

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1894

58 (28.2.1894)

Beilage zu Nr. 58 der Karlsruher Zeitung.

Mittwoch, 28. Februar 1894.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 24. Febr. 10. Öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. (Schluß aus der Beilage Nr. 57.)
Minister v. Brauer spricht zunächst der Kommission und dem Herrn Berichterstatter seinen Dank aus. Er freue sich, konstatieren zu können, daß zwischen der Großh. Regierung und der Kommission dieses Hohen Hauses in allen wesentlichen Punkten des vorliegenden Gegenstands Uebereinstimmung bestehe. Redner geht sodann auf die Petition ein, die in zwei Theile zerfalle; der erste Theil enthalte, wenn man sich so ausdrücken dürfe, die idealen Wünsche der Herren Eisenbahnreformer, gewissermaßen ihre Zukunftsmusik. Der zweite Theil halte sich dem gegenüber in bescheidenen Grenzen und bringe einige positive, wenn auch nicht gerade neue Vorschläge.

Auf den ersten Theil glaube er sich nicht näher einzulassen zu brauchen, nachdem die darin enthaltenen Ausführungen bereits von dem Herrn Berichterstatter schlagend widerlegt worden seien. Die Herren würden jenem Berichte wohl das Fatum entnommen haben, daß die Frage einer Umgestaltung unserer Personentaxen von Grund aus noch nicht genügend geklärt und darum noch nicht spruchreif sei. Keines von den seitens des Reformvereins gepriesenen neuen Tariffsystemen habe jetzt schon die Probe auf seine Anwendbarkeit in Deutschland bestanden; das gelte vom ungarischen Zonentarif, der auf unsere Verhältnisse nicht passe und an dessen Einführung man überhaupt nur für das ganze Reichsgebiet oder mindestens nur in Verbindung mit den anderen süddeutschen Staaten denken könne, welche aber hierzu keine Reueigung hätten. Dasselbe gelte auch von dem neuen belgischen Tarif, der in Belgien zunächst finanziell ungünstige Ergebnisse geliefert habe, während für Württemberg noch keine amtlichen Mittheilungen hierüber vorlägen.

Wenn sich bis jetzt kein neues System bewährt habe; so halte er es allerdings deshalb noch nicht für ausgeschlossen, daß im Laufe der Zeit auf Grund weiterer Erfahrungen eine Reform von Grund aus möglich sei, aber bis jetzt lägen keine ermunternden Daten vor. Ein prinzipielles Verlassen unseres Tariffsystems oder auch nur eine allgemeine Reduktion der Tarife in größerem Umfang wäre für jetzt noch ein Sprung in's Dunkle, dessen finanzieller Effekt von Niemanden auch nur annähernd vorhergesehen werden könne.

Nur eins stehe fest, nämlich daß der oberste Grundsatz der Eisenbahnreformer, als ob jede Reduktion der Tarife notwendig eine Vermehrung der Einnahme zur Folge habe, falsch sei. Eine Herabsetzung der Preise habe vielmehr an sich eine Verminderung der Einnahmen naturgemäß zur Folge, und richtig sei nur, daß da, wo der Verkehr noch einer gewissen Entwicklung fähig sei und wo die Preise verhältnismäßig hoch normirt seien, eine Preisherabsetzung allerdings eine solche Steigerung des Verkehrs zur Folge haben könne, daß dadurch der Einnahmefall wieder ausgeglichen würde, vielleicht sogar eine Steigerung der Rente eintrete. Das sei aber immer die Ausnahme, nicht die Regel, und weil es die Ausnahme sei, erfordere eine solche Maßnahme genaue Berechnungen, sorgfältige Ermägungen, große Vorsicht.

Der neue belgische Tarif habe bis jetzt keine günstigen finanziellen Ergebnisse gehabt. Allerdings liegen erst die Zahlen für den ersten Monat seit Inkrafttreten des Tarifs, den Juli 1893, vor. In diesem Monat haben die Einnahmen 4 682 500 Francs betragen gegen 4 765 400 Francs im Juli 1892; die Einführung des neuen Tarifs habe also für den ersten Monat einen Einnahmefall von 82 900 Francs zur Folge gehabt.

Ähnliche Erfahrungen im kleinen habe man auch in Baden gemacht. Um den Bewohnern der von Wald und Gebirg abliegenden großen Handels- und Industriestadt Mannheim den Genuß einer erfrischenderen Luft zu erleichtern, habe man auf der Strecke Mannheim-Heidelberg im vorigen Sommer (1. Juli bis letzten September) insofern eine Ermäßigung eintreten lassen, als das einfache Billet auf dieser Strecke zur Rückfahrt berechtigt. Diese Maßregel habe nun allerdings eine Steigerung des Verkehrs um fast 10 000 Reisende, das heißt um 26 Proz. zur Folge gehabt. Trotzdem seien die Einnahmen für den Personenverkehr von Mannheim nach Heidelberg von 40 600 M. im Sommer 1892 auf rund 38 800 M. im gleichen Zeitraum 1893 gefallen; es habe sich eine Mindereinnahme von 1 828 M. ergeben. Es liege dem Redner fern, aus dem schlechten Ergebnis des belgischen Tarifs im ersten Monat ungünstige Schlüsse für die Zukunft ziehen zu wollen, und ebenso wenig werde er sich durch den geringen Einnahmefall auf der Linie Mannheim-Heidelberg abschrecken lassen, in diesem Sommer die gleiche Ermäßigung wieder eintreten zu lassen. Aber so viel gehe doch aus diesen Zahlen hervor, daß die stets wiederholte Behauptung der Eisenbahnreformer von der nothwendig eintretenden Erhöhung der Einnahme infolge der Ermäßigung der Tarife unrichtig sei.

Wenn sonach auch bis jetzt kein genügender Anlaß vorliege, in unserem Tariffsystem eine prinzipielle Aenderung eintreten zu lassen, so könne doch ungewisselhaft vielfach im einzelnen die bessernde Hand angelegt werden.

Redner geht damit zum zweiten Theil der Petition über, die manches Beachtenswerthe enthalte.

Was den Wunsch nach Einstellung der III. Klasse in alle Schnellzüge betreffe, so habe man jetzt schon die III. Klasse in allen Schnellzügen, bei denen dies überhaupt möglich sei. Nur diejenigen Schnellzüge führten keine III. Klasse, bei denen wir vertragsmäßig verpflichtet seien, eine bestimmte Anzahl durchgehender Wagen zu befördern, Züge, die wir an unserer Eisenbahngrenze schon mit so viel Achsen übernehmen, daß wir nur gerade noch die Möglichkeit haben, die für den inneren Verkehr erforderlichen Wagen I. und II. Klasse einzustellen.

Redner gibt sodann für die verschiedenen Strecken die Zahlen der Schnellzüge überhaupt und derjenigen, welche die III. Wagenklasse führen, und macht darauf aufmerksam, daß die Zahl der Züge ohne III. Klasse nicht sehr erheblich sei.

Die Zahl der Schnellzüge sei jetzt schon eine recht große, werde aber trotzdem im nächsten Sommerfahrplan abermals eine Steigerung erfahren.

Was die Ermäßigung der Fahrpreise für Kinder und Familien betreffe, so stehe er diesem Wunsche sympathisch gegenüber.

Er sehe wohl ein, daß für einen Familienvater, der mit den Seinen einen Ausflug machen wolle, der Preis durch Multiplikation in die Kopzahl unter Umständen etwas theuer werden könne. Allein es sei schwer, Erleichterungen eintreten zu lassen. Bezüglich der Ermäßigung für Kinder stehe der § 11 der Verkehrsordnung für die deutschen Bahnen entgegen, der bestimmte Altersgrenzen festsetze. Nun würde uns diese Bestimmung zwar nicht hindern können, eine Verschiebung der Grenze nach oben hin eintreten zu lassen. Nur komme man auf diese Weise zu dem alten Eisenbahnpartikularismus zurück. Er könne deshalb nur versprechen, dahin zu wirken, daß die deutschen Eisenbahnen gemeinschaftlich im Sinne einer Ermäßigung der Kinderbillets vorgehen.

Die Familienbillets machten große Schwierigkeiten bezüglich der Kontrolle; doch hoffe der Minister, die hiergegen bestehenden Bedenken noch überwinden zu können.

Einverstanden sei er mit dem, was der Kommissionsbericht über die Gepäcktaxen sage. Es handle sich weniger darum, eine Vereinfachung als eine Vereinfachung in der Abfertigung eintreten zu lassen. Hier sei er Anhänger einer Art Zonentarifs. Allein auch auf diesem Gebiet könne Baden nicht einseitig vorgehen. Er könne also auch hier nur auf eine entsprechende Vereinbarung unter den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen hinwirken.

Begen die Einführung von Kilometerkarten beständen verschiedene Bedenken. Die Arbeit am Schalter werde wesentlich vermehrt; wenigstens habe man bis jetzt noch kein System gefunden, um diese Schwierigkeit zu umgehen. Es seien aber noch Erhebungen im Lauf, so daß man bis jetzt ein abschließendes Urtheil nicht fällen könne. Dagegen gehe man die Absicht, sog. Jahrscheinebücher in nächster Zeit zur Einführung zu bringen, und zwar nicht nur zu Gunsten der „größeren Verkehrscentren“, wie es der Reformverein wünsche, sondern allgemein.

Die Kommission schlage in ihrem Bericht vor, die Petition des Reformvereins der Großh. Regierung „zur Kenntnisknahme“ zu überweisen. Im Hinblick auf die Begründung sei Redner mit dem Antrag einverstanden. Er möchte aber betonen, daß die Petition keinerlei neue Anregungen enthalte; mit all den Maßnahmen, die sie in Vorschlag bringe, habe die Eisenbahnverwaltung sich schon seit längerer Zeit eingehend beschäftigt. Er füge das ausdrücklich bei, weil die Eisenbahnreformer es liebten, alle Verkehrs erleichterungen, die eingeführt würden, auf ihre Initiative zurückzuführen. Dies sei, was die bei uns beabsichtigten Verkehrs erleichterungen betreffe, nicht richtig. Der Minister habe nicht etwa erst die Anregung des Reformvereins abgewartet, um die in der Petition berührten Fragen in Erwägung zu ziehen und auf ihre Brauchbarkeit für Baden zu prüfen.

Frhr. E. A. v. Göler glaubt zwar, daß die Frage, wie das Hohe Haus sich zum Antrag der Kommission stellen werde, spruchreif sei. Trotzdem habe er das Wort ergriffen, da er die Reformbewegung für sehr wichtig halte; sie habe in weiten Kreisen Hoffnungen erweckt, denen jetzt bei gründlicher Prüfung ihrer Vorschläge Enttäuschungen folgen könnten. Er habe die Bewegung von Anfang an mit Interesse und Sympathie verfolgt. Um so mehr bedaure er, daß die Reform so unvorsichtig mit Zahlen und haltlosen Behauptungen umgehen. Auch ihre Sprache in Versammlungen und in der Presse tragen nicht dazu bei, freundliches Entgegenkommen zu wecken; sie folgten darin ihrem Führer Engel, der die Eisenbahnverwaltungen mit einer wahrhaft klassischen Grobheit behandle. Redner verweist auf einen Artikel im „Landesboten“, der auf die Erklärung des Ministers in der Zweiten Kammer hin schreibe, künftighin könne man die vom Regierungsrath gegebenen Zahlen nur mit Mißtrauen aufnehmen.

In der Kommission habe man die Petition vorurtheilsfrei geprüft; er hoffe, daß die Eisenbahnreformer ebenso vorurtheilsfrei seien, dann würden sie wohl auch vorsichtiger. Redner gibt sodann eine kurze Kritik der Petition. Sie werde eingeleitet mit einer finanzpolitischen Erörterung, deren Zweck sei, zu beweisen, daß die Eisenbahnverwaltung schlecht gewirtschaftet habe. Nun sei zunächst unrichtig, daß seit 1880 alljährlich volle 3%,

Millionen zur Verringerung der Eisenbahnschuld aus dem übrigen Staatshaushalt zugeschossen worden seien. Es mache schon keinen günstigen Eindruck, gleich an der Schwelle eine solche Behauptung zu finden, von deren Unrichtigkeit die Petenten sich leicht hätten überzeugen können. Dann werde gesagt, daß die Eisenbahnrente bereits unter 3 Proz. gesunken sei oder bei einer richtigeren Berechnung kaum noch 2 Proz. betrage. Die erstere Behauptung treffe zu für die Periode 1891—1892, in welcher die Kosten für die Verstärkung des Oberbaues den ordentlichen Etat belastet hätten. Dagegen sei die weitere Behauptung geradezu erschreckend. Er sei erstaunt über die Bescheidenheit der Petenten; unter dieser Voraussetzung hätte er sich nicht gewundert, wenn sie das Staatsministerium in Anklagezustand versetzt und dazu aufgefordert hätten, den Mitgliedern der Kammer die Fenster einzuwerfen.

Die Petition stelle sodann den volkswirtschaftlichen Lehrsatz auf, daß von der Beschaffenheit der Verkehrswege und -Anstalten des Landes die gesammte wirtschaftliche Wohlfahrt desselben in erster Linie bedingt sei. Daß die Petenten es mit dieser Ansicht ernst meinten, gehe aus der Wiederholung dieses Satzes am Schluß der Petition hervor. Er sei immer der Meinung gewesen, daß Klima, Bodenverhältnisse, Fleiß, Religiosität und sittliche Entwicklung der Bevölkerung in erster Linie von Bedeutung seien für die wirtschaftliche Wohlfahrt, und daß erst nach ihnen die Verkehrsverhältnisse in Betracht kommen. Die Behauptung der Reforme sei eben eine von ihren Uebertreibungen. Er erkenne die Bedeutung der Eisenbahnen voll an und möchte für jedes Thal, wo möglich für jeden Bauernhof eine Eisenbahn wünschen. Auf der zweiten Seite komme, was offenbar der Hauptwunsch sei, wenigstens sei es der einzige fettgedruckte Satz, nämlich die Bitte, die Tarife durch Gesetz festzulegen.

Es sei schon ausgesprochen worden, welche Nachtheile eine solche Regelung mit sich bringe. Er wolle nur darauf hinweisen, daß die Ermäßigung wegen der Futternoth bei einer gesetzlichen Bestimmung der Tarife nicht möglich gewesen sei. Außerdem habe man auch auf anderem Gebiet mit einer gesetzlichen Festlegung schlimme Erfahrungen gemacht, nämlich mit dem Gehaltstarif. Der ganze Gedanke sei unpraktisch.

Er komme nun zu einem Gebiet, auf dem sich die Eisenbahnreformer als kompetente Fachmänner im Gegen, sah zur Regierung hinstellten, nämlich der Tarifreform. Nun seien die in der Petition angeführten Zahlen, welche einen Rückgang des Reinertrags aus der Personenbeförderung beweisen sollten, falsch. Man habe sie unrichtigen Quellen entnommen. Wenn die Einnahmen scheinbar zurückgegangen seien, so habe der Bericht der Kommission die Ursachen dafür angegeben, die hauptsächlich in den ungünstigen Ergebnissen der Nebenbahnen liegen. Sehr erstaunt sei er aber darüber, daß die von den Petenten angeführte Zahlenreihe mit dem Jahr 1879 aufhöre. Bedenke man, daß die Einnahmen seitdem noch zugenommen haben, so finde er für eine derartige Beweisführung keinen parlamentarischen Ausdruck. Nachdem er dies gelesen, habe er entschiedene Reueigung verspürt, die Petition zur Verbesserung zurückzugeben. Nun komme die Petition auf den ungarischen Zonentarif. Da frage er, warum eigentlich die Petenten nicht der ungarischen Regierung den Vorschlag machten, das Experiment der Vereinfachung zu wiederholen, dann werde ja noch einmal eine Steigerung des Verkehrs und der Einnahme stattfinden. Eigenthümlich sei es dagegen, uns eine Reduktion der Tarife zumuthen, denn im Durchschnitt sei unser Tarif so billig oder vielleicht noch billiger als der ungarische. Dabei sei die Frequenz der Eisenbahnen in Baden viel höher. Ein Vergleich mit Ungarn sei aber auch aus andern Gründen, namentlich wegen der verschiedenen Art der Berechnung der Erträge, unthunlich.

Der zweite Theil der Petition besaße sich nun mit Einzelvorschlägen. Er freue sich, daß darunter manche beachtenswerthe Dinge seien. Besser hätten sie sich freilich noch ausgenommen ohne das, was vorausgegangen. Die sieben Bitten der Petition möchte er nach der Stellung, die er ihnen gegenüber einnehme, in drei Gruppen theilen. Einmal verhalte er sich entschieden ablehnend gegen die Einführung ermäßigter Sonntagskarten. Dagegen stehe er sympathisch gegenüber der Einführung von Familienkarten und der Vereinfachung der Gepäckabfertigung. Bezüglich der noch übrigen Wünsche glaube er, daß man die Erfahrungen der andern Länder abwarten solle.

Baden sei einmal, wie schon hervorgehoben, vermöge seiner Gestalt nicht geeignet, auf diesem Gebiet mit Reformen vorzugehen. Er wiederhole, daß er nicht prinzipiell gegen die Eisenbahnreformbewegung sei, vielmehr ihre Verdienste anerkenne, daß er aber wünsche, ihre Vertreter möchten in der Verwendung von Zahlen größere Vorsicht und gegenüber Andersdenkenden mehr Gerechtigkeit walten lassen.

Geh. Kommerzienrath Dissené freut sich, daß der Minister mit der Begründung des Kommissionsantrags einverstanden sei. Nach all dem Interessanten, das hier vorgetragen, bleibe ihm nur eine Nachlese übrig.

Wenn das Publikum großes Interesse an den Fragen des Eisenbahnwesens zeige, so könne er das nur begrüßen. Von diesem Gesichtspunkt aus habe er auch

von vornherein Interesse für die Petition der Reformvereine gehabt. Allerdings sei bei näherem Studium das Interesse erlahmt und habe schließlich sogar einer Enttäuschung Platz gemacht, besonders als er das Festschreiben der Bitte um gesetzliche Festlegung der Tarife gelesen habe. Er frage, was werde wohl aus einem Kaufmann werden, der die Verkaufspreise seiner Waaren auf zwei Jahre fest bestimmen wolle. Ein solcher Kaufmann werde binnen kurzem seine Kunden und sein Geschäft verlieren. Wenn man die Fahrpreise der Eisenbahnen gesetzlich regeln wolle, so würden eben alle andern Eisenbahnverwaltungen, wo sie Konkurrenz machen könnten, unsere Tarife unterbieten. Nun sage die Petition, die Postföhrer wurden auch durch Gesetz vereinbart. Allein die Post habe, wenn auch kein rechtliches, so doch ein faktisches Monopol. Konkurrenzstreben, die hier und da aufstauten, wurden immer rasch wieder zu ihren Vätern versammelt. Anders sei es bei den Eisenbahnen. Wir hätten innerhalb des Reichs nicht nur viele, sondern auch mit einander heftig konkurrierende Linien.

Den Satz, daß die Tarifermäßigung eine Steigerung des Verkehrs zur Folge habe, wolle er nicht unbedingt unterschreiben. Daß aber damit notwendig eine Erhöhung der Einnahmen verbunden sei, sei ganz falsch. Er weise nur auf das vorhin vom Herrn Minister angeführte Beispiel der Strecke Mannheim-Heidelberg hin. Man müsse sich sehr freuen über die eingeführte Ermäßigung, allein das finanzielle Ergebnis sei ein Ausfall in den Einnahmen gewesen. Warmen Dank spreche er dem Minister dafür aus, daß er trotzdem an dieser Ermäßigung festhalten wolle. Wenn auch kein Gewinn erzielt würde, so könne der Minister das Bewußtsein haben, ein gutes humanitäres Werk zu thun.

Wenn, wie gesagt, die Tarifreform ein Sprung in's Dunkle sei, so hätte man von den Petenten erwarten können, daß sie die von ihnen behaupteten günstigen Resultate wenigstens wahrscheinlich gemacht hätten. Allein, was biete man denn? Nichts als einen abermaligen Hinweis auf Ungarn. Der Herr Minister und der Herr Berichterstatter hätten schon darauf hingewiesen, daß ein Vergleich mit Ungarn unstatthaft sei. Ungarn werde immer als das Land des Fortschritts hingestellt, während gerade das Umgekehrte der Fall sei. Ungarn habe die andern Länder nachgeahmt, indem es statt seines bisherigen hohen Tarifs einen mäßigen Tarif eingeführt habe. Den Zonentarif selber wolle er nur streifen, weil immer wieder in den Zeitungen behauptet werde, daß seine Einführung gleichbedeutend mit einer Verbilligung sei. Was sei eigentlich der Zonentarif? Er theile die Linie in eine Anzahl von Theilstrecken und setze für dieselben einen Durchschnittssatz fest. Es handle sich also um ein Pauschalssystem und die Wirkung könne sehr ungleich sein. Anzunehmen, beispielsweise die Zonen seien je 25 km lang, so müße ein Reisender, der 50 km fahre, sein Billet ganz aus. Ein anderer dagegen, der für 27 km ebenso viel bezahlen müße, werde sehr wenig erbaut sein von der angeblichen Billigkeit. Daraus folge, daß der Zonentarif an sich sehr wohl theurer als ein Streckentarif sein könne. Ob Ungarn zu noch billigeren Sätzen gelangen werde, darauf wolle er nicht eingehen; die Zeit seit Einführung des neuen Tarifs sei zu kurz, als daß wir über ungarische Verhältnisse endgiltig urtheilen könnten. Eins müße er aber noch hervorheben: das Publikum wolle nicht nur billiger fahren, sondern steigere auch seine Ansprüche, was die Bequemlichkeit, die Ausstattung der Wagen und die Raschheit der Beförderung betreffe. Schon aus diesem Grunde sei er gegen eine unbedingte Herabsetzung der Tarife.

Nun vergleiche man immer die Entwicklung des Personenverkehrs mit der des Güterverkehrs und die Reformen meinen, daß der Personenverkehr mit Herabsetzung des Tarifs steigen müße, ebenso wie der Güterverkehr, nachdem eine Ermäßigung stattgefunden habe. Diese Ansicht sei aber falsch und beruhe auf einer ganzlichen Verkennung der Natur der beiden Verkehrsarten. Redner weist an Beispielen nach, daß der Geschäftsverkehr und der Güterverkehr erheblich zunehmen könne, ohne daß auch nur eine einzige Person eine Reise unternehme. Reisen kämen im ganzen Geschäftsverkehr überhaupt nur bei eigentlichen Geschäftsreisenden vor.

Eins sollte den Reformern zu denken geben, nämlich daß man in den Kreisen der Kaufleute ihren Projekten gegenüber sich ablehnend oder wenigstens reservirt verhalte. Dies könne auffallend erscheinen, der Grund liege aber einfach darin, daß alles, was die Reformen wollten, auf einer schwankenden Basis beruhe. Ein vorsichtiger Kaufmann überlege sich aber wohl, daß ein Mißerfolg möglich sei, und daß der durch eine Störung der finanziellen Verhältnisse verursachte Schaden für ihn größer sein könne, als der durch eine Ermäßigung des Tarifs erzielte Gewinn. Bei einer auf Veranlassung der preussischen Regierung im April 1891 stattgehabten Besprechung habe deshalb auch darüber Einmüthigkeit geherrscht, daß es viel wichtiger sei, billige Gütertarife, als billige Personentarife zu haben.

Die Eisenbahnbehörden verdienen den ihnen gemachten Vorwurf der Unthätigkeit nicht. Er weise nur beispielsweise auf die Einführung der Retourbilletts und der Rundreisebilletts hin. Eine Stagnation bestehe nicht und in dieser Beziehung hätte es der Eisenbahnreformer und ihrer Anregungen nicht bedurft. Seiner Ansicht nach könne man auf dem Wege der Vereinfachung noch weiter gehen und er halte diese für wichtiger, als die Verbilligung. Der Schalterdienst sei bei der großen Anzahl von Fahrkarten (bis zu 10 000 am Bahnhof Friedrichstraße in Berlin) sehr umständlich. Der Zonentarif bedeute demgegenüber allerdings eine wesentliche Vereinfachung, wie Redner an Beispielen nachweist.

Ein Mittel zur Vereinfachung liege in der Einführung

der Kilometerbilletts, die Redner sich allerdings anders denkt als der Minister. Er meine nämlich, ein Umtausch am Schalter gegen ein Billet für die bestimmte Strecke habe nicht stattzufinden. Immerhin bleibe aber auch beim Umtausch noch der Rabatt bestehen. Die Anregung zur Einführung von Kilometerbilletts gehe von den Kaufleuten aus. Der ursprüngliche Grund liege darin, daß das ganze Publikum die Vortheile der Retour- und Rundreisebilletts benützen könne, mit Ausnahme der reisenden Kaufleute. Um diesen nun auch einen Vortheil zu gewähren, habe man den Verkauf von Kilometerbilletts in Vorschlag gebracht, der mit einer beträchtlichen Rabattgewährung verbunden wäre. Vor einigen Jahren habe man unter gleichem Namen noch eine andere Einrichtung vorgeschlagen, nämlich die Einführung von Werthmarkenbesten. Man würde dann mit diesen Werthmarken seine Karte am Schalter bezahlen; Zweck der Einrichtung wäre also ebenfalls die Gewährung eines Rabatts.

Bei dieser Gelegenheit müße er noch einen anderen, ebenfalls die Interessen der reisenden Kaufleute betreffenden Gegenstand berühren. Es gehe gegenwärtig von Leipzig eine Bewegung aus, die auf Gewährung von Rabatt bei Behandlung der Musterkoffer hinfiele. Man habe sich auch an ihn gewandt, aber so spät, daß er sich lediglich referend verhalten könne.

Auch die Reformidee des Jahres 1891 sei für eine Vereinfachung gewesen, man habe Retourbilletts und Rundreisebilletts abschaffen wollen. Der Vollständigkeit halber erwähne er noch den vor einigen Jahren in Vorschlag gebrachten Tarif mit fallender Skala. Es wäre dies für den Personenverkehr dasselbe, wie die Staffeltarife für den Güterverkehr. Eine Folge der Einführung dieses Tarifs würde die Steigerung des Fernverkehrs sein. Der Nahverkehr sei bei uns sehr entwickelt, worauf Redner auch auf dem Handelsstag im Jahr 1891 hingewiesen habe. Dagegen sei der Fernverkehr noch der Ausdehnung fähig, was Redner an der Hand von Zahlen nachzuweisen sucht.

Redner geht nun zu dem in der Petition ausgesprochenen Wunsche über, es möchten in alle Schnellzüge Wagen III. Klasse eingestellt werden. Der Grund, warum die III. Klasse aus Schnellzügen ausgeschlossen werde, liege offenbar in der Absicht, eine höhere Einnahme zu erzielen. Die Frage aber, ob die Bahn das Recht habe, für Schnellzüge mehr zu verlangen, müße er entschieden bejahen. Der Dienst, welcher dem Publikum durch eine raschere Beförderung geleistet werde, sei so groß, daß dadurch ein höherer Preis gerechtfertigt erscheine. Dasselbe gelte aber auch vom Standpunkt der Selbstkosten. Wenn man, um rascher zu fahren, weniger Wagen einstelle, so müße man dadurch die Zugkraft der Maschine weniger aus. Uebrigens habe er nichts dagegen, wenn die Eisenbahnverwaltung, wo dies möglich sei, sich durch Einstellung der III. Klasse in Schnellzüge generös zeige. Nur müße das Publikum in seinen Wünschen auch Bescheidenheit zeigen.

Eine Frage, die er noch berühren wolle, sei die der Verringerung der Wagenklassen. Die Statistik zeige eine ständige Abnahme in der Frequenz der I. Klasse, dies gelte sowohl für England wie für Preußen. Für letzteres gibt Redner zum Beleg entsprechende Zahlen. Trete man daher einmal an eine Reform heran, so solle man auch erwägen, ob man nicht auf eine Wagenklasse verzichten könne.

Selbstverständlich könne Baden auf dem Weg der Reformen nicht allein vorgehen. Redner stehe auf dem Standpunkt der Reichsverfassung, welche es den Bundesregierungen zur Pflicht mache, die deutschen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz zu verwalten. Preußen habe Reformen einführen wollen. Die Hauptschwierigkeit habe aber in der Abschaffung der IV. Klasse gelegen, mit der Baden schon längst vorangegangen sei, und das Reformprojekt sei aus gegebenem Grunde, weil es mit einem Ausfall von 35 Millionen abgeschlossen habe.

Wenn der Minister in der Zweiten Kammer gesagt habe, Baden sei nicht berufen, Experimente zu machen, so sei er damit ganz einverstanden. Preußen müße den ersten Schritt thun. Es habe einmal den Vorzug, eine höhere Eisenbahntarife zu beziehen. Sodann könne es bei seinem ausgedehnten Bahnnetz partielle Verjudge im Bezirk einer einzelnen Direktion machen, deren etwaige Mißerfolge nicht den schlimmen Einfluß auf das ganze Eisenbahnwesen haben. Ganz anders seien die Verhältnisse in einem kleinen Staat, zumal bei der augenblicklich unglücklichen Finanzlage.

Aus dem Wort des Ministers könne man der Regierung nicht den Vorwurf der Aengstlichkeit machen. Besser sei es, seine Kräfte nicht zu überschätzen. Er schließe mit dem Wort des englischen Dichters, der bessere Theil der Tapferkeit sei Vorsicht.

Kommerzienrath Sander steht ebenfalls auf dem Boden des Kommissionsberichts. Auch damit sei er einverstanden, daß es Sache der Sachleute sei, zu bemessen, auf welche Weise eine Vereinfachung und Verbilligung sich erzielen lasse. Er sei weit entfernt, den Zonentarif oder eine Ermäßigung um 50 Proz. zu empfehlen. Er glaube, eine Prüfung fragwürdiger Projekte sei gar nicht notwendig. Allen Reformprojekten gegenüber sei eine ruhige, kühle Ueberlegung erforderlich. Er sei jedoch nicht ganz einverstanden mit dem Bericht, wenn dieser es für nöthig halte, noch größere Vorsicht zu empfehlen. Er sei sehr erfreut, daß der Minister gegenüber den Neuerungen nicht unbedingt bremse, sondern, im Gegensatz zu früher, die Bremse aufmache.

Er wolle in erster Linie der Vereinfachung des Tarifs das Wort reden. Mit der Verbilligung sei immer ein gewisses Risiko verbunden. Seiner Ansicht nach könne man aber doch auf den Güterverkehr exemplifizieren. Die Steigerung des Verkehrs sei auf die Ermäßigung gefolgt. In erster Reihe sei sie wohl ein Folge des Aufschwungs

der Industrie gewesen. Aber sie sei auch ein Verdienst der Verwaltung, die auf eine stetige Verbilligung hingewirkt habe. Man habe in dieser Beziehung gute Erfahrungen gemacht, die Verwaltung habe den Dank der Interessenten verdient. Auf Grund der gemachten Erfahrungen glaube er, man könne auch der Verbilligung der Personentarife näher treten. In dieser Beziehung sei er nicht der Ansicht des Herrn Vorredners, daß Preußen zuerst auf dem Weg der Reform vorgehe. Es seien die süddeutschen Verwaltungen gewesen, welche zuerst die Mitteleuropäische Einheitszeit eingeführt hätten, zu deren Annahme sich Preußen nur zögernd entschlossen habe. Preußen komme eben über seine IV. Klasse nicht weg. Er sehe nicht ein, warum Württemberg und Bayern immer den Vogel abschießen. Nach den Erklärungen des Ministers hege er übrigens die Erwartung, daß Baden jetzt im beschleunigten Tempo vorgehen werde. Es würde dies eine große Wohlthat für Handel und Industrie sein. Das Wie? der Reform sei Sache der Regierung.

Redner will nun auf die in der Petition enthaltenen einzelnen Vorschläge eingehen. Unsere Eisenbahnverwaltung habe im Eisenbahnrath ein Organ, das geeignet sei, ihr Anregungen zu Neuerungen zu geben. Allein bisher haben in demselben zwei Parteien bestanden, die eine, welche immer Anregungen gab, die andere, welche sich dem gegenüber ablehnend verhielt. Man habe immer viele Begräbnisse gehabt und erst in der letzten Sitzung sei eine Besserung eingetreten. Mit dem neuen Fahrplan habe der Minister sich den Dank aller Interessenten verdient. Redner habe in den Sitzungen des Eisenbahnraths viel gelernt; oft seien Projekte aufgetaucht, und erst bei ihrer Beratung habe sich gezeigt, daß ihre Durchführung doch nicht so einfach sei, als es zuerst erschienen habe. Der badische Verwaltung müße er aber das Zeugniß ausstellen, daß von ihr alles gethan werde, was überhaupt gethan werden könne.

Was nun im einzelnen die Kinderbilletts betreffe, so danke er dem Minister für seine entgegenkommende Erklärung. Auch er verkenne die Schwierigkeiten nicht, es sei ja eine merkwürdige Thatsache, wie lange Kinder auf den Eisenbahnen jung blieben.

Bezüglich der Abonnementarten, wie sie in Belgien und Württemberg eingeführt seien, sei er nicht ganz einverstanden mit dem Bericht. Wir seien doch nicht schuld an der langgestreckten Form unseres Landes. Warum sollten wir deshalb schlechter daran sein als Württemberg; er glaube, was dort möglich sei, könne man auch in Baden fertig bringen. Bezüglich der Schalterfreiheit von Kilometerbilletts dürfte es sich aber empfehlen, noch weitere Erfahrungen abzuwarten.

Der Einführung von Sonntagskarten wolle er nicht das Wort reden, er müße dabei auch an das Unglück bei Hügletten denken, das an einem Sonntag und bei ermäßigten Fahrpreisen passirt sei. Außerdem würde sich auch die Eisenbahnverwaltung in Widerspruch setzen mit der Sozialpolitik des Staats, wenn sie gerade an Sonntagen ihr Personal mehr belasten würde.

Mit dem, was der Minister über die Vereinfachung der Gepäcktaxen gesagt habe, sei er auch einverstanden. Eine promptere und raschere Abfertigung würde auch den Vortheil haben, daß die Reisenden weniger Gepäck in die Coupe's mitnehmen. Zum Schluß müßte er nochmals den Wunsch aussprechen, daß die badische Verwaltung auf dem Weg der Reform vorgehe, sie sei berechtigt, das nöthige Vertrauen in ihre eigenen Kräfte zu setzen.

Führ. Ferdinand v. Bodman schließt sich Herrn Geh. Kommerzienrath Diffens darin an, daß es erfreulich sei, wenn das Publikum Interesse an den Eisenbahnen wesen berührenden Fragen betätige. Es sei dies ein Ansporn für die Verwaltung. Wenn aber ein großer Verein sich der Sache annehme, dann sei es seine Ehrenpflicht, objektiv zu sein. Einen Mangel an Objektivität müße er aber darin finden, daß der Reformverein den Nimbus um sich verbreite, als ob all seine Vorschläge für die Verwaltung Nova seien. Der Minister habe schon ausgesprochen, daß beinahe alle in der Petition vorgeschlagenen Neuerungen von der Verwaltung erörtert worden seien. Wenn der Verein dem gegenüber sage, es sei ihm davon nichts bekannt, so sei er auf die Verhandlungen des Eisenbahnraths zu verweisen, welche veröffentlicht würden.

Die Petition hebe zu Beginn hervor, wie ungünstig die Eisenbahntarife sei. Dies sei aber gar nicht zu exorbitant, wenn man die badische Eisenbahntarife mit der anderer Staaten, insbesondere solcher mit theuren Gebirgsbahnen vergleiche. Frankreich und Rußland müßten ihren Eisenbahngesellschaften ungeheure Zuschüsse machen. In England, dessen Bahnnetz keine unrentablen Bahnen habe und wo der Verkehr ungleich größer sei, als bei uns, betrage die Rente nur 3-4 Prozent.

Von der Petition werde zur Hebung der Rente eine Vereinfachung der Verwaltung und Steigerung des Verkehrs durch Verbilligung der Tarife vorgeschlagen.

Der erste Punkt sei auch in diesem hohen Haus erörtert worden. Redner verweist auf das I. Beilageheft 1893/94, aus dem er einzelne Zahlen gibt. Man habe danach alle Ursache, auf eine Verbilligung der Verwaltung hinzuwirken. Die Vorschläge, welche der Reformverein in dieser Richtung mache, könne Redner nur unterstützen, ohne indessen auf Einzelheiten einzugehen. Bemerken wolle er nur, daß auch seiner Ansicht nach die Kilometerkarten Schalterfreiheit genießen müßten.

Wenn die Petition sage, daß eine Steigerung des Verkehrs nur möglich sei mittelst Herabsetzung der Tarife und Beschleunigung der Beförderung, so könne er nicht in Abrede stellen, daß die Ausdrucksweise objektiv sei. Allein die Petenten wären verpflichtet gewesen, bestimmte Vorschläge zu machen; wenn sie dies nicht gethan, so glaube er, daß es ihnen zu schwierig gewesen sei.

Auf dem Gebiet des Güterverkehrs haben unsere Eisenbahnverwaltungen seit 1876 Tüchtiges geleistet, durch Vereinbarung über gemeinsame Tarifierung, durch die Klassifizierung in Stückgut und Wagenladung, Einführung von Spezial- und Ausnahmetarifen.

Die Vereinbarung habe sich bis jetzt auf die Zonen-tarife nicht erstreckt, es schweben aber Verhandlungen. Es sei schon vorhin angeführt worden, daß ein preussischer Vorschlag daran gescheitert sei, daß die beabsichtigte Reform zunächst einen Anfall von 35 Millionen zur Folge gehabt haben würde.

In Baden habe man den richtigen Weg eingeschlagen, indem man mit der Ermäßigung im Nahverkehr begonnen habe, worüber übrigens die Petition schweige. Er wolle nur darauf hinweisen, daß jetzt schon in Baden 34 Proz. aller Reisenden zu ermäßigten Tarifen befördert würden.

Die Petition zitiere das Ulrich'sche Werk über Eisenbahntarifen. Sie hätte aber an der Thatsache nicht vorübergehen sollen, daß Ulrich bei einer Vergleichung der auf den Personenkilometer berechneten Verkehrseinheiten zu dem Ergebnis komme, daß die Einnahme der preussischen Staatsbahn, deren Personentarif unverändert geblieben sei, von 1885 bis 1890 von 7961 auf 9238 M. gestiegen, dagegen die der österreichischen im gleichen Zeitraum von 4592 auf 5012 M. gestiegen, während die Einnahmen der ungarischen Staatsbahn 1885—88 infolge ihres hohen Tarifs von 3675 auf 2888 M. gefallen und erst durch den Zonen-tarif von 1889 zwar gestiegen, aber 1890 mit 3385 M. den Betrag von 1885 noch nicht wieder erreicht habe. Daher sei bei Anwendung der österreichischen und ungarischen Reformen Vorsicht geboten; die lokalen Verhältnisse müßten genau untersucht werden.

Was nun die Steigerung der Rente durch Beschleunigung des Verkehrs betreffe, so sei auch hierin Baden auf dem richtigen Weg, indem es zunächst den Nahverkehr ausgebildet habe. Die Zahl der Schnellzüge solle ja noch vermehrt werden. Er denke sich die künftige Gestaltung unseres Verkehrs so, daß wir einmal durchgehende Schnellzüge, dann für den mehr lokalen Verkehr Schnellzüge mit III. Klasse und endlich mit dem Nahverkehr Personenzüge haben, welche zugleich als Zubringer für die Schnellzüge dienen müßten. Damit sei wohl allerdings eine Vermehrung der Zahl der Züge, möglicherweise sogar weitere Ausgaben für den Bau verbunden.

Redner schließt sich dem Geh. Kommerzienrath Dissené darin an, daß wir den konkurrierenden Bahnen gegenüber toujours an vedette sein müßten, daß wir aber nicht berufen seien, Experimente zu machen.

Geh. Hofrath Dr. Meyer möchte sich wegen der vorgerückten Stunde die Aufmerksamkeit des hohen Hauses nur noch für wenige Bemerkungen erbiten. Auch er finde die Petition mangelhaft vorbereitet. Langsames, vorsichtiges Vorgehen auf dem Gebiet der Reform erscheine ihm wünschenswert. Sollte aber eine Reform durchgeführt werden, dann müsse die Verwaltung freie Hand haben. Er begreife gerade vom Standpunkt eines Eisenbahnerreformers nicht, wie er zu der Forderung der gesetzlichen Festlegung der Tarife kommen könne. Die Petition habe sich auf die Post berufen. Geh. Kommerzienrath Dissené habe demgegenüber ausgeführt, daß die Post ein faktisches Monopol habe. Er wolle aber — und das sei der Hauptgrund, weshalb er sich zum Wort gemeldet — darauf aufmerksam machen, daß die Behauptung, die Postzüge seien durch Gesetz vereinbart, in ihrer Allgemeinheit gar nicht zutreffend sei. Durch die Postordnung, also nicht durch Gesetz, seien beispielsweise bestimmt die Sätze für Postkarten, Postanweisungen und das Personengeld. Gesetzlich festbestimmt seien vielmehr nur diejenigen Sätze, bei denen ein gewisser Abschluß in der Entwicklung erreicht sei. Bei den andern, namentlich den verhältnismäßig neuen Einrichtungen sei dagegen für die Postverwaltung die Beweglichkeit gewahrt geblieben. Die Petenten haben sich also wie in mancher wirtschaftlichen, so auch in dieser rechtlichen Frage im Irrthum befunden.

Minister v. Brauer möchte nur noch eine Bemerkung persönlicher Art machen. Kommerzienrath Sander habe die Güte gehabt, seine Anerkennung für die im neuen Sommerfahrplan eingeführten Verkehrsverbesserungen auszusprechen. Das Verdienst hierbei habe lediglich die Generaldirektion, die mit Fleiß und Geschick eine Reihe Verbesserungen in den Fahrplan gebracht habe. Sein sehr bescheidenes Verdienst bestehe nur darin, die Generaldirektion in ihrer vorzüglichen Leistung nicht gehindert, sondern den Fahrplan genehmigt zu haben.

Der Berichterstatter, Geh. Hofrath Engler, meint in seinem Schlußwort, daß Geh. Kommerzienrath Dissené doch wohl nur vor dem Experimentiren im Großen gewarnt habe. Gegenüber der Bemerkung des Kommerzienraths Sander, daß wir hinsichtlich der Einführung von Abonnementsarten nicht unter der Gestaltung unseres Landes leiden dürfen, möchte er bemerken, daß eben jeder sich nach seiner Decke strecken müsse. Die Kommission sei übrigens gar nicht unbedingt gegen die Abonnementsarten. Endlich habe die Kommission nicht Vorsicht gegenüber der Regierung, sondern gegenüber den Projekten der Petenten empfohlen.

Er habe es freudig begrüßt, daß der Minister Reformen in Aussicht gestellt habe, und er glaube nicht nur im Namen der Kommission, sondern im Namen des ganzen hohen Hauses zu handeln, wenn er dem Minister Dank ausspreche für seine Erklärungen, die im ganzen Lande freudigen Widerhall finden werden.

Nach Schluß der Diskussion wird der Kommissionsantrag einstimmig angenommen.

Nach einer kurzen Erörterung über die Tagesordnung der nächsten Sitzung, welche am 28. d. Wts. stattfinden soll, schließt der Durchlauchtigste Präsident die Sitzung gegen 2 Uhr.

2. Karlsruhe, 26. Febr. 41. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitz des Präsidenten Gönner.

Am Ministertisch: Präsident des Ministeriums des Innern, Geh. Rath Eisenlohr, und Ministerialrath Heil, später Ministerialdirektor Seubert und Geh. Legationsrath Zittel.

Vor Eintritt in die Tagesordnung gibt der Präsident des Ministeriums des Innern, Geh. Rath Eisenlohr, folgende Erklärung ab:

In der vorigen Woche seien verschiedene Beschuldigungen gegen Bezirksbeamte ausgesprochen worden, die er nicht habe beantworten können, weil er keine Informationen gehabt. Er habe dieselben jetzt erhalten und beile sie, dieselben mitzutheilen. Zunächst sei eine Beschuldigung gegen den Amtmann Ways in Lörrach erhoben worden, der bei der Abgeordnetenwahl zu dem freimüthigen Kandidaten gesagt haben soll: „die Bürgermeister sind bereits instruiert, Sie werden durchfallen, das wird mir sehr angenehm sein, denn Sie sind ein Demokrat, ein Revolutionär!“ Derselbe habe aber während des Wahlakts im Wirthshause weiter nichts gesagt, als: „Ich hoffe, daß Sie nicht gewählt werden, Sie sind ein Demokrat, ein Republikaner.“ Weiter werde demselben vorgeworfen, daß er vor einer Bezirksrathssitzung zu einem Freimüthigen gesagt haben soll: „Ich werde Ihr Gesuch nicht durchbringen lassen, denn Sie sind ein Freimüthiger!“ In Wirklichkeit aber habe der Amtmann gesagt: „Ich kann Ihr Gesuch nicht befürworten“, worauf er zur Antwort erhalten: „Dann werde ich die Sache in die „Frankfurter Zeitung“ bringen!“ Durchaus unbegründet sei auch die Behauptung, der Oberamtmann Krebs in Donaueschingen habe bei der Landtagswahl eine ungesetzliche Eintheilung der Wahlbezirke in der Stadt Donaueschingen vorgenommen. Die Beschuldigung sei geprüft und für durchaus unbegründet befunden worden. Das eingehaltene Wahlverfahren stimme mit dem Sinne und dem Wortlaut der Wahlordnung vollkommen überein. Weiter werde demselben vorgeworfen, er habe bei der Reichstagswahl von den Bürgermeistern des Bezirks Erklärungen für den Fürsten von Fürstberg gesammelt. Auch diese Behauptung sei von demselben als unwahr bezeichnet worden. Eine ähnliche Beschuldigung sei gegen den Oberamtmann von Bonndorf erhoben worden. Derselbe habe demgegenüber erklärt, daß er ein Schreiben des national-liberalen Komitès, das an die national-liberalen Vertrauensmänner gerichtet gewesen, als Mitglied dieses Komitès mitunterzeichnet habe. Weiter sei demselben zum Vorwurf gemacht worden, er habe sich eine nahezu strafbare Aeußerung gegen den verstorbenen Kaiser Friedrich dadurch erlaubt, daß er mit Bezug auf dessen militärischen Beruf gesagt, „derselbe habe nichts gekonnt!“ Die Sache verhalte sich aber wie folgt: In einer Wahlversammlung sei darüber gestritten worden, ob eine Verstärkung des Heeres notwendig sei oder nicht, wobei die Aeußerung gefallen: „Wenn wir 1870 nur durch unsere Uebermacht gesiegt hätten, dann könnten wir unsere Siegesdenkmäler wieder einreißen.“ Nach der Wahlversammlung sei dies Thema in einer Privatunterhaltung im Wirthshaus fortgesetzt worden, wobei seitens eines Pfarrverweisers die Worte gefallen: „Wie kann man bestreiten, daß wir bei Wörth allein durch Kaiser Friedrich siegten.“ Der Oberamtmann habe hierzu die Bemerkung fallen lassen: „Der kennt auch gar nichts, er weiß nicht einmal, daß wir bei Wörth die Ueberzahl hatten.“ Diese Worte hätten sich also nicht auf den deutschen Kronprinzen bezogen, sondern auf den Borredner, den Pfarrverweiser. Endlich werde dem Oberamtmann von Triberg vorgeworfen, derselbe habe zum Bürgermeister von Niederräder gesagt, seine Gemeinde werde, wenn sie nicht gut wühle, keinen Beitrag zum Straßenbau erhalten. Thatsache aber sei, daß der Oberamtmann ein Gesuch um einen Beitrag zum Straßenwartgehalt aus der Kreisasse unterstügt, aber nichts erreicht habe. Als der Bürgermeister hiervon Kenntniß gegeben und beigefügt habe, daß er jetzt nichts mehr thun könne, habe der Bürgermeister geantwortet: „Das wird wohl mit der Wahl zusammenhängen!“ Darauf habe der Oberamtmann geantwortet, daß die Leute wählen könnten wie sie wollten und daß diese Gelegenheit in keiner Weise mit der Wahl zusammenhänge. Er könne demnach nur mit der Bemerkung schließen, daß alle vorgebrachten Beschuldigungen grundlos und aus der Luft gegriffen seien.

Abg. Warbe erklärt, diese Mittheilung des Ministers sei unermüthet und in Abwesenheit von einem der Herren gekommen, welche diese Beschuldigung hervorgebracht. Er dürfe wohl annehmen, daß der Herr Präsident dem betreffenden Herrn Gelegenheit geben werde, sich darüber zu äußern.

Abg. Venedey möchte sich gleichfalls über den Lörracher Fall aussprechen, doch glaube er, dies später thun zu dürfen.

Präsident Gönner versteht den Wunsch dieser Herren, doch glaubt er, daß heute in eine Besprechung dieser Angelegenheit aus angegebenen Gründen nicht eingetreten werden könne.

Es wird hierauf in die Tagesordnung eingetreten und der Bericht des Abg. Labenburg, den in Abwesenheit desselben Abg. Hoffmann erstattet, und zwar über a. das Budget der Groß. Oberrechnungskammer für 1894/1895; b. die Denkschrift derselben für den Landtag 1893/94 und c. die Rechnungen derselben für den Landtag 1891/92, beraten.

Die Ausgaben werden in Höhe von 101 593 M. pro Jahr und die Einnahmen mit 291 M. pro Jahr debattelos genehmigt, desgleichen wird gegen die Denkschrift nichts erinnert und die Rechnungen pro 1891/92 für unbeanstandet erklärt.

Abg. Dreher erstattet sodann namens der Petitionskommission Bericht über die Bitte des Bauhandwerkervereins von Rabolzell und Umgebung, die Ueberwachung von Neubauten und Reparaturen durch die Baukontrolleure betreffend. Das Gesuch geht dahin, die Regierung möge die Baukontrolleure mit festem Gehalt anstellen und denselben verbieten, Privatarbeiten zu übernehmen. In der Petition wird ausgeführt, daß die Baukontrolleure gemäß ihrer Stellung leicht vermögten in eine gewisse Konkurrenz einzutreten, dadurch würden aber Privatbauunternehmer in ihrem Erwerb bedeutend geschädigt. Alle größeren Bauunternehmungen befänden sich thatsächlich in den Händen der Baukontrolleure oder deren Gehilfen. Weiter aber sei zu bemerken, daß es auch einem Wunsche der Baukontrolleure entspräche, wenn die Gebühren derselben in einen festen Gehalt umgewandelt würden. Die Kommission muß, wie der Berichterstatter ausführt, anerkennen, daß die Bestimmungen über die Ausführung der Bauaufsicht sich bewährt haben, so daß eine zweckdienlichere Anordnung kaum getroffen werden könnte. Der Absatz 4 des § 48 der Baupolizei, wonach ein Baukontrolleur bei Uebernahme von Bauten vom Bezirksamt nicht zur Mitwirkung als Kontrolleur beigezogen werden dürfe, werde allerdings öfter umgangen. Der Wunsch der Petition, diesen Kontrolleuren feste Staatsanstellung zu gewähren, könne nicht erfüllt werden, denn es empfehle sich nicht, neue Beamtenkategorien zu schaffen, die oben-dreien keine genügende Arbeit haben würden. Andererseits könne den betreffenden Kontrolleuren nicht zugemuthet werden, sich jeder Privatthätigkeit zu enthalten. Die Kommission gelange deshalb bei dem Antrag auf Ueberweisung zur Kenntnißnahme, damit die Regierung nochmals erwäge, in welcher Weise Abhilfe getroffen werden könne.

Abg. Sießler kann dem Kommissionsantrag zustimmen, nur hätte er eine wärmere Beförderung desselben gewünscht. Es sollte jedenfalls genau untersucht werden, in welcher Weise Abhilfe geschaffen werden könne. Die Petition sei aus dem Gefühl einer schweren Konkurrenz, die die Bauhandwerker in den Baukontrolleuren erblickten, herausgewachsen, eine Konkurrenz, die neben derjenigen mit dem Großunternehmer um so schwerer empfunden werde. Weitere Klagen beständen auch darüber, daß die Bauten oft erst in später Bauzeit zur Vergebung gelangten, so daß es dem kleinen Bauhandwerker noch weiter unmöglich werde, mit dem Großunternehmer zu konkurriren. Daß die amtlichen Baukontrolleure infolge ihrer Stellung eher Bauten erhielten, sei um so begreiflicher, als die Auftraggeber nicht eine allzu strenge Kontrolle glaubten beibringen zu dürfen. Bezüglich der kleineren Bauten und Reparaturen glaubt Redner den vom Abg. Blattmann vor einigen Tagen gemachten Vorschlag empfehlen zu sollen, nach welchem bei diesen Bauten eine Aufsicht der Ortsbaukommission genüge. Damit fielen eine große Arbeit der Baukontrolleure in Wegfall, so daß die Zahl derselben eingeschränkt werden könne.

Geh. Rath Eisenlohr hebt dem Borredner gegenüber hervor, daß die späte Vergabung von staatlichen Bauarbeiten nicht dem Ministerium des Innern zur Last gelegt werden könnte und nicht selten ihren Grund in der späten Festsetzung des Finanzgesetzes habe. Was die Baupolizei anbelange, so könne er versichern, daß das Ministerium diesem Theil seiner Aufgabe die größte Aufmerksamkeit zuwende. Man habe auch die Frage erwogen, ob man nicht an Stelle der jetzigen Baukontrolleure Gehilfen des Bezirksbauinspektors setzen solle. Bei wiederholter Prüfung dieser Frage seien seitens der Bau-direktion immer wieder Einwendungen nach der Richtung gemacht worden, daß man solche Leute nicht genügend beschäftigen könnte. Andererseits sei der Gedanke nahe-liegend, daß ein Kontrolleur ohne praktische Thätigkeit an Einsicht und Kenntniß einbüßen würde. Die Kontrolle sei aber auch nicht so weit ausgedehnt, wie ange-führt, denn es sei in der Bauordnung vorgesehen, daß bei kleinen Reparaturen, die nur angeigepligt, die Kontrolle nur auf Verlangen des Bezirksamtes vorgenommen würde. Die Kontrolle lebte den Ortsbaukommissionen zu überlassen, gehe aber nicht an, da dieselbe eine ungenügende sei. Wollte man ferner den Kontrolleuren die Privatthätigkeit untersagen, so würden die Gebühren so hohe werden, daß man sich, wie in Schwyzin-gen gesehen, darüber beschweren würde. Daß die In-stitution gewisse Mängel besäße, werde nicht bestritten. Die Gebühren habe jetzt der Bezirksrath festzustellen, eine Erleichterung könnte aber insofern eintreten, als die Gemeinden auf ein dem Kontrolleur zu zahlendes Aversum sich einigen könnten und dann bei Erhebung der Ge-bühren für die Gemeindefasse der weniger Bemittelte ge-schont werden könnte. Er könne nur wiederholen, daß die Regierung sich fortgesetzt mit dieser schwierigen Ma-terie beschäftige, trotzdem der Zustand im allgemeinen ein geordneter und auch erträglicher sei.

Abg. Greiff dankt der Regierung für die der An-gelegenheit gewidmete Aufmerksamkeit. Die Klagen, wie sie in der Petition niedergelegt, seien ihm aus seinem Bezirk nicht zu Ohren gekommen; doch klagten die Bau-handwerker seines Bezirks, daß bei Anwendung der Bau-polizei die ländlichen Verhältnisse zu wenig berücksichtigt würden. Wenn hier die kontrolirenden Beamten etwas nachsichtiger seien, so würde manches Bauen erleichtert. Er bitte also die Regierung, dahin zu wirken, daß die Baupolizeivorschriften auf dem Lande etwas weniger schroff gehandhabt würden, als dies vielfach der Fall. Auf diese Weise würde den kleinen Leuten das Bauen oft wesentlich erleichtert werden.

Geh. Rath Eisenlohr ist mit dem Borredner dahin einverstanden, daß man bei Handhabung der Baupolizei nicht kleinlich und mit übertriebener Schärfe vorgehen solle. Aber gerade in familiärer Beziehung seien die

polizeilichen Maßregeln auf dem Lande notwendiger als in der Stadt, wie die vielfachen Epidemien bewiesen. In dieser Beziehung die polizeilichen Maßregeln nicht zu sehr einzuschränken halte er im Interesse der gesundheitlichen Verhältnisse für dringend geboten.

Abg. Gessell glaubt, daß die Angelegenheit in der Weise geändert werden könne, daß diejenigen, die die Oberaufsicht über Bauten führten, unter die Bezirksbauinspektion gestellt würden. Wenn denselben dann die Aufsicht über bestimmte Bezirke übertragen würde, hätten dieselben auch nicht nötig, sich so eifrig nach Privatarbeiten umzuschauen.

Abg. Benedey kann nur bestätigen, daß die in dem Petition ausgeführten Beschwerden nicht nur im Bezirk Radolfzell, sondern auch in anderen Landestheilen zutage getreten seien. Er sei deshalb erfreut, daß die Regierung die Angelegenheit nochmals prüfen wolle. Es werde thätig als ein schwerer Mißstand empfunden, daß der Baukontrolleur auch selbständiger Bauunternehmer sei. Der Bauunternehmer sei dann vielfach bei Bauten zugleich der Baukontrolleur, und dieser Umstand erwecke den Verdacht, als ob die Bauten des Kontrolleurs einer weniger scharfen Kontrolle unterworfen seien, als andere Bauten. Die Leute sagten sich aus diesem Grunde, daß es das Beste sei, gleich dem Kontrolleur die Arbeit zu übergeben. Den von den Petenten vorgeschlagenen Weg der Abhilfe halte er allerdings nicht für den richtigen, aber eine Lösung der Frage ließe sich vielleicht auf dem vom Abg. Blattmann vorgeschlagenen Wege finden.

Abg. Heimbürger glaubt, daß es mit Freuden begrüßt werde, wenn die Regierung dieser Frage fortgesetzt ihre Aufmerksamkeit schenke, denn es herrsche über verschiedene Vorschriften der Bauordnung nicht nur bei den Bauunternehmern, sondern besonders unter der Land-

bevölkerung große und zum Theil berechtigte Mißstimmung. Bei Bauten, die ein kleiner Mann unternehme, seien die Kosten der Kontrolle im Gegenfatz zu den Baukosten oft unverhältnißmäßig hoch, so daß oft mancher notwendige Erweiterungsbau unterbleibe, der im Interesse der Gesundheit, des wirtschaftlichen Fortkommens oder auch der Sittlichkeit geboten sei. Er halte es deshalb für das Richtige, wenn die Regierung durch die Bezirksämter Erhebungen über die Beschwerden der Bevölkerung machen lasse und denselben Rechnung trage.

Abg. Dreher als Berichterstatter betont, daß die Kommission das Petition auf das Eingehende berathen und den Petenten das größte Wohlwollen entgegengebracht habe, das dieselben verdienten. Das gehe ja auch aus dem Schlußantrag hervor, denn habe man sich an den Wortlaut der Petition halten wollen, hätte die Kommission Uebergang zur Tagesordnung beantragt. Er halte es übrigens für gebotener, wenn in diesem Falle, wie auch in manchem anderen, die dem Landtag zur Beurtheilung überwiesen würden, die Beschwerdeführer den geschnittenen Beschwerdebeweg betreten würden. Dieselben seien dann allerdings auch gezwungen, das Beweismaterial für ihre Behauptungen zu erbringen. Was das vorliegende Petition anbelange, so sei der Uebelstand lediglich auf die Konkurrenz der Baukontrolleure zurückzuführen, die sich allerdings durch die bessere technische Bildung der Kontrolleure erkläre. Er komme deshalb zu dem weiteren Schluß, den Bauhandwerker zu empfehlen, sich einer größtmöglichen Ausbildung zu unterwerfen.

Es gelangt hierauf der Kommissionsantrag auf Uebergang zur Kenntnisknahme einstimmig zur Annahme.

Abg. Klein-Weinheim berichtet sodann namens der Petitionskommission über die Bitte des Bahnwarts Josef Zimmermann in Bisingen um Bewilligung des Ruhe-

gehals. Die Kommission gelangt nach eingehender Prüfung der Sachlage und nachdem sie anerkannt, daß die Regierung in dieser Angelegenheit durchaus korrekt gehandelt habe, zu dem Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung.

Abg. Grüninger hält es schwer, für einen so oft bestrafte Mann einzutreten. Nach allem zu urtheilen, scheine der Mann an Verfolgungswahn zu leiden. Wenn die Kommission auch zu keinem anderen Resultat habe gelangen können, so bitte er doch die Regierung, nochmals das Leiden des Mannes untersuchen zu lassen, um demselben eventuell auf dem Gnadenwege etwas zutommen zu lassen.

Geh. Legationsrath Zittel betont, wie auch im Kommissionsbericht ausgeführt, daß hier ein Fall vorliege, in welchem die vorgelegte Behörde mit größter Langmuth, die im Interesse des Dienstes fast die Grenzen überschritten, vorgegangen sei. Auch bei der eingeleiteten Disziplinaruntersuchung sei man gründlich zu Werke gegangen, indem man vier ärztliche Gutachten erhoben habe, um sich zu vergewissern, ob die Angaben des Mannes über seine Krankheit die richtigen seien. Die Dienstentlassung habe schließlich ausgesprochen werden müssen. Gegen dieses Erkenntnis habe der Petent beim Staatsministerium Rekurs ergriffen, doch sei derselbe verworfen worden. Sei der Beamte infolge der Dienstentlassung in traurige ökonomische Verhältnisse gerathen, so sei die Regierung bereit, die Verhältnisse einer Prüfung zu unterziehen und ihn unter Umständen eine Unterstützung in den gesetzlichen Grenzen zutommen zu lassen. Es wird sodann der Kommissionsantrag angenommen und die Sitzung um 1 Uhr geschlossen.

Verantwortlicher Redakteur: Wilhelm Harder in Karlsruhe.

Gemeinde Ibach, Amtsgerichtsbezirk Oberkirch. Öffentliche Aufforderung zur Erneuerung der Einträge von Vorzugs- und Unterpfandsrechten.

Diesigen Personen, zu deren Gunsten Einträge von Vorzugs- oder Unterpfandsrechten länger als 30 Jahre in den Grund- oder Unterpfandsbüchern der Gemeinde Ibach, Amtsgerichtsbezirk Oberkirch, eingetragen sind, werden hiermit auf Grund des Gesetzes vom 5. Juni 1860, die Vereinigung der Unterpfandsbücher betr. (Reg.-Bl. S. 213), und des Gesetzes vom 28. Januar 1874, die Wohnungen bei diesen Vereinigungen betr. (Ges.-u. Verord.-Bl. S. 43), aufgefordert, die Erneuerung derselben bei dem unterfertigten Gewähr- oder Pfandgerichte unter Beobachtung der im § 20 der Vollzugsverordnung vom 31. Januar 1874 (Ges.-u. Verord.-Bl. S. 44) vorgeschriebenen Formen nachzusuchen, falls sie noch Ansprüche auf das Fortbestehen dieser Einträge zu haben glauben, und zwar bei Vermeidung des Rechtsnachtheils, daß die innerhalb sechs Monaten nach dieser Mahnung nicht erneuerten Einträge werden gelöscht werden.

Dabei wird bekannt gemacht, daß ein Verzeichniß der in den Büchern genannter Gemeinde seit mehr als dreißig Jahren eingeschriebenen Einträge in dem Gemeindehause zur Einsicht offen liegt.
Ibach, den 24. Februar 1894. G. 763.
Das Gewähr- und Pfandgericht. Der Vereinigungskommissar:
Bürgermeister Treter. Huber, Rathschreiber.

Gemeinde Wildthal, Amtsgerichtsbezirk Freiburg. Öffentliche Aufforderung zur Erneuerung der Einträge von Vorzugs- und Unter- pfandsrechten.

Diesigen Personen, zu deren Gunsten Einträge von Vorzugs- und Unterpfandsrechten länger als 30 Jahre in den Grund- oder Unterpfandsbüchern der Gemeinde Wildthal, Amtsgerichtsbezirk Freiburg, eingetragen sind, werden hiermit auf Grund des Gesetzes vom 5. Juni 1860, die Vereinigung der Unterpfandsbücher betreffend (Reg.-Bl. Seite 213), und des Gesetzes vom 28. Januar 1874, die Wohnungen bei diesen Vereinigungen betr. (Ges.-u. Verord.-Bl. S. 43) aufgefordert, die Erneuerung derselben bei dem unterfertigten Gewähr- und Pfandgerichte unter Beobachtung der im § 20 der Vollzugsverordnung vom 31. Januar 1874 (Ges.-u. Verord.-Bl. S. 44) vorgeschriebenen Formen nachzusuchen, falls sie noch Ansprüche auf das Fortbestehen dieser Einträge zu haben glauben, und zwar bei Vermeidung des Rechtsnachtheils, daß die innerhalb sechs Monaten nach dieser Mahnung nicht erneuerten Einträge werden gelöscht werden.

Dabei wird bekannt gemacht, daß ein Verzeichniß der in den Büchern genannter Gemeinde seit mehr als dreißig Jahren eingeschriebenen Einträge in dem Gemeindehause zur Einsicht offen liegt.
Wildthal, den 26. Februar 1894.
Das Gewähr- und Pfandgericht. Der Vereinigungskommissar:
J. Maier, Bgmstr. Kunle, Rathschr.

Bürgerliche Rechtspflege. Öffentliche Zustellung.

G. 759.1. Nr. 2326. Karlsruhe. Der Ingenieur Edmund Friedrich in Gaggenau, vertreten durch Rechtsanwält Dr. Vogel in Rastatt, klagt gegen seine Ehefrau, Anna, geb. Zellined von Dubroo in Böbmen, z. Bt. an unbekanntem Orten abwesend, wegen Ehescheidung, mit dem Antrage auf Scheidung der zwischen den Streittheilen geschlossenen Ehe wegen Ehebruchs der Beklagten, und ladet die Beklagte zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits vor die IV. Civilkammer des Großh. Landgerichts zu Karlsruhe auf Montag den 7. Mai 1894, Vormittags 9 Uhr, mit der Aufforderung, einen bei dem gedachten Gerichte zugelassenen Anwalt zu bestellen.

Zum Zwecke der öffentlichen Zustellung wird dieser Auszug der Klage bekannt gemacht.
Karlsruhe, den 22. Februar 1894.
Händel.
Gerichtsschreiber des Gr. Landgerichts.
Kontursverfahren.

G. 765. Nr. 3775. Baden. Ueber das Vermögen des Kronenwirths Franz Haber Seilmacht in Eberfeldsburg wird heute am 24. Februar 1894, Nachmittags 5 Uhr, das Konkursverfahren eröffnet.

Der Postrichter Lambrecht in Baden wird zum Konkursverwalter ernannt.
Konkursforderungen sind bis zum 18. März 1894 bei dem Gerichte anzumelden.
Es wird zur Beschlußfassung über die

Wahl eines anderen Verwalters, sowie über die Bestellung eines Gläubigeraussschusses und eintretenden Falls über die in § 120 der Konkursordnung bezeichneten Gegenstände auf
Mittwoch den 21. März 1894, Vormittags 9 Uhr,
und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf
Mittwoch den 21. März 1894, Vormittags 9 Uhr,
vor Großh. Amtsgericht Baden Termin anberaumt.
Allen Personen, welche eine zur Konkursmasse gehörige Sache in Besitz haben oder zur Konkursmasse etwas schuldig sind, wird aufgegeben, nichts an den Gemeinschuldner zu verabfolgen oder zu leisten, auch die Verpflichtung auferlegt, von dem Besitze der Sache und von den Forderungen, für welche sie aus der Sache abgeforderte Befriedigung in Anspruch nehmen, dem Konkursverwalter bis zum 18. März 1894 Anzeige zu machen.
Baden, den 24. Februar 1894.
Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts:
Lug.

G. 766. Nr. 23586. Tauberbischofsheim. Das Konkursverfahren über das Vermögen des Landwirths Lorenz Lippert und des Eisenbahnarbeiters Binzens Lippert, Beide von Oberlauda, wurde nach erfolgter Abhaltung des Schlußtermins am 12. Dezember v. J. aufgehoben, was hiermit veröffentlicht wird. Tauberbischofsheim, den 25. Februar 1894. Wagner, Gerichtsschreiber des Großh. Amtsgerichts.
G. 767. Nr. 9584. Heidelberg. Das Konkursverfahren über das Ver-

mögen der Firma F. D. Erbacher Nachfolger in Heidelberg wird nach erfolgter Abhaltung des Schlußtermins hiedurch aufgehoben.
Heidelberg, den 24. Februar 1894.
Großh. bad. Amtsgericht.
gez. Vertsch.
Dies veröffentlicht
Der Gerichtsschreiber:
Fabian.

Handelsregister-Einträge.
G. 621a Mannheim. Zum Handelsregister wurde eingetragen:
1. Zu D. 3. 513 Gef. Reg. Bd. VI. Firma: „Gul. Veit & Comp., Fabrik klassischer Typen & Stempel, Buch- & Acedendruckerei“ in Mannheim. Der am 8. Januar 1894 zwischen Robert Wörner und Anna Delling in Mannheim errichtete Ehevertrag bestimmt den Ausschluß der scheidenden Ehe aus der Gütergemeinschaft, bis zum Betrage von fünfzig Mark, den jeder Theil zur Gemeinschaft einwirft.

2. Zu D. 3. 587 Gef. Reg. Bd. VI. Firma: „Julius Jek & Cie. Erste Rheinische Zink-Ornamentenfabrik Mannheim“ in Mannheim. Die Gesellschaft ist aufgelöst. Das Geschäft wird von dem bisherigen Theilhaber Julius Jek unter der gleichen Firma weiter betrieben.
3. Zu D. 3. 388 Gef. Reg. Bd. IV. Firma: „Julius Jek & Cie., Erste Rheinische Zink-Ornamentenfabrik Mannheim“ in Mannheim. Inhaber ist Julius Jek, Techniker in Mannheim.

4. Zu D. 3. 273 Gef. Reg. Bd. II. Firma: „J. Hartmann“ in Mannheim. Die Firma ist erloschen.
5. Zu D. 3. 384 Gef. Reg. Bd. IV. Firma: „Hermann Stigel“ in Mannheim. Inhaber ist Hermann Stigel in Mannheim.
6. Zu D. 3. 167 Gef. Reg. Bd. VI. Firma: „M. Mayer und Söhne“ in Mannheim. Benjamin Mauerer ist aus der Gesellschaft ausgeschieden.

7. Zu D. 3. 215 Gef. Reg. Bd. III. Firma: „Jazarus Mayer & Kaufmann“ in Mannheim. Die Gesellschaft ist aufgelöst. Das Geschäft ist mit Aktiven und Passiven auf den bisherigen Theilhaber Louis Kaufmann übergegangen, der solches unter der gleichen Firma fortsetzt.
8. Zu D. 3. 387 Gef. Reg. Bd. IV. Firma: „Jazarus Mayer & Kaufmann“ in Mannheim. Inhaber ist Louis Kaufmann, Kaufmann in Mannheim. Der Ehevertrag desselben ist bereits unter D. 3. 161 Gef. Reg. Bd. II bei der Firma „Jazarus Mayer“ veröffentlicht.

9. Zu D. 3. 246 Gef. Reg. Bd. IV. Firma: „P. Jannet“ in Mannheim. Die Firma ist erloschen und damit auch die Procura des Anton Margsin.
10. Zu D. 3. 591 Gef. Reg. Bd. VI. Firma: „Deutsche Accumulatoren-Fabrik Körner Schmitt & Cie.“ in Mannheim. Die Gesellschaft ist aufgelöst und die Firma erloschen.
Mannheim, 16. Februar 1894.
Großh. Amtsgericht III.
Mittermaier.

G. 620 Mannheim. Zum Handelsregister wurde eingetragen:
1. Zu D. 3. 602 Gef. Reg. Bd. VI. Firma: „Morgenroth & Obermeier“ in Mannheim. Emil Morgenroth ist aus der Gesellschaft ausgeschieden. Das Geschäft wird von den beiden weiteren Theilhabern Max Obermeier in Mannheim und Ignaz Morgenroth in Mannheim unter Beibehaltung dieser Firma fortgesetzt.
2. Zu D. 3. 291 Gef. Reg. Bd. VI. Firma: „Gebrüder Hirschhorn“ in Mannheim. Die Gesellschaft ist aufgelöst. Das Geschäft ist mit Aktiven und Passiven auf Otto Hirschhorn übergegangen, der solches unter der gleichen Firma weiter führt.

3. Zu D. 3. 386 Gef. Reg. Bd. IV. Firma: „Gebrüder Hirschhorn“ in Mannheim. Inhaber ist Otto Hirschhorn, Kaufmann in Mannheim.
4. Zu D. 3. 310 Gef. Reg. Bd. II. Firma: „Louis Dettinger & Cie.“ in Mannheim. Die Firma ist erloschen.
5. Zu D. 3. 583 Gef. Reg. Bd. II. Firma: „Sig. Kaufmann jr.“ in Mannheim. Die Firma ist erloschen.
6. Zu D. 3. 601 Gef. Reg. Bd. III. Firma: „A. Grabender“ in Mannheim. Die Firma ist erloschen.
Mannheim, 17. Februar 1894.
Großh. Amtsgericht III.
Mittermaier.

G. 659. Nr. 2657. Stodach. Zu D. 3. 182 des Firmenregisters wurde heute eingetragen:
Adolf Geiger in Bodman, Inhaber ist Geiger in Bodman, verheiratet mit Maria Schak.
Nach Art. 1 des Ehevertrags vom 3. September 1889 ist allgemeine Gütergemeinschaft festgesetzt, welche sich auf sämmtliche Vermögen erstreckt.
Stodach, den 20. Februar 1894.
Großh. bad. Amtsgericht.
Dr. Dittendörfer.

G. 661. Nr. 2699. Stodach. Zu D. 3. 164 des Firmenregisters, Peter Maier in Stodach, wurde heute eingetragen:
Die Firma ist erloschen.
Stodach, den 20. Februar 1894.
Großh. bad. Amtsgericht.
Dr. Dittendörfer.

Streckenpflege.
G. 709.3. Nr. 3234. Heidelberg. Der am 13. Februar 1872 zu Schöllbrunn geborene, ledige Kaufmann Karl Daxner, zuletzt wohnhaft in Heidelberg, z. Bt. in Amerika, wird beauftragt, als Bevollmächtigter in der Absicht, sich dem Eintritt in den Dienst des Heeres oder der Flotte zu entscheiden, ohne Erlaubniß das Bundesgebiet verlassen oder nach erreichte militärfähigen Alter sich außerhalb des Bundesgebiets aufhalten zu haben, Vergehen gegen § 140 Abs. 1 Nr. 1 St. G. B.
Derselbe wird auf:
Freitag den 30. März 1894, Vormittags 9 Uhr,
vor die III. Strafkammer des Großh. Landgerichts Mannheim zur Hauptverhandlung geladen.
Bei unentschuldigtem Ausbleiben wird derselbe auf Grund der nach § 472 der Strafprozeßordnung von dem Vorsitzenden der Erstausschussion zu Ertilligen über die der Anlage zu Grunde liegenden Thatfachen angestellten Erklärung verurtheilt werden.
Heidelberg, den 22. Februar 1894.
Großh. Staatsanwaltschaft.
v. Dufsch.

G. 713.2. Ueberlingen. **Großh. Bad. Staats-Eisenbahnen.**
Im Wege des öffentlichen Anbietersverfahrens sollen die Maurer-, Steinbauer-, Zimmer- und Bedienerarbeiten zur Herstellung nachstehender Hochbauten

der Linie Stahringen-Ueberlingen losweise vergeben werden:
Los I.
Aufnahmsgebäude Ueberlingen.
Los II.
Bahnhofsgebäude Ueberlingen. Weidenwälderwohngebäude in Ueberlingen, sowie Bahnhofsgebäude Nr. 10 in Goldbach.
Los III.
Aufnahmsgebäude, Defonomiegebäude und Wärrerhaus Nr. 6 in Ludwigsbafen und Bahnhofsgebäude Nr. 7 auf Gemarlung Sippingen.
Angebote auf die Einzel- oder Gesamtarbeit eines Loses sind in vorchriftsmäßiger Form bis
Montag den 5. März d. J.,
Nachmittags 3 Uhr,
auf unserem Geschäftsämter, Gradenbergstraße Nr. 337, portofrei und mit der Aufschrift „Angebot auf die Hochbauten zu Los ...“ einzureichen.
Die Besondere für die Bedingungen-Anschläge können auf diesseitigem Geschäftsämter gegen Entgegen von 30 Pfennig in Empfang genommen werden.
Pläne und Bedingungen liegen zur Einsicht auf:
Verband von Bedingungen nach auswärts findet nicht statt.
Die Zuschlagsfrist beträgt 4 Wochen. Ueberlingen, den 22. Februar 1894.
Das Großh. Eisenbahnämter.
G. 766.1. Nr. 672. Karlsruhe.

Großh. Bad. Staats-Eisenbahnen.
Im Wege des öffentlichen Anbietersverfahrens soll die Lieferung und Aufstellung des Eisenwerkes für die neue Mürgbrücke bei Rastatt sowie die Brücke über den Sandbach bei Winterdorf aufzugeben vergeben werden.
Die näherenden Gewichte betragen
Schweißisen 794 544 kg
Gußeisen 31 235 kg
Flußstahl 7 221 kg
Im Ganzen 833 000 kg
Pläne, Gewichtsberechnungen und Bedingungen können in den üblichen Geschäftsstunden auf unserem Bureau, Kriegstraße Nr. 17 zu Karlsruhe, und auf dem Abtheilungs-Bureau (Deutscher Hof) in Rastatt, eingesehen und erworben werden.
Verband von Plänen zc. nach auswärts findet nicht statt.
Angebote, gestellt nach 100 kg des Gewichtes, sind längstens bis
Samstag den 10. März d. J.,
Abends 7 Uhr,
auf dem Geschäftsämter, Kriegstraße Nr. 17, portofrei mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung u. Aufstellung des Eisenwerkes für die Mürgbrücke und Sandbachbrücke“ einzureichen.
Die Zuschlagsfrist beträgt 10 Tage. Karlsruhe, den 24. Februar 1894.
Großh. Eisenbahninspektion.
G. 730.1. Nr. 387. Emmendingen.

Strassenbau.
Wir vergeben namens der Gemeinde Pechthal, Amt Waldbirch, die Arbeiten zum Neubau einer 1360m langen Strecke der Kreisstraße Pechthal-Elzach auf Gemarlung Pechthal, im Weg der Wettbewerbung. Die Angebote sind nach Einzelpreisen zu stellen und bis längstens
Samstag den 10. März d. J.,
Vormittags 11 Uhr,
portofrei auf dem Bau-Bureau Pechthal Pechthal einzureichen, wofür die Pläne und Bedingungen mit dem Arbeitsverzeichniß nebst Formular für die Angebote offen liegen. Die Strecke ist profitirt.
Großh. Wasser und Strassenbau-Inspektion Emmendingen.

Strassenbau.
Wir vergeben namens der Gemeinde Pechthal, Amt Waldbirch, die Arbeiten zum Neubau einer 1360m langen Strecke der Kreisstraße Pechthal-Elzach auf Gemarlung Pechthal, im Weg der Wettbewerbung. Die Angebote sind nach Einzelpreisen zu stellen und bis längstens
Samstag den 10. März d. J.,
Vormittags 11 Uhr,
portofrei auf dem Bau-Bureau Pechthal Pechthal einzureichen, wofür die Pläne und Bedingungen mit dem Arbeitsverzeichniß nebst Formular für die Angebote offen liegen. Die Strecke ist profitirt.
Großh. Wasser und Strassenbau-Inspektion Emmendingen.

Strassenbau.
Wir vergeben namens der Gemeinde Pechthal, Amt Waldbirch, die Arbeiten zum Neubau einer 1360m langen Strecke der Kreisstraße Pechthal-Elzach auf Gemarlung Pechthal, im Weg der Wettbewerbung. Die Angebote sind nach Einzelpreisen zu stellen und bis längstens
Samstag den 10. März d. J.,
Vormittags 11 Uhr,
portofrei auf dem Bau-Bureau Pechthal Pechthal einzureichen, wofür die Pläne und Bedingungen mit dem Arbeitsverzeichniß nebst Formular für die Angebote offen liegen. Die Strecke ist profitirt.
Großh. Wasser und Strassenbau-Inspektion Emmendingen.

Strassenbau.
Wir vergeben namens der Gemeinde Pechthal, Amt Waldbirch, die Arbeiten zum Neubau einer 1360m langen Strecke der Kreisstraße Pechthal-Elzach auf Gemarlung Pechthal, im Weg der Wettbewerbung. Die Angebote sind nach Einzelpreisen zu stellen und bis längstens
Samstag den 10. März d. J.,
Vormittags 11 Uhr,
portofrei auf dem Bau-Bureau Pechthal Pechthal einzureichen, wofür die Pläne und Bedingungen mit dem Arbeitsverzeichniß nebst Formular für die Angebote offen liegen. Die Strecke ist profitirt.
Großh. Wasser und Strassenbau-Inspektion Emmendingen.

Strassenbau.
Wir vergeben namens der Gemeinde Pechthal, Amt Waldbirch, die Arbeiten zum Neubau einer 1360m langen Strecke der Kreisstraße Pechthal-Elzach auf Gemarlung Pechthal, im Weg der Wettbewerbung. Die Angebote sind nach Einzelpreisen zu stellen und bis längstens
Samstag den 10. März d. J.,
Vormittags 11 Uhr,
portofrei auf dem Bau-Bureau Pechthal Pechthal einzureichen, wofür die Pläne und Bedingungen mit dem Arbeitsverzeichniß nebst Formular für die Angebote offen liegen. Die Strecke ist profitirt.
Großh. Wasser und Strassenbau-Inspektion Emmendingen.