

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1890

84 (26.3.1890)

Beilage zu Nr. 84 der Karlsruher Zeitung.

Mittwoch, 26. März 1890.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 24. März. 31. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitz des Präsidenten Kamey.

Ausführlicher Bericht über die Berathung des Berichts der Kommission für Eisenbahnen und Straßen, über die Bitte des Stadtraths und der Handelskammer Freiburg, sowie der Gemeinderäthe Bräunlingen und Hülffingen, die Fortsetzung der Hülffenthalbahn von Neustadt über Hülffingen betreffend.

Namens der Kommission berichtet der Abg. Straub wie folgt:

Die von der Handelskammer für den Kreis Freiburg und dem Gemeinderath Donaueschingen eingereichte Petition gehe dahin:

„es möchte die Großh. Regierung ersucht werden, noch diesem Landtage einen Gesetzentwurf zu unterbreiten, welcher, entsprechend der jetzigen Finanzlage, den Ausbau der Hülffenthalbahn über Hülffingen nach Donaueschingen zum Gegenstand hat.“

Zur Begründung dieser Bitte werde zunächst auf die schon im Landtage 1887/88 eingereichte, im Wesentlichen gleichhaltige, damals der Großh. Regierung zur Kenntnissnahme überwiesene Petition Bezug genommen und sodann auf die dringende Nothwendigkeit, im wirtschaftlichen Interesse der fraglichen Landestheile die Hülffenthalbahn an die Schwarzwaldbahn anzuschließen, einerseits und die derzeitige günstige Finanzlage des Landes hingewiesen. Die Petition vermahne sich eindringlich gegen das gelegentlich der Verhandlungen über Erbauung der Dregthalbahn in Vordergrund gestellte Projekt einer Linie Neustadt-Hammereisenbach-Donaueschingen wegen der hier nothwendig werdenden Einlegung einer Bahnradstrecke von 14 Kilometer Länge. Auch gegenüber der bereits vermessenen Linie Hülffingen-Dggingen-Hülffingen werde die Weiterführung der Bahn über Hülffingen durch das Brändelthal nach Bräunlingen-Hülffingen der günstigeren Gefällsverhältnisse und des geringeren Kostenaufwands wegen von den Petenten befürwortet. Bezüglich der Rentabilität der angeführten Bahn glaubten die Petenten im Hinblick auf die zu erwartende Entwicklung des Durchgangsverkehrs annehmen zu dürfen, daß durch den Ausbau der Hülffenthalbahn der Gesamteinnahmeüberschuss unserer Bahnen eine wesentliche Aenderung nicht werde erleiden werden.

Neben der erwähnten Petition sei von Seiten des Stadtraths Freiburg eine auch durch die Gemeinderäthe von Bräunlingen und Hülffingen unterstützte Petition, deren Begründung mit der der erstgenannten in allen wesentlichen Theilen übereinstimme, eingereicht worden, des Inhalts:

„Die Hohe Kammer wolle die Großh. Regierung ersuchen, vor Allem durch eine genaue Vermessung und Projektirung der Bahnstrecke von Neustadt nach Bräunlingen den Kostenaufwand dieser Bahn festzustellen und auf Grund dessen dem kommenden Landtage eine Gesetvorlage über den endgültigen Ausbau der Hülffenthalbahn vorzulegen.“

Die Kommission erachte es in Uebereinstimmung mit der Großh. Regierung für selbstverständlich, daß die Fortsetzung der Hülffenthalbahn von Neustadt nach Donaueschingen auf Staatskosten nur eine Frage der Zeit sei. Die Großh. Regierung habe der Kommission gegenüber ihre Stellung dahin gekennzeichnet, daß sie den Ausbau der Hülffenthalbahn im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beabsichtige und darum keine Veranlassung habe, über die Wahl der Zugrichtung schon jetzt eine Entscheidung zu treffen. Die Kommission habe sich dem Gewichte der Gründe, welche gegen die sofortige Fortführung der Bahn seitens der Großh. Regierung geltend gemacht worden seien, nicht verschließen können. Selbst angenommen, daß die Betriebskosten für die Strecke Neustadt-Donaueschingen durch die Einnahmen gedeckt würden, sei im Falle der Durchfuhr der Linie über Hülffingen-Bräunlingen-Hülffingen immerhin ein jährlicher Zinsausfall von mindestens 300 000 M. zu decken, welcher sich unter Berücksichtigung der nur 2proz. Verzinsung der Strecke Freiburg-Neustadt auf wenigstens 450 000 M. erhöhen werde. Eine solche dauernde Belastung des Eisenbahnbudgets erscheine angesichts der die Betriebsergebnisse in der nächsten Zeit voraussichtlich ungünstig beeinflussenden allgemeinen Verhältnisse nicht als gerechtfertigt. Die Kommission glaube deshalb bei allem Wohlwollen, das sie den Wünschen der Petenten entgegenbringe, zur Zeit die Fortsetzung der Hülffenthalbahn nicht befürworten zu können. Sie beantrage deshalb, die vorliegende Petition der Großh. Regierung zur Kenntnissnahme zu überweisen.

Abg. Krieche hält es für selbstverständlich, daß die Hülffenthalbahn nicht immer als Sackbahn fortbestehen könne, sondern ihre naturgemäße Fortsetzung nach Donaueschingen erhalten werde. Die Großh. Regierung stehe jedenfalls prinzipiell auf dem gleichen Standpunkte, wenn sie auch den Weiterbau jetzt nicht für angezeigt erachte. Dem Hohen Hause lägen auch eine Reihe von Petitionen aus vielen Gemeinden der oberbadischen Landestheile vor, worin die Verbindung der Hülffenthalbahn mit den strategischen Bahnlagen verlangt werde. Redner wolle heute nur feststellen, daß dieses Bahnprojekt durchaus nicht als Konkurrenzprojekt für die Linie Neustadt-Donaueschingen zu betrachten sei. Er erkläre sich deshalb für die heutige Petition und werde dem Kommissionsantrag zustimmen.

Abg. Pfister: Die Petition werde immer wiederkehren, so lange Vertreter von Freiburg in diesem Hause seien. Ueber die Nothwendigkeit der Verbindung von Freiburg mit Donaueschingen bestehe kein Zweifel, ein solcher herrsche nur noch hinsichtlich der Richtung der Bahnlinie. Das Projekt über Hammereisenbach werde jetzt wohl auch von der Großh. Regierung wohl nicht mehr in Betracht gezogen werden. Die Einlegung einer weiteren Bahnradstrecke würde den allgemeinen und den lokalen Verkehr empfindlich schädigen. Auf dem von den Petenten gewünschten Wege werde eine alte Verkehrsstraße wieder eröffnet. Eine Verbindung mit der Dregthalbahn sei ausgeschlossen. Die Großh. Regierung möge sich den langjährigen Bestrebungen endlich einmal freundlich gegenüberstellen. Wenn Freiburg mit seinem natürlichen Hinterlande durch eine Bahn verbunden werde, so werde dadurch die Steuerkraft der Stadt befestigt und gefördert. Die Frage der höheren oder geringeren Rentabilität der Bahn falle dem gegenüber nicht ins Gewicht. Die Petenten hätten wohl eine empfehlende Ueberweisung der Petition an die Regierung erwarten dürfen. Einen dahingehenden Antrag wolle Redner zwar nicht stellen, er ersuche aber die Großh. Regierung, die von Freiburg vorgeschlagene Linie einer näheren Prüfung unter Vorname von Vermessungen zu unterziehen und dem nächsten Landtag ein Projekt zugehen zu lassen. Das Haus bitte er um Unterstüßung dieses Begehrens.

Abg. Rau weist auf die wider Erwarten günstigen Ergebnisse der Hülffenthalbahn hin und glaubt, daß dieselben noch gesteigert werden könnten durch Aufhebung des Sekundärbetriebs während des Sommers, Einrichtung eines Lokalverkehrs auf dem untern Theil der Bahn, schnelleres Fahren auf der Bahnradstrecke und Verwendung leichter Lokomotiven. Die Kommission wolle mit ihrem Antrag den beiden Petitionsanträgen gerecht werden. Redner erkläre sich entschieden gegen den Anschluß über Eisenbach. Durch die Erbauung der Ringsthalbahn sei die Stadt Freiburg schwer geschädigt worden. Ein natürlicher Verkehrspunkt wie Donaueschingen könne von Freiburg aus nur auf einem großen Umweg erreicht werden. Seit 35 Jahren werde eine Bahnverbindung erstrebt. Die Stadt Freiburg habe hierfür schon große Opfer gebracht. Der Bahnbau, dessen Nothwendigkeit allseitig anerkannt werde, lasse sich nicht mehr hinauschieben. Er rechne auf eine freundliche Stellungnahme der Regierung. Wenn die Ergebnisse der Staatsbahnen durch die Lohnverhältnisse und die Materialpreise beeinträchtigt würden, so werde dies anderweitig wieder ausgeglichen. Bestimmte Auffassungen seien angesichts der günstigen Finanzlage des Staats nicht gerechtfertigt. Die Eisenbahnen dürften nicht lediglich als Finanzinstitute betrachtet werden; vielmehr komme die volkswirtschaftliche Bedeutung in Betracht. Die Frage der Rentabilität dürfe deshalb nicht ganz ausschlaggebend sein. Wenn die Regierung erkläre, daß der Eisenbahnbau von Staatswegen einzustellen sei, so widerspreche sie damit den früher von ihr abgegebenen Erklärungen. Es handle sich um die Herstellung eines fehlenden Glieds in unserem Eisenbahnsystem. Redner empfehle den Antrag der Kommission.

Abg. Fieser führt aus: Die Stadt Donaueschingen hege die Zuversicht, daß ein vor 35 Jahren gegebenes Versprechen endlich in Erfüllung gehen werde. Die Stadt Freiburg sei neben Donaueschingen als Hauptinteressentin bei der Sache anzuerkennen. Redner begnüge sich deshalb mit dem Kommissionsantrage, obgleich die Kommission sich der Petition gegenüber ziemlich kühl verhalten habe. Ein wesentlicher Fortschritt gegen früher, wo die Regierung erklärt habe, die Bahn werde in absehbarer Zeit überhaupt nicht gebaut, sei dadurch erreicht, daß nach den Aeußerungen der Kommission sowohl als der Großh. Regierung darüber kein Zweifel mehr bestehe, daß die Bahn auszuführen werden müsse. Nur der Zeitpunkt sei jetzt noch unbestimmt. Ein Theil der Bahn sei übrigens schon jetzt in der Ausführung begriffen, nämlich die Strecke Donaueschingen-Hülffingen, welche nicht als Theil eines Lokalbahnprojekts behandelt werden sei. Darin sei eine Anerkennung dafür enthalten, daß auch der Anschluß nach Neustadt kommen werde. Redner glaubt deshalb darauf verzichten zu können, einen Antrag auf empfehlende Ueberweisung der Petition zu stellen. Der Behauptung, daß eine Bahn von Neustadt nach Donaueschingen nur lokalen Interessen diene und nicht rentieren werde, müsse er widersprechen. Redner erinnert an den Holzkreidthurm der betreffenden Schwarzwaldgebirge und an die Bedeutung der Schwarzwälder Industrie, die das Vorhandensein von Transportmitteln verlange. Bei Bahnbauten dürfe man nicht ausschließlich die Frage der Rentabilität in Betracht ziehen. Die Entwicklung eines durchgehenden Verkehrs, der die Erträge steigere, könne übrigens nicht wohl bestritten werden. Durch die fragliche Bahnverbindung mit dem Osten werde der Stadt Freiburg wieder gegeben werden, was ihr durch die Ringsthalbahn vom Verkehr entzogen wurde. Die Finanzlage des Staats gestatte wohl, das Opfer von etwa 8 Millionen für die fragliche Bahn zu bringen, umso mehr als andere Bahnprojekte nicht in Aussicht stünden. Die Regierung möge eine Untersuchung darüber anstellen, welches der

verschiedenen Projekte die meisten Interessen befriedige, damit der nächste Landtag sich darüber schlüssig machen könne. Redner bitte die Großh. Regierung um eine entgegenkommende Erklärung in dieser Richtung.

Geheimer Referendar Zittel erklärt: Die Großh. Regierung befinde sich in gleicher Lage, wie die Kommission. Sie stehe der Petition nicht vollständig ablehnend gegenüber, sondern erkenne an, daß die Hülffenthalbahn in geeignetem Zeitpunkt auf Staatskosten fortzuführen sei. Dieser Zeitpunkt sei aber jetzt noch nicht vorhanden und es lasse sich auch noch nicht bestimmen, wann er eintreten werde. Redner habe in der Kommissionsitzung die Ansicht der Regierung in eingehender Weise dargelegt. Nach den zutreffenden Mittheilungen des Berichtstatters hierüber könne Redner auf die Wiederholung der Gründe verzichten. Als deren wesentlichen Punkt wolle er nur hervorheben, daß die jetzigen günstigen Ergebnisse der Eisenbahnen, wie mit Bestimmtheit vorauszu sehen, nicht andauern werden. Die künftig größeren Betriebsausgaben infolge der gesteigerten Kohlen- und Eisenpreise würden zweifellos einen ganz beträchtlichen Rückgang im Reinertrag bewirken. Die Großh. Regierung müsse dafür sorgen, daß dieser Ausfall im Großen und Ganzen getragen werden könne. Weiter seien in Baden die Rentabilitätsverhältnisse der Eisenbahnen durchaus nicht so günstig wie in der Mehrzahl der deutschen Staaten. Wenn Württemberg etwas hinter uns zurückstehe, so seien doch namentlich Preußen und Sachsen, in geringerem Maße auch Bayern in der gedachten Beziehung uns weit voraus. Wir in Baden bedürfen eines Staatszuschusses zur Verzinsung und Amortisirung der Eisenbahnschuld, während die preussische Eisenbahnverwaltung eine sehr bedeutende Summe an den allgemeinen Staatshaushalt abliefern kann. Den fraglichen Zuschuß brauchen wir voraussichtlich noch für längere Zeit. Das günstigere Verhältnis bei den größeren deutschen Bahnen ermöglichte es diesen, eher den an sie heranreitenden Ansprüchen auf Taxerduktionen nachzugeben. Wenn dies aber geschähe, so müßten wir mit unserem kleinen Eisenbahnetz schon aus Konkurrenzrücksichten dem Vorgehen uns anschließen. Zur Zeit sei allerdings die Sache noch nicht so weit gediehen, aber man müsse die Möglichkeit stets im Auge behalten. Der fraglichen Eventualität könne man dann ruhig entgegen sehen, wenn unsere Bahnen als finanziell selbständig gesichert sind. Deshalb dürfe man die Eisenbahnschuld nicht vermehren, sondern müsse dieselbe vermindern. Unrentable Bahnlinien dürften nicht mehr hinzukommen. Dies sei der Hauptgrund, welcher die Großh. Regierung zu der Anschauung bewogen habe, daß der gegenwärtige Zeitpunkt nicht geeignet sei, der Frage der Fortsetzung der Hülffenthalbahn näher zu treten.

Redner sieht sich sodann noch veranlaßt, auf einige Ausführungen der Vorredner einzugehen, und bemerkt dem Abgeordneten Rau gegenüber, daß allerdings die Betriebsergebnisse der Hülffenthalbahn sich günstiger gestalten hätten, als man berechnet habe, indem sie nicht nur, wie damals angenommen worden, die Betriebskosten decke, sondern noch überdies eine kleine Rente abwerfe, daß aber dieses Ergebnis größtentheils durch die Entwicklung des Personenverkehrs herbeigeführt sei, während bezüglich des Güterverkehrs die Berechnungen der Regierung im Allgemeinen zugetroffen seien. Der Personenverkehr betrage sich übrigens vorzugsweise auf der Strecke von Freiburg bis zum Stern, die weitere Linie nehme in gemindertem Verhältnisse daran Theil. Bei der Fortsetzung der Bahn bis Donaueschingen lasse sich der zu erwartende Güterverkehr ebenfalls mit einiger Sicherheit annähernd berechnen, während der Personenverkehr jedenfalls ungleich geringer sein werde als auf der untern Bahnstrecke. Die von dem Abg. Rau angelegte Aenderung des Betriebs sei aus technischen Gründen unmöglich, denn es lasse sich auf einer als Sekundärbahn gebauten Linie kein Normalbetrieb einrichten. Wenn der Abg. Fieser geäußert habe, die Hülffenthalbahn sei nicht ausschließlich als Lokalbahn zu betrachten, so könne dies zugegeben werden, doch müsse Redner an der Ansicht festhalten, daß sie als theilweise Zahnradbahn niemals einen erheblichen Durchgangsverkehr an sich ziehen könne. Es stünden für die Verkehrsrichtung von Freiburg nach Ulm noch andere Linien, wie z. B. die neuen strategischen Bahnen zur Verfügung, welche wegen des günstigeren Gefälles für den großen Gütertransport geeigneter seien. Für die Generaldirektion der Staatseisenbahnen sei es nur eine Sache der Berechnung, auf welcher Linie sie den Gütertransport am billigsten zur Ausführung bringen könne. Hinsichtlich der in Frage stehenden Varianten des Projekts, mit Anschluß in Hülffingen oder in Bräunlingen könne Redner die Erklärung abgeben, daß eine allgemeine Untersuchung der örtlichen Verhältnisse bereits stattgefunden und ergeben habe, daß bei keiner Variante besondere technische Schwierigkeiten beständen und die Variante nach Bräunlingen etwa 1/2 Million billiger kommen werde, als die Hülffinger Linie. Auch vom betriebstechnischen Standpunkt verdiene erstere Linie als die kürzere den Vorzug. Gegen dieselbe sprächen aber wirtschaftliche Gesichtspunkte, es müsse daher die Frage offen bleiben, bis über die Ausführung des Bahnbaues eine Entscheidung getroffen werde. Die Regierung erachte es zur Zeit noch nicht für erforderlich, auf die verschiedenen Varianten näher einzugehen.

Abg. Weber (Konstanz) bestätigt, daß die Fortsetzung der Hölenthalbahn nicht nur lokalen Interessen dienen werde; an dem Ausbau derselben sei insbesondere auch die Seegegend interessiert, die unter erheblichen Schwierigkeiten zu leiden habe. Die Verhältnisse drängen auf Wiederherstellung der natürlichen und kürzesten Verbindung. Jedes Entgegenkommen in dieser Richtung sei volkswirtschaftlich von Nutzen. Die Frage der Rentabilität dürfe nicht ausschlaggebend sein. Die Führung der Bahnlinie über Hammerstein würde Redner nicht als zweckmäßig anerkennen, im Uebrigen wolle er sich über die Richtung der Bahn nicht auslassen, sondern diese Frage dem Ermessen der Großh. Regierung anheimstellen. Als Vertreter für Konstanz wünsche er die baldmöglichste Ausführung des Weiterbaus.

Abg. Krafft hält die Fortführung der Hölenthalbahn aus volkswirtschaftlichen und fiskalischen Gründen für wünschenswert und erklärt sich für den Kommissionsantrag.

Abg. Kübler weist auf die intimen Beziehungen zwischen Breisgau und Schwarzwald hin und befürwortet ebenfalls den Kommissionsantrag.

Abg. Pfeifferle ist ebenfalls für den Antrag der Kommission und wünscht als Vertreter eines Breisgaubezirks den baldigen Ausbau der Hölenthalbahn, welche einen alten Verkehrsweg nach dem Schwarzwald wieder herstellen werde. (Schluß folgt.)

Verantwortlicher Redakteur: Wilhelm Garber in Karlsruhe.

Ganz seid. bedruckte Foulards Mt. 1.90
bis 6.25 v. Met. - voll. rosen- und küchweisse porto- und tollfrei in's Haus das Seidenfabrik-Depot **G. Henneberg** (K. u. R. Hofliefer.) Zürich. Muster umgehend. Briefe kosten 20 Pf. Porto.

Eingelad. Das Frühjahr, wie der bevorstehende Sommer bedingt, sich mit schöner Kleidung zu versehen, und bietet hierzu das unter der Firma: **Inchenausstellung Augsburg** (Wimpfheimer & Cie.) in Augsburg bestehende Versandgeschäft sehr wohlfeile Gelegenheit, gute und preiswerthe Stoffe anzukaufen. Wer an seinem Wohlthum mit geschäftlichen Interessen u. c. nicht zu rechnen hat, oder aus anderen Gründen beliebig kaufen kann, dem ist der Bezug von vorgenannter Firma zu empfehlen, welche auf Wunsch die umfangreichsten Musterkataloge kostenfrei versendet. Die freie Wahl der Stoffe aus so großer Kollektion hat entschieden für die Interessenten Vortheil und wer einmal gekauft, wird sich Gesagtem voll und ganz anschließen.

Alle Rechnungen über 100 Mk. = 3 Rm., 7 Gulden über und höher. = 12 Rm., 1 Gulden 8. B. = 2 Rm., 1 Franc = 60 Pf.

Frankfurter Kurse vom 24. März 1890.

1 Rm. = 60 Pf., 1 Dollar = 4 Rm., 1 Mark Banco = 4 Rm., 20 Pf. = 2 Rm., 50 Pf. = 5 Rm., 100 Pf. = 10 Rm.

Staatspapiere.		Eisenbahn-Aktien.		Ungarische Staatspapiere.		Ungarische Staatspapiere.	
Baden 4 Obligat. fl. 101.60	3 Anl. v. 1888 R. 95.20	4 Medl. Frdn.-Frans R. 163.90	3 Ital. gar. E.-B. fl. 56.70	3 Odenburger Thlr. 40	133.50	20 Fr.-St.	16.10
4 1/2 Obl. v. 1886 R. 103.70	3 Ansländ. Rtr. 83.60	4 Medl. Frdn.-Frans R. 148.50	4 Gotthard IV Ser. fr. 104.40	4 Deherr. v. 1854 fl. 250	117.70	4 Sovereigns	20.30
4 1/2 Obl. v. 1886 R. 103.70	Serbien 5 Goldrente 82.73	4 Pfälz. Nordbahn fl. 117.50	4 Schweiz. Central fr. 103.10	4 Raab-Grazer Thlr. 100	105.80	4 Obligationen und Industrie-Aktien.	
Bahnen 4 Oblig. R. 105.50	Schweden 4 R. 102.00	4 Gotthardbahn fl. 159.90	4 Süd-Bahn Prior. fl. 102.10	4 Raab-Grazer Thlr. 100	105.80	3/4 Freiburg Obl. (4.-) 100.-	
Deutschl. Reichsanf. R. 106.70	Span. 4 Ansländ. Rente 72.50	5 Böh. West-Bahn fl. 279.00	5 Süd-Bahn Prior. fl. 102.10	4 Raab-Grazer Thlr. 100	105.80	3/4 Karlsruhe Obl. 91.60	
3/4 % R. 101.30	3/4 Berner Obligat. fr. 100.13	5 Ost- u. West-Bahn fl. 185.00	5 Ost- u. West-Bahn Prior. fr. 105.70	4 Raab-Grazer Thlr. 100	105.80	4 Cottinger Spinnerei o. J. 126.30	
3/4 % R. 101.40	Egypten 4 Unif. Obligat. 94.-	5 Ost- u. West-Bahn fl. 185.00	5 Ost- u. West-Bahn Prior. fr. 105.70	4 Raab-Grazer Thlr. 100	105.80	4 Carlsh. Maschinenfab. d. 148.50	
3/4 % R. 101.40	Egypten 5 Privil. Rtr. 104.20	5 Ost- u. West-Bahn fl. 185.00	5 Ost- u. West-Bahn Prior. fr. 105.70	4 Raab-Grazer Thlr. 100	105.80	4 Bad. Zuckerf., ohne Bz. 96.90	
3/4 % R. 101.40	E.-Amerik. 5 Arg. Goldant. 84.20	5 Ost- u. West-Bahn fl. 185.00	5 Ost- u. West-Bahn Prior. fr. 105.70	4 Raab-Grazer Thlr. 100	105.80	3/4 Deutsch. Hyp. 200/250 219.-	
3/4 % R. 101.40	4 1/2 Deutsche R.-Bant R. 137.50	5 Ost- u. West-Bahn fl. 185.00	5 Ost- u. West-Bahn Prior. fr. 105.70	4 Raab-Grazer Thlr. 100	105.80	4 Rb. Hypoth.-Bant 50/60	
3/4 % R. 101.40	4 1/2 Deutsche R.-Bant R. 137.50	5 Ost- u. West-Bahn fl. 185.00	5 Ost- u. West-Bahn Prior. fr. 105.70	4 Raab-Grazer Thlr. 100	105.80	4 Rb. Hypoth.-Bant 50/60	
3/4 % R. 101.40	4 1/2 Deutsche R.-Bant R. 137.50	5 Ost- u. West-Bahn fl. 185.00	5 Ost- u. West-Bahn Prior. fr. 105.70	4 Raab-Grazer Thlr. 100	105.80	4 Rb. Hypoth.-Bant 50/60	
3/4 % R. 101.40	4 1/2 Deutsche R.-Bant R. 137.50	5 Ost- u. West-Bahn fl. 185.00	5 Ost- u. West-Bahn Prior. fr. 105.70	4 Raab-Grazer Thlr. 100	105.80	4 Rb. Hypoth.-Bant 50/60	

Mittlere Marktpreise der Woche vom 9. bis 16. März 1890. (Mitgetheilt vom Statistischen Bureau.)

Orte.	Weizen					Orte.	Roggen					Gerste					Hafer				
	M.	M.	M.	M.	M.		M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Konstanz	21.50	22.-	18.-	18.50	18.50	Konstanz	21.50	22.-	18.-	18.50	18.50	21.50	22.-	18.-	18.50	18.50	21.50	22.-	18.-	18.50	18.50
Ueberlingen	22.10	22.60	17.25	18.20	16.65	Ueberlingen	22.10	22.60	17.25	18.20	16.65	22.10	22.60	17.25	18.20	16.65	22.10	22.60	17.25	18.20	16.65
Walden	21.80	22.10	17.50	18.10	16.50	Walden	21.80	22.10	17.50	18.10	16.50	21.80	22.10	17.50	18.10	16.50	21.80	22.10	17.50	18.10	16.50
Walden	21.80	22.10	17.50	18.10	16.50	Walden	21.80	22.10	17.50	18.10	16.50	21.80	22.10	17.50	18.10	16.50	21.80	22.10	17.50	18.10	16.50
Walden	21.80	22.10	17.50	18.10	16.50	Walden	21.80	22.10	17.50	18.10	16.50	21.80	22.10	17.50	18.10	16.50	21.80	22.10	17.50	18.10	16.50

dem Begehren eingereicht, die für be- rechtigt zu erklären, ihr Vermögen von dem ihres Ehemannes abzulassen. Termin zur Verhandlung hierüber in auf:

Dienstag den 13. Mai 1890.
Vormittags 8 1/2 Uhr.
bestimmt. Dies wird zur Kenntnisnahme der Gläubiger an durch veröffentlicht.
Mannheim, den 13. März 1890.
Gerichtsschreiber des Gr. Landgerichts.
Dr. Grohe.

Bürgerliche Rechtspflege.

Öffentliche Zustellungen.
C.571.1. Nr. 2952. Karlsruhe.
Die Ida geb. Richter, Ehefrau des Freireus Julius Hermann Schapke, zu Breslau, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Reis in Karlsruhe, klagt gegen ihren Ehemann, zuletzt in Karlsruhe, dormalen ohne bekannten Aufenthalt, wegen Ehebruchs oder grober Verunglimpfungen, mit dem Antrage, die zwischen den Streittheilen geschlossene Ehe für aufgelöst zu erklären, und ladet den Beklagten zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits vor die I. Zivilkammer des Gr. Landgerichts zu Karlsruhe auf.
Dienstag den 10. Juni 1890, Vormittags 8 1/2 Uhr,
mit der Aufforderung, einen bei dem gedachten Gerichte zugelassenen Anwalt zu bestellen.
Zum Zweck der öffentlichen Zustellung wird dieser Auszug der Klage bekannt gemacht.
Karlsruhe, den 17. März 1890.
Hott,
Gerichtsschreiber des Gr. Landgerichts.

durch Rechtsanwalt Fromberg in Freiburg, klagt gegen den Louis Jenné, zuletzt in Freiburg, nun an unbekanntem Orte, aus einem Primawechsel vom 20. März 1889, fällig am 1. Januar 1890, als Acceptanten über 200 Mark und aus einem solchen vom 28. Mai 1889, fällig am 1. Oktober 1889, über 56 Mark, mit dem Antrage auf Zahlung von 56 Mark nebst 6 % Zins seit 1. Oktober 1889 und 200 Mark nebst 6 % Zins vom 1. Januar 1890, 1/2 % Provision und 1 Mark Wechselkosten und ladet den Beklagten zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits vor das Gr. Amtsgericht zu Freiburg auf Montag den 6. Mai 1890, Vormittags 11 Uhr.
Zum Zwecke der öffentlichen Zustellung wird dieser Auszug der Klage bekannt gemacht.
Freiburg i. B., den 18. März 1890.
Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.
Aufgebot.
C.569.1. Nr. 2945. Müllheim.
Auf Antrag des Jakob Friedrich Stabmayer von Schweighof, wohnhaft in Badenweiler, werden alle diejenigen, welche an dem in Gemerkung Jungingen gelegenen Waldstück 15 Nr. 27 Meter im Kalkmülli, Gg. Nr. 1159, in dem Grund- und Pfandbüchern nicht eingetragen, auch sonst nicht bekannte, dingliche oder auf einem Stammguts- oder Familiengutsverbande beruhende Rechte zu haben glauben, aufgefordert, ihre Ansprüche spätestens in dem vor Gr. Amtsgericht dahier auf Samstag den 24. Mai 1890, Vormittags 9 Uhr, anderaunten Aufgebotsstermin geltend zu machen, widrigenfalls dieselben für erloschen erklärt werden.
Müllheim, 20. März 1890.
Der Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.
Aufgebot.
C.598.1. Nr. 2180. Wetzheim.
Das Gr. Amtsgericht hier hat unterm Heutigen folgendes Aufgebot erlassen:
Landwirth Johann Heinrich Hörner Ehefrau, Barbara, geborene Dösch von Ralfig (Steingasse), befiht auf Gemar-

lung Dedengafß die nachbezeichneten Gegenstände:
1. 1 Viertel 10 Ruthen Ader Kagenzettel, neben Christof Michael Kuntel und Gertrud Kempf f. J.
2. 1 Viertel 21 Ruthen Ader o. G., neben Christof Kuntel u. o. G., o. G. Dösch.
3. 9 Ruthen Wiesen Krautgartenwiesen, neben Martin Wolpert und Jakob Reiner.
4. 9 Ruthen Wiesen Heimenhaag, neben Christof Michael Reiner und Philipp Albert.
5. 2 Ruthen Wiesen alba, neben Nikolaus Dösch und Christof Michael Reiner.
Auf Antrag der Johann Heinrich Hörner Eheleute werden alle diejenigen, welche daran in dem Grund- und Pfandbüchern nicht eingetragene und auch sonst nicht bekannte dingliche oder auf einem Stammguts- oder Familiengutsverbande beruhende Rechte zu haben glauben, aufgefordert, solche spätestens in dem Aufgebotsstermin am Samstag den 17. Mai d. J., Vormittags 9 1/2 Uhr, dahier anzumelden, widrigenfalls die nicht angemeldeten Ansprüche der Beteiligten gegenüber für erloschen erklärt werden würden.
Wetzheim, den 18. März 1890.
Der Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.
Keller.

Konkursverfahren.
C.560. Nr. 2970. Wehrh. In dem über das Vermögen des Hofherren Carl Kaufmann dahier eingeleiteten Konkursverfahren hat der Gemeinschuldner gemäß § 188 der Konkursordnung Ermächtigung des Konkursverwalters beantragt. Dieser Antrag ist mit den zulässigen Erklärungen der Konkursgläubiger auf der Gerichtsschreiberei zur Einsicht der Konkursgläubiger niedergelegt.
Wehrh., den 22. März 1890.
Der Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.
Wanfel.

Abnahme der Schlussrechnung des Verwalters zur Erhebung von Einwendungen gegen das Schlussverzeichnis der Verteilung zu berücksichtigenden Forderungen und zur Beschlussfassung der Gläubiger über die nicht verwertbaren Vermögensstücke der Schlussrechnung am Dienstag den 15. April 1890, Vormittags 1/2 Uhr, vor dem Gr. Amtsgericht hier selbst bestimmt.
Ettenheim, den 21. März 1890.
Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.
Befanntmachung.
C.559. Ettenheim. In dem Konkurs über das Vermögen des Kronenwirths Wilhelm Kösch von Schweighausen soll mit Genehmigung des Gr. Amtsgerichts Ettenheim die Schlussvertheilung erfolgen. Dazu sind 13,747 Mark verfügbar.
Nach dem auf der Gerichtsschreiberei dahier niedergelegten Schlussverzeichnis sind dabei zu berücksichtigen 363 Mark bevorrechtigte und 14,605 Mark nicht bevorrechtigte Forderungen.
Ettenheim, den 20. März 1890.
Der Konkursverwalter:
Ernst Galtorb.
Vermögensabsonderungen.
C.577. Nr. 4721. Mannheim. Die Ehefrau des Bäckers Albrecht, Sofia, geb. Giermann in Mannheim, vertreten durch Rechtsanw. Dr. Rag hier hat gegen ihren Ehemann bei diesem Landgerichte eine Klage mit dem Begehren eingereicht, sie für berechtigt zu erklären, ihr Vermögen von dem ihres Ehemannes abzulassen.
Termin zur Verhandlung hierüber ist auf:
Dienstag den 29. April 1890, Vormittags 8 1/2 Uhr, bestimmt. Dies wird zur Kenntnissnahme der Gläubiger an durch veröffentlicht.
Mannheim, den 20. März 1890.
Gerichtsschreiber des Gr. Landgerichts.
Dr. Grohe.