

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Beobachter. 1863-1935 1909

60 (15.3.1909) 2. Blatt

Badischer Beobachter.

Hauptorgan der badischen Zentrumsparthei.

<p>Ercheint täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Bezugspreis: In Karlsruhe durch Träger zugestellt, monatlich 90 Pfg., vierteljährlich 2.70. In der Geschäftsstelle oder den Ablagen abgeholt, monatlich 60 Pfg. Bei der Post bestellt und dort abgeholt, M. 3.25, durch den Briefträger ins £ us gebracht, M. 3.67 vierteljährlich. Bestellungen werden jederzeit entgegengenommen.</p>	<p>Beilagen: „Stern und Blumen“. Einmal wöchentlich; das illustrierte Unterhaltungsblatt „Blätter für den Familientisch“. Zweimal wöchentlich; das vierteljährliche Unterhaltungsblatt</p>	<p>Anzeigen: Die sechspaltige Beilage über deren Raum 25 Pfg. Restamen 60 Pfg. Restanzeigen billiger. Bei öfterer Wiederholung entsprechender Rabatt. Anzeigen nehmen außer der Geschäftsstelle alle Anzeigen-Bermittlungsstellen an. Redaktion und Geschäftsstelle: Adlerstraße Nr. 42 in Karlsruhe (Baden). Sprechstunden der Redaktion: von halb 12 bis 1 Uhr mittags.</p>
<p>Verantwortlicher Redakteur für deutsche und badische Politik, sowie Feuilleton: J. Theodor Meyer; für Ausland, Nachrichtendienst und den allgemeinen Teil: Franz Wagh; für die Unterhaltungsbeilagen, den Handel und Verkehr: Heinrich Vogel; familiäre in Karlsruhe.</p>		<p>Verantwortlich für Anzeigen und Restamen: Hermann Wähler in Karlsruhe.</p>

Badischer Eisenbahnrat.

Sitzung vom 6. März d. J.

An die Darlegungen des Ministers Freiherrn von Marschall über die finanzielle Lage der Badischen Staatseisenbahnen schloß sich der „Karlsru. Zeitung“ zufolge eine eingehende Beratung an.

Dr. Wildens: Der Rückgang in den Verkehrseinnahmen hänge in der Hauptsache mit der wirtschaftlichen Depression zusammen. Die Steigerung der Verkehrsausgaben sei zum Teil auf das neue Beamtengehalt zurückzuführen und i. J. vorausgesehen worden. Man habe aber geglaubt, mit der Besserstellung der Beamten nicht länger zuwarten zu können. Auf dem Gebiete des personellen Aufwandes sei auch auf Ersparnisse für die Zukunft nicht zu rechnen. Auf die mageren Jahre werden auch wieder gute folgen. Was die Wengereinnahme aus dem Personenverkehr von 1/2 Million im Jahre 1908 gegenüber dem Jahre 1907 anbelange, so hänge diese ungewissenhaft mit der Personentarifreform zusammen. Man habe aber i. J., als diese Reform kam, selber mit einem durch sie bedingten Einnahmeausfall von etwa 2 Millionen gerechnet. Von den bezüglichen Maßnahmen stünden zwei im Vordergrund des Interesses, nämlich die Fälligung der Saisonzüge ab 1. Juli, statt ab 1. Juni und der Wegfall einer Reihe von Zügen, insbesondere von beschleunigten Personenzügen.

Gegen die zeitliche Beschränkung im Verkehr der Saisonzüge sei anlässlich der schlechten Finanzlage noch weniger einzuwenden, als gegen die Aufhebung einiger beschleunigter Personenzüge. Bedenklich ersehe indes auch erstere Maßnahme. Der Hinweis auf das Vorgehen der Schweiz sei von geringerer Belang, als ein Vergleich mit den Nachbarverwaltungen Württemberg und Elsaß-Lothringen. Demobil die Staatsbahnen in Württemberg ebenso sehr wie die badischen unter dem wirtschaftlichen Niedergang litten, habe man sich doch dort zu einer Einschränkung des Fahrplans bis jetzt nicht entschlossen. Mit derartigen Maßnahmen sei aber gerade bei uns großer Vorzicht geboten, weil, sofern damit über ein gewisses Maß hinausgegangen werde, die Gefahr bestehe, daß nicht nur die wirtschaftliche Lage der davon betroffenen Orte sich noch ungünstiger gestalte, sondern daß auch der durchgehende Verkehr immer mehr auf die Weltverkehrsline abgedrängt werde, insbesondere auf die Linie Rheintal, die jetzt schon einen erheblichen Teil des Durchgangsverkehrs der Nord-Südrichtung an sich gezogen habe. Was jedoch die beschleunigten Personenzüge anbelange, so sei ja bekannt, daß dieselben bei Einführung der Personentarifreform als eine Art Ausgleich für den Wegfall des wegen seiner Billigkeit beliebten Kilometerbestes von der Großh. Regierung ausdrücklich zugestanden worden seien. Es sei damals im Landtage keine große Meinung vorhanden gewesen, der Reform zuzustimmen. Erst nach langen Verhandlungen und auf die Forderung der Großh. Regierung hin, beschleunigte Personenzüge in einem bestimmten Umfang zum Preise von 2 Pfg. für die 3. Klasse fahren zu wollen, habe die Budgetkommission der Zweiten Kammer in ihrer Mehrheit beantragt, der Reform zuzustimmen, vorausgesetzt, daß jene Aufhebung erfüllt werde. Die Großh. Regierung sei bei den beschleunigten Personenzügen auch erklärt, je nach Bedarf weitere beschleunigte Personenzüge einzurichten zu wollen. Durch diese Einrichtung, die auch in Preußen und Sachsen bestehe, habe man dem Einwand die

Ephe abzubrechen gesucht, daß durch die Reform der Fernverkehr, der gerade bei uns bei der langgestreckten Lage des Landes eine größere Rolle spiele, wie anderswo, erheblich verteuert werde. Ohne die Zusage der beschleunigten Personenzüge wäre nach der Meinung des Redners die Zustimmung im Plenum kaum erteilt worden. Nach der Auskunft der Regierung im Landtage 1908 seien die seit 1. Mai 1907 eingeführten beschleunigten Personenzüge eine beliebige und gut benützte Einrichtung, die insbesondere unserem Mittelstande zu gute käme. Eine Reduktion derselben werde deshalb gewiß sehr unangenehm empfunden werden und begegne in weiten Kreisen der Bevölkerung großen Bedenken. Es sei deshalb sehr zweifelhaft, ob es zweckmäßig wäre, die beschleunigten Personenzüge einzuschränken. Auch vom politischen Standpunkte aus sei eine solche Einschränkung nicht unbedenklich, weil sich die Regierung damit dem Vorwurf aussetzen werde, von der Erfüllung einer dem Landtage gegebenen Zusage ohne dessen Zustimmung zurückzutreten zu sein. Redner bittet daher, erwägen zu wollen, ob es aus materiellen und politischen Gründen nicht zu empfehlen sei, von der einschneidenden Maßregel abzusehen, jedenfalls insoweit, als nicht der Landtag gebietet.

Gewiß sei die Lage ernst, doch teilten die badischen Bahnen das Los der meisten anderen Bahnen Deutschlands. Auch sei schlimmstenfalls immer noch die Möglichkeit gegeben, daß man einmal vorübergehend die Fälligung unserer Eisenbahnschuld, die jetzt mit einem besonders hohen Zinsprozent (1.8 Proz.) fortzuführen, einschränke oder löstere.

Generaldirektor Roth bedauert, daß es nicht möglich gewesen sei, das Zahlenmaterial dem Eisenbahnrat vorher gedruckt zugehen zu lassen. Er stimme mit den Ausführungen des Herrn Dr. Wildens darüber überein, daß, wie bisher immer, auf eine Periode des Niederganges ein neuer Aufschwung des Verkehrs folgen werde. Das Wiedererstarren des Verkehrs werde aber sofort eine namhafte Steigerung der Ausgaben im Gefolge haben, namentlich deshalb, weil zu Zeiten des Tiefstandes verschiedene Arbeiten auf bessere Zeiten zurückgestellt würden, die aber schließlich doch so bald als möglich gefertigt werden müßten. Man werde deshalb peinliche Sparsamkeit auch dann noch zu üben wissen, wenn der darniederliegende Verkehr sich wieder belebt. In Württemberg würden auch die Saisonzüge Stuttgart-Freudenstadt durch den Wegfall kommen. Von erheblicher Bedeutung sei der Vorgang in der Schweiz; es sei ihm eine große Wichtigkeit schon deswegen beizulegen, weil die Jugeneinparingspolitik von Dun d e s p a r l a m e n t ausgegangen sei. Die für die badische Eisenbahnverwaltung gefertigte Berechnung, wonach die Ersparnis infolge Jugeneinparingspolitik für die Sommerfahrplanperiode von 264 000 M. veranschlagt werde, sei für die badischen Eisenbahnen sehr vorzüglich aufgestellt, was schon daraus hervorgehe, daß für den Kilometer der badischen Eisenbahnen gegenüber 3 Pfg. bei den schweizerischen Bundesbahnen in Rechnung gestellt worden seien. Der letztere Betrag erseigne auch dann noch höher als der Betrag von 1.46 M., wenn man berücksichtige, daß die Betriebskosten in der Schweiz etwas höher seien als in Baden. Die Ersparnis infolge Jugeneinparingspolitik betrage nach der Rechnung der Generaldirektion im Jahre 530 000 M. Man müsse doch wohl zugeben, daß dies bei der derzeitigen schwierigen Finanzlage einen sehr ins Gewicht fallenden

Posten darstelle. Das von Herrn Dr. Wildens empfohlene Vorgehen, durch Einschränkung der Tilgungsquote über die schlimme Zeit hinwegzuhelfen, könnte der Redner nicht für richtig halten, weil eine Verminderung der Schuldentilgung eine Erhöhung des Zinsfordernisses zur Folge haben müßte.

Sauerbeck schließt sich den Ausführungen des Herrn Dr. Wildens an und betont, daß wegen des Wegfalls der beschleunigten Personenzüge und Einschränkung der Saisonzüge große Mißstimmung herrsche.

Pfeilsticker bedauert lebhaft den Wegfall der beschleunigten Personenzüge 739 und 751. Eine Besserung werde in den nächsten Jahren nicht eintreten, weil die wirtschaftliche Depression noch nicht endgültig überwunden sei. Redner begrüßt den von der Verwaltung beschrittenen Weg, die Posten eines Zuges auf den Kilometer zu berechnen. Nach dem mitgeteilten Satze von 1.46 M. auf den Kilometer müsse ein Personenzug 3. Klasse, um auf die Eigenkosten zu kommen, auf seiner ganzen Strecke mit 70 Personen besetzt sein. Da dies bei einer großen Zahl Personenzüge nicht der Fall sei, ergebe sich, daß wir unter den Selbstkosten fahren. Auch in Württemberg werde die Frage der Erhöhung der Fahrpreise besprochen. Eine Verringerung erkläre er in der Einführung der 4. Wagenklasse nach preussischem Muster. Da die Betriebsausgaben von Jahr zu Jahr steigen und eine Besserung der Verhältnisse in der nächsten Zeit nicht zu erwarten sei, könne eine generelle Lösung nur in dem Zusammenschlusse der Eisenbahnverwaltungen, insofern des Verkehrs wie der Finanzen, gefunden werden.

Generaldirektor Roth bemerkt zu den Darlegungen des Herrn Pfeilsticker, daß der in Anwendung gebrachte Satz von 1.46 M. für das Zugkilometer nicht eine vollständige Berechnung der Selbstkosten darstellen solle, da in diesen Beträge die Kosten für Stations- und Streckenpersonal, für die Unterhaltung der Anlagen baulicher Natur und die Versicherung und Tilgung des Anlagekapitals nicht berücksichtigt seien. Ueber die Befreiung der einzelnen Züge werde bei Beratung der betreffenden Strecken nähere Auskunft gegeben. Für die Aufstellung der einzelnen Züge sei ihre Benutzung nicht allein ausschlaggebend gewesen, vielmehr sei auch in Betracht gezogen worden, ob der Verkehr des wegfallenden Zuges durch andere beibehaltene Züge mitbedient werden könne. Die Verringerung der Saisonzüge sei im Monat Juni nach den geübten Aufzeichnungen nur möglich gewesen. Die vorgesehene Einschränkung in der Verkehrsperiode der Saisonzüge werde somit nur eine Verschiebung auf andere Züge zur Folge haben und dürfte im Hinblick auf die Finanzlage gerechtfertigt erscheinen. Die Einschränkung der internationalen Saisonzüge sei mit den beteiligten Verwaltungen vereinbart worden, und die Anregung hierzu in erster Linie von der Schweiz ausgegangen. Derartige Verschiebungen des Verkehrs auf andere Züge haben wohl gewisse Unannehmlichkeiten im Gefolge, aber die eigentlichen Kurzzüge seien zum Stande, den im Monat Juni vorhandenen Verkehr noch aufzunehmen.

Dr. Blankenhorn: Eine föderative Eisenbahngemeinschaft im Sinne der Darlegungen des Herrn Pfeilsticker sei mit großen Schwierigkeiten verknüpft, wie sich dies bei der Schaffung einer Verkehrsmitteleisenbahn zur Genüge gezeigt habe. Er unterlasse die Ausführungen des Herrn Dr. Wildens

und sei der Meinung, daß es wünschenswert sei, vor Aufhebung der beschleunigten Personenzüge zunächst den Landtag zu hören. Um über die finanzielle Krisis hinwegzuhelfen, werde sich der Landtag wohl zu einer Verlangsamung in der Schuldentilgung bereit erklären. Im Weiteren erkläre er in dem Vorgehen der Regierung einen Widerspruch, weil eine Einschränkung im Güterverkehr, der wesentlich zurückgegangen sei, nicht stattgefunden habe. Er befürworte deshalb eine Einschränkung des Fahrplans vorerst nicht eintreten zu lassen und die Erfahrungen vom Jahre 1909 abzuwarten.

Der Herr Minister gibt zu, daß der Personenverkehr sich weiter entwickeln werde, aber nicht in dem Maße, wie die Ausgaben steigen. Auf personellem Gebiete sei eine Herabminderung derselben nicht zu erwarten. Da eine Steigerung des Verkehrs meistens eine Steigerung der Ausgaben im Gefolge habe, sei eine dauernde Besserung vorerst nicht zu erhoffen. Im Güterverkehr könne beim Verkehrsrückgang eine Einschränkung des Fahrplans durch Umwandlung der Güterzüge in Bedarfszüge ohne weiteres erfolgen, und sei auch im weitesten Umfange bereits geschehen, im Personenverkehr sei dies nicht möglich; fahrplanmäßige Züge müßten unter allen Umständen gefahren werden, gleichviel, ob sie stark oder schwach besetzt seien. Die Regierung lade sich eine Verantwortung auf, wenn sie noch ein Jahr zuwarten würde. Der Zustand als allgemeines Staatsmittel zur Eisenbahnschuldentilgung könne wohl geradezu als eine Eisenbahnsteuer bezeichnet werden. Die Regierung sei dem Lande schuldig, diesen Versuch zu machen, um die Ausgaben herabzumindern.

Neuhaus vertritt den Standpunkt, daß die Nebenbahnstrecken nicht geschädigt werden sollten, weil hier der Anfall eines Zuges, im Hinblick auf die geringe Anzahl von Zügen, weit mehr empfunden werde als auf der Hauptbahn. Er ist der Meinung, daß die Tarifreform mit zu großen Opfern erkauf worden sei, bezweifelt aber, ob der mit der Einschränkung betriebene Weg der richtige sei, da beim Wegfall eines bestimmten Zuges unter Umständen wirtschaftliche Existenzen geschädigt werden könnten. Eine Besserung der Verhältnisse erkläre er schon darin, wenn mit der Vermehrung der Zugkilometer, die in der letzten Zeit jährlich 5 Proz. betragen solle, zurückgehalten werde. Im weiteren empfehle er die Einführung der 4. Wagenklasse, sowie eine Eisenbahngemeinschaft auf föderativer Grundlage. Da bei anderen deutschen Staaten eine Einschränkung des Fahrplans nicht eintrete, sollte auch bei uns davon Abstand genommen und zunächst der Landtag gehört werden.

Niederhöflich: Große Erregung habe in Handwerkerkreisen und bei Gewerbetreibenden des ganzen Landes die beschleunigte Beschränkung der beschleunigten Personenzüge hervorgerufen. Unter Hinweis auf Württemberg und Bayern bitte er dringend, für diese Fahrplanperiode von einer Einschränkung des Fahrplans abzusehen.

Reich stellt fest, daß er der Entziehung, die wegen der Zugsbeschränkung durch die Wähler gehe, nicht bestimmen könne. Der Fahrplan sei überreicht ausgestellt und es könne wohl da und dort eine Einschränkung vorgenommen werden. Man sei bei der Tarifreform mit der Vermehrung der Züge i. J. zu weit gegangen. Es sei höchste Zeit, der ersten Frage der Schuldentilgung näher zu treten. Wir

Bernhard von der Eiche.

Roman von Baronin Gabriele von Schlippenbach.

(Fortsetzung.)

Mit dem größten Interesse betrat Ines jedes Mal das Arbeitsfeld ihres Bruders. Sie bekam einen gewaltigen Reizet vor seiner Tätigkeit, als sie die vielen bündert Arbeiter sah, die wie Wien durch-einander liefen; die Wertmeister, die Assistenten, das große Kontorpersonal, alles das bildete eine Welt machend, auf ein Wort von ihm gehorchten alle. Wie in einem künstlichen Uhrwerk griff eins ins andere, jede Stellung konnte unberechenbaren Schaden bringen. Wenn durch Fahrlässigkeit oder bösen Willen das zu schmelzende Erz in den Hochöfen kaltete, so brachte das anstrengende, tagelange Arbeit für den Chef mit sich. Er schonte sich nicht, aber er unterließ nicht auch viel von den anderen, von den ihm Unterstellten. So jung Bernhard von der Eiche war, er hatte es verstanden, sich überall in Reizet zu setzen. Er wollte es auch hier in Nöfingen, bei den Lurenbergern, die ein schwer zu lenkendes, fastarriges Werk sind. Die Zeit war noch zu kurz, um etwas aufzuweisen nach der Angabe Bernhards gebaut, sie würden ihren Zweck besser erfüllen, als die früheren, selbst bezogen. Beide tangten nicht viel; der Erz-gießwerk sollte da günstige Resultate erzielt werden?

Bernhard hatte weitgehende Pläne. Noch sträubte sich die Generaldirektion dagegen, aber der Hochofen-chef hoffte sie mit der Zeit von der Wichtigkeit seiner Behauptung zu überzeugen. Bis dahin hatte Eiche seine beste Kraft ein, um die ihm anvertraute Aufgabe zu lösen.

Freiherr Bernhard von der Eiche, Leutnant der Reserve, Hochofenchef in Nöfingen-Luxemburg, Freifräulein Ines von der Eiche.

Diese beiden Visitenkarten fand Irmgard Gerard vor, als sie an einem köstlichen Hochertage von einem weiten Spazierritt durch Wald und Fuir heimkehrte. Seit einigen Tagen war das weiße Schloßchen auf der Höhe von ihr und ihrer Gesellschafterin, Fräulein Gulda Körner, besetzt.

Die junge Witwe war des Unberufens müde. Sie war im Sommer in Livland bei ihren Verwandten gewesen und hatte später eine Reise durch Ostpreußen und das Salzammergut gemacht. Jetzt schaute sie sich nach Ruhe und Stille, ihr Haus in Wien blieb geschlossen. Sie hatte eine ausgeprobenere Vorliebe für die schöne Kaiserstadt an der blauen Donau. An Mon Repos knüpfte sich keine angenehmen Erinnerungen. Hier hatte Irmgard einige Wochen mit dem Gatten verbracht. Sein Nierenmarkleiden begann sich zu zeigen. Zuletzt artete es in Gefährlichmachung aus, bis ein Schlaganfall den Tod herbeiführte. Einer gattlichen Nelsfamilie entflohen, füllte sich Frau Gerard durch die starken der Geschwister angenehm berührt. Sie hatte den Feder-

hut abgenommen und Gerle und Stulpenhandschuhe auf den Tisch geworfen.

„Eiche, Eiche“ dachte sie, „der Name kommt mir bekannt vor. Wo habe ich ihn doch gehört?“

An der einen Wand hing ein großes Gemälde, eine Alpenlandschaft mit einer Senntalide, wie das Auge der jungen Frau zufällig darauf ruhte, durchguckte sie ein Gedanke. Hieß so nicht der Tourist, mit dem sie die Vergatur machte, der sie vom Steinshlag rettete und, ohne ihren Dank abzuwarten, sich so kurz verabschiedete? In dem abwechselungsreichen Leben, das Frau Gerard seitdem geführt, hatte sie die Bekanntschaft fast vergessen. Nun führte die Erinnerung sie zu jenem Augenblick zurück, als zwei starke Arme sie wie eine Feder aufhoben und eine vor Erregung gitternde Männerstimme sagte: „Das hätte schlimm werden können.“

„Ob es derselbe ist?“ dachte Irmgard. „Die Familie der Freiherrn von Eiche ist in Preußen weit verbreitet. Es wäre doch ein eigenes Zusammen-treffen, wenn dieser Hochofenchef und Tourist eine und dieselbe Person wären. Müller ist seines Lobes voll, er hat mir gestern wohl eine halbe Stunde vorgeschwärmt. Ich bin interessiert bei der Sache, leider ist ein großer Teil meines Geldes hier in Aktien angelegt.“

Irmgard ging, um sich umzusehen. Sie zog ein helles, in Wien gearbeitetes Tuchstoffium an, dann bestellte sie einen Bonnywagen und fuhr mit ihrer Gesellschafterin zu Müllers. Sie wollte das Hoch-ofenwerk besuchen. Die auf demselben gereinigten

Eisenerze wurden teils an westfälische Gütten verkauft, teils in Nöfingen auf dem Stahlwerk zu verschiedenen Zwecken verarbeitet. Heute wurde auf dem Hochofen in feberhafter Tätigkeit gearbeitet, denn eine größere Lieferung mußte in einigen Tagen nach auswärt abgefertigt werden. Zum erstenmale betrat Frau Gerard das Feld der Tätigkeit aller der Arbeiter und Angestellten, die in ihrem Interesse ihre Kraft und ihren Schweiß opferten. Ihr Mann hatte es nie erlaubt, daß „seine Prinzessin“, wie er sie gern nannte, die Höhen ihrer feinen Schöne mit dem Staub des Berges in Berührung brachte. Er hatte sie wie in einem goldenen Käfig gehalten, mit Luxus und Reichtum überhäuft. Aber sie füllte sich unzeit, sie fror innerlich, denn ihre impulsive Natur brauchte Wärme und Ungebundenheit. Auch wenn die Kankel in Gerards Testament, ihr eine zweite Portrat nicht erwirbt hatte, auch dann wäre sie fest entschlossen gewesen, seinen Mann zu wählen, den sie sich abermals fügen mußte. In Livland hatte eben ihr Vetter, Graf Frauenfeld, um sie geworben. Er war reich, einer der begütertesten Majoratsbesitzer des Landes. Sein Schloß lag in der sogenannten livländischen Schweiz, einer Gegend, die sich mit den schönsten Punkten Thüringens messen konnte. Der Graf war eine ritterliche Erscheinung. Trotz aller dieser Vorzüge hatte Irmgard Gerard ihn abge-wiesen, alsbald genoh sie ihre Selbständigkeit. Nur Herz hatte noch nie der Liebe Leid und Lust empfunden, und sie hielt es für ausgeschlossen, daß es je über sie kommen könne. (Fortf. folgt.)

würden sonst auf eine abschüssige Bahn, zu einer Katastrophe geraten, die gleichbedeutend sei mit einem Krieg. Medner führt im weiteren aus, wie im Benehmen mit Nachbarnverwaltungen Ersparnisse durch Zusammenlegen von Zügen erzielt werden könnten und befürwortet auch die Einführung der 4. Wagenklasse.

Freiherr v. Göler schließt sich den Ausführungen des Vorredners an; er hält die Kritik der Eisenbahn für vorübergehend. Angesichts des Zahlenmaterials könne er dem Vorgehen der Regierung nur zustimmen. Da mit der Verbilligung der Fahrpreise zu weit gegangen worden sei, befürworte er eine Erhöhung derselben, zugleich aber auch tüchtigste Verminderung der Ausgaben.

Meier schließt sich ebenfalls den Ausführungen des Herrn Reiff an, bittet aber, von den einschneidenden Maßnahmen, die zu unerwartet gekommen seien, diesmal noch Umgang zu nehmen.

Dr. Wiktors bemerkt zu den Ausführungen des Herrn Reiff, daß die vom Medner empfohlene Taktik in Baden wiederholt Anwendung gefunden habe, und daß bereits hohe Summen (im ganzen 60 Mill.) aus allgemeinen Staatsmitteln der Eisenbahn-Schuldentilgungsfasse zugeflossen worden seien. Durch Herabsetzung der Schuldentilgungsquote sei die Möglichkeit gegeben, uns über vorübergehende schwierige Zeitalter hinwegzuhelfen. Eine Erhöhung der Fahrpreise könne er nicht befürworten. Es sei nicht ratsam, zurzeit mit einer derartigen Maßnahme, die leicht Mißbrauch hervorbringen könnte, vorzugehen. Uebrigens könne eine Erhöhung des Fahrpreises nur im Benehmen mit den übrigen Verwaltungen erfolgen. Schließlich der von verschiedenen Rednern befürworteten Einführung der 4. Wagenklasse ist Medner der Meinung, daß ein derartiger Antrag zurzeit kaum die Zustimmung des Landtages finden werde. Bezüglich der Einschränkung des Fahrplans möchte er der Regierung nochmals zur Erwägung anheimstellen, ob es unter den obwaltenden Verhältnissen ratsam sei, jetzt schon damit vorzugehen.

Heldrauf schließt sich den Ausführungen des Vorredners an und bittet namentlich im Interesse der mittleren Städte mit der Einschränkung zuzustimmen.

Der Herr Minister dankt für die eingehenden und sachlichen Ausführungen. Die Regierung habe dadurch Gelegenheit gehabt, die Anschauungen des Abgeordneten kennen zu lernen. Es sei nun ihre Aufgabe, zu erwägen, wie und in wie weit im Interesse der Gesundheit unserer Finanzlage den vielfältigen Anforderungen stattzugeben sei.

Beim Eintritt in die Einzelberatung des Sommerfahrplans-Entwurfs machte der Herr Minister den Vorschlag, Wünsche, die durch Gesuche oder Eingaben belegt sind, nicht noch einmal persönlich vorzubringen, sondern mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Zeit schriftlich zu übergeben; er sicherte zu, daß die in den Gesuchen niedergelegten Wünsche eingehend geprüft und durch die Generaldirektion — soweit nötig mit Genehmigung des Ministeriums — verbeschieden werden. Die Mitglieder des Eisenbahnrats erklärten sich damit einverstanden und übergaben eine größere Anzahl Eingaben, die dann im weiteren Verlauf der Verhandlungen nicht mehr erörtert wurden. Aus der Zahl der mündlich vorgebrachten Fahrplanwünsche sind hervorgehoben:

Verbechtung der zum Wegfall in Aussicht genommenen Züge und Herstellung einer Morgenverbindung von Mannheim nach dem Oberland, mit Abgang in Mannheim etwa halb 6 Uhr und Ankunft in Basel um 10 Uhr vormittags. Bezüglich der im Sommerfahrplanentwurf aufgegebenen Züge sagte der Herr Minister nochmals eingehende Prüfung zu. Von der Führung neuer Züge, insbesondere des erstehenden Morgenzugs von Mannheim nach Basel müßte mit Rücksicht auf die Finanzlage abgesehen werden. Aus diesem Grunde wurde auch die Einführung einer weiteren Abendverbindung von Heidelberg nach Wiesloch-Bruchsal, eines Aufschlußzuges von Appenweier nach Straßburg als Ersatz für den früher gelegten Personenzug 651, sowie die Ausdehnung des Vorortverkehrs von Basel bis Müllheim abgelehnt. Weiter beantragt wurde die Führung von Arbeiterzügen zwischen Karlsruhe und Rastatt über Durmersheim, sowie eines Aufschlußzuges Singen — Konstanz im Anschluß vom Schnellzug 45 von Jülich. Von der Generaldirektion wurde erwidert, daß die Arbeiter von Durmersheim die Straßenbahn benötigen, und für die in Dettingen und Weitingen wohnenden Fahrgelegenheit über Rastatt bestünde.

Der Einlegung eines Aufschlußzuges von Singen bis Konstanz im Anschluß von dem Schnellzug 45, aus Jülich könne nicht näher getreten werden, weil diese Maßnahme auf der genannten Strecke die Einführung von Nachtdienst und dadurch wesentliche Kosten verursachen würde. Lebhaft bedauert wurde von Interessenten die Einschränkung der Saisonzüge über den Schwarzwald, die nach dem Entwurf, wie auch jene der Hauptbahn Schwetzingen-Basel im kommenden Sommerdienst erst vom 1. Juni bestehen sollen. Hierbei wurde von der Eisenbahnverwaltung betont, daß kein Bedürfnis bestünde, diese Züge wie früher schon ab 1. Juni verkehren zu lassen, da sie im vergangenen Jahr in dem genannten Monat schwach benützt worden wären. Eine Anzahl von Wünschen ging dahin, bereits bestehende Züge weiter fortzuführen. Ein Bedürfnis nach Weiterführung dieser Züge könnte von der Eisenbahnverwaltung nach eingehender Prüfung aufgrund des vorhandenen Materials nicht festgestellt werden, weshalb diese Anträge abgelehnt wurden. Bezüglich einer geeigneten liegenden Abendverbindung von Karlsruhe nach Konstanz über den Schwarzwald wurde Prüfung in der Richtung zugefagt, daß man dem Antrag näher zu treten geneigt sei, insofern sich die Verbindung durch Verchiebung bereits bestehender Züge herstellen läßt.

Ein weiterer Wunsch bezog sich auf die Späterlegung des Zuges D 37 ab Heidelberg zum Anschluß von dem Zug 28 aus Frankfurt, oder die Früherlegung des letzteren zur Herstellung eines Uebergangs nach Eberbach. Es wurde darauf hingewiesen, daß Zug 28 wegen seiner Anschlüsse in Frankfurt aus Norddeutschland an seine Kurslage gebunden sei, und auch Zug 37 wegen seiner Anschlüsse in Würzburg nach Berlin nicht später gelegt werden könne. Eine weitere Anfrage konnte dahin beantwortet werden, daß die württembergische Verwaltung einen Halt beim

Zug 469 in Heilbronn-Sülmertor vorgezogen habe, während sich ein solcher beim Zug 173 in Jagstfeld nicht ermöglichen lasse. Weitere Wünsche hatten die Einführung von Zughalten auf den nachstehend genannten Stationen zum Gegenstand: bei den Zügen 9 und 12 in Wiesloch, 91, 96 und 115 in Durlach, 1213 und 1224 in Erlingen, 1224 in Durmersheim, 11 in Wühl, 7 in Reichen als Ersatz für den ausfallenden Zug 789, 669 in Regelsdorf und Kork, 870 und 765 in Schliengen und wenn möglich auch in Auggen, 135, 136, 138 und 157 in Tiengen, 135 in Gottmadingen, 11 in Gengenbach, 17 in Haslach, sowie bei den Saisonzügen 185 und 186 wie auch bei den Zügen 11 und 17 in St. Georgen und Betszell-Königsfeld.

Die beantragten Halte mußten abgelehnt werden, weil die betreffenden Züge durchweg einen gepannten Fahrplan und knappe Anschlüsse haben, oder zur Erreichung wichtiger Anschlüsse an durchgehende Züge beschleunigt durchgeführt werden müssen. In der Mehrzahl der Fälle handelt es sich um Züge, die internationale Reiseverbindungen vermitteln. Eingegen wurde ein Halt des Personenzuges 940 in Daueneberstein als dem Bedürfnis entsprechend, in Aussicht gestellt, ebenso wurde das verkehrswirtschaftliche Anhalten der Saisonzüge 13 und 26 in Baden-Dos, die seit der Strecke Karlsruhe-Freiburg ohne Halt durchfahren habe, für den kommenden Sommerdienst zugefagt.

Bezüglich verschiedener weiterer Wünsche, die die Verlegung der hauptsächlich der Schülerbeförderung dienenden Züge unumkehrbar vor und nach dem Schulbeginn anstrebten, erklärte der Herr Minister, daß Verhandlungen mit dem Unterrichtsministerium darüber eingeleitet worden seien, ob nicht in einzelnen Fällen, wo die Verlegung der Züge ohne erhebliche Kosten und ohne Schädigung anderer Interessen nicht möglich sei, der Unterrichts der Lage der Züge angepaßt werden kann.

Vor dem Eintritt in die Beratung des Sommerfahrplans 1909 war als erster Gegenstand der Tagesordnung die Prochternmäßigkeit für Obdt beraten worden. Hierüber wird ein Bericht nachfolgen.

Soziales.

Interessante Zahlen aus der gesetzlichen Krankenversicherung. Während des Jahres 1907 bestanden 23,292 Krankenkassen mit durchschnittlich 12,138,966 Mitgliedern. Erkrankungsfälle mit Erwerbsunfähigkeit sind 4,956,388 vorgekommen mit 97,118,780 Krankheitsblagen. Auf ein Mitglied kamen durchschnittlich 0,41 Krankheitsfälle mit 8 Krankheitsblagen, für welche Krankengeld gewährt wurde. Die sämtlichen Ausgaben waren folgende:

Ärztliche Behandlung	63,325,782 M.
Arznei und sonstige Heilmittel	40,157,749 "
Krankengelder	121,416,115 "
Unterstützung an Wöchnerinnen	5,493,301 "
Erwerbelter	7,122,348 "
Anhaltversicherung	36,167,635 "
Fürsorge für Invaliden	204,576 "
Auf ein Mitglied kamen durchschnittlich 22,56 M. Krankheitskosten.	

Die Verwaltungskosten betragen 16,692,900 Mark oder pro Mitglied durchschnittlich 2,88 Mark.

Jugendnot und Jugendfürsorge.

Als benutzt an der Erziehung der Kinder arbeitende Mächte haben lange Familie und Schule allein gegolten. „Schule und Haus“ waren im gesellschaftlichen Denken fest verbundene Begriffe geworden, die ins Bewußtsein traten, wenn es nötig wurde, irgend welche Jugendberziehungsaufgabe zu lösen. Immer deutlicher aber wird es heute, daß für den Nachwuchs großer Bevölkerungsschichten noch weitere Erziehungsfaktoren erforderlich sind. Die Beschäftigung des Vaters außer Hause, die Beschäftigung der Mutter innerlich und außerhalb des Haushalts bedingen eine weitgehende Aufzuchtlosigkeit der Kinder, die allein schon eine Quelle der Verwahrlosung in allen Richtungen ist. Denkt man aber noch an die anderen Gefahren, die aus den oft traurigen Wohnverhältnissen, aus dem Leben der Straße erwachen, so wird einleuchtend, daß das Verkommen der solchen Lebensbedingungen ausgezeigten Kinder nicht verhindert werden kann, wenn nicht neben Familie und Schule neue Erziehungsmomente aus der Gesellschaft erwachsen. Aus diesem Gedanken heraus ist man nicht nur an die Schaffung ganz neuer Organisationen — Kinderhort, Verhüllungsheim und ähnliches — gegangen, sondern man will auch bewirken, daß bei keinem Eingriff in jugendliches Leben dergestalt werde, daß dieses Leben dem Erziehungszweck als oberstem Zweck untersteht. So wenn ein Kind dem strafgerichtlichen Verfahren ausgeliefert wird — ein Fall, der sich in Deutschland jährlich viele tausendmale begibt: Sofern Unmündigen dem Strafverfahren unterworfen werden, muß der Strafzweck wesentlich Erziehungszweck sein, das Strafverfahren wesentlich Erziehungsverfahren. Was dies heißt, sagt ausführlich der Bericht über die dritte Tagung der deutschen Vernehmlichenden zu Straßburg, der soeben bei D. W. Schmidt in Dresden erschienen ist.

Zwei durch die gleiche Not hervorgerufene neue Einrichtungen, die Berufsvermittlung und die Jugendgerichte hatten Vertreter nach Straßburg zu gemeinsamer Beratung entsandt. Die Berufsvermittlung, zuerst als Schutzorgane für die unehelichen Kinder ins Leben gerufen, wurden bald von den Vormundschaftsgerichten auch als Pfleger für verwahrloste oder durch Verwahrlosung bedrohte eheliche Kinder bestellt und nun wird erkannt, daß ohne ihre Mithilfe die erzieherische Ausgestaltung des Strafverfahrens an vielen Orten schwer möglich ist. Uebrigens findet sich in dem Tagungsbericht u. a. eine interessante Darlegung über die Organisation der vielfach vorkommenden städtischen Berufsvermittlung Straßburgs.

Wer den schmalen grauen Band durchgelesen hat, wird sich fragen: Hier sind neue Erfolge verheißende Wege zur Rettung unserer gefährdeten Jugend gefunden worden.

Der Deutsche Verband der Krankenpfleger und Pflegerinnen (Gesellschaft: Berlin N. 87, Frenslaner Allee 1) hielt am 7. und 8. März d. J. in Berlin seinen zweiten Delegiertenkongress ab. Vertreten waren die Ortsgruppen Bayreuth, Berlin, Bremen, Hamburg, Hannover, Hagen, Köln, Regensburg, Weiden (Bayern). Namens des Komitees der Pflegerinnen begrüßte Herr Redakteur Beder-Berlin den Verbandstag, auf die wichtigsten Anträge zu den Verhandlungen hinweisend. Ferner

murden Begrüßungen von Herrn Dr. med. Ebeling, dem Leiter der Ausbildungskurse des Verbandes, von verschiedenen Ortsgruppen und Einzelmitgliedern (auch aus Oesterreich) bezeugt. Den Verbandstag leitete der 1. Vorsitzende des Verbandes, Herr Georg Streiter. Dessen Geschäftsbericht gab erfreuliche Daten. Die Mitgliederzahl hat sich wieder nahezu verdoppelt: 1409 in 1907 Orten Deutschlands und des Auslandes; dazu 16 außerordentliche Mitglieder (Hörere). Der Jahresbericht schließt in Einnahmen und Ausgaben für die letzten 2 Jahre mit ca. 30.000 M. ab. Die Ausgaben erzielten sich auf Unterhaltungen, Bildungswege, Jagstzeitung, Stellenvermittlung, Verwaltung zc. Der Kassenbestand ist auf 1864 M. angewachsen. In 146 Fällen konnten Rechtsauskunft und Rechtschutz gewährt werden. 1559 Stellen wurden durch den Nachweis des Verbandes an die Arbeitgeber vergeben, wenn ein großer Teil der Anstaltsdirektoren, Ärzte, Kreisärzte und auch der Öffentlichkeit nicht die gewöhnlichen Stellenvermittlung unterzöge, sondern den unentgeltlichen Nachweis des Verbandes in Anspruch nähme (Preisrichter: Amt VII, 1841). Die Stellungsvermittlung fordern bis zu 10 und 15 M. von den Arbeitgebern. — Der Verband gibt zweimal monatlich eine gediegene Fachzeitschrift „Der Krankenpfleger“ heraus (jährlich 4—5 M.). Außerdem veranstaltet er alljährlich zwei bis drei mal Besuche Ausbildungsstellen (Leiter: Herr Dr. med. Ebeling und Geh. San.-Med. Dr. A. Müller; letzterer Examinator), ferner wissenschaftliche Vorträge usw. Die Gründung eines Krankenpflegeheims wird erstrebt. Den Aufruf hierzu unterzeichneten Frau Staatsminister von Bethmann-Hollweg, Prof. Dr. Ulrich, Adolf Damajche, P. D. Rühlmann, P. Lic. Schneideler, Reichlich-Logale Frauengruppe u. a. — Am 1. April d. J. besteht eine obligatorisch eingeführte Krankenpflege-Zustufungsprüfung, die die Mitglieder des Verbandes auf 1 M. pro Monat erhöht. Die Einführungsgebühr für den Verband beträgt jetzt auch 1 M. Ferner wurden die Unzulänglichkeiten an die Mitglieder erhöht. Der Verband, der 3. J. die größte Organisation des sog. weltlichen Pflegepersonals besitzt, bestrebt, eine Enquete über die Gesamtfrage des Berufes zu veranstalten. Herr Rabenstein und Maxeur Pulowski sprach noch über die christlich-nationale Grundlage des Verbandes. — Der bisherige Vorstand und die Kontrollkommission wurden wiedergewählt. — Möge der Verband reiche Stärkung durch die beteiligten Berufskreise erfahren.

Sport.

Fußballsport. Das Wettspiel, welches gestern (Sonntag) auf dem Rheinparkplatz zwischen dem Bestreitsmeister F. C. Kaiserslautern und dem Südbadischen Fußballklub stattfand, hatte ein ziemlich zahlreiches Publikum angelockt. Das Spiel war soweit ganz interessant, nur war leider der Südbadischer nicht genügend zu schaden, um den Bestreitsmeister bloß einzunehmen mitzuführen, so gewann Rheinpark mit der ungewöhnlich hohen Zahl mit 16:0.

Nach der F. C. hatte auf seinem Sportplatz ein Wettspiel mit Stuttgarter Kickers und konnte diese mit 2:0 schlagen, ein für F. C. sehr gutes Resultat. In Nürnberg spielte der Nordkreismeister F. C. Hanau 93 mit dem Ostkreismeister F. C. Nürnberg, letzterer schlug Hanau mit 5:3. Die Kreismeisterpiele werden nun immer scharfer und man kann nicht bestimmt behaupten, wer als süddeutscher Meister aus diesen hervorgeht.

Aus dem Gerichtssaal.

E. Karlsruhe, 12. März. Geschworenensitzung für das Schwurgericht pro 2. Quartal 1909. 1. Privatier Friedrich Fischer in Erlangen. 2. Privatier Anton Eger in Karlsruhe. 3. Bierbrauer Martin Bender in Heidelberg. 4. Nigarrenfabrikant Heinrich Höger in Kronau. 5. Metzgermeister Heinrich Duderer in Heudorf. 6. Sägmüller Reimund Anginger in Wingoheim. 7. Bauvorstand Wilhelm Witt in Karlsruhe. 8. Bürgermeister Joseph Fischer in Jöchingen. 9. Stahlgänger Emil Hildebrandt in Niederbühl, Jöching. 10. Kaufmann Gottlob Schneider in Erlangen. 11. Architekt Theodor Geisendorfer in Karlsruhe. 12. Hofmeister Franz Gager in Baden. 13. Konsul Emil Müller in Baden. 14. Weinbändler Joseph Bullinger in Weisk. 15. Gastwirt Karl Oberst jr. in Baden. 16. Privatier Karl Hof in Weisk. 17. Privatier Anton Knebel in Niederbühl. 18. Kaufmann August Batsch in Baden. 19. Professor Dr. Gottfried Stratt in Durlach. 20. Fabrikant Anton Friedrich Leopold in Kuppenheim. 21. Privatier Max Weipheimer in Karlsruhe. 22. Kaufmann Joseph Reich in Weisk. 23. Maler und Professore August Groß in Karlsruhe. 24. Ingenieur Ferdinand Seneta jr. in Karlsruhe. 25. Chemiker Dr. Franz Bredet in Baden. 26. Landwirt Max Niederbühl in Weisk. 27. Hofbuchbinder Heinrich Witt in Durlach. 28. Privatier Otto Späth in Weisk. 29. Fabrikant Ludwig Kubin in Weisk. 30. Architekt Eugen Wilsch in Karlsruhe.

E. Karlsruhe, 11. März. (Strafkammer IV.) Den Tagelöhner Anton Ullrich ergab an Anwaltschaft, mit dem sich schon öfter die Gerichte befaßt haben, fährte heute eine Anlage wegen Diebstahls und Betrugs vor

die Strafkammer. Er hatte in den Monaten November und Dezember zu Pfingstfeld seinen Dienstherrn Bedener zwei Sad Frucht im Werte von 80 M. entwendet und in seinem Nutzen verkauft, sowie sich auf den Namen des Bedener bei dem Kaufmann Winger ein Paar Polzschuhe im Werte von 8 Mark und bei dem Kaufmann Braun einen Filzhut und ein Hemd, zusammen im Werte von 810 M. erschwindelt. Das Gericht bestrafte den Angeklagten mit 9 Monaten Gefängnis, abzüglich 1 Monat Untersuchungshaft.

Am 28. Januar durchstreiften die Wauer Joseph Kramer aus Weisk und Karl Brauch aus Jöchingen, beide in Weisk wohnhaft, das Jagdgebiet der Gemarkung Wingensturm, um zu jagen, obwohl sie dazu keine Berechtigung besaßen. Sie waren für diesen unerlaubten Hirschgang mit Gewehr und Prügel ausgerüstet. Ihr Jagdtag fand, noch ehe sie in die Lage gekommen waren, eine Beute zu machen, ein jähes und unerwartetes Ende. Am Weiskbach wurden die beiden Wilderer von dem Jagdbesitzer Otto Wuf und dessen Bruder Alois erwischt und gefesselt. Auf deren Anruf „Dall“ blieben sie jedoch nicht stehen, sondern griffen den Waidhüter und seinen Begleiter sofort an. Krümer verfeuerte mit einem Prügel dem Alois Wuf mehrere wuchtige Schläge auf den Rücken, während Brauch mit dem Kolben seines Gewehres dem Jagdbesitzer einen beräuherten Stoß ins Gesicht gab, daß der Gefrorene bewußtlos zusammenbrach. Darauf ergrieffen die Wilderer die Flucht. Sie wurden einige Tage nach diesem jähen Zusammenstoß verhaftet. Gegen jeden der Angeklagten erlangte der Gerichtshof heute wegen Jagdvergehens und Körperverletzung auf 7 Monate Gefängnis, abzüglich 1 Monat Untersuchungshaft.

Unter Ausschluß der Öffentlichkeit kam die Anlage gegen den 89 Jahre alten Schneider Karl Woy aus Baden und dessen 23 Jahre alte Schwägerin Anna Woy von da wegen Unterschlagung zur Verhandlung. Die Angeklagten haben sich im Februar v. J. zu Baden dem ihnen zur Last gelegten Straftat schuldig gemacht. Sie erhielten unter Anrechnung von je 1 Monat Untersuchungshaft je 3 Monate Gefängnis.

Gleichfalls in geschlossener Sitzung wurde die Anlage gegen den 29 Jahre alten Kaufherr Albert Wunisch aus Baden wegen Sittlichkeitsvergehens im Sinne des § 17 N.-St.-G.-B. verhandelt. Der Fall endigte mit der Verurteilung des Angeklagten zu 3 Wochen Gefängnis.

Heidelberg, 14. März. Eine große Diebstahls-gesellschaft, die Heidelberg und Umgebung unsicher gemacht hat, fand vor der Strafkammer Heidelberg, unter Anlage standen folgende 13 Personen, meist wiederholt vorbestrafte und rüchfällige Individuen: Martin Krach, Georg Baro, Franz Schaller, Bernhard Jakob Niemer, Heinrich Hartmann, Karl Adersmann, Alexander Pilz, Theodor Fiesel, Jean Dedert, Paul Kiesel, Friedrich Werlinghoff (genannt Koch), Robert Müller, Johann Müller. Die Anlage lautete auf Diebstahl und Hehlerei gegen Krach und Genossen. Es erzielten: Krach 4 Jahre 1 Monat Zuchthaus und 10 Jahre Haft, Baro 2 Jahre 2 Monate Gefängnis und 5 Wochen Haft, Schaller 2 Jahre 6 Monate 2 Wochen Gefängnis und 2 Wochen Haft, Niemer 1 Jahr 4 Monate Zuchthaus und 6 Wochen Haft, Hartmann 4 Monate Gefängnis unter Aufsicht von 6 Wochen, Adersmann 2 Jahre Gefängnis, Pilz 3 Monate und 3 Wochen Gefängnis, Fiesel 1 Jahr 6 Wochen Gefängnis, Dedert 4 Wochen Gefängnis, Kiesel 1 Woche Gefängnis, Werlinghoff 2 Jahre 10 Monate Gefängnis, Müller 4 Wochen Gefängnis, Ulrich 8 Monate Gefängnis. — Die Angeklagten Krach und Niemer erhielten außerdem je 5, der Angeklagte Werlinghoff 4 Jahre Ehrverlust. Die erlittene Untersuchungshaft wurde sämtlichen Angeklagten angerechnet.

Aus Antworten.

Lugans, im März. (Für Geistliche.) Ein Geistlicher schreibt: Durch Ueberanstrengung entkräftet und nervös geworden, mußte ich in ein südliches Klima zur Erholung. Ich wählte Lugano (Schweiz), von dem ich schon so viel Gutes gehört hatte. Alle meine Erwartungen wurden übererfüllt. Welch herrlicher Anblick! Der italienische blaue Himmel, von dem die Sonne ihre belebenden Strahlen auf die Erde sandte und schon im Januar Blumen hervorbrachte. Der schöne blaue See, die herrlichen Gebirgsformen, die Spagbergänge, so mannigfaltig, wie sie wohl an keinem anderen Orte vereint sind, dieses alles trägt dazu bei, die erschöpften Nerven zu härten. Dazu kam dann das gemüthliche Heim, das ich in Villa S. Raffaele, Pension E. de L. w. e. h. fand. Schon die günstige Lage (vier Minuten von der Bahn und doch so ruhig, ganz staubfrei), in der sich der elegante Bau erhebt, macht einen sehr günstigen Eindruck. Sodann die ansehnliche Gesellschaft, die ich vorfand, die schon eingerichteten Zimmer, die sorgsame Bedienung der Brüder, dieses alles ließ mich schon in den ersten Tagen mein trauriges Pflanzhaus vergessen, von dem ich mich so schwer trennen konnte. — Den Geistlichen kann ich dieses Haus bestens empfehlen, da auch die Preise entsprechend den Verhältnissen gering sind. — Wie Gemeldet wird, hat der Vorstand an alle Dekane in Deutschland, Oesterreich, Luxemburg und der Schweiz Prospekte geschickt. Wer sich interessiert, verlange Prospekt per Postkarte. Derselben Brüder leiten auch ein bearbeitetes Haus in Rom, Via Salaria 100.

Näh- u. Zuschneideschule.

Gründlicher Unterricht im Näherzeichnen, Zuschneiden, Anprobieren und Anfertigen aller Gegenstände der Damen- und Kindergarderobe wird in kleineren und größeren Kursen für Privatgebrauch und Beruf erteilt. Am geeigneten Zuspruch bittet Hochachtung

J. Erhardt, atad. geprüfte Zuschneiderin,
Marktgrafenstraße 30 a, Aidelplatz.
Näheres durch Prospekt!

Christ. Oertel, Karlsruhe,

Kaiserstr. 101/103,
Manufakturwaren-, Betten- und
Ausstattungs-Geschäft.



Grosses Lager fertiger Betten,
Bettstellen, Bettfedern, Flaum,
Rosshaar, Stoppdecken, Woll-
decken, Piquedecken, Baum-
woll- und Leinenwaren u. s. w.

Uebernahme : :
ganzer Ausstattungen.

Ständige Ausstellung von Schlafzimmer-Einrichtungen in allen Stilarten.
Billige Preise. Reelle Bedienung.
Kostenanschläge und Muster stets gerne zu Diensten.

Friedrichsbad

136 Kaiserstrasse 136.

An den fünf ersten
Tagen der Woche
kostet ein Wannen-
bad für Männer und
Frauen

35 Pfennig

Samstags 40 Pfennig.

Fahrrad
mit Freilauf sehr billig zu verkaufen.
Hauptstrasse 90, 1.