

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1897

135 (21.3.1897)

Beilage zu Nr. 135 der Karlsruher Zeitung.

Sonntag, 21. März 1897.

** Badischer Eisenbahnrath.

XXXIII. Sitzung.

Karlsruhe, 15. März.

Der Generaldirektor der Groß- und Staatsbahnen, Herr Geh. Rath B. Eisenlohr, eröffnet die Sitzung, begrüßt die Versammlung und theilt mit, daß Herr Freiherr v. Bodman und Herr Heilig aus dem Eisenbahnrath ausgeschieden und an ihre Stelle getreten sind: Herr Freiherr v. Bodman als erster und Herr Kommerzienrath Reiff, Ferner sind zum erstenmale anwesend: Herr Stromeyer als Vertreter der neuerrichteten Handelskammer Konstanz und Herr Handelsdirektor Wenzel als Vertreter der neuerrichteten Handelskammer Balingen.

Vor Eintritt in die Tagesordnung ergriff Herr Dr. Wildens das Wort, verwies auf die Angriffe, die in einer Versammlung des Eisenbahnreformvereins Karlsruhe, sowie in Zeitungsartikeln gegen Herrn Minister v. Brauer und gegen den Eisenbahnrath gerichtet worden sind, und glaubt, daß auf solche Angriffe eine Erklärung seitens des Eisenbahnraths angezeigt sei.

Die Äußerungen über den Eisenbahnrath seien unmaßgebend. Die Mitglieder desselben haben stets gewissenhaft die Gesuche und Wünsche, die aus den von ihnen vertretenen Kreisen eingingen, sowie ihre eigenen Ansichten vorgetragen und bei dem Ministerium und der Generaldirektion jeweils entgegenkommen gehandelt, soweit die Durchführung der vorgebrachten Wünsche möglich war; wenn die Betriebsverhältnisse aber die Bewältigung der gestellten Anträge unthunlich machten, so wurde seitens der Verwaltung die Sachlage eingehend dargelegt.

Redner selbst kann als Mitglied des Landtags feststellen, daß Herr Minister v. Brauer sowohl im Plenum der Zweiten Kammer als auch insbesondere in der Subkommission stets Unterstützung hinsichtlich der von ihm angeregten Maßregeln gefunden hat.

Es ist Thatsache, daß in der Zeit der Amtsführung des Herrn Ministers in Baden bedeutende Fortschritte und Verbesserungen im Eisenbahnbau durchgeföhrt worden sind, z. B. die zeitnahe Vollendung der Mülbacher Eisenbahn, die Einführung der Kilometerbesteuerung, die Einführung der Fahrpläne, die Ermäßigung der Gütertarife, die Bau neuer Staatsbahnen, die Förderung des Lokalbahnbauwesens.

Herr Klein erklärt sich mit den Äußerungen des Redners vollständig einverstanden und spricht den Wunsch aus, daß dieselben in das Protokoll der heutigen Sitzung aufgenommen werden.

Unter allseitiger Zustimmung der Versammlung erklärt der Vorsitzende, daß diesem Wunsch entsprochen werden soll.

Den ersten Gegenstand der Tagesordnung bildet die Mitteilung der Generaldirektion über die Neuausgabe des Verzeichnisses der Ausnahmestellen.

Dieses Verzeichnis ist neu ausgegeben worden, weil die Ausgabe von 1892 durch neue Nachträge unübersichtlich geworden war. Bei diesem Anlaß macht die Generaldirektion Mitteilung über folgende Punkte:

1. Die in der 31. Sitzung beantragte Einführung von Ausnahmestellen für rohe Steine von Eberbach und Redarungsmühl nach Mannheim mußte mit Rücksicht auf die entgegenstehenden, bedeutenden Interessen der Redarungsfahrt abgelehnt werden.

2. Die in der 32. Sitzung erörterte Einführung eines Tarifs für die Ausfuhr von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelkastanien und Mühlen-erzeugnissen wurde dadurch zu einer Nothwendigkeit, daß die preussischen Staatsbahnen in Verbindung mit den Reichseisenbahnen entschlossen waren, Frachtsätze für Getreide, Maltz und Frankfurt a. M. auf den linksrheinischen Bahnen einzuföhren, die niedriger waren als die bestehenden Sätze ab Mannheim.

Der Eisenbahnrath nimmt dies zur Kenntnis und wünscht, daß die Getreidefrachtsätze für Basel nach wie vor auf den Verkehr mit weiterliegenden Schweizerischen Stationen beschränkt bleiben möchte, da das Interesse der badischen Mühlenindustrie gegen die Uebertragung dieser Frachtsätze auf den Ortsverkehr von Basel spreche.

3. Auf 1. April 1. Z. wird im Bereich der preussischen Staatsbahnen eine bedeutende Frachtermäßigung für Steinkohlen, Steinkohlenscheite, Steinkohlenscheite, Steinkohlenscheite, Braunkohlenscheite, Braunkohlenscheite, Gasföcher, Holz des Spezialtarifs III, Holzföcher, Torf und Torfsohlen durch Gewährung der Einheitsätze des sogenannten Nothstofftarifs eintreten. Dieser Tarif ist auf Entfernungen bis 20 km den Sätzen des Spezialtarifs III gleich. Bei 21 bis 36 km bringt er Ermäßigungen von 1 bis 5 Pf. für 100 kg, von 37 bis 97 km beträgt die Ermäßigung 6 bis 9 Pf., von 98 bis 350 km 5 Pf., von 350 km an für jedes Kilometer Mehrermäßigung 0,08 Pf. mehr, also bei 400 km 9 Pf., bei 500 km 17 Pf., bei 600 km 25 Pf., bei 700 km 33 Pf. u. s. w.

Die badische Eisenbahnverwaltung glaubte, sich diesem Vorgehen mit Rücksicht auf die Interessen der Steinkohlenkonkurrenten und Steinkohlenhändler, wie auch der Rheinischhaffener und des Umtriebs in den Rheinischen für Steinkohlen anschließen und die Maßnahmen auch für Braunkohlen, Torf und Torfsohlen annehmen zu sollen, obwohl hierdurch ein Einnahmeausfall von etwa einer halben Million Mark entstehen wird. Dagegen wurde davon Abstand genommen, auch das Holz des Spezialtarifs III und die Holzsohle an der Frachtermäßigung theilnehmen zu lassen, weil hierzu kein innerer Grund vorliegt, vielmehr befürchtet werden muß, daß durch eine Verbilligung der Holzfrachten die alten Klagen der süddeutschen Sägewerksbesitzer über die Wettbewerbsfähigkeit der Holzfrachten beim Einkauf der schwächeren Stammholzarten wieder neue Nahrung bekommen würden.

Herr Baum theilt mit, daß der Kohlenhandel in Mannheim durch das Vorgehen der preussischen Staatsbahnen sehr beeinträchtigt sei, weil er befürchte, daß infolge des stoffförmigen Aufbaues des Nothstofftarifs der direkte Eisenbahnverkehr ab den Zeichen auf Kosten des Mannheimer Umschlages erheblich zunehmen werde. Die Handelskammer in Mannheim habe deshalb dringend gebeten, diese Verhältnisse zu berücksichtigen und den Umschlag in Mannheim tariflich nicht ungünstiger zu stellen, als den direkten Bahnverkehr ab Besche. Er befragte diese Bitte lebhaft.

Herr Ertlinger schließt sich für Maxau und Karlsruhe diesem Wunsch an.

Die Generaldirektion bemerkt, daß alle für den Steinkohlenverkehr ab Mannheim zu treffenden Maßnahmen auch auf die übrigen badischen Rheinischhaffener übertragen würden; im übrigen würden die Wünsche der Mannheimer Handelskammer eingehend geprüft werden.

Ueber einige andere Wünsche betreffend Frachtermäßigung für Bohlen- und Mehlfrachten und für Wein gibt die Generaldirektion entsprechende Auskunft.

Den zweiten Gegenstand der Tagesordnung, den Antrag des Herrn Ernst August Freiherrn v. Göler auf zeitnahe Beschränkung frischen Gemüses zu den einfachen Frachtsätzen begründet der Herr Antragsteller, indem er die Wichtigkeit des Gemüsebaues, namentlich

für die kleinen Grundbesitzer, betont und darauf hinweist, daß das frische Gemüse wegen seiner Leichtverderblichkeit fast ausnahmslos eine rasche Beförderung erfordere, aber infolge seines im allgemeinen niedrigen Preises die hohe Eilgeschwindigkeit nicht ertragen könne. Die Generaldirektion erwidert, daß die deutschen Eisenbahnen Bedenken tragen, das frische Gemüse eilgemäß zu den einfachen Frachtsätzen zu befördern. Dagegen werde z. B. von den deutschen Eisenbahnverwaltungen erwogen, ob den Wünschen nicht durch Einrichtung einer ermäßigten Eilklasse für leichtverderbliche Nahrungsmittel (Milch, Brod, Hühner, frisches Fleisch, Wild, Butter, Eier, frisches Obst, frisches Gemüse, Bier und Wein) Rechnung getragen werden könne; voraussichtlich werde in der nächsten Sitzung des Eisenbahnraths weitere Mittheilung gemacht werden können. Der Eisenbahnrath ist damit einverstanden, daß die weitere Behandlung der Angelegenheit bis dahin vertagt werde.

Als dritter Gegenstand der Tagesordnung folgte die Mitteilung der Generaldirektion über die Ergebnisse des Verkehrs mit Kilometerbesten. Die hierbei gegebenen Ausführungen wurden bereits im Morgenblatt der „Karlsruher Zeitung“ vom 16. 1. M. (Nr. 125) veröffentlicht. Aus der hieran sich anschließenden Diskussion ist zunächst der von verschiedenen Seiten hervorgetretene Wunsch zu erwähnen, es möchte eine Einrichtung getroffen werden, daß in einem Kilometerbest nicht abgefahrte Kilometer-Reste in ein neues Best übertragen werden könnten. Von Seiten der Generaldirektion wird erwidert, daß dieser Gegenstand den Eisenbahnrath schon früher beschäftigt habe, daß aber, so gerne auch die Verwaltung zu einem Entgegenkommen bereit sei, doch ganz erhebliche Bedenken entgegenstünden. In erster Reihe würde die Ausfertigung eines Kilometerbestes am Schalter, wenn Restkilometer übertragen werden müßten, vergrößert und somit die ganze Schalterabfertigung verlangsamt, was besonders bei lebhaftem Verkehr von den Reisenden zweifelsohne recht unangenehm empfunden würde. Sodann biete die Anrechnung der Restkilometer in dem neuen Best an sich Schwierigkeiten und könne leicht zu Irrungen verschiedener Art Anlaß geben. Ferner komme in Frage, wie groß überhaupt der zu übertragende Rest sein dürfe; erstrebe man eine solche Uebertragung nur auf wenige Kilometer, so seien weitergehende Wünsche unausbleiblich.

lasse man aber eine größere Anzahl von Kilometern zu, so ständen prinzipielle Bedenken entgegen, da eben damit dem Reisenden zur Verwendung der 1000 km ein längerer, als der tarifmäßig festgesetzte Zeitraum von einem Jahre zugestanden würde. Endlich bleibe zu beachten, daß auch die Kontrolle, die bei der großen Anzahl der eingehenden Hefte ohnehin schon schwierig sei und die Arbeitskraft mehrerer Beamten beanspruche, noch weiter erschwert würde. Die zu beschreibenden Nachtheile stünden also zu dem geringen Werth der Restkilometer in keinem angemessenen Verhältnis, und es sei deshalb auch Wunsch der Verwaltung, es bei der derzeitigen Einrichtung zu belassen, zumal das Bedürfnis nach Uebertragung von Restkilometern zweifellos ein geringeres geworden sei, seitdem man in weitgehender Weise zugelassen habe, solche durch Enttragung von Theilstrecken aufzubrechen. Indessen werde die Angelegenheit nochmals eingehend geprüft werden.

Auf eine weitere Anregung hin theilt die Generaldirektion mit, daß die infolge mit den Kilometerbesten gewährte Tarifiermäßigung sich besonders bei den Schnellzügen bemerkbar mache, da eben die Zuhörer der für alle gültigen Kilometerbeste auch für kurze Strecken, wenn irgend anmöglich, solche Züge benötigten. Die dadurch entstehenden Schwierigkeiten hätten schon die Nothwendigkeit ergeben, gewisse Schnellzüge doppelt zu führen. Im Zusammenhang damit siehe auch der Wunsch, in allen Schnellzügen die III. Wagenklasse zu führen. Dies sei eben bei der schon jetzt starken Belastung und der hohen Geschwindigkeit der dem internationalen Verkehr dienenden Schnellzüge bei uns ebenso wenig möglich wie bei den übrigen großen Bahnen Deutschlands, und wenn hier von die württembergischen Staatsbahnen eine Ausnahme bildeten, so liege dies eben in wesentlich anderen Verkehrsverhältnissen in Württemberg.

Als vierter Gegenstand stand auf der Tagesordnung der Fahrplan für den Sommer 1897. Derselbe wird nach den einzelnen Bahnhöfen besprochen.

Herr Ertlinger bringt die aus den einzelnen Orten des Bezirks der Handelskammer Karlsruhe eingegangenen Anträge vor:

Achern wünscht Fortsetzung der Züge 81 Karlsruhe-Bühl und 87 Karlsruhe-Dos bis Achern bezw. Appenweier und Durchführung des Zuges 88 ab Achern bezw. Appenweier anstatt Bühl, ferner Wiederaufnahme eines Haltes des Schnellzugs 1 in Achern; Durlach beantragt Herstellung eines Anschlusses an Zug 55 ins Oberland durch Verlegung eines der Arbeiterzüge am Morgen, sowie tägliche Führung des Zugs 266 Karlsruhe-Pforzheim im Sonntagskurs;

Bruchsal wünscht einen Anschluß von Zug 14 durch Verlegung des Zugs 74, sowie Fortsetzung des Zugs 88 Bühl-Karlsruhe bis Bruchsal für Theaterbesucher.

Die Generaldirektion erwidert, daß eine Weiterführung des Zugs 87 in zu späte Nachtzeit falle und eine Aenderung des Zugs während der Nacht nach Dos, wo er am Morgen den Zug 58 bildet, bedinge, eine Fortsetzung der Züge 81 und 88 auf der Strecke Bühl-Appenweier könne nur für Sonntage in Erwägung gezogen werden; der Halt des Schnellzugs 1 in Achern und Bühl sei aufgegeben worden, weil Zug 1 in Folge Verlegung der Gottthardbahn-Züge sehr beschleunigt werden müsse; übrigens sei hierfür durch Aufnahme neuer Halte in Bühl und Achern bei Zug 63 Ersatz geschaffen.

Ein Anschluß von Durlach her an Zug 55 solle nochmals geprüft werden, jedoch bleibe jede erhebliche Fröhberlegung der Arbeiterzüge zum Nachtheil der zahlreichen Arbeiter ausgeschlossen; die regelmäßige Führung des Zugs 266 in dem späteren Kurs sei früher schon angeregt worden, habe aber von den Zwischenstationen vielfachen Widerspruch gefunden.

Eine Verlegung des Zugs 74 sei wegen der Anschlüsse dieses durchgehenden Personenzugs nicht möglich; eine Schnellzugsverbindung am Abend über Bruchsal sei mit Zug 88 vorhanden; eine Fortsetzung des Zugs 88 könne nicht in Aussicht gestellt werden, da für die Theaterbesucher die Züge 86 und 90 verfügbar seien.

Herr Ertlinger trägt vor, daß die Stadt Karlsruhe eine weitere Schnellzugsverbindung in's Oberland wünsche durch Fortsetzung des Zugs 25 von Appenweier bis Basel.

Die Generaldirektion erwidert, daß Zug 25 ein direkter Zug von Stuttgart nach Straßburg bezw. Aircourt sei, der demnach nicht von Appenweier nach Basel weitergeführt werden könne. Es handle sich also um Einlegung eines neuen Schnellzugs auf der ganzen Hauptbahn, da ein solcher selbstverständlich von Mannheim und Heidelberg ausgehen müsse; ein solcher Zug könne nicht in Aussicht gestellt werden, da derselbe dem früher gelegten Schnellzug 1 unmittelbar vorausgehe und keine weiteren Anschlüsse erreichen könne als Zug 1 auch.

Herr Dr. Wildens beantragt die Führung des Schnellzugs 14 über Heidelberg, wenn überhaupt bei diesem Zug eine Aenderung vorgenommen werde, und erklärt, daß in Heidelberg die Fröhberlegung des Schnellzugs 1 und des Personenzugs 55 sehr begrüßt werde; letztere sei für den Sonntagsverkehr mit Karlsruhe von Wichtigkeit.

Die Generaldirektion erklärt, daß die Führung des Zugs 14 über die Rheinbahn nicht geändert werden könne. Herr Ertlinger trägt Gesuche vor, daß die Züge 59 und 60 wegen des Arbeiterverkehrs etwa 10 Minuten vor 7 Uhr Morgens in Karlsruhe eintreffen sollen.

Seitens der Generaldirektion ist mit Rücksicht auf eingetretene Aenderungen der Arbeitszeiten die Fröhberlegung des Zugs 60 Offenburg-Karlsruhe, sowie die Führung des Arbeiterzugs 57a. Bruchsal-Karlsruhe für den Sommer in Aussicht genommen.

Herr L. A. Baum begrüßt die Einlegung eines Fröhzugs von Mannheim nach Stuttgart, wünscht die Herstellung eines Anschlusses von Schnellzug 41 nach Zürich und beklagt den langen Aufenthalt des Zugs 3 in Heidelberg.

Die Generaldirektion antwortet, daß Zug 41 künftig in Basel Anschluß nach Zürich erhalte, sowie daß der Aufenthalt des Schnellzugs 3 in Heidelberg durch die Abfertigung der Doppelzüge 3a. und 3b. notwendig sei.

Herr Fleckficker wünscht einen weiteren Morgen-Schnellzug Freiburg-Basel nach Zug 15, bedauert, daß Schnellzug 20 Basel-Appenweier nicht mehr wie in früheren Sommern verkehren soll, und beantragt die Fortsetzung der Schnellzüge 477 und 484 zwischen Basel und Konstanz auf der Strecke Basel-Freiburg.

Die Generaldirektion erklärt, daß nach dem Schnellzug 15 ein weiterer Zug im Schweizer Centralbahnhof in Basel nicht mehr aufgenommen werde, demnach der beantragte weitere Zug keine Anschlüsse in die Schweiz mehr erreiche, sowie daß an Stelle des früheren Sommerzugs 20 der neue Schnellzug 40, der während des ganzen Jahres verkehrt, getreten sei.

Eine Durchführung der Züge 477 und 484 von und bis Freiburg müsse die Aufhebung der jetzt vorhandenen Fortsetzung nach St. Ludwig und Müllhausen, die von Konstanz dringend verlangt worden sei, zur Folge haben.

Herr Reichert befragt dringend die Aufnahme eines Haltes bei Schnellzug 41 in Dos, beklagt die langen Aufenthalte in Dos bei Reisen nach Baden und befragt die Erbauung eines zweiten Gleises zwischen Dos und Baden, sowie die Einlegung von Sonntagszügen zwischen Karlsruhe und Baden mit ermäßigten Fahrpreisen.

Herr Schmidt beantragt die Einlegung von Lokalzügen zwischen Karlsruhe und Baden, sowie die Einführung ermäßigter Fahrpreise zwischen beiden Städten, ferner zur Erleichterung des Verkehrs zwischen Dos und Baden die Erbauung eines zweiten Gleises.

Herr Ertlinger unterstützt diese Anträge, insbesondere die Einführung ermäßigter Fahrpreise ab Karlsruhe, da diese Stadt sich in gleicher Lage befinde wie Mannheim.

Die Generaldirektion weist nach, daß die Aufnahme eines Haltes des Zugs 41 in Dos wegen der kurzen Fahrzeit und der knappen Anschlüsse dieses Zuges leider nicht möglich ist. Der Antrag auf Einlegung weiterer Züge zwischen Karlsruhe und Baden betrifft wohl nicht eigentliche Lokalzüge, die nach den Vorschriften der Bahnordnung und wegen ihrer vielen Halte nur langsam verkehren, sondern möglichst schnell fahrende Personenzüge zu ermäßigten Preisen. Für die Verbindung Karlsruhe-Baden sind aber die zahlreichen bestehenden Züge, darunter auch Sonntagszüge sich befinden, ausreichend, und was die Fahrpreisermäßigung betrifft, so ist im Landtag wie im Eisenbahnrath wiederholt erklärt worden, daß aus der für den Verkehr von Mannheim nach Heidelberg eingeräumten Fahrpreisermäßigung keine Konsequenzen für andere Städte gezogen werden dürften.

Auf der Strecke Dos-Baden ist das Gelände für ein zweites Gleis nicht durchweg vorhanden, auch würde ein zweispuriger Betrieb an den bestehenden Verhältnissen nur wenig ändern.

Bei dem bevorstehenden Umbau des Bahnhofes Dos werde selbstverständlich dem Verkehr Badens Rechnung getragen werden.

Herr Heidlauß beantragt dringend für Fahr einen Halt des Schnellzugs 6 in Dinglingen und erwähnt Wünsche aus Rippheim wegen Späterlegung des Zugs 69, ferner aus Herbolzheim wegen Späterlegung des Zugs 86 und Halte der Schnellzüge 14 und 16 in Herbolzheim.

Die Generaldirektion erklärt, daß ein Halt des Schnellzugs 6 in Dinglingen nicht möglich ist, da die Anschlußverhältnisse dieses Zuges sich nicht geändert haben; eine Späterlegung des Zugs 69 ist wegen des nachfolgenden Schnellzugs 41, eine Späterlegung des Zugs 86 wegen des nachfolgenden Schnellzugs 14 nicht thunlich; die weiteren Halte der Schnellzüge 14 und 16 sind unmöglich.

Herr Krafft beantragt einen Halt des Schnellzugs 12 in Müllheim, Herr Zimmermann einen Halt eines Schnellzugs in Wiesloch.

Die Generaldirektion muß diese Halte als unmöglich ablehnen.

Herr Klein beantragt, auf der Strecke Wertheim-Mergentheim einen Anschluß an Schnellzug 22 aus Wertheim herzustellen, die Züge 159 und 162 auf der Strecke Tauberhofsheim-Wertheim, sowie die Züge 171 und 172 auf der Strecke Lauda-Tauberhofsheim durchzuführen.

Die Generaldirektion antwortet, daß unter den derzeitigen Anschlußverhältnissen die Wünsche Wertheims nur unter Aufwendung erheblicher Kosten durch Einstellung einer weiteren Ausrüstung nebst Personal zu ermöglichen sei; die Durchführung der Züge 171/172 sei wegen der Anschlüsse nicht thunlich.

Herr Klein befragt die Errichtung einer neuen Haltestelle „Mittelstettin“ zwischen Asbach und Dörrheim, welches Gesuch auch Herr Dr. Wildens unterstützt.

Die Generaldirektion erwidert, daß ein Gesuch hierwegen eingegangen, die Prüfung der Verhältnisse indes noch nicht beendet sei.

Herr Dr. Wildens wünscht einen Halt des Zugs 216 in Pfaltzstadt, sowie eine Fröhberlegung des Zugs 206 mit Ankunft in Heidelberg zwischen 8 und 9 Uhr Vormittags.

Die Generaldirektion erklärt, daß Zug 216 wegen des Anschlusses in Speyer nicht in Pfaltzstadt halten könne und daß wegen der Anschlüsse die gewünschte Verlegung des Zugs 206 nicht thunlich sei, sagt indessen eine nochmalige Prüfung zu bezuglich einer weiteren Morgenverbindung Schweigen-Heidelberg.

Herr Klein beantragt die Fortsetzung des Zugs 111 von Eberbach bis Rosbach; auch Herr Dr. Wildens befürwortet diese Aenderung.

Herr Klein wünscht ferner die Fortsetzung des Zugs 113 von Dierdorf bis Lauda.

Die Generaldirektion erklärt, daß die Beschränkung des Zugs 111 auf die Strecke Heidelberg-Eberbach aus finanziellen Gründen

bei Einführung der neuen Züge 113 und 116 erfolgt sei, sowie daß eine Fortsetzung der letzteren Züge auf der Strecke Oberburten-Lauda im Hinblick auf die nicht erhebliche Frequenz der Züge und die erforderliche Verlängerung des Nachdienstes nicht in Aussicht gestellt werden könne.

Herr Etlinger beantragt die Einlegung mehrerer neuer Züge auf der Rheinthalbahn: für die Verbindung zwischen Waghäusel und Bruchsal einen Anschluß von Zug 191 nach Bruchsal, sowie Fortsetzung des Vokalzugs 418 bis Waghäusel im Anschluß von Zug 224, Späterlegung des Zugs 192 zum Anschluß von Zug 38, sowie Fortsetzung des Zugs 196 von Karlsruhe bis Mannheim, endlich Halte der Schnellzüge 7 und 14 in Waghäusel.

Die Generaldirektion erwidert, daß wegen der Verbindungen von der Rheinthalbahn nach Bruchsal die Verlegung der Züge 185 und 221 vorgezogen ist; die Durchführung der Vokalzüge bis Waghäusel war früher schon vorhanden, wurde aber wegen des sehr schwachen Verkehrs wieder aufgehoben; die angeregte Verlegung des Zugs 192 und Fortsetzung des Zugs 196 sollen einer eingehenden Prüfung unterzogen werden; die Halte der Schnellzüge in Waghäusel können nicht vorgezogen werden.

Herr Schmidt wünscht Früherlegung des Zugs 4 Bretten-Bruchsal zum Anschluß nach Karlsruhe, sowie Personenbeförderung mit Güterzug 777 von Bruchsal nach Bretten.

Herr Etlinger bedauert den Wegfall des Zugs 233 Bruchsal-Bretten und wünscht Ersatz für denselben.

Seitens der Generaldirektion wird dargelegt, daß Zug 4 durch den Anschluß von der württembergischen Bahn festgelegt ist, sowie daß der Wegfall des Zugs 233 durch die Einlegung des neuen Schnellzugs Bruchsal-Stuttgart bedingt und an Stelle des Zugs 233 der Zug 17 mit Halt auf den Zwischenstationen getreten ist. Die Einrichtung der Personenbeförderung bei weiteren Güterzügen muß mit Rücksicht auf die Streckenverhältnisse, die Nachschub bei den meisten Güterzügen veranlassen, abgelehnt werden.

Herr Meier führt bezüglich der Strecke Karlsruhe-Förzheim-Mühlacker aus, daß die Arbeiterzüge 796a und 787a wegen Verringerung der Arbeitszeiten für den Sommer entbehrlich sind, daß dagegen die Züge 968 und 795a früher von Förzheim abgehen sollen; die Züge 258 und 260 folgen sich zu rauh und sollen auseinander gelegt werden; außer Zug 266 soll an Sonntagen ein weiterer Abendzug ohne Halte auf den Zwischenstationen nach Förzheim geführt werden.

Die Generaldirektion erklärt, daß die gewünschte Verlegung der Arbeiterzüge ab Förzheim geprüft werden soll; Zug 258 kann wegen seiner Anschlüsse in Karlsruhe, Förzheim und Mühlacker nicht verlegt werden; Zug 260 ist ausschließlich für die Arbeiterbeförderung bestimmt und wird seit vorigem Jahr — ebenso der Gegenzug 251 — auf der Strecke Wilsberg-Förzheim im Interesse der Arbeiter aus Königsbach, Stein u. a. durchgeführt; die Eisenbahnverwaltung muß jede Verlegung dieser Züge, die eine Benachteiligung des Arbeiterverkehrs in sich schließt, ablehnen; die Einlegung eines neuen Zuges an Sonntagen, der dem Zug 266 unmittelbar folge, kann nicht in Aussicht gestellt werden.

Herr Stromeher beantragt die Früherlegung der Züge 474 Konstanz-Basel und 394 Singen-Offenburg, damit diese Züge den Anschluß an Schnellzug 40 erreichen, sowie Herstellung eines Anschlusses von Zug 36 Konstanz-Offenburg an Zug 40; Führung der Schnellzüge 36 und 39 zwischen Konstanz und Offenburg anstatt ab 1. Juli schon ab 1. Mai, mindestens doch ab 1. Juni mit Beginn des Sommerfahrplans in der Schweiz; Späterlegung des Zugs 488 ab Konstanz; Einlegung besonderer Züge für Arbeiterbeförderung zwischen Singen und Singen, sowie zwischen Malsbach und Konstanz ab 1. Mai l. J., oder Verlegung bestehender Züge zu diesem Zweck.

Die Generaldirektion antwortet, daß eine Früher-

legung der Züge 474 und 394 wegen deren Anschlüsse auf Schwierigkeiten stöße, eine Beschleunigung nur möglich sei durch Aufhebung der Tilg- und Viehbeförderung bei diesen Zügen; eine Früherlegung des Schnellzugs 36 mache eine Ueberholung des Zugs 394 notwendig. Diese drei Züge seien übrigens zum Anschluß an Schnellzug 8 bestimmt; Zug 488 ist durch die Anschlüsse der Züge 568 in Radolfzell, sowie 399 und 402 in Singen festgelegt; die angeregte Arbeiterbeförderung für Singen und Konstanz, sowie die Führung der Züge 36 und 39 ab 1. Juni wird einer eingehenden Prüfung unterzogen.

Herr Etlinger bringt Gesuche aus Bretten und anderen Orten vor wegen Einlegung eines neuen Zuges Heilbronn-Eppingen-Karlsruhe zwischen den Zügen 247 und 249, Durchführung des Zugs 246 bis Heilbronn und Späterlegung des Zugs 248 ab Karlsruhe.

Herr Freiherr v. Göler erklärt, daß auch aus Eppingen die gleichen Gesuche vorliegen, daß die Personenzugsverbindungen zwischen Karlsruhe und Eppingen am Nachmittag unzureichend sind, sowie daß auch die Stückgüterbeförderung unzulänglich und mangelhaft ist.

Die Generaldirektion antwortet, daß der Personenzugsfahrplan dieser Strecke thatsächlich nicht sehr reichhaltig ist, daß auch eine Verbesserung in Aussicht genommen ist, die aber wegen Mangel an Material gegenüber anderweitigen, dringenderen Bedürfnissen vorläufig zurückgestellt werden muß. Wegen der Güterbeförderung wird Abhilfe getroffen werden.

Herr Krafft beantragt die Herstellung eines Anschlusses von Zug 1 in Basel an Zug 515 der Wiesenthalbahn, einen Anschluß aus Zell an Vokalzug XIIa in Schopfheim, sowie Herstellung eines Anschlusses der Vokalbahn Zell-Lobnau an die Züge 501 und 502 in Zell i. W. mit Rücksicht auf den Touristenverkehr.

Die Generaldirektion entgegnet, daß von Zug 1 ein Anschluß an Vokalzug XIIa vorhanden und ein Anschluß an Zug 515 nur möglich ist durch Vertauschung der Züge XIIa und 515; diese Vertauschung muß aber im Hinblick auf die Beschränkungen, die im vorigen Jahr gegen die Verlegung des Vokalzugs XIIa erhoben wurden, abgelehnt werden; die Herstellung eines Anschlusses aus Zell an Vokalzug XIIa ist nicht thunlich; bei der Veranlassung der Zell-Lobnauer Bahn wird die Herstellung einer Früherbindung mit den Zügen 501 und 502 angeregt werden.

Herr Krafft führt aus, daß in Wehr die Wiederherstellung des früheren Fahrplans dieser Strecke gewünscht wird, und regt die Wiedereinführung der früheren Züge 507/512 zwischen Säckingen und Waldshut an.

Die Generaldirektion kann nur darauf hinweisen, daß gegen den früheren Fahrplan der Wiesenthalbahn und der Strecke Schopfheim-Säckingen bei jedem Fahrplanwechsel aus allen beteiligten Kreisen die heftigsten Klagen und Beschwerden erhoben wurden, sowie daß der jetzige Fahrplan lediglich auf Grund der Verhandlungen des Eisenbahnrats und gemäß den vorgebrachten Gesuchen der beteiligten Orte aufgestellt worden ist.

Herr Heiblauff beantragt einen weiteren Abendzug Offenburg-Hausach, Fortsetzung des Zugs 395 von Hausach bis Willingen, Halte des Schnellzugs 38 in Wiberach und Haslach, Wiederherstellung des Anschlusses der Züge 394 und 36 an Schnellzug 1 in Offenburg.

Die Generaldirektion erklärt, daß der Abendzug Offenburg-Hausach in der gewünschten Lage mit Abgang von Offenburg um 11 Uhr wegen der bestehenden Verknüpfung des Dienstes auf der Strecke und der hierdurch entstehenden erheblichen Kosten nicht in Aussicht gestellt werden kann; der Anschluß von 394 auf Zug 1 müßte leider infolge der Verlegung des Schnellzugs 1 aufgegeben werden; ein weiterer Halt des Zugs 38 ist entweder in Haslach oder in Wiberach-Zell möglich, da die Kreuzung in Wellingen verlagert.

Herr Reif befürwortet einen Halt in Haslach.

Herr Heiblauff glaubt, daß Wiberach-Zell als industriell bedeutender Ort den Vorzug verdient, und ist der Ansicht, daß ein Abgang des gewünschten Abendzugs ins Rinzigtal aus Offenburg um 9 Uhr genügen würde.

Die Generaldirektion sagt eine nochmalige Prüfung dieser Punkte, sowie die Fortsetzung des Zugs 395 zu.

Herr Benz wünscht einen Halt des Zugs 400 in Reudingen, Halt eines weiteren Zugs in Steinach, Fortsetzung des Zugs 396 von Hausach bis Immendingen zum Anschluß an Zug 411, Durchführung des Zugs 390 ab Willingen.

Herr Reif spricht sich für einen Halt des Zugs 397 in Steinach aus.

Die Generaldirektion erwidert, daß bei Zug 397 ein Anhalt in Steinach nur gewährt werden könne, wenn dafür der Halt in Ortenberg ausfalle, und daß bei Zug 400 ein Halt in Reudingen möglich sei, dann aber einer Eingabe von Mengen um einen Halt dieses Zuges nicht entgegen werden könne.

Herr Reif befürwortet einen Halt in Steinach, Herr Benz Halte in Steinach und Reudingen.

Die Generaldirektion wird diese Angelegenheit, sowie die beantragte Fortsetzung des Zugs 390 einer nochmaligen Prüfung unterziehen.

Herr Stromeher beantragt Herstellung eines Anschlusses von Ueberlingen an den Zug 474 Konstanz-Basel, Herstellung eines Anschlusses von Zug 562 Sigmaringen-Radolfzell und von Ueberlingen an Schnellzug 36.

Einlegung eines neuen Zuges Radolfzell-Meckirch im Anschluß von den Zügen 488 und 483; tägliche Führung der Sonntagszüge 599 a./600 a. zwischen Ueberlingen und Sigmaringen.

Die Generaldirektion antwortet, daß ein Anschluß aus Ueberlingen nur entweder an Zug 474 oder an Zug 36 möglich sei, in jedem Falle würden aber die Verbindungen mit Stockach und im letzteren Falle mit Konstanz verschlechtert; die Einlegung eines neuen Zuges Radolfzell-Meckirch in der Nachtzeit könne nicht in Aussicht gestellt werden; bezüglich der Züge 599 a. und 600 a. werde nochmalige Prüfung erfolgen; die Durchführung aller beantragten Veränderungen auf der Strecke Radolfzell-Sigmaringen nebst Seitenlinien würde eine bedeutende Ausdehnung des Nachdienstes und sehr große Kosten verursachen, die mit dem vorhandenen Verkehr und den Betriebserträgen dieser Strecken in gar keinem Verhältnis stehen würden.

Die Generaldirektion muß im allgemeinen erklären, daß die Durchführung der im vorliegenden Fahrplanteilwurf vorgesehenen Zugvermehrungen bereits die höchsten Anforderungen an das vorhandene Material — einschließlich der im laufenden Jahr noch zugehenden Maschinen und Wagen — und Personal stellen wird, sowie daß die Bewirtlichung der in der heutigen Verhandlung beantragten zahlreichen neuen Züge schon wegen Mangel an Material — von finanziellen und anderen Erwägungen ganz abgesehen — nicht möglich ist.

Vinsichtlich des Vokalzugsfahrplans legt Herr Zimmermann ein Gesuch vor wegen Einstellung zweier Vokalzüge zwischen Meckesheim und Hglafershausen bzw. Neckarelz, und wünscht ferner Einlegung eines Vokalzuges von Heiberg nach Wilsloch zwischen 7 und 8 Uhr Morgens.

Die Generaldirektion antwortet, daß eine Ausdehnung des Vokalzugsbetriebs bis Neckarelz nicht möglich ist und es sich nur um Einlegung weiterer Personenzüge zwischen Meckesheim und Neckarelz handeln kann, daß indessen die vorgebrachten Gesuche einer Prüfung unterzogen werden.

Für die „Falsch-Spende“ erhielten wir von Excellenz Geheimrath v. Regenauer 20 M. Karlsruhe, 19. März 1897.

Erpedition der „Karlsruher Zeitung“.

Verantwortlicher Redakteur: Julius Rasig in Karlsruhe.

Bürgerliche Rechtsstreite.

Radung.

D.510.1. Nr. 2412. Meckirch. Heribert Frick von Ueberlingen klagt gegen den Wendelin Frick von Ueberlingen, zur Zeit in Amerika an unbekanntem Orten sich aufhaltend, aus gezahlter Bürgschaft vom Jahr 1894, mit dem Antrage auf vorläufig vollstreckbare kostenpflichtige Verurteilung des Beklagten zur Zahlung von 219 M. nebst 5% Zinsen vom 1. April 1894 an, und laßt den Beklagten zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits vor das Gr. Amtsgericht zu Meckirch auf Montag den 31. Mai 1897, Vormittags 11 Uhr.

Zum Zwecke der öffentlichen Zustellung wird dieser Auszug der Klage bekannt gemacht.

Meckirch, den 16. März 1897.

Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts: Ballweg.

D.467.2. Nr. 8122. Freiburg i. B. Die Josefine Meller, ineheliche Tochter der Josefine Meller in Doss, vertreten durch ihren Klagvormund, Landwirth Josef Meller zu Doss, dieser vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Sanders in Karlsruhe, klagt gegen den Hermann Berne, Portier aus Meßlingen, zuletzt in Freiburg wohnhaft, zur Zeit an unbekanntem Orten, wegen Leistung eines Alimentationsbeitrags, mit dem Antrage, den Beklagten durch für vorläufig vollstreckbar zu erklärendes Urtheil zur Zahlung eines wöchentlichen, in vierteljährigen Raten vorauszahlbaren Ernährungsbeitrags von je 1 M. 71 Pf. seit der Geburt des Kindes, d. d. 25. März 1896 an, an das klagende Kind zu zahlen seines gesetzlichen Vertreters, sowie zur Tragung der Kosten des Rechtsstreits zu verurtheilen, und laßt den Beklagten zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits vor das Gr. Amtsgericht zu Freiburg auf Samstag den 1. Mai 1897, Vormittags 11 Uhr,

Zimmer Nr. 81.

Zum Zwecke der öffentlichen Zustellung wird dieser Auszug der Klage bekannt gemacht.

Freiburg, den 13. März 1897.

Der Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts: Frey.

Kaufleute.

D.534. Nr. 11796. Förzheim. Ueber das Vermögen des Leberhändlers Wilhelm Storj in Förzheim wird heute am 18. März 1897, Nachmittags 1/2 Uhr, das Konkursverfahren eröffnet. Der Kaufmann Otto Hugentobler

hier wird zum Konkursverwalter ernannt. Konkursforderungen sind bis zum 1. Mai 1897 bei dem Gerichte anzumelden. Es wird zur Beschlußfassung über die Wahl eines anderen Verwalters, sowie über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretenden Falls über die in § 120 der Konkursordnung bezeichneten Gegenstände auf Samstag den 10. April 1897, Vormittags 11 Uhr, und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf: Samstag den 29. Mai 1897, Vormittags 10 Uhr, vor dem unterzeichneten Gerichte 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 3. April 1897 Anzeige zu machen. Förzheim, 18. März 1897. Großh. Amtsgericht. gez. Dr. Reif. Dies veröffentlicht der Gerichtsschreiber: Matt.

Vermögensabsonderung.

D.530. Nr. 3376. Karlsruhe. Durch Urtheil des Großh. Landgerichts Karlsruhe, Civilkammer I, vom heutigen wurde die Ehefrau des Mathematikers Emil Bohn, Luise, geb. Andrös, dahier für berechtigt erklärt, ihr Vermögen von demjenigen ihres Ehemannes abzusondern.

Dies wird hiermit zur Kenntniß der Gläubiger gebracht. Karlsruhe, den 9. März 1897.

Der Gerichtsschreiber des Großh. Landgerichts Karlsruhe: Gott.

D.531. Nr. 3385. Offenburg. Die Ehefrau des Hauptlehrers Germa n Albricker, Josefine, geb. Schmitt in Mösbach, wurde durch Urtheil der Civilkammer I dahier unterm heutigen für berechtigt erklärt, ihr Vermögen von dem ihres Ehemannes abzusondern.

Dies wird zur Kenntniß der Gläubiger gebracht.

Offenburg, den 16. März 1897.

Die Gerichtsschreiber Gr. Landgerichts: Stritt.

Freiwillige Gerichtsbarkeit.

Beschleunigungsverfahren.

D.424.2. Nr. 2502. Neustadt.

1. Bildhauer Karl Wilhelm, genannt Hermann Hauser, geboren am 5.

August 1856 in Lenzkirch und zuletzt wohnhaft gewesen in England, ist in den achtziger Jahren nach Kanada ausgewandert und hat im Dezember 1887 die letzte Nachricht von sich nach Lenzkirch gelangen lassen; seit dieser Zeit wird derselbe vermißt.

2. Uhrmacher Friedrich Wilhelm Hauser, geboren am 27. Mai 1859 in Lenzkirch und zuletzt wohnhaft gewesen in Lenzkirch, ist ebenfalls in den achtziger Jahren nach Australien ausgewandert und hat am 4. Mai 1885 die letzte Nachricht von sich nach Lenzkirch gelangen lassen; seit dieser Zeit wird derselbe vermißt.

3. Lithograph Robert Hauser, geboren am 5. Oktober 1862 in Lenzkirch und zuletzt wohnhaft gewesen in England, ist beghelichen in den achtziger Jahren nach Afrika ausgewandert und hat am 11. Februar 1884 die letzte Nachricht von sich nach Lenzkirch gelangen lassen; seit dieser Zeit wird derselbe vermißt.

Da nunmehr die Verschollenheitsklärung gegen die genannten drei Abwesenden beantragt ist, werden dieselben aufgefördert, binnen Jahresfrist Nachricht von sich an das unterfertigte Amtsgericht gelangen zu lassen.

Zugleich werden alle diejenigen, welche Auskunft über Leben oder Tod der Vermissten zu ertheilen vermögen, aufgefordert, hiebei binnen Jahresfrist dem Amtsgericht Anzeige zu erstatten. Neustadt, den 1. März 1897.

Gr. Amtsgericht. gez. Eshard.

Dies veröffentlicht

Der Gerichtsschreiber: Bogel.

Erheinweihung.

D.360.2. Nr. 5409. Mosbach. Großh. Amtsgericht hat heute verfügt: Landwirth Jakob Ludwig III. in Dallau hat um Einweisung in Besitz und Gewahr der Verlassenschaft seiner verstorbenen Ehefrau, Anna Barbara, geb. Schiefereder dahier, nachgesucht. Diesem Gesuche wird stattgegeben, wenn nicht innerhalb vier Wochen Einsprachen dahier erhoben werden. Mosbach, den 10. März 1897.

Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts: Heber.

D.378.2. Nr. 1863. Weinheim. Die Witwe des Ritters Johann Horst von Leutershausen, Katharina, geborne Zimmermann, hat um Einweisung in Besitz und Gewahr des Nachlasses ihres Ehemannes gebeten. Diesem Gesuche wird entsprochen, wenn nicht binnen vier Wochen Einwendungen hiergegen erhoben werden. Weinheim, 2. März

1897. Der Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts: Hesperger.

D.491.2. Nr. 2411. Meckirch. Die Witwe des Landwirths Johann Müller alt von Wornsdorf, Sophie, geb. Schweißart von da, hat um Einweisung in Besitz und Gewahr des Nachlasses ihres am 25. Dezember 1896 verstorbenen Ehemanns nachgesucht.

Diesem Ansuchen wird entsprochen, wenn nicht binnen 6 Wochen Einsprachen hiergegen dahier erhoben werden.

Meckirch, den 15. März 1897.

Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts: Ballweg.

D.468.2. Nr. 3549. Müllheim.

Das Gr. Amtsgericht hier hat verfügt: Die Witwe des Handelsmanns Franz Anton Müller von Neuenburg, Luise, geb. Senfke, hat um Einweisung in die Gewahr des Nachlasses ihres Ehemannes nachgesucht. Diesem Gesuche wird stattgegeben, wenn nicht binnen 3 Wochen Einsprache dagegen erhoben wird.

Müllheim, den 15. März 1897.

Der Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts: Doll.

Strafrechtspflege.

Radung.

D.515.1. Freiburg.

1. Richard Broßmer, geboren am 24. Oktober 1874 in Ettenheim, zuletzt daselbst wohnhaft,

2. Lukas Jäger, geboren am 23. Januar 1874 in Ettenheimweiler, zuletzt daselbst wohnhaft,

3. Franz Josef Rothmann, geboren am 7. Juni 1874 in Grafenhausen, zuletzt daselbst wohnhaft,

4. Emil Engelmann, geboren am 2. Januar 1874 in Ruff, zuletzt daselbst wohnhaft,

5. Wilhelm Hug, geb. am 30. April 1874 in Kuppenheim, zuletzt daselbst wohnhaft,

werden beschuldigt, als Wehrpflichtige in den Dienst des stehenden Heeres oder der Flotte zu entziehen, ohne Erlaubniß des Bundesgebietes verlassen oder nach erreichten militärpflichtigen Alter sich außerhalb des Bundesgebietes aufzuhalten zu haben,

Vergehen gegen § 140 Abs. 1 Nr. 1 Str.G.B.

Dieselben werden auf:

Montag den 10. Mai 1897, Vormittags 9 Uhr,

vor die I. Strafkammer des Gr. Landgerichts Freiburg zur Hauptverhandlung geladen.

Bei unentschuldigtem Ausbleiben werden dieselben auf Grund der nach § 472 der Strafprozeßordnung von dem Civilvorstand der Erstkammer zu Ettenheim über die der Anklage zu Grunde liegenden Thatfachen ausgestellten Erklärungen verurtheilt werden.

Freiburg, den 17. März 1897.

Großh. Staatsanwaltschaft.

Junghans.

Bermögenserschlagnahme.

D.514. Nr. 1367. Freiburg.

Zu der Strafsache gegen

Richard Broßmer von

Ettenheim und Genossen,

wegen Verletzung der

Wehrpflicht.

Nach Ansicht § 140 Str.G.B. und

§ 480, 326 Str.P.O. wird zur Deckung

der die Angeklagten

Emil Engelmann von Ruff,

Richard Broßmer von Ettenheim,

Lukas Jäger von Ettenheimweiler,

unmöglichweise treffenden höchsten Geld-

strafe und Kosten mit zusammen je 400 M.

— Vierhundert Mark — das diesen An-

geklagten bereits zufließende im Deutschen

Reich befindliche Vermögen in Höhe von

Vierhundert Mark mit Beschlag belegt.

Freiburg, den 9. März 1897.

Großh. bad. Landgericht.

(gez.) F. v. Berg. Dorner.

Simmler.

Die Uebereinstimmung vorstehender

Ausfertigung mit der Urchrift beur-

tundet:

Freiburg, den 9. März 1897.

Der Gerichtsschreiber Gr. Landgerichts:

Wader.

Dies veröffentlicht:

Freiburg, den 17. März 1897.

Großh. Staatsanwalt:

Junghans.

D.541. Karlsruhe.

Großh. Bad. Staats-

Eisenbahnen.

Zum deutschen Eisenbahntarif, Theil I,

für die Beförderung von Leichen, leben-

den Thieren und Fahrzeugen wird mit

Gültigkeit vom 1. April l. J. der Nach-

trag II ausgegeben. Derselbe enthält

Änderungen der allgemeinen Tarifvor-

schriften, durch welche Frachtermäßig-

ungen für die Beförderung von Zug-

pferden in Wagenladungen herbeigeführt

werden.

Karlsruhe, den 18. März 1897.

Generaldirektion.