

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1900

123 (5.5.1900)

Beilage zu Nr. 123 der Karlsruher Zeitung.

Samstag, 5. Mai 1900.

Badischer Landtag.

69. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Donnerstag, den 3. Mai 1900.

(Ausführlicher Bericht.)

Am Regierungstisch: Minister von Brauer, Generaldirektor der Staatseisenbahnen, Staatsrat Eisenlohr, Oberregierungsrat Henn.

Präsident Gönner eröffnet die Sitzung um 1/10 Uhr. Eingegangen ist eine Petition betreffend den Verkauf der Burgruine Windels.

Zur Berathung stand das Budget der Verkehrsanstalten.

Berichterstatter Abg. Dr. Wilkens verweist auf den gedruckten Kommissionsbericht, aus denen er nur einige Punkte herausgreifen will. Das durch die badische Staatsbahnverwaltung betriebene Bahnnetz hatte Ende 1899 eine Länge von 1560 km in dieser Budgetperiode war ein Zugang von 100 km. Die ganze Bahn hat 303 Stationen für Personen- und Güterbeförderung, 93 Stationen und Haltestellen für Personenbeförderung allein und 5 Stationen für Güterbeförderung allein, also im ganzen 401 Stationen und Haltestellen oder je eine Station auf 3,89 km Bahnlänge. Das Anlagekapital der Staatsbahn beträgt rund 500 Millionen Mark, dasselbe hat sich 1898 zu rund 4 1/2 Proz. rentirt. Unsere reine Eisenbahnschuld beträgt 325 Millionen und es hat, wenn man diese zu Grund legt, der Reinertrag unserer Bahnen im Jahre 1898 eine Verzinsung derselben von 7,22 Proz. ergeben. Was das Verhältnis der Gesamteinnahmen zu den Gesamtausgaben betrifft, so haben letztere in den jüngstverfloffenen Jahren jeweils etwa 63 bis 65 Proz. der Gesamteinnahmen betragen. Wir hatten Jahre, in denen diese Zahl erheblich ungünstiger war. 1891: 71,20; 1892: 70,04. Sie scheint aber auch jetzt wieder im Steigen, wenigstens war sie 1897 nur 62,43, 1898: 65,72 Proz. Von den Einnahmen wurden absorbiert 1898: 1. durch den Verwaltungsaufwand 32,02 Proz., 2. durch die Unterhaltung der Bahnanlagen 6,23 Proz., 3. durch den Bahntransport 13,94 Proz., 4. durch Erneuerungen und Erweiterungen 8,77 Proz., 5. durch den Aufwand für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen 1,23 Proz., 6. Miete für Lokomotiven, Wagen- und Betriebsmittel 3,53 Proz., zus. 65,72 Proz. Es war also 1898 noch ein Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben von 34,28 Proz. vorhanden. Das Personal bestand 1898 in 16 340 Personen. Davon waren 6 418 Beamte und Angestellte, also etwa 40 Proz., und 9922 oder etwa 60 Proz. im Arbeiterverhältnis. Die Verkehrsbedeutung ist bei uns sehr bedeutend; wir haben abgesehen, von dem Bezirk Berlin in den die Berliner Stadtbahn eingeschlossen, in dieser Beziehung in Deutschland die günstigsten Zahlen aufzuweisen. Während die Verhältniszahl der Dichtigkeit der Züge in Sachsen 130, in Württemberg 101, in Elsaß-Lothringen 121 und in Preußen im ganzen 98 ausmacht, beträgt sie in Baden 133. Es kann überhaupt gesagt werden, daß die Verhältnisse bei uns nicht nur in dieser Hinsicht, sondern auch in verschiedenen anderen Beziehungen günstig liegen. Unser rollendes Material ist gut. Das Betreiben der Verwaltung geht dahin, unser Lokomotiven- und Wagenmaterial immer besser auszugestalten. Auch der Oberbau ist in stetiger Verbesserung und Verstärkung begriffen. Gerade das vorliegende Budget bringt hier große Anforderungen, auf die im Lauf der Debatte noch näher einzugehen sein wird. Die betreffenden Opfer sind nötig im Interesse der erhöhten Fahrgeschwindigkeit und Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit unserer Bahnen, sie beeinflussen allerdings das vorliegende Budget ungünstig. Der Lokalverkehrsverkehr, auch in sozialpolitischer Beziehung sehr wichtig, hat bei uns eine hervorragende Ausgestaltung erlangt. Allerdings scheint es, daß in dieser Beziehung jetzt ein gewisser Stillstand eingetreten ist, indem eben gerade die Strecken in der Nähe der größeren Städte durch den Durchgangsverkehr stark belegt sind. Es wird hoffentlich möglich sein, im Laufe der Zeit durch weitere Gleisbauten auch diese Schwierigkeiten zu überwinden. Wir haben sehr braves, zuverlässiges und tüchtiges Personal. Es ist dessen Pflicht-treue zu danken, daß die Zahl der Unfälle verhältnismäßig gering ist. Vom obersten Beamten bis zum Arbeiter sucht jeder seine Schuldigkeit zu thun. Sie haben einen anstrengenden, mitunter gefährlichen, unter allen Umständen sehr verantwortungsvollen Dienst. Die Kommission steht deshalb auch den berechtigten Wünschen in Bezug auf Beförderung der Beamten durchaus wohlwollend gegenüber. Sie ist der Meinung, daß Lohn-erhöhungen, wo solche erforderlich, schon jetzt eintreten sollten, und empfiehlt auch die Verhältnisse der etatmäßigen Beamten dem Wohlwollen der Großh. Regierung bei Regelung des Wohnungsgeldtarifs auf dem nächsten Landtag und des Gehaltstarifs 1904. Eine theilweise Regelung soll bis dahin unterbleiben, denn die Frage kann nur im Zusammenhang gelöst werden. Auch die Thätigkeit des Mi-

nisters, wie des Generaldirektors verdient volle Anerkennung. Der Herr Minister ist seit einer Reihe von Jahren auf dem Gebiet einer rationellen Eisenbahnpolitik, und zwar namentlich in der Richtung vorangegangen, daß für dieselbe nicht die rein fiskalische, sondern in erster Reihe die volkswirtschaftlichen Interessen bei ihm maßgebend waren; er hat im Eisenbahnbau wie im Eisenbahnbetrieb allen berechtigten Anforderungen Rechnung zu tragen gesucht, wie er insbesondere auch, was die Ausgestaltung der Fahrpläne anbelangt, den Anforderungen der verschiedenen Landesgegenenden Gerechtigkeit widerfahren zu lassen bestrebt ist, darüber herrscht, wie ich glaube, bei allen Parteien Uebereinstimmung. Es wird ihm auch nicht vergessen werden, daß er auf dem Gebiete der Tarifpolitik, d. h. die 1895 von ihm bewirkte Einführung der Kilometerhefte einen kühnen und bedeutungsvollen Schritt vorwärts gethan hat. Die Kilometerhefte sind eine bei uns sehr beliebte Einrichtung geworden, deren weitere Ausgestaltung dringend zu wünschen ist: solche III. Klasse für 500 km sollten eingeführt werden, das Heft III. Klasse sollte nur 20 M. kosten und die Beschränkung auf Familienangehörige wegfallen. Wir wollten den Minister, solange noch Verhandlungen mit den anderen Staaten wegen der allgemeinen Tarifreform schweben, nicht drängen, wünschen aber, daß wenn diese Verhandlungen, wie fast befürchtet werden muß, scheitern, bei uns wenigstens in dieser Richtung vorgegangen werde. Der Vorschlag mit 6, 4 und 2 Pf. Grundtarge für Personenzüge und 7, 5 und 3 Pf. für die Schnellzüge ist jedenfalls auch sehr beachtenswerth, zu wünschen wäre aber, daß auch die Kilometerhefte beibehalten werden, indem sonst die Schnellzugstare dem damaligen Kilometerhefttarif gegenüber eine wesentliche Erhöhung erfahren werden. Zu gewagten Experimenten auf diesem Gebiet in einer Zeit riesigen Anwachsens der Eisen- und Kohlenpreise und in einer Zeit der Erneuerung des Oberbaues, des Umbaus fast all unserer größeren Bahnhöfe und steigender Löhne ist kein Zeitpunkt. Wir wollen solchen Experimenten auch nicht das Wort reden, dagegen ließe sich ein weiterer, sachgemäßer Ausbau unserer Kilometerheft-Einrichtung gewiß nach allen Richtungen hin vertreten und es könnte sich der Herr Minister v. Brauer damit neues Verdienst erwerben. Im wenigsten befriedigend bei unserer Bahn ist der Zustand unserer Bahnhöfe und Stationsanlagen. Dem kolossalen Steigen des Verkehrs sind diese Anlagen vielfach nicht mehr gewachsen, und wir stehen auf diesem Gebiet vor großen Anforderungen. Hierüber wird beim Baubudget gesprochen. Unser Budget ist diesmal anders aufgestellt, als früher. Das bisherige Werkstätte- und Magazins-Budget ist in Wegfall gekommen, mit dem Betriebsbudget verschmolzen. Dies ist eine zweckmäßige Neuerung. Aber auch hat das Betriebsbudget selber ist nach einem neuen einfacheren Formular aufgestellt. Es ersichert dies diesmal die Vergleichung mit den Zahlen früherer Jahre und wir haben uns in der Kommission für diese Neuerung überhaupt nicht sonderlich zu begeistern vermocht. Manche heterogene Dinge wurden unter einer Position verrechnet, aber Baden konnte, nachdem die andern deutschen Bahnen dies Formular eingeführt, nicht zurückbleiben. Namentlich ist eben auch eine rasche Vergleichung unserer Zahlen mit denen anderer Bahnen erwünscht. Das Budget schließt im Durchschnitt der beiden Budgetjahre ab in Einnahme mit 68 672 550 M. und in Ausgabe 54 583 580 M. Der Einnahmeüberschuß beträgt also 14 088 970 M. Dazu kommen noch die Ausgaben des Nachtrags mit 484 600 M. für jedes Jahr und die Einnahmen des Nachtrags mit 4000 M. oder nach dem Kommissionsantrag mit 2000 M. für jedes Jahr. Der Einnahmeüberschuß ist um fast 2 Mill. geringer, als das letzte Mal. Hauptsächlich ist der Oberbau daran schuld. Hoffentlich wird das thatsächliche Ergebnis besser. Die Zahl der etatmäßigen Stellen war seit 1880 4840. Die im vorliegenden Budget angeforderte Zahl ist im Jahre 1900 um 470 und 1901 um 567 größer, also eine ganz beträchtliche Vermehrung der Zahl der etatmäßigen Stellen, namentlich Betriebs- und Expeditions-Assistenten, Lokomotivführer, Heizer, Schaffner und Oberschaffner. Es trat eine neue Regelung der Fahrt-, Stunden- und Nacht-gelder ein, sowie unentgeltliche Benützung der Dienstbetten. Zu begrüßen ist, daß die Regierung den betreffenden Anregungen entsprochen hat. Auch ist anzuerkennen, daß auf dem Gebiete der Kürzung der Arbeit und der Sonntagsruhe ganz wesentliche Verbesserungen eingetreten sind. Was auf dem Gebiet der Wohnungsfürsorge für das Personal geschieht, ist ebenfalls sehr erheblich. Weitere Ausgestaltung der Einrichtungen der Arbeiterpensionskasse wurde empfohlen. Er müsse es sich verlagern, auf den Bericht im einzelnen einzugehen und werde auf einiges in der Diskussion zurückzukommen. Zum Schluß möchte er im allgemeinen bemerken: Unser Eisenbahnwesen ist in guter Verfassung. Dasselbe ist gut geleitet und auch die Einnahmsergebnisse sind gute. Zu hoffen ist, daß wenn keine wirtschaftlichen Rückschläge eintreten, dasselbe auch in dieser Budgetperiode befriedigende Resultate erzielen wird. (Beifall.)

Abg. Dr. Wegoldt wünscht bessere Beleuchtung der Züge, besonders in dem großen Tunnel Schopshaus-Wehr, welcher der größte in Baden ist und mit zu den größten

in Deutschland gehört. Die Dellampenbeleuchtung sei für die heutigen Verhältnisse ungenügend.

Abg. Dr. Heimbürger anerkennt mit Dank, daß der Herr Eisenbahnminister mit kühnem Schritt an die Einführung des Kilometerhefts herangetreten ist. Da der Appetit bekanntlich mit dem Essen kommt, so ist es begreiflich, wenn der Wunsch laut wird, die Regierung möge auf dem betretenen Wege weiter schreiten und Kilometerhefte zu halben Preisen einführen und die Beschränkung auf den Inhaber aufheben. Dadurch würde es ärmeren Leuten möglich, durch Leihen der Hefte von der schönen Einrichtung auch zu profitieren. Weiter wäre es wünschenswert, wenn der Preis des Kilometerhefts III. Klasse auf 20 M. herabgesetzt würde. Ueberhaupt wäre es gut, wenn die Preise allgemein auf diesen Kilometerhefttarif reduziert würden. Als Hinderniß für diese Tarifreform werden immer die Verhandlungen in der süddeutschen Eisenbahntommission hingestellt. Die Regierung möge doch selbständig vorgehen, wie sie schon vor zwei Jahren zugestimmt hat, sofern die Verhandlungen zu keinem Resultat führen, und für I., II. und III. Klasse den Satz von 6, 4 und 2 Pf. einführen unter gleichzeitiger Aufhebung des Schnellzugzuschlags. Gegen letztere ist schon deswegen nichts einzuwenden, weil zugeständenermaßen die Führung der Schnellzüge im allgemeinen weniger kostet, als die der gewöhnlichen Züge. Wenn sich das Kilometerheft als ein Hinderniß für die Verständigung erweisen sollte, so könne man dafür nur dankbar sein; denn offenbar will man dann höhere Preise einführen. Redner fragt an, ob die Blättermeldung richtig ist, daß Hr. v. Crailsheim im bairischen Finanzausschuß erklärt habe, Baden widersetzte sich grundsätzlich jeder Herabsetzung der Tarife und verhindere dadurch die Einigung. Hinsichtlich der Beförderung von Angehörigen einer Krankenkasse in Heilanstalten hieß es neuerdings, daß die Fahrpreise bedeutend reduziert worden seien; er möchte wissen, ob diese Nachricht auf Wahrheit beruht. Er ersucht schließlich die Großh. Regierung, die Tarifreform nicht allzu lange hinauszuziehen, sondern, wenn in nächster Zeit mit den Nachbarstaaten keine Einigung erzielt wird, selbständig vorzugehen. An den Früchten dieses Vorgehens würden die Nachbarstaaten sehen, daß es erfolgreich war, und würden sich dann zweifelsohne zur Nachahmung entschließen. Die Regierung würde sich nicht nur um das Land, sondern um das ganze Eisenbahnwesen verdient und dem Namen des Landes als Musterstaat alle Ehre machen.

Abg. Wittum betont, daß das badische Eisenbahnwesen in letzter Zeit gewaltige Fortschritte gemacht hat. Die Eisenbahnverwaltung sei in anerkannter Weise bemüht, allen Wünschen nach Möglichkeit gerecht zu werden. Auf der Linie Karlsruhe-Pforzheim wurden beispielsweise zahlreiche neue Schnellzüge eingeführt, wofür die Pforzheimer Geschäftswelt sehr dankbar ist. Auch das Wagenmaterial wurde so sehr verbessert, daß unsere Wagen denjenigen der sogenannten D-Züge vorgezogen werden. (Sehr richtig!) Die besten Wagen verkehren auf der Linie Basel-Holland; sie sind namentlich deswegen so beliebt, weil sie außerordentlich ruhig laufen. Die älteren Wagen III. Klasse bedürfen der Verbesserung, auch müssen auf verschiedenen Strecken Verbesserungen vorgenommen werden. Erstreulicherweise werden neuerdings große Summen für Stationserweiterungen und den Bau neuer Bahnhöfeanlagen, sowie für Gleiserweiterungen aufgewandt. Besonders in Pforzheim werden die Verbesserungen im Bahnhof angenehm empfunden. Der Verkehr ist daselbst ganz enorm. Er stieg von 1 700 000 im Jahre 1896 auf 2 500 000 Personen im Jahre 1899, also um 47 Proz. Im Jahre 1898 wurden über 8 000 Arbeiterfahrarten täglich ausgegeben, im Dezember und Januar sogar über 11 000. In dankenswerther Weise hat die badische und württembergische Eisenbahnverwaltung 16 große Arbeiter-sonderzüge eingeführt. Will man ein richtiges Urtheil über den Personenverkehr in Pforzheim gewinnen, so muß man den badischen und württembergischen Verkehr in Pforzheim zusammenschauen. Thut man das, dann steht Pforzheim an erster Stelle in ganz Baden. Redner be-fürwortet schließlich eine bessere Beleuchtung der Arbeiter-züge und betont, daß wir es hauptsächlich der Energie, Umsicht und dem Takt der Betriebsbeamten verdanken, wenn jetzt mehr Ruhe und Ordnung in den Zügen herrscht. Er erachte es als eine Pflicht der Dankbarkeit, dieser Beamten mit Anerkennung zu gedenken. (Bravo!)

Minister v. Brauer spricht zunächst der Budgetkommission und dem Berichterstatter den Dank für ihre Mühewaltung aus. Zu keiner Zeit sei ein solcher Dank mehr berechtigt gewesen wie jetzt; denn diesmal sei das umfangreiche Betriebsbudget nach anderen formalen Grund-sätzen als bisher aufgestellt worden, nach einem Schema, das im Reichseisenbahnamt ausgearbeitet worden sei und das nunmehr bei sämtlichen deutschen Eisenbahnverwaltungen Anwendung finden solle. Der Berichterstatter, der erklärt habe, daß durch diese äußerliche Aenderung des Schemas eine wesentliche Erschwerung der Bericht-erstattung eingetreten sei, glaube er damit trösten zu können, daß die eigentlichen Schwierigkeiten, die eben nur im Uebergangsstadium lägen, nunmehr überwunden seien; denn bei dem nächsten Budget werde man das jegige zum

Vergleiche heranziehen können. Das neue Budget gewähre übrigens den Vortheil, daß es einen Vergleich mit den Budgets der übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen erleichtere. Bisher sei es oft recht schwierig gewesen, solche Vergleiche anzustellen.

Zu den mündlichen Ausführungen des Berichterstatters habe er nichts hinzuzufügen und insbesondere sei er sehr einverstanden mit dem Vorschlag, daß der Berichterstatter den verkehrsfreundlichen Maßnahmen der Eisenbahnverwaltung und der Tüchtigkeit unserer Eisenbahnbeamten gependet habe. Den Abg. Weggoldt und Wittum, die den Ruf nach „mehr Licht“ ausgesprochen hätten, habe er zu erwidern, daß allerdings leider zum Theil noch Wagen verkehren, die mit Dellicht beleuchtet würden. Dies rühre daher, daß in den letzten Jahren mit der Umwandlung solcher Dellichtwagen in Gaswagen gewartet worden sei. Die Umwandlung habe sich deshalb hinausgezogen, weil ausgeübte Versuche mit dem elektrischen Licht gemacht worden seien. Trotz der unläugbaren Vortheile des elektrischen Lichts vor dem Gaslicht hätten aber die fortgesetzten gründlichen Versuche gezeigt, daß das elektrische Licht nach dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft und Technik für das rollende Material noch nicht recht adoptirt werden könne. Es sei schließlich nichts anderes übrig geblieben, als zur Gasbeleuchtung mit sogenanntem Mischgas zurückzukehren. Er hoffe, daß in etwa drei Jahren alle Wagen mit der einheitlichen Form der Gasbeleuchtung ausgerüstet sein werden.

Der Abg. Dr. Heimburger habe die Frage der Personentarifreform zur Sprache gebracht und dabei bezüglich der Verhandlungen, die allerdings schon ziemlich lange zwischen den deutschen und speziell den süddeutschen Regierungen schwebten und den Zweck verfolgten, alle Ausnahmestellen in Deutschland abzuschaffen und zu einer billigen Grundtaxe zu gelangen, eine etwas pessimistische Auffassung an den Tag gelegt. Er wolle zwar keine Garantie übernehmen, daß diese Verhandlungen wirklich zu einem gedeihlichen Abschluß führten, aber es dürfe die Hoffnung nicht aufgegeben werden, daß noch ein einheitlicher deutscher Tarif zu Stande komme. So lange diese Hoffnung bestehe, müsse alles vermieden werden, was die Einheitlichkeit des Tarifs stören könnte. Es wäre ein eminent großer Fortschritt, wenn die Vielgestaltigkeit der Fahrkartensysteme in Deutschland beseitigt werden könnte, selbst wenn dies theilweise mit einer kleinen, vorübergehenden Vertheuerung in der einen oder anderen Relation erkauft werden müßte. Sei es einmal eine einzige Grundtaxe für ganz Deutschland vorhanden, so glaube er, daß es nach Lage der wirtschaftlichen Verhältnisse im Laufe der Zeit viel leichter sein werde, weitere Verbilligungen herbeizuführen. Es werde dies umso leichter zu erreichen sein, als dann alle deutschen Landesvertretungen die gleichen Interessen hätten, es werde sogar der Reichstag, wenn auch nicht de jure, so doch de facto Einfluß auf die Tarifgestaltung gewinnen. In diesem Stadium der Verhandlungen müsse man sich also sehr hüten, einseitig mit weiteren Verbilligungen vorzugehen, weil dadurch die Verhandlungen außerordentlich erschwert würden. Es müsse deshalb zunächst eine abwartende Haltung eingenommen werden; erst wenn die Verhandlungen zu keinem Ziele führen sollten, werde der Zeitpunkt gekommen sein, selbstständig vorzugehen.

Der weitere Vorschlag des Abg. Dr. Heimburger, daß man aufhören solle, das Kilometerheft auf den Namen auszustellen, sei nicht annehmbar, weil dann das ganze System über den Haufen geworfen würde. Die Folge würde sein, daß an allen Eisenbahnstationen ein schwungvoller Handel mit Kilometerheften getrieben würde. Da wäre es viel einfacher, das Kilometerheft zu beseitigen und eine entsprechende Grundtaxe einzuführen, als einem derartigen Privatbilletthandel Vorschub zu leisten.

Die Anfrage des Abg. Dr. Heimburger, ob es richtig sei, daß der Minister v. Crailsheim behauptet habe, wir hätten bei den Tarifverhandlungen mit der Grundtaxe nicht so weit heruntergehen wollen wie die anderen Staaten, sei eigentlich schon beantwortet durch das, was er über unsere Haltung bei jenen Verhandlungen in der Kommission mitgetheilt habe. Er glaube nicht, daß der bayrische Minister eine derartige Behauptung, die objektiv unzutreffend wäre, aufgestellt habe; wenigstens habe er in den Berichten über die Verhandlungen des bayrischen Landtages, die er ziemlich genau verfolgte, eine ähnliche Aeußerung nicht gefunden. Auf die weitere Frage des Abg. Dr. Heimburger, ob ein anderer Tarif für die Beförderung von Kranken nach den Heilanstalten, die von den Ortskrankenkassen aus erfolge, in Aussicht stünde, erwidere er, daß eine Aenderung an der jetzigen Einrichtung des Tarifs, wonach die Kranken zu dem sehr billigen Militärtarif befördert würden, nicht beschloffen sei.

Abg. Gieseler dankt dem Herrn Berichterstatter für seinen ausführlichen, außerordentlich schwierigen Bericht. Er glaube, daß man dem Herrn Berichterstatter den Dank öffentlich aussprechen müsse, weil er ja bekanntlich von gewisser Seite angegriffen wurde. Der Bericht wurde absichtlich diesmal etwas weiter gefaßt, um einen Einblick in das gewaltige Arbeitspensum der obersten Leiter unseres Eisenbahnwesens zu geben, die mit weitem, offenem Blick und mit großer Sachkenntnis das große Unternehmen geleitet haben. Der Stand unseres Eisenbahnwesens ist, wie schon der Herr Berichterstatter hervorgehoben hat, ein günstiger, wenn auch nicht so günstig wie in den Vorjahren, weil die Ausgaben unverhältnißmäßig gestiegen sind. Das Steigen der Ausgaben fällt nicht so sehr auf das Personal, der Grund desselben muß

vielmehr sachlicher Natur sein. Wenn also das Personal noch entsprechend gesteigert wird, dann wird die Ausgabe noch weiter ungünstig beeinflusst. Die Rente werde daher wohl in den nächsten Jahren nicht steigen, sondern eher abnehmen. Der Rentenberechnung müsse man nach kaufmännischen Maximen das Anlagekapital zu Grunde legen. Der Reingewinn darf uns daher nicht übermüthig machen. Der Wunsch nach Verbilligung der Tarife habe eine gewisse Berechtigung; wir dürfen jedenfalls die billigen badiischen Sätze nicht aufgeben zu Gunsten einer Tarifeinheit. Hinsichtlich der Verständigung habe er eine pessimistische Auffassung. Wenn in Bayern der Wunsch nach Verbilligung besteht und in Baden schon billige Tarife vorhanden sind, dann sei nicht einzusehen, warum nicht wenigstens zwischen diesen beiden Staaten ein Verständniß erzielt werden kann. Gegen die vierte Wagenklasse bestehe im Süden Deutschlands ohne Zweifel eine grobe Abneigung, weshalb er deren Einführung nicht befürworten möchte; dagegen sollte man im Lokalverkehr nur zwei Klassen verwenden. Wenn eine Verständigung mit den anderen süddeutschen Staaten in nächster Zeit nicht erzielt wird, dann möge doch die Regierung wenigstens Hefte zu 500 km ausgeben. Redner anerkennt daß die Ausstattung der Fahrpläne namentlich im Oberland eine bessere geworden ist; er wünsche nur, daß die Abendzüge von Konstanz auch im Winter geführt werden. Ferner sollte nach dem Umbau des Mannheimer Bahnhofes mindestens alle halbe Stunde von Mannheim nach Heidelberg ein Zug verkehren. Mit dem Kollegen Wittum müsse er anerkennen, daß die Ausstattung der Wagen bedeutend besser geworden ist; auch die Einrichtung von Bädern auf einzelnen Stationen sei zu begrüßen. Er bitte in dieser Hinsicht auch Bretten zu berücksichtigen, wo nebenbei gesagt die Betten für das Bahnpersonal zu wünschen übrig lassen. Ueberhaupt wäre es gut, wenn der Herr Generaldirektor ab und zu die Wünsche der Beamten persönlich entgegennehmen würde. Bekanntlich habe dies der Herr Eisenbahnminister in letzter Zeit wiederholt gethan, was von den Arbeitern freudig begrüßt wurde.

Abg. Armbruster hat mit großem Interesse den ausgezeichneten Bericht des Herrn Berichterstatters gelesen; er möchte nur wünschen, daß es ihm noch lange vergönnt sein möge, den Bericht zu erstatten. Er könne auf Grund seiner Erfahrungen bestätigen, daß das badiische Eisenbahnwesen mit an der Spitze in ganz Europa marschirt. Die Eisenbahnverwaltung darf deswegen Anerkennung mit Recht beanspruchen. Er erinnere nur an die Zeit des Kaisermanövers, wo an die Betriebsverwaltung die höchsten Anforderungen gestellt wurden, und zwar gerade in der Reisezeit. Trotzdem wurden alle Maßnahmen ohne jeden Unfall rasch und glänzend durchgeführt. Dies beweise, was die badiische Eisenbahnverwaltung zu leisten im Stande ist und gebe eine gewisse Gewähr dafür, daß man mit Ruhe der Zukunft entgegensehen kann. Was das Kilometerheft anlangt, so verdiene diese Einrichtung Anerkennung; er wünsche auch nicht, daß auf Kosten derselben eine Tarifeinheit mit höheren Fahrpreisen geschaffen wird. Er möchte bei dieser Gelegenheit die Großh. Generaldirektion nach dem Erfolg der schweizerischen Generalabonnements fragen. Die Verwaltung verdiene besonderen Dank dafür, daß sie die Wohnungsfrage im Interesse ihrer Angestellten nicht aus dem Auge läßt. Redner fragt Johann an, ob die Eisenbahnverwaltung betreffs der Abnahme elektrischen Lichts für Stationen an Orten, in denen eine elektrische Centrale sich befindet, besondere Bestimmungen getroffen hat. Zu wünschen wäre, daß die Postzüge im Fahrplan als solche bezeichnet werden.

Abg. Muser glaubt zur Beruhigung der Eisenbahnbeamten heute schon sagen zu können, daß die Volksvertretung gewillt ist, ihren berechtigten Wünschen entgegenzukommen. Auch er wolle der Großh. Eisenbahnverwaltung die gebührende Anerkennung aussprechen, weil es ein Gebot der Gerechtigkeit sei. Der Fortschritt in der Verkehrspolitik werde davon abhängen, daß die Erkenntniß in immer weitere Kreise bringe, daß die Eisenbahnen einen öffentlich-rechtlichen Charakter haben und in immer größerem Umfang in die Volkswirtschaft und Sozialpolitik einbringen. Er freue sich, konstatiren zu können, daß wenigstens bei uns jetzt ein Anfang damit gemacht ist. Wenn die süddeutsche Tarifgemeinschaft scheitert, dann sollte Baden selbstständig vorgehen, maßvoll und besonnen, aber energisch. Die Furcht vor finanziellen Rückschlägen theile er nicht, da ja finanziell weniger kräftige Staaten schon längst billigere Tarife eingeführt haben. Sobald man einmal überzeugt ist, daß die Eisenbahnen ein öffentlich rechtliches Institut sind, dann wird man auch privatwirtschaftliche Tendenzen in der Tarifpolitik unterlassen. Man sollte die Kilometerhefte Allen zugänglich machen. Auch beim Gütertarif sollte man nicht immer nur das Gewicht, sondern auch den Handelswerth in Betracht ziehen. Er hätte nichts dagegen, wenn Gegenstände, die einen großen Handelswerth haben, höher tariftirt werden, wenn man auf der anderen Seite Gegenstände, die einen großen volkswirtschaftlichen Werth besitzen, niedriger tariftirt. Durch entsprechende Regulirung der Personentarife könnte auch der Leutenoth auf dem Lande abgeholfen werden. Es sei geradezu ein Gebot der Sozialpolitik, daß die Regierung sich mit den Arbeitsausweisen in Verbindung setze und Arbeitslose billig und rasch in Gegenden befördere, wo es an Arbeitskräften fehlt. Den Landwirthen könnte man auch durch Verbilligung des Transports landwirtschaftlicher Erzeugnisse noch mehr entgegenkommen. In England habe die Ostbahn, um den oft sehr wucherischen Zwischen-

handel unmöglich zu machen, eine engere Verbindung zwischen den Absatzgebieten und den Produzenten hergestellt. Der Versuch sei glänzend gelungen, auch die Bahn machte dabei ein gutes Geschäft. Die Eisenbahn lieferte zu billigen Sätzen den Konsumenten die landwirtschaftlichen Produkte rasch, gut und billig. Die günstigen Erfahrungen haben Schottland und Irland zur Nachahmung veranlaßt. Auch der Stückguttarif und der Postpacketsatz sollten herabgesetzt werden. In dieser Beziehung habe man in Oesterreich und Ungarn große Fortschritte gemacht. Eine Konsequenz von der wahren volkswirtschaftlichen Bedeutung unserer Eisenbahnen wird eine mehr sachmännische Ausbildung der obersten Leiter sein. Er habe in dieser Richtung nicht die Persönlichkeiten im Auge, die gegenwärtig an der Spitze stehen; er meine nur, man sollte für die Zukunft sorgen, indem man auf eine sachmännische, hauptsächlich auf eine volkswirtschaftliche Ausbildung der leitenden Persönlichkeiten hinwirkt, ob durch besondere sachwissenschaftliche Kurse oder in anderer Weise, lasse er dahin gestellt. Schließlich beklagt Redner die Verwendung allzu junger Schalterbeamten und bittet um bessere Ausstattung der Aufstiegslokale für die Unterbeamten. Auch die Ruhezeit der Arbeiter und Unterbeamten lasse in sanitärer und sozialer Hinsicht zu wünschen übrig. Insbesondere sollte die Nachtarbeit verfürzt werden. In dieser Hinsicht werden nicht nur an die Unterbeamten und Arbeiter, sondern auch an die Oberbeamten, namentlich an die Betriebsbeamten allzu hohe Anforderungen gestellt. Die Offenburger Expeditionsassistenten haben z. B. nur alle sechs Wochen einen freien Tag. In der Offenburger Bahnhofsanlage möchte er bitten, bei Aufstellung der Baupläne recht vorsichtig zu sein. Redner wünscht jedoch größere Sicherheitsmaßregeln für die Nebenbahnen und Abhilfe gegen die Rauchbelästigung im Offenburger Bahnhofstheil.

Generaldirektor der Staatseisenbahnen, Staatsrath Eisenlohr: Die Ausführungen des Herrn Abg. Muser, an die er zunächst anschließen möchte, hätten ihren Schwerpunkt in der Reform der Person- und Gütertarife gefunden. Was das Gebiet der Personentarife betreffe, so glaube er, nicht weiter darauf eingehen zu sollen; was hierüber in dem jetzigen Stadium gesagt werden könne, das habe bereits der Herr Minister ausgesprochen. Er wolle nur einiges auf die Bemerkungen des Abg. Muser über die Reform der Gütertarife erwidern. Der Grundsatz, daß die Gütertarife sich abfluchen sollten nach dem Handelswerth der Waaren und unter Berücksichtigung ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung, sei schon in vollem Maße bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen in fortwährender Ausbildung begriffen. Es bestehe in Deutschland das Institut der Tarifkommission, dem ein Ausschuß der Verkehrsinteressenten, bestehend aus Vertretern der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie, beigegeben und dessen Bestreben darauf gerichtet sei, Gestaltung der Gütertarife mit den volkswirtschaftlichen Anforderungen des Verkehrs in Einklang zu bringen. Unser Gütertarif bewege sich fortwährend in der Richtung, daß Güter einer höheren Tarifklasse, sofern sich dazu ein Bedürfniß geltend mache, in eine niedrigere Tarifklasse versetzt würden. Er könne nicht glauben, daß das Verlangen des Abg. Muser dahin gehe, wieder auf eine Einrichtung zurückzukommen, die vor 30 Jahren allgemein Rechtens war, nämlich zu dem reinen Klassenstarif, wonach jeder Gegenstand, der auf den Eisenbahnen verfrachtet werde, ohne Rücksicht auf die zur Beförderung kommende Menge, einer bestimmten Gütertarifklasse zugewiesen sei. Man habe es als einen großen Fortschritt in der Gütertarifirung betrachtet, als man bei dem Anfall der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen an das Reich dazu übergegangen sei, für alle Güter ohne Ausnahme Wagenraumtarife einzuführen. Dadurch sei es möglich geworden, die verschiedenartigsten Güter zu einer Ladung zu vereinigen und verhältnißmäßig viel billiger zu befördern, als es beim Klassenstarif möglich wäre. Man sei aber nicht so konsequent und einseitig vorgegangen, daß man nun einen Wagenraumtarif eingeführt hätte, sondern es seien zunächst neben dem Stückguttarif, den man aufrecht erhalten habe, zwei Wagenklassen von 100 und 200 Centnern gebildet worden. Die Sätze für den Wagen von 200 Centnern seien entsprechend billiger gehalten worden als jene für 100 Centner. Der Tendenz derselben Eisenbahnpolitik entsprechend seien die Sätze für 100 Centner wieder billiger, als die Stückguttaxe. Auf dem Tarif für diese allgemeinen Wagenladungsklassen seien noch weiter eine Anzahl Spezialtarife eingeführt worden und neben den Spezialtarifen, die für die volkswirtschaftlich wichtigsten Güter eingerichtet seien, erfreuten wir uns einer großen Anzahl von Ausnahmetarifen, zu denen auch der seit etwa zwei Jahren in Wirksamkeit getretene Rohstofftarif zu rechnen sei. Unter den Rohstofftarifen seien namentlich auch die Steinkohlen- und gemässen dadurch die billigste Fracht, die überhaupt auf der Eisenbahn gewährt werde. Der Wunsch des Abg. Muser sei also insoweit erfüllt, als das fortwährende Streben bestehe, die auf der Eisenbahn zur Verfrachtung kommenden Güter entsprechend ihrem Handelswerth und ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung in die richtige Klasse einzureihen und die ganze Tendenz dahin gehe, die Fracht zu verbilligen.

Der vom Abg. Muser weiterhin ausgesprochene Wunsch, es möge die Eisenbahnverwaltung im Interesse der Landwirtschaft — ähnlich, wie dies bei der englischen Ostbahn geschehen sei — Einrichtungen treffen, die es dem Produzenten ermöglichen, seine Erzeugnisse thunlichst billig an den Konsumenten in der Stadt zu verfrachten, habe bei unserer Verwaltung auch schon theilweise Berücksichtigung gefunden. Er verweise auf die Einrichtung für

den Milchtransport, die bereits im Kommissionsberichte eingehend gewürdigt worden sei und mit dem am 1. April 1899 eingeführten Tarif eine weitgehende Frachtermäßigung gebracht habe. Auch sei mit der Expeditionsbeförderung eine Einrichtung getroffen worden, die außerordentlich viel benutzt werde, um eben die kleinen Sendungen zwischen Produzenten und Konsumenten zu vermitteln. Ferner bestehe seit 1885 die Einrichtung eines Abonnementtarifes für die Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse nach den Märkten, wodurch sehr wesentliche Frachtermäßigungen geboten würden, abgesehen davon, daß diese Gegenstände als Eilgut befördert werden. Von dieser Abonnementeinrichtung sei indessen bis jetzt nur ein verschwindend kleiner Gebrauch gemacht worden. Vielleicht stehe zu erwarten, daß dies in größerem Umfang geschehe, wenn erst der Zwischenhändler in der Stadt und der Produzent darüber mehr aufgeklärt seien, welche Vortheile ihnen durch die Einrichtung geboten werde.

Der Herr Abg. Muser habe sodann noch eine Reihe von speziellen Wünschen zur Sprache gebracht, zunächst, daß die Bedienung der Billetschalter älteren erfahrenen Beamten übertragen werde. Die Eisenbahnverwaltung habe schon vor einiger Zeit eine Einrichtung getroffen, die darauf hinziele, es zu ermöglichen, daß die Billetschalter auch mit Beamten von größerer Erfahrung und in reiferen Jahren besetzt werden könnten; sie habe das Institut der Bureaugesellen geschaffen, um Leute zu gewinnen, die nicht den Anspruch erheben und erheben können, daß der Posten am Billetschalter nur ein Durchgangsposten sei, über den sie möglichst rasch wieder hinweg zu kommen suchen.

Was Muser an Wünschen nach besserer Ausgestaltung der Aufenthaltslokale vorgebracht habe, stimme vollständig mit dem Wunsche der Verwaltung überein. Es sei der Eisenbahnverwaltung mit diesen Lokalen eben gegangen wie auch mit den andern Bahnhöfen; der Ver-

kehr habe sich so rapid gesteigert, daß sie mit Beschaffung und Ausattung solcher Lokale nicht habe in wünschenswerther Weise nachkommen können. Die Verwaltung sei aber bemüht, auf diesem Gebiete allen Bedürfnissen gerecht zu werden. Ueber die Ruhezeit des Personals seien erst im vorigen Jahre Bestimmungen erlassen worden, die, soweit irgend möglich, in der Praxis streng durchgeführt würden. Daß mitunter Abweichungen dabei vorkommen, wolle er nicht bestreiten; es lasse sich eben der Eisenbahndienst nicht so genau regeln, daß nicht in unvorhergesehenen Fällen dann und wann das Personal in einer sowohl im Interesse des Personals als auch der Verwaltung unerwünschter Weise in Anspruch genommen werde. Die Generaldirektion sei aber eifrig bestrebt, daß die Bestimmungen eingehalten werden und auch bemüht, dem Umfange Rechnung zu tragen, daß der Nachdienst, wie von dem Herrn Abg. Muser bemerkt, zweifellos ein anstrengenderer und die Gesundheit mehr in Anspruch nehmender ist, als der geordnete Tagesdienst. Was den Wunsch anbelange, auch den Betriebsinspektoren die nötige Ruhezeit zu gewähren, so sei die Verwaltung schon seit einer Reihe von Jahren, wie auch aus dem jetzigen Budget hervorgehe, dafür besorgt, diesen Oberbeamten Stellvertreter zu Seite zu geben. Daß die Verantwortung eine viel größere geworden sei mit der Ausdehnung des Verkehrs und mit der Kompliziertheit der Einrichtungen, sei eine nicht zu leugnende Thatsache. Ueber die Wünsche bezüglich der Ausstattung des Bahnhofs Offenburg glaube er sich heute nicht aussprechen zu sollen. Dazu biete das Baubudget ansehnliche Gelegenheit. Er wolle hier nur noch eins berühren, die Rauchbelästigung, die sich vielfach in Offenburg geltend machen solle. Eine rauchlose Lokomotive sei bis jetzt leider noch nicht erfunden. Von den vielen in dieser Richtung gemachten Erfindungen habe sich noch keine wirklich bewährt. Zwei Einrichtungen, die versprechen, diesem Mißstande einigermaßen abzuhelfen, würden zur Zeit bei uns erprobt. Man werde fortwährend be-

müht sein, die Belästigung, die nicht ganz zu entfernen sei, auf ein möglichst geringes Maß herunterzubringen.

Von dem Herrn Abg. Armbruster sei der Wunsch geäußert worden, die Züge, die Post befördern, in unserm grünen Kursbuch zu bezeichnen. Dies sei nicht möglich, da die Züge, die der Postbeförderung dienen, häufig während der Fahrplanperiode wechseln, eine absolut zuverlässige Angabe also nicht gemacht werden könnte.

Die Frage, wie sich die Eisenbahnverwaltung bei solchen Gemeinden, die eine elektrische Centrale eingerichtet haben, zur Abnahme von elektrischem Strom stellt, könne er dahin beantworten, daß in einigen Fällen mit den Gemeindebehörden oder den Privatunternehmern ein Vertragsverhältnis eingegangen worden sei und der elektrische Strom zur Beleuchtung des Bahnhofs bezogen werde. Ein allgemeiner Grundsatz, daß dies nicht, oder in allen Fällen geschehen soll, bestehe nicht. Wo der Bedarf an elektrischem Strom sehr groß sei, habe die Eisenbahnverwaltung eigene Centralen eingerichtet.

Der Herr Abg. Giesler habe den Wunsch vorgebracht, es möge ein regerer persönlicher Verkehr der Oberbeamten mit dem Personal stattfinden. Darauf könne er erwidern, daß Beamte der Generaldirektion jahraus jahrein unterwegs seien, um den Betrieb zu überwachen und daß die äußeren Beamten somit Gelegenheit hätten, nicht nur mit ihren unmittelbaren Vorgesetzten sondern auch mit den Organen der Generaldirektion in Berührung zu treten und auf diesem Wege etwaige Wünsche zur Kenntniß der Generaldirektion zu bringen, wenn sie nicht in der Lage seien, dieselben persönlich vorzutragen, was ihnen jederzeit gestattet sei. Auch die Mitglieder der Generaldirektion hätten öfters Veranlassung die Bahn zu bereisen und es ergäbe sich dadurch für die Beamten des äußeren Dienstes Anlaß ihre Anliegen zur Sprache zu bringen.

Die Sitzung wird um 1/2 1 Uhr abgebrochen.

Verantwortlicher Redakteur: Julius Raß in Karlsruhe.

Central-Bereins-Register für das Großherzogthum Baden.

Baden. A. 579
Zu D. 3. 4 des diesseitigen Vereinsregisters wurde am 26. April 1900 eingetragen:

Alpenverein Baden-Baden in Baden.
Die Satzung ist unterm 1. Februar d. J. errichtet.

Der Hauptversammlung ist vorbehalten:
1. Wahl des Vorstandes auf drei Jahre,
2. die Entgegennahme des vom Schriftführer zu erstellenden Jahresberichts,
3. die Entgegennahme der Rechnungslegung für das letzte Jahr,
4. die Festsetzung des Voranschlags und Jahresbeitrags für das neue Jahr,
5. die Beschlußfassung über etwaige Satzungsänderungen, etwaige Auflösung des Vereins sowie über wichtigerer ihr vom Vorstand zur Entscheidung vorbehaltenen Angelegenheiten.

Zur Beschlußfähigkeit des Vorstandes genügt die Anwesenheit der Hälfte der Vorstandsmitglieder einschließlich des Vorsitzenden; bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.
Vorstandsmitglieder sind:
Oberamtsrichter a. D. Maltebrein,
Bankier Wilhelm Meyer,
Kaufmann Philipp Bussfelder,
Freiherr Ferdinand von Lüttich,
Hauptmann a. D.,
Bernhard Greger, Privat,
Sanitätsrat Dr. Demo Wiltz,
sämmliche dahier.
Baden, den 27. April 1900.
Großh. Amtsgericht I.

Freiburg. A. 406
In das Vereinsregister Bd. I, D. 3. 11 wurde heute eingetragen:
Volkshilfsverein in Freiburg i. B.
Die Satzung ist am 5. Februar 1900 errichtet.

Vorstand:
Professor Dr. Gustav Steinmann, Vorsitzender,
M. Kaufmann, prakt. Arzt, Stellvertreter,
beide in Freiburg.
Freiburg, den 20. April 1900.
Gr. Amtsgericht.

Freiburg. A. 335
In das Vereinsregister Bd. I, D. 3. 10 wurde heute eingetragen:
Tierschutzverein Freiburg in Freiburg i. B.
Die Satzung ist am 5. April 1900 errichtet.

Der Vorsitzende des Vorstandes leitet die Thätigkeit des Vereins und vertritt ihn nach außen hin. Er hat sämtliche Verfügungen des Vorstandes zu unterschreiben und ist der Hauptversammlung für dieselben verantwortlich. Mitglieder des Vorstandes sind:
Dr. med. Gustav Riedlin, prakt. Arzt, I. Vorsitzender,
Dr. med. Gg. von Rangsdorff, Privat, II. Vorsitzender,
Otto Schneider, Architekt, Redner,
Fraulein Lina Etzählin, Privat, Schriftführerin,
Frau Clotilde Biffier Witwe, Privat,
Dr. Ludwig Schumann, Professor,
Franz A. Rittinger, Professor a. D.,
Eduard Bollmer, Rentner,
Otto Dettinger, Rechtspraktikant,
alle dahier.
Freiburg, den 18. April 1900.
Großh. Amtsgericht.

Rehl. A. 664
Nr. 6320. In das Vereinsregister des Großh. Amtsgerichts Rehl wurde unter D. 3. 1 eingetragen:

Badischer Schwarzwaldverein, Sektion Rehl.
Die Satzung ist am 14. März 1900 errichtet.

Mitglieder des Vorstandes sind:
Professor Dr. Friedrich Blum,
Kaufmann Karl Köp,
Kaufmann Oskar Carl Ries,
Kaufmann Emil Fingabo,
Fabrikant Dr. Karl Knobloch,
Kaufmann Dr. Wilhelm Hermann,
alle in Rehl.
Rehl, den 7. April 1900.
Großh. Amtsgericht.

Sahr. A. 297
Nr. 7543. Unter D. 3. 2 wurde zum Vereinsregister eingetragen:
Schwarzwaldvereinssektion Seelbach.
Die Satzung wurde am 18. Januar 1900 beschloffen. Vorstandsmitglieder des Vereins sind: Gemeindevorstand Münz, prakt. Arzt Dr. Ainsler, Hauptlehrer Mutter, Kaufmann Schöffelen, Bürgermeister Himmelsbach, sämmliche in Seelbach.
Sahr, den 11. April 1900.
Großh. Amtsgericht.

Vörsch. A. 468
In das Vereinsregister Bd. I, Nr. 1 wurde heute eingetragen: Turnverein Vörsch. Die Satzung wurde am 14. Januar 1900. Der Vorstand besteht aus den Herren: Hermann Eutter, Wirth, August Schumacher, Professor; Karl Müller, Postamter; Julius Hauser, Tagelöhner; Georg Rubin, Magasinier; Hermann Reinhardt, Kaufmann; Karl Schmitt, Gießer; Josef Reinhardt, Kreissekretär; Ernst Dieß, Lehrmittelschreiber; Heinrich Ficht, Tagelöhner; Wilhelm Spielmann, Maler; alle wohnhaft in Vörsch. Der Vorstand kann Ausgaben nur bis zum Betrage von 100 M. bewilligen.
Vörsch, den 23. April 1900.
Großh. Amtsgericht.

Mannheim. A. 713
Zum Vereinsregister Bd. I, D. 3. 5 wurde eingetragen:
Nr. 1. Schützen-Gesellschaft Mannheim, Mannheim.
Die Satzung ist am 26. März 1900 errichtet.

Der Vorstand ist beschlußfähig, wenn mindestens die Hälfte seiner Mitglieder in der Sitzung anwesend ist.
Vorstandsmitglieder sind:
Georg Kallenberger, Baumeister,
Carl Dauth, Oberfeuerkommissar,
Anton Walter, Prokurist,
Oskar Körner, Prokurist,
Carl Pfund, Kaufmann,
Carl Dörrer, Kaufmann,
Josef Dann, Holzhändler,
Daniel Fren, Wirth,
Wilhelm Heibelberger, Kaufmann,
Fritz Neg, Kaufmann,
Jakob Schmid, Fabrikant,
Georg Schwind, Cigarrenfabrikant,
Friedrich Hoffstätter, Kaufmann,
Adolf Röder, Kaufmann,
alle in Mannheim und
Gustav Duffrin, Bahnverwalter in Feudenheim.
Mannheim, den 26. April 1900.
Großh. Amtsgericht III.

Mannheim. A. 712
Nr. 14.867. Zum Vereinsregister Bd. I, D. 3. 6 wurde heute eingetragen:
Nr. 1. Gesangsverein Ladeburg.
Die Satzung ist am 29. März 1900 festgesetzt.

Vorstandsmitglieder sind:
Friedrich Kraus, Buchbindermeister,
Ludwig Münz, Metzgermeister, Philipp Jakob Regler, Färbermeister, Johann Frey, Rathsschreiber, Martin Münz, Landwirth, Johann Hasselbach, Kaufmann, Sebastian Müller, Kaufmann, alle in Ladeburg.
Mannheim, den 28. April 1900.
Großh. Amtsgericht III.

Mannheim. A. 532
Nr. 14.410. Zum Vereinsregister Bd. I, D. 3. 3 wurde eingetragen:
Nr. 1. Turnverein Mannheim, Mannheim.
Die Satzung ist am 24. März 1900 errichtet.

Vorstandsmitglieder sind:
Wilhelm Rüd, Kaufmann und Dr. Karl Schuhmacher, Professor in Mannheim, Paul Kermas, Prokurist in Friedrischfeld, Carl Walter, Kaufmann in Mannheim, Georg Roods, Kaufmann in Neckarau.
Mannheim, den 25. April 1900.
Großh. Amtsgericht III.

Mannheim. A. 533
Nr. 14.315. Zum Vereinsregister Bd. I, D. 3. 4 wurde eingetragen:
Nr. 1. Casino Mannheim.
Die Satzung ist am 26. März 1900 errichtet.

Vorstand ist Fritz Renner, Privatmann in Mannheim.
Stellvertreter Vorstand ist August Geiger, Kaufmann in Mannheim.
Mannheim, den 25. April 1900.
Großh. Amtsgericht III.

Mannheim. A. 503
Nr. 14.156. Zum Vereinsregister Bd. I, D. 3. 2 wurde eingetragen:
Nr. 1. Columbus-Verein für katholische Kaufleute und Beamte, Mannheim.
Die Satzung ist am 13. Dezember 1899 errichtet.

Vorstand ist: Adolf Hollerbach, Kaufmann in Mannheim.
Stellvertreter Vorstand ist: Christian Helfrich, Kaufmann in Mannheim.
Mannheim, den 21. April 1900.
Großh. Amtsgericht III.

Neckarbischofsheim. A. 717
In das diesseitige Vereinsregister Bd. I, Seite 1, D. 3. 1 wurde heute eingetragen:
Klein-Rinderschul-Verein Reidenstein.
Die Satzung ist am 11. März 1900 errichtet.

Mitglieder des Vorstandes: 1. Valentin Krautmann, 2. Philipp Biegler A. S., 3. Heinrich Winkelmann, Schloffer, 4. Georg Krautmann, Frieß, 5. Baltasar Mayer, alle in Reidenstein.
Neckarbischofsheim, 28. April 1900.
Großh. Amtsgericht.

Offenburg. A. 261
Zum Vereinsregister Bd. I, Nr. 3 wurde eingetragen:
Sektion Offenburg des Ba-

bischen Schwarzwaldvereins mit dem Sitz in Offenburg.
Die Satzung ist am 15. Januar 1900 errichtet.

Der Vorstand besteht aus den Herren:
Forstmeister Ludwig Stürmer, Vorsitzender,
Oberingenieur a. D. Hermann Beger, Stellvertreter,
Geistlicher Verwalter Emil Welter, Redner,
Bezirksdomäneninspektor Albert Kircher, Schriftführer,
sämmliche in Offenburg.
Offenburg, den 12. April 1900.
Großh. Amtsgericht.

Pforzheim. A. 504
Zum Vereinsregister Band I wurde eingetragen:
1. D. 3. 2: Turnverein Pforzheim in Pforzheim. Die Satzung ist am 5. März 1900 errichtet. Nur der 1. und 2. Vorstand ist zur Vertretung des Vereins befugt. Der Turnrath (Vorstand i. S. des V. G. B.) ist nur bei Anwesenheit von zwei Drittel der Mitglieder beschlußfähig; bei Stimmengleichheit entscheidet der Vorsitzende. Der Turnrath setzt sich zusammen aus:

1. Gottlob Heinrich Wanner, Kaufmann, 1. Vorstand, 2. Otto Lutz, Fabrikant, 2. Vorstand, 3. Eduard Winter, Bankier, 4. Willy Riedelbach, Kaufmann, 5. Emil Sonnet, Galbaniseur, 6. Friedrich König, Fasser, 7. Ludwig Hummel, Kaufmann, 8. Theodor Giesele, jr., Fabrikant, 9. Oskar Dieß, Fabrikant, 10. Friedrich Stöffer, Juwelier, 11. Theodor Pischmann, Kaufmann, 12. Oskar Herzel, Rabinetmeister, 13. Hermann Stahl, Rabinetmeister, 14. Wilhelm Kupff, Geschäftsführer, 15. Theodor Haug, Fabrikant, 16. Carl Kappeler, Graveur, 17. Friedrich Schwemmler, jr., Fabrikant, sämmlich in Pforzheim.

2. D. 3. 3: Evangelisch-lutherische Gemeinde Springen in Springen. Die Satzung ist am 1. Januar 1900 errichtet. Die Beschlüsse des Vorstandes können vom Vorsitzenden durch Berufung an die Mitgliederversammlung angefochten werden. Der Vorstand besteht aus: 1. Pfarrer Gottlob Scriba in Springen, 2. Johann Benz, Landwirth daselbst, 3. Wilhelm Daub, Bäcker in Gisingen, 4. Theodor Kunzmann, Schuhmacher daselbst, 5. Gottlieb Vertsch, Diener in Pforzheim, 6. Joh. Georg Dettinger, Hammerarbeiter in Neustadt-Brötzingen, 7. Georg Schuler, Schmied in Büchenbroun, 8. Jakob Bommerer, Landwirth in Göttrichen, 9. Friedrich Bischoff, Hammerarbeiter in Dietzingen.

3. D. 3. 4: Turnverein Brötzingen in Brötzingen. Die Satzung ist am 5. März 1900 errichtet. Zur Beschlußfähigkeit des Turnraths (Vorstand i. S. des V. G. B.) ist Anwesenheit von zwei Dritteln der Mitglieder erforderlich. Ueber Ausschluß der Mitglieder entscheidet der Turnrath mit 2/3-Majorität. Bei Verhandlungen des Turnraths entscheidet im Falle der Stimmengleichheit der Vorsitzende. Nur der Vorsitzende und sein Stellvertreter können den Verein nach außen vertreten. Derzeitige Turnrathsmitglieder sind: 1. Heinrich Klittich, Goldarbeiter, 1. Vorsitzender, 2. Julius Mähner, Fasser, 2. Vorsitzender, 3. Adolf Klit-

tich, Mechaniker, 4. Heinrich Schidle, Goldarbeiter, 5. Wilhelm Glid, Fasser, 6. Gustav Klittich, Goldarbeiter, 7. Karl Eberle, Goldarbeiter, 8. Wilhelm Eberle, Goldarbeiter, 9. Friedrich Klittich, Eisenschmied, 10. Adolf Bechtold, Presser, 11. Johann Schrotz, Presser, 12. Julius Klittich, Goldarbeiter, 13. Friedrich Brodbeck, Goldarbeiter, 14. Gustav Kühn, Goldarbeiter, 15. Ludwig Wirt, Goldarbeiter, sämmlich in Brötzingen.
Pforzheim, den 24. April 1900.
Großh. Amtsgericht II.

Pforzheim. A. 602
Zum Vereinsregister Band I, D. 3. 5 wurde eingetragen:

Freundschaft in Pforzheim. Die Satzung ist am 18. Februar 1900 errichtet. Der Vorsitzende des Vorstandes vertritt den Verein nach außen. Der Vorstand ist bei Anwesenheit von 5 Mitgliedern beschlußfähig. Der Vorstand besteht aus: 1. Emalleur Heinrich Dieterle, Vorsitzender, 2. Graveur Karl Fauler, 3. Kaufmann Georg Dieterle, 4. Graveur Jakob Fritz Jourban, 5. Feilenhauer Philipp Armbruster, 6. Graveur Eduard Uffe, 7. Mechaniker Gottlieb Saemann, 8. Goldarbeiter Emil Wiffler, 9. Fabrikant Hermann Sickingen, 10. Hauptlehrer Johann Adam Stahl, 11. Graveur Karl Klenz, 12. Graveur Robert Erb, sowie 13. Reallehrer Albert Epp, alle hier wohnhaft.
Pforzheim, den 27. April 1900.
Großh. Amtsgericht II.

Schoffheim. A. 675
In das Vereinsregister wurde zu Band I Nr. 1 Seite 1/2 eingetragen:
„Reinholderschule Hasel in Hasel.“
Die Satzung ist vom 15. März 1900. Vorstand ist: Pfarrer Adolf Ludwig in Hasel.
Schoffheim, den 30. April 1900.
Großh. Amtsgericht.

Wolfsch. A. 578
In das Vereinsregister wurde in Band I D. 3. 1 eingetragen:
Sektion Wolfsch des Badischen Schwarzwaldvereins in Wolfsch.
Die Satzung ist am 11. Juni 1899 und 13. Februar 1900 errichtet. Vorstand im Sinne des § 26 V. G. B. ist der Vorsitzende des aus 7 Mitgliedern bestehenden Vorstandes bezw. dessen Stellvertreter.

Vorsitzender ist: F. F. Oberförster Sigmund Gayer,
Stellvertreter ist: Altbürgermeister Friedrich Armbruster,
beide in Wolfsch.
Wolfsch, den 24. April 1900.
Großh. Amtsgericht.

Wiesloch. A. 580
Nr. 5267. Unter D. 3. 1 des diesseitigen Vereinsregisters wurde heute eingetragen:
„Kinderpflege Baiertthal in Baiertthal.“
Die Satzung ist am 2. März 1900 errichtet.

Vorstandsmitglieder:
Gemeindevorstand Mathias Bogt, Landwirth Jakob Zuber,
Landwirth Michael Walter,
alle in Baiertthal.
Wiesloch, den 28. April 1900.
Großh. Amtsgericht.

Frankfurter Lebens-Versicherungs-Gesellschaft zu Frankfurt a. M.

Gewinn- und Verlust-Rechnung.

A. Einnahme.		M.	S.	B. Ausgabe.		M.	S.
1. Ueberträge aus dem Vorjahre:				1. Schäden aus den Vorjahren: a. gezahlt 68,334			
a. Prämien-Reserve		19,299,710		b. zurückgestellt		56,000	119,334
b. Prämien-Ueberträge		1,140,611		2. Schäden im Rechnungsjahre:			
c. Schaden-Reserve		119,334		a. durch Sterbefälle bei Todesfall-Versicherungen: a. gezahlt 1,157,866 60			
d. Gewinn-Reserve der mit Dividenden-Anspruch Versicherten		732,467 43		β zurückgestellt		58,785 70	1,216,652 30
e. Sonstige Reserven: α. Kapital-Reserve		514,284		b. für Kapitalien auf den Erlebensfall: a. gezahlt 373,272 85			
β. Special-Reserve A.		91,248 75		β zurückgestellt		800	374,072 85
γ. Special-Reserve B.		99,009 60		c. Renten: a. gezahlt 278,876 63			
δ. Kriegs-Reserve		31,646 07		β zurückgestellt		2,593 57	276,470 20
2. Prämien-Einnahme:				d. sonstige fällig gewordene Versicherungen: a. gezahlt —			
a. für Kapital-Versicherungen auf d. Todesfall	3,009,637 61			β zurückgestellt		—	—
b. für Kapital-Versicher. auf den Erlebensfall	165,112 19			3. Ausgaben f. vorzeitig aufgelöste Versicherungen			
c. für Renten-Versicherungen	478,992 56			a. für zurückgekauft. Todesfall-Versicherungen	94,085 37		
d. für Kriegs-Versicherungen	2,957 45	3,651,700 11		b. für zurückgekauft. Prämien auf Aussteuer-Versicherungen	15,041 13	109,126 50	
(darunter Prämien für übernommene Rückversicherungen M. 310,915.13)				4. Dividenden an die Versicherten: a. gezahlt 251,841 22			
3. a. Zinsen				b. zurückgestellt			
b. Mietserträge (ausschließlich des Mietwertes der Gesellschafts-Räume)	778,879 99					823,615 31	1,075,656 53
c. Coursergebnis aus verkauften Effekten	24,391 66	803,271 65		5. Rückversicherungs-Prämien und Renten-Kapitalien			
d. Vergütung der Rückversicherer	—	133,246 53					324,564 26
6. Sonstige Einnahmen:				6. Agentur-Provisionen			
a. Aktien-Uebertragungs-Gebühren	41 25						237,044 65
b. Police-Gebühren	657 27			7. Verwaltungskosten			
c. Coursergebnis bei Schaden-Regulierungen in fremder Währung	1,148 38						285,200 79
d. Zuwachs der Rückversicherungs-Reserve und Ueberträge	167,966	169,812 90		8. Abschreibungen:			
		26,786,342 04		a. Mobilien-Conto, 10% von M. 6847.74	684 77		
				b. Obligationen-Conto			
				9. Coursergebnis auf verkaufte Effekten und Valuten			
				10. Prämien-Ueberträge			
				11. Prämien-Reserven:			
				a. für Versicherungen auf den Todesfall			
				b. für Versicherungen auf den Erlebensfall			
				c. für Renten-Versicherungen			
				12. Sonstige Reserven:			
				a. Reserve für Kriegs-Versicherungen			
				b. Kapital-Reserve			
				c. Special-Reserve A			
				d. Special-Reserve B			
				13. Sonstige Ausgaben			
				14. Ueberchuß			
				26,786,342 04			

Bilanz am 31. Dezember 1899.

A. Aktiva.		M.	S.	B. Passiva.		M.	S.
1. Wechsel der Aktionäre				1. Aktien-Kapital			
		4,628,580				5,142,840	
2. Grundbesitz				2. Kapital-Reserve-Fonds			
		885,794 90				514,284	
3. Hypotheken				3. Special-Reserve-Fonds A			
		16,589,661 66				91,248 75	
4. Darlehne auf Werthpapiere				3a. Special-Reserve-Fonds B			
		—				99,009 60	
5. Werthpapiere:				4. Schaden-Reserve			
a. Staatspapiere	M. 1,194,314 90				M. 114,785 70		
b. Pfandbriefe	" 221,745 90			abzüglich Anteil der Rückversicherer	" 36,714 28		78,071 42
c. Kommunalpapiere	" —			5. Prämien-Ueberträge			
d. Sonstige Werthpapiere	" 697,172 80	2,113,233 60		6. Prämien-Reserven:			
6. Darlehne auf Policen				a. für Kapital-Versicherungen auf den Todesfall			
		1,481,420 76			M. 16,206,854		
7. Kautionen-Darlehne an versicherte Beamte				b. für Kapital-Versicherungen auf den Erlebensfall			
		50,000			" 1,564,703		
8. Reichsanleihen				c. für Renten-Versicherungen			
		—			" 2,927,285		20,698,842
9. Guthaben bei Bankhäusern				d. Reserve für Kriegs-Versicherungen			
		102,272 44			" 35,711 13		
10. Guthaben bei anderen Versicher.-Gesellschaften bzw. Dritten				7. Gewinn-Reserve der Versicherten			
		201,348 13			823,815 31		
11. Rückstände bei Agenten				8. Guthaben anderer Versicherungs-Anstalten bzw. Dritter			
		353,843 23			79,423 63		
12. Ausstände bei Agenten				9. Baar-Kauttionen			
		566,508			—		
13. Gehaltene Prämien				10. Sonstige Passiva: Unerhobene Aktien-Dividenden			
		40,182 26			90		
14. Baare Kasse				11. Ueberchuß			
		6,162 97			92,510 11		
15. Inventar (Druckmaschinen abgeschrieben)							
		1,814,945					
16. Sonstige Aktiva: Rückversicherungs-Reserve und -Ueberträge							
		—					
17. Verlust							
		28,873,952 95					

Frankfurt a. M., den 21. März 1900.

Frankfurter Lebens-Versicherungs-Gesellschaft.

Die Direktion: Scharch, Blanckarts.

Strafrechtspflege.
Lebung.
 A. 591.3. Nr. 11198. **Vörrach.**
 1. Karl Friedrich Maier, Tagelöhner, geb. am 15. August 1863 zu Fahrman, zul. wohnhaft in Vörrach.
 2. Josef Wamer, Tagelöhner, geb. am 6. Januar 1864 zu Wafel, zul. wohnhaft zu Herten, beide 3 Jt. an unbefamten Orten abwesend.
 3. Alfred Jerg, Kaufmann, geb. am 19. September 1870 zu Weben, ohne Wohnort in Deutschland, werden beschuldigt, daß sie, und zwar
 a) Maier und Wamer als Wehrmänner der Landwehr II. Aufgebots, ohne von ihrer bevorstehenden Auswanderung der Militärbehörde Anzeige erstattet zu haben,
 b) Jerg als Ersatzreferent ohne Erlaubnis ausgewandert sind.
 Uebertretung gegen § 360 Z. 3 R.St.G.B. in Vörrach, mit § 11 R.G. vom 11./2. 1888 betr. Abhändg. der Wehrpflicht.
 Dieselben werden auf Anordnung Großh. Amtsgerichts hiersebst auf Mittwoch den 27. Juni 1900, Vormittags 8 Uhr, vor das Großherzogliche Schöffengericht Vörrach geladen.
 Bei unentschuldigtem Ausbleiben werden dieselben auf Grund der in § 472 Strafprozeßordnung bezeichneten Erklärung des kgl. Bezirkskommandos Vörrach verurtheilt werden.
 Vörrach, den 28. April 1900.
 Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts: **U p p e l.**
 A. 592.1. Nr. 11197. **Vörrach.**
 Paul, Peter, Berthold Schüler, geb. am 27. Juli 1875 zu Berlin, lediger Schreiner, zul. wohnhaft gewesen zu

Vörrach, 3. Jt. an unbefamten Orten abwesend, wird beschuldigt, daß er als Ersatzreferent ohne Erlaubnis ausgewandert ist.
 Uebertretung gegen § 360 Z. 3 R.St.G.B. in Vörrach, mit § 11, Vörrach, vom 11./2. 88 betr. Abhändg. der Wehrpflicht.
 Derselbe wird auf Anordnung Großh. Amtsgerichts hiersebst auf Mittwoch den 27. Juni 1900, Vormittags 8 Uhr, vor das Großherzogliche Schöffengericht Vörrach geladen. Bei unentschuldigtem Ausbleiben wird derselbe auf Grund der in § 472 der Strafprozeßordnung bezeichneten Erklärung des kgl. Bezirkskommandos Vörrach verurtheilt werden.
 Vörrach, den 28. April 1900.
 Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts: **U p p e l.**
 A. 647.2. Nr. 6868. **Müllheim.**
 Gordian Storz, Landwirth, geboren am 10. Mai 1867 zu Neuhauten, zuletzt wohnhaft zu Müllheim, 3. Jt. an unbefamten Orten abwesend, wird beschuldigt, als Wehrmann der Landwehr I ohne Erlaubnis ausgewandert zu sein.
 Uebertretung gegen § 360 Nr. 3 des Strafgesetzbuchs.
 Derselbe wird auf Anordnung des Großh. Amtsgerichts hiersebst auf Montag den 25. Juni 1900, Vormittags halb 9 Uhr, vor das Großh. Schöffengericht Müllheim zur Hauptverhandlung geladen.
 Bei unentschuldigtem Ausbleiben wird derselbe auf Grund der nach § 472 der Strafprozeßordnung von dem kgl. Bezirkskommando zu Vörrach ausgestellten Erklärung verurtheilt werden.
 Müllheim, den 30. April 1900.
 Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts: **S c h m i t t.**

Lebung.
 A. 678.1. Nr. 7736. **Offenburg.**
 Der am 1. Dezember 1872 in Ebersweier geborene, zur Zeit an unbefamten Orten abwesende, zuletzt in Ebersweier wohnhaft gewesene, ledige Fellenhauer Johann Deder wird beschuldigt, als Ersatzreferent ohne Erlaubnis ausgewandert zu sein.
 Uebertretung gegen § 360 Nr. 3 des Strafgesetzbuchs.
 Derselbe wird auf Anordnung des Großh. Amtsgerichts hiersebst auf Mittwoch den 27. Juni 1900, Vormittags 8 Uhr, vor das Großherzogliche Schöffengericht Offenburg zur Hauptverhandlung geladen.
 Bei unentschuldigtem Ausbleiben werden dieselben auf Grund der nach § 472 der Strafprozeßordnung von dem kgl. Bezirkskommando zu Vörrach ausgestellten Erklärung verurtheilt werden.
 Offenburg, den 25. April 1900.
 Der Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts: **G e l l e r.**
 A. 513.1. **Staufen.** Franz Karl Leßforn, Konditor, geb. am 19. September 1869 zu Staufen, zuletzt daseibst wohnhaft, wird beschuldigt, als beurlaubter Ersatzreferent ohne Erlaubnis ausgewandert zu sein, ohne von der bevorstehenden Auswanderung der Militärbehörde Anzeige erstattet zu haben.
 Uebertretung gegen § 360 Nr. 3 des Strafgesetzbuchs.
 Derselbe wird auf Anordnung des Großherzoglichen Amtsgerichts hiersebst auf Dienstag den 3. Juli 1900, Vormittags 4/9 Uhr, vor das Großherzogliche Schöffengericht Staufen zur Hauptverhandlung geladen.

Bei unentschuldigtem Ausbleiben wird derselbe auf Grund der nach § 472 der Strafprozeßordnung von dem kgl. Bezirkskommando zu Vörrach ausgestellten Erklärung verurtheilt werden.
 Staufen, den 26. April 1900.
 Der Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts: **Z i m m e r m a n n.**
Bekanntmachung.
 A. 685. Nr. 1368/98. **Karlsruhe.**
 Der Grenadier Wilhelm Fingler der 5. Kompanie 2. Badischen Grenadier-Regiments Kaiser Wilhelm I Nr. 110 — geb. am 25. September 1880 zu Bitterfeld, Kreis Bitterfeld, und der Grenadier Eduard Drong der 11. Kompanie desselben Regiments, geboren am 27. September 1874 zu Gohle, Kreis Rosenberg o/S., sind durch kriegsgerichtliches, am 28. April 1900 durch den kommandirenden General XIV. Armeekorps bestätigtes Urtheil vom 26. April cr. wegen Fahnenflucht im Angehörigensverfahren für fahnenflüchtig erklärt und in eine Geldstrafe von je 200 Mark verurtheilt worden.
 Karlsruhe, den 1. Mai 1900.
 Königl. Gericht der 28. Division.
Bekanntmachung.
 A. 686. Nr. 1429/105. **Karlsruhe.**
 Gegen die Rekruten aus dem Landwehrbezirk Mannheim
 1. Christian Friedrich Bohlmann, am 15. Oktober 1878 zu Bremen geboren, ev., Zimmermann,
 2. Joseph Doeschl, am 15. Mai 1877 zu Regensburg, Amt Regensburg (Bayern) geboren, katholisch, Eisenstecher,
 3. Friedrich Weigel, am 20. Juni 1878 zu Oberlar, Kreis Siegburg geboren, katholisch, Tischler, ist die förmliche kriegsgerichtliche Untersuchung wegen Fahnenflucht im Angehörigensverfahren eingeleitet worden.

Dieselben werden aufgefordert, spätestens in dem auf Dienstag den 21. August d. J., Vormittags 9 Uhr, im hiesigen, in der Gottesauerstraße Nr. 37 belegenen Gerichtslokal anberaumten Termin sich einzustellen, widrigenfalls sie nach Schluß der Untersuchung in contumaciam für fahnenflüchtig erklärt und in eine Geldstrafe von 150—3000 Mark verurtheilt werden.
 Karlsruhe, den 30. April 1900.
 Königl. Gericht der 28. Division.

Verwaltungssachen.

A. 699. **Vörrach.**

Bekanntmachung.

Zur Fortführung der Vermessungs- und der Lagerbücher nachfolgender Bemerkungen ist im Einverständnis mit den Gemeinderäten der beteiligten Gemeinden Tagfahr jeweils auf dem Rathhause der betreffenden Gemeinde anberaumt, für die Bemerkung:
Vörrach, Montag den 14. d. M., Vormittags 8 Uhr.
Offenburg, Dienstag den 15. d. M., Vormittags 8 Uhr.
Staufen, Mittwoch den 16. d. M., Vormittags 8 1/2 Uhr.
Vörrach mit Staufen, Sonntag den 19. d. M., Vormittags 8 Uhr.
 Die Grundeigentümer werden betwon mit dem Anfügen in Kenntniß gesetzt, daß das Verzeichnis der seit der letzten Fortführung eingetretenen, dem Gemeinderath bekannt gewordenen Veränderungen im Grundeigentum während acht Tagen vor dem Fortführungstermin zur Einsicht der Beteiligten auf dem Rathhause aufgelegt; etwaige Einwendungen gegen die in dem Verzeichnis vorgemerkten Veränderungen in dem Grundeigentum und deren Beurkundung im Lagerbuch sind dem Fortführungsbeamten in der Tagfahrt vorzutragen.
 Die Grundeigentümer werden gleichzeitig aufgefordert, die seit der letzten Fortführung in ihrem Grundeigentum eingetretene, aus dem Grundbuch nicht ersichtlichen Veränderungen dem Fortführungsbeamten in der bezeichneten Tagfahrt anzumelden. Ueber die in der Form der Grundstücke eingetretene Veränderungen sind die vorgeschriebenen Grundrisse und Messurkunden vor der Tagfahrt bei dem Gemeinderath oder in der Tagfahrt bei dem Fortführungsbeamten abzugeben, widrigenfalls dieselben auf Kosten der Beteiligten von Amtswegen beschafft werden müßten.
 Auch werden in der Tagfahrt Anträge der Grundeigentümer wegen Wiederbestimmung verloren gegangener Grenzmarken an ihren Grundstücken entgegen genommen.
 Vörrach, den 3. Mai 1900.
 Der Großh. Bezirksgeometer: **M a y e r.**

A. 698. Nr. 157. **Schoepheim.**

Bekanntmachung.

Die Lagerbuchkonzepte der **Gemarkungen Hof, Holz, Itenschwand, Kappel, Künaberg, Stutz, Niederbepchingen und Oberbepchingen.** Gemeinde Frönd, im Amtsbezirk Schönau, sind aufgestellt und werden hiermit gemäß Art. 12 der landesherrlichen Verordnung vom 11. Sept. 1883 von Freitag den 4. d. M. an auf die Dauer von vier Wochen auf dem Rathhause zu Künaberg zur Einsicht der beteiligten Grundeigentümer aufgelegt.
 Etwaige Einwendungen gegen den Inhalt der eingetragenen Beschreibungen der Gemarkungen und ihrer Rechte beschaffenheit sind innerhalb der genannten Frist dem Unterzeichneten mündlich oder schriftlich vorzutragen.
 Schoepheim, den 3. Mai 1900.
 Der Großh. Bezirksgeometer: **T s c h e r t e r.**

Holzversteigerung.

Großh. Forstamt **Mittelberg** (Erlangen) vertheilt unter den üblichen Bedingungen
Mittwoch, den 9. Mai 1900, Vormittags 11 Uhr.
 in der Bergschmiede im Holzbachthal aus dem Distrikt Untermühl: Nadelholz: 634 Stg. und Bauhölzer, 57 Abhändg., 136 Klöße und 113 Bauholzstangen. Ferner: 270 Ster buchene, 318 Ster tannene Scheiter, 74 Ster buchene, 28 Ster gemischte Prügel und 17 Ster Reisprügel.
Donnerstag, den 10. Mai 1900, Vormittags 10 Uhr.
 in der Marzeller Mühle aus dem Groß-Moosfeld: Nadelholz: 556 Stg. und Bauhölzer, 173 Abhändg., 294 Klöße, 164 Bauholzstangen, 40 Bauhölzer, 111 Hagstangen, 126 Eichen, 1 Birke, 14 Ahorn, 5 eichene Wagenstangen, 349 Ster buchene, 17 Ster Nadelholz, 84 Ster gemischte Scheiter, 238 Ster buchene, 67 Ster Nadelholz, 143 Ster gemischte Prügel, 2 Ster hainbucene Rollen und 545 weißbucene Normalrollen.
 Die Forstwärte Kunz in Schiedberg (für den Unterwald), Schürer in Marzell und Eijele in Bursbach (für den Groß-Moosfeld), geben auf Verlangen nähere Auskunft. A. 682.3