ueberführungen sich hinrecke, für alle Zukunft einen guten, der Residenz würdigen Zustand zu schaffen. Natürlich könne dies nur nach und nach geschehen.

Der andere Einwand, der gegen die Ueberführungen gemacht worden sei, sei noch merkwürdiger und bestehe darin, daß die Ueberführungen der Stadt zur Verunstaltung gereichen würden. Diese Behauptung sei überhaupt nur erklärlich, weil es eben wenig Leute gäbe, die im Stande seien, auf Grund von Beschreibungen und Plänen sich ein richtiges Bild von dem zu machen, wie die Sache aussehen werde, wenn sie fertiggestellt sei. Er gebe sich aber der Hoffnung hin, daß die meisten Karlsruher sich schon würden überzeugen lassen, wenn sie nur erst die Modelle gesehen hätten, die gegenwärtig noch in Arbeit seien, aber in acht bis zehn Tagen ausgestellt werden könnten; er glaube, daß sich dann die meisten Beschauer würden klar machen können, daß die Ueberführungen keine Verunstaltung der Stadt zur Folge hätten, sondern im Gegentheil eine sehr schöne, hervorragende Bieder für sie würden. Er sei überzeugt, daß die beliebtesten Ansichtspostkarten, soweit sie Karlsruhe betreffen, in Zukunft stets den Uebergang am Ettlinger Thor mit als Sehenswürdigkeit aufzuführen würden (Weiterkeit); der Uebergang werde sogar mit dem Lauterberg konkurriren können (erneute Weiterkeit). Also in dieser Beziehung sei er

ganz ohne Sorge. Speziell am Ettlinger Thor sei auf der einen Seite die schöne weite Entwicklung vom Bierordts-Bade und der Festhalle her gegeben, auf der anderen Seite fehle allerdings ein solcher freier Platz zur Entwicklung, und man würde an sich nicht genöthigt sein, das Klose'sche Grundstück anzukaufen; die Auffahrt unmittelbar neben der Weiertheimer Allee würde, wenn auch etwas steil, an sich genügen. Lediglich aus ästhetischen Rücksichten werde man aber das Anwesen ankaufen, wodurch man die Möglichkeit gewinne, auch auf der Seite der Altstadt bis an die Lammstraße hin sich schön zu entwickeln. Außerdem besitze die Stadt Karlsruhe einen ausgezeichneten Stadtgärtner, der ja aus dem Stadtgarten ein wahres Paradies zu schaffen gewußt habe und der auch im Stande sein werde, diese wellenförmige Auffahrt mit schönen Anlagen zu schmücken. Wenn man sich dazu noch die hohe, frei und elegant schwebende, mit schönem Gitterwerk versehene Brücke vorstelle, mit ihrem weiten Blick auf die ferneren Berge, so werde man gewiß zugeben müssen, daß das eine Verschönerung und keine Verunstaltung sei.

Eine Verunstaltung würde allerdings die Höherlegung des Bahnhofes zur Folge haben, darin gebe er dem Abg. Fieser Recht. Wenn man zunächst davon absehe, daß die Höherlegung 18 Millionen koste — während die drei Ueberführungen ungefähr 4 Millionen kosteten —, so müsse er zugeben, daß betriebstechnisch ein in dieser Weise höher gelegter Bahnhof genau die gleichen Vortheile gewähre wie das Projekt, für das er sich eben ausgesprochen habe; als Eisenbahnbeamter könne er daher, von den Kosten abgesehen, auch eine Höherlegung acceptiren; aber als guter Karlsruher müßte er sich scheuen, zu einer solchen Verunstaltung seiner Vaterstadt ohne betriebstechnische Nothwendigkeit seine Zustimmung zu geben. Wenn man sich vorstelle, daß man zum Ettlinger Thor hinausgehe und sähe dort statt des schönen freien Platzes, wie man bis jetzt gewohnt sei, oder statt eines schönen Linienzuges mit hübschen Gartenanlagen, wie ihn die Zukunft bringen werde, eine hohe Mauer oder auch einen hohen Erdwall mit langen, dumpfen, nie ganz trocken und sauber zu haltenden Tunnels, so werde man zugeben müssen, daß dieser Anblick nichts weniger als verlockend sei. Und nun erst die arme Südstadt, was solle man dazu sagen, wenn dieser hübsche, gesunde, aufstrebende Stadttheil von der Altstadt durch Wälle abgeschnitten und nur durch drei unfreundliche Tunnelböcher mit ihr verbunden würde! Wer werde dann noch in der Südstadt wohnen wollen unter solchen Verhältnissen? Zu einer Höherlegung glaube er also theils aus finanziellen, theils aus ästhetischen Gründen seine Zustimmung nicht geben zu können.

Er wolle nun noch ein kurzes Wort über die Verlegung sprechen. Man habe ja eine ganze Reihe von Projekten; außer der Generaldirektion hätten verschiedene Leute — theils berufene, theils minder berufene — eigene Projekte ausgearbeitet. Außer den fünf bis sechs Projekten, die in den Zeitungen besprochen worden, sei ihm noch eine Reihe anonymen Projekte zugegangen. Von diesen habe ihm besonders eines durch seine gigantische Großartigkeit imponirt. Dieser anonyme Projektentwerfer habe vorgeschlagen, man solle das Ständehaus, die katholische Kirche und sein Ministerium niederreißen und an dieser Stelle einen Centralbahnhof errichten. (Weiterkeit.) Der Gedanke ermangele gewiß nicht der Größe, er könne sich aber trotzdem vorläufig nicht mit ihm befreunden.

Wenn es überhaupt zu einer Verlegung kommen könnte, was er für ausgeschlossen halte, so würde nur das von der Generaldirektion ausgearbeitete Projekt praktisch sein, das an sich vom Standpunkt des Ingenieurs ein schönes und genial durchdachtes sei. Aber bei diesem Projekt (Kopfstation auf dem Weiertheimer Felde) werde unsere Hauptlinie von Mannheim nach Basel noch etwas verlängert, was unerwünscht sei; unser Stadtgarten, diese zweite Lunge unserer wachsenden Großstadt, würde ruiniert und ihm Luft und Licht entzogen. Und dann die weite Entfernung! Der Abg. Fieser habe mit Recht hervorgehoben, daß ein Personenbahnhof in die Mitte der Stadt gehöre, und es wäre wirklich thöricht, ihn von dem guten Platze, auf dem er heute steht, hinweg und nach Weiertheim zu verlegen. Er sage mit Bedacht: nach Weiertheim. Denn wenn man den Bahnhof nach den bei der Generaldirektion üblichen Grundrissen bezeichnen wollte, so müßte man ihm den Namen Weiertheimer Bahnhof geben, da er zum Theil auf Weiertheimer Gemarkung und näher am Mittelpunkt jenes Ortes, als an dem von Karlsruhe zu liegen käme. Man könnte dann vielleicht in einem zukünftigen Bäderleser: „Weiertheim, ein kleiner Ort mit prächtigem Bahnhof; — in der Nähe desselben liegt die Stadt Karlsruhe mit 100 000 Einwohnern u.“ (Weiterkeit.) Der Hauptgrund, der gegen die Verlegung spreche, sei jedoch immer der, daß man damit eine Umwertung aller Werthe vornähme, was man ohne Noth nicht thun dürfe. Man würde damit die in der Nähe des jetzigen Bahnhofes liegenden Grundstücke in ihrem Werthe herabdrücken und einer tollen Spekulation beim Weiertheimer Felde Thür und Thor öffnen.

Die Regierung sei also für die Ueberführung und sie hoffe auch die städtischen Behörden und die Einwohner für diesen Plan noch günstig stimmen zu können. Aber: „beneficia non obtruduntur“. Wohlthaten werden nicht aufgezungen! Wenn die Stadt Karlsruhe von der Ueberführung nichts wissen wolle, so könne die Eisenbahnverwaltung auch ohne diese auskommen. Es unterliege zwar keinem Zweifel, daß die Befestigung der Niveauübergänge auf unserer ganzen Hauptlinie in hohem Grade im Interesse der Eisenbahnverwaltung liege, vor allem im Interesse der Sicherheit des Verkehrs. Es seien aber noch viele verkehrreiche Niveauübergänge auf der Linie Mannheim—Basel zu beseitigen und wenn Karls-



ruhe nichts davon wissen wolle, dann seien andere Orte vorhanden, wo man mit seinen Millionen ganz gut unterkommen könne. Erst gestern hätten die Herren aus Offenburg ihren Dank ausgesprochen, daß man dort den Niveauübergang beseitigen wolle und ein Heidelberger Abgeordneter habe für Beseitigung der Heidelberger Niveauübergänge plädiert. Dort würde man also mit ähnlichen Plänen willig aufgenommen. Er hoffe aber, daß die Stadt Karlsruhe noch zur Einsicht kommen werde, daß die von ihm vorgeschlagene Lösung die richtige sei.

Abg. Schmid: Da der Kollege Weber-Mosbach leider durch Krankheit verhindert ist, selbst für seinen Bezirk einzutreten, und in Anbetracht, daß dem Redner in Ausübung seines Dienstes die Verhältnisse im Bezirk Mosbach in mannigfacher Hinsicht genau bekannt sind, sehe er sich veranlaßt, einen Eisenbahnwunsch hier zur Sprache zu bringen, welcher einen Theil seines Bezirks nahe berührt. Es ist uns allen ein Bittgesuch von Besitzern industrieller Anwesen zugegangen, welches den Bau einer Nebenbahn durch das Schöffenzthal zum Gegenstand hat. Dieselbe würde als eine Verbindungsbahn zwischen der badischen Linie Heidelberg—Würzburg und der württembergischen Linie Osterburken—Heilbronn zu betrachten sein und hätte ihren Anfangspunkt bei der badischen Station Oberschöffenzthal und als Endpunkt die württembergische Station Neudenau. Dabei würde dieselbe von Anfang bis zu Ende badisches Gebiet durchziehen und die meist wohlhabenden Orte Mittelschöffenzthal, Unterschöffenzthal, Kapenthal, Billigheim, Alfeld berühren. Er verweise bezüglich der Bedürfnisfrage und der lokalen Verhältnisse auf das der Großh. Regierung sowohl wie den Mitgliedern dieses Hohen Hauses vorgelegte Bittgesuch und könne bestätigen, was dort zu Gunsten der Bahn durch das Schöffenzthal gesagt ist, und möchte nur noch hinzufügen, daß eine fleißige, Landbau betreibende Bevölkerung einen fruchtbringenden Boden bewirtschaftet und daß somit die Produkte der Landwirtschaft den Verkehr mindestens ebenso beleben werden, wie die in dem Bittgesuch hervorgehobenen industriellen Erzeugnisse. Der Abg. Frank habe mit Recht hervorgehoben, daß solche Nebenbahnen ein geeignetes Mittel sind, die Lage der landbaubetriebenden Bevölkerung erträglicher zu gestalten, und daß sie, wo immer sie sich nicht direkt rentieren sollten, sich doch als Saugstränge für die Hauptlinien erwiesen haben. Er bitte den Herrn Eisenbahnminister, dem Schöffenzthal Eisenbahnprojekte eine wohlwollende Prüfung zuteil werden zu lassen. Ein anderes Projekt betrifft eine Bahn von Eberbach über Mubau nach Buchen, welche so recht geeignet ist, den Odenwald aufzuschließen. Da über diese Linie dem Hohen Hause eine Petition vorliegt, so begnüge er sich mit dieser kurzen Erwähnung der Sache und behalte sich vor, später bei der Beratung der Petition feste Stellung dazu nehmen. Schließlich erklärt Redner, daß er sich zu den gesten von dem Herrn Kollegen Werr vorgetragenen Wünschen betreffs der Weiterführung der Bahn von Waldbühl über Hardheim nach Tauberbischofsheim freundlich stelle, weil er in der Erfüllung derselben die glückliche Lösung des Odenwaldprojekts Eberbach—Mubau—Buchen erblicke.

Abg. Pfeifferle konstatiert, daß bisher im Hause keine Bedenken gegen das Anwachsen der Eisenbahnschuld geltend gemacht wurden. Bei der Vergebung von Privatbahnen möge die Regierung besonders darauf sehen, daß die Verstaatlichung jederzeit ermöglicht wird. Durch die Schiffbarmachung des Rheins werde zweifellos der Verkehr nur gehoben, Mannheim aber keineswegs geschädigt. Redner unterstützt die Wünsche des Abg. Krieche bezüglich der Bonndorfer Bahn. Eine Kombination anderer etwa noch hervortretender Projekte mit dem von der Regierung befürworteten wäre im Interesse einer baldigen Ausführung der Bahn nicht wünschenswert. Die Durchführung der Murgthalbahn liege im allgemeinen Interesse des Landes.

Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr: Da die Generaldiskussion sich dem Schluß zu nähern scheint, sei es wohl gestattet, noch eine kleine Nachlese über das zu halten, was im Laufe der gestrigen und heutigen Sitzung vorgebracht worden sei. Der Herr Berichterstatter habe zunächst die Frage berührt, ob die Lasten und Verwaltungskosten mit 4 Proz. des Bauaufwandes wohl richtig berechnet seien. Er (Redner) meine, eine langjährige Erfahrung spreche dafür, daß diese Berechnung im allgemeinen den tatsächlichen Verhältnissen entspreche. Es seien seines Wissens nie erhebliche Ueberschreitungen, aber auch keine erheblichen Ersparnisse an diesem Betrage vorgekommen. Es sei dann weiter die Frage aufgeworfen worden, ob es nicht zweckmäßiger wäre, die Lasten und Verwaltungskosten bei jeder einzelnen Position des Baubudgets gleich zuzuschlagen, statt einen allgemeinen Paragraphen am Schluß des ganzen Budgets einzuschalten und unter ihm sämtliche Lasten und Verwaltungskosten unterzubringen. Nun, er glaube, es sei dies lediglich eine Formfrage. Es werde deshalb kein Pfennig erspart oder mehr ausgegeben werden, ob die Lasten und Verwaltungskosten bei jeder einzelnen Position oder in einer Gesamtposition angegeben würden. Er glaube aber, der Einfachheit halber empfehle es sich, bei der bisherigen Praxis zu bleiben, da sonst in vielen Fällen eine Vertheilung der erwachsenen Kosten auf einzelne Positionen eintreten müsse, die jetzt eben in einer Summe zur Berechnung kämen.

Auf die zahlreichen Wünsche, die gestern betreffs des Ausbaues unserer Bahnhöfe geäußert worden seien, sei ja seitens des Herrn Ministers schon die beruhigende Zusicherung gegeben worden, daß die Großh. Regierung diesem Gegenstand ihre volle Aufmerksamkeit schenke. Und er glaube, durch die Anforderungen im vorliegenden Budget sei auch der Beweis geführt, daß die Großh. Regierung an die Sache keineswegs allzu zaghaft herantrete. Die hohen Summen, die angefordert seien, sprächen dafür, daß es ihr nicht an dem nötigen Muth fehle, da ihre Anträge zu stellen, wo ein dringendes Bedürfnis für die Ausgestaltung unserer Bahn und die Erhaltung derselben auf ihrer vollen Leistungsfähigkeit es erfordere. Bei Darlegung dieser Wünsche sei ihm ein Wort in Erinnerung gekommen, das der Herr Abg. Fieser im Laufe der Beratung des Betriebsbudgets ausgesprochen habe. Fieser habe geglaubt, es sei ein Fehler gewesen — zweifellos ein verzeihlicher

Fehler —, daß man bei Erbauung unserer Bahnen überall oder doch weit überwiegend sofort definitive Anlagen geschaffen habe. Fieser habe dies damit entschuldigt, daß man eben in der ersten Entwicklung unseres Eisenbahnwesens die nötige Erfahrung noch nicht besessen habe, daß man noch nicht habe voraussehen können, in welcher Weise sich der Verkehr entwickeln werde, daß es aber unter allen Umständen zweckmäßig gewesen wäre, wenn man diese Erfahrungen zunächst gesammelt hätte. Er (Redner) wolle ja nicht bestreiten, daß wir mit der Zeit etwas gelernt hätten und besser im Stande seien, zu beurtheilen, was der Verkehr erfordere, als unsere Vorgänger vor 50 und 40 Jahren oder auch in einer weniger weit zurückliegenden Zeit, aber er bezweifle doch, daß wir so viel klüger geworden seien, um heute viel besser beurtheilen zu können, was in 30, 20 oder auch nur 15 Jahren erforderlich sei, als unsere Vorgänger hätten beurtheilen können, was für den heutigen Tag die Bedürfnisse erforderten. Er könne sich von dem Standpunkte des Betriebsbeamten mit dem Grundsatze vollständig einverstanden erklären, daß man eigentlich in Eisenbahndingen so weit als möglich gar keine definitiven Anlagen, sondern nur Provisorien schaffen solle. Er glaube, Monumentalbauten seien nirgends weniger am Platze, als bei der Eisenbahn. Die Bedürfnisse wechselten so rasch, der Verkehr ändere sich und die Anforderung an weitere Ausdehnung oder Umgestaltung der Bahnanlage trete oft so unvermuthet hervor, daß es ganz unerwünscht sei, wenn man sich durch Monumentalbauten, die mit großen Kosten ausgeführt worden seien, beengt fühle. Je leichter ein Umbau vorzunehmen sei, je leichter eine Anlage beseitigt werden und durch eine bessere, die dem Bedürfnis des Tages mehr entspreche, ersetzt werden könne, um so mehr, glaube er, könne den Ansprüchen des Dienstes und Verkehrs entsprochen werden. So sehr das im allgemeinen die Zustimmung finden möge, so fürchte er aber doch, daß man im einzelnen Falle dem Lokalpatriotismus der betreffenden Städte begegnen werde. Der Herr Abg. Deliske habe ja gelegentlich seiner Ausführungen über den Karlsruher Bahnhof schon erklärt, daß die Bahnhöfe den Städten, in denen sie errichtet werden, Ehre machen sollten. Es sei dann sehr schwer, zwischen den Forderungen, daß dem Bedürfnisse des Verkehrs und des Dienstes möglichst entsprochen, mit den Mitteln Maß gehalten und doch auch Bahnhöfe gebaut werden sollten, die der betreffenden Stadt zur Ehre gereichen, die richtige Mitte zu halten. Er werde sich freuen, wenn der Herr Abg. Fieser und auch der Herr Abg. Frank, der sich im gleichen Sinne ausgesprochen, dann dafür eintreten würden, daß mehr auf das Staatliche als auf das staatlich Aussehende Rücksicht genommen werde. Es seien dann noch einige Wünsche vorgebracht und unter anderem bei der Debatte über die Fortsetzung der Hüllenthalbahn wiederholt die geringe Fahrgeschwindigkeit auf dieser Bahn beklagt worden. Man habe damit gewissermaßen dem System der Bahnrabahn einen Vorwurf gemacht. Er möchte demgegenüber doch darauf hinweisen, daß nur durch Verwendung der Zahnstange es möglich geworden sei, überhaupt eine Hüllenthalbahn zu bauen, daß, wenn die Zahnstange nicht zu Hilfe genommen worden wäre, man bei der Absicht, eine Bahn auf den hohen Schwarzwald zu bauen, eine ganz andere Linie hätte wählen müssen. Es sei ja auch dafür ein Projekt bearbeitet worden. Diese reine Abfahrsbahn, welche eine viel längere Entwidlung erhalten und in den Kosten sich viel höher gestellt hätte, wäre durch das Wagensteinstahl geführt worden und er bezweifle, ob Freiburg heute damit zufrieden wäre, wenn das Hüllenthal abseits rechts liegen gelassen worden wäre. Immerhin werde ja mit der Durchführung der Bahn von Neustadt nach Donaueschingen auch auf der unteren Strecke eine Beschleunigung der Züge eintreten.

Der Herr Abg. Eder habe den Wunsch ausgesprochen, daß dem Lokalverkehr zwischen Schwellingen und Mannheim und dann auch etwas abseits, wobei er wohl an Brühl und Reisch gedacht habe, eine besondere Pflege zu Theil werde. Nach seiner (des Redners) Ansicht sei nun diese Segend vielleicht die erste unserer Bahnneuzug, wo das Bedürfnis herantreten werde, neben den vorhandenen zwei Gleisen noch ein weiteres Gleis hinzuzubauen. Ob das nun unmittelbar neben die zwei bestehenden Gleise gelegt oder ob eine selbständige Linie geführt werde, das wolle er dahingestellt sein lassen. Aber die Belegung dieser Linie sei heute schon außerordentlich dicht und werde sich voraussichtlich noch mehr verdichten, wenn die Hoffnungen, die an die Erbauung des Hafens in Rheinaun genäpft würden, in Erfüllung gehen sollten. Für den Fall, daß dem Lokalverkehr dann ein besonderes Gleis gewidmet werden sollte, werde vielleicht auch die für Schwellingen projektierte elektrische Centrale zu Gunsten dieses Lokalverkehrs in Anspruch genommen werden können.

Der Herr Abg. Werr habe schließlich gestern noch zwei Wünsche ausgesprochen, einmal daß bei dem Bau der Bahn von Waldbühl nach Amorbach auch auf die Fortsetzung in der Richtung nach Hardheim Rücksicht genommen werden möge; namentlich solle die Brücke über das Thälchen bei Waldbühl so angelegt werden, daß sie noch die Bahn von Hardheim aufnehmen könnte. Er (Redner) habe sich inzwischen darüber verläßtigt, wie die Verhältnisse lägen, glaube aber, daß diesem Wunsche nicht entsprochen werden könne. Wenn man die Bahn von Waldbühl nach Hardheim fortsetzen wolle, werde man sie unmittelbar vom Bahnhof Waldbühl in anderer Richtung führen müssen, weil man sonst sehr ungünstige Gefälleverhältnisse für diese Bahn bekommen würde. Ob dem Wunsche des Herrn Abgeordneten, daß die Bahn Waldbühl—Amorbach womöglich bis Pfingsten n. J. eröffnet werden möge, entsprochen werden könne, dafür könne er heute eine Gewähr nicht übernehmen. Allein so wie der Bau voranschreite, sei die Hoffnung berechtigt, daß zu Beginn des nächsten Sommers die Bahn dem Betrieb übergeben werden.

Abg. Benedy wiederholt seinen schon früher geäußerten Wunsch nach Ueberführung der Bahn in Konstanz zwischen Marktstätte und Hafen. Der Niveauübergang wirke verkehrshindernd. Selbst der Neubau eines Bahnhofs in Petershausen, von dem man spreche und der zur Entlastung des Konstanzer

Bahnhofs dienen soll, würde dem unhaltbaren Zustand kein Ende machen. Er bitte also dringend, die Regierung möge dieser Angelegenheit ihr Augenmerk zuwenden. Auf der Strecke Konstanz—Radolfzell sei unbedingt im Interesse der Betriebssicherheit die Erstellung eines zweiten Gleises notwendig. In der Reform des Tarifwesens könne Baden ganz wohl allein vorgehen; die Bestimmungen der Reichsverfassung stiegen dem nicht entgegen. Baden möge selbständig vorgehen, da von Preußen eine solche Aenderung nicht zu erwarten sei. Redner ist befriedigt, daß die alten und gerechten Wünsche des Bonndorfer Bezirks endlich erfüllt werden sollen.

Abg. Birkenmayer ist erfreut darüber, daß die Fortsetzung der Hüllenthalbahn alsbald begonnen werden und bis zum Jahre 1900 fertig sein soll. Die Gemeinden könnten bei den Aufwendungen für verschiedene Zwecke nicht noch mehr eingespart werden. Die Fürstbergische Ständeherrschaft werde noch etwas tiefer in den Sad greifen müssen. Die Stadt Freiburg sei an der Fortsetzung der Hüllenthalbahn ein Hauptinteressent; sie werde erst den Hauptvortheil haben, wenn die Bahn nicht mehr Sackbahn sei, sondern den Breisgau und den Hügelland mit einander vermittele und die Verbindung mit Württemberg herstelle. Er habe sich geäußert, daß Abg. Fischer I gesagt habe, Freiburg werde nichts mehr thun. Er hoffe, das sei nicht das letzte Wort. Früher hätten ja die Vertreter von Freiburg stets betont, daß Freiburg ein Hauptinteressent an der Bahn habe. Nun ziehe man doch auch die Konsequenzen. Freiburg habe freilich 700 000 M. gegeben, aber der Reiz der Statistik bestehe nicht in den Zahlen, sondern im Vergleich. Neustadt, das 423 000 M. Steueranschlag aufweise, habe 140 000 M. geleistet, Freiburg mit seinen 17 Millionen Steueranschlag habe 700 000 M. gegeben. Er sei für die Linie Neustadt—Kappel—Bonndorf. Wenn die Linie einmal eröffnet sei, werde die Wucht des Verkehrs dazu nöthigen, die Verbindung zwischen Bonndorf und Stühlingen herzustellen, dann sei die kürzeste Linie zwischen Freiburg und Zürich gewonnen. Auch das Projekt Neustadt—Titisee—Altglashütte u. d. h. dürfe berechnete Hoffnung auf Erfüllung erwecken. Reisl müsse besser ausgestattet werden, damit es den Hochdruck von Straßburg aushalten kann. Man solle bei einer Rheinanalisation auch die Einführung des Oberheinfanals in Aussicht nehmen. Auch möge Breisach berücksichtigt werden. Die Großherzogliche Regierung möge ihren ganzen Einfluß aufbieten, daß auf der württembergischen Murgthalbahnstrecke Bahnrabetrieb eingerichtet werde.

Abg. Frhr. v. Bodman dankt für die in Aussicht genommene Fortsetzung der Murgthalbahn bis zur Landesgrenze und bittet um Auskunft, wie weit die Verhandlungen mit der württembergischen Regierung geblieben sind. Jedenfalls hoffe er, daß die Regierung gegenüber Württemberg die badischen Interessen umfichtig wahrer. Auch bitte er, die Bahn möglichst bald in Angriff zu nehmen.

Abg. Reichert schließt sich dem Vorredner an und bittet, die Verstaatlichung der unteren Murgthalbahn möglichst rasch durchzuführen. Er hoffe, daß Württemberg von dem Bahnrabprojekt abstehe und nicht daran denke, über Reichenbach nach Wildbad zu bauen, sondern den Anschluß an der Grenze suche. Redner ist für den Bau der Bahn von Rastatt nach Rehl. Er glaube zwar, daß zur Zeit ein eigentliches Bedürfnis dafür nicht bestehe, aber dasselbe werde kommen.

Abg. Gledt lobt die zweckmäßige Ausgestaltung des Bahnhofumbauprojekts für Offenburg. Er empfiehlt einen Lokalverkehr Rehl—Offenburg—Zahr und Vermehrung der Haltestellen und bittet für die Arbeiterkassen um die freie Arztwahl. Was das Karlsruher Projekt betreffe, so sei das letzte Wort noch nicht gesprochen. Man besinne sich bezüglich der Ansichten noch in der Gährung. Jedenfalls müsse der Bahnhof an seiner jetzigen Stelle bleiben. Der Minister habe die Ueberführung in delikater Weise geschildert und gesagt, die Ansichtsarten würden die Ueberführung als Sehwenswürdigkeit zeigen. Redner möchte den umgekehrten Weg vorschlagen. Der Minister möge zuerst Ansichtspostkarten drucken lassen und damit ein Plebiszit veranstalten. Unter Umständen könne der Minister auch Extrazüge nach Mannheim zur Beschäftigung der dortigen Ueberführung veranstalten.

Abg. Schuler bittet, in's nächste Budget einen Betrag für den Neubau eines Bahnhofs in Breisach einzustellen, und hofft auf Berücksichtigung der Projekte, die der Regierung von seinem Bezirk zugehen werden.

Abg. Haus: Der Verkehr im Straßburger Hafen habe sich kolossal gesteigert und betrage jetzt schon 600 000 Tonnen im Jahr. Die Position für den Reklar Hafen sei also wohl begründet, der Hafen werde hauptsächlich dem Oberlande zu Gute kommen. Redner befürwortet sodann den Bau einer Bahn von Rastatt nach Rehl.

Abg. Köhler: Der Mangel an Güterwagen rühre vielfach von den mangelhaften Einrichtungen der Bahnhöfe her. Die Güterwagen können sehr häufig nicht rechtzeitig entladen werden. Bevor man weitere Wagen anschaffe, sollen Verbesserungen getroffen werden, die eine rasche Entladung der Güterwagen ermöglichen. Redner fordert längere Entladezeiten und bespricht die mangelhaften Verhältnisse auf dem Pforzheimer Güterbahnhof.

Abg. Höring wünscht Lokalzüge für die Strecke Offenburg—Zahr, erwartet aber zugleich, daß der Schnellzugverkehr nach Dinglingen dadurch keine Einschränkung erleide. Redner freut sich über die fortschreitenden Hafenbauten in Rehl.

Abg. Vieser schließt sich bezüglich der Karlsruher Bahnhoffrage den Ausführungen des Abg. Deliske an und spricht sich gegen die Ueberführung aus. Durch den jetzigen Zustand werde die Südstadt schwer geschädigt. Auch in Karlsruhe seien die Entladezeiten zu kurz und sollten von sechs auf zwölf Stunden verlängert werden.

(Vizepräsident Lauck übernimmt das Präsidium.)  
Abg. Dr. Wilkens: Eine direkte Antwort auf seine gestrigen Wünsche habe er zwar nicht erhalten, doch habe der Minister heute gesagt, daß die Millionen, die Karlsruhe zurückweise, in Heidelberg Verwendung finden könnten. Das sei ihm ein indirektes Zugeständnis gewesen und nach den Aus-



fahrungen des Herrn Vorredners scheine es ihm, daß die Heidelberger Aktien im Steigen begriffen seien. Der Minister habe die ästhetische Seite der Ueberführung in so lockender Weise geschildert, daß man fast über die Bedenken dagegen hinwegkommen und sich fragen könne, ob nicht durch eine solche Anlage die landschaftlichen Reize Heidelbergs noch eine Vermehrung erfahren könnten. In Heidelberg seien aber die Häuser so nahe an den Bahnhof gebaut, daß eine Ueberführung nicht thunlich sei. Redner tritt für den Bau der etwa 4 km langen Bahn Schönau-Neckarsteinach ein.

Abg. De Lisle findet es unbegreiflich, daß ihn der Abg. Ziefer so mißverstehen konnte. Er habe nicht gesagt, daß jetzt schon ein Projekt über die Rastatter Linie vorgelegt werden soll. Auch sei es ihm nicht eingefallen, mit seiner Anregung dem Abg. Kriedte ein Leid zu thun. Er denke auch an die Fortsetzung von Bannndorf über Weizen nach Schaffhausen. Der Wunsch des Abg. Wilkens, betr. die Ueberführung des Heidelberger Bahnhofs, treffe in noch höherem Maße für Karlsruhe zu. Gegenüber dem Herrn Minister bemerke er, daß weder die Uebergänge so schön sind, noch die Ueberführung so häßlich.

Abg. Breitter tritt für den Bau einer Bahn Detsingen-Eichersheim ein. Mit den Ausführungen des Abg. Schmid, soweit sie die Schaffenzbahn betreffen, sei er einverstanden. Dagegen könne er der Empfehlung der Strecke Eberbach-Mudau nicht beistimmen. Die Gründe, die Schmid für dieses Projekt ins Feld führte, treffen viel eher für die Strecke Mosbach-Mudau zu.

Abg. Klein wünscht eine Richtung, die durch das Herz der Oberrheinischen Gegend führt, und will sich nicht weiter über die Vorzüge der einen oder andern Linie ausprechen. Redner ist für Anschluß der Bahn Waldbrunn-Miltzenberg in Oberbaden. Auch für Mergingen bitte er um Berücksichtigung. Ueber die Bahn Wertheim-Miltzenberg werde er bei der betreffenden Petition sprechen.

Abg. Dr. Bing: Es sei begreiflich, daß man in der Karlsruher Südstadt die Verlegung des Bahnhofs wünsche. Diejenigen Einwohner der Südstadt aber, die das Interesse der ganzen Stadt im Auge haben, werden niemals zu dem Gedanken kommen, daß die maßgebenden Faktoren jemals sich zu der Verlegung verstehen können. Gegenüber unrichtigen Nachrichten stelle er fest, daß der Stadtrat nicht von vornherein lediglich die Ueberführung ins Auge gefaßt habe. Er habe bisher Informationen entgegengenommen und die lebhafte Erörterung der Sache nur begrüßen können. Der Stadtrat habe auch nicht allein zu beschließen, sondern der Bürgerausschuß habe mitzusprechen. Die Sache scheine ihm aber jetzt spruchreif zu sein und ein Abschluß sei zu wünschen. Entweder solle es beim Alten bleiben oder etwas Bestimmtes geschehen. Das Erstere würde er bedauern. Die Uebelstände der Niebeanübergänge dürften nicht noch weiter gesteigert werden. Er lege der Regierung nahe, mit einer Anforderung schon an diesen Landtag heranzutreten.

Abg. Wittum: Der Verkehr auf dem Pforzheimer Bahnhof habe sich in ungeahnter Weise gesteigert. Die Stadt und die Handelskammer anerkennen die Bemühungen der Regierung zur Beseitigung der Mißstände. Auf dem württembergischen Theil des Bahnhofs seien die Mißstände besonders lästig und es möge daher unsere Verwaltung bei der württembergischen Eisenbahnverwaltung auf Abhilfe dringen. Die württembergische Regierung hätte allen Anlaß, helfend einzugreifen, zumal ein großer Theil der Pforzheimer Einwohnerchaft württembergische Staatsangehörige sind. Er hoffe, daß die Verhandlungen Erfolg haben.

Abg. Gessell: Der Personensteig auf dem Pforzheimer Bahnhof sei unzureichend. Er ersuche die Regierung um baldige Abhilfe. Die Güterhalle müsse entfernt werden.

Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr: Der Herr Abg. Köhler habe eine Reihe von Mißständen, die am Bahnhof in Pforzheim bestehen sollten, geschildert und habe der Verwaltung

den Vorwurf gemacht, daß sie dieses und jenes vergessen habe, daß die Anlagen durchaus unzureichend und daß man bei derselben im großen und ganzen planlos vorgegangen sei. Er (Redner) glaube, die Herren Abgg. Gessell und Wittum hätten ihm die Antwort darauf schon vorweggenommen. Er läugne ja durchaus nicht, daß die Zustände im Bahnhof Pforzheim den heutigen Anforderungen nicht entsprächen; allein er glaube, es sei fortschreitend mit der Zunahme des Verkehrs in Pforzheim ununterbrochen an der Verbesserung der Anlage gearbeitet worden und die eingeführten Verbesserungen seien in einer Weise erfolgt, daß von dem, was man in den letzten Jahren geschaffen habe, durchaus nichts wieder entfernt werden müsse, sondern daß man in der Richtung weiterbauen könne, die man schon von Anfang an eingehalten habe. Die Eisenbahnverwaltung sei darüber auch in der letzten Zeit mit dem Stadtrat und der Handelskammer in Pforzheim in Verbindung getreten. Er glaube, es bestünde im großen und ganzen Uebereinstimmung über die Ziele, die zu verfolgen seien, und es werde, um bessere Zustände auf dem Bahnhof in Pforzheim zu schaffen, allerdings auch die württembergische Verwaltung in Anspruch genommen werden müssen. Daß man ununterbrochen darauf bedacht sei, den Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen, beweise auch wieder das vorliegende Budget, die man eine namhafte Summe für die Erweiterung der Bahnhofanlagen in Pforzheim in Anforderung gebracht sei. Der Herr Abg. Köhler habe sodann darauf hingewiesen, daß mit der Beschaffung von weiterem Wagenmaterial dem Wagenmangel an sich nicht abgeholfen werde, sondern daß es dazu auch der Einrichtungen bedürfe, daß die Wagen zur rechten Zeit und am rechten Ort bereit gestellt werden könnten. Das gebe er (Redner) zu; allein ein großer Theil der Verhandlungen in den letzten Tagen habe ja die Anträge auf die Beschaffung solcher Einrichtungen, d. h. Erweiterung von Bahnhöfen, zum Gegenstand gehabt. Die Verwaltung sei also im Begriffe, diesem Bedürfnisse nach allen Richtungen, soweit es in ihren Kräften stehe, Rechnung zu tragen. Man werde aber mit aller Vermehrung des Wagenparkes nicht dahin kommen, daß man nicht Miete für fremde Wagen zu bezahlen habe. Das ergebe sich einfach aus der Natur der Verhältnisse, daß eben der Transport von Waarengütern nach unserem Bahnnetz größer sei als umgekehrt. Man werde also immer in der Lage sein, einen größeren Theil beladener Wagen auf unsere Bahnen zu übernehmen, als wir umgekehrt zu verladen in der Lage seien. Zu Zeiten des intensiven Wagenbedarfs — und diese treten regelmäßig im Spätsommer ein, wo auch die Verladung der landwirtschaftlichen Produkte mehr Wagen in Anspruch nehme — sei man allerdings auch dazu übergegangen, die Belade- und Entladezeiten zu kürzen, d. h. von den zwölf Stunden, die sonst den Interessenten zur Verfügung ständen, auf sechs herabzugehen. Das geschehe nicht nur im Interesse der Eisenbahnverwaltung, sondern auch im Interesse der Verfrachter selbst, weil diese zu Zeiten lebhaften Verkehrs den größten Werth darauf zu legen hätten, daß der Umsatz der Wagen möglichst rasch vor sich gehe. Wenn die Interessenten bei Ueberföhrung der Be- und Entladezeit mit einem kleinen Wagenstandgeld herangezogen würden, so liege dies also im allgemeinen Verkehrsinteresse. Allein auch in der Richtung gehe die Verwaltung immer mit Mitleid vor und namentlich solchen Empfangern von Wagenladungen, die nicht am Orte der Station selbst wohnen, also notwendig einen etwas längeren Zeitraum zur Vornahme der Entladung bedürften, werde regelmäßig auch eine längere Frist gewährt. Ebenso werde auch Rücksicht da geübt, wo der Verwaltung dargehen werde, daß in unverschuldeter Weise die Be- oder Entladung verzögert worden sei. Daß in Zeiten des Wagenmangels die Verwaltung doppelt die Aufgabe habe, darauf zu sehen, daß die Wagen nicht ungebührlich lange auf den Stationen zurückgehalten würden, bedürfe wohl keines Nachweises, und um sicher zu sein, daß sowohl von den Interessenten als auch von den Beamten der Verwaltung selbst mit

Nachdruck darauf gehalten werde, daß die Wagen möglichst rasch umgesetzt werden, sende die Generaldirektion zu solchen Zeiten besondere kontrollierende Beamte von Station zu Station. Infolge der Wirksamkeit dieser Kontrollbeamten könne allerdings der Fall eintreten, daß auf ihre Anregung hin Wagenstandgeld angelegt werde. Ihre Entsendung habe eben den Zweck, darauf zu sehen, daß bezüglich eines möglichst raschen Wagenumschlages ein Jeder seine Pflicht thue.

Es sei endlich noch darüber geklagt worden, daß die Veränderungen der Bahnhofanlagen lediglich seitens der Ingenieure, welche die Pläne zu bearbeiten hätten, vorgenommen würden. Er könne dem gegenüber die Versicherung geben, daß keine irgendwie erhebliche Veränderung an den Bahnhöfen zur Ausführung komme, ohne daß zuvor die beteiligten Betriebsbeamten darüber gehört würden und ohne daß eine gemeinschaftliche Berathung zwischen den technischen und Betriebsbeamten stattfinde. Erst auf Grund des Gutachtens der Beamten beider Verwaltungszweige werde von der Generaldirektion die Entscheidung getroffen.

Abg. Hug ist überzeugt, daß die Schiffarmachung des Rheins Nutzen bringe. Gegen die Position betr. die Hafenanlage in Rehl habe er nichts einzuwenden. Bei seinen Bedenken gegen das einseitige Vorgehen Badens in der Tarifreformfrage habe er sich auf § 45 der Reichsverfassung berufen, nach dem die Tarifreform Sache des Reichs sei.

Abg. Köhler: Er habe nur sagen wollen, daß bei verschiedenen Bahnhofanlagen Fehler gemacht wurden. Daß diese in Zukunft vermieden werden, war der Zweck seiner Anregung.

Abg. Frank: Im Pforzheimer Bezirk trage man sich mit der Hoffnung auf Erstellung der Würththalbahn und der Bahn von Pforzheim nach Bretten.

Minister v. Trauer: Er wolle noch ganz kurz eine Anfrage beantworten, die von den Abgg. Frhr. v. Bodman und Reichert in Betreff der Würththalbahn und ihrer Fortsetzung an ihn gerichtet worden sei. Die Herren hätten gesagt, daß im Würththal darüber Besorgniß herrsche, daß die württembergische Verwaltung beabsichtige, auf ihrem Gebiet zwischen Freudenstadt und Reichenbach einen Zahnradbahnbetrieb einzurichten. Er (Redner) lasse es dahingestellt, ob er als Abgeordneter der württembergischen Kammer für das Zahnradsystem gestimmt hätte. Uns könne aber die Sache sehr gleichgültig sein, denn der Durchgangsverkehr, namentlich der Güterverkehr, werde durch den Zahnradbetrieb in keiner Weise beeinträchtigt werden. Man werde im Stande sein, auch auf dieser Strecke die schwersten und größten Güter zu befördern, wie ja das Beispiel der Höllenthalbahn zeige, auf der die größten Langhölzer herunter kämen. Die Herren hätten dann weiter gesagt, daß man befürchte, die württembergische Verwaltung hege die Absicht, von Reichenbach nach Wildbad eine Bahn zu bauen. Er glaube nicht, daß Württemberg sich mit dieser Absicht trage. Es würde eine solche Bahn große Terrainchwierigkeiten zu überwinden haben und recht theuer werden. Allerdings würden wir unsere württembergischen Nachbarn natürlich nicht hindern können, eine solche Bahn zu bauen, wenn sie es beabsichtigten.

Die Generaldiskussion ist geschlossen.

Berichterstatter Abg. Pfeifferle glaubt, daß die Verhandlungen des Hohen Hauses über die Karlsruher Bahnhoffrage aufklärend wirken werden. Die Ausführungen des Herrn Ministers haben gezeigt, daß die Kostenfrage keine geringe Rolle spielt. Das schöne Bild, das der Minister zeichnete, werde das Regierungsprojekt beliebter machen. Er möchte um einen Nachtrag noch auf diesem Landtag bitten. Die Stadt Freiburg sollte für die Kaiserstuhlbahn noch mehr leisten. Was die Aeußerung des Abg. De Lisle über die Privatbahnen betreffe, so sei es undenkbar, daß Gemeinden und Kreise sich in den Eisenbahnbetrieb hineinbegeben.

Schluß der Sitzung: 2 Uhr.

# „JANUS“

## Lebens- und Pensions-Versicherungs-Gesellschaft in Hamburg.

Activa.		Bilanz ultimo 1897.		Passiva.	
	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ
Obligationen der Actionäre	1,350,000	Actien-Kapital	1,500,000		
Grundbesitz	499,000	Kapital-Reservefonds	360,000		
Hypotheken	29,693,567	Extra-Reserve	167,481		
Darlehen auf Werthpapiere	1,513,000	Reserve für unerledigte Sterbefälle	138,530		
Werthpapiere	—	Reserve für unerledigte Aussteuer-Versicherungen	12,300		
Darlehen auf Policen	1,938,034	Reserve für unerledigte pr. 90 Jahre fälligen Versicherungen	1,000		
Sauptions-Darlehen an versicherte Beamte	—	Reserve für nicht erhobene Pensionen	11,174		
Reichsbankmäßige Wechsel	28,600	Prämien-Ueberträge für Lebens-Versicherungen	1,771,822.32		
Guthaben bei der Reichsbank	443,377	Reserve für Lebens-Versicherungen	24,831,809.69		
Guthaben bei anderen Versicherungs-Gesellschaften	1,068,478				
Rückständige Zinsen	58,897	Reserve für Pensions-Versicherungen	26,603,632		
Anstöße bei Agenten	83,302	Gemeinn-Reserve aus 1895 und 1896	7,692,153		
Gestundete Prämien wegen monatlicher, vierteljährlicher und halbjährlicher Prämienzahlungen	1,424,944	Diverse Creditoren	919,051		
Baare Kasse	162,150	Guthaben diverser Agenten	475,255		
Inventar und Druckachen	5,500	Ueberfluß	3,443		
Sonstige Aktiva	20,553		405,384		
	38,289,406		38,289,406		

Hamburg, April 1898.

### Die Direction.

Bürgerliche Rechtsstreite.	Konkurse.	Konkurse.	Konkurse.
M. 475. Nr. 6697. Stodach. In dem Konkursverfahren über das Vermögen des Ritters und Wirths Clemens Krayer von Ludwigshafen ist infolge eines von dem Gemeinlichhaber gemachten Vorschlags zu einem Zwangsvergleich Vergleichstermin anberaumt auf	Mittwoch den 8. Juni 1898, Vormittags 9 1/2 Uhr, vor dem Amtsgerichte hier.	M. 476. Nr. 24574. Heidelberg. Das Konkursverfahren über das Vermögen des Ritters und Weinhandlers Adam Teutsch in Kirchheim wird nach erfolgter Abhaltung des Schlußtermins und Vollzug der Schlußvertheilung hierdurch aufgehoben. Heidelberg, den 10. Mai 1898. Großh. bad. Amtsgericht. gez. Reichardt.	M. 469. Nr. 7900. Willingen. Ueber das Vermögen des Friedrich Sadenjos jun., Seilers in St. Georgen i. Schw., wurde heute, am 9. Mai 1898, Vormittags 9 Uhr, das Konkursverfahren eröffnet. Der Herr Rechtsanwalt Schloß in Willingen ist zum Konkursverwalter ernannt. Konkursforderungen sind bis zum 31. Mai 1898 bei dem Gerichte anzumelden. Es ist zur Beschlußfassung über die Wahl eines anderen Verwalters, sowie
M. 474. Nr. 7908. Willingen. Das Konkursverfahren über das Vermögen des Uhrmachers und Krämers Alban Hummel in Börsenbach ist nach erfolgter Abhaltung des Schlußtermins hierdurch aufgehoben. Willingen, den 10. Mai 1898. Großh. bad. Amtsgericht. Der Gerichtsschreiber: Huber.	Mittwoch den 8. Juni 1898, Vormittags 9 1/2 Uhr, vor dem Amtsgerichte hier. Adler, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.	Dies veröffentlicht Der Gerichtsschreiber: Grabberger.	Es ist zur Beschlußfassung über die Wahl eines anderen Verwalters, sowie

über die Bestellung eines Gläubiger-Ausschusses und eintretenden Falls über die in § 120 der Konkursordnung bezeichneten Gegenstände und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf

Mittwoch den 8. Juni 1898,

Nachmittags 3 Uhr,

vor dem Gerichte Termin anberaumt.

Allen Personen, welche eine zur Konkursmasse gehörige Sache in Besitz haben oder zur Konkursmasse etwas schuldig sind, ist aufgegeben, nichts an den Gemeinlichhaber zu verabsorgen oder zu leisten, auch die Verpflichtung aufgelegt, von dem Besitze der Sache und von den Forderungen, für welche sie aus der Sache abgeforderte Befriedigung in Anspruch nehmen, dem Konkursverwalter bis zum 31. Mai 1898 Anzeige zu machen.

Willingen, den 9. Mai 1898.

Großh. bad. Amtsgericht.

Der Gerichtsschreiber:

Huber.

### Vermögensabsonderung.

M. 436. Nr. 5843. Karlsruhe. Die Ehefrau des Schlossers und Landwirths Karl Adolf Weber, Marie, geb. Weber in Pforzheim, vertreten durch Rechtsanwalt Karl Groß, klagt gegen ihren genannten Ehemann mit dem Antrage, sie für berechtigt zu erklären, ihr Vermögen von dem ihres Ehemannes abzufordern.

Termin zur Verhandlung des Rechtsstreits vor Großh. Landgericht dahier, Zivilkammer II, ist bestimmt auf Samstag den 2. Juli 1898, Vormittags 9 Uhr.

Dies wird hiermit zur Kenntnissnahme der Gläubiger bekannt gemacht.

Karlsruhe, den 9. Mai 1898.

Gerichtsschreiber des Großherzogl. Landgerichts.

Dr. Weil.



**Gener-Assicuranz-Verein in Altona.**

**Rechenschafts-Bericht für das Jahr 1897.**

Einnahme.		Gewinn- und Verlust-Conto.		Ausgabe.	
Uebertragene Prämie vom Jahre 1896 und aus früheren Jahren	165,047 80	Rückversicherungs-Prämien	123,792 17		
Prämien-Einnahme pro 1897 für auf 80,004 Polizen versicherte A 319,457,781.—, abzüglich Risikoprämien	512,378 60	835 bezahlte Schäden abzüglich Rückversicherungs-Antheil	152,861 84		
Zinsen	24,965 87	Unabgemachte Schäden pro 1897 für eigene Rechnung	14,984 51		
Für Versicherungsschilder	322 50	Schaden-Umfosten	10,640 75		
		Prämien-Reserve pro 1898 bis 1907 incl. nach Abzug der darauf haftenden Kosten und der auf Rückversicherung entfallenden Anteile	174,712 77		
		Hierzu pro 1898 A 151,104.86			
		1899/1907 " 23,607.91			
		Provisionen abzüglich des von den Rückversicherern erstatteten Antheils	95,759 97		
		Agentur und Organisationskosten	21,536 95		
		Allgemeine Verwaltungskosten	48,490 57		
		Coursverlust auf Effecten	7,597 02		
		Stempel	1,096 70		
		Abrechnung auf das Grundstück des Vereins	7,000 —		
		Reuanschaffung, u. Unterhaltung d. Inventars	254 80		
			658,728 05		
		Ueberfluß dem Reservefonds zugeschrieben, gemäß § 1 der Statuten	42,986 72		
			702,714 77		

  

Activa.		Bilanz-Conto am 31. Dezember 1897.		Passiva.	
Cassen-Saldo	5,067 52	Prämien-Reserve pro 1898 bis 1907 incl.	174,712 77		
Guthaben b. d. Vereinsb. in Hambg., Alton. Fil.	20,830 19	Reserve für unabgemachte Schäden	18,983 91		
Guthaben b. d. Sparkasse d. Alton. Unterst.-Inst.	18,067 98	Reservefonds	629,324 88		
Werthpapiere	465,989 75	Diverse Creditoren	3,881 86		
Hypotheken	224,600 —				
Disconto-Wechsel	18,735 50				
Haus-Conto	10,000 —				
Inventar-Conto	1 —				
Schuldinsen	6,978 —				
Diverse Debitoren	56,583 48				
	826,853 42		826,853 42		

Die Sicherheit des Vereins betrug ultimo Dezember 1897: **A 3,755,832.75.**  
 Altona, den 12. April 1898.

Die administrirende Direction:  
**E. Siebeking.** **Gayen.** **B. A. Schmidt.** **G. P. Siebeking.**  
 Revidirt und mit den Büchern übereinstimmend befunden;  
 Altona, den 19. April 1898.

**Z. J. Richter.** **A. Radmann.**  
 Revisoren.  
 Altona, den 20. April 1898.

Die Oberdirection:  
**G. Mourier,** p. t. Vorsitzender.  
**Ferd. Vaur.** **J. Daus.** **V. Vanenan.** **J. C. C. Möller.** **Max Möller.**  
 M. 366. **Georg Wähner.** **C. A. Wriedt.**

**Wilhelma in Magdeburg, Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft.**  
**Vermögens-Ausweis am 31. Dezember 1897.**

Vermögensbestandtheile.		Verbindlichkeiten der Gesellschaft.	
1. Gesellschafts-Grundstücke	1,936,876 75	1. Grundkapital in 10,000 Stück Aktien zu je 300 M.	3,000,000 —
2. Hypothekarische Forderungen	26,971,100 —	2. Ordentlicher Reservefonds	900,000 —
3. Werthpapiere	1,647,173 95	3. Besondere Reserven:	
4. Darlehne auf Polizen	1,682,966 06	a. Sparfonds	A 1,004,391.50
5. Kautionsdarlehne an versicherte Beamte	44,380 —	b. Außerordentlicher Reservefonds	377,396.51
6. Wechsel	25,969 —	c. Gratifikations- und Dispositionsfonds	64,017.61
7. Guthaben bei Bankanstalten A 82,796.69		4. Schaden-Reserve	1,445,805 62
8. Guthaben bei anderen Versicherungsgesellschaften	613,230 31	5. Prämien-Ueberträge in der Lebensversicherung-Abtheilung	1,821,037 16
9. Guthaben auf Zinsen	76,521 69	6. Prämien-Reserve	1,948,809 69
10. Guthaben bei Agenten und sonstigen Debitoren	43,490 66	7. Gewinnantheil-Reservefonds in der Lebensversicherung-Abtheilung	23,165,490 66
11. Gesundete Lebensversicherung-Prämien	498,692 56	8. Forderungen	1,663,896 21
12. Baare Kasse	1,206,328 17	9. Forderungen	372,312 75
	210,779 91	10. Sonstige Verbindlichkeiten:	14,400 —
		Nicht abgehobene Aktien-Dividenden aus früheren Jahren	1,527 —
		11. Reingewinn des Rechnungsjahres 1897	624,239 98
	84,957,509 06		84,957,509 06

**Wilhelma in Magdeburg, Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft.**  
 Der General-Direktor: **Dr. Sahn.**

**Vermögensabsonderungen.**  
 M. 462. Nr. 4738. Karlsruhe. Durch rechtskräftig gewordenen Beschlusses des III. Civilsenats des Großh. Oberlandesgerichts zu Karlsruhe vom 31. März l. J. wurde die Ehefrau des Maurers Franz Scheuermann in Pettlingen, Anna, geb. Schmitt, für berechtigt erklärt, ihr Vermögen von dem ihres Ehemannes absondern zu lassen.  
 Dies wird hiermit zur Kenntniß der Gläubiger gebracht.  
 Karlsruhe, den 7. Mai 1898.  
 Der Gerichtsschreiber des Großh. Oberlandesgerichts: **Dr. Ullstatter.**

M. 424. Nr. 7780. Mannheim. Die Ehefrau des Kaufmanns Josef Trilling, Maria Anna, geborene Lorenz in Heidelberg, wurde durch Urtheil der Civilkammer I des Großh. Landgerichts Mannheim vom 23. April 1898 für berechtigt erklärt, ihr Vermögen von dem ihres Ehemannes abzufondern.  
 Dies wird zur Kenntnißnahme der Gläubiger andurch veröffentlicht.  
 Mannheim, den 5. Mai 1898.  
 Gerichtsschreiber Großh. Landgerichts: **Freund.**

M. 454. Nr. 8189. Mannheim. Die Ehefrau des Schieferdeckers Anton Striffler, Christine, geb. Sterzenbach in Heidelberg, hat gegen ihren Ehemann bei diesseitigem Landgericht eine Klage mit dem Begehren eingereicht, sie für berechtigt zu erklären, ihr Vermögen von demjenigen ihres Ehemannes abzufondern.  
 Termin zur Verhandlung hierüber ist auf **Samstag den 2. Juli 1898, Vormittags 9 Uhr,** bestimmt.  
 Dies wird zur Kenntnißnahme der Gläubiger andurch veröffentlicht.  
 Mannheim, den 5. Mai 1898.  
 Gerichtsschreiber Großh. Landgerichts: **Dr. Bennemann.**

M. 471. Nr. 4908. Konstanz. Die Ehefrau des Landwirts Daniel Dreher, Maria Josefa, geborene Enrich von Emmingen ab Egg, wurde durch Urtheil Großh. Landgerichts Konstanz, Civilkammer I, vom heutigen für berechtigt erklärt, ihr Vermögen von demjenigen ihres Ehemannes abzufondern.  
 Konstanz, den 4. Mai 1898.  
 Der Gerichtsschreiber Gr. Landgerichts: **Freud.**

**Zwangsvollstreckung.**  
**Versteigerungs-Ankündigung.**

In Folge richterlicher Verfügung wird am **Freitag 20. Mai 1898, Nachm. 2 Uhr,** im Rathhause in Neuershausen die nachbeschriebene Liegenschaft der Bäcker Ludwig Benz Eheleute in Neuershausen öffentlich zu Eigentum versteigert. Der endgültige Zuschlag erfolgt, wenn der Schätzungspreis erreicht wird. Die übrigen Versteigerungsbedingungen liegen im Amtszimmer des Gr. Notars — Kaiserstr. 95 — zur Einsicht auf **Beschreibung der Liegenschaft: Gemackung Neuershausen. Lsg. Nr. 90: 3 a 65 qm Hofraute und 2 a 10 qm Hausgarten.** Auf der Hofraute steht ein einständiges Wohnhaus mit Backofen, Scheuer und Stall, sowie Schopf mit Schmelzeställen, geschildert zu **2 500** Freiburg i. B., den 15. April 1898.  
 Der Vollstreckungsbeamte: **Großh. Notar: Stritt.**

**Freiwillige Gerichtsbarkeit.**  
**Verfahrensverfahren.**

M. 423. I. Nr. 5800. Wolfach. Das Großh. Amtsgericht Wolfach hat heute verfügt:  
 Wegen den am 18. Oktober 1843 zu Fischerbach geborenen, zuletzt dortselbst wohnhaften Landwirth Josef Baumann, welcher im Jahre 1865 nach Amerika ausgewandert ist und seit dieser Zeit vermisst wird, ist die Verschollenenerklärung beantragt.  
 Derselbe wird aufgefordert, binnen Jahresfrist Nachricht von sich an diesseitiges Gericht gelangen zu lassen.  
 Zugleich ergeht an alle Diejenigen, welche Auskunft über Leben oder Tod des Vermissten zu ertheilen vermögen, die Aufforderung, hiezu binnen gleicher Frist dem Amtsgerichte Anzeige zu machen.  
 Wolfach, den 4. Mai 1898.  
 Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts: **Häufig.**

**Erbeinweisungen.**  
 M. 448. I. Nr. 7281. Heidelberg. Die Tagelöhner Ludwig Philipp Trost Witwe, Luise, geb. Fänderich von hier, hat um gerichtliche Einweisung in die Gewähr des Nachlasses ihres Ehemannes nachgesucht. Diefem Gesuche wird entsprochen, wenn nicht binnen vier Wochen Einwendungen dagegen anher vorgebracht werden.  
 Heidelberg, den 29. April 1898.  
 Großh. bad. Amtsgericht: **gez. Schott.**

Dies veröffentlicht  
 Der Gerichtsschreiber: **Ferrel.**

M. 451. I. Nr. 5372. Waldkirch. Die Witwe des am 26. Februar 1898 zu Waldkirch verstorbenen Obermüllers Christian Urban, Maria Anna, geborene Armbruster in Waldkirch, hat um Einweisung in Besitz und Gewähr des Nachlasses ihres Ehemannes gebeten. Diefem Gesuche wird stattgegeben, wenn nicht binnen drei Wochen begründete Einsprachen erhoben werden.  
 Waldkirch, den 3. Mai 1898.  
 Großh. bad. Amtsgericht: **gez. Bucherer.**

Dies veröffentlicht:  
 Waldkirch, den 9. Mai 1898.  
 Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts: **Wilk.**

**Handelsregister-Einträge.**  
 M. 420. Nr. 19,934. Pforzheim. Zum Handelsregister wurde eingetragen:  
 a. Zum Firmenregister **Band III:**  
 1. D. B. 599: Firma **Albert Böhlinger** hier. Inhaber ist Kaufmann Albert Böhlinger, wohnhaft hier.  
 2. D. B. 496: Firma **Gebr. Kuttroff** hier: Das Geschäft nebst der Firma ging auf Fabrikant Carl Kuttroff Witwe, Anna, geb. Künzle, wohnhaft hier, und von dieser auf Kaufmann Carl Braun, wohnhaft hier, über.  
 b. Zum Gesellschaftsregister **Band II:**  
 1. D. B. 912: Firma **Geer & Heinz** hier: Die Gesellschaft ist aufgelöst und die Firma erloschen.  
 2. D. B. 1169: Firma **Müller & Walter** hier. Die Gesellschafter ber seit 18. April 1898 bestehenden offenen Handelsgesellschaft sind: Kaufmann Wilhelm Müller und Techniker Karl Walter, beide hier wohnhaft.  
 3. D. B. 1170: Firma **Geer & Wipfler** hier. Die Gesellschafter ber seit 1. Mai 1898 bestehenden offenen Handelsgesellschaft sind die Kaufleute Friedrich Geer und Max Wipfler, beide hier wohnhaft. Nach dem Ehevertrag des Gesellschafters Geer mit Anna, geb. Wipfler von hier, d. d. Pforzheim, 30. Juli 1890, ist die eheliche Gütergemeinschaft auf einen beiderseitigen Einwurf von je 30 M. beschränkt.  
 Pforzheim, den 6. Mai 1898.  
 Großh. bad. Amtsgericht II. **Dr. Glöck.**

**Handelsregister-Einträge.**  
 M. 287. Nr. 5851/52. Wiesloch. In das Firmenregister wurde heute eingetragen:  
 a. Zu D. B. 300, Firma **David Gumbrecht** in Baerthal. Der Firmeninhaber David Gumbrecht in Baerthal ist seit 20. April d. J. in zweiter Ehe verheirathet mit Fanny Adler von Steinbach. Nach dem Ehevertrag vom 18. April 1898 wirft ein jedes der beiden Brautleute 25 Mark in die eheliche Gütergemeinschaft, während alles übrige, gegenwärtige und während der Ehe unter unentgeltlichem Titel anfallende, liegende und fahrende Vermögen beider Theile sammt den darauf ruhenden Schulden Sondergut des betreffenden Ehegatten bleibt;  
 b. unter D. B. 437, die Firma **Gustav Forst** in Waldorf. Inhaber ist Gustav Forst, lediger Sodawasserfabrikant in Waldorf.  
 Wiesloch, den 30. April 1898.  
 Großh. bad. Amtsgericht: **Rehler.**

M. 285. Nr. 6394. Wülfl. Zu D. B. 187 des diesseitigen Firmenregisters, **Johann Droll** in Stollhofen, wurde heute eingetragen:  
 Inhaber ist am 30. Oktober 1897 gestorben, seine Witwe **Karoline**, geb.

**Strafrechtspflege.**

**Radung.**  
 M. 453.2. Nr. 6504. Pforzheim.  
 1. Karl Friedrich Büchle, geb. am 28. Februar 1875 in Sulzfeld, zuletzt in Pforzheim.  
 2. Robert Rudolf Ruf, geb. am 7. Oktober 1875 in Stuttgart, zuletzt in Pforzheim.  
 3. Louis Fleischer, geb. am 25. April 1875 in Raftatt, zuletzt in Pforzheim.  
 4. Alexander Göpferich, geb. am 8. April 1875 in Bauerbach, zuletzt in Bauerbach,  
 werden beschuldigt, daß sie als Wehrpflichtige in der Absicht, sich dem Eintritt in den Dienst des stehenden Heeres oder der Flotte zu entziehen, ohne Erlaubniß entweder das Bundesgebiet verlassen haben, oder nach erreichtem militärpflichtigen Alter sich außerhalb des Bundesgebiets aufhalten, Vergehen gegen § 140 B. G. B.  
 Diefelben werden auf **Samstag den 18. Juni 1898, Vormittags 9 Uhr,** vor die II. Strafkammer des Gr. Landgerichts Karlsruhe geladen.  
 Bei unentschuldigtem Ausbleiben werden dieselben auf Grund der nach § 472 der Strafprozeßordnung von dem Civilvorstehenden der Erstausschuss Eppingen, Stuttgart, Raftatt und Bretten über die der Anklage zu Grunde liegenden Thatsachen ausgefertigten Erklärungen verurtheilt werden.  
 Pforzheim, den 9. Mai 1898.  
 Großh. Staatsanwalt: **Dr. Dölter.**

**Radung.**  
 M. 452.1. Nr. 6005. Eppingen.  
 Der am 25. Mai 1870 in Schluchtern geborene Kaufmann **Jacob Schwarz** wälder, 3 Bt. an unbekanntem Ort abwesend, im Inlande zuletzt wohnhaft gewesen in Schluchtern, wird beschuldigt, als Erbschaftsbesitzer ohne Erlaubniß ausgewandert zu sein.  
 Uebertretung gegen § 360 Nr. 3 des St. G. B.  
 Derselbe wird auf Anordnung des Großh. Amtsgerichts hier selbst auf **Donnerstag den 7. Juli 1898, Vormittags 10 Uhr,** vor das Großh. Schöffengericht Eppingen zur Hauptverhandlung geladen.  
 Bei unentschuldigtem Ausbleiben wird derselbe auf Grund der nach § 472 der Strafprozeßordnung von dem Königl. Bezirkskommando zu Brudral ausgefertigten Erklärung verurtheilt werden.  
 Eppingen, den 5. Mai 1898.  
 Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts: **Mahlsbacher.**

**Bermisste Befanntmachungen.**

M. 437.3. Nr. 110/5 II. Karlsruhe.  
**Befanntmachung.**  
**Am Donnerstag den 2. Juni d. J. Vormittags 11 Uhr,** soll die Versteigerung des gesamten Fleisch- und Bedarfs für sämtliche Truppenkassen und für das hiesige Garnisonlazareth auf die Zeit vom 1. Juli bis Ende Dezember 1898 — für die Truppenkassen des I. Bataillons Infanterie-Regiments 169 jedoch nur bis Ende September d. J. — öffentlich vorgenommen werden.  
 Die Lieferungs-Bedingungen liegen **vom 15. d. Mts. ab** bis zur Terminsstunde bei der unterzeichneten Intendantur an den Wochenenden während der Dienststunden zu Jedermanns Einsicht aus und können gegen Erstattung der Selbstkosten bezogen werden.  
 Lieferungsangebote werden versehen mit der Aufschrift: „Lieferung von Fleisch und Wurstwaren“ — sind portofrei spätestens zur Terminsstunde an die Intendantur XIV. Armee-corps — Schloßplatz 22 — einzureichen.  
 Karlsruhe, den 4. Mai 1898.  
**Intendantur XIV. Armee-corps.**

**Holzversteigerung.**

M. 488.2. Großh. Bezirksforstamt Mittelberg (Etilingen) versteigert unter den üblichen Bedingungen **Montag, 16. Mai 1898** im **Forstamt Mittelberg** die Domänenwaldungen im Mithal (Ober-Kloster- und Großlosterwald) **Vormittags 10 Uhr:** Tammene Stämme: 63 I., 153 II., 247 III., 470 IV., 188 V. Klasse; fortlene Stämme: 1 II., 7 III., 48 IV., 13 V. Klasse; tammene Klöße: 13 I., 162 II., 81 III., 277 IV., 71 V. Klasse; 14 fortlene, 12 eichene, 6 buchene Klöße, 1 birkenen Klotz und 3 Kirschbäume; 203 Nadelholz Baum- und Bagnerstangen.  
**Vormittags 11 1/2 Uhr:** 303 Ster buchenes, 541 Ster tammenes, 5 Ster eichenes, 20 Ster gemischtes Scheit und Klotzholz; 54 Ster buchenes, 57 Ster gemischtes und 96 Ster Nadelholzstämme.  
 Die Forstwärte **Eilele** in Burbach und **Kunz** in Schielberg zeigen das Holz auf Verlangen vor.