

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1917

21.8.1917 (No. 226)



Karlsruher Zeitung

Staatsanzeiger für das Großherzogtum Baden

No 226

Dienstag, den 21. August 1917

160. Jahrgang

Expedition:
Karlsruher Str. 14
Bismarckstr. 953 und 954,
Postfach Nr. 3515.

Vorausbezahlung: vierteljährlich 4,45 M.; durch die Post im Gebiete der deutschen Postverwaltung, Briefträgergebühr eingerechnet, 4,62 M. — Anzeigengebühr: die 6 mal gespaltene Zeile oder deren Raum 25 P. Briefe und Gelder frei. Bei Wiederholungen tarifreter Rabatt, der als Rabatt gilt und verneinert werden kann, wenn nicht binnen vier Wochen nach Empfang der Rechnung Zahlung erfolgt. Bei Klageerhebung, Zwangsversteigerung und Konkursverfahren fällt der Rabatt fort. Erfüllungsort Karlsruhe. — Im Falle von höherer Gewalt, Streit, Sperrung, Auslieferung, Nachdruck, Betriebsstörung im eigenen Betriebe oder in denen unserer Lieferanten hat der Inserent keine Ansprüche, falls die Zeitung verspätet, in beschränktem Umfange oder nicht erscheint. — Für telefonische Abbestellung von Anzeigen wird keine Gewähr übernommen.

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

Staatsanzeiger.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog haben sich unter dem 30. Juli d. J. gnädigst bewegen gefunden, dem Schlosser Hermann Rees in Mannheim die silberne Verdienstmedaille zu verleihen.

Seine Erzellenz der Herr Erzbischof hat die Pfarrei Werbach, Dekanats Tauberbischofsheim, dem bisherigen Pfarrer Johann Stephan Keller in Sodenheim verliehen. Der Genannte ist am 5. August d. J. kirchlich eingesetzt worden.

Das Ministerium des Innern hat unterm 14. August d. J. den Polizeikommissär Karl Janisch in Karlsruhe zum Bezirksamt Freiburg veretzt.

Den Bau und Betrieb der Nebenbahnen Durmersheim—Karlsruhe—Spöck und Grünwinkel—Daxlanden betr.
Nachstehend wird die für den Bau und Betrieb der Nebenbahnen Durmersheim—Karlsruhe—Spöck und Grünwinkel—Daxlanden der Stadtgemeinde Karlsruhe erteilte Genehmigungsurkunde zur allgemeinen Kenntnis gebracht.

Karlsruhe, den 16. August 1917.

Großherzogliches Ministerium der Finanzen.

In Vertretung:

Schulz.

Zunghans.

Genehmigungsurkunde

für den Bau und Betrieb der Nebenbahnen Durmersheim—Karlsruhe—Spöck und Grünwinkel—Daxlanden.

Auf Grund des Gesetzes vom 23. Juni 1900, das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen betreffend, und von § 29 des Straßengesetzes vom 14. Juni 1884 wird mit Allerhöchster Ermächtigung aus Großh. Staatsministerium vom 30. Juli 1917 Nr. 661/62 der Stadtgemeinde Karlsruhe die Genehmigung für den Bau und Betrieb der für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehr bestimmten, auf 1. Januar 1915 von der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft in Mannheim an die Stadtgemeinde Karlsruhe verkauften Nebenbahnen Durmersheim—Karlsruhe—Spöck und Grünwinkel—Daxlanden mit folgenden Rechten und Verbindlichkeiten erteilt:

1. Die Bahnlinie Durmersheim—Spöck führt von Durmersheim über Wörth, Forchheim und Karlsruhe-Grünwinkel bis zum Haltepunkt Kähler Krug in Karlsruhe. Von da biegt sie nach Überschreitung der Alb in die Dorfstraße ein, wendet sich aus dieser in die Weinbrennerstraße, durchläuft diese bis zur Schillerstraße, zieht von hier aus durch die Gartenstraße bis zum Garnisonlagarett, ab da auf dem aufgelassenen Bahnkörper der früheren Wagnabahn bis zur Weierheimer Allee und sodann durch diese und die Kriegsstraße in den Nebenbahnhof Karlsruhe bei der Abzweigung der Kapellenstraße. Von hier zieht die Bahn durch die Kapellen- und Karl Wilhelmstraße bis zum neuen Friedhof und von hier über Gagsfeld, Wüchig, Blankenloch, Sautensee und Stauffort zum Endbahnhof Spöck.

2. Die Linie Grünwinkel—Daxlanden beginnt im Nebenbahnhof Karlsruhe-Grünwinkel, durchfährt den Stadtteil Grünwinkel und zieht sodann nach Daxlanden.

3. Für den Bau und Betrieb der Bahnen sind die für Nebenbahnen geltenden Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen maßgebend.

4. Die Bahnen, die mit Dampftrakt betrieben werden, sind innerhalb einer von der Staatsaufsichtsbehörde festzusetzenden Frist zum Betrieb mittels elektrischer Kraft einzurichten.

5. Für die baulichen Anlagen gelten folgende Bestimmungen:

1. Die Spurweite der Bahn beträgt 1 Meter. Auf der Strecke von der Schillerstraße bis zum Kreuzungspunkt der Weierheimer Allee mit der Gartenstraße und vom Kreuzungspunkt der Kriegsstraße mit der Karl-Friedrichstraße bis zum neuen Friedhof in Karlsruhe wird das Gleis mit den normalspurigen Gleisanlagen der städtischen Straßenbahn als Dreischienenbahn zusammengelegt.

2. Der Staatsaufsichtsbehörde bleibt vorbehalten: Die Feststellung der Bahnlinien in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte sowie der Umgrenzungslinien für den lichten Raum, die Bestimmung der Zahl und Lage der Stationen und Haltepunkte, ferner die Genehmigung der Entwürfe aller für den Betrieb der Bahnen bestimmten baulichen Anlagen und Einrichtungen sowie aller späteren Änderungen derselben. Die Bestimmung der Haltestellen innerhalb des Gebietes der Stadt Karlsruhe bleibt der Stadtgemeinde überlassen, soweit nicht im Einzelfalle die Staatsaufsichtsbehörde ein Bedürfnis für ihre Eingreifen als vorliegend erachtet.

3. a) Zur Anlage der Bahn wird die Benutzung öffentlicher Wege nach Maßgabe des § 29 des Straßengesetzes vom 14. Juni 1884 insoweit gestattet, als dies ohne Gefährdung oder erhebliche Beeinträchtigung des Straßenverkehrs zulässig

ist. Die näheren Festsetzungen über den Umfang und die Art der Benutzung sowie über deren Bedingungen werden von der Straßenaufsichtsbehörde festgestellt, der die genauen Pläne über die die öffentlichen Wege betreffenden Teile der Bahn zur Genehmigung vorzulegen sind.

b) An den Eigentumsverhältnissen der öffentlichen Wege wird durch deren Mitbenutzung zu den Bahnanlagen nichts geändert.

4. Die Stadtgemeinde ist jederzeit zur Änderung und Erweiterung der Anlagen verpflichtet, sofern und soweit die Staatsaufsichtsbehörde dies im Interesse des Verkehrs und insbesondere im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebs oder des Straßenverkehrs für geboten erachtet.

5. Der Straßenausbau ist unbenommen, auch nach Herstellung der Bahnen bauliche Ausbesserungen und Veränderungen an den von den Bahnanlagen benützten Straßen und ihren Zugehörden oder an den in den Straßen liegenden Dohlen, Wasser- und Gasleitungen, an Telegraphenanlagen und dergl. vorzunehmen, ebenso neue Anlagen dieser Art zu errichten oder Dritten solche Änderungen, Verbesserungen und Neuanlagen zu gestatten, ohne daß der Stadtgemeinde wegen vorübergehender Störung des Bahnbetriebs oder wegen etwa nötig werdender Änderungen in der Bahnanlage ein Entschädigungsanspruch zusteht; jedoch soll bei der Ausführung solcher Arbeiten darauf Rücksicht genommen werden, daß eine Unterbrechung des Bahnbetriebs tunlichst vermieden wird.

6. Für Beschädigungen der Bahnanlage, welche durch den öffentlichen Verkehr auf den zum Bahnbetrieb mitbenützten Straßen etwa entstehen, kann die Stadtgemeinde eine Entschädigung von dem Eigentümer des öffentlichen Weges oder von der Straßenausbauverwaltung nicht beanspruchen. Dagegen ist die Stadtgemeinde für jeden Schaden, welcher der Straßenausbauverwaltung durch den Bau oder durch den Betrieb der Bahnen zugefügt wird, haftbar und ersatzpflichtig.

Die Feststellung der Zahl und Bauart der Fahrzeuge bleibt der Staatsaufsichtsbehörde vorbehalten. Die Zeichnungen neuer Fahrzeuge sind zur Genehmigung einzureichen. Es dürfen nur solche Fahrzeuge verwendet werden, welche von der Staatsaufsichtsbehörde geprüft worden sind.

Für den Betrieb gelten folgende Vorschriften:

1. Der Staatsaufsichtsbehörde bleibt die Berechtigung vorbehalten:

a) zur Genehmigung und Abänderung des Fahrplans, b) zur Feststellung der Beförderungspreise und Tarifbestimmungen sowie zu deren Abänderung, c) zur Festlegung der Grundsätze für die Dienst- und Ruhezeiten des Betriebspersonals.

2. Auf neuen Strecken sowie auf bestehenden Strecken, auf denen wesentliche bauliche Veränderungen vorgenommen wurden oder eine neue Betriebsart eingerichtet wurde, darf die Eröffnung des Betriebs erst erfolgen, wenn sämtliche Anlagen und Einrichtungen durch die Staatsaufsichtsbehörde geprüft und den Bedingungen entsprechend befunden worden sind.

3. Die Tarife und deren Abänderung sind von der Stadtgemeinde spätestens 2 Monate vor diesem Zeitpunkt öffentlich bekannt zu machen. Werden in besonderen Fällen einzelnen Personen oder Gesellschaften Ausnahmetarife bewilligt, so müssen diese unter sonst gleichen Verhältnissen auch jedem Dritten gewährt werden.

4. Die Stadtgemeinde hat auf den Übergangsstationen solche Einrichtungen zu treffen, daß die Umladung der Güter von und nach den normalspurigen Anschlußbahnen tunlichst gefördert wird. Für diese Umladungen dürfen außer den in den Tarifätzen enthaltenen Vergütungen besondere Gebühren nicht erhoben werden.

5. Die Leistungen des Bahnunternehmens für die Zwecke des Postdienstes regeln sich nach dem Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875 und den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen, jedoch mit der Einschränkung, daß für die Zeit bis zum Ablauf von 8 Jahren, vom Beginn des auf die Betriebseröffnung einer Neubaustrecke folgenden Kalenderjahres an gerechnet, an Stelle der Artikel 2, 3 und 4 des Gesetzes die im Erlass des Reichsanzeigers vom 28. Mai 1879 getroffenen Bestimmungen treten.

6. Der Reichstelegraphenverwaltung gegenüber liegen der Stadtgemeinde diejenigen Verpflichtungen ob, welche für die badiischen Staatsbahnen jeweils gelten.

7. Bezüglich der Leistungen für militärische Zwecke ist die Stadtgemeinde den bereits erlassenen oder künftig für die Eisenbahnen im Deutschen Reich ergehenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen unterworfen.

8. Weitere Anordnungen zur Sicherung des Betriebs bleiben der Staatsaufsichtsbehörde vorbehalten.

1. Über die Bedingungen des Anschlusses der Nebenbahnen an die Bahnanlagen der Staatsbahn in Karlsruhe Güterbahnhof, eines etwaigen Anschlusses an die Staatsbahnhöfe Karlsruhe Westbahnhof und Gagsfeld und einer etwaigen Mitbenutzung der dortigen Bahnanlagen hat sich die Stadtgemeinde mit der Staatseisenbahnverwaltung zu verständigen.

2. Ebenso hat die Stadtgemeinde wegen der Kreuzung der Nebenbahnen mit den Gleisen der Staatsbahn mit der Staatseisenbahnverwaltung eine Vereinbarung zu treffen.

Die Stadtgemeinde ist gehalten, alle geforderten Anschlußgleise (Anduktrigleise), soweit die Staatsaufsichtsbehörde ihre Zustimmung gibt, zugulassen und zu betreiben. Kommt über die Bedingungen, unter denen ein Gleisanschluß erfolgen soll,

im Einzelfalle eine Verständigung zwischen der Stadtgemeinde und dem Anschließer nicht zustande, so steht die Entscheidung der Staatsaufsichtsbehörde zu.

1. Der Staatsaufsichtsbehörde bleibt das Recht vorbehalten, auch Bahnen zu genehmigen, die sich an die in dieser Genehmigung bezeichneten Bahnen, sei es als Abzweigung oder Verlängerung anschließen oder sie kreuzen.

2. Unter sonst gleichen Bedingungen wird für solche Bahnen einer etwaigen Weigerung der Stadtgemeinde der Vorzug gegeben werden.

1. Während der ganzen Dauer der Genehmigung sind die Bahnen samt Zubehör so zu unterhalten, daß alles sich stets in gutem Zustande befindet.

2. Sollte die Stadtgemeinde den ihr von der Staatsaufsichtsbehörde gegebenen Vorschriften nicht in allen Teilen nachkommen, so ist diese berechtigt, die zur betriebsfähigen Erhaltung der Bahnen sowie zum Schutz und zur Instandhaltung der benützten Teile öffentlicher Wege ihr notwendig erscheinenden Arbeiten auf Rechnung der Stadtgemeinde ausführen zu lassen.

1. Um die Erhaltung der Bahnen nebst Zubehör in einem solchen Zustand zu gewährleisten, daß die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechenden Weise erfolgen kann, hat die Stadtgemeinde einen Erneuerungsfonds und einen Reservefonds nach einer von der Staatsaufsichtsbehörde festzusetzenden Ordnung zu bilden. Diese Ordnung soll in fünfjährigen Zeiträumen einer Nachprüfung unterzogen werden.

2. Der Erneuerungsfonds und der Reservefonds sind sowohl voneinander als auch von anderen Fonds getrennt zu halten.

3. Der Erneuerungsfonds dient zur Verrichtung der Kosten der regelmäßig wiederkehrenden Erneuerung der Fahrzeuge, des Oberbaus und der elektrischen Streckenausstattung. Im den Erneuerungsfonds fließen:

a) der Erlös aus den entsprechenden abgängigen Materialien; b) die Zinsen dieses Fonds; c) eine den Betriebseinnahmen alljährlich zu entnehmende Rücklage. Die Höhe dieser Rücklage wird durch die Ordnung festgelegt.

4. Der Reservefonds dient zur Verrichtung von außerordentlichen Ausgaben, welche durch ungewöhnliche Umstände (wie Naturereignisse und größere Unfälle) veranlaßt sind. In den Reservefonds fließen:

a) die Zinsen des Reservefonds; b) eine in der Ordnung festzusetzende, alljährlich den Betriebseinnahmen zu entnehmende Rücklage.

5. Erreicht der Reservefonds den Betrag von 1 Prozent des Anlagekapitals, so können mit Genehmigung der Staatsaufsichtsbehörde die Einlagen gemäß 4 b) so lange eingestellt werden, als der Fonds nicht um eine volle Jahresrücklage wieder vermindert ist.

6. Läßt der Überschuß eines Jahres die Deckung der Rücklagen zum Erneuerungsfonds oder zum Reservefonds nicht vollständig zu, so ist das Fehlende aus den Überschüssen des und nötigenfalls der folgenden Betriebsjahre zu entnehmen. Abweichungen hiervon sind mit Genehmigung der Staatsaufsichtsbehörde zulässig. Für die Rücklagen geht der Erneuerungsfonds dem Reservefonds vor.

7. Im Falle des Ausscheidens einer einzelnen Bahnstrecke aus dem Eigentum der Stadtgemeinde infolge Ankaufs durch den Staat wird der ausschließende Bahn im Verhältnis der Anlagekosten (§ 14) ein entsprechender Teil des gesamten Erneuerungsfonds zugeschrieben.

1. Nur mit Zustimmung des Großh. Finanzministeriums können die Bahnanlagen im ganzen oder einzeln veräußert, verpfändet oder sonst belastet werden.

2. Die Übertragung des Betriebs an einen Dritten kann ebenfalls nur mit Genehmigung des Großh. Finanzministeriums erfolgen.

1. Die Genehmigung wird auf die Dauer von 50 Jahren vom 1. Januar 1915 ab verliehen; sie erstreckt sich somit bis zum 31. Dezember 1964.

2. Werden bis zum Ablauf der Genehmigung die Bahnen nicht vom Staat erworben, oder wird die Genehmigung nicht auf weitere Zeitdauer erneuert, so ist die Stadtgemeinde verpflichtet, auf ihre Kosten die Bahnanlagen, soweit sie öffentliche Wege benützen, zu beseitigen und den Straßenkörper und dessen Zubehör nach Anordnung der Straßenaufsichtsbehörde ordnungsmäßig wieder herzustellen.

1. Dem Staat bleibt vorbehalten, das Eigentum der drei Bahnlinien Nebenbahnhof Karlsruhe-Grünwinkel—Durmersheim, Gagsfeld—Spöck und Gagsfeld—Karlsruhe (Stadt)—Nebenbahnhof Karlsruhe—Grünwinkel—Daxlanden, je für sich oder zusammen mit allem Zubehör einschließlich der Fahrzeuge unter Einhaltung folgender Grundsätze anzukaufen:

a) Die Abtretung kann nicht früher als vom 1. Januar 1940 ab gefordert werden; b) der Staat muß die auf die Übernahme gerichtete Abicht mindestens zwei Jahre vor dem Tag der Übernahme angekündigt werden; c) als Kaufpreis wird der fünfundsiebzigfache Betrag der durchschnittlichen jährlichen Reineinnahme des dem Ankaufstermin vorausgehenden fünfjährigen Betriebsabschnitts zugrunde gelegt. Als Reineinnahme ist die

jenige Summe anzusehen, um welche die Betriebs-
nahme die im Rechnungsjahre aufgewendeten Ver-
waltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten einschließ-
lich der vorgeschriebenen Rücklagen in den Erneuerungs-
und in den Reservefonds, jedoch ausschließlich der aus
diesem Fonds zu befreienden Ausgaben übersteigt.
Dabei darf der Ankaufspreis die von der ursprünglichen
Bahneigentümerin aufgewendeten erstmaligen Anlage-
kosten der abzutretenden Bahnlinsen, zuzüglich der er-
stmaligen Kosten aller späteren Erweiterungen und Er-
gänzungen derselben, nicht um mehr als zwanzig Hun-
dertteile übersteigen, wie andererseits der Ankaufspreis
auch über die Grenze von zwanzig Hundertteilen unter
diese Anlagelosten nicht herabgehen soll;

d) insofern die abzutretenden Bahnlinsen Dreischienen-
strecken enthalten — zu vergl. § 3 Ziffer 1 —, geht die
ganze bauliche Anlage der letzteren in das Eigentum
des Staates über, von den Fahrzeugen jedoch nur die
für das Schmalspurgleis geeigneten. Der Staat wird
der Stadtgemeinde nach beiderseits zu treffender Verein-
barung das Recht einräumen, mit ihren für normal-
spuriges Gleis gebauten Straßenbahnwagen die Drei-
schienenstrecken mit zu benutzen;

e) die Beteiligung an den allgemeinen Verwaltungskosten
erfolgt nach Maßgabe der Betriebslänge der einzelnen
Bahnlinsen.

2. Mit Übergabe der in Betracht kommenden Bahnlinsen
ist auch der für diese angesammelte Erneuerungsfonds abzu-
liefern.

3. Soweit Fahrzeuge mehreren, im Eigentum der Stadt-
gemeinde stehenden Bahnen dienen, wird der auf die ein-
zelne Linie entfallende Anteil an den Fahrzeugen nach dem
Verhältnis der auf der anzukaufenden Linie in dem dem
Ankaufe vorausgehenden Jahr geleisteten Zugkilometer zu den
auf sämtlichen in Betracht kommenden Linien geleisteten Zug-
kilometern ermittelt.

4. Zur Ermöglichung der Feststellung der Reineinnahme
jeder einzelnen Bahnlinie (Ziffer 1c) sind vom Rechnungs-
jahr 1935 an, von dem ab im Falle des späteren Ankaufs
einer Bahnlinie die gesonderte Feststellung ihres Reinertrags
in Betracht kommen kann, die Betriebsergebnisse für die im
Eingang dieses Paragraphen genannten drei schmalspurigen
Bahnlinsen je getrennt festzustellen. Bis dahin kann das
jährliche Betriebsergebnis für die Gesamtheit dieser Linien
ermittelt und nachgewiesen werden.

§ 14.
1. Die Stadtgemeinde hat der Staatsaufsichtsbehörde über
die Anlagelosten der Bahnen einen eingehenden rechnungs-
mäßigen Nachweis zu liefern, der nach den im Eingang des
obigen § 13 genannten drei Bahnlinsen (einschließlich der
Dreischienenanlagen) getrennt zu führen und bei Erweiterun-
gen, Ergänzungen oder sonstigen Veränderungen auf dem
Laufenden zu halten ist. Die Summe, die von der Staats-
aufsichtsbehörde für jede der Bahnlinsen festgestellt und an-
erkannt wird, gilt dem Staate gegenüber als Anlagekapital
im Sinne des § 13 dieser Genehmigungsurkunde.

2. Die Stadtgemeinde ist ferner verpflichtet, nach näherer
Bestimmung der Staatsaufsichtsbehörde zu einem noch zu be-
stimmenden Zeitpunkt den jährlichen Betriebsrechnungsab-
schluß einzureichen und auf Verlangen jederzeit die Kassen-
bücher vorzulegen oder Einsicht in diese nehmen zu lassen.

3. Über jedes Betriebsjahr ist ein Geschäftsbericht zu er-
statten und dem Finanzministerium vorzulegen. Derselbe
muß Angaben über die im Laufe des Jahres eingetretene
Änderungen an den baulichen Anlagen, den Einrichtungen
und Fahrzeugen, sowie in der Dienstorganisation und im
Personalbestand, über die Leistungen der Fahrzeuge, über
besondere Vorkommnisse beim Betrieb, über die finanziellen
Ergebnisse des Unternehmens und über den Stand des Erneue-
rungs- und des Reservefonds enthalten.

4. Sonstige von der Staatsaufsichtsbehörde für nötig er-
achtete Nachweisungen sind von der Stadtgemeinde auf ihre
Kosten zu beschaffen und in den festgesetzten Fristen vorzu-
legen.

§ 15.

1. Die Staatsaufsicht über den Bau und Betrieb der
Bahnen wird unter der Oberaufsicht des Großh. Finanzmini-
steriums von der Großh. Generaldirektion der Staatseisen-
bahnen und den von ihr bestellten Organen ausgeübt.

2. Soweit die Sicherheit und Ordnung des Straßenver-
kehrs auf den durch die Bahn benutzten Strecken öffentlicher
Wege und der Schutz und die Instandhaltung der betreffenden
Teile des Straßenkörpers in Frage steht, wird die Aufsicht
durch die Behörden und Bediensteten der Straßenbauverwal-
tung geführt.

3. Die Staatsaufsicht erstreckt sich insbesondere auf die
Überwachung der Einhaltung der Genehmigungsbedingungen
und der für den Bau und Betrieb erlassenen allgemeinen und
besonderen Anordnungen und Polizeivorschriften.

4. Die Stadtgemeinde hat ferner denjenigen Anordnungen
nachzukommen, die zur Ausübung des Staatsaufsichtsrechts
über ihre Geschäftsführung noch erlassen werden.

5. Die mit der Überwachung betrauten Beamten haben auf
Grund der ihnen zu erteilenden Ausweisurkunde freie Fahrt
auf den Bahnen anzusprechen.

§ 16.

1. Stellt die Stadtgemeinde den Betrieb ein, ohne durch
höhere Gewalt oder eine andere von der Aufsichtsbehörde als
begründet erkannte Ursache dazu genötigt zu sein, so ist die
Regierung befugt, die Bahnen mit dem gesamten unbeweg-
lichen und beweglichen Zubehör, sowie die Betriebsmittel in
Besitz und auf Gefahr und Kosten der Stadtgemeinde in
Betrieb zu nehmen oder nehmen zu lassen.

2. Kann innerhalb dreier Monate die Stadtgemeinde nicht
nachweisen, daß sie imstande ist, den Betrieb wieder zu
übernehmen, so erfolgt Versteigerung der Bahnen mit Zubehö-
r auf Gefahr und Kosten der Stadtgemeinde. Wird kein Ge-
bot abgegeben, oder ist keiner der Steigerer annehmbar, so
gehen die Bahnen mit Zubehör an den Staat über; die Ver-
triebsmittel bleiben in dem Falle Eigentum der Stadt-
gemeinde.

§ 17.

Diese Genehmigung tritt mit dem Tag der Erteilung in
Kraft. Mit dem gleichen Zeitpunkt treten die mit Entschlie-
fung des Finanzministeriums vom 7. November 1914 auf die
Stadtgemeinde Karlsruhe übertragenen Konzessionen vom
2. Dezember 1889 für den Bau und Betrieb einer Lokal-
bahn von Durmersheim nach Mühlburg und Karlsruhe nebst
einer Abzweigung von Grünwinkel nach Darzlanden und für
den Bau und Betrieb einer Lokalbahn von Karlsruhe nach
Spöck außer Wirksamkeit.

Karlsruhe, den 16. August 1917.
Großh. Ministerium der Finanzen.
J. R. Schulz. Junghans

Nicht-Amtlicher Teil.

Karlsruhe, 20. August.

* Vom Tage.

Man hat sich daran gewöhnt, der Politik der bri-
tischen Regierung ein ganz besonderes Interesse

entgegenzubringen, da man weiß, daß diese Politik in
vielen Dingen für die gesamte Entente maßgebend ist.
England ist mehr und mehr der Führerstaat der Entente
geworden. Dem aufmerksamen Beobachter wird nun
sicher die Tatsache nicht entgangen sein, daß sich die bri-
tische Politik zur Zeit in einem geradezu kritischen Zu-
stande befindet. Die Krisis äußert sich vor allem in einer
deutlichen Erschlüpfung der Stellung des Minister-
präsidenten.

Als Lloyd George die Ministerpräsidentenschaft an-
trat, hat das niemand überrascht. Man fand diesen Vor-
gang bei uns durchaus folgerichtig, da man ja wußte,
daß die Kriegspartei in England damals ganz und gar
das Szepter in den Händen hatte und da unter diesen Um-
ständen sich derjenige Staatsmann von selbst am besten
empfahl, der den Willen zur Fortsetzung des Krieges am
entschlossensten verkörperte. Dieser Staatsmann war
Lloyd George. Und wir dürfen heute ruhig zugeben,
daß Lloyd George alles getan hat, was Laikraft allein
vermag, um die Kriegführung im Sinne rückwärtsloser
Offensive zu organisieren. Aber eine andere Eigenschaft
ist Lloyd George verhängnisvoll geworden, eine Eigen-
schaft, die an sich für den Führen, den er bekleidete, nicht
unerwünscht war, die aber bei so starker Selbster-
hebung verstimmen mußte, namentlich dann, wenn tatsäch-
liche Erfolge ausblieben. Wir meinen mit dieser Eigen-
schaft die Kunst der Agitation und der agitatorischen
Rede. Für einen Mann in leitender Stellung gibt es
wenn er sich in der Äußerung der öffentlichen Meinung
dauernd erhalten will, nur zwei Möglichkeiten: entweder,
wie etwa König Wilhelm III. von England oder Moltke,
ganz zu schweigen und nur zu handeln, oder, wie Hin-
denburg, nur das zu sagen, was sich auch sogleich oder in
absehbarer Zeit in die Tat umsetzen läßt. Das staats-
männische Genie mag sich — zumal dann, wenn es in
einer überragenden Persönlichkeit verankert ist — ge-
legentlich über diese Grundwahrheit hinwegsetzen, wie es
z. B. Bismarck tat. Doch wird die Wahrheit der These
selbst dadurch nicht berührt. Denn auch Bismarck hat sich
damit, daß er bisweilen den Agitator zu sehr heraus-
kehrte, manche unnötige Unannehmlichkeiten bereitet. Aber
dafür war er eben Bismarck, d. h. der erfolgreichste
Staatsmann, den Deutschland je besessen hat. Was nun
Lloyd George betrifft, so hat er die Wahrheit jener These
nicht begriffen. Er hat weder geschwiegen, wo es zu
schweigen galt, noch es vermocht, seinen Worten die
Bucht der Tatsachen folgen zu lassen. Und entscheidende
Erfolge nach außen hat er auch nicht errungen.

Um den unheilbaren Agitator in seiner ganzen Pracht
kennen zu lernen, muß man sich Lloyd Georges letzte
Ausführungen über den Ubootkrieg ansehen, oder —
noch besser — man muß sie vergleichen mit den klaren,
überzeugenden Darlegungen des Staatssekretärs Helfferich
über denselben Gegenstand. Lloyd Georges Rede ist
nicht die Rede eines Staatsmannes, der sich der Trag-
weite seiner Worte und der Verantwortung seiner Stel-
lung bewußt ist, sondern es ist die Rede eines Agitators,
die auf ein Tagesbedürfnis zugeschnitten ist und ledig-
lich dazu dienen soll, die Sorge des Augenblicks zu
zerstreuen, indem sie die Vernunft des Hörers oder Lesers
mit allerlei Entstellungen und Vorfällen unnebelt.

Allerdings muß man Lloyd George ein zugute halten.
Verzichtet er auf diese rein agitatorische Methode, gibt er
der Wahrheit die Ehre, dann hat er seine Rolle als Ver-
trauensmann der Kriegspartei ausgespielt. Denn diese
Partei will nur das hören, was der Stimmungsmache
für den Krieg förderlich, nicht, was ihr abträglich ist.
Lloyd George hat vor kurzem den Versuch gemacht, ge-
gen den Willen der britischen Kriegspartei zu handeln,
indem er im Unterhaus mit aller Energie für seinen
jetzt zurückgetretenen Kollegen Henderson eintrat, als
dieser von der Rechten wegen seiner Reise nach Paris
und wegen der dort gepflogenen Verhandlungen mit
friedensfreundlichen Sozialisten heftig angegriffen wurde.
Aber sehr rasch hat Lloyd George anderen Sinnes wer-
den müssen. Als die Arbeiterpartei in Gegenwart Hen-
dersons die Teilnahme an der Stockholm-Konfer-
enz beschloß, wurde Henderson fallen gelassen. Und
indem Lloyd George eine offensichtlich falsche Darstellung
des englischen Vorkämpfers in Petersburg, sowie eine
ganz willkürlich ausgelegte Erklärung der russischen
Regierung geschickt gegen Henderson auspielte, zwang er
diesen unter ungewöhnlich scharfen, schriftlichen wie
mündlichen Angriffen zum Rücktritt.

Aus den nunmehr vorliegenden, sehr entschiedenen und
völlig zweifelsfreien Erklärungen Herenshtys und Terefi-
schenos geht hervor, daß die russische Regierung durch-
aus nicht, wie Lloyd George behauptet hatte, die Kon-
ferenz mißbilligt und die Möglichkeit einer Pazbertwei-
gung ins Auge faßt, sondern die Konferenz vielmehr
nachdrücklich für nützlich hält, und nur Wert auf die
eigentlich selbstverständliche Feststellung legt, daß die Be-
schlüsse der Konferenz nicht für die russische Regierung
bindend sein sollen. Liegen die Dinge aber so, dann ist
Henderson durchaus im Recht und war keineswegs ver-
pflichtet, der Versammlung der Arbeiterpartei mitzu-
teilen, die russische Regierung habe ihre Stellungnahme
zur Konferenz in Stockholm geändert. Sicherlich wird
auch die neue Versammlung der Arbeiterpartei den Be-
schluß, der sich für die Teilnahme an der Konferenz aus-
spricht, sowie die Haltung Hendersons selbst gutheißen.

Geschieht dies wirklich, so ist der Konflikt zwischen der
Regierung bzw. Lloyd George und der englischen Ar-
beiterpartei da. Lloyd George hat ihn ohne Zweifel vor-
hergesehen. Und er ist sich sicher vor seinem auffallenden
Bruch mit Henderson darüber klar gewesen, daß ein sol-

cher Konflikt seine Stellung schwer erschüttern muß.
Dennoch hat er es darauf ankommen lassen. Die Kriegs-
partei wird mit diesem seinem Entschluß zufrieden sein.
Wir können uns aber des Eindrucks nicht erwehren, daß
das Ganze ein Babauquepiel Lloyd Georges ist, daß er
die Absicht hat, die Last seines Amtes bei guter Gelegen-
heit von sich abzuwälzen, weil er einsehen gelernt hat,
daß die Tatsachen seinen agitatorischen Reden je länger
je weniger Recht geben.

So ist denn auch der auf die eigentliche Kriegslage sich
beziehende Teil seiner Rede recht vorsichtig und ent-
sagungsvoll. Ganz plötzlich scheint ihn sein Talent der
agitatorischen Aufmachung verlassen zu haben. Er betrach-
tet die Dinge in Russland sehr ernst und erklärt mit
einer Offenheit, die wir bisher an ihm nicht gewohnt
waren, daß „alle Länder an Erschlüpfung und Ermü-
dung leiden“. Dann gibt er sich allerdings gewisser-
maßen einen moralischen Aufwind und verkündet, daß er die
heutige militärische Lage Englands mit der unfrigen
nicht tauschen möchte, daß Deutschland in diesem Jahre
in mehreren Schlachten geschlagen wurde (wo, sagt er
natürlich nicht), daß die Macht Englands wachse, während
die unserer abnehme. „Im nächsten Jahre wird Eng-
land beginnen, die Früchte seiner Lichtigkeit zu sam-
meln.“ Damit schließt die Rede. Und gerade dieser
Schlußsatz zeigt, was von der ganzen Rede zu halten ist.
Derselbe Lloyd George, der uns gar nicht rasch genug
zerstümmern konnte, der früher nach Tagen und nach Wo-
chen rechnete, meint jetzt mit müder Resignation, daß
England erst im nächsten Jahre be g i n n e n werde, die
Früchte seiner Lichtigkeit zu ernten. Ob wohl das eng-
lische Volk an die Prophezeiung glaubt?! Wir zweifeln
daran. Und wenn ein Teil des Volkes an jene Prophe-
zeiung glaubt, wird er solange warten wollen?!

Die Friedensbotschaft des Papstes stellt England von
neuem vor die Frage, ob es noch weiter dem Geschrei der
Kriegsheer oder dem Rufe des Friedens folgen soll.
Auch für Lloyd Georges eigene Stellung wird die An-
wort, die England auf die Anregung des Papstes zu geben
hat, bedeutungsvoll sein. Eines jedoch erscheint so gut,
wie gewiß. Kann Lloyd George nicht auf die Dauer gegen
die englische Arbeiterpartei regieren, so kann er noch
weniger gegen die britische Kriegspartei regieren. Denn
sie ist es, die ihn auf seine jetzige Stellung erhob, und
sie würde einen Ministerpräsidenten, der sie und ihren
Willen mißachtete, sehr bald unschädlich machen.
Es kommt jetzt also bei der Beantwortung der päpstlichen
Botschaft für England auch ebensowohl darauf an, zu
entscheiden, wem es seine Gesandte anvertrauen will: der
Partei der Kriegsheer oder der Partei, die der Auf-
nahme von Verhandlungen über einen Ausgleichsfrieden
nicht abgeneigt ist.

Helfferich über den Ubootkrieg.

Der Stellvertreter des Reichszuglagers Dr. Helfferich
hat dem Vertreter des Budapestier Blattes „Bi-
lag“, Herrn Imre Deteri, in einer Unterredung ein-
gehend begründeten Urteil über den heutigen Stand
und die Aussichten des Ubootkrieges abgegeben. Wir
entnehmen den Ausführungen nach der „Bf. Ztg.“ die
folgenden wichtigen Abschnitte:

Als den Kernpunkt der Erwägungen, die unsere
Reichsleitung zu dem Entschluß der Eröffnung des unein-
geschränkten Ubootkrieges bestimmt haben, erklärt Dr.
Helfferich die Abhängigkeit Großbritanniens von seinen
überseeischen Zufuhren, die England so nötig
brauche wie der Fisch im Wasser. Dr. Helfferich sagte:

In Friedenszeiten hat England gegen 60 Millionen Tonnen
Nahrungsmittel und Futtermittel, und 30 Millionen Tonnen Roh-
stoffe. Der Schiffseingang in den Häfen des Vereinigten
Königreichs betrug im letzten Friedensjahr rund 50 Millionen
Netotonnen. Schon vor dem Beginn des uneingeschränkten
Ubootkrieges ist der Schiffseingang auf rund
30 Millionen Netotonnen im Jahre 1916 herabgedrückt wor-
den; mit diesen 30 Millionen Netotonnen Schiffsraum ist
noch eine Einfuhr von rund 42 Millionen Gewichtstonnen
— gegen 60 Millionen Tonnen im Jahre 1913 — benötigt
worden. Ein volles Bild des Rückgangs geben die Monats-
zahlen. Der Schiffseingang im Monatsdurchschnitt des Jah-
res 1913 betrug 4,1 Millionen Netotonnen; in den Monaten
Dezember 1916 und Januar 1917, in den letzten beiden Mo-
naten vor dem Beginn des uneingeschränkten Ubootkrieges,
war der Schiffseingang nur noch 2,2 Millionen Netotonnen,
also kaum mehr als halb so groß wie im letzten Friedens-
jahr. Von diesem bereits so stark reduzierten Schiffseingang
ist rund ein Drittel durch Schiffe fremder Flagge besorgt
worden.

Nun wird seit einem halben Jahre der schon auf die Hälfte
des Friedensstandes zurückgedrängte Schiffseingang Eng-
lands durch den uneingeschränkten Ubootkrieg Tag für Tag
unaufhaltsam weiter gedrosselt. Leider können wir seit dem
Beginn des uneingeschränkten Ubootkrieges den weiteren
Rückgang des Schiffseinganges in den britischen Häfen nicht
mehr zahlenmäßig verfolgen; denn die britische Regierung
hat seit der Veröffentlichung der Schiffstatistik unterbrochen.
Aber die Angaben unseres Admiralstabes lassen ausreichende
Rückschlüsse zu. Die Versenkungen betragen bisher im Mo-
natsdurchschnitt mehr als 900 000 Brutto-Tonnen und halten
sich von kleineren Schwankungen abgesehen, dauernd auf
ungefähr der gleichen Höhe; diese Versenkungen bedeuten
vom Wasser aus Land überst, ebensowohl, wie wenn Tag
und Nacht unaufhörlich in jeder Viertelstunde ein vollbelade-
ner Güterzug von 30 bis 35 Waggons in den Cerus versenke.
Die Versenkungen treffen auf eine sich ständig verringern-
de Tonnage, wirken progressiv. Der Tag muß kommen, wo
Englands Zufuhrmöglichkeit soweit verringert ist, daß ihm
der Atem ausgeht.

Als Anhaltspunkt, wann das geschehen werde, führte
Helfferich folgendes aus:

Die 30 Millionen Netotonnen Schiffseingang, die im
Jahre 1916 noch benötigt wurden, erforderten einen Schiffs-
raum von 10 1/2—11 Millionen Brutto-Register-Tonnen; es
konnte damit noch eine Zahl von 42 Millio-

Sechshunderttausend Tonne betragen. Der Monatsverbrauch des letzten Dezember und Januar mit 2,2 Millionen Tonne, dem entspricht ein Jahresverbrauch von 26,4 Millionen Tonne, der einem Jahresverbrauch von 26,4 Millionen Tonne entspricht, bestätigt, daß zur Zeit des Beginns des uneingeschränkten U-Boottkrieges England nur noch eine Tonnage von rund 9 1/2 Millionen Tonne — sagen wir 10 Millionen Tonne — für seine Zufuhren verfügbar machen konnte, aus der eigenen Flotte und den Flotten der Verbündeten und der Neutralen. Inzwischen sind mehr als 5 Millionen Tonne Schiffsraum versenkt worden, und zwar größtenteils auf England fahrende Tonnage. Durch Neubauten hat nur ein kleiner Teil davon ausgeglichen werden können, durch Schiffsraub in den Häfen der Vereinigten Staaten, Brasilien usw. vielleicht 800 000 Tonne. Wenn Sie ungünstig für uns rechnen, kommen Sie für das erste halbe Jahr des U-Boottkrieges auf einen Nettoabgang des für die englische Zufuhr in Betracht kommenden Gesamtschiffsraums in Höhe von rund 3 Millionen Tonne. Dabei ist die doch zweifellos in nicht unerheblichem Maße eingetretene Abschreckung neutraler Tonnage aus dem Verkehr mit England nicht einmal in Rechnung gestellt. Die Quelle des Schiffsraubes ist für die Zukunft so gut wie versiegt. Der Neubau läßt sich trotz aller britischen und amerikanischen Großsprecheri nur langsam steigern. Der Nettoabgang der für die Versorgung Englands in Betracht kommenden Gesamttonnage wird im zweiten halben Jahre des U-Boottkrieges näher an 4 als an 3 Millionen Tonne liegen.

Nun begreifen Sie diese Zahlen auf die 10 Millionen Tonne, die England zu Beginn des U-Boottkrieges für seine Zufuhren aus dem insgesamt vorhandenen Schiffsraum noch verfügbar machen konnte: dann werden Ihnen die engen Grenzen der Widerstandskraft klar werden, die England dem U-Boottkrieg noch entgegenzusetzen kann.

Dr. Helfferich kam dann auf die Gegenwirkungen zu sprechen, über die England verfügt. Er glaubt nicht, daß aus den für militärische Zwecke requirierten 8 Millionen Tonne allzuviel herausgezogen werden könne. Aber die Bedeutung der Welttonnage als einer Reserve Englands sagte der Minister folgendes:

Ich weiß, das ist die neue Theorie, die auch in gewissen deutschen Kreisen Anhänger gefunden hat — Ich stelle die Gegenfrage: Was ist die „Welttonnage“? Ich habe hier die Statistik der Welttonnage nach Lloyd Register, der anerkannt besten Quelle, für den 30. Juni 1916. Damals betrug die Welttonnage an Dampfern über 100 Millionen Tonne, also einschließlich der kleinen, für die große Fahrt nicht geeigneten Küstenfahrzeuge, aber ausschließlich der etwa 3 bis 3 1/2 Millionen Tonne Seegeschiffe, rund 48 Millionen Tonne. Davon kamen auf die Zentralmächte 4,9 Millionen Tonne, auf unsere Gegner und die Neutralen 38,1 Millionen Tonne, die insofern infolge des U-Boottkrieges auf wenig über 32 Millionen Tonne herabgegangen sein dürften. Von den 38,1 Millionen entfielen allein auf England und seine Kolonien 20,6 Millionen (insofern durch den U-Boottkrieg auf etwa 16 Millionen Tonne herabgedrückt), auf Englands europäische Verbündete, Frankreich, Italien, Rußland, Belgien, Rumänien und Portugal rund 5 Millionen Tonne. Glaubt irgend jemand im Ernst, daß diese 5 Millionen Tonne eine freie Reserve für England sind, daß sie nicht bereits vor dem Beginn des uneingeschränkten U-Boottkrieges nach jeder Möglichkeit für die Kriegführung der Entente angepannt worden sind? — Das gleiche gilt für die griechische Handelsflotte, die mit rund 700 000 Tonne in der Aufstellung figuriert; auch sie war schon vor dem U-Boottkrieg in den Dienst der Entente-Kriegführung gezwungen. — Bleibt ein Rest von 11,9 Millionen Tonne. Das wäre also wohl die Reserve der Welttonnage, auf die England zurückgreifen kann. — Angeblich! — In Wirklichkeit liegt die Sache nicht so einfach. Wie sehen sich die 11,9 Millionen zusammen? — Allein 6,3 Millionen Tonne kamen auf die europäischen Neutralen, nämlich Norwegen, Schweden, Dänemark, Holland und Spanien. — Liegt etwa hier die Reserve? Oder hat nicht etwa England auch die Schiffsflotte dieser Länder sich bereits vor dem 1. Februar dieses Jahres mit aller Rücksichtslosigkeit so weit nutzbar gemacht, wie dies ohne direkte Vergewaltigung überhaupt möglich war? Solange es England nicht gelingt, diese Länder mit uns in den Krieg zu ziehen, wird der U-Boottkrieg den Schiffsraum, der ihm von dort zur Verfügung steht, nicht nur nicht vermehren, sondern empfindlich einschränken; denn die Gefahren des U-Boottkrieges haben die Schiffsflotte dieser Neutralen, wie jetzt, in erheblichem Umfang von der Fahrt nach England abgesperrt. — Von den verbleibenden 5,6 Millionen Tonne der Welttonnage entfallen auf die Vereinigten Staaten und Japan zusammen 4,7 Millionen, der Rest von 0,9 Millionen Tonne verteilt sich auf die ganze Reihe der bisher nicht genannten Staaten — vor allem Süd- und Mittelamerika — und dient dort hauptsächlich der Küstenschifffahrt. Auch hier ist für England nichts für Belang zu holen. Oder glauben Sie etwa an die Selbstlosigkeit der Amerikaner und Japaner? Glauben Sie, daß diese Nationen, die eigene große und lebenswichtigen Interessen wahrzunehmen haben, ihre Küsten und ihre Ozeane entblößen, daß sie ihre Seewerbindungen erdrosseln werden, nur um die Räden auszufüllen, die der U-Boottkrieg dem britischen Schiffsraum schlägt? — Oder glauben Sie, daß England gegenüber Amerika und Japan ebenso den Herrn und Gebieter spielen kann, wie gegenüber weniger selbständigen Mächten oder gegenüber den mit Recht in England so beliebten „Heinen Vätern“? — Nein, was für England aus der „Welttonnage“ im allerbesten Fall noch herausgehoben ist, bietet ihm keine Aussicht, sich dem eisernen Druck des U-Boottkrieges zu entziehen.

Aber stellen Sie die britischen Möglichkeiten der Gegenwirkung nach Belieben ein: Wenn gegenüber 10 Millionen Tonne Schiffsraum, die England zu Beginn des uneingeschränkten U-Boottkrieges für seine Zufuhr an eigener und fremder Tonnage noch verfügbar machen konnte, durch den U-Boottkrieg ein halbjähriger Abgang von 3-4 Millionen Tonne bewirkt wird, dazu nahezu zwei Drittel an britischem Schiffsraum, dann erscheint mir das Ende klar: Die Frage ist nicht, ob der U-Boottkrieg wirkt, sondern nur noch, ob er einige Monate früher oder später die gewollte Wirkung hat.

Kürzlich hat eine britische Autorität die Behauptung aufgestellt, England brauche an kriegsnotwendigen Rohstoffen eine Monatszufuhr von 1 1/2 Mill. Tonne. Das sind 18 Mill. Tonne pro Jahr. Ich will nur 12 Mill. Tonne rechnen. Dazu kommt die ganz unentbehrliche Nahrungs- und Futtermittelzufuhr, die wohl nicht unter 12 Millionen Tonne (statt 20 Millionen in Friedenszeiten) herabgehen darf, ohne Englands Ernährungslage unhaltbar zu machen. Das gibt zusammen 24 Millionen. Eine solche Jahreszufuhr erfordert einen Schiffsraum von mindestens 5 Millionen Tonne, wahrscheinlich aber — angesichts der großen Entfernungen, aus denen namentlich die Nahrungsmittel jetzt herangeholt werden müssen — etwa 6 Millionen Tonne. Rechnen Sie aber, um jeden Spielraum zu haben, nur 4 Millionen Tonne, und halten Sie dem gegenüber, daß England zu Beginn des U-Boottkrieges für seine Zufuhr noch 10 Millionen Tonne verfügbar hatte

und daß halbjährlich 3-4 Millionen Tonne vom Schiffe, die in der Hauptsache auf England fahren, ohne Erfolg auf dem Meeresgrund verschwinden! Und dann ziehen Sie Ihre Folgerung selbst!

Auf die Frage, wie hoch das britische Existenzminimum anzusehen sei, erklärte der Minister:

Sie kennen die Einschränkungen im Getreideverbrauch, zu denen England hat greifen müssen. Ich will mit meiner Bewunderung der Einsicht, der Aufopferung und der Fähigkeit des britischen Volkes nicht zurückhalten. Trotzdem ist ihm das Durchhalten bis zur neuen Ernte nur möglich geworden dadurch, daß seine Regierung in den kritischen Monaten alle anderen Interessen, auch die Herstellung von Kriegsbedarf, hinter die Getreidezufuhr zurückgestellt hat. Captain Bathurst, der bisherige Unterstaatssekretär des britischen Kriegsministeriums, hat in einer am 16. Juni gehaltenen Rede offen ausgesprochen: „Jedes Schiff, das irgendwie für die Verfrachtung von Getreide herangezogen werden konnte, wurde in den letzten zwei Monaten in den Dienst der Getreidezufuhr gestellt, selbst Spezialschiffe mit Getreideeinrichtungen für den Fleischtransport: das kann nicht so weitergehen, wenn nicht die Versorgung mit Munition und mit Rohstoffen, die für die britische Industrie unentbehrlich sind, gefährdet werden soll.“ In der Tat, wenn Sie die spärlichen Mengenangaben verfolgen, die von der britischen Regierung seit dem Beginn des uneingeschränkten U-Boottkrieges überhaupt noch über die Einfuhr veröffentlicht werden, dann sehen Sie, wie recht Captain Bathurst hat. Im Juni 1917 war die Getreidezufuhr — ausreichende Zufuhr von Grubenholz ist eine unerlässliche Vorbedingung für den englischen Kohlenbergbau — um 75 Prozent niedriger als im Jahre 1916. Die Einfuhr von Eisen und Stahl blieb um 57 Prozent hinter dem Vorjahre zurück; die Einfuhr von Eisenzink wird leider nicht mehr ausgewiesen. Die Einfuhr von Baumwolle war um 54 Prozent, von Jute um 51 Prozent, von Flachs um 72 Prozent niedriger als im Vergleichsmonat des Vorjahres. Bei Kupfer betrug der Rückgang 40 Prozent, bei Leder 84 Prozent. Glauben Sie, daß solche Mängel ohne starke Einwirkung auf Englands Kampfkraft bleiben können? Und glauben Sie, daß die Behinderung der britischen Kriegsinindustrie, von der alle feindlichen Fronten abhängen und daß vor allem auch die Abdrosselung der Kohlenversorgung Frankreichs und Italiens ohne starke Einwirkung auf die Kampflage der verschiedenen Kriegsschauplätze geblieben ist? — Das U-Boot hat geholfen, an der Westfront die mechanische Überlegenheit des Feindes, die wir im vorigen Jahre so schwer empfinden, zu brechen; unsere Heeresleistung befand sich zu dieser Ansicht. Ich bin überzeugt, gleiche Wirkungen sind an allen Fronten fühlbar. — Um diesen Preis mag England sich mit knapper Not in das neue Erntejahr hinstürzen. Aber es nimmt in das neue Erntejahr die brennende Sorge mit. Die eigene Ernte ist trotz aller Anstrengungen, den Anbau auszuweiten, noch etwas schlechter als im Vorjahre. Die Ernte der überseeischen Zukunftgebiete ist kaum wesentlich besser. Die exportfähigen Borräte, die zu Beginn des vorigen Erntejahres ungewöhnlich große waren und die England und seine Verbündeten in erster Linie geholfen haben, die Hungerkrisis zu überwinden, sind auf ein Minimum zusammengesunken: Die sichtbaren Getreidevorräte in den Vereinigten Staaten und Kanada betragen nach dem letzten mir vorliegenden Ausweis nur noch 15 Millionen Bushels gegen 70 Millionen Bushels zu gleicher Zeit des Vorjahres.

Ähnere U-Boote treiben England Tag für Tag unerträglich vor die Wahl zwischen ausreichender Nahrungszufuhr und ausreichender Materialzufuhr zwischen Durchhalten des Lebens und Erhaltung der Kampfkraft. Weicht es dem einen Druck aus, so verfällt es um so stärker in den anderen. Wir halten den Feind zwischen eisernen Schrauben. Das wissen wir, und darin lassen wir uns nicht irre machen weder durch die bluffenden Reden, die ein Lord George in gewogenem Stil vor englischen Hören für deutsche Ohren spricht, noch durch die flämische Offensive, in der das britische Inselreich sich aus der tödlichen Umklammerung zu befreien sucht. Wir dürfen mit unseren treuen und tapferen Verbündeten guten Mutes sein, denn wir wissen, daß die letzte Anstrengung und die letzte Entbehrung — mögen sie noch so schwer und hart sein — des Erfolges sicher sind. In der Grausamkeit des furchtbaren Ringens, das die Menschheit je erlebt hat, steht uns das Gewissen zur Seite. Vor dem Krieg und während des Krieges haben wir den Gegnern die Wahl gelassen zwischen unserer Hand und unserer Faust. Sie haben die Faust gewählt, sie sollen sie haben.“

Die Schlüsselworte Dr. Helfferichs waren: Der Herr Reichskanzler und alle andern an dem U-Boottkrieg beteiligten maßgebenden Persönlichkeiten denken über diese Dinge genau wie ich. Nur auf der Grundlage dieser völligen Übereinstimmung in der Beurteilung der Aussichten des U-Boottkrieges habe ich mich überhaupt in der Lage gesehen, auf Ihre Frage in der bestimmten Weise zu antworten, wie ich das getan habe.

Der Krieg zur See.

B.L.B. Berlin, 19. Aug. (Amtlich.) Neue U-Boott-Erfolge im Atlantischen Ozean und in der Nordsee 23 000 Bruttoregistertonnen. Unter den versenkten Schiffen befindet sich der englische Dampfer „Cayo Seta“ (3082 Tonne), Ladung anscheinend Haas, ferner ein bewaffneter englischer Dampfer mit 5500 Tonne Kohlen von England nach Port Said, ein bewaffneter französischer Dampfer und ein großer, durch Bewacher geleiteter Dampfer von mindestens 10 000 Tonne.

Der Chef des Admiralstabes der Marine.

Westlicher Kriegsschauplatz.

Berlin, 17. Aug. Seine Majestät der Kaiser sandte Seiner Königlichen Hoheit dem Kronprinzen Rupprecht von Bayern folgendes Telegramm:

Ich beglückwünsche Dich, die Führer und Truppen Deiner Armeen zu dem glänzenden Erfolg des gestrigen Schlachttages in Flandern und zu dem Ausgang der schweren Kämpfe an der Arrasfront.

An dem unerlöschlichen Siegeswillen von Truppen aller deutschen Stämme zerstückte die Angriffskraft der dort kämpfenden Teile des englisch-französischen Heeres.

Mit mir ist das Vaterland stolz auf seine Söhne, es wird, so hoffe ich, nie vergessen, was Führer und Soldat im Felde leisteten. Heute danke ich mit mir Deinen tapferen Truppen.

Wilhelm I. R.

Der Krieg und die Heimat.

Berlin, 18. Aug. In der heutigen Bundesratsung gelangten zur Annahme der Entwurf einer Bekanntmachung zur

Änderung der Bekanntmachung über die Kriegsmahnmahnen zur Sicherung der Volksernährung vom 22. Mai 1917, der Entwurf einer Bekanntmachung über wirtschaftliche Maßnahmen in der Dinnenschiffahrt und der Entwurf einer Bekanntmachung über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Dinnenschiffahrt.

Generalmajor Scheuch, der neue Leiter des Kriegsamt, ist in Schleißstadt als Sohn eines Oberlandesgerichtspräsidenten geboren, kam aus dem Kadettenkorps als Portepächter in das 4. badische Infanterieregiment Nr. 112 und wurde am 17. Oktober 1883 Leutnant. Im Jahre 1890 wurde er in das Infanterieregiment Nr. 142 versetzt, in dem er 1892 zum Oberleutnant befördert wurde. Im Verlaufe seiner weiteren Dienstzeit war er wiederholt im Kriegsministerium beschäftigt. Während des Krieges, am 27. Januar 1916, wurde Scheuch, der inzwischen zum Obersten aufgerückt und mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Direktors des Zentraldepartements im Kriegsministerium beauftragt war, zum Generalmajor befördert.

München, 19. Aug. (B.B.) Der König hat heute vormittag den Ministerpräsidenten Grafen Hertling und am Nachmittag den bayerischen Gesandten in Berlin, Grafen Berchthold, zum Vortrag empfangen. Ministerpräsident Graf Hertling begibt sich heute abend nach Berlin, wo morgen unter seinem Vorherrschaft im Reichskanzlerpalais eine Sitzung des Bundesratsausschusses für auswärtige Angelegenheiten stattfindet.

Grossherzogtum Baden.

Karlsruhe, 20. August.

Der Präsident des Großh. Staatsministeriums Staatsminister Dr. Freiherr von Dusch hat sich nach Berlin begeben, um an den Verhandlungen des Bundesrats teilzunehmen.

Freiburg i. Br., 18. Aug. Dem Oberbürgermeister ist, wie das B.L.B. berichtet, folgendes Telegramm zugegangen:

Schloß Oberstein, Oberbürgermeister Dr. Thoma, Freiburg i. Br. Die Großherzogin und ich erfahren mit tiefer Enttäuschung, daß die liebe Stadt Freiburg erneut von feindlichen Fliegern heimlich angegriffen wurde und dabei unschuldige Frauen verletzt und Häuser beschädigt wurden. Wir gedenken der Stadt mit herzlichster Teilnahme. Friedrich, Großherzog.

Es wurde vom Oberbürgermeister darauf namens der ganzen Stadt Freiburg für die Teilnahmebezeugung des herzlichsten Dank ausgesprochen.

Nr. 63 des Gesetzes- und Verordnungs-Blattes für das Großherzogtum Baden hat folgenden Inhalt: Verordnungen des Ministeriums des Inneren: Rüsse (Waffen) betreffend; die Veranstaltung von Richtspielen betreffend.

Neueste Drahtnachrichten.

B.L.B. Großes Hauptquartier, 20. Aug., vormittags. (Amtlich.)

Westlicher Kriegsschauplatz.

Heeresgruppe Kronprinz Rupprecht.

Auf dem flandrischen Schlachtfeld ging nach dem Scheitern der englischen Frühangriffe südlich von Langemark der Feuerkampf an Stärke erheblich gegen die Vortage zurück.

Im Artois war die Artillerietätigkeit nur nordwestlich von Lens stark. Mehrfach wurden englische Erkundungsabteilungen zurückgewiesen.

Heeresgruppe deutscher Kronprinz.

Die Schlacht von Verdun hat heute vormittag auf beiden Maasufere von Balde von Avocourt bis zum Caurières-Balbe (23 Kilometer) mit starken Angriffen der Franzosen begonnen.

Der Artilleriekampf dauerte gestern tagsüber und die Nacht hindurch ununterbrochen mit äußerster Festigkeit an; heute Morgen ging stärkster Trommelfeuer dem Angriff der Franzosen voraus.

Die Franzosen besetzten kampfflos den Talon-Rüden östlich der Maas, der seit März d. J. als Verteidigungslinie aufgegeben und nur durch Posten besetzt war. Diese sind im Laufe des gestrigen Tages planmäßig und ohne Störung zurückgenommen worden.

An allen übrigen Stellen der breiten Schlachtfelder ist der Kampf im vollen Gange.

16 feindliche Flugzeuge und vier Fesselballons sind gestern zum Absturz gebracht worden. Leutnant Goutrmann schoß 3 Fesselballone und ein Flugzeug ab und erhöhte damit die Zahl seiner Luftjäger auf 34. Offizierstellvertreter Bizefeldweil Müller blieb zum 23. und 24. Male Sieger im Luftkampf.

Ostlicher Kriegsschauplatz.

Front des Generalfeldmarshalls Prinzen Leopold von Bayern.

Nichts Neues.

Front des Generalobersten Erzherzog Joseph.

Deutsche und österreichisch-ungarische Truppen warfen in kraftvollem Ansturm beiderseits des Djitz-Tales die zähen Widerstand leistenden Rumänen gegen das Traus-Tal zurück. Ein württembergisches Gebirgs-Bataillon zeichnete sich besonders aus. Mehr als 1500 Gefangene, 30 Maschinengewehre sind eingebracht worden. Heeresgruppe des Generalfeldmarshalls von Mackenien.

Auf dem westlichen Ercth-Ufer entspannen sich am Bahnhof Marafesti heftige Kämpfe, bei denen mehr als 2200 Gefangene in unserer Hand blieben. Südlich der Rinnic-Ründung scheiterten starke russische Angriffe vor unserer Stellung.

Mazedonische Front.

Die Lage ist unverändert.

Der Erste Generalquartiermeister: Ludendorff.

Verantwortlich für den Staatsanzeiger und den redaktionellen Teil:

Hauptredakteur C. Amen in Karlsruhe.

Druck und Verlag: C. Braunsche Hofbuchdruckerei in Karlsruhe.

Todes-Anzeige.
 Am 10. August d. J. fiel in treuer Pflichterfüllung vor dem Feinde der
Offizierstellvertreter und Zugführer
Karl Geiger
 Inhaber des Eisernen Kreuzes I. und II. Klasse
 und bad. silb. Verdienstmedaille.
 In ihm verliert das Regiment einen hervorragend befähigten, tüchtigen pflichttreuen Unteroffizier, dessen Andenken in der Geschichte des Regiments unvergessen bleibt.
Nadolny,
 E.218 Major u. Regiments-Kommandeur.

Bad Boll bei Bonndorf
 süd. Schwarzwald
 620 m ü. d. M.
Hotel und Kurhaus
 schönste und ruhigste Lage inmitten herrlicher Waldungen im wildromantischen Wutachtal.
 Gute Verpflegung gesichert. Prospekte frei.
 Pensionspreis von 8¹/₂ bis 10 Mark.
 E.216 Besitzer Paul Bogner.

Soeben erschien:
Mein bargeldloser Verkehr
 Ein Kontobüchlein für Inhaber von Scheck- und Girokonten
 Preis einzeln 30 Pfg., von 10 Stück an je 28 Pfg., von 50 Stück an je 25 Pfg., von 100 Stück an je 23 Pfg., von 500 Stück an je 20 Pfg.
 Der immer stärker verbreitete „bargeldlose Verkehr“ macht es jedem, auch dem kleinsten Kontoinhaber zur Pflicht, jederzeit genauen Überblick über seinen Kontostand zu besitzen. Das läßt sich nur durch genaue Eintragung aller Zu- und Abschreibungen, auch den regelmäßig festgelegten, erreichen. Ohne diese Kontrolle ist eine zweckmäßige Einteilung der zur Verfügung stehenden Mittel unmöglich.
 Die Führung ist sehr einfach, da für Zu- und Abschreibungen getrennte Spalten vorgesehen sind, der Restbetrag daneben vermerkt wird und eine Nachprüfung durch einfaches Nachzählen umgehend bewirkt werden kann.
 Für jeden, der ein Giro- oder Scheckkonto bei einer Bank oder Sparkasse unterhält, ist es erforderlich, ein solches Kontobüchlein zu führen.
 Verlag der G. Braunschen Holbuchdruckerei in Karlsruhe, Karl-Friedrich-Str. 14

Städtisch. Konzerthaus
 Montag, 20. August:
Der fidele Bauer
 Anfang 1/8 bis 10 Uhr
 Dienstag, 21. August:
Der Bettelstudent
 Anfang 1/8 bis 10 Uhr.

GALERIE MOOS
 Ständige Gemälde- u. Graphik-Ausstellung
 Kaiserstraße 187 I
 Sonderausstellung
 Professor Fr. Fehr :: W. Konz
 Prof. H. v. Volkmann :: R. Rum
 Eintritt 30 Pfg.
 Sonntags 2-4 Uhr 20 Pfg.

Geld
 an Gemeindeparkassen und Gemeinden ist auszuliehen. Näh. durch **Karl Kuttruff** in **Konstanz**, Münsterplatz 5.

Bei plötzlich auftretender Brandgefahr ist Selbstschutz für den Laien dringend geboten!
BEWEIS:
 *Blitzschlag in die elektrische Leitung unserer Fabrikanlagen. Hätte nicht sofort ein Minimax-Apparat in Anwendung gebracht werden können, wäre der Dachstuhl ein Raub der Flammen geworden.
 von Armin'sche Werke, Holzwohlefabrik, Rehen, den 22. Mai 1917.
 *Frau und Kind löschen. Durch Spielen mit Zündhölzern entstand ein Brand. Da ich selbst verweist war, wurden die Apparate von meiner Frau und meinem zwölfjährigen Sohn bedient und das Feuer gelöscht. Die Apparate hingen seit 5 Jahren unbenutzt.
 Hch. Nieber, Werkzeugfabrik, Laupheim, den 30. Juni 1917.
 *Einarmiger löschte. Minimax gelöscht, der durch einen einarmigen Hilfsarbeiter bedient wurde. Der Apparat hat sich wie in allen bisherigen Fällen wieder sehr gut bewährt.
 Suckauer Flaschenfabrik, G. m. b. H., Suckau, den 8. Juni 1917.
 *Verwundeter löschte. Es brannten Gardinen, Bücher und Betten. Das Feuer wurde mit einem Minimax-Apparat, der von einem verwundeten Soldaten bedient wurde, gelöscht. Der Apparat hat sich gut dabei bewährt.
 F. Stake, Stadtbaumeister, Herbera, den 5. Juli 1917.
 *5 Brände in 10 Jahren. Ein erhebliches Schadenfeuer entstand auf meinem Fabrikhofe, es brannten eine Anzahl mit Stroh gefüllter Latzenkisten. Ich wurde vor größerem Schaden bewahrt, denn ein großer Stapel gefüllter Flaschenkisten konnte durch Ihre ausgezeichneten Minimax-Apparate gerettet werden. Ich verwende Ihre Apparate schon seit 10 Jahren und habe heute den fünften Brand gelöscht.
 Ernst Golditz, Fabrik feiner Parfümerien, Leipzig, den 28. Juli 1917.
 *Originalzeugnisse zur Verfügung. „MINIMAX“, Berlin W. 9, Linkstr. 17 (C. 13)
 Telegramme: Minimax, Berlin. Fernruf: Lützow 2919.

Blütenweiße Wäsche
 erhalten Sie durch Verwendung von **Schmitz-Bonn's**
Bleichhülfe
 Vom badischen Landespreissamt zum Vertrieb im Großherzogtum Baden genehmigt.
 Bleichhülfe ist in Paketen zu 30 Pfg. in allen besseren Drogen-, Seifen- und Kolonialwaren-Handlungen zu haben.
 Man achte aber darauf, daß jedes Paket die Aufschrift: **Schmitz-Bonn's Bleichhülfe** trägt.
 Hersteller: Schmitz-Bonn Söhne, chem. Fabrik, Düsseldorf-Reisholz. E.107

Bürgerliche Rechtspflege
 a. Streitige Gerichtsbarkeit.
 R.579.21. Heidelberg. Die ledige Johanna Jigen in Frankfurt a. M. klagt gegen den Mechaniker Heinrich von ter Embden von Bischofsheim, früher in Heidelberg, zur Zeit an unbekanntem Orten, auf Grund der § 1708, 1715 B.G.B. mit dem Antrage auf Verurteilung des Beklagten zur Zahlung von 179 M. nebst 4% Zinsen vom Tage der Klagezustel-

lung an und auf vorläufige Vollstreckbarerklärung des ergebenden Urteils. Zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits wird der Beklagte vor das Großh. Amtsgericht in Heidelberg, Zimmer Nr. 25, auf Dienstag, den 23. Oktober 1917, vormittags 9 Uhr, geladen.
 Heidelberg, 14. August 1917.
 Der Gerichtsschreiber **Großh. Amtsgerichts.**
 R.580. Heidelberg. Das Konkursverfahren über das Nachlassvermögen des ver-

storbenen Friseurs Louis Werner in Heidelberg wurde nach Abhaltung des Schlußtermins und Vollzug der Schlußverteilung durch Gerichtsbeschluß vom heutigen aufgehoben.
 Heidelberg, 17. August 1917.
 Der Gerichtsschreiber **Großh. Amtsgerichts I.**
 R.581. Kenzingen. In dem Konkursverfahren über den Nachlaß des Kaufmanns Rudolf Keller in Herbolzheim ist Termin zur Prüfung nachträglich angemeldeter Forderungen bestimmt auf: **Dienstag, 28. August 1917, vorm. 10 Uhr,** vor **Großh. Amtsgericht** hier selbst, Zimmer Nr. 1. Kenzingen, 10. August 1917.
 Der Gerichtsschreiber **Großh. Amtsgerichts.**

Beschiedene Befanntmachungen.
 Für den Betrieb des staatlichen Kurzwesens werden zuverlässige und erfahrene **Maschinenwärter** für Hochdruck-Wasserturbinen, **Schaltwärter** für Schaltanlagen bis 110 000 Volt, letztere möglichst auch mit Erfahrungen im Freileitungsbau, gesucht. Bis zur Betriebsöffnung ist Verwendung bei den Bauarbeiten beabsichtigt. Ausführende Bewerbungen, auch Preisbeschäftigter, mit Lebenslauf, Zeugnisabschriften, Gehaltsansprüchen, Angabe des Militärverhältnisses und des frühesten Eintrittstermins sind zu richten an **Großh. Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus, Abteilung für Wasserkraft und Elektrizität Karlsruhe (Baden).** R.571

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.
 Auf 1. September 1917 wird zum Gütertarif Basel Bad. Sib.-Schweiz der VL Nachtrag ausgegeben. Durch den Nachtrag werden die im Tarif enthaltenen Angaben für die elektrischen Greizerbahnen aufgehoben und ersetzt, Frachttarife für den Verkehr mit Stationen der schmalspurigen Montreux-Berner Oberland-Bahn und der elektrischen Vindigbahn neu aufgenommen und die Frachttarife verschiedener schweizerischer Stationen geändert.
 Karlsruhe, 18. August 1917.
Großh. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr mit Dänemark, Schweden und Norwegen.
 Mit Gültigkeit vom 15. August l. J. wird die Tarifstelle „Ruder (Rüben- und Mohrzucker) aller Art“ im Spezialtarif I gestrichen. Vom gleichen Zeitpunkt ab treten zum deutsch-schwedisch-nordwestischen Gütertarif Teil II der Nachtrag IV und zum Ausnahmetarif für Fleck der Nachtrag II in Kraft. Die Nachträge enthalten weitere Frachterhöhungen auf den schwedischen und norwegischen Bahnen und können durch Vermittlung der Abfertigungsstellen oder unseres Verkehrs-Bureaus käuflich bezogen werden.
 R.582
 Karlsruhe, 18. August 1917.
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Marktpreise für die erste Hälfte des Monats August 1917. (Mitgeteilt vom Großh. Statistischen Landesamt)

Durchschnittspreise für 100 Kilogramm

Erhebungsorte	Weizen		Kornen (Speiß)		Roggen		Gerste		Seser		Roggenstroh				Sonstiges Stroh (Krummstroh)				Heu																	
											Flegel-drusch		gepreßt		lofe		Flegel-drusch		gepreßt		lofe		Flegel-drusch		gepreßt		lofe		Kleeheu							
	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P						
Engen	30				28		27		27																											
Silzingen																																				
Konstanz																																				
Karlsruhe																																				
Reßlich																																				
Wullendorf																																				
Radolfzell																																				
Stetten a. L. M.																																				
Stodach																																				
Ueberlingen																																				
Freelburg																																				
Reß																																				
Laub																																				
Müllheim																																				
Offenburg																																				
Staufen																																				
Wolfsach																																				
Bruchsal																																				
Durlach																																				
Karlsruhe	33		33		31		30		30		5		4	70	5		5		4		4		4		4		12	70	12		14					
Rastatt											5		4	70	4		4		5		4		4		4		12	70	12		14					
Bogberg	27		27						25																											
Heidelberg	36				34				33		6	50															12	70	12		16		18			
Mannheim									38																											
Wosbach	31	50	31	50	28	50	26		26																											
Weertheim	27				23		32		31					5	50																					

Für meine Leihanstalt suche ich gut erhaltene Flügel u. Pianos zu kaufen und erbiete Angebote.
Ludwig Schweisgut
 Hofmeister, Karlsruhe, Erbprinzenstraße 4.