

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1900

144 (27.5.1900) II. Beilage

II. Beilage zu Nr. 144 der Karlsruher Zeitung.

Sonntag, 27. Mai 1900.

Badischer Landtag.

53. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer
am Freitag, den 25. Mai 1900.

(Ausführlicher Bericht.)

Am Regierungstisch: Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten v. Brauer, Generaldirektor der Großh. Badischen Staatseisenbahnen Staatsrath Eisenlohr, Baudirektor Wasmer, Oberbaurath Gernet.

Präsident Günner eröffnet um 1/4 11 Uhr die Sitzung.

Eingegangen ist ein Gesetzentwurf der Abgg. Wacker und Genossen, betreffend Abänderung der Wahlkreis-einteilung.

Auf der Tagesordnung steht der zweite Nachtrag zum Spezialbudget der Verkehrsanstalten (Anforderung von einer Million Mark zur Erwerbung von Gelände für die in Aussicht genommene Verlegung des Karlsruher Bahnhofes).

Der Berichterstatter, Abg. Pfefferle, gibt zunächst eine Uebersicht über den bisherigen Verlauf dieser Eisenbahnangelegenheit. Auf eine Anfrage der Budgetkommission erklärte die Regierung, daß sich die Kosten für den in Aussicht genommenen hochliegenden Durchgangsbahnhof südlich vom Lauterberg auf etwa 14 980 000 M., für den tiefliegenden Bahnhof mit Ueberführung der kreuzenden Straßen auf 15 112 000 M. und die für den an Ort und Stelle hochzuliegenden Bahnhof auf 18 408 000 M. stellen. In dem zuletzt genannten Projekt sind die Kosten für ein abseits zu legendes Provisorium, das unbedingt nötig wäre und einen Aufwand von etwa 3 Millionen Mark erfordern wird, nicht inbegriffen. Der Gesamtaufwand für den an Ort und Stelle hochzuliegenden Bahnhof würde sich demnach auf beiläufig 21 1/2 Millionen Mark belaufen. Das auf dem letzten Landtag von der Regierung empfohlene Projekt der Straßenüberführungen wurde schon im Jahre 1896 ausgearbeitet. Inzwischen hat sich eine so namhafte Vermehrung des Eisenbahnbetriebs ergeben, daß es fraglich erscheint, ob diese Erweiterung ausreicht, was auch von den Sachverständigen der Eisenbahnverwaltung entschieden verneint worden sei. Wie aus einer Nachweisung über die Anzahl der Personen- und Güterzüge, sowie der angekommenen und abgegangenen Personen im Hauptbahnhof Karlsruhe hervorgeht, betrug im Jahre 1885 die Zahl der Personenzüge 130, im Jahre 1900 dagegen 225, die Zahl der Reisenden 1 358 141 bezw. 2 529 494. Bei der Ausführung des neuen Projekts südlich des Lauterbergs, das als Durchgangsbahnhof gedacht ist, würden sämtliche Bahnhofsanlagen westlich der Rüppurrerstraße abgebrochen und dieses ganze Gelände als Baugelände für die städtische Entwicklung frei werden. Der Güterbahnhof könnte an seiner jetzigen Stelle verbleiben und wäre nach Osten ausdehnungsfähig. Was die von der Stadtverwaltung angeregte Frage des Ankaufs der Magaubahn betreffe, so sei die Zweckmäßigkeit des Ankaufs vom Standpunkt der Eisenbahninteressen im allgemeinen zu bejahen, allein diese Maßregel sei nur bei einem mäßigen Preis zu empfehlen. Die Kommission hat sowohl den Nachtrag, als die der Zweiten Kammer in dieser Sache zugegangenen drei Petitionen Karlsruher Einwohner, von denen sich zwei (aus der Oststadt) gegen und eine für die Verlegung des Bahnhofes aussprachen, eingehend geprüft und faßt ihre Anschauungen in folgendem Antrag zusammen:

I. Das Hohe Haus wolle: 1. der in Aussicht genommenen Verlegung des Karlsruher Personbahnhofs zustimmen; 2. für die Erwerbung des erforderlichen Geländes die angeforderte erste Rate im Betrage von 1 000 000 M. bewilligen. Dabei geht die Kommission von der Voraussetzung aus, daß diese Lösung der Karlsruher Bahnhoffrage die billigste ist, und macht den Vorbehalt, daß die Entscheidung über die Ausführung des Baues selbst auf Vorlage der definitiven Pläne und Kostenvoranschläge erst auf dem nächsten Landtag erfolgen soll. II. Die eingegangenen drei Petitionen werden hiermit für erledigt erklärt.

Abg. Giesler hat sich aus den Erläuterungen der Regierung in der Kommission davon überzeugt, daß aus technischen Gründen die Verlegung der Hochlegung des Bahnhofes vorzuziehen ist. Der Nachweis sei erbracht worden, daß die jetzigen Geleise dem Verkehrsbedürfnis absolut nicht mehr genügen. Die gegenwärtigen Zustände können schon im Interesse der Betriebsicherheit nicht mehr aufrecht erhalten werden. Man müsse vor allem an die Zukunft denken und aus diesem Grund der Verlegung den Vorzug geben. Allerdings werden die Bewohner der Bahnhofsgegend in gewissem Maße geschädigt, allein das Landesinteresse gehe den Privatinteressen vor. Insbesondere sei er der Ueberzeugung, daß der Schaden nicht allzu groß sein wird, da an Stelle des jetzigen Bahnhofes ein neues schönes Viertel entstehen wird. Wenn die Höherlegung an der jetzigen Stelle von der Stadt Karlsruhe

gewünscht wird, dann müßte sie die Mehrkosten tragen; aus dem gleichen Grund könne man aber andererseits der Stadt für die Verlegung keine Kosten zumuten, wenn man auch erwarten darf, daß die Stadt aus dem ihr gehörigen Gelände kein Spekulationsobjekt macht. Wünschenswert wäre es, wenn das freierwerbende Gelände im Eigentum des Staates verbleiben würde. Gegen die Erwerbung der Magaubahn habe er nichts einzuwenden, vorausgesetzt, daß das Interesse des Staates vollauf gewahrt wird. Er hoffe, daß die Frage zur allseitigen Befriedigung gelöst wird.

Abg. Dr. Fieser weist darauf hin, daß er auf dem letzten Landtag die Ueberführung für das beste Projekt gehalten und daß er anfänglich sehr erstaunt gewesen sei über die jetzige Haltung des Karlsruher Bürgerausschusses. Er sei auch heute noch der Meinung, daß der Bahnhof am besten in der Mitte der Stadt bleibe und die Verlegung an die Peripherie thunlichst vermieden werden soll, weil eine bedeutende Werthverschiebung die natürliche Folge der Verlegung ist. Wenn die Ueberführung heute noch technisch durchführbar wäre, würde er auch jetzt noch für dieselbe stimmen; allein, so wie die Sache liegt, sei er für den Kommissionsantrag. Einmal sei in der letzten Zeit eine ganz unerwartet große Verkehrssteigerung eingetreten die zweifellos anhalt und in nicht zu ferner Zukunft eine abermalige Erweiterung der Geleise bedingen würde; sodann ist nicht zu unterschätzen, daß durch die Verlegung eine bedeutende Kürzung der Trasse erzielt wird, was im Hinblick auf die Konkurrenz der Nachbarstaaten entschieden vorteilhaft für uns ist. Auch würde die Errichtung eines Provisoriums ganz abgesehen von den bedeutenden Kosten eine empfindliche Betriebsstörung mit sich bringen. Andererseits sind allerdings die Nachteile, welche die Verlegung namentlich für die Oststadt mit sich bringt, nicht zu unterschätzen. Ein Personenbahnhof sollte schnell und billig erreicht werden; nicht jedermann habe 20 Pf. für die Hin- und Rückfahrt. Dazu kommt, daß die Hotels und Geschäftshäuser in unmittelbarer Nähe des jetzigen Bahnhofes an Werth verlieren, weil zweifellos beim neuen Bahnhof ein neues Viertel entstehen wird. Die Karlsstraße wird die Hauptverkehrsstraße für die Weststadt werden. Es werden also erhebliche Werthverschiebungen eintreten, allein so wie die Sache liegt, bleibe nichts anderes übrig, als daß man der Vorlage zustimmt.

Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten v. Brauer möchte zunächst der Budgetkommission und dem Herrn Referenten Dank sagen für den vorzüglichen Bericht. Es habe ihn ganz besonders gereut, daß die Budgetkommission — wenn auch, wie er wohl wisse, erst nach Ueberwindung erheblicher Bedenken und erst nach langwierigen Verhandlungen und sorgfältiger Prüfung aller in Betracht kommender Verhältnisse — schließlich aber doch einstimmig den Vorschlag der Regierung gutgeheißen und dadurch ausgesprochen habe, daß die von der Regierung vorgeschlagene Lösung die beste und zweckmäßigste sei. Auf die Einstimmigkeit der Annahme lege er ganz besonderen Werth.

Er möchte nun eine persönliche Bemerkung machen. Es sei ihm vielfach in der Presse und andeutungsweise auch heute der Vorwurf gemacht worden, daß er seine Meinung in dieser Frage gänzlich geändert habe, indem er vor zwei Jahren entschieden für Belassung des Bahnhofes an seiner jetzigen Stelle und Ueberführung der Straßen eingetreten sei. Der Vorwurf der Meinungsänderung würde ihn nicht schwer treffen, auch wenn er richtig wäre. Denn er sei der Meinung, daß es selbst in politischen Fragen an sich keine Schande sei, im Lauf der Zeiten seine Ansicht zu ändern und von den geänderten Verhältnissen zu lernen. Es sei das unter Umständen besser, als eigensinnig auf seiner Meinung zu beharren. Noch mehr müsse dies gelten in rein bautechnischen Fragen, bei denen der Laie in erster Linie auf das Gutachten der Ingenieure angewiesen sei. Insbesondere sei die Behauptung nicht einmal zutreffend. Er habe seine Meinung gar nicht geändert. Er sei heute noch der Ansicht, daß von den drei Entwürfen, die vor zwei Jahren allein vorlagen (Belassung des Bahnhofes in seiner jetzigen Höhe und Ueberführung oder Höherlegung an seiner jetzigen Stelle oder Errichtung einer Kopfstation am Stabgarten), daß von diesen drei Projekten heute wie damals das erstgenannte das beste und für den Staat das einzig acceptable sei. Aber seitdem sei eben eine vierte Möglichkeit, die schwebende Frage zu lösen, hinzugekommen, nämlich die Verlegung des Bahnhofes an den Lauter-See. Es unterliege für ihn keinem Zweifel, daß diese zuletzt gefundene Lösung besser sei wie die früheren, daß sie die beste sei. Die Vortheile dieser Verlegung seien im Kommissionsbericht aufgeführt. Der erste Grund, der für ihn maßgebend gewesen, seien die Kosten gewesen. Er wüßte gar nicht, wie er als Minister die Verantwortung übernehmen sollte, einem Entwurf zuzustimmen, der nicht der billigste sei, vorausgesetzt, daß derselbe ebenso gut wie die andere alle in Betracht kommenden Bedürfnisse befriedige. Nun sei das nicht allein der Fall, sondern nach der gewissenhaften Ueberzeugung der Regierung sei diesmal, was allerdings selten genug in der Welt vorkomme, der billigste

Entwurf auch der zweckmäßigste. Vom staatlichen Standpunkt aus habe dieser Entwurf große Vorzüge. Er bringe vor allem eine Verkürzung der Durchfahrtslinie zwischen Durlach und Ettlingen, vermeide die große Kurve und ermögliche es, was sehr wichtig sei, den schwierigen und langwierigen Bau ganz unabhängig vom Betrieb vornehmen zu können. Es komme noch weiter in Betracht, daß dieser Bahnhof für alle Zeiten ein Definitivum gebe, da man dort auch für weitestgehende Entwicklung der Verhältnisse in der Zukunft geeignete Vorkehrungen treffen könne.

Er habe gesagt, die Kosten der Bahnhofsverlegung seien unter allen Umständen die billigste und das sei in der Kommission auch nachgewiesen worden. Die Kostenberechnung sei zwar noch keine ganz zuverlässige insofern, als man noch keine Detailpläne habe und nur die allgemeinen Umrisse des Baues kenne. Es sei also schließlich wohl möglich, daß der Bahnhofsumbau etwas theurer zu stehen komme, als man heute annehme. Aber das Verhältnis der für die verschiedenen Projekte angegebenen Zahlen könne jetzt schon mit großer Sicherheit als richtig bezeichnet werden. Angenommen es würde infolge der gesteigerten Materialpreise und Erhöhung der Löhne, in Folge Eintretens neuer Bedürfnisse oder infolge neuer Erfindungen der Bahnhof theurer zu stehen kommen, z. B. um eine Million theurer, so könne man mit Sicherheit annehmen, daß dann auch die anderen Projekte je eine Million mehr kosten würden. Die Verhältniszahlen würden also immer dieselben bleiben; denn man habe genau die gleichen Bedürfnisse für alle drei Bahnhöfe angenommen. Der einzige Punkt, bei dem möglicherweise ein Irrthum obwalten könne, wäre der, daß von den Verlegungskosten etwa 3/4 Millionen in Abzug gebracht worden seien, für Erlös aus dem Gelände an der alten Stelle. Er glaube aber nicht, daß dieser Betrag zu hoch gegriffen sei.

Wenn die Eisenbahnverwaltung diesem Projekt in erster Linie den Vorzug gebe, habe sie dabei, wie das auch ihre Pflicht sei, die Interessen des Staates, die Interessen der Betriebsicherheit und der Leistungsfähigkeit der Bahn im Auge. In zweiter Linie bestünde selbstverständlich die Verpflichtung, auch die Interessen der Stadt in Berücksichtigung zu ziehen. Nun glaube er, daß man dafür, daß die städtischen Interessen genügend gewahrt seien, eine Garantie darin erblicken könne, daß die berufenen Vertreter der Stadt, der Stadtrath, sowohl wie die Stadtverordneten, einmützig dem Projekt zugestimmt hätten.

Daß einzelne Interessenten mit der Verlegung unzufrieden sein würden, sei ja ganz selbstverständlich und er könne nur sagen, er sei erstaunt gewesen, daß nicht noch eine größere Anzahl von Petitionen eingekommen sei. Auch habe er sich gewundert, daß nicht ein einziger Bürger oder eine Abordnung eines Bezirksvereins bei ihm gewesen sei, um die Frage mit ihm zu besprechen, während doch bei dem kleinsten Umbau im Lande draußen Herren aus der betreffenden Gegend kämen und über die Frage Rücksprache nähmen. Er schließe daraus, daß die Bedenken, die gegen die Verlegung beständen, doch nicht so bedeutend und schwerwiegend sein könnten. Er glaube dies um so mehr, weil ja der neue Bahnhof in der That in der gleichen Richtung zu liegen komme, in der auch der alte lag. Die Werthverschiebung sei daher nicht so beträchtlich, als wenn die Verlegung an das eine oder andere Ende der Stadt stattgefunden hätte. Er sei der Ueberzeugung, daß die Eisenbahnverwaltung nicht nur im staatlichen Interesse, sondern auch im Interesse der Stadt das Richtige getroffen habe. Eben aus der verhältnismäßig geringen Opposition, die in der Stadt gemacht worden sei, ersehe er, daß in die Stadt Karlsruhe, die nunmehr die Einwohnerzahl von Hunderttausend erreicht habe, damit ein gewisser großstädtischer Zug hineingekommen sei, indem die Leute einsehen, daß kleinliche oder Privatinteressen zurückstehen müßten gegen die allgemeinen Interessen des Staates und der Stadt. Daß aber auch die allgemeinen Interessen der Stadt in dem Entwurf richtig gewürdigt sind, das werde, wenn vielleicht auch nicht schon die nächsten Jahre, unbedingt die weitere Zukunft zeigen. Er habe nicht den geringsten Zweifel, daß in 20 Jahren in der ganzen Stadt das Hohe Haus sowohl wie die Regierung ob ihrer heutigen Weisheit und ob ihres weiten Blicks gelobt werden würden. (Heiterkeit und Beifall.)

Abg. Bleß gibt seiner Freude darüber Ausdruck, daß die leidige Bahnhofsfrage endlich ihrer Lösung entgegengeführt wird. Er für seine Person sei stets für die Verlegung des Bahnhofes gewesen, schon mit Rücksicht auf die Südstadt, die endlich der Altstadt näher gerückt wird. Er wünsche nur, daß der kommende Landtag dieser Frage ebenso wohlwollend gegenübertritt, wie der jetzige.

Abg. Schaler gibt zu, daß die Verlegung mit mancherlei Nachtheilen, namentlich für die Oststadt, verknüpft ist; indessen werde der Umschwung der Verhältnisse keineswegs ein solcher sein, wie vielfach befürchtet wird. Wenn der Herr Minister sich wundere, daß so wenig Karlsruher sich bei ihm beschwert haben, dann möchte er betonen, daß die Karlsruher eben gutmüthige Leute sind.

(Heiterkeit.) Die Mannheimer hätten zweifellos getrichen, wenn sie in dieser Lage gewesen wären. (Heiterkeit.) Redner legt die Gründe dar, die den Karlsruher Bürgerausschuß zu seinem Beschluß veranlaßt haben. Das fragliche Gelände werde die Stadt zu billigen Preise abgeben; allerdings werde man den Lautersee nur ungern hergeben. Die kleinen Bedenken müssen aber gegenüber dem großen Gesichtspunkte zurücktreten; daher könne der Landtag der Vorlage nur zustimmen.

Abg. Fischer I: In Sachen der Karlsruher Bahnhoffrage gehe es ihm genau wie dem Abg. Dr. Fiesler: er sei aus einem Saulus ein Paulus geworden, d. h. er werde der Vorlage zustimmen. Die Volksvertretung habe in erster Linie das Landesinteresse ins Auge zu fassen und da komme in erster Linie in Betracht, daß die Kurve von Durlach nach Ettlingen bedeutend gekürzt wird und daß die Verlegung erheblich billiger zu stehen kommt. Als Vertreter der Stadt Karlsruhe würde er allerdings wohl kaum über seine Bedenken hinauskommen. Die Frage des Rückkaufs der Magaubahn sollte man mit der vorliegenden nicht verquiden.

Abg. Dr. Heimbürger: Wer die Karlsruher Bahnhoffrage seit Jahren verfolgt hat, der könne begreifen, warum die Stadt Karlsruhe einmütig die endgültige Lösung dieser Frage begrüßt. Da die Karlsruher von einer Ueberführung nichts wissen wollten und die Höherlegung aus den schon genannten Gründen nicht möglich

ist, so hat man eben in den sauren Apfel gebissen und sich mit dem vorliegenden Projekt zufrieden gegeben. Die Nachteile für die Dillstadt unterschätze er nicht, allein es gebe eben kein Mittel, um dieselben abzuwenden. Angesichts des zweifellosen Nachtheils, den die Stadt Karlsruhe erleidet, sei ein gewisses Entgegenkommen des Staats vollständig am Platze. Das frei werdende Gelände sollte man der Stadt Karlsruhe um einen bescheidenen Preis überlassen. Hinsichtlich der Magaubahn sei er im Gegensatz zu dem Abg. Fischer der Meinung, daß ein gewisser Zusammenhang zwischen der Verlegung des Bahnhofs und dem Betrieb dieser Bahn vorhanden ist.

Nach einem Schlußwort des Berichterstatters Abg. Pfeifferle, in welchem er seiner Befriedigung darüber Ausdruck gab, daß sich im Laufe keine Stimme gegen die Vorlage erhob, wird der Kommissionsantrag einstimmig angenommen.

Schluß der Sitzung halb 1 Uhr.

84. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Samstag, den 26. Mai 1900. (Ausführlicher Bericht.)

Am Regierungstisch: Geh. Rath Zittel. Vizepräsident Lauck eröffnet die Sitzung um 1/10 Uhr. Auf der Tagesordnung stehen Petitionen.

Abg. Fischer II. berichtet über die Bitte der Gemeinde Gundelfingen um Erhebung ihrer Lokalzugstation zu einer Kursstation und stellt namens der Kommission den Antrag,

über die Eingabe, soweit sie auf Erhebung der Lokalzugstation zu einer Kursstation abzielt, zur Tagesordnung überzugehen, dieselbe aber, soweit sie die Errichtung eines Aborts beim Stationsgebäude betrifft, zur Kenntnisnahme zu überweisen. Der Kommissionsantrag wird ohne Debatte angenommen.

Abg. Kirchenbauer erstattet Bericht über die Bitte der Gemeinde Dürrenbüchig um Errichtung einer Haltestelle an der Kraichgaubahn daselbst.

Der Kommissionsantrag, die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen, wird nach empfehlenden Ausführungen des Abg. Rögl er angenommen.

Abg. Blümmel berichtet über die Bitte der Gemeinde Densbach um einen Halt der Züge 74 und 90 an der Haltestelle daselbst. Die Kommission beantragt die Petition, soweit sie auf den Halt des Zugs 74 abzielt, der Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Der Kommissionsantrag, den die Abgg. Geppert und Fischer II befürworten, wird einstimmig angenommen. Schluß der Sitzung 1/11 Uhr.

Seegras-Verkauf.

Gr. Forstamt Forzheim verkauft in einem Lose im Wege schriftlichen Angebots den diesjährigen Seegraserwachs im Domänenwald **Hagenschieß**.

Das Öffnen der bis längstens zum Termine verschlossen, mit entsprechender Aufschrift einzureichenden Angebote erfolgt am

Dienstag, den 29. Mai d. J., Morgens 9 Uhr.

im Geschäftszimmer des Forstamtes, wozu die Kaufliebhaber eingeladen sind. Die Bedingungen können vorher eingesehen werden. B. 213.2.

Näheres durch die Forstwärter Kramer und Mäler auf Seehaus.

B. 181. Nr. 151. **Säckingen.**

Bekanntmachung.

Zur Fortführung der Vermessungswerte und der Lagerbücher nachfolgender Gemarkungen ist im Einverständnis mit den Gemeinderäten der beteiligten Gemeinden Tagfahrt jeweils auf dem Rathhause der betreffenden Gemeinde anberaumt, für die Gemarkung:

Obersäckingen auf Dienstag, den 5. Juni l. J., Vormittags 8 Uhr,

Rippoltingen auf Mittwoch, den 6. Juni l. J., Vormittags 9 Uhr,

Sarpoltingen auf Mittwoch, den 6. Juni l. J., Nachmittags 1 Uhr,

Säumer auf Donnerstag, den 7. Juni l. J., Vormittags 9 Uhr.

Die Grundbesitzer werden hiebei mit dem Anfügen in Kenntnis gesetzt, daß das Verzeichnis der seit der letzten Fortführung eingetretenen, dem Gemeinderath bekannt gewordenen Veränderungen im Grundeigentum während acht Tagen vor dem Fortführungs-

termin zur Einsicht der Beteiligten auf dem Rathhause auflegt; etwaige Einwendungen gegen die in dem Verzeichnis vorgemerkten Veränderungen in dem Grundeigentum u. deren Beurkundung im Lagerbuch sind dem Fortführungsbeamten in der Tagfahrt vorzutragen.

Die Grundbesitzer werden gleichzeitig aufgefordert, die seit der letzten Fortführung in ihrem Grundeigentum eingetretenen, aus dem Grundbuch nicht ersichtlichen Veränderungen der bezeichneten Tagfahrt anzumelden. Ueber die in der Form der Grundstücke eingetretenen Veränderungen sind die vorgeschriebenen Handrisse und Messtafeln 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. Säckingen, den 22. Mai 1900. Großh. Bezirksgeometer: **Geiler.**

B. 248. Nr. 156. **Säckingen.**

Bekanntmachung.

Zur Fortführung der Vermessungswerte und des Lagerbuches der Gemarkung **Kollingen** ist im Einverständnis mit dem Gemeinderath Tagfahrt auf das Rathhaus auf

Samstag, den 2. Juni, Vormittags 10 Uhr,

anberaumt.

Die Grundbesitzer werden hiebei mit dem Anfügen in Kenntnis gesetzt, daß das Verzeichnis der seit der letzten Fortführung eingetretenen, dem Gemeinderath bekannt gewordenen Veränderungen im Grundeigentum während acht Tagen vor der Fort-

führungstagfahrt zur Einsicht der Beteiligten auf dem Rathhause auflegt; etwaige Einwendungen gegen die in dem Verzeichnis vorgemerkten Veränderungen in dem Grundeigentum u. deren Beurkundung im Lagerbuch sind dem Fortführungsbeamten in der Tagfahrt vorzutragen.

Die Grundbesitzer werden gleichzeitig aufgefordert, die seit der letzten Fortführung in ihrem Grundeigentum eingetretenen, aus dem Grundbuch nicht ersichtlichen Veränderungen der bezeichneten Tagfahrt anzumelden. Ueber die in der Form der Grundstücke eingetretenen Veränderungen sind die vorgeschriebenen Handrisse und Messtafeln 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. Säckingen, den 24. Mai 1900. Großh. Bezirksgeometer: **Geiler.**

B. 237. Nr. 198. **Emmendingen.**

Bekanntmachung.

Zur Aufstellung des Verzeichnisses der seit der Katastervermessung der Gemarkung **Weibach**, Amts Waldbüsch, in dem Grundeigentum derselben eingetretenen Veränderungen und zur Aufstellung des Lagerbuches wird

Tagfahrt auf

Dienstag, 29. Mai 1900, Vormittags 9 Uhr,

in das Rathshaus zu **Weibach** anberaumt.

Diejenigen Eigentümer von Liegenschaften, zu deren Gunsten Grunddienstbarkeiten bestehen, werden hiermit auf-

gefordert, dieselben unter Anführung der Rechtsurkunden dem unterzeichneten Lagerbuchbeamten in der Tagfahrt zu bezeichnen.

Gleichzeitig werden die Grundbesitzer aufgefordert, die seit der Katastervermessung in ihrem Grundeigentum eingetretenen, aus dem Grundbuch nicht ersichtlichen Veränderungen dem Fortführungsbeamten in der Tagfahrt anzumelden. Ueber die in der Form der Grundstücke eingetretenen Veränderungen sind die vorgeschriebenen Handrisse und Messtafeln 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 Grundbesitzer wegen Wiederbestimmung verloren gegangener Grenzmarken an ihren Grundstücken entgegen genommen. Emmendingen, den 24. Mai 1900. Großh. Bezirksgeometer: **H. Greder.**

B. 247. Nr. 100/5. **Karlsruhe.**

Bekanntmachung.

Zur Fortführung der Vermessungswerte und der Lagerbücher nachfolgender Gemarkungen ist im Einverständnis mit den Gemeinderäten der beteiligten Gemeinden Tagfahrt, jeweils auf dem Rathhause der betreffenden Gemeinde anberaumt, für die Gemarkung:

1. Graben, Dienstag, den 12. Juni, Vormittags 8 1/2 Uhr.

2. Eifenheim, Freitag, den 15. Juni, Vormittags 8 Uhr.

3. Leopoldshafen, Montag, den 18. Juni, Vormittags 8 Uhr.

Karlsruhe, den 18. Mai 1900. Der Gr. Bezirksgeometer: **Genter.**

Central-Vereins-Register für das Großherzogthum Baden.

Bereinsregister.

Baden. B. 45.

Zu D. 3. 7 des diesseitigen Vereinsregisters wurde heute eingetragen:

Gewerbeverein und Handwerkerverband Baden-Baden in Baden.

Die Satzung ist unterm 3. März ds. J. errichtet.

Der Vorstand (Ausschuß) ist beschlußfähig, wenn der Vorsitzende bzw. sein Stellvertreter und mindestens die Hälfte der Mitglieder anwesend sind. Die Beschlußfassung erfolgt mit einfacher Stimmenmehrheit, bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Der Vorsitzende bzw. sein Stellvertreter vertritt den Verein gerichtlich und außergerichtlich. Die Vermögensverwaltung des Vereins wird von dem Vorsitzenden auf Grund des von der Generalversammlung genehmigten Voranschlags geführt.

Unvorhergesehene Ausgaben dürfen vom Ausschusse befristet werden, soweit die Einnahmen des laufenden Jahres ausreichen. Zur Eingehung weitergehender Verbindlichkeiten ist stets die Zustimmung der Generalversammlung erforderlich.

Zur Zuständigkeit der Generalversammlung gehören:

1. Wahl des Ausschusses und der Bevollmächtigten zum Gauausschuß;

2. Genehmigung des Jahresberichts, der Jahresrechnung, des Voranschlags und des Geschäftsplanes;

3. Bestimmungen über das Vereinsvermögen;

4. Entschließung über Berufungen wegen vermeintlicher Aufnahme oder wegen Ausschließung aus dem Vereine;

5. Beschlußfassung über etwaige weitere vom Ausschusse eingebrachte Vorlagen oder über von Mitgliedern nach Maßgabe des § 16 gestellte Anträge;

6. Aenderung der Satzungen;

7. Auflösung des Vereins.

Die Vorstandsmitglieder sind:

Klein, I. Vorsitzender,

Karl Schätgen, II. Vorsitzender,

Wolff Muxel,

Georg Müller,

Hermann Vohr,

Jacob Merkel,

Ludwig Brand,

Gustav Holzner,

Josef Roth,

Johann Appel,

Jacob Falk,

alle in Baden.

Baden, den 15. Mai 1900. Großh. Amtsgericht I.

Durlach. B. 937.

Vereinsregister. Am 10. Mai 1900

eingetragen: Turnverein Durlach.

Die Satzung ist am 21. März 1900

errichtet. Vorstand: Karl Hoyer, Kon-

trollent, Vorsitzender; Konrad Weiler,

Buchhalter, Schriftwart; August Klaut-

mann, Kaufmann; Emil Ludin, Schlosser;

Adam Knappschneider, Bankbeamter,

alle in Durlach. Großh. Amtsgericht.

Durlach. B. 13.

Vereinsregister. Turnverein

Durlach. Der Bekanntmachung vom

9. d. Mts. ist nachzutragen: Zur Ver-

tretung des Vereins genügt die Mit-

wirkung zweier Vorstandsmitglieder,

wovon eines der Vorsitzende oder der

Schriftwart sein muß. Großh. Amtsgericht.

Freiburg. B. 11.

In das Vereinsregister Bd. I, D. 3. 12, Seite 51 ff. wurde eingetragen:

Gewerbeverein Freiburg i. B.

Die Satzung ist am 10. Dezember

1899 errichtet.

Der Vorstand ist beschlußfähig, wenn

der Vorsitzende bzw. sein Stellvertreter

und mindestens ein Drittel der Mit-

glieder anwesend sind.

Der Vorsitzende bzw. dessen Stell-

vertreter vertritt den Verein gerichtlich

und außergerichtlich, unterzeichnet unter

Gegenzeichnung des Schriftführers alle

Ausfertigungen und erläßt die An-

weisungen an den Redner.

Vorstandsmitglieder sind:

Ferdinand Fischer, Privat, Vorsitzender,

Alfred Wea, Hofschuhmacher, Stellver-

treter,

Bernhard Hegner, Architekt, Schrift-

führer,

Dr. Fröh Hieber, Fabrikant, Kassier,

Otto Schneider, Architekt, Bibliothekar,

Fr. Leo Schmid, Hofkasser,

Arthur Pfeiffers, Fabrikant,

Martin Fink, Schneidemeister,

Philipp Stadler, Zimmermeister,

F. C. Meyer, Maler,

Hermann Elbs, Feinmechaniker,

Johann Oberader, Schlossermeister,

Karl Kuenzer, Friseur,

Ad. Hof Lapeyer,

Joh. Herß, Schneidermeister,

August Steiber, Installateur,

K. Scholt, Gewerkschulrektor,

Gottlieb Irion, Glasermeister,

alle in Freiburg. Freiburg, den 9. Mai 1900. Gr. Amtsgericht.

Heidelberg. B. 68.

Zu D. 3. 6 des Vereinsregisters

wurde eingetragen:

„Herberge zur Heimath.“ Der

Verein hat seinen Sitz in Heidelberg.

Die Satzung ist am 8. Februar 1900

errichtet. Der Vorstand des Vereins

besteht aus 5 Mitgliedern, nämlich:

1. Freiherr Moriz v. Göler; 2. Buch-

händler Karl Winter; 3. Schlossermeister

Michael Hohl; 4. Hauptlehrer Konrad

Gebhard; 5. Profurist Friedrich Keller,

alle in Heidelberg. Der Vorstand kann

über Ausgaben nur bis zum Betrag

von 500 M. beschließen. Heidelberg, den 15. Mai 1900. Großh. Amtsgericht.

Mannheim. B. 44.

Zum Vereinsregister Bd. I,

D. 3. 10, wurde heute eingetragen:

Kaufmännischer Verein, Mann-

heim.

Die Satzung ist am 29. März 1900

festgestellt.

Der Vorstand ist bei Anwesenheit

der Mehrheit seiner Mitglieder beschluß-

fähig.

Zur rechtsgeschäftlichen Vertretung

des Vereins ist die Mitwirkung zweier

Vorstandsmitglieder erforderlich.

Mitglieder des Vorstandes sind:

Julius Wilmigmann,

Friedrich Rant,

Julius Goch,

Hermann Gellert,

Emil Jaeger,

Oskar Koenig,

Karl Doerr,

sämtliche Kaufleute in Mannheim.

Mannheim, 12. Mai 1900. Großh. Amtsgericht III.

Mannheim. A. 908.

Zum Vereinsregister

Bd. I, D. 3. 7, wurde heute einge-

tragen:

Christliche Gemeinschaft,

alle in Mannheim. Die Satzung ist am 1. April

1900 errichtet.

Vorstand ist Johann Karl Zepp in

Neckarau. Stellvertreter Vorstand

ist: Ludwig Knoll, Evangelist in

Schwehingen. Mannheim, den 8. Mai 1900. Großh. Amtsgericht III.

Mannheim. A. 938.

Zum Vereinsregister wurde

heute eingetragen:

1. Bd. I, D. 3. 8, Mannheimer

Turnerbund Germania, Mann-

heim.

Die Satzung ist am 20. März 1900

errichtet.

Zur Vertretung des Vereins ist das

Zusammenwirken von 2 Vorstands-

mitgliedern erforderlich und genügend.

Mitglieder des Vorstandes sind:

Karl Berlin, Bandagist,

Alexander Reinhard, Kaufmann,

Heinrich Kramer, Kaufmann,

Richard Amelung, Ingenieur,

alle in Mannheim.

2. Bd. I, D. 3. 9, Mädchenhort,

Mannheim.

Die Satzung ist am 9. Dezember 1899

errichtet.

Mitglieder des Vorstandes sind:

Fräulein Elise Schmidt,

Frau Emma Caspari,

Frau Elise Metten,

Frau Henriette Ueberle,

Fräulein Lina Wedesfer,

alle in Mannheim.

Mannheim, den 9. Mai 1900. Großh. Amtsgericht III.

Offenburg. B. 141.

Zum Vereinsregister zu Bd. I

D. 3. 4 Seite 22 wurde eingetragen:

Gewerbeverein Marlen.

Die Satzung ist am 14. März 1900

errichtet.

Der Vorstand besteht aus den Herren:

Ferdinand Fischer, Schuhmacher in

Marlen, I. Vorstand,

Josef Krug, Schmied in Gold-

scheuer, II. Vorstand,

Vorstandsmitglieder:

Johannes Scherer, Schuhmacher in

Marlen,

Johannes Partle, Weber in Marlen,

Franz Verl, Schuhmacher in Gold-

scheuer,

Kaber Scherer, Sattler in Rittersburg,

Schriftführer:

Adolf Krieg, Galtwirth in Marlen.

Offenburg, den 16. Mai 1900. Großh. Amtsgericht.

Rastatt. A. 971.

Zum Vereinsregister wurde eingetragen:

Gemeinnütziger Verein Rastatt

in Rastatt.

Die Satzung ist am 20. März 1900

errichtet. Vorstand ist Kaufmann Georg

Ertel in Rastatt. Rastatt, 30. April 1900. Großh. Amtsgericht.