

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1913

21.10.1913 (No. 288)



Karlsruher Zeitung

Staatsanzeiger für das Großherzogtum Baden

No 288

Dienstag, den 21. Oktober 1913

156. Jahrgang

Expedition:
Karl Friedrich-Strasse Nr. 14 (Kreuzschneiderei Nr. 951, 952, 953, 954), wofür auch Anzeigen in Empfang genommen werden.

Vorausbezahlung: vierteljährlich 3 M 50 P;
durch die Post im Gebiete der deutschen Postverwaltung, Briefträgergebühr eingerechnet, 3 M 67 P
Einrückungsgebühr: die 6mal gepaltene Zeitzeile oder deren Raum 25 P Briefe und Gelder frei.

Unverlangte Drucksachen und Manuskripte werden nicht zurückgegeben und es wird keinerlei Verpflichtung zu irgendwelcher Vergütung übernommen.

Die heutige Abendausgabe umfaßt acht Seiten.

Staatsanzeiger.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog haben unterm 11. Oktober 1913 gnädigst geruht, den Vorsitzenden Rat der forstlichen Abteilung der Forst- und Domänenverwaltung, Geheimen Oberforststrat Friedrich Schweidhard, auf sein untertänigstes Ansuchen unter Anerkennung seiner langjährigen treuen Dienste und unter Ernennung zum Geheimen Rat zweiter Klasse in den Ruhestand zu versetzen und das Kollegialmitglied der Forst- und Domänenverwaltung, Oberforststrat Eugen Greisch, zum Vorsitzenden Rat der forstlichen Abteilung der Forst- und Domänenverwaltung zu ernennen.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog haben unterm 11. Oktober 1913 gnädigst geruht, den Vorstand des Forstamts Schluchsee, Oberforststrat Karl Kettich, unter Verleihung des Titels Forststrat zum Kollegialmitglied der Forst- und Domänenverwaltung zu ernennen.

Mit Entschliegung Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen vom 17. Oktober 1913 wurde Oberstationskontrollleur Heinrich Belzner in Hirsborn zur Zentralverwaltung (Verkehrskontrolle II) in Karlsruhe versetzt.

Den Bau einer Hochspannungsleitung nach Zell i. B. betr.

Durch Allerhöchste Staatsministerial-Entschliegung d. d. Badenweiler den 8. Oktober 1913 ist auf Grund des Enteignungsgesetzes ausgesprochen worden, daß die Eigentümer der Grundstücke Lagerbuch Nr. 1270 und 1275 b auf Gemarkung Maulburg, die Witwe Ernst Friedrich Keller, Maria Katharina geborene Grether in Maulburg und Kinder, vorbehaltlich der Durchführung des Entschädigungsverfahrens für verpflichtet erklärt werden, die Hochspannungsleitung der Kraftübertragungswerke Rheinfelden in dem Luftstraum über ihren bezeichneten Grundstücken nach Maßgabe der dem Gesuch der Kraftübertragungswerke beigegebenen Pläne gegen vorgängige Entschädigung zu dulden.

Dies wird hiermit gemäß § 32 des Enteignungsgesetzes bekannt gegeben.

Karlsruhe, den 17. Oktober 1913.

Großh. Ministerium des Innern.

Der Ministerialdirektor:

Glodner.

v. Gemmingen.

Nicht-Amtlicher Teil.

Vor hundert Jahren.

21. Oktober. Sieg der Verbündeten über die Franzosen bei Freiburg a. A. / Strut.

Karlsruhe, 20. Oktober.

Besichtigung

des neuen Personenbahnhofs Karlsruhe.

In wenigen Tagen wird der neue Personenbahnhof Karlsruhe, eine der großartigsten und bedeutendsten Bahnhofbauten, dem allgemeinen Verkehr übergeben. An Stelle einer größeren Eröffnungsfeier fand heute vormittag auf Einladung der Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen eine Besichtigung der neuen Anlagen statt. Anwesend waren u. a.: Staatsminister Dr. Freiherr von Dusch, Minister des Innern Dr. Freiherr von Bodman, Finanzminister Dr. Rheinboldt, der Minister des Kultus und Unterrichts Dr. Böhm, der kommandierende General, General Freiherr von Soiningen gen. Huene, der preussische Gesandte von Eifendecher, der Präsident des evangelischen Oberkirchenrats, Wirklicher Geh. Rat D. Selbing, Oberbürgermeister Siegrist, Handelskammerpräsident Koelle, der Rektor der Hochschule Geh. Hofrat Prof. Dr. Klein, Vertreter der Kammern, der Presse usw.

Finanzminister Dr. Rheinboldt richtete folgende Ansprache an die Erschienenen:

Meine sehr verehrten Herren! Wenige Wochen sind erst vergangen, seit ich die Ehre hatte, in Basel den Neubau des größten und teuersten Bahnhofs unseres Eisenbahnnetzes in seinem letzten, dem Personenverkehr gewidmeten Teile dem Betrieb zu übergeben, und schon hat der Fleiß und die Tatkraft unserer Techniker eine neue große und schwierige Aufgabe vollendet, den neuen Bahnhof der Residenz, der wohl in seiner Gesamtanlage dem erstgenannten, allseits günstig beurteilten Werke würdig zur Seite gestellt werden kann.

In dem kurzen Zeitraum von knapp zwei Jahren haben wir bereits 7 größere Bahnhofneubauten dem Verkehr übergeben, die einen Bauwert von 122 Millionen Mark repräsentieren, eine nicht nur in finanzieller, sondern auch in technischer Hinsicht gewaltige Leistung für unser kleines Land. Wie hoch diese Leistung finanziell zu werten ist, mögen Sie daraus entnehmen, daß allein die Verzinsung des Baukapitals dieser Bahnhöfe jährlich rund 5 Mill. Mark erfordert und der durch diese Bahnhöfe verursachte jährliche Gesamtaufwand auf etwa 7 Millionen Mark sich berechnet. Dies dürfte uns jedoch nicht abhalten, das auszuführen, was zur Erhaltung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit unserer Bahnen, die ein besonderes wichtiges Glied in dem deutschen und internationalen Eisenbahnnetz bilden, und zur Förderung und Sicherung des Handels und Verkehrs unseres Landes als notwendig erkannt worden war.

Wir haben uns gestattet, Sie, meine Herren, zu einer Besichtigung des letzten dieser Neubaurfolge, des neuen Bahnhofes der Residenzstadt Karlsruhe vor seiner unmittelbar bevorstehenden Inbetriebnahme einzuladen. Ihr zahlreiches Erscheinen ist mir ein willkommenes Beweis für das lebhafteste Interesse, das Sie der neuen Anlage entgegenbringen. Ich sage Ihnen dafür im Namen der Gr. Eisenbahnverwaltung aufrichtigsten Dank und heiße Sie alle in diesem modernen Tempel des Verkehrs auf das herzlichste willkommen.

Ihr Interesse an dem neuen Werke, Ihre Begierde, sich von der Zweckmäßigkeit seiner Anlage und seiner Einrichtungen zu überzeugen, ist auch wohl begründet; bestehen doch für Sie alle, die Sie als Vertreter der hohen Kammern, hiesiger und staatlicher Behörden, der Militärverwaltung, der städtischen Verwaltung, des Handels, der Industrie, des Gewerbes, der Landwirtschaft, der Presse hier erschienen sind, mehr oder minder enge Beziehungen zu unserem großen Verkehrsinstut und der Karlsruher Verkehrsanlage, deren zweckmäßige Gestaltung für viele der von Ihnen vertretenen Körperschaften und Institutionen, vor allem aber für die Stadt Karlsruhe selbst eine höchwichtige Frage bedeutet.

Der Bahnhof ist das Herz in dem Organismus der modernen Großstadt. Von ihm aus pulsiert ständig neues Leben durch die Verkehrsadern der Stadt und lebet, nachdem es sich dort schaffend und wirkend betätigt hat, wieder zu ihm zurück. Es ist keine gleichgültige Frage, ob dieses Herz auch am rechten Fleck sitzt und so beschaffen ist, daß es richtig funktionieren und den Organismus beleben kann.

Seit nahezu zwei Jahrzehnten hat die Frage der Neugestaltung der hiesigen, unzureichend gewordenen Verkehrsanlagen die Öffentlichkeit intensiv beschäftigt.

Der enge, feste Gürtel, mit dem die Schienenstränge die Stadt umschürten, machte sich der werdenden Großstadt immer ungemäßer und störender fühlbar. Er hemmte den Verkehr in unerträglicher Weise und bereitete der Entwicklung der Stadt, insbesondere gegen Süden, schwere Hindernisse. Hier mußte Abhilfe geschaffen werden und die Großh. Regierung war auch bereit, hierzu die Hand zu bieten.

Darüber, wie dies zu geschehen habe, gingen die Meinungen sehr auseinander. — Die Regierung entschied sich für eine völlige Sprengung des lästigen eisernen Ringes durch Hinauslegung des Bahnhofes, und dieser Plan hat die Zustimmung der Stände gefunden. Es war dies ein großzügiger Entschluß, mit dem sich nicht jeder leicht befreunden konnte, weil er tief einschneidend in aus der alten Bahnhofslage herangewachsene, gewohnte Verhältnisse — und ich fürchte, es ist mancher unter Ihnen, der noch nicht ganz versöhnt und mit etwas gemischten Gefühlen hier erschienen ist.

Aber, meine Herren, ich hoffe, daß Sie alle sich davon überzeugen werden, daß die Regierung den richtigen Weg eingeschlagen hat, den Weg, der allein eine gründliche und dauernde Beseitigung der Mißstände und die Schaffung einer großstädtischen, den Ansprüchen des wachsenden Verkehrs auf längere Zeit genügenden Anlage ermöglichte und der vor allem Raum schaffte für eine weitere Entwicklung und Entfaltung der Stadt, die wir alle von Herzen wünschen.

Die gewählte Lösung verlangte allerdings große Opfer von Staat und von der Stadt, sie verhielt außerdem private Interessen infolge sich ergebender Wertverschiebungen, sie stellt auch Anforderungen an die Bequemlichkeit des einzelnen infolge der Verlagerung der Zugänge zum Bahnhof. Ich habe jedoch die feste Überzeugung, daß diese Opfer durch die der Stadt gegebene geradezu glänzende Entwicklungsmöglichkeit reichlich aufgehoen werden, und ich zweifle nicht, daß der Karlsruher sich an die entferntere Lage des Bahnhofes bald gewöhnen wird, sobald er zum rechten Bewußtsein seiner Großstadtereignisheit gekommen sein wird.

Ich glaube daher, daß wir alle wohlbegründeten Anlaß haben, von Herzen dankbar zu sein denen, die diese Lösung gefunden und für ihre Verwirklichung sich eingesetzt haben — ich erwähne

hier nur meinen hochverehrten, großzügigen Vorgänger im Eisenbahnministerium, Erzengel von Trauer und den um den badischen Eisenbahnbau hochverdienten Baudirektor Geheimen Rat Wasmer, dessen hervorragende Kraft wir infolge seines Ausscheidens aus dem aktiven Dienst demüßigt leider verlieren, — wir haben ferner Anlaß, zu danken den hohen Kammern, die die Ausführung des Werkes durch die opferbereite Bewilligung der erheblichen Mittel ermöglichten, und schließlich allen denen, die mit Kopf und Hand an der Ausführung des Baues gearbeitet und ihn zum guten Ende geführt haben. Es ist mir eine frohe Pflicht, diesem Dank hier Ausdruck zu geben.

Bei dem Bau des Bahnhofes mußte neben den Bedürfnissen des Verkehrs noch auf einen besonderen Umstand Rücksicht genommen werden: Der Bahnhof Karlsruhe tritt vor den anderen Bahnhöfen unseres Landes dadurch hervor, daß er gleichzeitig repräsentativen Charakter hat, indem er die Eingangs- und Empfangshalle der Residenz unseres Landes darstellt. Dieser Eigenschaft entspricht vor allem der künstlerisch ausgestattete Fürtienbau, die prachtvolle, einem Ehrenhof vergleichbare Schalterhalle, in der wir uns versammelt haben und die würdiger und stilvoller kaum anderswo zu finden ist, und die vornehme Anlage des Bahnhofsvorplatzes, die den Bemühungen und der Opferwilligkeit der Stadtverwaltung zu danken ist.

Ich hoffe, daß die heutige Besichtigung Ihre Erwartungen erfüllt und daß — wenn auch diese oder jene Einzelheit, wie dies bei einem solchen eigenartigen Werke und bei dem verschieden gerichteten Geschmack nicht anders erwartet werden kann, nicht den vollen Beifall eines jeden finden sollte — Sie doch im ganzen befriedigt und mit guten Eindrücken uns verlassen. Das zu erreichen, war unser Bestreben und ich würde die Erfüllung dieser Absicht als den schönsten Lohn für die unendlichen Mühen und Sorgen der leitenden Beamten der Eisenbahnverwaltung, vor allen des hochverdienten, unermüdbaren Chefs dieser Verwaltung, Staatsrat Roth, sowie unserer Techniker betrachten, welche letztere ihr Bestes können gegeben haben, um etwas Gutes und zugleich Schönes zu schaffen. Inwiefern die einzelnen Techniker und Künstler an der Gestaltung der Anlage beteiligt sind, wird Ihnen nachher der Herr Generaldirektor Staatsrat Roth mitteilen.

Ich kann auch hier wie in Basel nur sagen: es ist ein Werk der Menschenhände, das wir vertrauensvoll der schützenden Hand des Allmächtigen empfehlen wollen, die jedes Unheil von ihm fernhalten möge!

Und so möge nun der Verkehr unter der sicheren Leitung unserer bewährten Betriebsbeamten, in deren Hände der Bau nunmehr übergeht, Bestiz nehmen von diesen weiten Hallen und Räumen, die für seinen Empfang wohl vorbereitet sind.

Möge die neue Anlage im ganzen und in allen ihren Einzelheiten ihre Bestimmung voll erfüllen und den Anforderungen des, wie wir hoffen, dauernd wachsenden Verkehrs auf Jahre hinaus in allen Punkten gerecht werden, möge jeder, der durch diese Empfangshallen in die Residenz, das Herz des Großherzogtums, eintritt, als Freund der Stadt und des Landes kommen und Glück herbeibringen, möge der neue Bahnhof Karlsruhe dem Lande und der Stadt zum Nutzen und Segen gereichen!

Dies ist auch der Wunsch, den Seine Königliche Hoheit der Großherzog, der den Bau mit besonderem Interesse verfolgt, während der Bauzeit von den Arbeiten persönlich Einsicht genommen und vor wenig Tagen das fertige Werk eingehend besichtigt hat, mir aus teilnehmendem, treuen Herzen für die heutige Feier mitgegeben hat. Möge der Allmächtige ihm Erfüllung gewähren!

Seine Königliche Hoheit der Großherzog hat auch die Gnade gehabt, mich zu beauftragen, allen, die an dem bedeutenden Werke mitgearbeitet haben, bis herab zum niedersten Arbeiter seinen fürstlichen Dank zu übermitteln. Ich entledge mich mit herzlichster Freude dieses Allerhöchsten gnädigen Auftrags.

Wir aber können der neuerbauten Eingangspforte der Großherzoglichen Residenz keine schönere und würdigere Weihe geben als damit, daß wir hier an dieser Stelle unserm geliebten, für das Wohl des Landes treubestorgten Landesherren, unter dessen Regierung und von ihm gefördert diese bedeutende Anlage vollendet worden ist, erneut die Versicherung unseres ehrerbietigen tiefen Dankes und unserer unwandelbaren Treue und Ergebenheit zum Ausdruck zu bringen.

Desen zum Zeugnis soll in den hohen Gewölben dieser Halle als erster Gruß wiederhallen der Ruf: Seine Königliche Hoheit der Großherzog lebe hoch!

Mit Begeisterung stimmten die Anwesenden in die Huldruße ein.

Anschließend hielt der Generaldirektor der Staatseisenbahnen, Staatsrat Roth, einen Vortrag über die Geschichte des Baues:

Nur noch wenige Tage trennen uns von dem Zeitpunkt, da wir die Stätte verlassen, auf der sich während 70 Jahren der Reiseverkehr von Karlsruhe abgewickelt hat. Die Überfiedelung von dem alten in den neuen Personenbahnhof ist für unsere Stadt wie für die badische Eisenbahnverwaltung ein wichtiges Ereignis, das es wohl rechtfertigt, die Geschichte des alten Bahnhofes und der Neubaurbeiten kurz an uns vorüberziehen zu lassen.

Am 12. September 1840 wurde das erste Teilstück der Badischen Staatseisenbahnen, die Strecke Mannheim-Heidelberg eröffnet. Der Bahnbau wurde rühmig gefördert, so daß die Strecke Heidelberg-Karlsruhe schon am 10. April 1843 für den Personenverkehr und am 1. Mai des gleichen Jahres für

Mit einer Beilage: Deckblatt zum Ausgahng-Fahrplan der „Karlsruher Zeitung“.

den Güterverkehr eröffnet werden konnte. Ein Jahr später, am 1. Mai 1844 wurde die Bahnstrecke Karlsruhe—Rastatt dem Betrieb übergeben; im 1. Juni des gleichen Jahres folgte die Strecke Rastatt—Offenburg.

Im Sommerdienst 1843 verkehrten in jeder Richtung täglich zwischen Mannheim und Karlsruhe 4 Züge; außerdem wurden in jeder Richtung 2 Lokalfahrten zwischen Bruchsal und Karlsruhe und 4 (an Sonn- und Feiertagen 6) Lokalfahrten zwischen Durlach und Karlsruhe ausgeführt. Im Bahnhof Karlsruhe verkehrten also 10 (an Sonn- und Feiertagen 12) Züge in jeder Richtung, zusammen 20 bzw. 24. Zum Vergleich erwähne ich, daß im Sommer 1913 auf der Station Karlsruhe Hauptbahnhof täglich 102 Schnell- und Eilzüge, 179 Personenzüge und 16 Eilgüterzüge, zusammen also 297 Züge verkehrten. Außerdem fuhren im Rangierbahnhof Karlsruhe 163 fahrplanmäßige Züge ein und aus, so daß der tägliche Gesamtzugsverkehr von Karlsruhe 460 Züge betrug. In den 70 Jahren des Bestehens der Bahn hat sich somit der Zugsverkehr im Personenbahnhof um das 14½fache und der Gesamtzugsverkehr von Karlsruhe (mit Einschluß des Rangierbahnhofs) um das 2½fache vermehrt.

Im ersten vollen Betriebsjahr 1844 benutzten 261 420 Reisende die Bahn von Karlsruhe, wofür 243 336 M. vereinbart wurden. Das Jahr 1912 weist 2 292 280 Reisende, mithin die 8½fache Zahl mit einer Einnahme von 3 507 774 M. auf. Die Einnahme aus der Personenbeförderung hat sich also um das 14½fache erhöht. Der Güterverkehr war anfänglich in Ermangelung der erforderlichen Güterwagen und der baulichen Einrichtungen in den Stationen nur in beschränktem Umfang aufgenommen worden; im Jahr 1844 betrug die Einnahme der Station Karlsruhe aus dem Güterverkehr nur 20 892 M.

Die erste Bahnhofsanlage war auf den Raum zwischen der Ettlinger- und Müppurrerstraße beschränkt. An der Kriegstraße erhob sich das von Eisenlohr erbaute stimmungsvolle Aufnahmegebäude mit dem schlanthen Ufferturm und der später verbauten Vorhalle. Es enthielt außer den Eisenbahndienstsräumen auch die Postbüreau; an den östlichen Flügelbau schloß sich eine Remise zur An- und Abfahrt der Postwagen an. Der anfänglich sehr unbedeutende Güterverkehr wickelte sich gleichfalls in den Anbauten ab. Südlich vom Aufnahmegebäude lag das große Heizhaus, die sogenannte Motunde, mit 14 Lokomotivständen und an der jetzigen Baumeisterstraße die Werkstätte.

Das enge Gebiet zwischen der Ettlinger- und Müppurrerstraße konnte den rasch wachsenden Bedürfnissen nicht lange genügen. Namentlich gaben die Bereicherung des Fahrplans, der stark zunehmende Güterverkehr und die infolge der Vermehrung der Betriebsmittel gesteigerte Werkstatstätigkeit bald Anlaß, die Bahnanlagen zu erweitern und das Bahnhofsgelände über die beiden Straßen auszudehnen. In hohem Maß trug auch die Vollendung der Hauptbahn bis Wasel und die Eröffnung neuer Bahnstrecken hierzu bei. Im August 1859 wurde das erste Teilstück der Bahn Karlsruhe—Durlach—Forstheim—Mühlader und im August 1862 die der Stadtgemeinde Karlsruhe gehörige Bahn nach Marxau eröffnet.

Es ist mir nicht möglich, hier über alle Änderungen der Bahnhofsanlagen zu berichten; ich kann nur erwähnen, daß allmählich die Anlagen für den Güterverkehr und die Werkstätten auf die Ostseite der Müppurrerstraße verlegt wurden. Schon im Jahr 1863 stand der alte Bahnhof vollständig für den Personenverkehr zur Verfügung; die Anlagen konnten erweitert werden. Im folgenden Jahr 1864 galten die Bauarbeiten auf dem neuen Güter- und Werkstättenbahnhof für vollendet, freilich nicht auf lange Zeit, denn schon 1869 wurde mit der Errichtung der Sommerwerkstätte, 1874 mit der Erweiterung des Güter- und Rangierbahnhofs begonnen. Auch an dem Aufnahmegebäude waren seit 1860 wiederholte Änderungen und Erweiterungen notwendig geworden.

Im August 1870 wurde die Rheinbahn Karlsruhe—Mannheim über Eggenstein, im Oktober 1879 die Bahn Karlsruhe—Durlach—Eppingen eröffnet.

Der immer stärker zunehmende Zugs- und Rangierverkehr hatte bald erhebliche Commotionen und Belästigungen des Straßenverkehrs an den beiden schienenenebenen Übergängen der Ettlinger- und Müppurrerstraße zur Folge. Sie wurden dadurch vermehrt, daß mit dem Wachsen des Bahnverkehrs die Verlegung der Übergänge mit immer mehr Gleisen nötig wurde. Zur Milderung der Schwierigkeiten wurde 1873 ein Fußgängersteig am Ettlinger Straßenübergang errichtet und 1877 ein auch für Fuhrwerke benützbarer Übergang im Zug der Gartenstraße erstellt.

Zu Anfang der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts waren die Betriebsanlagen für die Bewältigung des mächtig herangewachsenen Verkehrs nachgerade so ungenügend geworden, daß die Erweiterung und Verbesserung der Stationsanlagen unerschließlich erschien. Schon damals wurde als Radikalmittel die vollständige Verlegung des Bahnhofs und in zweiter Reihe die Verlegung an dem alten Platz ins Auge gefaßt. Aus verschiedenen Gründen, nicht zum mindesten aus finanziellen Erwägungen sah jedoch die Regierung von Vorschlägen in dieser Richtung ab und beschränkte sich darauf, die Vermehrung der Gleise, die Verlängerung und Verbreiterung der Bahnsteige und die Erstellung von Bahnsteigtunnels vorzuschlagen. Außerdem sollten die Räume des Aufnahmegebäudes durch Vorrücken der Fassade nach dem Bahnhofsvorplatz erweitert werden. Die Landstände traten dieser Anschauung bei und bewilligten im Budget für 1882/83 die zu 700 000 M. veranschlagten Mittel. Die Umbauarbeiten wurden in den Jahren 1882 und 1883 ausgeführt. Im letzteren Jahr wurde auch mit der Anlage zur zentralen Weichen- und Signalstellung begonnen.

Im Budget für 1884/85 brachte die Regierung eine Anforderung von 1 500 000 M. ein zu der immer dringlicher gewordenen Beseitigung der Mängel an den schienenenebenen Übergängen der Ettlinger-, Müppurrer- und Gartenstraße. Sie schlug vor, die sämtlichen Übergänge gänzlich zu schließen und durch Bahnüberbrückungen im Zug der Ettlinger- und Müppurrerstraße zu ersetzen, zur Erleichterung des Fußgängerverkehrs aber an der Gartenstraße einen Fußgängersteig und an der Müppurrerstraße einen Fußgängertunnel zu erstellen. Gegen diese Vorlage wandten sich der Stadtrat, der Bürgerausschuß, die Handelskammer und der Gewerbeverein in Karlsruhe. Sie führten in einer Petition an die Landstände in der Hauptsache aus, daß eine künstliche Steigung in der ebenen Stadt für die Fuhrwerke sehr beschwerend sei. Da die Hauptmängel durch den Personenverkehr herbeigeführt würden, boten sie, es möchten die Mittel zur Ausführung von Fußgängertunnels an allen drei Übergängen bewilligt, die übrigen Anforderungen aber abgelehnt werden. Die Landstände traten dieser Bitte in der Hauptsache bei und bewilligten statt der geforderten 1 500 000 M. nur 140 000 M. für zwei Fußgängertunnels an der Ettlinger- und Müppurrerstraße. Der letztere Tunnel wurde 1885, der erstere 1886 dem Verkehr übergeben.

Die letzten einschneidenden Änderungen im alten Personenbahnhof traten ein durch den im Jahr 1892 für strategische Zwecke beschlossenen Bau einer zweigleisigen Eisenbahnverbindung von Nischwoog über Rastatt und Karlsruhe nach Graben—Neudorf. Um die Durchführung der beiden neuen

Gleise durch den Bahnhof Karlsruhe und die Anlage eines dritten Bahnsteigs zu ermöglichen, mußte die seitherige Führung der Güterzüge durch den Personenbahnhof unterbleiben. Dies bedingte die Erstellung eines neuen Rangierbahnhofs mit Anschlußbahnen auf den Mittelkreuzweichen und im anstehenden Durlacher Wald. Die Bauten wurden mit großer Beschleunigung ausgeführt und im Mai 1895 dem Verkehr übergeben.

Die beiden Fußgängertunnels waren nicht imstande, die Hindernisse und Schwierigkeiten zu überwinden, die die schienenenebenen Übergänge an der Ettlinger- und Müppurrerstraße dem städtischen Verkehr, in minderm Umfang auch dem Bahnverkehr bereiteten; im Gegenteil, die Schwierigkeiten nahmen mit dem Wachsen des Straßen- und Bahnverkehrs immer zu. Sie gaben während einer Reihe von Jahren Anlaß zu Erörterungen zwischen der Stadt und der Eisenbahnverwaltung zu dem Zweck, ein Einverständnis darüber zu erzielen, auf welche Weise den Mängeln in einer beide Teile befriedigenden Weise am zweckmäßigsten abzuhelfen wäre. Während die Stadtgemeinde eine ihren Interessen entsprechende Lösung nur in einer Hochlegung des Bahnhofs an seiner alten Stelle mit Unterführung der kreuzenden Straßen zu erblicken vermehrte, nahm die Eisenbahnverwaltung den Standpunkt ein, daß durch Erweiterung des Bahnhofs in seiner vorhandenen Höhenlage und Unterführung der kreuzenden Straßen mit weit geringerem Aufwand ein befriedigender Zustand hergestellt werden könne. Die von der Stadt gewünschte Lösung wurde von der Staatsverwaltung abgelehnt, weil die hierfür aufzubewendenden Kosten sich unverhältnismäßig hoch berechneten, ohne für den Bahnbetrieb entsprechende Vorteile zu bieten. Andererseits konnten die Vertreter der Stadtgemeinde sich aus den schon erwähnten Gründen mit den geplanten Strohüberführungen nicht befriedigen.

Da kein Einverständnis zu erzielen war, griff die Regierung auf das schon zu Anfang der 80er Jahre erörterte Radikalmittel der Verlegung des Personenbahnhofs zurück. Im Jahr 1900 teilte sie dem Stadtrat mit, daß wenn er die Straßenüberführungen ablehne und an der Hochlegung des Bahnhofs festhalte, die Hochlegung nur bei gleichzeitiger Verlegung des Personenbahnhofs in der Richtung nach Süden, etwa zwischen den Lauterberg und den von der Ettlingerstraße nach Veierheim führenden Weg in Frage kommen könne. Vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltung siehe einer solchen Verlegung nichts entgegen. Man war vielmehr darüber klar, daß die Verlegung vor der Hochlegung des alten Bahnhofs nicht zu unterlassigen Vorteilen biete, insbesondere die Vermeidung eines kostspieligen Provisoriums für die Dauer der Bauzeit, ferner eine erhebliche Mideinnahme aus der Veräußerung des freizuerwerbenden Bahngeländes, die Erzielung einer kürzeren und gestreckteren Linie zwischen Gottesau und Veierheim und die selbständige Ausführung des Baues ohne die geringste Störung des Betriebs. Da der alte Personenbahnhof für die gesteigerten Verkehrsbedürfnisse nahe an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelegt war, fiel auch die Möglichkeit der unbeschränkten Ausdehnung einer neuen Anlage südlich vom Lauterberg schwer ins Gewicht.

Auf die Mitteilung der Regierung gab der Stadtrat im Einverständnis mit der Stadtverordnetenversammlung die Erklärung ab, daß er zu der Verlegung des Personenbahnhofs, der als hochliegender Durchgangsbahnhof gedacht sei, seine Zustimmung erteilen könne, wenn dabei gewisse für die Interessen der Stadt gewichtig erscheinende Voraussetzungen und Wünsche erfüllt würden. Hierzu gehörte insbesondere eine anderweitige Regelung der Verhältnisse der Marxaubahn, deren Verstaatlichung im Hinblick auf die bei einer Bahnverlegung gebotene Änderung in der Bahnanlage und im Betrieb nicht ungewöhnlich sein würde.

Bei dieser Stellung der Stadtgemeinde beantragte die Regierung für den Fall, daß die weiteren Verhandlungen mit der Stadt zu einem annehmbaren Ergebnis führen sollten, bei den Landständen die fürsorgliche Bewilligung von 1 000 000 M., um bei der Erwerbung des im Privatbesitz befindlichen Geländes ohne Verzug der Spekulation zuzukommen zu können. Die Landstände stimmten nach eingehender Beratung der Verlegung des Personenbahnhofs zu und bewilligten im Budget für 1900/1901 die erste Teilforderung. Ich darf hier einschalten, daß der Wunsch der Stadt Karlsruhe wegen Regelung der Verhältnisse der Marxaubahn erfüllt wurde, indem die Bahn mit Wirkung vom 1. Juli 1905 aus dem städtischen Besitz in das Eigentum des Staates überging.

Die Jahre 1900 bis 1905 wurden mit den Entwurfsarbeiten, dem Geländeerwerb und der Einleitung der Bauausführung ausgefüllt. Zu diesem Zweck wurde im Juli 1902 eine besondere Eisenbahninspektion errichtet.

Im November 1904 erhielt die Generaldirektion an die in Deutschland anstehenden deutschen Architekten eine Aufforderung zu einem Wettbewerb behufs Ausarbeitung von Entwürfen für die architektonische Ausgestaltung des neuen Aufnahmegebäudes. Das Preisgericht lagte am 16. und 17. Mai 1905 und erkannte 4 Entwürfe Preise zu. Die Regierung und die Landstände entschieden sich im Einverständnis mit dem Stadtrat Karlsruhe für den preisgekrönten Entwurf des Herrn Prof. hies. Baurat Stürzenacker. Der Entwurf wurde hierauf infolge inangewandter aufgetretener weiterer Bedürfnisse und unter Verwertung der bei anderen neuen Bahnhöfen gemachten Erfahrungen in einzelnen Teilen abgeändert. Mit Herrn Professor Stürzenacker wurde im November 1906 ein Vertrag abgeschlossen, wodurch ihm die Aufstellung und Ausarbeitung der Pläne für die architektonische und künstlerische Gestaltung der Außenseite des Aufnahmegebäudes und der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Innenräume sowie der Fürsienräume übertragen wurde.

Im Jahr 1906 wurden einzelne Bauwerke für den neuen Bahnhof vergeben; am 10. September wurde mit der Ausführung des ersten Baues begonnen. Die Arbeiten für den Unterbau, namentlich für die Herstellung des Bahnhofsplans wurden im Jahr 1907 vergeben; mit den Baggararbeiten an der Materialgewinnungshalle bei Ettlingen wurde am 18. Juni im gleichen Jahre begonnen. Die Einleitung und den Fortgang der vielfachen Arbeiten auf dem großen Baugelände kann ich bei der Kürze der verfügbaren Zeit nicht im einzelnen schildern. Ich erwähne nur kurz, daß im Jahr 1908 durch die Inangriffnahme des östlichen Peronentunnels und durch die Herstellung der Betonfundamente des Aufnahmegebäudes mit den Bauarbeiten auf dem eigentlichen Bahnhofsgelände begonnen wurde. Im Jahr 1909 fing der Bau der Pfeiler für die Bahnsteighallen an; das Aufnahmegebäude wurde in Angriff genommen und bis zur Oberkante des Hauptgestüms aufgeführt. Im Herbst wurde es 1910 zum größten Teil fertiggestellt, ebenso das Fernheizwerk. Im Jahr 1911 wurden die Innenarbeiten im Aufnahmegebäude begonnen, die Eilguthalle im Herbst ausgeführt und das Fernheizwerk vollendet. Die Arbeiten für das Postgebäude wurden vergeben. Das Jahr 1912 brachte die Fertigstellung der Erd-, Weichen- und Befestigungsarbeiten und der Pfeiler für die Bahnsteighallen. Auch die Gleise im Bahngelände, ferner das Bahnpostgebäude und der Innenausbau des Aufnahmegebäudes wurden fast vollständig ausgeführt. Am laufenden Jahre endlich wurden die Bahnsteighallen und Bahnsteigdächer aufgestellt und die noch übrig gebliebenen Arbeiten vollendet. Um dies zu erreichen, mußten die Kräfte aufs stärkste angespannt werden. Dank der Bemühung aller Beteiligten ist es gelungen, die Arbeiten so zu fördern, daß in der Nacht vom Mit-

woch den 22. auf Donnerstag den 23. Oktober der Betrieb in den neuen Bahnhof übergeleitet werden kann.

Über den Umfang der neuen Anlagen erlaube ich mir einige kurze Mitteilungen zu machen. Die gesamten Bahnanlagen von Karlsruhe bestehen aus drei Teilen, dem Personenbahnhof, dem Güterbahnhof und dem Rangierbahnhof. Der Güterbahnhof bleibt an seiner jetzigen Stelle; er erstreckt sich von Osten her bis an die Ostseite der Müppurrer Straße. An dem im Jahr 1895 eröffneten Rangierbahnhof treten keine Änderungen ein. Dagegen mußte der Personenbahnhof, wie schon erwähnt, vollständig verlegt werden. Die Verlegung hatte auch einschneidende Änderungen der Zufahrtstrecken zur Folge.

Die neuen Anlagen nehmen von den Anschlußpunkten der neuen Zufahrtstrecken an die alten Linien gemessen eine Fläche von ungefähr 98½ Hektar ein. Dofür werden ungefähr 33 Hektar seitheriges Bahn- und Bahnhofsgelände frei. Im Personenbahnhof und in den neuen Anschlüssen liegen von den äußersten Weichen gemessen etwa 88½ Kilometer Gleise mit 446 Weichen und 5 Gleisfreuzungen (im alten Bahnhof und den Anschlüssen 52½ Kilometer mit 152 Weichen und 7 Gleisfreuzungen). Die Zahl der Personenbahnsteige beträgt 8; ferner sind 5 eigentliche Gepäckbahnsteige und ein Eilguthallesteig bei der Eilguthalle vorhanden. Die Personenbahnsteige haben 15 Zugangsstellen (im alten Bahnhof bestanden 3 Bahnsteige mit 7 Zugangsstellen); für die Anlage von weiteren 2 Bahnsteigen und 2 Gepäckbahnsteigen mit 4 Zugangsstellen ist das Planum schon vorhanden. Um das Planum herzustellen, mußten rund 3½ Millionen Kubikmeter Erdmasse (etwa das 13½fache der für Auffüllung des Lauterbergs verwendeten Masse), meist Gerölle, Sand und Kies in der Nähe der Station Ettlingen und an einigen anderen Stellen gelöst und auf eine mittlere Förderweite von 7 Kilometer Länge nach der Baustelle verbracht werden. In das Planum fällt auch das frühere Gebiet des Lauterbergs. Da ein Teil des Aufnahmegebäudes in das Seegelände hereinreicht, mußten zur Schaffung eines sicheren Fundaments etwa 3000 Kubikmeter Beton teilweise bis zu 8½ Meter Tiefe eingebracht werden. Von größeren Bauwerken mit Ausnahme der Hochbauten sind zu erwähnen 16 Eisenbahnbrücken über Bahntrecken und Wege, 30 Unterführungen und Durchlässe unter dem Bahnhöfer, 4 Bahnsteig-, Gepäck- und Posttunnel auf der Station; außerdem zahlreiche Verlegungen von Bahntrecken, Straßen, Wegen und Wasserläufen. Für die Gründung der Bahnsteighallen mußten 96 teilweise 12 Meter hohe Pfeiler gebaut werden. Die 5 großen Bahnsteighallen und 9 Bahnsteigdächer haben eine Länge von zusammen 1970 Metern; sie überdecken rund 29 700 Quadratmeter. Mit den ungedeckten Bahnsteigteilen beträgt die gesamte Bahnsteigfläche 38 000 Quadratmeter.

Von den Hochbauten ist vor allem das Aufnahmegebäude zu erwähnen. Es ist mit dem Fürstentum rund 207 Meter lang und bis zum Dachgesims durchschnittlich 8,7 Meter hoch, bis zum First 15,7 Meter. Die große in Kreuzform angelegte Schalterhalle mißt in der Ost-Westrichtung 69 Meter, in der Nord-Südrichtung 43 Meter; ihre Scheitelhöhe beträgt 14 Meter. Das Gebäude bedeckt eine Fläche von rund 8400 Quadratmeter. Bedeutende Bauten sind ferner das Bahnpostamt, die große zweistöckige Eilguthalle, ein großer Lokomotivschuppen mit 35 Lokomotivständen und das Fernheizwerk. Außerdem ist ein Anzahl von Dienstwohngebäuden teils schon erstellt, teils geplant.

Der Gesamtlohnentonsatz für die jetzt in Betrieb kommende Anlage (also ohne die noch nicht ausgeführten Arbeiten an den Zufahrtstrecken von Eggenstein, Marxau und dem Rheinhafen) beläuft sich auf 35 580 000 M. Nach dem Verwendungszweck sind auszugeben in runden Zahlen:

Erdb-, Fels- und Weichenarbeiten	10 895 000 M.
Unter- und Überführungen und Brücken	3 713 600 "
Oberbau (Schotter, Schienen, Schwellen, Weichen)	4 084 200 "
Sicherungsanlagen (Stellwerke, Signale usw.)	3 510 000 "
Stationsanlage, nämlich Aufnahmegebäude, Bahnpostgebäude, Bahnsteige, Bahnsteigtunnel, Bahnsteighallen, Bahnhofsplatz und sonstige Ausrüstung der Stationen (hierunter das Aufnahmegebäude mit 2 060 000 M. und das Bahnpostgebäude mit 500 000 M.)	759 600 "
die Eilguthalle, Lokomotivschuppen, Werkstätten, Fernheizwerk, Informativwerk, Stellwerksgebäude und dergleichen	9 142 100 "
Provisorien und Betriebsumleitungen während des Baues	1 583 700 "
Verwaltungsaufwand und Bauzinsen	537 000 "
	1 854 800 "
zusammen wie oben	35 580 000 M.

Diesen Kosten des Bahnhofbaues stehen gegenüber die zu erwartenden Mideinnahmen aus der Verwertung des freizuerwerbenden Geländes des alten Bahnhofs, der Zufahrtstrecken und der ausgebeuteten Materialgewinnungshalle bei Ettlingen, ferner der Wert des beim neuen Bahnhof übrig bleibenden Geländes und der Wert des an die Reichspostverwaltung verpachteten Bahnpostgebäudes, endlich der Wert der freizuerwerbenden Stellwerke-, Telegraphen- und Beleuchtungsanlagen. Diese Mideinnahmen sind neuerdings zu rund 7 Millionen M. geschätzt worden, so daß für die jetzt in Betrieb kommende Anlage ein reiner Bauaufwand von rund 28½ Millionen Mark verbleiben würde.

Nach dem Ergebnis der seitherigen Abrechnungen ist bestimmt zu erwarten, daß für die jetzt in Betrieb kommende Anlage der Vorkosten einbehalten wird.

Bei der Vollendung des großen und bedeutungsvollen Werkes erfülle ich als Vertreter der mit dem Bau betrauten und den Betrieb leitenden Eisenbahnbehörde freudig eine Ehrenpflicht, wenn ich allen denen, die das Zustandekommen des Werkes ermöglicht und die Bauarbeiten mit Rat und Tat gefördert haben, den wärmsten Dank ausspreche.

Der erste Dank gebührt der Großherzoglich Badischen Regierung und den Badischen Landständen, die mit weitem Blick und mit Hochherzigkeit den Bau genehmigt und die großen Geldmittel zur Verfügung gestellt haben.

Wenn ich nun denjenigen gedenke, die sich im Dienste der Eisenbahnverwaltung hervorragende Verdienste um den Bau erworben haben, muß ich mit Wehmut einige Männer nennen, die nicht mehr unter uns weilen, deren Wirken aber auch heute ehrend erwähnt werden soll. Herr Baudirektor Gohweiler hat lange Jahre bis zu seinem 1896 erfolgten Tode die Angelegenheiten der Karlsruher Bahnhöfen bearbeitet und wertvolle Grundlagen für die weitere Entwicklung geschaffen. Herr Oberbaurat Gernet hat insbesondere die mühevollen Arbeiten der geplanten Straßenüberführungen und des Entwurfs der Bahnhofshochlegung an der alten Stelle gefertigt und nachdem die Verlegung des Bahnhofs beschlossen war, die allgemeine Bearbeitung des Plans für diese Lösung übernommen; auch war es ihm vor seinem im Jahr 1907 erfolgten Hinscheiden noch möglich geworden, die ersten Einleitungen zur Bauausführung zu treffen. Die grundlegenden Arbeiten für die Hochbauten hat der im Jahre 1910 verstorbene Herr Oberbaurat Ziegler gefertigt. Von ihm rührt namentlich die Grundrißbearbeitung für das Aufnahmegebäude her, die für den Wettbewerb der Architekten in den Jahren

1904 und 1905 maßgebend war. Wir werden den hochgeschätzten Kollegen, deren verdienstvollem Wirken durch den Tod zu früh ein Ziel gesetzt wurde, ein ehrendes und dankbares Andenken bewahren.

Der allgemeine Entwurf zu der großzügigen neuen Bahnhofsanlage mit den Zufahrtstrecken ist von dem Vorstand der Bauabteilung der Generaldirektion, Herrn Geheimen Rat Wasmer gefertigt. Die Einzelbearbeitung des Entwurfs ging nach dem Tod des Herrn Oberbaurat Gernet an Herrn Geheimen Oberbaurat Krüger über, der bis heute auch die obere Bauleitung wahrnahm. Hierbei wurde er von dem Vorstand der für den Bahnhofsneubau errichteten Bauinspektion III, Herrn Baurat Hardung auf das vortrefflichste unterstützt. Die weitere Bearbeitung und obere Leitung der Hochbauten übernahm nach dem Tod des Herrn Oberbaurats Ziegler Herr Oberbaurat Speer. Die künstlerische Gestaltung der Außenseite des Aufnahmehauses und der wichtigsten Innenräume ist, wie ich schon erwähnte, dem Herrn Professor Baurat Stürzenacker übertragen. Den genannten Herren sei für ihre hervorragenden, von großer Sachkenntnis und unermüdlicher Hingabe an ihre Aufgabe zeugenden Leistungen der wärmste Dank ausgesprochen.

Wie ich aus der großen Zahl der Männer unserer Baubewirtschaftung, die sich um die neue Anlage verdient gemacht haben, in der mir zur Verfügung stehenden Zeit nur wenige Namen hervorheben konnte, so vermag ich auch von den Firmen, die mit der Ausführung der Bauten betraut waren, nur die größten zu nennen. Die Aktiengesellschaft Tiefbauunternehmung Grün & Bilfinger in Mannheim hat neben zahlreichen anderen Arbeiten die sehr umfangreiche Herstellung des Bahnhofsplanums und der Bahnkörper für die Zufahrtstrecken übernommen, die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg bei Mainz die Lieferung und Aufstellung der Wasserturbinen, des Eisenwerks Gröningen die Lieferung und Aufstellung mehrerer Prädentonstruktoren. Die Aktiengesellschaft Tiefbauunternehmung Diederhoff & Widmann in Karlsruhe hat neben anderen Arbeiten die große Schalterhalle ausgeführt, in der wir uns befinden. Der Maschinenfabrik Bruchsal war die Lieferung und Aufstellung der Stellwerks- und Sicherungsanlagen übertragen. Die Firmen Wehm & Hoff C. m. b. H. und Jęglinśky & Tichelmann, beide in Karlsruhe, haben die Heizungsanlagen ausgeführt, die Firma A. Stahl in Stuttgart hat die elektrischen Gepäde- und Posttaugliche geliefert. Die Eisenbahnverwaltung dankt den genannten Firmen für die gute Ausführung der Arbeiten aufs Beste.

Nicht minder herzlichen Dank verdienen auch die vielen Unternehmener, Beamten und Arbeiter, die ich nicht einzeln nennen konnte. Ein so großes Werk bedarf gar vieler Köpfe und Hände, bis es erionnen, begonnen und vollendet ist. Jeder mußte an seinem Platz sich ganz einsehen und sein Bestes leisten, wenn die Arbeit von gutem Erfolg begleitet sein sollte. Nachdem nun das große Werk in der Hauptsache vollendet ist, danke ich allen beim Bau Beteiligten aufs herzlichste für ihre treue und gute Arbeit.

Am Schluß muß ich noch der Männer gedenken, die eine lange Reihe von Jahren hindurch unter den Knappen, schließlich überaus beengten Verhältnissen des alten Bahnhofs den Betrieb geführt und aufrecht erhalten haben. Nur wer den Verhältnissen näher steht, kann beurteilen, welche große Maß von Umsicht, Ausdauer und treuer Hingabe an die Dienstpflicht von allen Betriebsbeamten aufgewendet werden mußte, um den täglichen Dienst sicher abzuwickeln. Daß aber auch bei besonderen Anlässen die weiteren außerordentlich schweren Anforderungen des Verkehrs trotz der Unzulänglichkeit der Anlagen sicher und gut erfüllt wurden, macht es mir zur werten Pflicht, heute an dem Ehrentage der Bauleute auch der Betriebsbeamten zu gedenken und ihnen den wärmsten Dank für ihre mühselige, treue und erfolgreiche Arbeit auszusprechen, ihnen allen, die den weitverzweigten Betriebsdienst leiten und ausüben, die für die Sicherheit der Fahrten im Bahnhof sorgen und die an den Strafverhängen den verantwortungsvollen Schrankenwärtendienst ausüben. Ihnen allen gebührt unser herzlichster Dank.

Es ist ein schöner alter Brauch, einem neuen Bau in feierlicher Stunde einen Weispruch zu widmen. So lassen Sie mich die guten Wünsche, die wir dem großen Bauwerk entgegenbringen, in die Worte zusammenfassen:

Möge der neue Personenbahnhof alle Erwartungen erfüllen, die wir hegen, möge er dem Verkehr in vollem Maß dienen und der Stadt Karlsruhe wie unserer teureren badischen Heimat zum Nutzen und zur Ehre gereichen!

Mit diesen tiefgefühlten Wünschen übergeben wir den Bau seiner Bestimmung.

Herr Geh. Oberbaurat Krüger erläuterte an der Hand von Plänen die Gesamtanlage des Bahnhofs und Herr Oberbaurat Speer gab ein Bild der Gebäudegrundrisse. Schließlich erklärte Herr Prof. Baurat Stürzenacker die Gestaltung der Fassaden und die Ausschmückung der Räume. An die Erläuterungen schloß sich ein Rundgang im neuen Aufnahmehaus, den Zerstreuungsräumen und den zugehörigen Bahnsteiganlagen an. Die Teilnehmer bekamen ein interessantes Bild von der Anlage, die den modernsten Verkehrsansprüchen Rechnung trägt und, ohne das Praktische zu vernachlässigen, auch der heimischen Kunst und dem badischen Kunstgewerbe zur künstlerischen Betätigung Gelegenheit gab.

Nach dem Rundgang vereinigten sich die Teilnehmer zu einem Imbiß in den Wirtschaftsräumen. Während dieses Imbisses sprach zunächst Oberbürgermeister Siegrist der Staatsverwaltung den Dank der Stadt für die Errichtung des neuen Bahnhofs aus. Der Redner schloß mit einem Hoch auf den Finanzminister sowie auf den Generaldirektor und seine Mitarbeiter.

Geheimer Rat Wasmer dankte für die Anerkennung und brachte ein Hoch auf die Stadt Karlsruhe aus. Der Rektor der hiesigen Hochschule, Geh. Hofrat Prof. Dr. Klein, gedachte der technischen Leistungen mit einem Hoch auf die badische Technik. Als Vertreter der Handelskammer sprach Geh. Kommerzienrat Kollle, indem er auf die Beziehungen zwischen Handel, Industrie und Verkehrsweisen hinwies. Sein Hoch galt dem Finanzminister Dr. Rheinboldt und der Eisenbahnverwaltung. Geh. Hofrat Rebmann gedachte mit einem Hoch der Arbeiter vom höchsten bis zum letzten, die gebolfen, das große Kulturwerk zu vollbringen. Als Vertreter der Arbeiter sprach Oberaufseher Wagner und betonte das gute auf gegenseitigem Vertrauen gegründete Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebenen.

Die Zerstörung des Marineluftschiffes „L. 2“.

Paris, 18. Okt. Der Minister des Äußern Pichon und der Marineminister Baudin haben dem deutschen Botschafter Freiherrn von Schön anlässlich der Katastrophe des Marineluftschiffes „L. 2“ ihr Beileid ausgesprochen.

Rom, 17. Okt. Der „Popolo Romano“ meldet, daß der Kriegsminister telegraphisch in Berlin das Beileid der italienischen Armee und der Marine zu der Katastrophe des Marineluftschiffes „L. 2“ ausgedrückt habe.

London, 18. Okt. Der erste Lord der Admiralität, Churchill, hielt heute nachmittag in Manchester eine Rede, in der er namens der Admiralität und der britischen Nation die aufrichtige Trauer über das Unglück des großen deutschen Luftschiffes zum Ausdruck brachte. Churchill erwähnte darauf die Flottenfrage und führte u. a. aus: Der Vorschlag, den ich namens der königlichen Regierung für den Rüstungsfesttag ausspreche, ist ganz einfach. Wir würden im nächsten Jahre, abgesehen von den kanadischen Schiffen oder ihren Äquivalenten, ferner abgesehen von allem, was durch eine neue Entwicklung erforderlich werden könnte, 4 große Schiffe gegen 2 von Deutschland auf Kiel legen. Nun sagen wir in aller Freundschaft und Aufrichtigkeit, solange noch reichlich Zeit ist, zu dem großen deutschen Nachbar: Wenn ihr den Beginn des Baues von 2 Schiffen von dem regulären Zeitpunkt an, an dem der Bau beginnen sollte, um 12 Monate aufschiebt, würden wir den Beginn des Baues unserer 4 Schiffe in absolut gutem Glauben für die gleiche Frist aufschieben. Das würde einen vollständigen Feiertag für ein ganzes Jahr für England und Deutschland ergeben, soweit große Schiffe in Betracht kommen. Deutschland würde 6, wir fast 12 Millionen sparen und die relative Stärke der beiden Länder würde absolut unverändert bleiben. Churchill gab weiter der Überzeugung Ausdruck, daß auch andere Mächte überredet werden könnten, sich einem solchen Vorgehen anzuschließen.

Finanzieller Wochenrückblick.

Frankfurt, 16. Okt. Seit unserem vorigen Wochenrückblick hat sich die Tendenz an der Börse wieder ungünstiger gestaltet, da die Verteuerung am Geldmarkte nicht weichen will und auch die politische Lage nicht außer acht gelassen werden konnte. Besonders verstimmt die Wirren in Mexiko, die die Entsendung von deutschen Kriegsschiffen in die mexikanischen Gewässer erforderlich machten. Aber auch zwischen Österreich und Serbien sind die Beziehungen wieder gespannter geworden, da sich Serbien anscheinend mit den in London festgesetzten Grenzbestimmungen für das autonome Albanien nicht zufrieden geben will. Wien kam daher mit recht matten Kursen heraus, insbesondere für die von dort abhängigen Werte wie Kredit, Lombarden und Orientanleihen. Zu diesen ungünstigen Faktoren gesellten sich ungünstige Konjunkturberichte, denen allerdings Meldungen gegenüber standen, daß die großen Gemischtwerte noch auf viele Monate hinaus nutzbringend beschäftigt seien. Auch aus der Automobilbranche wurde berichtet, daß der Geschäftsgang nach vorübergehendem Nachlassen jetzt wieder ein flotterer sei. Infolgedessen konnten sich die führenden Montanwerte wieder etwas bessern und auch der rapide Rückgang in den Automobilaktien kam wieder zum Stillstand. Im übrigen ist der starke Rückgang in einzelnen schweren Industriepapieren in der Hauptsache auf freiwillige und unfreiwillige Positionslösungen zurückzuführen und bei der geringen Kaufneigung, die gegenwärtig besteht, genügen einige wenige Stöße, die an den Markt kommen, um einen größeren Kursrückgang herbeizuführen. Die Meldung, daß die Hamburg-Amerika-Linie 30 Millionen Mark neue Aktien auszugeben beabsichtigt, übte bei ihrem Bekanntwerden einen starken Druck auf Schiffahrtsaktien aus, indes konnten sich Lloyd ziemlich behaupten, da von Seiten dieser Gesellschaft erklärt wurde, daß bei ihr kein Kapitalbedarf bestehe. Bahnen stellten sich auch zumeist niedriger, namentlich Prince Henry, Meridional und Chantung. Stärkeren Rückgang erlitten auch Lombarden, da die Opposition der ungarischen Regierung gegen das Sanierungsprojekt verstimmt. Bankaktien zeigten gleichfalls schwächere Haltung, indes sind die Kursrückgänge bei diesen nicht bedeutend. Niedriger stellten sie von deutschen Sorten Diskonto-Akmanbank, Handelsgesellschaft und Dresdner Bank, auch die russischen Sorten mußten nachgeben, jedoch konnten sich Petersburger Internationale Handelsbank wieder etwas erholen. Die billigen Zeichnungsbedingungen für die neuen 4 1/2-prozentigen Ungarischen Schatzscheine drückten auf den Rentenmarkt. Deimische Brädelien ab und von den ausländischen stellten sich österreichisch-ungarische, mexikanische und Russen niedriger. Von Kassaindustriepapieren konnten sich Naphta, Nobel auf Pariser und Petersburger Käufe anscheinlich bessern, während Scheideanstalt, Schöcher Farbwerke, Holzverföhlung, Rüttgers, Meyer, Karlsruheer Maschinenfabrik, Filterfabrik Enginger, Metallwerke und Steaua Romana nachgaben. Von unnotierten Werten waren Benz & Co. auf die Nachricht, daß die neuen Aktien im Wege des Bezugsrechts nur unvollkommene Aufnahme gefunden hätten, zeitweise stärkerem Druck ausgesetzt, konnten sich jedoch auf die Meldungen von dem guten Geschäftsgang bei dem Unternehmen wieder etwas erholen.

Privatdiskonto 5 Prozent. Die vielfach für heute erwartete weitere Diskontorerhöhung der Bank für England ist nicht erfolgt. Kassaindustriewerte, insbesondere Automobilwerte, konnten sich heute anscheinlich erholen.

Grossherzogtum Baden.

Ans der Residenz, Karlsruhe, 20. Oktober.

R. Großherzogliches Hoftheater. In der gestrigen „Lohengrin“-Aufführung sang Kammerfänger Berger aus Berlin die Titelrolle. Es ist immer wieder eine neue Freude, den Künstler zu hören, dessen ausgezeichnetes, trefflich geschultes Stimmmaterial im Verein mit seinem höchstentwickelten Ausdrucksvermögen ihn auch die schwierigsten Aufgaben spielend bewältigen läßt. So bot auch sein gestriges Gastspiel den Hörern reichen Genuß, der für die Unzulänglichkeit mancher Tenorgastspiele des verflorenen Jahres entschädigen konnte.

Neueste Nachrichten und Telegramme.

W. Berlin, 20. Okt. Auf das von uns erwähnte Schreiben des Reichskanzlers an den

Kronprinzen in Sachen der braunschweigischen Thronfrage hat die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ erklärt, daß der Kronprinz in einem Brief aus Goppreben vom 14. d. Mts. sein lebhaftes Bedauern darüber ausgesprochen habe, daß sein Privatbrief an den Reichskanzler veröffentlicht worden ist. Böllig falsch sei die Erklärung eines Teils der Presse, als stelle er sich in Opposition zum Kaiser. In der Sache selbst hat der Kronprinz dem Reichskanzler erwidert, daß dessen Schreiben für ihn zur Klärung der Angelegenheit wesentlich beigetragen habe.

Wien, 20. Okt. Wie die „Südslawische Korrespondenz“ aus Belgrad meldet, erklären die dortigen Blätter, Serbien könne aus Gründen der statlichen Sicherheit den Forderungen der Dreibundmächte (gemeint ist wohl die österreichische Forderung, D. Red.) nicht nachgeben.

Saloniki, 19. Okt. In allen Klöstern auf dem Berg Athos wurde vorgestern in feierlicher Weise die Annexion des Berges Athos seitens Griechenland proklamiert. Eine diesbezügliche Urkunde wurde von den Vertretern aller Klöster unterschrieben.

Familiennachrichten.

Geburten. Ein Knabe: V.: Georg Hoos, Unterzahlmeister. — V.: Stefan Schäfer, Feilenhauer. — V.: Fried. Zeh, Fuhrmann. — V.: Aug. Wittmann, Elektrotechniker. — V.: Paul Bared, Verwaltungsführer. — Ein Mädchen: V.: Rudolf Nordin, Stadttagelöhner. — V.: Joh. Buchdunger, Magazin-arbeiter. — V.: Gustav Lehle, Zimmermann. — V.: Friedrich Schuler, Friseur. — V.: Friedr. Brunner, Tagelöhner. — V.: Joseph Finzer, Müller.

Todesfälle. Albert Klumpp, Kaufmann, Ehemann. — Sofie Harrer, Witwe. — Karl Klein, Schreiner, Ehemann. — Karl von Stoeffer, Wirkl. Geh.-Rat und Kammerherr, Erzellenz, Ehemann.

Wetterbericht des Zentralbureaus für Meteorologie und Hydrographie vom 20. Oktober 1913.

Die gestern im hohen Nordwesten erschienene Depression hat sich bis zur Nordwestküste herab ausgebreitet. Der über dem Binnenland lagernde hohe Druck hat dadurch aber keine nennenswerte Abschwächung erfahren und es herrscht unter seinem Einfluß noch immer teils heiteres, teils nebligtes Wetter bei wenig veränderten Wärmeverhältnissen. Da ein neues barometrisches Maximum im Nordosten erschienen ist und dies sich mit dem im Südosten lagernden vereinigt hat, so ist anzunehmen, daß nordwestliche Depression ihren Wirkungsbereich auf unser Gebiet wohl nicht ausbreiten wird; es ist deshalb Morgennebel, untertags aber voraussichtlich ziemlich heiteres und damit etwas milderes Wetter zu erwarten.

Wetternachrichten aus dem Süden vom 20. Oktober, früh:

Lugano wolkenlos 5 Grad, Biarritz bedeckt 8 Grad, Perpignan heiter 9 Grad, Triest wolkenlos 11 Grad, Florenz wolkenlos 7 Grad, Rom wolkenlos 9 Grad, Cagliari halbbedeckt 15 Grad, Brindisi wolkenlos 15 Grad.

Witterungsbeobachtungen der Meteorolog. Station Karlsruhe.

Oktober	Barom. mm	Therm. in C.	Abol. Feucht. in mm	Feuchtig. feit in Prop.	Wind	Wimmel
18. Nachts 9 ^U	754.7	5.8	6.6	96	Still	Rebel
19. Morgs. 7 ^U	754.1	2.4	5.5	100		
19. Mittags 2 ^U	752.3	7.5	7.1	91	NO	Hochnebel
19. Nachts 9 ^U	751.8	7.2	7.5	99		Rebel
20. Morgs. 7 ^U	752.5	5.7	6.6	98	Still	
20. Mittags 2 ^U	751.8	8.7	7.3	87	SW	wolkenlos

Höchste Temperatur am 18. Oktober: 11.6; niedrigste in der darauffolgenden Nacht: 2.0.

Niederschlagsmenge, gemessen am 19. Oktober, 7^U früh: 0.1 mm.

Höchste Temperatur am 19. Oktober: 7.9; niedrigste in der darauffolgenden Nacht: 5.7.

Niederschlagsmenge, gemessen am 20. Oktober, 7^U früh: 0.1 mm.

Wasserstand des Rheins am 18. Oktober, früh: Schutterinsel 1.30 m, gefallen 5 cm; Rehl 2.20 m, gefallen 3 cm; Maxau 3.61 m, gefallen 4 cm; Mannheim 2.68 m, gefallen 2 cm.

Wasserstand des Rheins am 19. Oktober, früh: Schutterinsel 1.25 m, gefallen 5 cm; Rehl 2.19 m, gefallen 1 cm; Maxau 3.56 m, gefallen 5 cm; Mannheim 2.65 m, gefallen 3 cm.

Wasserstand des Rheins am 20. Oktober, früh: Schutterinsel 1.15 m, gefallen 10 cm; Rehl 2.15 m, gefallen 4 cm; Maxau 3.51 m, gefallen 5 cm; Mannheim 2.58 m, gefallen 7 cm.

Verantwortlich für die Redaktion: Chefredakteur C. Amend in Karlsruhe.

Druck und Verlag: G. Braunsche Hochbuchdruckerei in Karlsruhe.

Pädagogium Karlsruhe, Bismarckstr. 69, Baischstr. 8. Vorbrüg. für alle Kl., besond. zum Abitur, Fähnrich- und Einjähr.-Examen; für hies. Gymnasiasten und Realschüler Gelegenheit zur Lösung der Schul-Aufgaben unter Lehrer-Aufsicht. (Schmidt u. Wiehl.)



Koche mit Knorr

Suppenwürfel jeden Tag
schmackhafte, billige Suppen!
46 Sorten, wie Erbs, Pilz,
Blumenkohl, Eiersternchen u.
1 Würfel 3 Teller 10 Pfennig.

Ebenso anerkannt sind
Knorr-Safermehl, Saferknoten,
Reismehl, Grünkernmehl.

Handels-Hochschule Karlsruhe Winter-Semester 1913/14.

- Rechtswissenschaft. Deutsches bürgerliches Recht, I. Teil.
Dozent: Herr Oberlandesgerichtsrat Mainhard, Karlsruhe.
Jeden Freitag, abends 8 1/2 Uhr. Beginn 24. Oktober 1913.
- Volkswirtschaftslehre. A. Einführung in die Lehre vom Bankwesen.
Dozent: Herr Geh. Hofrat Dr. von Zwieneder-Südenhorst, Professor an der Technischen Hochschule Karlsruhe.
Jeden Dienstag, abends 8 1/2 Uhr. Beginn 28. Oktober 1913.
- Halbsemesterkurs. Wirtschaftswissenschaftliche Übungen. Erste Besprechung (in der das Programm besprochen und die Themen verteilt werden) Mittwoch, den 29. Oktober, abends 7 1/2 Uhr, im staatswissenschaftlichen Institut, Aulabau der Technischen Hochschule.
Dozent: Herr Geh. Hofrat Dr. von Zwieneder-Südenhorst, Professor an der Technischen Hochschule Karlsruhe.
- Privatwirtschaftslehre. (Halbsemesterkurs). Grundzüge der Kredit- und Kapitalbeschaffung kaufmännischer Unternehmungen.
Dozent: Herr Bankier Dr. Stein, Karlsruhe.
Jeden Montag, abends 8 1/2 Uhr. Beginn 27. Oktober 1913.
- Philosophie. Das Problem des Lebens.
Dozent: Herr Professor Dr. Drews von der Technischen Hochschule Karlsruhe.
Jeden Mittwoch, abends 8 1/2 Uhr. Beginn 22. Oktober 1913.

Zum Besuch der Vorlesungen sind alle Kaufleute — auch Frauen — berechtigt, die das 17. Lebensjahr vollendet haben. Eine entsprechende Vorbildung wird vorausgesetzt. Ferner sind zum Besuch zugelassen: Lehrer, Beamte wirtschaftlicher Betriebe des Reiches, des Staates und der Stadt. Über Zulassung anderer Personen entscheidet auf schriftlichen Antrag das Kuratorium.

Die Besuchsgebühren betragen für das Wintersemester

Für Prinzipale, Direktoren, Prokuristen, sowie für Richtungsleiter	M. 20.—
Für Angestellte	M. 12.—
Für einen Semesterkurs	4.—
Für einen Halbssemesterkurs	2.—

Für Angestellte, die Mitglieder des kaufmännischen Vereins Karlsruhe sind, betragen die Besuchsgebühren 8.— M. bezw. 3.— M.
Anmeldungen gegen Vorauszahlung der Besuchsgebühren werden in folgenden Buchhandlungen entgegengenommen:
A. Bielefeld's Buchhandlung, Wilh. Jahraus, C. Kundt, J. Lind's Buchhandlung, Weststadt Buchhandlung Bruno Lange.

Karlsruhe, Oktober 1913.

Das Kuratorium.

BAUGENEHMIGUNGEN

Von Großherzoglich badischen Bezirksämtern genehmigte Baugesuche.
Veröffentlichungen erfolgen wöchentlich mehrmals. (Ausschreib. verboten).

- Amst Konstantz.**
Allmannsdorf. Balthaf. Zutter, Umbau. Arlen. Kaufant. Garber. Ratf. Scheiber, Holzschuppen. Konstantz. Hauptlehrer Rieger, Wohnhaus. Zanter, Schmiedm., Doppelwohnhaus. Mäggingen. Turnverein Mäggingen, Turnhalle. Dehningen. Eugen Sieber, Fabrikarbeiter, Kamin. Nabolzschell. Magnus Joes, Maurer, Fenster- und Ziereneubau.
- Amst Neustadt.**
Rudenbach. Dionys Reiner, Fabrikant, Bauveränderungen. Eijenbach. Anton Rapp, Kamin. Wintergarten. Erwin Jähringer, Erstellung eines Wohnhauses. Wintergarten-Gleichenbrunn. Wilh. Hensler, Oekonomiegüter. Foostal. Gemeinde Bieräcker, Umbau des Schulhauses. Kappel. Ratf. Stiftingradt, Warmwasserversorgungsanlage in der Pfarrkirche. Kappel. Karl Emil Freytag, Abertanlag. Neustadt. Gemeinnütziger Bauverein, 3 Familienwohnhäuser. Kirchhofstr. 4. Mäier, Walter, Kemise. K. Köster, Schuppen. Wilhelm Luecht, Uhrmachermeister, Eingangsbau. Gustav Spitz, Buchbindermeister, Abertanlag. u. Kamin. Schwarzenbach. Adolf Feigmann, Stöckelbau.
- Amst Wolfach.**
Einbach. Josef Schmieder, Umbau. Gutach. Josef Wöhrle, Wohnhausumbau. Haslach. Friedhelm Neumaier, Wohnhaus. Kallbrunn. J. Mäier, Ehefrau, Wohnhaus. Mählenbach. Alb. Griesbarrn, Schweinefärr. Röh. Lang, Wohnhaus. Josef Walter, Wohnhausumbau. Oberwolfach. Gottfr. Schilling, Wohnhausumbau. Schapbach. Alban Kernbruster, Wohnhaus. Scheutenzell. Frau Oberföll, Wohnhaus. Schiltach. Karlin & Cie., Umbau des Arbeiterwohnhauses. Pfil. Koch, Rastatt, Umbau. Wolfach. Friedr. Stolz, Wohnhausumbau.

Wintersport Grindelwald = Hotel Alpina

Das ganze Jahr geöffnet. Vorzügliche Skifelder. Großartige Eis-Bobsleigh- und Rodelbahnen. Elektr. Licht, Zentralheizung, Bäder. Maßige Preise.

Rapallo Grd. Hotel Savoya und Pension Rapallo u. Poste

direkt am Meer (gegenüber dem Volksgarten)
Zentralheiz. — Lift. — Das ganze Jahr offen.
Pension. — Garage. — Restaurant. **A. Bottinelli**, Direct.

Besonderheiten: Progressiv fallende Prämien für Lebensversicherungen, für Männer und Frauen getrennte Rententafeln.
Gegründet 1833.

Allgemeine Rentenanstalt zu Stuttgart

Lebens- u. Rentenversicherungs-Verein a. S.
Billigste Prämientafeln für Lebens- u. Rentenversicherungen.
Vertreter in allen größeren Städten.
Generalagentur Karlsruhe i. B., Friedenstraße 23.

Ludwig Schweisgut
Grossh. Bad. Hoflieferant, Hoflieferant Ihrer Kaiserl. Hoheit der Frau Prinzessin Wilhelme von Baden.

4 Erbprinzenstr. 4

Schweisgut.
Gediegenste Auswahl in
Flügel, Pianinos, Harmoniums.
Nur allerbeste Fabrikate.
Alleinige Vertretung von
Bechstein, Blüthner, Grotrian — Steinweg, Thürmer, Mannborg u. a.
Über 100 Instrumente am Lager.
Fachmännische Garantie.
Reelle Preise.

Geld

auf 1. und 2. Hypotheken sucht
Rudolf Brauchli
Hypothekengagentur
Karlsruhe, Goethestraße 43.

Große Straßburger 1 Mk.-Lotterie
Ziehung sicher 8. November.
Gesamtver. der Gewinne
40000 M.
Hauptgewinn
10000 M.
Große Badische Rote + Gold-Lotterie
3328 Geldg. u. 1 Prämie bar Geld
37000 M.
Mögl. Höchstgewinn
15000 M.
Ziehung sicher 22. November
Lose je 1 M., 11 Lose 10 M.
Porto u. Liste je 25 Pfennig
empfehl. Lot. - Unternehm.
J. Stürmer
Filiale Kohl a. Rh., Hauptstraße 47.

Schlafzimmer, Wohnzimmer, Speisezimmer, Herrenzimmer, Küchen- und Einzel-Möbel
in großer Auswahl kaufen Sie am vorteilhaftesten in dem altbekannt. besten Möbelhaus von
Lud. Seiter
Waldstraße 7. Telefon 2968.

Badische Maschinenfabrik & Eisengießerei

vorm. G. Gebold und Gebold & Neff.
Die Aktionäre der Badischen Maschinenfabrik & Eisengießerei vorm. G. Gebold und Gebold & Neff werden hiermit zur achtundwanzigsten ordentlichen Generalversammlung eingeladen, welche Freitag den 14. Nov. 1913, nachmittags 3 1/2 Uhr, im Geschäftszentral der Gesellschaft in Durlach stattfinden wird.
F. 637

Tagesordnung:
1. Bericht der Direktion über das Geschäftsjahr 1912/1913.
2. Bericht des Aufsichtsrates, Antrag auf Genehmigung des Rechnungsabchlusses und auf Entlassung der Direktion u. des Aufsichtsrates.
3. Beschlußfassung über die Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl zum Aufsichtsrat.
5. Antrag zur Erhöhung des Aktienkapitals um Mark 500.000.— und dementsprechende Änderung der Statuten.

Diejenigen Aktionäre, welche an der Generalversammlung teilnehmen wollen, haben ihre Aktien oder die über die Hinterlegung der Aktien bei einem deutschen Notar ausgestellte Bescheinigung bis spätestens Montag den 10. November d. J., vor 6 Uhr abends bei der Gesellschaftskasse oder bei dem Bankhaus Zeit L. Homburger in Karlsruhe, oder bei der Deutschen Effecten- & Wechselbank in Frankfurt a. M. zu hinterlegen (§ 19 der Statuten).
Durlach, 18. Oktober 1913.
Der Aufsichtsrat.
Emil Gerber.

Bürgerliche Rechtspflege.

a. Streitige Gerichtsbarkeit.
O. 720.2 Lörrach. In Sachen der Margaretha Nitsche von Frankfurt, vertreten durch die Rechtsanwältin Schmitt und Maier in Lörrach, gegen Wilhelm Nech, Meisender, früher in Lörrach, jetzt an unbekanntem Ort, wegen Unterhalts, wird der Beklagte zur Fortsetzung der mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits vor das Großh. Amtsgericht in Lörrach auf Dienstag den 11. Nov. 1913, vormittags 9 Uhr, Zimmer Nr. 16, geladen.
Lörrach, 15. Oktober 1913.
Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts Abt. 3.

O. 772.2.1 Mannheim. Die Ehefrau des Tagelöhners Johann Jakob Schweigheimer Magdalena geb. Lambert in Niesheim, Prozeßvollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Stern in Mannheim, klagt gegen ihren gen. Ehemann, zuletzt in Kirchgarthausen, jetzt an unbekanntem Ort, auf Grund des § 1568 BGB. mit dem Antrage auf Scheidung der am 9. April 1904 in Mannheim-Nedarau geschlossenen Ehe aus Verschulden des Ehemannes; Kosten zu dessen Lasten. Die Klageerin ladet den Beklagten zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits vor die 3. Zivilkammer des Großh. Landgerichts zu Mannheim auf den 16. Dezember 1913, vormittags 9 1/2 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.
Mannheim, 17. Okt. 1913.
Der Gerichtsschreiber des Gr. Landgerichts.

O. 777. Bonndorf. Über das Vermögen des Fabrikanten Karl Kriehle in Bonndorf wurde heute am 17. Oktober 1913, nachmittags 5 Uhr, das Konkursverfahren eröffnet, da der Gemeinschuldner zahlungsunfähig ist.
Der Kaufmann Karl Müller in Neustadt (i. Schwarzwald) ist zum Konkursverwalter ernannt.
Konkursforderungen sind bis zum 8. November 1913 bei dem Gerichte anzumelden.
Es wurde Termin anberaumt vor dem diesseitigen Gerichte zur Beschlußfassung über die Verbehalten der Wahl eines anderen Verwalters, sowie über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretendenfalls über die in § 132 der Konkursordnung bezeichneten Gegenstände auf Donnerstag, 6. Novbr. 1913, nachmittags 5 Uhr, und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf Freitag den 28. Novbr. 1913, nachmittags 4 Uhr.
Allen Personen, welche eine zur Konkursmasse gehörige Sache in Besitz haben oder zur Konkursmasse etwas schuldig sind, wird aufgegeben, nichts an den Gemeinschuldner zu verpacken 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 8. November 1913 Anzeige zu machen.
Bonndorf, 17. Okt. 1913.
Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts.

O. 769. Bruchsal. Über das Vermögen der offenen Handelsgesellschaft Gebrüder Bachmann, Weinhandlung in Bruchsal, wurde heute am 17. Oktober 1913, nachmittags 5 1/2 Uhr, das Konkursverfahren eröffnet, da die Gesellschaft zahlungsunfähig und überschuldet ist.
Der Rechtsanwalt Straus in Bruchsal ist zum Konkursverwalter ernannt.
Konkursforderungen sind bis zum 25. November 1913 bei dem Gerichte anzumelden.
Es ist Termin anberaumt vor dem diesseitigen Gerichte Abt. I, Zimmer Nr. 9, zur Beschlußfassung über die Verbehalten der Wahl eines anderen Verwalters, sowie über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretendenfalls über die in § 132 der Konkursordnung bezeichneten Gegenstände, auf Donnerstag 13. Nov. 1913, vormittags 11 Uhr, und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf Mittwoch den 7. Jan. 1914, vormittags 11 Uhr.
Allen Personen, welche eine zur Konkursmasse gehörige Sache in Besitz haben oder zur Konkursmasse etwas schuldig sind, ist aufgegeben, nichts an den Gemeinschuldner zu verpacken 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 13. November 1913 Anzeige zu machen.
Bruchsal, 17. Okt. 1913.
Großh. Amtsgericht I.

O. 776. Mannheim. Über den Nachlaß der am 30. Mai 1913 in München verstorbenen, zuletzt in Weß, früher in Mannheim wohnhaft gewesenen Obergängerin Sophie Bahling-Werg, Ehefrau des Hans Bahling in Mannheim, wurde heute nachmittags 5 1/2

Uhr, das Konkursverfahren eröffnet.
Zum Konkursverwalter ist ernannt: Gerichtlicher Exekutor Michel in Mannheim.
Konkursforderungen sind bis zum 20. Dezember 1913 bei dem Gerichte anzumelden.
Zugleich ist zur Beschlußfassung über die Wahl eines definitiven Verwalters, über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretendenfalls über die in § 132 der Konkursordnung bezeichneten Gegenstände auf Donnerstag, 13. Novbr. 1913, vormittags 11 Uhr, sowie zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf Donnerstag, 15. Jan. 1914, vormittags 11 Uhr, vor dem Großh. Amtsgerichte Abt. 3, 2. Stod., Zimmer Nr. 111, 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 verpacken 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 20. Dezember 1913 Anzeige zu machen.
Mannheim, 17. Okt. 1913.
Der Gerichtsschreiber des Gr. Amtsgerichts Abt. 3, 2.

b. Freiwillige Gerichtsbarkeit.
O. 741.2.1 Lörrach. Der Abwesenheitspfleger, Landwirt Albert Schöne in Weß hat beantragt, den verstorbenen Wilhelm Frommer, geboren am 3. Dezbr. 1853 zu Weß, und zuletzt wohnhaft daselbst, für tot zu erklären.
Ferner hat der Abwesenheitspfleger, Eisenbahnarbeiter August Anders in Weß beantragt, die verstorbenen Katharina Frommer, geboren am 2. Juni 1865 zu Weß, u. zuletzt wohnhaft daselbst, für tot zu erklären.
Die bezeichneten Verstorbenen werden aufgefordert, sich spätestens in dem auf Donnerstag, 28. Mai 1914, vormittags 9 Uhr, vor dem hiesigen Gericht, Zimmer Nr. 6, anberaumten Aufgebotsstermine zu melden, widrigenfalls die Todeserklärungen erfolgen wird.
In alle, welche Auskunft über Leben oder Tod des Verstorbenen zu erteilen vermögen, ergeht die Aufforderung, spätestens im Aufgebotsstermine dem Gerichte Anzeige zu machen.
Lörrach, 15. Okt. 1913.
Gerichtsschreiber Gr. Amtsgerichts Abt. 3.

zwei Ranzeleihilfen
die im Ausfertigen von Beschlüssen, Führung von Akten und im Bedienen der Schreibmaschine vollständig bewandert sind. Bewerber, die auf größeren Grundbuchämtern schon gearbeitet haben, erhalten den Vorzug.
Gesuche sind unter Vorlage von Zeugnissen und Angabe der Gehaltsansprüche bis spätestens den 30. ds. Mts. einzureichen.
Forstheim, 18. Okt. 1913.
Grundbuchamt I.

Erdb. und Maurerarbeiten zur Herstellung einer Stützmauer und Verlegung eines Karrenweges samt Nebenarbeiten auf Station Bellingen nach der Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 zu vergeben: Erdaußhub 390 cbm, Beton 120 cbm, Betonfläche 80 qm, Wegfläche 160 qm. O. 778.2.1 Zeichnungen und Bedingungen hier und Bahnhofserei Schillingen; Angebotsvor- drude ebenda. Angebote mit der Aufschrift „Stützmauer“ an uns verschlossen, post- und brieflos, bis Montag den 3. November d. J., nachmittags 5 Uhr, einzureichen.
Zuschlagsfrist 8 Tage.
Wajel, 18. Oktober 1913.
Großh. Bauinspektion I.

zwei Ranzeleihilfen
die im Ausfertigen von Beschlüssen, Führung von Akten und im Bedienen der Schreibmaschine vollständig bewandert sind. Bewerber, die auf größeren Grundbuchämtern schon gearbeitet haben, erhalten den Vorzug.
Gesuche sind unter Vorlage von Zeugnissen und Angabe der Gehaltsansprüche bis spätestens den 30. ds. Mts. einzureichen.
Forstheim, 18. Okt. 1913.
Grundbuchamt I.

Erdb. und Maurerarbeiten zur Herstellung einer Stützmauer und Verlegung eines Karrenweges samt Nebenarbeiten auf Station Bellingen nach der Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 zu vergeben: Erdaußhub 390 cbm, Beton 120 cbm, Betonfläche 80 qm, Wegfläche 160 qm. O. 778.2.1 Zeichnungen und Bedingungen hier und Bahnhofserei Schillingen; Angebotsvor- drude ebenda. Angebote mit der Aufschrift „Stützmauer“ an uns verschlossen, post- und brieflos, bis Montag den 3. November d. J., nachmittags 5 Uhr, einzureichen.
Zuschlagsfrist 8 Tage.
Wajel, 18. Oktober 1913.
Großh. Bauinspektion I.

Erdb. und Maurerarbeiten zur Herstellung einer Stützmauer und Verlegung eines Karrenweges samt Nebenarbeiten auf Station Bellingen nach der Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 zu vergeben: Erdaußhub 390 cbm, Beton 120 cbm, Betonfläche 80 qm, Wegfläche 160 qm. O. 778.2.1 Zeichnungen und Bedingungen hier und Bahnhofserei Schillingen; Angebotsvor- drude ebenda. Angebote mit der Aufschrift „Stützmauer“ an uns verschlossen, post- und brieflos, bis Montag den 3. November d. J., nachmittags 5 Uhr, einzureichen.
Zuschlagsfrist 8 Tage.
Wajel, 18. Oktober 1913.
Großh. Bauinspektion I.

Erdb. und Maurerarbeiten zur Herstellung einer Stützmauer und Verlegung eines Karrenweges samt Nebenarbeiten auf Station Bellingen nach der Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 zu vergeben: Erdaußhub 390 cbm, Beton 120 cbm, Betonfläche 80 qm, Wegfläche 160 qm. O. 778.2.1 Zeichnungen und Bedingungen hier und Bahnhofserei Schillingen; Angebotsvor- drude ebenda. Angebote mit der Aufschrift „Stützmauer“ an uns verschlossen, post- und brieflos, bis Montag den 3. November d. J., nachmittags 5 Uhr, einzureichen.
Zuschlagsfrist 8 Tage.
Wajel, 18. Oktober 1913.
Großh. Bauinspektion I.

Erdb. und Maurerarbeiten zur Herstellung einer Stützmauer und Verlegung eines Karrenweges samt Nebenarbeiten auf Station Bellingen nach der Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 zu vergeben: Erdaußhub 390 cbm, Beton 120 cbm, Betonfläche 80 qm, Wegfläche 160 qm. O. 778.2.1 Zeichnungen und Bedingungen hier und Bahnhofserei Schillingen; Angebotsvor- drude ebenda. Angebote mit der Aufschrift „Stützmauer“ an uns verschlossen, post- und brieflos, bis Montag den 3. November d. J., nachmittags 5 Uhr, einzureichen.
Zuschlagsfrist 8 Tage.
Wajel, 18. Oktober 1913.
Großh. Bauinspektion I.

Erdb. und Maurerarbeiten zur Herstellung einer Stützmauer und Verlegung eines Karrenweges samt Nebenarbeiten auf Station Bellingen nach der Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 zu vergeben: Erdaußhub 390 cbm, Beton 120 cbm, Betonfläche 80 qm, Wegfläche 160 qm. O. 778.2.1 Zeichnungen und Bedingungen hier und Bahnhofserei Schillingen; Angebotsvor- drude ebenda. Angebote mit der Aufschrift „Stützmauer“ an uns verschlossen, post- und brieflos, bis Montag den 3. November d. J., nachmittags 5 Uhr, einzureichen.
Zuschlagsfrist 8 Tage.
Wajel, 18. Oktober 1913.
Großh. Bauinspektion I.

Erdb. und Maurerarbeiten zur Herstellung einer Stützmauer und Verlegung eines Karrenweges samt Nebenarbeiten auf Station Bellingen nach der Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 zu vergeben: Erdaußhub 390 cbm, Beton 120 cbm, Betonfläche 80 qm, Wegfläche 160 qm. O. 778.2.1 Zeichnungen und Bedingungen hier und Bahnhofserei Schillingen; Angebotsvor- drude ebenda. Angebote mit der Aufschrift „Stützmauer“ an uns verschlossen, post- und brieflos, bis Montag den 3. November d. J., nachmittags 5 Uhr, einzureichen.
Zuschlagsfrist 8 Tage.
Wajel, 18. Oktober 1913.
Großh. Bauinspektion I.

Erdb. und Maurerarbeiten zur Herstellung einer Stützmauer und Verlegung eines Karrenweges samt Nebenarbeiten auf Station Bellingen nach der Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 zu vergeben: Erdaußhub 390 cbm, Beton 120 cbm, Betonfläche 80 qm, Wegfläche 160 qm. O. 778.2.1 Zeichnungen und Bedingungen hier und Bahnhofserei Schillingen; Angebotsvor- drude ebenda. Angebote mit der Aufschrift „Stützmauer“ an uns verschlossen, post- und brieflos, bis Montag den 3. November d. J., nachmittags 5 Uhr, einzureichen.
Zuschlagsfrist 8 Tage.
Wajel, 18. Oktober 1913.
Großh. Bauinspektion I.