

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1900**

54 (23.2.1900)

# Beilage zu Nr. 54 der Karlsruher Zeitung.

Freitag, 23. Februar 1900.

## Badischer Eisenbahnrath.

39. Sitzung.

Unserer vorläufigen Mitteilung über die am 10. d. M. abgehaltene 39. Sitzung des Badischen Eisenbahnraths lassen wir nachstehenden weiteren Bericht folgen:

Vor Eintritt in die Tagesordnung widmet der Herr Minister dem vor kurzem verstorbenen Herrn Fabrikanten Karl Haas in St. Georgen, Präsident der Billinger Handelskammer, einen herzlichen Nachruf.

Erster Punkt der Tagesordnung: Beratung des Sommerfahrplans.

Vor Beginn der Besprechung übergibt die Generaldirektion den Herren Mitgliedern einen Nachtrag zum I. Entwurf des Sommerfahrplans 1900, der folgende Änderungen enthält:

### a. Auf der Strecke Mannheim—Heidelberg—Basel:

Früherlegung des Zugs 69 c Mannheim—Heidelberg um 13 Minuten und Einlegung eines neuen Zugs 64 c: Heidelberg ab 14<sup>5</sup> N., Mannheim an 2<sup>00</sup> N., zur Erleichterung des Mittagsverkehrs zwischen beiden Städten. Früherlegung des Zugs 722 Basel—Mühlheim um 10 Minuten.

b. Auf der Strecke Mannheim—Ludwigsbafen: Früherlegung des Zugs 415 Ludwigsbafen—Mannheim um 9 Minuten zur Beibehaltung des Anschlusses an obigen Zug 69 c.

c. Auf der Strecke Heidelberg—Wärzburg: Einlegung eines Haltes bei Zug 115 Heidelberg—Wärzburg in Schlierbach. Früherlegung des Zugs 101 Würzburg um weitere 10 Minuten zur Bewahrung des Anschlusses an Zug 476 nach Nürnberg.

d. Auf der Strecke Karlsruhe—Mühlacker: Wiedereinführung der Züge 909 Forzheim—Mühlacker und 910 Forzheim—Mühlacker für den Arbeiterverkehr wie im Sommerdienst 1899 und infolge davon Späterlegung der Züge 912 und 913 um 17 und 19 Minuten.

e. Auf der Strecke Rastatt—Weisenbach: Späterlegung des Zugs 335 a um 14 Minuten wegen Aufnahme des Anschlusses von Schme 12 b.

f. Auf der Strecke Appenweier—Straßburg: Einlegung neuer Züge mit III. Klasse für den Arbeiterverkehr: Appenweier ab 5<sup>22</sup> V., Rastatt an 5<sup>25</sup>; ab 5<sup>50</sup>, Appenweier an 6<sup>20</sup> V. mit Halt auf allen Stationen.

g. Auf der Strecke Offenburg—Singen: Einlegung neuer Züge an Sonn- und Feiertagen mit allen Wagenleistungen: 820 a Billingen ab 6<sup>40</sup> N., Rinnach an 6<sup>50</sup>; 821 a ab 7<sup>00</sup>, Billingen an 7<sup>10</sup> N. Späterlegung des Zugs 401 a Billingen—Donauwörth um eine Stunde wegen des Arbeiterverkehrs. Wegfall des Zugs 1091 Immenhingen—Eugen, weil Anschluss von Weizen auf Zug 391 übergeht.

h. Auf der Strecke Ditzingen—Waldbach: Späterlegung des Zugs 438 um 30 Minuten wegen Aufnahme des Anschlusses von Schnellzug 10.

i. Auf der Strecke Mühlheim—Mühlhausen: Früherlegung des Zugs 474 um 35 Minuten.

k. Auf der Strecke Waldsüt—Immenhingen: Früherlegung des Zugs 551 um 9 Minuten und Beschleunigung zur Erreichung des Anschlusses an Zug 391 Billingen—Konstanz.

### Lokalzüge.

1. Auf der Strecke Mannheim—Hockenheim: Durchführung des 12 Minuten später gelegten Lokalzugs XXIX und des um 5 Minuten später gelegten Lokalzugs XXX bis und ab Schwetzingen wegen der Schülerbeförderung.

a. Auf der Strecke Freiburg—Riegel: Früherlegung des Lokalzugs X um 5 Minuten und Beschleunigung. Späterlegung und Beschleunigung des Zugs 437 wie folgt: Ditzingen ab 1<sup>30</sup> N., Gundelfingen ab 1<sup>37</sup> N., Bähringen ab 1<sup>45</sup> N., Herdern ab 1<sup>47</sup> N., Freiburg an 1<sup>50</sup> N. zur Herbeiführung einer günstigen Mittagsverbindung zwischen Freiburg und obigen Orten.

n. Auf der Strecke Basel—Efringen—Kirchen: Früherlegung des Lokalzugs XI um 22 Minuten zur Gewinnung des Anschlusses an Zug 382 Brrach—St. Ludwig.

Früherlegung des Zugs XII um 42 Minuten und Aufnahme von Halten auf allen Haltestellen wegen des Anschlusses von Zug 382 Brrach—St. Ludwig und Vermehrung der Verbindungen von Basel nach den Haltestellen.

Der Herr Minister weist zunächst darauf hin, daß der Fahrplan für den kommenden Sommer durch neue Züge reichlich ausgefüllt worden sei. Wo immer möglich habe man darauf gesehen, den kleineren und mittleren Stationen die Verbindung der großen, in Heidelberg und Basel und auf andern Uebergangsstationen von wichtigen Anschlüssen abhängigen Schnellzüge durch Vermittelung von in kurzen Abständen voraus- oder nachfolgenden Personenzügen auf einer Hauptstation zu ermöglichen. Es könne daher wohl nur noch Anlaß vorhanden sein, Anregungen zur Verbringung des einen oder andern Zugs in eine günstigere Lage zu prüfen, während Zugübernehmungen, die weitere Lokomotiven und Wagen oder weiteres Personal erforderten, nicht mehr wohl eintreten könnten. Ebenso sei die Aufnahme weiterer Halte bei den Schnellzügen nicht angängig, da nicht nur für den Durchgangsverkehr, sondern auch innerhalb des Landes ein immer stärkeres Begehren nach raschen Fernverbindungen sich geltend mache. Dagegen werde darüber zu verhandeln sein, ob nicht ein oder der andere Schnellzugshalt von einer Station nach einer anderen verlegt werden solle.

Herr Ertlinger trägt vor, daß die Aufhebung des Haltes bei dem bedeutend früher gelegten Zug 39 in Rastatt um so schmerzlicher empfunden werde, als nun zwischen 9 und 12 Uhr keine Verbindung nach dem Oberland, insbesondere nach Baden vorhanden sei, und wünscht, daß wenigstens eine Lokalverbindung nach Baden geschaffen werde. Ferner beantragt Redner die Herstellung eines Haltes bei Zug 14 a oder 14 in Rastatt, vielleicht durch Ueberfahren von Dinglingen bei einem Zuge, Früherlegung des Zuges 87 von Doss bis Offenburg zur Schaffung einer späteren Abendverbindung für die an dieser Strecke gelegenen Orte, Beibehaltung des Haltes bei Schnellzug 11 in Durlach, Einführung von Halten bei den Personenzügen 74 und 90 in Densbach, sowie bei Schnellzug 48 in Renschen oder Weiterführung des Zuges 76 über Offenburg hinaus, Schaffung einer frühen Fahrglegenheit für Arbeiter aus dem Böhlerthal nach Rastatt und schließlich Herstellung einer Abendverbindung zwischen den Zügen 86 und 42 von Karlsruhe nach Bruchsal, vielleicht unter Verwendung eines Serpolletwagens.

Die Herren Klein (Baden) und Fischer unterstützen den Antrag auf Fortsetzung des Zugs 87, Herr Fischer ferner den Antrag auf Einführung von Halten bei Zügen 74 und 90 in Densbach.

Die Generaldirektion erwidert, daß Zug 39 ganz erheblich beschleunigt werden müsse, um in Frankfurt den Anschluß vom Schnellzug 44 von Berlin aufzunehmen und in Singen den Berlin—Stuttgart—Mühlacker Schnellzug zu erreichen. Eine Lokalverbindung von Rastatt nach Baden zwischen den Zügen 397 und 65 lasse sich vielleicht durch die noch zu prüfende Weiterführung des Murgthalbahnzuges 334 bis Doss erzielen, wobei allerdings der Gegenzug neben den Zügen 26, 6 und 64 ein Verzug sein werde. Die Fortsetzung des Zugs 87 bis Offenburg solle vorgesehen werden. Da es jedoch sehr fraglich sei, ob der zu später Tagesstunde verkehrende Zug eine genügende Benützung finden werde, könne es sich nur um einen Versuch handeln. Die über die Benützung zu führende Statistik werde zeigen, ob ein Bedürfnis für weiteren Beibehaltung des Zuges vorliege oder nicht. Als Gegenzug solle Zug 88 täglich geführt werden.

Der Halt des Schnellzugs 11 in Durlach müsse zur Erreichung des Anschlusses nach Genf und Lyon wegfallen. Wegen Einführung eines Serpolletwagens auf der Strecke Karlsruhe—Bruchsal könne noch keine Zustimmung gemacht werden, da ein solcher Wagen noch nicht geliefert sei. Ein Halt bei Zug 74 in Densbach sei wegen der Kurslage im Bahnhof Karlsruhe nicht möglich, ein solcher bei Zug 90 kaum ein Bedürfnis; vielleicht lasse sich bei dem künftig täglich verkehrenden Zug 88 ein Halt ermöglichen. Ein Halt in Renschen bei dem sehr gespannten Schnellzug 48 sei ausgeschlossen; Zug 76 könne daselbst nicht einlegen und auch nicht zwischen Schnellzug 48 und dem Schnellzugsgruppe 34/14a/14 weitergeführt werden. Ein Halt bei dem wegen der Pariser Weltausstellung beschleunigten Schnellzug 17 in Rastatt zur Aufnahme der Arbeiter lasse sich nicht ermöglichen.

Herr Lenel beklagt die mangelhafte Ausstattung der Rheintalbahn mit Schnellzügen. Die Mannheimer Reisenenden würden dadurch gezwungen, den längeren und kostspieligeren Weg über Heidelberg zu wählen, der durch die langen Aufenthalte auf dieser Station noch besonders unangenehm sei. Auch die Verbindungen nach Württemberg ließen viel zu wünschen übrig, sowohl wegen der langen Fahrzeit der Züge auf der Strecke Mannheim—Heidelberg als auch wegen der langen Aufenthalte in Heidelberg. Insbesondere wünscht Redner die Wiedereinführung des Zuges 12 a auf der Rheintalbahn unter Beibehaltung des Zuges 196, die Herstellung eines besseren Anschlusses von Mannheim an Schnellzug 3 und die Führung eines direkten Wagens Mannheim—Konstanz in diesem Zuge sowie die Herstellung eines Anschlusses von Mannheim an den Paris—Karlsbad-Expreßzug.

Der Herr Minister weist darauf hin, daß in dem vorliegenden Entwurfe die Interessen Mannheims in weitgehendem Maße berücksichtigt seien. Im Laufe der letzten Jahre habe die früher fast nur mit Personenzügen befahrene Rheintalbahn eine ganze Reihe von Schnellzügen erhalten und in der weiteren Ausgestaltung des Fahrplans dieser Strecke werde fortgesetzt werden. Es könne aber nicht so weit gegangen werden, zu jedem Schnellzug der Hauptbahn einen Anschlusszug über Schwetzingen zu führen. Der Schnellzug 12 a solle wieder aufgenommen werden. Die Aufenthalte in Heidelberg seien in den Besitztissen begründet. Eine Gleisveränderung der Wege über Schwetzingen und Heidelberg bezüglich der Züge sei wegen der Verhältnisse unannehmbar.

Herr Dr. Wilkens erklärt, daß er mit jeder Verbesserung der Mannheimer Verbindungen einverstanden sei, so lange sie nicht eine Ablenkung von Zügen von Heidelberg auf Kosten dieser Stadt mit sich bringe.

Die Generaldirektion entgegnet, daß eine übrigens nicht nennenswerthe Beschleunigung der Züge auf der Strecke Mannheim—Heidelberg nur durch Aufhebung der Halte in Seddenheim, Friedrichsfeld und Weiblingen zu erzielen sei, die zweifellos bei diesen Orten auf heftigen Widerspruch stoßen würde.

Die Durchführung eines direkten Wagens Mannheim—Konstanz im Zug 3 werde geprüft werden. Als Gegenzug zu Schnellzug 12 a werde ein Schnellzug Mannheim—Schwetzingen—Karlsruhe zum Anschluß an Zug 3 in Aussicht genommen.

An den Orientexpreßzug, zu dem der Karlsbad-Expreß auf der Strecke Karlsruhe—Paris lediglich einen Doppelzug bilde, habe Mannheim schon bisher günstige Anschlüsse durch die Züge 195 und 182.

Herr Lenel wünscht ferner einen weiteren Zug von Mannheim nach den Unterwegstationen oberhalb Heidelberg zwischen den Zügen 397 und 65, befragt die Anhalten des Zuges 12 a in Schwetzingen und unterfragt eine von da bei der Generaldirektion eingegangene Petition um Beibehaltung des Haltes bei Schnellzug 8 a, durch dessen Wegfall zahlreiche Interessen gefährdet würden.

Herr Ertlinger beantragt, den früher bestandenen Halt bei dem wiederentstehenden Zug 12 a in Waghäusel.

Die Generaldirektion verweist auf die jetzt schon bestehenden mehrfachen Morgenverbindungen von Mannheim nach den Unterwegstationen oberhalb Heidelberg und erwidert, daß Zug 12 a in Waghäusel, Hockenheim und Schwetzingen anhalten werde, worauf

Herr Lenel darauf hinweist, daß so zahlreiche Halte nicht gerade im Interesse von Mannheim lägen.

Die Generaldirektion theilt ferner mit, daß der Schnellzug 8 a zur Gewinnung wichtiger Anschlüsse vom Schwarzwald hätte später gelegt und erheblich beschleunigt werden müssen, da von der Direktion Mainz ein weiteres Hinüberfahren der Abfahrtszeit in Mannheim nicht zu erlangen gewesen sei. Der Halt in Schwetzingen habe daher aufgegeben werden müssen. Für Schwetzingen sei aber dadurch Ersatz geboten, daß ab Karlsruhe ein Personenzug unmittelbar hinterher, ab Schwetzingen ein Lokalzug unmittelbar vorausfahre.

Herr Pfeilsticker erkennt an, daß die Früherlegung des Schnellzugs 11 eine Verbesserung der Verbindung von Norddeutschland her und einen wertvollen Anschluß nach Genf und Lyon gebracht habe, bedauert aber lebhaft den Verlust des Anschlusses von Zug 108 von Würzburg und die für das Oberland nun zu frühe Abfahrt von Karlsruhe schon um 7<sup>27</sup> N. und beantragt Weiterführung des günstigen Schnellzugs 13 nach dem Oberland, zugleich als notwendige Entlastung für den Zug 11. Auf alle Fälle sollte der jetzige unbefriedigende Zustand durch Herstellung eines Anschlusses vom Orientexpreßzug an den Zug 83 in Appenweier einigermaßen gemildert werden.

Die Generaldirektion sagt Prüfung dieser Wünsche zu. Zug 83 komme jetzt schon sehr spät nach Freiburg und habe einen langen Aufenthalt in Appenweier, der nicht noch verlängert

werden sollte. Der Karlsbad—Paris-Expreßzug habe Anschluß an den Zug 83.

Herr Pfeilsticker wünscht weiter die Späterlegung des Zugs 79 ab Freiburg oder einen weiteren Zug aufwärts gegen 10<sup>15</sup> Uhr Abends zur Erleichterung des Verkehrs von Theater, Konzerten und Vorlesungen und bittet eventuell um Vorkehr, daß bei größeren Verspätungen des Zugs 11 der Zug 79 nicht vor ersterem in Freiburg abfähre, damit der Uebergang für die Stationen oberhalb Freiburgs gewahrt bleibe.

Die Generaldirektion erwidert, daß Zug 79 wegen der bundesgesetzlichen Bestimmungen über die Dienstzeit des Personals nicht nach 12 Uhr Nachts in Basel eintreffen könne und ein längeres Stilllager in Freiburg wohl auch nicht erwünscht sei. Dagegen könne für Zug 79 eine Wartezeit auf Zug 11 vorgesehen werden.

Herr Dr. Wilkens dankt für die Einlegung der Züge 2 und 13, unterstützt den Antrag auf Durchführung des letzteren in's Oberland und bittet um Befreiung des Haltes bei Schnellzug 11 in Emmendingen.

Der Herr Minister verweist auf die bezüglich der Schnellzugshalte abgegebene allgemeine Erklärung.

Herr Heidlauß dankt für den Halt bei Zug 39/1 b in Dinglingen und befragt die Weiterführung des Zugs 13.

Herr Pfeilsticker ersucht um Bewahrung des Sonntagsanschlusses nach dem Wiesenthal bei etwaiger Späterlegung des Zugs 79.

Herr Frank beklagt die Verschlechterung des bisherigen unmittelbaren Anschlusses von Schnellzug 11 an Schnellzug 34 und die zu frühe Abfahrt des ersteren von Heidelberg für die Forzheimer Interessenten und ersucht um Aufhebung der Station Neufriedrich bei Fahrplan Rest—Basel des grünen Kursbuchs.

Die Generaldirektion sagt die Erfüllung des letzteren Wunsches zu.

Herr Meier bedauert den Verlust des Anschlusses vom Oberwald an Zug 11 und den Umweg über Karlsruhe bei der Fahrt mit diesem Zuge nach Forzheim.

Die Herren Dr. Wilkens und Lenel danken für die durch Früherlegung des Zugs 69 c und Neueinlegung des Zugs 64 c geschaffene Mittagsverbindung zwischen Mannheim und Heidelberg und erklären auf Betragen der Generaldirektion, daß die Einlegung des von Friedrichsfeld bei Zug 69 c, von Weiblingen bei Zug 115 nachgefolgten Haltes nicht im Interesse der beiden Städte liege.

Herr Klein (Baden) bringt die in Baden bestehende Klage darüber vor, daß die beiden dort gewöhnlich gleichzeitig am Bahnhof haltenden Anstaltungen nicht in Bezug auf ihre Richtung gekennzeichnet seien, was um so mehr zu Unzuträglichkeiten führe, als die Fahrordnung öfters wechsle.

Der Herr Minister weist darauf hin, daß die Schaffner die Zugrichtung ausrufen. Im übrigen aber sei die angeregte Kennzeichnung in der Einföhrung begriffen.

Herr Heidlauß wünscht die Herstellung eines Anschlusses von Zug 86 in Dinglingen an den jetzigen Zug 79 nach Fahr.

Herr Pfeilsticker bittet um Abgabe des Anschlusses nach und von Freiburg bei einigen Strecken im Wandfahrplan, insbesondere bei der Strecke Appenweier—Straßburg.

Herr Lenel ersucht um Verbesserung der Verbindungen zwischen Mannheim und Speyer und um Herstellung des Anschlusses von Zug 205 an Zug 65 in Heidelberg.

Herr Fuchs regt die Aufhebung von Fahrarten Altkuhheim—Speyer in Heidelberg an.

Die Generaldirektion sagt Prüfung und Erfüllung dieser Wünsche nach Möglichkeit zu.

Herr Ertlinger beantragt die Führung eines Anschlusszuges von Graben nach Bruchsal von Zug 191 von Mannheim und die Verbesserung der Verbindungen von Bruchsal nach der Hinterpfalz.

Die Generaldirektion erwidert, daß die Herstellung des gewünschten Anschlusses nicht zugesagt werden könne, weil sie eine neue Zugausstattung erfordere. Eine Verbesserung der Verbindungen mit der Pfalz stehe bevor.

Herr v. Söller bedauert lebhaft, daß durch Früherlegung des Schnellzugs 11 die Interessenten von Eppingen, das rege Beziehungen zur Kreisstadt Heidelberg unterhalte, daselbst volle 40 Minuten früher wegfahren müßten, ersucht um Beibehaltung des jetzigen Zustandes und, wenn dies nicht möglich sei, um Herstellung einer späteren Verbindung auf dem Umweg über Karlsruhe durch Späterlegung des Zugs 248 zum Anschluß an Schnellzug 13. Ferner müsse er auf die Einlegung von Schnellzügen zwischen Karlsruhe und Heilbronn auf dem kürzesten Weg über Eppingen zurückkommen, die allerdings ohne Verringerung der jetzt bestehenden Personenzüge einzutreten hätte.

Herr Dr. Wilkens bestätigt die regen Beziehungen zwischen Eppingen und Heidelberg, die eine spätere Anknüpfungsmöglichkeit namentlich im Sommer wünschen ließen.

Herr Ertlinger spricht ebenfalls an Hand einer im einzelnen wiedergegebenen Anregung der Heilbronner Handelskammer für Einführung von Schnellzügen über Eppingen (ohne Aufhebung von Personenzügen) und ersucht wegen Weiterführung von Verhandlungen mit genannter Kammer vorerst um einen grundsätzlichen Bescheid.

Die Generaldirektion weist darauf hin, daß die Früherlegung des Zugs 11 zwar einen früheren Abgang in Heidelberg um 40 Minuten, dafür aber auch eine um 1<sup>15</sup> Stunden frühere Ankunft in Eppingen mit sich bringe. Eine Späterlegung des Zugs 248 zum Anschluß an Zug 13 würde eine erhebliche Verschlechterung des Anschlusses vom Oberland her und eine wesentliche Dienstverlängerung auf der Strecke Heidelberg—Eppingen bedeuten. Wegen der Einlegung von Schnellzügen Karlsruhe—Heilbronn könne ohne Mitwirkung der württembergischen Verwaltung eine verbindende Zusage nicht gemacht werden. Änderungen auf dieser Strecke sollten bis zur Eröffnung der Linie Eppingen—Stemshausen verschoben werden.

Herr Ertlinger beantragt Führung eines Arbeiterzuges aus dem Murgthal mit Ankunft in Rastatt vor 6<sup>00</sup> V. und Weiterleitung des Zugs 334 nach Doss zum Uebergang auf D-Zug 1.

Der Herr Minister macht weitere Prüfung des ersten Antrags von der Haltung der Murgthalbahn-Gesellschaft abhängig.

Die Generaldirektion fährt aus, daß die Uebergangszeit von Zug 329 auf Zug 334 in Weisenbach wegen Ausföhrung von Rangirfahrten nicht entbehrlich sei und daß daher die Weiterführung des Zugs 334 nur für Herstellung der schon besprochenen Lokalverbindung nach Baden, nicht aber für den Uebergang auf den D-Zug 1 in Betrach kommen könne.



d. Die Bevorzugung, die neuerdings die ausländischen künstlichen Futtermittel vor den durch die Mühlen im Inland hergestellten Futtermitteln (Mele, Futtermehl, Malzkeime, Malzschrot) erfahren, erschwert das Gedeihen vieler kleineren Mühlenbetriebe durch die Behinderung des lohnenden Absatzes ihrer Nebenzeugnisse.

e. Die Bäder haben aufgehört, Getreide zu kaufen und selbst vermahlen zu lassen. Sie haben den Mehlhandel begonnen und beziehen das Mehl häufig von einer entfernt liegenden größeren Mühle, wodurch dem Kleinstmüller am Ort der Verdienst entzogen wird.

Alle diese Ursachen des Rückgangs der kleinen und mittleren Betriebe liegen auf Gebieten, die sich der Einwirkung des Gütertarifs entziehen.

4. Die wichtigste Ursache des Rückgangs ist darin zu suchen, daß die Mühlenindustrie im Deutschen Reich in raschem Uebergang zum Großbetrieb begriffen ist. Wegen diesen Umwandlungsprozesse kann nicht mit Tarifmaßnahmen angeknüpft werden. Eine Frachterhöhung für Mehl würde die Großbetriebe nützlich, auf das ihnen nicht mehr erreichbare weiter gelegene Absatzgebiet zu verschieben und den Verlust durch noch intensiveren Betriebsgestaltung und noch energischeren Wettbewerb mit den in der Nähe befindlichen kleineren Betrieben wieder möglichst einzubringen. Dies würde den Großbetriebe vermehrte des Uebergewichts ihrer Kapitalkraft nicht schwer fallen; die kleineren Betriebe würden daher voraussichtlich bald vernichtet sein. Aber auch die Großbetriebe müßten einen verheerenden Wettbewerbskampf gegen einander führen, was im allgemeinen Interesse unerwünscht wäre. In richtiger Erkenntnis dessen haben sich die deutschen Handelskammern in ihrer überwiegenden Mehrheit gegen die Gütertarifung des Mehls ausgesprochen, namentlich auch mehrere bayrische Handelskammern.

5. Die Erhaltung der kleineren Mühlenbetriebe ist im Interesse der kleineren Landwirthe namentlich Süddeutschlands an sich zwar erwünscht, immerhin können sich aber die kleineren Landwirthe die Möglichkeit eines lohnenden Absatzes an die Großmühlen dadurch sichern, daß der genossenschaftliche Verkauf des Getreides in die Wege geleitet wird.

6. Durch die Gübertarifung des Mehls soll den mittleren und kleineren Betrieben die Erhöhung des Mehlpreises erleichtert werden. Das zunächst betheiligte Bäckerergewerbe würde, da es sich um eine dauernde Erhöhung des Mehlpreises handelt, die Preisverhöhung auf die Waare, das Brod, überwälzen. Beim Bezug des Mehls durch die Bäcker handelt es sich in der Hauptsache um Großhandelspreise, beim Verkauf des Brodes ausschließlich um Kleinhandelspreise. Beim Bezug des Mehles kann mit Rücksicht auf das Kilogramm gerechnet werden, nicht aber beim Verkauf des Brodes. Jede Preisverhöhung wird auf ganze Pfennige für die Einheit (das Stück oder Pfund) aufgerundet, wodurch sie noch mehr wirkt. Der Brodpreis wird deshalb stärker erhöht werden, als der Mehlpreis. Außerdem zeigt die Statistik, daß die Erhöhung des Brodpreises länger andauert als die Erhöhung des Mehlpreises. Die Erhöhung des Brodpreises, für das unentbehrlichste Nahrungsmittel, wird von dem wirtschaftlich Schwachen am schwersten empfunden werden, weil der kleine Mann den verhältnismäßig größten Brodverbrauch hat. Die Verteuerung des Brodes führt zu einem Schlagwort für die Agitation werden, das weit über seine wahre Bedeutung ausgebeutet wird, und zwar nicht nur im Kampf auf wirtschaftlichem Gebiet.

Der Uebergang der mittleren und kleinen Mühlen in Deutschland wurde von den Vertretern der deutschen Eisenbahnen und dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten lebhaft bedauert. Aus den vorliegenden Erwägungen überzeugten sie sich aber, daß es sich um einen Umwandlungsprozess auf wirtschaftlichem Gebiete handelt, gegen den man mit Tarifänderungen vergeblich ankämpfen würde. Im Gegenteil würde die Annahme des Antrags für einen großen Teil der mittleren und kleinen Mühlen geradezu verhängnisvoll werden. Soweit sie in einer Entfernung von etwa 100 km von Großmühlen liegen, würde ihr Rückgang nicht aufgehalten, sondern beschleunigt werden. Ueberdies muß mit der Bahrschnelligkeit einer allgemeinen Verteuerung des unentbehrlichsten Nahrungsmittels gerechnet werden, was in sozialer Hinsicht sehr bedenklich erscheint.

Aus diesen Gründen haben die Tarifkommission (in Uebereinstimmung mit dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten) und die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen die Gübertarifung des Mehls abgelehnt.

Herr Stromeier erklärt, er vertrete einen Bezirk mit vielen kleineren und mittleren Mühlenbetrieben, die sich durch die Haltung der Generaldirektion in empfindlicher Weise geschädigt fühlen. Wenn die bayrischen Handelskammern Passau und Regensburg abweichend von der Stellung der meisten Handelsvertretungen Bayerns für Beibehaltung des jetzigen Zustandes seien, so sei dies begründet. Für diese Bezirke lägen die Verhältnisse ähnlich, wie für Mannheim und Ludwigsbasen a. Rh. Sie könnten das Getreide auf dem Wasserweg beziehen, hätten also kein Interesse an der Gübertarifung des Mehls. Die Annahme, die kleineren und mittleren Mühlenbetriebe seien nicht mehr wettbewerbsfähig, sei nicht zutreffend. Die Verhältnisse, wie sie von der Generaldirektion geschildert worden seien, träfen vielmehr für Norddeutschland, nicht aber für Süddeutschland zu. Windmühlen, ferner Schrot- und Kundenmühlen, die lediglich für die landwirtschaftliche Bevölkerung arbeiten, seien bei uns nicht vorhanden. Die Mühlenbetriebe seien in dem von ihm vertretenen Bezirk ganz modern eingerichtet und lieferten ein gleich gutes, wenn nicht gar ein besseres Fabrikat als die Großmühlen. Wo die Wasserkraft zeitweilig verjage, sei man auch auf den Betrieb mit Dampfkraft eingerichtet. Der genossenschaftliche Verkauf des Getreides könne für das südliche Baden nicht in Frage kommen. Wenn die Rheinmühlen die südlichen Mühlenbetriebe vernichtet hätten, so müßte die Genossenschaft das Getreide nach Mannheim verkaufen und dann das Mehl von da wieder beziehen. Das bedeute doch doppelte Fracht. Die südbadische Mäckerlei leide unter den Tarifverhältnissen und zudem noch unter dem Wettbewerb der Schweiz. Der Preisauflschlag für Mehl bedeute noch keinen Preisauflschlag des Brodes, weil er so unbedeutend sei, daß er nicht auf das Brod übergemittelt zu werden brauche. Er müsse demnach die Haltung der Generaldirektion, die eine schwere Schädigung der Interessen des Mühlenbetriebs seines Bezirks bedeute, bedauern.

Herr Klein bemerkt, die Ablehnung des Antrags seitens der zuständigen Körperschaften sei nun einmal erfolgt, die Besprechung der Frage habe daher nur noch einen akademischen Werth. Die Gründe für die Ablehnung seien in der Denkschrift der Generaldirektion niedergelegt. Ueber die Berechtigung der Begründung wolle er sich nicht näher verbreiten und nur bemerken, daß man die Beweisführung in mehr als einem Punkte angreifen könne. Er wünsche nur, die Müller und Landwirthe

möchten die Begründung für genügend halten, er könne das nicht. Er theile vollständig den Standpunkt des Vorredners. Er gebe zu, daß der Antrag auf Gübertarifung von Mehl kein Radikalmittel sei; er sei aber eines der Mittel, mit denen man der Landwirtschaft helfen könne. Er spricht den Wunsch aus, es möge gelingen, die Bedürfnisse der Landwirtschaft und Mäckerlei durch allseitiges Zusammenwirken aller in Betracht kommenden Faktoren nach und nach zu befriedigen.

Herr Kraft ist gleichfalls der Ansicht, die verschiedene Tarifung von Mehl und Getreide sei gerechtfertigt, wenngleich er nicht verkenne, daß man bei der Verschiedenartigkeit der Verhältnisse auch zu einer anderen Ansichtung habe gelangen können. Er glaube nicht, daß die Frage schon erledigt sei, sie werde vielmehr wieder kommen und hoffentlich dann eine befriedigende Antwort finden.

Die Generaldirektion erklärt, es sei zweifellos, daß eine Preisverhöhung für Mehl eine solche für Brod verursachen müsse. Dies gehe aus einer graphischen Darstellung der Mehl- und Brodpreise in Mannheim und Karlsruhe vom Jahre 1898 hervor, die seitens der Generaldirektion dem Eisenbahnrathe vorgelegt wird. Die Frage sei allerdings anscheinend noch nicht erledigt, weil sie voraussichtlich noch einmal in der Zweiten Kammer der Bayerischen Landstände behandelt werde. Es seien auch schon Anzeichen vorhanden, daß, um dem Wunsch nach unterschiedlicher Tarifung von Getreide und Mehl zu entsprechen, der Antrag auf Befreiung von Mehl im Spezialtarif I und auf Befreiung von Getreide in den Spezialtarif II eingebracht werde, welche Maßnahme in Süddeutschland seitens der Landwirtschaft gewiß nicht gewünscht werde.

Mittheilung der Großh. Generaldirektion über die Festsetzung der Be- und Entladefristen.

Die Generaldirektion führt aus: Zu Zeiten empfindlichen Wagenmangels, namentlich im Herbst, hat sich die Eisenbahnverwaltung fast alljährlich genöthigt gesehen, die tarifmäßige 24stündige Ladefrist auf sechs Stunden herabzusetzen. Diese Kürzung der Ladefristen wurde aber, wie zahlreiche Beschwerden und Vorstellungen von Handelskammern und Interessenten zeigten, als sehr mißlich empfunden; die Anpassung an die geänderten Verhältnisse wurde den Interessenten, da diese Maßregel stets in die Zeit des stärksten Verkehrs fällt, wo die Nachfrage nach Fuhrwerken und Arbeitskräften ohnedies erheblich gesteigert ist, sehr erschwert. Die Eisenbahnverwaltung hat andererseits das größte Interesse daran, nicht nur zu Zeiten des Wagenmangels, sondern ständig den Wagenumlauf durch geeignete Bemessung der Ladefristen zu beschleunigen. Die Mehrzahl der deutschen Eisenbahnverwaltungen hat daher die 24stündige Ladefrist entsprechend verkürzt, und zwar nicht nur für die Zeiten des gesteigerten Verkehrs, sondern für das ganze Jahr. Anknüpfend an die Bestimmungen der Preussischen Staatsbahnen hat die Generaldirektion im Oktober v. J. angeordnet, daß die Wagen die bis 9 Uhr Vormittags auf den allgemeinen Ladegleisen zur Be- und Entladung den innerhalb eines Umkreises von 2 km vom Stationsort wohnenden Versendern oder Empfängern bereitgestellt werden, noch innerhalb der Geschäftsstunden desselben Tages bezw. entladen sein müssen. Das hat einerseits für die Eisenbahnverwaltung den großen Vortheil, daß der Nachtbetrieb diese Wagen noch umfassen kann, andererseits ist die Vorschrift, wonach die Ladefrist für solche Wagen erst am nächsten Morgen um 9 Uhr abläuft, für die Verkehrsreisenden von keinem besonderen Werthe. Die auf Privatanschlußgleisen sowie von mit Schienenanschluß versehenen Lagerhallen und Lagerplätzen, ferner die im unmittelbaren Schiffsanleger und Lager- oder entladenden Wagen müssen innerhalb fünf Stunden an die Eisenbahn zurückgegeben werden. In allen anderen Fällen beträgt die Ladefrist, wie bisher, 24 Stunden.

Ueber die mit den neuen Bestimmungen gemachten Erfahrungen haben sich die Betriebsinspektoren, von denen auf Anfang d. J. Bericht eingefordert wurde, im allgemeinen günstig ausgesprochen. Es wurde nur geltend gemacht, daß die Frist von fünf Stunden für Befreiung von Privatanschlußgleisen u. s. w. nicht ausreichte, wenn für dieselbe eine größere Anzahl von Wagen auf einmal zusammen kommen; ferner, wenn Güter in Betracht kämen, deren Be- oder Entladung eine besonders umständliche Behandlung erfordere, z. B. unversehrte Glas- und Porzellanwaaren u. s. w. Es muß zugegeben werden, daß die Empfänger von Gütern vielfach nicht in der Lage sind, den Eingang der für sie bestimmten Wagenladungsgüter so zu regeln, daß ihnen auf einmal nicht mehr Wagen zugewiesen werden, als sie innerhalb einer Frist von fünf Stunden entladen können. Die Generaldirektion ist daher zu dem Vorschlage gekommen, unter Aufhebung der Verfügung vom 16. Oktober 1899 getrennte Bestimmungen für Versand und Empfang zu treffen: bezüglich des Versandes soll es in den fraglichen Fällen bei der fünfständigen Ladefrist verbleiben, da es den Versendern wohl möglich ist, ihre Wagen- und Rangirfahrten liegenden Ladeteile nicht mehr Wagen anfordern, als sie innerhalb dieser Frist bewältigen können. Zu diesem Zwecke sollen von den Dienststellen auch Wagenbestellungen auf einzelne Ladeteile angenommen werden. Im Empfang dagegen sollen die Ladefristen bezüglich der Anschlußgleise, der an Ladegleisen gelegenen Lagerhallen und Lagerplätze, sowie im Wasserumfahrsverkehr mit den Entladefristen für die allgemeinen Ladegleise gleichgehalten werden. Im übrigen sollen die Bestimmungen bezüglich der für die allgemeinen Ladegleise gültigen Ladefristen noch dahin geändert werden, daß bei den bis 9 Uhr Vormittags zur Be- bezw. Entladung bereitgestellten Wagen, sofern der Absender oder Empfänger innerhalb eines Umkreises von 5 km vom Stationsgebäude (der Güterabfertigungsstelle) wohnt, die Verladung und Aufgabe oder die Entladung des Gutes noch innerhalb der Geschäftsstunden des laufenden Tages vollzogen werden muß. Dadurch wird die nach den bisherigen Bestimmungen bestehende Ungleichheit beseitigt, daß z. B. die Bewohner von Waldorf stets die 24stündige, die von Wiesloch dagegen, weil Wiesloch der Stationsort ist, bei den bis 9 Uhr Vormittags bereitgestellten Wagen nur die Ladefrist bis zur Beendigung der Geschäftsstunden des laufenden Tages haben, obwohl die Gemeinde Waldorf näher dem Stationsgebäude liegt, als die Gemeinde Wiesloch. Außerdem will die Generaldirektion dem Publikum in der Weise entgegenkommen, daß die Besteller von Wagen, wenn diese nicht rechtzeitig gestellt werden können, hieron verständigt werden. Bezüglich der besonders schwierig zu verladenden Güter soll die Generaldirektion ermächtigt werden, die allgemeinen Ladefristen dann ausnahmsweise einzuräumen, wenn das Bedürfnis hierzu von den Interessenten nachgewiesen wird.

Herr Venei erklärt, daß die Mannheimer Interessenten sich durchaus ablehnend gegen die im Oktober v. J. eingeführten Bestimmungen verhielten, namentlich hielten die Dampfeschiffahrtsunternehmungen die gekürzten Ladefristen für unzureichend. Diese Fristen würden in den meisten Fällen überschritten, weil die

Wagen oft ungünstig aufgestellt würden, die Entladung durch Rangirbewegungen gestört werden, die Bahnhofsanlagen unzureichend seien u. s. w. Man müsse Rücksicht nehmen auf die Menge der Güter, die eine Firma aufleiere oder abhole, auch darauf, daß manche Güter sehr schwer zu verladen seien. Redner beantragt die Vertagung, da dieser wichtige Gegenstand, der erst kurze Zeit vorher auf die Tagesordnung der Sitzung gestellt worden sei und über den daher die Erhebungen nicht vollständig hätten abgeschlossen werden können, einer eingehenden Erörterung bedürfe.

Herr Ettinger fährt aus, daß die Verkürzung der Ladefristen erhebliche Nachteile für die Industrie herbeiführe und ist namentlich dagegen, daß die Kürzung der Ladefristen sich auf das ganze Jahr erstrecken soll, da manche Industriezweige nicht im Herbst, sondern zu anderen Jahreszeiten, wo gar kein Wagenmangel herrscht, ihren Hauptverkehr haben und dann durch Verkürzung der Ladefristen geschädigt werden. Für manche Interessenten könne die fünfständige Frist genügen, für andere wieder nicht, namentlich dann nicht, wenn eine Firma zu gleicher Zeit Wagen zu beladen und entladen habe, oder wenn bestellte Wagen von der Eisenbahn nicht auf den bestimmten Tag gestellt werden können, dann aber nachgeliefert und zugleich mit anderen Wagen bereitgestellt werden, so daß ohne Verschulden des Versenders eine größere Anzahl Wagen bereitgestellt werden, als er innerhalb der vorgeschriebenen Frist bewältigen könne. Für ganz große Betriebe, wie die Zuckerfabrik Wagghäusel sei bei den damaligen Verhältnissen die Einhaltung der gekürzten Ladefristen im Späthjahr überhaupt nicht möglich. Redner beantragt, in erster Linie es bei der bisherigen 24stündigen Ladefrist zu belassen, die zu Zeiten besonders starken Wagenmangels etwa auf 9 Stunden gekürzt werden könne, ist in zweiter Linie aber auch mit dem Vertagungsantrag einverstanden.

Die Generaldirektion erklärt, daß nach Mittheilung mehrerer deutscher Eisenbahnverwaltungen die Bestimmungen über die gekürzten Ladefristen wohl auch anfänglich da und dort zu Ausstellungen Anlaß gegeben haben, daß diese Maßregel aber für den angestrebten Zweck durchaus erfolgreich gewesen sei und daß schließlich auch die Interessenten sich mit derselben befreundet hätten, da sie ja auch diesen wieder zugute komme.

Herr Feilfelder erklärt, daß bei den beschränkten mißlichen Bahnhofsverhältnissen in Freiburg die im Oktober v. J. eingeführte gekürzte Ladefrist unzureichend sei.

Herr Kraft stimmt den Maßregeln der Generaldirektion zu, namentlich hält er es für durchaus zweckmäßig, daß die bis 9 Uhr Vormittags bereitgestellten Wagen noch am selben Tage an die Eisenbahnverwaltung zurückgegeben werden müssen, damit sie noch mit den Nachtzügen abrollen können.

Herr Fuchs hält die gekürzten Ladefristen für unzureichend. Der Herr Minister erklärt sich mit dem Vertagungsantrage ebenfalls einverstanden, und zwar in dem Sinne, daß vorläufig nach den jetzigen Vorschriften der Generaldirektion über die Festsetzung der Ladefristen verfahren werden solle. Vor der nächsten Eisenbahnratssitzung soll dann rechtzeitig über das Ergebnis dieses weiteren Verlaufs Mittheilung gemacht und in der Sitzung selbst über die endgültige Regelung der Angelegenheit beraten werden.

Herr Ettinger wünscht, daß den Handelskammern eine größere Anzahl von Exemplaren der Denkschrift zur Vertheilung an die Interessenten, und zwar möglichst frühzeitig, zugesandt werden möge.

Der Herr Minister sagt zu, diesem Wunsche nachzukommen.

### Literatur.

R. Albrecht Thoma. Katharina von Bora. Geschichtliches Lebensbild. (Berlin, Georg Reimer.) Preis 5 M. — „Das ist ein selbiger Mann, der eine gute Ehe hat. Denn es ist kein lieblicher, freundlicher, noch holdseliger Verwandtschaft, Gemeinshaft und Gesellschaft, denn eine gute Ehe, wenn Eheleute mit einander in Frieden und Einigkeit leben. Die höchste Gnade Gottes ist, ein fromm, freundlich, gottesfürchtig Gemahl haben, mit der du friedlich lebst, der du darfst all dein Gut und was du hast, ja dein Leib und Leben anvertrauen. Mit diesen Worten predigt Luther die Ehe, jedenfalls auf Grund der Erfahrungen, die er selbst in ihr gemacht. Wer aber war die, die ihn so köstliche Erfahrungen machen ließ, daß sie ihn zu solchem Lobpreis begeisterten? Wer war der „freundliche, liebe Herr Rätbe“, der während zwanzig Jahren des großen Doctors guter Hausgeist war? Wer war die, die ohne eine geistreiche Frau zu sein, ohne hohen Schwung der Gedanken, ohne glänzende Geistesgaben doch als tüchtige deutsche Frau dem Manne die Heimstätte bereitet, nach der er sich stets zurücksehnt, in der jene Gedanken reifen und Gestalt gewinnen, die eine Welt von Grund aus verändern und erneuern, jene Heimstätte, die in alle Zukunft das Vorbild eines deutschen, eines evangelischen Hauses sein wird? Auf alle diese Fragen gibt Thoma's Buch erschöpfende Antwort. Mit Recht wirft der Verfasser im Vorwort die Frage auf: Was wäre Luther ohne seine Rätbe? Mit Recht spricht er es aus: Dem Lebensbild des großen Reformators fehlte das menschlich Anziehende, fehlten die vor allem uns Deutschen ansprechenden gemüthlichen Beziehungen des Familienlebens — ohne das Bild der Frau Rätbe. Und dieses Bild zeichnet uns nun Thoma nicht in der Weise eines trocknen erzählenden, seine Gelehrsamkeit in den Vordergrund rückenden und mit der Schärfe seiner Kritik sich brütenden Forscher — Gelehrsamkeit und Kritik, die beide höchster Anerkennung werth sind, hat er in den Anhang verwiesen —, sondern in der Sprache des lebendig schauenden und mitempfindenden Volkschriftstellers, der, selbst begeistert für seinen Gegenstand, auch den Leser zu begeistern weiß. Und so steigt denn auf dem Hintergrund großer weltgeschichtlicher Ereignisse, auf dem Untergrund des Lebens und Treibens einer kleinen Unterstadtsstadt das Bild von Luther's „Rätbe“ vor uns auf, mit seinem milden Lichte auch die gewaltige Gestalt des „Deutlichsten aller Deutschen“ in herzerquickende Beleuchtung rückend. Mühte darum Thoma's Buch in recht vielen Familien gelesen werden, und recht viele deutsche Frauen und Jungfrauen sich das Bild der „Frau Rätbe“ als das einer echten, rechten deutschen Frau in Herz und Gemüth einprägen!

Verantwortlicher Redakteur: Julius Raß

# Seiden-Blousen Mk. 3.90

und höher! — 4 Meter — porto- und zollfrei zugefandt! Muster zur Auswahl, ebenso von schwarzer, weißer und farbiger „Henneberg-Seide“ für Blousen und Roben, von 75 Pfg. bis Mk. 18.65 p. Met.

— Eigene Fabrik auf deutschem Bollgebiet.  
Nur acht, wenn direkt von mir bezogen!  
G. Henneberg, Seiden-Fabrikant, Zürich.  
Königl. und Kaiserl. Hoflieferant.

**Bürgerliche Rechtsstreite.**

**Ladung.**  
J. 872.1. Nr. 1793. Heidelberg. Die Schuhmacher Wilhelm Schmitt Ehefrau, Elise, geborene Schmidt in Waldangeloch, Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Müller hier, klagt gegen ihren Ehemann Schuhmacher Wilhelm Schmitt, 3. Jt. an unbekanntem Orten abwesend, früher zu Waldangeloch, auf Grund der Behauptung, daß der Beklagte durch schwere Verletzung der durch die Ehe begründeten Pflichten eine so tiefe Zerrüttung des ehelichen Verhältnisses verschuldet hat, daß der Klägerin die Fortsetzung der Ehe nicht zugemutet werden kann, mit dem Antrage auf Ehescheidung. Die Klägerin ladet den Beklagten zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits vor die I. Civilkammer des Großh. Landgerichts zu Heidelberg auf Mittwoch den 25. April 1900, Vormittags 9 Uhr, mit der Aufforderung, einen bei dem gedachten Gerichte zugelassenen Anwalt zu bestellen.

Zum Zwecke der öffentlichen Zustellung wird dieser Auszug der Klage bekannt gemacht.  
Heidelberg, den 19. Februar 1900.  
Schmitt, Gerichtsschreiber des Gr. Landgerichts.

**Aufgebot.**  
J. 888.1. Nr. 6221. Karlsruhe. Der am 13. August 1827 in Weingarten, Amts Durlach geborene, zuletzt in Eggenstein wohnhaft gewesene Landwirt Jakob Boser ist im Spätjahre 1863 nach Amerika ausgewandert und seitdem verschollen.  
Da dessen Ehefrau Katharina geb. Heil in Eggenstein Antrag auf Todeserklärung gestellt hat, so ergeht die Aufforderung:  
1) an den Verschollenen, sich spätestens in dem auf  
Freitag, 28. September 1900, Vormittags 10 Uhr, vor Gr. Amtsgericht hier, Akademiestr. 2, III. Stod, Zimmer 22 bestimmten Aufgebotsstermin zu melden, widrigenfalls die Todeserklärung erfolgen wird,  
2) an Alle, welche Auskunft über Leben oder Tod des Verschollenen zu erteilen vermögen, spätestens im Aufgebotsstermin dem Gerichte Anzeige zu machen.  
Karlsruhe, den 17. Februar 1900.  
Kaschberger, Gerichtsschreiber Großh. Amtsgerichts.

**Aufgebot.**  
J. 889.1. Nr. 2179. Ettenheim. Katharina Maier, Kaspar Maier, Elise Maier und Wilhelm Stulz, alle von Rippenheim und zuletzt dort wohnhaft, sind im Jahre 1855 ausgewandert und seitdem verschollen.  
Da seitens der Gr. Generalstaatskasse in Vertretung des Gr. Fiskus der Antrag auf Todeserklärung der Verschollenen gestellt ist, ergeht die Aufforderung,  
1. an die Verschollene, sich spätestens in dem auf:  
Dienstag, 2. Oktober 1900, Vormittags 9 Uhr, bestimmten Aufgebotsstermin zu melden, widrigenfalls die Todeserklärung erfolgen wird,  
2. an Alle, welche Auskunft über Leben oder Tod der Verschollenen zu erteilen vermögen, spätestens im Aufgebotsstermin dem Gerichte Anzeige zu machen.  
Ettenheim, den 20. Februar 1900.  
Großh. Amtsgericht:  
Dr. A. Fuchs.

**Aufgebot.**  
J. 784.2. Nr. 2387. Durlach. Weinhändler Urban Schürhammer dahier hat als bisheriger Inhaber die Kraftlosenerklärung der von der Aktien-Gesellschaft Drahtseilbahn Durlach-Turmberg in Durlach ausgestellten, auf den Inhaber lautenden Aktie Nr. 93 im Nennwert von 1000 M. beantragt, indem er ihren Verlust aufgebotsstermin wird auf Montag, den 17. September 1900, Vormittags 9 Uhr, bestimmt und wird der Inhaber der Aktie aufgefordert, spätestens in diesem Termin seine Rechte anzumelden und die Aktie vorzulegen, widrigenfalls die Kraftlosenerklärung der letzteren erfolgen wird.  
Durlach, den 16. Februar 1900.  
Großh. Amtsgericht:  
(gez.) B. Schmidt.  
Dies veröffentlicht:  
Der Gerichtsschreiber:  
Frankl.

**Aufgebot.**  
J. 888.1. Nr. 2018. Oberkirch. Auf Antrag des August Schindler von Gralch wird der verschollene J. 3. Jt. Schindler von da aufgeführt, sich spätestens in dem auf:  
Mittwoch, 7. November 1900, Vormittags 10 Uhr, bestimmten Aufgebotsstermin bei diesseitigen Amtsgerichte zu melden, widrigenfalls er für tot erklärt würde. Zugleich werden Alle, die Auskunft über Leben oder Tod des Verschollenen zu geben vermögen, aufgefordert, dies spätestens im Aufgebotsstermin hierher anzugeben.  
Oberkirch, den 19. Februar 1900.  
Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts:  
Schneider.

**Aufgebot.**

J. 887.1. Nr. 2017. Oberkirch. Auf Antrag der Ehefrau des Josef Klaufer, Magdalena geb. Doll in Duntel, Staat Illinois und des Bäckers Wilhelm Doll in New York, beide vertreten durch Käbler Springsmann in Oberkirch wird der Verschollene Franz Xaver Doll von Oberkirch aufgefordert, sich spätestens in dem auf:  
Mittwoch, 7. November 1900, Vormittags 10 Uhr, bestimmten Aufgebotsstermin bei diesseitigen Amtsgerichte zu melden, widrigenfalls er für tot erklärt würde. Zugleich werden Alle, die Auskunft über Leben oder Tod des Verschollenen zu geben vermögen, aufgefordert, dies spätestens im Aufgebotsstermin hierher anzugeben.  
Oberkirch, den 19. Februar 1900.  
Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts:  
Schneider.

**Aufgebot.**  
J. 782.2. Nr. 2089. Schönaue. Auf Antrag der Ehefrau des Reinhold Ritter, Schloffer, Karoline geb. Simon in Zell und der ledigen Josepha Simon von Ehrberg wird der am 18. März 1840 zu Ehrberg geborene, verschollene Josef Simon, zuletzt wohnhaft in Ehrberg, aufgefordert, sich spätestens in dem auf:  
Dienstag, den 18. September 1900, Vormittags 9 1/2 Uhr, bestimmten Aufgebotsstermin bei diesseitigen Gerichte zu melden, widrigenfalls die Todeserklärung erfolgen wird. Alle diejenigen, welche Auskunft über Leben oder Tod des Verschollenen zu erteilen vermögen, werden aufgefordert, spätestens im Aufgebotsstermin dem Gerichte Anzeige zu machen.  
Schönaue, 8. Februar 1900.  
Großh. Amtsgericht:  
Der Gerichtsschreiber:  
Wagenmann.

**Konkurrenz.**  
J. 876. Nr. 6475. Karlsruhe. In dem Konkursverfahren über das Vermögen der Schuhfabrik L. Koch hier und deren Inhaberin Frau Lina Koch hier ist zur Prüfung der nachträglich angemeldeten Forderungen Termin auf Mittwoch den 21. März 1900, Vormittags 11 Uhr, vor dem Großh. Amtsgerichte hier selbst, Akademiestr. 2, II. Stod, Zimmer Nr. 14, anberaumt.  
Karlsruhe, den 20. Februar 1900.  
Kaschberger, Gerichtsschreiber Großh. Amtsgerichts.

**Konkurrenz.**  
J. 878. Nr. 598 II. Mannheim. Das Konkursverfahren über das Vermögen des Kaufmanns Philipp Mette in Mannheim wurde durch Beschluß Gr. Amtsgerichts hier vom 15. d. Mts. gemäß § 190 R. O. eingestellt, da eine den Kosten des Verfahrens entsprechende Masse nicht vorhanden ist.  
Mannheim, den 21. Februar 1900  
Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts:  
Schweinfurt, Aktuar.

**Konkurrenz.**  
J. 845. Nr. 2480. Achern. Mit diesseitigem Beschlusse vom 8. d. Mts., Nr. 2098, wurde das Konkursverfahren über das Vermögen des Millers Adolf Huber von Oberachern nach Beibringung der Zustimmung aller Konkursgläubiger nach Ablauf der Anmeldefrist auf dessen Antrag eingestellt.  
Achern, den 16. Februar 1900.  
Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts:  
Dirxler.

**Konkurrenz.**  
J. 849. Nr. 3655. Lahr. Mit Beschluß Großh. Amtsgerichts Lahr vom 13. ds. Mts., Nr. 3655, wurde das Konkursverfahren über den Nachlaß des Kaufmanns Karl Bärwanger in Dinglingen nach rechtskräftiger Bestätigung des abgelaufenen Zwangsvergleichs und Abhaltung des Schlußtermins aufgehoben.  
Lahr, den 16. Februar 1900.  
Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts:  
Eisensträger.

**Konkurrenz.**  
J. 877. Nr. 6213. Freiburg. In dem Konkursverfahren über das Vermögen der Gipsermeisterin Johanna Georg, geb. Ehefrau, Sophie, geb. Jung von hier zur Prüfung der nachträglich angemeldeten Forderung Termin auf Dienstag den 6. März 1900, Vormittags 9 1/2 Uhr, vor dem Großh. Amtsgerichte II hier selbst, Holzmarktplatz 6, II. Stod, anberaumt.  
Freiburg, den 16. Februar 1900.  
Heiß, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

**Bekanntmachung.**  
J. 890. Triburg. Im Konkursverfahren gegen Lukas Kern Ehefrau, Theresia, geb. Rapp in Triburg werden die Vorzugsgläubiger mit 45 M. ganz befriedigt; die Konkursgläubiger mit einer Gesamtsforderung v. 7261 09 M. erhalten 615 59 M.  
Triburg, den 21. Februar 1900.  
Der Konkursverwalter:  
C. Kreuzer.

**Bekanntmachung.**  
J. 866. Bruchsal. In dem Konkursverfahren des Mathias Stark von Pambrücken soll Schlussverteilung erfolgen.  
Dazu sind verfügbar 1100 M. Zu berücksichtigen sind Forderungen zum Betrage von 1449 M. 8 Pf., darunter keine bevorzugten.  
Bruchsal, den 21. Februar 1900.  
Der Konkursverwalter:  
Aug. Reim.

**Konkurrenz.**

J. 879. Nr. 1966. Staufen. Das Konkursverfahren über das Vermögen der offenen Handelsgesellschaft Gerbrüder Ries in Staufen ist nach erfolgter Abhaltung des Schlußtermins aufgehoben worden.  
Staufen, den 19. Februar 1900.  
Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts:  
Zimmermann.

**Konkurrenz.**  
J. 844. Nr. 2648. Konstanz. In dem Konkursverfahren über das Vermögen des E. A. Schmidt, Inhaber der Firma „Fabrik patentierter Reuheiten der Fahrrad-Industrie Konstanz, Wollmatingen“ ist zur Prüfung der nachträglich angemeldeten Forderungen Termin auf Donnerstag den 15. März 1900, Vormittags 11 1/2 Uhr, vor dem Großh. Amtsgerichte hier selbst anberaumt.  
Konstanz, den 19. Februar 1900.  
A. Burger, Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts.

**Konkurrenz.**  
J. 814. Nr. 2195. Karlsruhe. Durch Urteil des Großherzoglichen Landgerichts Karlsruhe, Civilkammer I vom 6. Februar 1900 wurde die Ehefrau des Generalagenten Hermann Schlenker, Luise, geb. Wartner in Karlsruhe für berechtigt erklärt, ihr Vermögen von demjenigen ihres Ehemannes abzulassen.  
Dies wird hiermit zur Kenntnis der Gläubiger gebracht.  
Karlsruhe, den 19. Februar 1900.  
Der Gerichtsschreiber Gr. Landgerichts:  
Kiefer.

**Konkurrenz.**  
J. 822. Nr. 302 II. Mannheim. Die Ehefrau des Bäckereimeisters Christian Pfeil, Luise, geb. Frank in Mannheim J. 3, 21 wurde durch Urteil Gr. Amtsgerichts hier vom 14. d. Mts. für berechtigt erklärt, ihr Vermögen von demjenigen ihres Ehemannes abzulassen.  
Mannheim, den 17. Februar 1900.  
Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts:  
Schweinfurt, Aktuar.

**Konkurrenz.**  
J. 873. Nr. 3087. Raftatt. Die Ehefrau des Gemeindeführers Maier Kabah in Ruppenheim wird für berechtigt erklärt, ihr Vermögen von dem ihres Mannes abzulassen.  
Raftatt, den 12. Februar 1900.  
Großh. Amtsgericht:  
gez. Winkler.

**Konkurrenz.**  
Dies veröffentlicht der Gerichtsschreiber:  
Zirkel.  
J. 823. Nr. 1826. Staufen. Durch Urteil Großh. Amtsgerichts Staufen vom 15. Februar 1900 ist die Ehefrau des Holzhändlers Andreas Senn Frida, geb. Beha in Staufen für berechtigt erklärt worden, ihr Vermögen von demjenigen ihres Ehemannes abzulassen.  
Staufen, den 15. Februar 1900.  
Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts:  
Zimmermann.

**Konkurrenz.**  
J. 821. Nr. 4628. Waldshut. Die Ehefrau des Wirtes Emil Ehner in Rogel, Eugenie, geb. Zehle, 3. Jt. in Hochal, wurde durch Urteil diesseitigen Gerichts vom 14. d. Mts. für berechtigt erklärt, ihr Vermögen von demjenigen ihres genannten Ehemannes, gegen welchen das Konkursverfahren anhängig ist, abzulassen.  
Waldshut, den 16. Februar 1900.  
Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts:  
Hierholzer.

**Zwangsvollstreckung.**  
J. 875. Nr. 141. Furtwangen. Infolge richterlicher Verfügung werden am Donnerstag den 22. März 1900, Vormittags 10 Uhr, im Rathhause dahier die nachgeschriebenen Liegenschaften des Bäckers Andreas Klein in Furtwangen, über dessen Vermögen das Konkursverfahren eröffnet worden ist, öffentlich zu Eigentum veräußert. Der endgültige Zuschlag erfolgt, wenn der Schätzungspreis erreicht wird. Die übrigen Versteigerungsbedingungen können beim Unterzeichneten eingesehen werden.  
Grundbuch Furtwangen Band X, Nr. 242, S. 6-8  
Circa drei Viertel Wiesfeld an der Dahnerrasse neben Felix Ketterer, Schreiner, und Josef Wälde, Werksführer, mit dem darauffolgenden zweistöckigen Wohnhaus mit gemübltem Keller, einstöckigem Zwischenschoppe und zweistöckigem Dekorationsgebäude. — Daus Nr. 22, Geschäft zu 26 000 M. In dem Hause befindet sich eine vollständig zu eingerichtete Bäckerei.  
Furtwangen, den 19. Februar 1900.  
Großh. Notariat:  
Anton.

**Freiwillige Gerichtsbarkeit.**  
J. 715.3. Nr. 2653. Villingen. Die Witwe des am 26. Dezember 1899 zu Villingen verstorbenen Uhmachers Johann Thoma, Theresia geb. Rubin hat um Einweisung in V. H. und Gewähr des Nachlasses ihres Ehemannes nachgesucht. Einsprüche gegen dieses Gesuch sind innerhalb drei Wochen hier zu erheben.  
Villingen, den 6. Februar 1900.  
Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts

**Konkurrenz.**

J. 756.3. Nr. 8514. Pforzheim. Edelsteinhändler Otto Lehr Witwe, Amalie Wilhelmine geb. Bausch hier hat beim Amtsgericht hier um Einsetzung in die Gewähr des Nachlasses ihres verstorbenen Ehemannes nachgesucht.  
Diesem Gesuche wird stattgegeben, wenn nicht binnen sechs Wochen begründete Einsprüche erhoben wird.  
Pforzheim, den 12. Februar 1900.  
Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts:  
Stroh.

**Bekanntmachung.**  
J. 783.2. Nr. 1755. Oberkirch. Die Einrichtung und Führung des Verzeichnisses der Stammerbberechtigten betr.  
Das Anmeldeverzeichnis der Stammerbberechtigten an dem Stammtage des Freiherrn von Schauenburg (Ulrich Diebold'sche Linie) in Gaisbach, liegt von heute an auf die Dauer eines Monats auf unserer Kanzlei zur Einsicht der Stammerbberechtigten offen. Diese werden hiermit aufgefordert, Anträge auf Berichtigung oder Ergänzung des Verzeichnisses innerhalb der Offenlegungsfrist unter Vorlage der erforderlichen Urkunden bei dem unterzeichneten Gerichte geltend zu machen.  
Oberkirch, den 13. Februar 1900.  
Großh. Amtsgericht:  
Waga.

**Bekanntmachung.**  
J. 714.2. Nr. 2116. Stodach. Das Verzeichnis derjenigen Personen, welche als Nachkommen des ersten Stammhauptes am Stammtage des Freiherrn von Bodman in Bodman erberechtigt sind, liegt zur Einsicht der Stammerbberechtigten auf die Dauer eines Monats bei dem Amtsgerichte Stodach offen.  
Dies wird den Stammerbberechtigten mit der Aufforderung bekannt gegeben, Anträge auf Berichtigung oder Ergänzung des Verzeichnisses rechtzeitig innerhalb der Offenlegungsfrist unter Vorlage der erforderlichen Urkunden bei dem Amtsgerichte Stodach geltend zu machen.  
Stodach, den 13. Februar 1900.  
Großh. Amtsgericht:  
Dr. Alerle.

**Strafrechtspflege.**  
J. 818. Nr. 243/35. Karlsruhe. Wegen den Grenadier Gustav Maus der 5. Kompanie 2. Badischen Grenadier-Regiments Kaiser Wilhelm I. Nr. 110 ist die förmliche kriegsgerichtliche Untersuchung wegen Fahnenflucht im Ungehorsamsverfahren eingeleitet worden. Derselbe wird aufgefordert, spätestens in dem auf  
Freitag den 1. Juni 1900, Vormittags 9 Uhr, im hiesigen in der Gottesauerstraße belegenen Militärgerichtsallokal anberaumten Termin sich einzustellen, widrigenfalls er nach Schluß der Untersuchung in contumaciam für fahnenflüchtig erklärt und in eine Geldbuße von 150-3000 Mark verurteilt werden wird.  
Königl. Gericht der 28. Division.

**Bekanntmachung.**  
J. 768. Nr. 508/219. Freiburg. Nachstehende Militärpersonen 1) Wehrmann Josef Daur, geb. am 1. Dezember 1869 zu Hohlbach, Oberamt Etzwangen, 2) Kaserbist Karl Schmid, geboren am 13. Februar 1872 zu Fall, Oberamt Hall, aus dem Landwehrbezirk Donauerschlingen sind durch kriegsrechtliches Erkenntnis vom 7./13. Februar 1900 im Abwesenheitsverfahren für fahnenflüchtig erklärt und in eine Geldbuße von je Einhundertachtzig Mark verurteilt worden.  
Freiburg i/B., den 15. Februar 1900.  
Königliches Gericht der 29. Division.

**Bekanntmachung.**  
J. 762.3. Nr. 8901. Karlsruhe. Gegen: 1. Bilsfert Fredor Hans, geb. 12. März 1877 zu Baden, zuletzt wohnhaft in Zeuthen, 2. Daub Adoif Wilhelm, Glaser, geb. 20. Juni 1877 zu Baden, zuletzt wohnhaft in Baden, 3. Friedbig Karl Friedrich, Metzger, geb. 8. Januar 1877 zu Baden, zuletzt wohnhaft in Baden, 4. Schweizer Otto Karl Wilhelm, Schneider, geb. 4. März 1877 zu Baden, zuletzt wohnhaft in Ettingen, 5. Schindler Charles Benoit, Koch, geb. 9. April 1877 zu Caronge b. Genf, zuletzt wohnhaft in Baden, 6. Brandner Friedrich, geb. 24. Juli 1877 zu Beiertheim, letzter Aufenthalt unbekannt, 7. Maier Paul Otto, geb. 17. Febr. 1877 zu Eggenstein, zuletzt wohnhaft in Spöck, 8. Bredt Karl, geb. 19. Mai 1877 zu Mühlburg, zuletzt wohnhaft in Bruchsal, 9. Ehrift Johann, geb. 19. März 1877 zu Karlsruhe, zuletzt wohnhaft in Karlsruhe, 10. Gennaro, Guglielmo Carmino, geb. 19. Dezember 1877 zu Karlsruhe, letzter Aufenthalt unbekannt, 11. Hofmann Karl, geb. 27. September 1877 zu Karlsruhe, letzter Aufenthalt unbekannt, 12. Zosi Johann Heinrich, geb. 29.

April 1877 zu Karlsruhe, letzter Aufenthalt unbekannt, 13. Schlemmer Karl Friedrich, Flechner, geb. 23. November 1877 zu Karlsruhe, zuletzt wohnhaft daselbst, 14. Berner Hugo, geb. 6. Oktober 1877 zu Karlsruhe, letzter Aufenthalt unbekannt, 15. Schütz Fritz, geb. 3. Nov. 1877 zu Basel, heimathberechtigt in Rappurr, letzter Aufenthalt unbekannt, 16. Fischer Franz Karl, geb. 23. Februar 1877 zu Malsch, A. Ettl., zuletzt wohnhaft daselbst, 17. Müller Eduard, geb. 13. April 1877 zu Malsch, A. Ettl. zuletzt wohnhaft daselbst, 18. Reibig Jakob, geb. 25. März 1879 zu Nieder-Ringa, zuletzt wohnhaft zu Gondelsheim, ist das Hauptverbrechen vor Großh. Strafkammer I in Karlsruhe eröffnet, weil sie — als Wehrpflichtige in der Abficht, sich dem Eintritte in den Dienst des stehenden Heeres oder der Flotte zu entziehen, ohne Erlaubnis des Bundesgebiet verlassen oder nach reichem militärischlichem Alter sich außerhalb des Bundesgebietes aufgehalten haben,  
Vergehen gegen § 140 Abs. 1 Nr. 1 des R. Str. G. B. S.

Dieselben werden auf Donnerstag, den 19. April 1900, Vormittags 9 Uhr, vor die I. Strafkammer des Großh. Landgerichts zu Karlsruhe zur Hauptverhandlung geladen.  
Bei unentschuldigtem Ausbleiben werden dieselben auf Grund der nach § 472 der Strafprozeßordnung von den Großh. Bezirksämtern bzw. Civilvorständen in Baden, Karlsruhe, Ettingen und Gröden über die der Anklage zu Grunde liegenden Thatfachen ausgestellten Erklärungen verurteilt werden.  
Karlsruhe, den 15. Februar 1900.  
Der Großh. I. Staatsanwalt:  
Duffner.

**Verwaltungsache.**  
J. 847. Nr. 33. Heidelberg. **Bekanntmachung.**  
Zur Fortführung der Vermessungswerte und der Lagerbücher nachfolgender Gemeinden ist im Einverständnis mit den Gemeindevorständen der beteiligten Gemeinden Tagfahrt jeweils auf dem Rathhause der betreffenden Gemeinde anberaumt, für die Gemarung:  
1. **Gandshausheim** auf Montag den 5. März d. J., Vormittags 9 Uhr.  
2. **Kirchheim** auf Mittwoch den 7. März d. J., Vormittags 9 Uhr.  
3. **Wieslingen** auf Freitag den 9. März d. J., Vormittags 9 Uhr.  
4. **Grenzhausen** auf Samstag den 10. März d. J., Vormittags 9 Uhr.  
Die Grundbesitzer werden hieron mit dem Anfügen in Kenntnis gesetzt, daß das Verzeichnis der seit der letzten Fortführung eingetragenen, dem Gemeindevorstand bekannt gewordenen Veränderungen im Grundbesitzumfang während acht Tagen vor dem Fortführungstermin zur Einsicht der Beteiligten auf dem Rathhause aufsteht; etwaige Einwendungen gegen die in dem Verzeichnis vorgemerkten Veränderungen in dem Grundbesitzumfang und deren Beurteilung im Lagerbuch sind dem Fortführungsbeamten in der Tagfahrt vorzutragen.  
Die Grundbesitzer werden gleichzeitig aufgefordert, die seit der letzten Fortführung in ihrem Grundbesitzumfang eingetragenen, aus dem Grundbuch nicht ersichtlichen Veränderungen dem Fortführungsbeamten in der bezeichneten Tagfahrt anzumelden. Liegt die in der Form der Grundstücke eingetragenen Veränderungen sind die vorgeschriebenen Landrisse und Messungen vor der Tagfahrt bei dem Gemeindevorstand oder in der Tagfahrt bei dem Fortführungsbeamten abzugeben. Widrigenfalls dieselben auf Kosten der Beteiligten von Amts wegen besichtigt werden müssen.  
Auch werden in der Tagfahrt Anträge der Grundbesitzer wegen Wiederbestimmung verloren gegangener Grenzmarken an ihren Grundstücken entgegengenommen.  
Heidelberg, den 14. Februar 1900.  
Der Großh. Bezirksgeometer.  
F. B.:  
S. Bodenmüller.

**Holz Versteigerung.**  
Großh. Forstamt Mittelberg (Ettingen) versteigert unter den üblichen Bedingungen  
J. 837.2. **Montag, den 26. Februar 1900, Mittags 12 Uhr,**  
in der **Marzeller Mühle** aus den zunächst bei Marzell gelegenen Domänenwaldabteilungen 64 (Unterer Mischberg), 65 (Feuersteinhäckle), 68 (Holzberg) und 71 (Bornerer Neuwiesenberg) Bauholz: 5 Fichten, 17 Eichenabstämme, 15 tannene Stangen, 129 meist büchene Baguerstangen und 65 Nadelholzresten, 150 Ster gemischtes Scheit- und Prügelholz, 1735 büchene Normalwellen und einige Loose Abfallreis.  
Die Forstwärte Schurz in Marzell und Knoll in Pfaffenroth geben auf Verlangen nähere Auskunft.