

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Landes-Zeitung. 1870-1918 1896

95 (23.4.1896) II. Blatt

Ausgabe:
Wöchentlich zweimal.
Abonnementpreis:
Vierteljährlich:
in Karlsruhe durch die Agentur bezogen: 2 Mark 50 Pf.,
in das Haus gebracht: 2 Mark 80 Pf.,
durch die Post ohne Zustellgebühr 2 Mark 50 Pf. Vorausbezahlung.

Badische Landeszeitung.

Anzeigengebühr:
Die 10spaltige Kolonelle oder deren Raum 30 Pf., im Restamentheite 60 Pf.
Bemerkungen:
Unbenützte Stellen werden nicht aufbewahrt und können nachträgliche Honorar-Ansprüche keine Berücksichtigung finden.

Nr. 95. II. Blatt.

Karlsruhe, Donnerstag, den 23. April.

1896

Ämterliche Nachrichten.

S. R. J. der Großherzog haben unterm 15. April gnädig geruht, dem Referendar **Gerhard Deder** von Reubingweiler eine etatsmäßige Notarstelle im Amtsgerichtsbezirk Dornberg und dem Referendar **Johannes Schweiger** von Freiburg eine etatsmäßige Notarstelle im Amtsgerichtsbezirk Breisach unter Ernennung derselben zu Notaren zu übertragen.
Mit Entschliessung groß. Ministeriums der Justiz, des Kultus und Unterrichts vom 18. April wurde dem Notar **Deder** die Notarstelle Stühlingen und dem Notar **Schweiger** die Notarstelle Wolfswil übertragen.
Mit Entschliessung groß. Generaldirektion der Staatsbahnen vom 18. April d. J. wurde Expeditionsassistent **Karl Meiner** in Königsbrunn nach Mannheim versetzt.
Durch Verfügung des königl. Kriegsministeriums vom 17. d. M. ist nachstehendes bestimmt:
Intendantur 14. Armeekorps:
Müller, Registratur-Assistent, zum Intendantur-Registrator ernannt.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 22. April.

82. öffentl. Sitzung der 2. Kammer.
Am Regierungstisch: Minister v. Trauer, Generaldirektor Geh. Rat Eichenlocher, Geh. Rat Schupp, Raurat Eiser.
Präsident **Günther** eröffnet die Sitzung um 9 1/2 Uhr.
Abg. **Wilde** berichtet über das Spezialbudget der Eisenbahnbetriebsverwaltung, der Wodensiedeamuffschiffahrtsverwaltung und über den Anteil am Kleinrenten der Rhein-Neckarbahn. Wir entnehmen dem Bericht:

Das durch die badische Staatsbahnverwaltung betriebene Bahnetz hatte am Schlusse des Jahres 1895 eine Ausdehnung von 1550,16 km, wovon auf die dem badischen Staat gehörigen Bahnen 1466,61 km, auf die gepachteten Strecken (bayerische Strecke bis Würzburg) 24,56 km, auf die in Privatbetrieb genommenen Strecken (Basel badischer Bahnhof bis Basel Centralbahnhof) 4,89 km und auf die Privatbahnen 54,26 km entfielen. Von diesen Bahnen liegen im Großherzogtum selbst 1412,33 km, auf preussischem Gebiet 20,96 km, auf bayerischem Gebiet 24,56 km, auf sächsischem Gebiet 24,15 km, auf hessischem Gebiet 22,17 km und auf schweizerischem Gebiet 46,63 km, zusammen wieder 1550,16 km. Von den im Betrieb der badischen Staatsbahnverwaltung liegenden Strecken sind 602 km doppelgleisig, während 948 km einfache Gleise haben. Als Vollbahnen werden betrieben 1282,17 km; als Nebenbahnen werden betrieben 267,99 km, sowie die verpachtete Strecke bei Breisgau — Mitte Mainstraße mit 1,64 km und Donauzeileingängen mit 2,84 km.

Das Anlagekapital für Herstellung des am Schlusse des Jahres 1894 1459,07 km langen Bahnetzes (für Bahn und Gebäude, sowie für Lokomotiven und Wagen) berechnet sich nach Abzug der Kosten der gepachteten (24,48 km) und mitbetrieblenen (4,89 km) und nach Aufschlag der verpachteten Strecken (4,48 km), wie folgt: Die noch verbleibende 1380,48 km Staatsbahnen haben im Ganzen geostet 468 152 870 M., die 53,70 km Privatbahnen dagegen 5 686 192 M., zusammen 463 739 167 M., eine Gesamtsumme, welche sich nach der Betriebsdauer berechnet, auf 464 569 726 M., und auf 5 320 598 M., zusammen auf 469 890 324 M. reduziert.

In Bezug auf die Reinte unserer Staatsbahnen ist zu bemerken, daß die Einnahmen im Jahre 1894 49 577 575 M. betragen haben, während sich die Ausgaben im genannten Jahre auf 32 487 119 M. beliefen, so daß sich der Ueberschuß auf 17 090 456 M. oder auf 3,76 Proz. des Anlagekapitals berechnet. Wodensiedeamuffschiffahrt und den Anteil wachsend an der Rhein-Neckarbahn dazu gerechnet, erhöht sich diese Verzinsung von 3,76 auf 3,89 Proz. Die badischen Privatbahnen hatten 1894 eine Einnahme von 1 143 503 M. und eine Ausgabe von 789 481 M., so daß sich der Ueberschuß auf 354 022 M. oder auf 6,65 Proz. des Anlagekapitals belief. Die Reinte des Anlagekapitals betragt, wenn man Staats- und Privatbahnen zusammen nimmt, 3,79 Proz. Während die Reinte des Anlagekapitals im Jahre 1892 für Staats- und Privatbahnen zusammen 3,14 Proz. betrug, so hat sich diese Reinte 1893 auf 3,49 und 1894 auf 3,79 Proz. erhöht. Nach den wirtlichen Ergebnissen betragen die Einnahmen der Privatbahnen im Jahre 1894 1 143 503 M., die Betriebskosten 831 478 M., so daß sich ein Ueberschuß von 312 025 M. ergibt. Derselbe repräsentiert 6,86 Proz. des Anlagekapitals. In Wirklichkeit aber muß die Staatsbahn nach den für die Abrechnung mit diesen Bahnen nachgehenden Geleisen, Koncessionen und Ueberschüssen die Summe von 407 971 M., also 95,946 M. mehr entrichten. Das im Gesamtbetrieb (einschließlich der Verstaatlichung) verwendete Personal bestand im Jahre 1894 in 5464 Beamten und Angestellten (etatmäßige und nichtetatmäßige), 7966 händlichen Arbeitern, zusammen 13 430 Personen.
Die Kommission beantragt die Genehmigung der Vorschläge der Großh. Regierung.

Abg. **Goldreich** (nat.-lib.) tritt in längeren Ausführungen dafür ein, die Rheinthalbahn mit einem Staatsbeitrag auszulasten. Als J. J. die Bahn gebaut wurde, haben die beiden Gemeinden Oberkirch und Oppenau, welche die meisten Aktien im Besitz haben, Bedenken gehabt, sich in der geschiedenen Weise für die Bahn zu interessieren. Ihre Bedenken wurden jedoch befriedigt durch die Angabe, daß der Staat mit Beihilfen zur Hand geben werde und daß bereits im 15. Jahre die Angehörigen vom Staat übernommen würden. Wenn der Staat heute schon das gesamte Kapital übernehmen werde, so sei kein Mißtraß damit verbunden, denn er werde 3 1/2 Proz. Reinte erzielen. Dazu komme dann noch, daß durch Uebernahme an den Staat Betriebsverhältnisse gemacht werden könnten. Aber so weit wollte er nicht gehen. Er wolle nur vorschlagen, daß den beiden Gemeinden die dort untergeordneten Aktien in Höhe von 700 000 M. abgenommen werden. Auch damit sei kein Mißtraß verbunden.

Abg. **Höring** (nat.-lib.) hat Mißbilligung an der Station Dinglingen-Lahr zu bezeichnen, welche darin besteht, daß kein Schnellzug an der Station Dinglingen hält. Er bitte deshalb, die Schnellzüge 6 und 8 dort aufhalten zu lassen. Er sei der Meinung, daß der inländische Verkehr dem internationalen zweidentigend angulieren sei, sonst würde der gesamte Geschäftsverkehr an den Hauptbahnen konzentriert. Das Manöverfeld der Bahnhöfe Dinglingen-Lahr befindet sich gerade an dem Bahnhofsübergange. Er bitte deshalb zur Erweiterung und Sicherung des Straßenverkehrs, das Feld wieder flach zu legen.

Abg. **Hilg** (wilt) bespricht ebenfalls das Verkehrshindernis an dem vorderen Bahnhofsübergang und wünscht dessen Beseitigung. Er frage, ob die Eisenbahn als Verkehrsmittel gelte, weil sie den Verkehr fördere. Er würde wünschen, daß jemand von der Generaldirektion einmal bei eingetretenen Verkehrsstörungen die laut werdenden guten Wünsche zu hören bekomme. Er habe sich persönlich von der Beseitigung der Beschwerden überzeugt. Es herrsche dort die Meinung, daß erst Wandel geschaffen werde, wenn ein Unglück passiert sei. Dabei kamen nicht einmal große Kosten in Betracht. Es brauche bloß das Manöverfeld vom nordischen an den südlichen Teil des Bahnhofs verlegt zu werden; das sei eine einfache Geleisenumlegung. Er bitte die großh. Regierung dringend, darauf ihr Augenmerk zu richten, daß die von ihm geschilderten und auch in einer Petition der interessierten Gemeinden und der Handelskammer Lahr erörterten Verhältnisse ihr Ende finden. Bezüglich der Schnellzüge sei er der Meinung, daß durch Aufhebung der Station Dinglingen als Abzweigstelle für Schnellzüge das Ansehen und die Wirtschaftlichkeit der Stadt Lahr, somit also auch der Wohlstand der Einwohnererschaft geschädigt werde. Er empfiehlt die Stadt Lahr dem Wohlwollen der großh. Regierung. (Beifall.)

Abg. **Hug** (wilt) wendet sich gegen einige Ausführungen des Berichtserstatters. Dem Abg. Goldreich gegenüber betont er, daß er der gegebenen Anregung wohlwollend gegenüberstehe. Unter Eisenbahnsystem habe den Vorzug, daß es nicht im übrigen Budget verschwinde, sondern daß die Reinte einnehmen auch wirklich dem Eisenbahnen zu gute kommen. In neuerer Zeit machen sich Bewegungen behufs Herbeiführung von Tarifänderungen geltend. In seiner Heimat sei der Wunsch laut geworden, daß auf einer Holzbahn seines Bezirkes Expressverkehr eingerichtet werde.
Minister v. Trauer dankt für den ausführlichen Bericht und die wohlwollende Beurteilung des Eisenbahnenwesens. Bezüglich des vom Abg. Wilde geäußerten Wunsches am Ausfall, ob nicht auf einigen Nebenbahnen elektrischer Verkehr eingerichtet werden könne, werde der Referent der Generaldirektion sich äußern. Dem Abg. Hug teilt er auf sein Verlangen die Einführung des Expressverkehrs auf der Nebenbahn Eichenheim mit, daß die betreffende Verwaltung sich entgegenkommen geäußert habe. Dem Abg. Goldreich und Hilg sagt er Prüfung den Wünsche zu.

Generaldirektor **Eisenlocher** verliest die Reinte-rechnung der Staatsbahnen. Die Festhaltung der Verhältnisse sei günstig und berechtige auch zu guten Erwartungen für die Zukunft.
Raurat **Eiser** gibt namens der Generaldirektion der großh. badischen Staatsbahnen folgende Erklärung, den elektrischen Betrieb von Vollbahnen betreffend:

In der Sitzung der ersten Kammer vom 1. Februar 1896 hat gelegentlich der Beratung des Gesetzentwurfs, die Fortführung der Höllethalbahn von Neuland nach Donauzeile betreffend, der Berichtserstatter, Freiherr **Gerhard v. Bodman**, die großh. Regierung um Ausfall darüber gebeten, ob man die Frage der Verwendung von Elektrizität bei dieser Bahn auf etwaige technische Vorzüge und den etwaigen finanziellen Effekt habe prüfen lassen.

Der Regierungsvertreter, Herr Geh. Legationsrat **Hilf**, erwiderte auf diese Anfrage, daß die großh. Regierung die Anlage der Bahn als elektrische nicht in Erwägung gezogen habe.

Eine Bahn mit elektrischem Betriebe passe nicht wohl in das badische System mit bis jetzt ausschließlichem Lokomotivbetrieb und eine sichere Berechnung hinsichtlich des finanziellen Erfolges einer solchen Bahn lasse sich auch noch nicht aufstellen, da die derzeitigen elektrischen Bahnen nur Straßenbahnen seien. Ob die vorhandenen Wasserkräfte zu elektrischen Zwecken nutzbar gemacht werden könnten, bedürfe übrigens noch der Prüfung und jedenfalls dürfe nicht unbeachtet bleiben, daß alle die Kräfte im Privatbesitz sind, also erst erworben werden müßten und dadurch die mit der Herstellung der Bahn als „elektrische“ gewährte finanzielle Erträge sehr fraglich würde. Es empfehle sich daher, abzuwarten, bis die Ergebnisse einer anderen größeren elektrischen Bahn vorliegen.

In diese Erwiderung des Regierungsvertreters anknüpfend, hat in der Sitzung der hohen ersten Kammer vom 22. Februar d. J. Herr Geh. Hofrat **Prof. Dr. Engler** Gelegenheit genommen, sich über die Ausnützung der Wasserkräfte untes Landes für den elektrischen Betrieb von Eisenbahnen auszusprechen. Da der topographische Bericht dieser Ausführungen gedruckt wurde, können dieselben hier als bekannt vorausgesetzt werden. Derselbe stimmt im allgemeinen den Erklärungen des Geh. Legationsrats Hülfe zu, räumt die Unmöglichkeit des elektrischen Betriebes einer Zeilstrecke einer mit Dampf betriebenen Vollbahn ein, redet aber für die Ausnützung der Wasserkräfte für kleinere Bahnen, welche wesentlich für den Lokalverkehr und die Klimatisierung der Vollbahnlinien bestimmt sind, das Wort.

Bei dem großen Interesse, welches das Publikum allen Anwendungen des elektrischen Stromes entgegen bringt, war es ganz natürlich, daß auch die Presse sich dieses Gegenstandes als das Wichtigste angenommen hat; es ist daher, um dem Wahrgreifen irriger Anschauungen bezüglich dieser Dinge vorzubeugen, die Klarstellung der einschlägigen Verhältnisse erwünscht. Der Generaldirektor der großh. Staatsbahnen, welche in erster Reihe die Interessen des Bahnbetriebes wahrzunehmen hat, benötigt darum sehr gerne die Gelegenheit, welche ihm die Besprechung des Budgets bietet, zu der vorliegenden Frage Stellung zu nehmen und sich sowohl über die Ausnützung der Wasserkräfte des Landes zum Betriebe elektrischer Bahnen, als auch insbesondere über die Möglichkeit für die Möglichkeit des elektrischen Betriebes der Eisenbahnen überhaupt auszusprechen. Der erste Teil, die Ausnützung der Wasserkräfte, soll am Ende des Vortrags erläutert werden, welches die erste Anregung zur Frage in der ersten Kammer am 1. Februar d. J. gegeben hat, nämlich der Betrieb der Fortführung der Höllethalbahn.

Der Betrieb dieser Bahn auf elektrischem Wege ist, wie der Herr Regierungsvertreter gesagt hat, nicht in Erwägung gezogen worden. Es muß hier weiter bemerkt werden, daß die Erzeugung dieses Stromes auch gänzlich unnütz war, da dem Bahnamt ohne weiteres klar sein mußte, daß der elektrische Betrieb in dem vorliegenden speziellen Falle nicht in Frage kommen könne.

Eine kurze Erwägung wird dies sofort klar legen:
Es werde die für den Betrieb gewöhnlich angenommene Annahme gemacht, daß auf der Strecke Neuland—Donauzeile gleichzeitig 3 Züge verkehren, zwei in der einen Richtung, einer in der anderen. Jeder dieser Züge wird, wiederum nach mäßiger Schätzung, ca. 400 indirekte Pferdekräfte in Anspruch nehmen, die 3 gleichzeitig mithin 1200. Wenn wir aber 1200 Pferdekräfte für die 3 Züge haben wollen, müssen wir mindestens 2400 Pferde nutzbarer Pferdekraft zur Verfügung stellen, denn durch die Turbinen-Anlagen, Schoppungsanfertigung, Unterstationen mit Umformern etc. geht so viel verloren, daß von 100 nur höchstens 50 an dem zu befördernden Zuge zur Wirkung kommen können.

Betrachten wir nun das für die Gewinnung dieser Kräfte in Frage kommende Gebiet an der Hand der Angaben des 8. Festes der „Beiträge zur Hydrographie des Großherzogtums Baden“, so sehen wir, daß die gesamten in diesem Gebiete vorkommenden Wasserkräfte bei weitem nicht ausreichen, um auch nur die für den gewöhnlichen Betrieb erforderlichen 2400 Pferdekräfte aufzubringen.

Es ist daher gänzlich unnütz, weitere Erwägungen darüber anzustellen, ob etwa die vorhandenen Kräfte lausbar sind, wie sie eventuell nutzbar zu machen wären u. s. w., da sie in ausreichendem Maße, selbst für die gewöhnlichen Betriebsverhältnisse, einfach nicht vorhanden sind.

Es ist aber überhaupt unnützlich, eine Bahn derart zu bauen, daß sie nur für eine der gewöhnlichen Betriebsanforderungen entsprechende Leistung ausreicht, denn es können Verhältnisse eintreten, welche die Leistung der betreffenden Strecke von einem Tage auf den anderen um ein Vielfaches erhöhen. Solche Ereignisse sind: Kruppentransporte, Hochwasser oder andere Vorkommnisse, wodurch die Verwaltungen genötigt werden, den Verkehr plötzlich über andere Linien zu leiten u. s. w. In allen solchen Fällen wäre die auf 2400 Pferde angelegte Bahn wertlos, da sie nicht plötzlich auf 8—10 000 Pferdekräfte gesteigert werden könnte.

Die Militärbehörde würde daher mit Recht gegen eine derartige Verleibweise Einspruch erheben, die im Mobilisationsfalle ihren Ansprüchen in keiner Weise gerecht werden könnte.

Uebrigens würde von dieser Seite Zustimmung zur Einführung des elektrischen Betriebes auch dann nicht zu erwarten sein, wenn man voraussetzen wollte, daß im Falle größerer Transporttransporte die Bahn wieder mit Dampflokomotiv ein besondener Verkehr, denn zum Betriebe von Gebirgsbahnen bedarf es besonderer Vorrichtungen, sowie eines besonders geschulten Personals, beides ist nicht von heute auf morgen zu beschaffen.

Nach dem Vorgesagten dürfte erklärlich und gerechtfertigt erscheinen, daß die großh. Generaldirektion sich mit eingehenden Studien über den elektrischen Betrieb der Höllethalbahn oder der sogenannten strategischen Linien nicht befaßt hat.

Gehen wir nun zu der allgemeineren Frage über, welche Ansichten der gegenwärtige Stand der Angelegenheit auf elektrischem Wege, e der Anwendung desselben bei Vollbahnen für die Zukunft bietet, so müssen wir erst die verschiedenen Arten, auf welchen dieser Betrieb stattfinden kann, ins Auge fassen.

Es sind:
1) Stationärer Betrieb mit Fernleitung unter Verwendung von Wasser- oder Dampfkraft.
2) Stationärer Betrieb unter Verwendung von Accumulatoren.
3) Verwendung elektrischer Lokomotiven.
Was das unter 1) angeführte System anbelangt, so kann dasselbe schon nach den obigen Ausführungen für Bahnen mit starkem, durchgehendem Verkehr, Vollbahnen überhaupt gar nicht in Betracht kommen. Die enormen Kosten der Anlagen, sowohl wie des Betriebes für Vollbahnen mit großer Leistung schließen dasselbe von vornherein aus. Das Gebiet für die Verwendung dieses Systems, sowie des 2ten liegt, wie in dem Vortrage des Geh. Hofrats **Prof. Engler** dargelegt, in den Städten, kleinen Städten u. s. w. Was die Verwendung der Wasserkräfte hierbei anbelangt, so hätte man sich vor zu optimistischen Anschauungen und sehr von vornherein eine hindernde Reserve, sei es Dampfkröte oder Gasmotor, vor. In dieser Hinsicht reden viele Beispiele eine sehr deutliche Sprache; unter andern ist auch die Bahn Zeiningen-Medenbeuten, auf welche in der Presse hingewiesen wurde, als bald mit einer Dampfmaschine als Reserve ausgerüstet worden, nachdem der Betrieb mehrfach durch Eis, Hochwasser u. s. w. gestört worden war.

Was diese Bahn überhaupt betrifft, so ist schwer zu verstehen, wie man sie in einen Vergleich mit der Höllethalbahn bringen kann; sie hat ihren ganzen Anlage und Ausdehnung nach kaum die Bedeutung einer Straßenbahn von Karlsruhe nach Durlach. Was im Weiteren noch gegen dieses System spricht, ist, daß bei einer Betriebsstörung nicht nur ein einzelnes

Fahrzeug oder ein einzelner Zug, sondern sämtliche Fahrzeuge bzw. Züge, welche von dem Leistungsbetrieb der betreffenden Station ihren Strom beziehen, stillstehen würden, der Betrieb also auf der ganzen Strecke gestört ist. Die leicht aber durch Unbeachtete eine derartige Störung hervorgerufen werden kann, was an folgendem Beispiel ersehen werden.

Besonders wird die Station Appenweier von Offenburg aus elektrisch beleuchtet. Die von Offenburg nach Appenweier führende Startramleitung ist zu mehrfachenmalen dadurch, daß von frevelhafter Hand ein Draht über die Leitungen geworfen wurde, der auf 2 der Leitungsdrahte zu liegen kam, kurz geschlossen worden. Infolge dessen war Station Appenweier vollständig in Dunkelheit versetzt bis die Ursache des Vorkommnisses beim erstenmale entdekt und beseitigt war, darüber vergingen mehrere Stunden.

System 2 (Accumulatoren) hat den zuerst besprochenen Nachteile der leichten Störung durch Unbeachtete nicht, aber den von System 1 die Unmöglichkeit der Steigerung des Betriebes im Notfall in hohem Grade. Es kann für Vollbahnen zur Zeit ebensowenig in Betracht gezogen werden, wie 1, dagegen wird es wahrscheinlich eine gute Zukunft in Aussicht haben für Stadt- und Kleinbahnen.

Zu 3. Auch der Betrieb mit elektrischen Lokomotiven ist zur Zeit noch nicht ernstlich in Betracht zu ziehen, da er über die ersten recht ungenügend verlaufenen Versuche noch nicht hinausgekommen ist. Trotzdem ist dies das einzige System, welches überhaupt für Vollbahnen in erster Zeit in Frage kommen könnte, denn es ist frei von den Unvollkommenheiten der Systeme 1 und 2. Daß bei diesem Systeme die Verwendung von Wasserkräften ausgeschlossen ist, wird ihm weiter nicht schaden, denn es kann vom wirtschaftlichen Standpunkt wohl nur begründet werden, wenn diese Kräfte für industrielle Zwecke und für Kleinbahnen mit Accumulatoren erhalten bleiben, als daß sie für Vollbahnen verwendet würden, wo ein sehr erheblicher Teil in Leitungs- und anderen Widerständen verloren ginge. Fragen wir uns aber zum Schlusse: Was könnte denn der Beweggrund für eine Verwallung sein zum elektrischen Betriebe ihrer Vollbahnen überzugehen, vorausgesetzt, daß eines der 3 Systeme so weit ausgebildet wäre, das man dazu Vertrauen fassen könnte? So müssen wir uns sagen, daß nichts vorliegt, was einen derartigen Wechsel rechtfertigen könnte.

Der Wunsch, wesentlich größere Geschwindigkeiten, als bisher, bei der Angelerfordern zu erreichen, mag neben einer gewissen Vorliebe für elektrische Betriebe im allgemeinen, die beim großen Publikum unabweisbar beliebt, zunächst den Gedanken des Erfolges des langbewährten Dampfbetriebes durch den elektrischen anzuregen haben. Aber eine so einfache größere Geschwindigkeit als bei dem Dampftrieb ist durch den elektrischen (bei vorhandenen Bahnen) auch nicht zu erreichen, denn dieselbe verbiethet sich schon durch die Anlage der bestehenden Bahnen mit ihren Steigungen und Krümmungen von selbst.

Diejenigen Projekte aber, die sich mit dem Neubau von elektrischen Bahnen zwischen großen Verkehrscentren (z. B. Wien-Budapest, und mit geradezu phantastischen Geschwindigkeiten) befassen, sind fast ebenso schändlich, wie sie entstanden waren, wieder verschwunden, weil die Erfinder selbst die Unmöglichkeit der Ausführung eingesehen haben.

Auch die Hoffnung, durch den elektrischen Betrieb auf bestehenden Vollbahnen, mögen dazu Wasserkräfte verwendet werden oder nicht, eine Verminderung der Betriebskosten zu erzielen, ist eine gänzlich trügerische. Nach dem jetzigen Stande der Technik ist auch für absehbare Zeiten nicht daran zu denken, daß in diesen Betriebslinien eine wesentliche Veränderung zu Gunsten des elektrischen Betriebes eintreten könnte. Damit ist selbstverständlich nicht gesagt, daß es nicht ausnahmsweise unter ganz besonderen Verhältnissen trotzdem gerechtfertigt sein könnte, eine kleine Strecke einer bestehenden Linie elektrisch zu betreiben.

Eine solche Ausnahme ist die Tunnelstrecke einer amerikanischen Bahn, wo es sich darum handelte, eine 4,5 km lange Strecke, auf welcher 2 Tunnel liegen, durch den elektrischen Betrieb rauh zu machen. Zur Verwallung des Betriebes auf dieser verhältnismäßig kurzen Strecke wurde eine elektrische Station errichtet, die mit Dampfmaschinen von zusammen 3000 Pferdekräften ausgerüstet ist; aber auch die bei diesem Betriebe mit sehr hohen potentiellen Differenzen erzielten Betriebsgeschwindigkeiten, wie aus den Mitteilungen „Railroad Gazette“ hervorgeht, nur sehr unbedeutend sind.

Die Generaldirektion der großh. Staatsbahnen hat, wie allen Anwendungen des elektrischen Stromes (es mag hier auf die Anlagen in Mannheim, Karlsruhe, Dos und Offenburg hingewiesen werden), so auch derjenigen für den Betrieb von Eisenbahnen die gebührende Beachtung geschenkt; sie ist aber der Ansicht, daß sich die gegenwärtige Generation mit der Frage des elektrischen Betriebes von Vollbahnen nur als mit einer solchen zu befassen habe, welche ihr Interesse und Studium in Anspruch nehmen kann; weitergehende Befassung mit derselben muß einer Zeit vorbehalten bleiben, in welcher für die Verwertung des elektrischen Stromes ganz andere und bessere Mittel zur Verfügung stehen, als bisher.

Abg. **Weygoldt** (nat.-lib.) wünscht, daß die Station „Bei Rheinfelden“, die auf Gemartung Kollingen liege, auch nach Kollingen benannt werde. Der J. J. wolle der einzige im deutschen Reich, das eine deutsche Station auf deutschem Boden nach einem ausländischen Ort genannt werde. Eventuell solle man sagen: Kollingen-Rheinfelden. Ein weiterer Wunsch des Redners geht auf Erweiterung des Bahnhofs Vörsach, der viel zu klein sei. Für die Verwallung der Mittel für Erweiterung des Güterbahnhofs sei man in Vörsach dankbar.

Abg. **Kähler** (nat.-lib.): Im letzten Landtag vor 2 Jahren habe er gebeten, daß der eingeleitete Kosten für die Errichtung des Elektrifizierungsnetzes auf dem Bahnhof Bretten abgesetzt und die Einführung der elektrischen Beleuchtung nach um einige Jahre hinausgeschoben werde. Dem Wunsch des Gemeinderats hätte auch die Regierung, wie die zweite Kammer, Rechnung getragen, aber leider erlosche der Vorschlag, heute wieder, er wolle aber denselben nicht mehr befürworten, da die elektrische Beleuchtung dem Glanzpunkt vorzuziehen wäre. Hingegen sei das provisorische Aufnahmgebäude auf dem Bahnhof Bretten unzulänglich; wer die Verhältnisse kenne, werde zugeben müssen, daß an dem ganzen Bau Hauptbaß kein so geringes Aufnahmgebäude vorhanden sei. Die Pämme des Provisoriums würden zum größten Teil von der Bahnverwaltung benutzt und wieder andere zur Restaurationszwecken verwendet, es blieben nur ein paar schmale Streifen für die Wartelände übrig. Der Perron vor dem Gebäude hätte keine feste Decke und es sei deshalb bei nassem Wetter immer ein Schmutz vorhanden. Ein definitives Aufnahmgebäude sei deshalb dringend nötig und habe dasselbe auch nach dem Vortrage, daß nach den Versprechungen der Regierung der Neubau näher an die Stadt gerückt würde. Wenn in dem vorliegenden Budget kein Betrag mehr eingestellt werden könnte, so solle die Regierung in dem nächsten Budget hierauf Bedacht nehmen.

Abg. **Stegmüller** (wilt) spricht ebenfalls für Erweiterung des Vörsacher Bahnhofes. Er wolle einen Güterbahnhof.
Abg. **Reinhardt** (nat.-lib.) muß über verschiedene Mißstände der Bahnstrecke Neuland-Donauzeile klagen. Auf dieser Strecke laufe man am billigsten, denn man laufe mit einem einfachen Billet doppelt so viel wie anderwärts, wenn man bedenke, wie oft man auf den einzelnen Stationen hin- und hergehoben werde. (Beifall.) Wünscht eine Verbesserung der Verhältnisse am Bahnhof Neuland-Donauzeile. Die Bahn Zeiningen-Steinmühl sollte auch einmal zur Ausführung kommen.

Abg. **Reinhardt** (wilt): Man empfinde es in seinem Wahlbezirk schwer, daß den an der Höllethalbahn liegenden Gemeinden noch besondere Lasten auferlegt werden. Der direkte Verkehr verschiedener Orte mit Durlach sei von 11 Uhr vormittags bis 5 Uhr morgens unmöglich. Bestimmt neue Jagshalte in Durlach und Rheinfelden. Der Verkehr werde von Durlach und Philippsburg abgetrennt und Speyer zugeführt. Am Bahnhof Straben-Neuland sei ein Schuppen notwendig.

Abg. **Frank** (nat.-lib.): Neben unsere Verhältnisse günstig, werde man den Wunsch an die Eisenbahndirektionen übergeben lassen; kamme es anders, werde man auf ihn zurückgreifen müssen, da er nicht mehr so notwendig sei wie früher. Dankt für Errichtung der Haltestelle in Wülflingen und befürwortet, zur Entlastung des Bahnhofes Königsbrunn in Eningen oder Sproingen eine Güterstation zu errichten. Hoff, daß die Personennagen, wenn sich durch den Tunnel bei Forstheim fahren, auch bei Tag beleuchtet werden, wenn die elektrische Beleuchtung mehr eingeführt ist.

Abg. **Reichert** (wilt): Der neuegelegte Schnellzug Köln-Mannheim, mit dem man in 3 1/2 Stunden von Mannheim nach Basel reise, sollte auch in Dos halten. Die Rheinthalbahn müsse bis Rehl oder Offenburg fortgesetzt werden, wenn man nicht der künftigen Konkurrenz unterliegen wolle.

Generaldirektor Eisenlohr: Der Fall in Dös sei ganz unmöglich gewesen. Man habe wegen eines linksrheinischen Zug einen ebenso schnellen Zug einrichten und eine Reihe von Stationen übergeben müssen. So schlimm sei die Sache für Baden übrigens nicht, da in einem Abstand von 5 Minuten ein anderer Zug nachfolgt, in den die Reisenden vom Niederrhein und Holland in Karlsruhe einsteigen können. Köme man die Zeit heranzubringen, so solle auch der Schnellzug in Dös halten. Der Bahnhof in Dös sei allerdings unzulänglich. Hoff, man werde bei der Ausarbeitung des Stadtplans in Dös auch Rücksicht auf die Wünsche der Verwaltung nehmen, die ja nur im öffentlichen Interesse gestellt sind. Im großen und ganzen sei das Aufnahmsgebäude in Dös noch genügend. Der Wunsch betr. Stetten solle wohlwollend geprüft werden, doch sei nach den Verhältnissen ein negatives Ergebnis wahrscheinlich. In Redarischheim werde wohl eine Schulpflege aufgestellt werden. Die Verbesserung der Verhältnisse auf der Strecke Redarisch-Neudorf sei im Sommerfahrplan in Aussicht genommen. Die Schwierigkeiten an der Rheinthalbahn seien kaum zu beseitigen. Dem Wunsche Frants betr. Erfinden und Sprengen stehen Terrainverhältnisse entgegen. Ein beschränkter Güterverkehr finde übrigens an diesen Stationen schon statt. Abg. Keller (nat.-lib.) schloß sich den Wünschen des Abg. Breiter an. Es liege doch auch im Interesse der Verkehrsanstalten, daß der Verkehr nicht abgelehrt werde.

(Schluß folgt.)

Am Schluß des gestrigen Landtagsberichts muß es in der Erklärung des Abg. Köhler heißen, daß zwischen den Äußerungen der Herren Wegger (nicht Köhler) und Hirnhaber kein Widerspruch bestehe. Im Bericht von heute vorm. hat der Druck- oder hier richtiger der Schreiber fehlerhaft einen Wip gemacht, indem er Herrn Hug als nationalliberal verzeichnet. Herr Wader wird diesen Wip vielleicht „nicht ohne“ finden.

Karlsruhe. Tagesordnung zur 82. öffentlichen Sitzung der 2. Kammer am Donnerstag, 23. April 1896, vormittags 9 Uhr. 1) Anzeige neuer Eingaben. 2) Fortsetzung der Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget a. der Eisenbahnbetriebsverwaltung (I. Betrieb, 1a Betriebsmittel, 1b Magazine); b. der Bodenelektrolichtverwaltung; c. über den Anteil am Reinertrag der Main-Redar-Eisenbahn für die Jahre 1896 und 1897. Berichterstatter: Abg. Dr. Wildens.

Aus dem Großherzogtum.

Stillingen, 20. April. Die hiesige freie Feuerwehr hielt gestern im großen Rathhause eine außerordentliche Generalversammlung ab, da die durch den Tod des Herrn Weber verwaiste Kommandantenstelle wieder zu besetzen war. Auf Vorschlag aus der Mitte der Versammlung wurde Kamerad Limberger mit 110 Stimmen von 115 Anwesenden zum Kommandanten gewählt. Derselbe nahm die ehrenvolle Wahl an.

Baden-Baden, 22. April. An dem Submissionsverfahren für die Anlage eines Elektrizitätswerkes der Stadt Baden haben sich 11 Firmen beteiligt, deren Angebote zwischen 300 000 Mk. bis 780 000 Mk. schwanken. Der Stadtrat hat das gesamte Material dem Sachverständigen Dr. Rasch, Dozent für Elektrotechnik an der Technischen Hochschule in Karlsruhe, zur Prüfung und Begutachtung vorgelegt.

Hornberg, 22. April. Bürgermeister Vogel wurde heute einstimmig wieder gewählt.

Aus der Residenz.

Karlsruhe, 22. April. — J. R. S. die Großherzogin hat sich heute Vormittag 10 Uhr 24 Min. nach Regl. begeben und ist Abends wieder hierher zurückgekehrt. — S. D. Fürst Hohenzollern-Langenburg, kais. Statthalter von Elsaß-Lothringen und J. W. S. die Fürstin sind heute Nachmittag 2 Uhr 58 Min. von Koburg kommend nach Straßburg hier durchgereist.

Zu den Stadtverordnetenwahlen.

Karlsruhe, 22. April. Herr Prof. Dr. Goldschmidt hatte in der gestrigen Versammlung mit seinen Ausführungen über die Motive, durch welche sich die Gegner zu einem so heftigen Wahlkampf veranlassen, ein Thema gewählt, dem die Versammlung mit dem lebhaftesten Interesse folgte, und er fand auch die richtige Form, um seine Zuhörer zu fesseln: Daß nicht Klagen über die städtische Verwaltung den Beweggrund abgegeben haben können, aber schon daraus hervor, daß die gegnerischen Mitglieder des Stadtverordnetenkollegiums bisher fast allen Vorlagen zugestimmt haben, fast alle Vorlagen wurden einstimmig angenommen, die Sozialdemokraten mit eingeschlossen. Was die Gegner jetzt in Reden und Wahlschriften gegen die Liberalen vorbringen, ist zum Teil einfach nicht wahr. Es ist nicht wahr, daß irgend jemand wegen seiner Konfession oder seiner politischen Richtung von der liberalen Partei nicht in den Bürgerausschuß zugelassen worden ist! Schon in den 80er Jahren, wo die Liberalen die unbeschränkte Herrschaft hatten, wurden Vertreter anderer Parteien freiwillig in den Bürgerausschuß gewählt. An dem Vorwurf der „Verleumdung“ und „Wahlmanipulation“ und eines einseitigen Parteiregiments ist kein Wort wahr; mit vollem Unbefugnis ist die Stadtobrigkeit, der Stadtrat und der Bürgerausschuß beschuldigt. Die gegnerische Behauptung ist eine bodenlose Entstellung der Tatsachen, wie man sie sich härter gar nicht denken kann. Die Opposition rechnet es sich als ein hohes Verdienst an, beim Kauf der Appenmühle die Stadt vor einer zu hohen Ausgabe geschützt zu haben. Allein im Stadtverordnetenkollegium, wo die richtige Gelegenheit zum Reden gewesen wäre, habe auch die Opposition dem ursprünglichen Kaufpreis zugestimmt, und als Tatsachen bekannt wurden, die eine Herabsetzung angezeigt erscheinen ließen, haben die Liberalen dieselbe ebenso bekräftigt, wie die Opposition. Nirgends sei ein Grund anzufinden, der es notwendig erscheinen lasse, die beherrschten Kräfte aus dem Bürgerausschuß auszuschließen und einen Versuch mit neuen Männern zu machen, die sich erst noch zu bewähren hätten. Es sei nun zwar nicht zu bezweifeln, daß die Mehrheit der Wähler in der 2. Klasse zur liberalen Partei gehöre, aber man habe mit der Gleichgültigkeit und der Saumseligkeit zu kämpfen. Lassen Sie sich durch die Nähe der Gegner nicht täuschen! Es ist lediglich auf eine Ueberempfindung abgesehen. Wenn die Bürgererschaft sich energisch aufrafft, so wird der ganze Spieß, den die Gegner veranstalten, mit einem Schlage verschwinden! Die Demokraten haben die Rühmlichkeit gehabt, das Ergebnis der Wahl in der 2. Klasse als einen großen Sieg in die Welt hinaus zu telegraphieren, als einen Sieg derjenigen, die die wenigsten Stimmen aufbrachten und nur durch das weitgehende, vielen zu weitgehende Entgegenkommen der Liberalen einige Sitze erhalten haben. Unter diesen Umständen müssen wir aus politischen Rücksichten mit aller Energie darauf hinwirken, daß die 2. Klasse einen Sieg und zwar einen glänzenden Sieg der Liberalen ergibt. Die Mehrheit muß so groß sein, daß auch die Gegner unter dem Gesamteindruck der Wahlen erkennen müssen: Karlsruhe ist doch noch eine liberale Stadt!

Herr Landtagsabg. Fieser wies auf die Zeiten zurück, die er selbst schon hier mit erlebt habe, auf die Zeiten vor 30 u. 40 Jahren, da Karlsruhe noch ein kleiner Fleck gewesen, ohne Industrie u. s. w. Wer sich jener Zeiten erinnern und den heutigen Zustand damit vergleichen könne, der wisse zu ermessen, welche große Fülle von Mühe, Klugheit und Geschicklichkeit notwendig war, um den gewaltigen Umschwung herbeizuführen. Er sei fern davon zu behaupten, daß die heutige Blüte das direkte Werk der städtischen Verwaltung sei; seine Verwaltung kann einen solchen Umschwung machen, aber eines kann sie nicht, sie kann niemals die Bedürfnisse der Zeit richtig erkennen und weitgehend fördern und sie kann dies mit kluger Abwägung der Steuerkraft der Bürgererschaft thun. Und hier steht das Notwendige und Richtige zu rechter Zeit getan zu haben, dieses Verdienst kann die städtische Verwaltung unter Walsch, unter Lauter und unter Schnepf, das tonnen Stadtrat und Bürgerausschuß in vollem Maße für sich in Anspruch nehmen. Redner erinnert daran, welcher große Mut und welche Intelligenz j. St. dazu gehört habe, das „gewagte Unternehmen“ der städtischen Eisenbahn in Angriff zu nehmen, ein Unternehmen, das

der Stadt reiche Quellen des Wohlstandes erschlossen habe. Ebenso sei das Gaswerk mit richtigem Blick zu rechter Zeit angekauft worden, woraus den städtischen Kassen jährlich so reiche Mittel zufließen, daß die Steuerkraft nicht über Gebühr in Anspruch genommen werden müsse. Einem Fremden brauche man nur unsere Schulhausbauten zu zeigen, um ihm zu beweisen, welcher Bürgerinn hier herrsche. Die politische Farbe der Männer, die all das in die Wege geleitet, sei stets diejenige des gemäßigten Liberalismus, des gemäßigten Fortschritts gewesen; und man dürfe wohl sagen, sie haben das vollbringen können, weil sie von wahrhaft liberalen Sinn erfüllt waren; weil sie den Mut nach oben wie nach unten hatten, waren sie all den schwierigen Aufgaben gewachsen. Ein Mißgeschick im Bürgerausschuß könne, ebenso wie in der zweiten Kammer, nur hemmend auf die Geschäftsführung einwirken, und deshalb solle man alle Kraft daran setzen, der städtischen Verwaltung ihren bisherigen Charakter zu erhalten. Das Jugendumut, das man den Gegnern trotz ihrer abweisenden Haltung in der 3. Klasse beweisen, werde verschieden beurteilt; allein den Vorteil habe es jedenfalls gehabt, daß das Gesetz, die Liberalen wollten jede andere Meinung auf dem Rathaus unterdrücken, nun aufhören müsse und aufgehört habe. Es habe auch den weiteren Vorteil gehabt, daß man gesehen habe, wie kläglich die Gegner nach ihrem großen Gescheit nun dahinstehen: 10 Stadtvorordnete in jeder Klasse und 5 Stadträte haben sie verlangt und nun haben sie trotz energischer Agitation als die schwächsten sich erweisen! Der nächste Donnerstag sei ein entscheidender Moment für die weitere Entwicklung unserer Stadt. Man möge jetzt nicht auf die Namen des Wahlscheitels setzen, sondern auf die Farbe des Besiebers; man möge nicht aus persönlichen Rücksichten irgend welcher Art durch Änderungen am Wahlscheitel den wichtigen Sieg in Frage stellen: Änderungen können nichts nützen, aber sehr viel schaden. Ein entscheidender Sieg werde die Gegner in die richtige Stellung zurückweisen, so daß sie in Zukunft sich mit dem Besiebers werden, was sie nach ihrer Stärke beanspruchen können und was sie jetzt in unbegrifflicher Verblendung zurückgewiesen haben. (Beifälliger Beifall.)

Wenn die Wähler der 2. Klasse sich an der Hand dieser Ausführungen die Bedeutung der morgigen Wahl nochmals vor Augen stellen, dann wird keiner an der Urne fehlen, und dann wird ein glänzender Sieg nicht ausbleiben.

Verhändenes.

Ala, 22. April. Heute entgleiste bei der Einfahrt auf dem hiesigen Bahnhofe der von Verona kommende Zug. 3 Wagen wurden zertrümmert und 2 Beamte der italienischen Postambulanz schwer verletzt.

Handel und Verkehr.

Mannheim, 22. April. (Produktionsbericht.) Weizen f. Mai 15.55, für Juli 15.45, für Nov. 16.25, Roggen für Mai 12.50, Juli 12.60, Nov. 12.65, Hafer für Mai 12.45, Juli 12.45, Nov. 12.60, Mais für Mai 9.—, Juli 9.—, Nov. 9.30. Tendenz: Ruhig. An heutiger Börse herrschte nur geringes Geschäft. Die Preise konnten sich behaupten.

Frankfurt a. M., 22. April. (Schlußkurs.) 10 Uhr 37 Min. Wechsel, Amsterdam, 169.05, London 20.447, Paris 81.225, Wien 169.85, Brüssel 169.20, Neapel 16.—, 25.—, 4.—, Deutsche Reichsbank, 106.50, 3/4, Reichsbank, 99.80, 4/4, Bayer. Reichsbank, 106.15, 1/2, Bad. in Gülden 103.75, 4/4, Baden in Mk. 104.85, 3/4, Baden in Mark 104.30, 5/4, Italiener 83.50, Oester. Goldrente 103.95, Oest. Silberrente 86.15, Oest. L. von 1860 128.45, 4/4, Portug. 40.90, Rente 4/4, Russen 66.35, Spanien 63.—, Türkei 84.30, 4/4, Ungar. 103.45, Ung. Kronenrente 99.65, 5/4, Argentinier 59.70, 6/8, Mex. 93.30, 5/4, Mexikaner 85.15, 1/2, Türkei 20.30, 3/4, Mexikaner 26.65, Berlin, Hamb.-B. 149.—, Darmstädter B. 154.10, Deutsche B. 186.90, Dresdener B. 155.—, Oest. Länderb. 208.1/2, Wiener Bankverein 117.1/2, Ottomanebank 111.90, S. Ludwigsbahn 121.20, Elbthal 237.1/2, Schw. Central 134.13, Nordost 134.30, Union 61.20, Jura-Simplon 103.30, Mittelmeer 91.30, Rhein. 123.20, Bad. Bad. 74.40, Sarpener 156.60, Nord. Lloyd 108.75, 4/4, Romopolitiner 86.—, Spro. Chinesen von 1896 102.40, 4/4, S. von 69.—, Wechsel Italiener 75.16, (Nachbörse.) Kreditaktien 305.—, Disk.-Komm. 209.20, Staatsbahn 302.1/2, Lombarden 85.1/2, Tendenz: beifällig.

Frankfurt a. M., 22. April. (Kleinhändl.) Kreditakt. 305.1/2, Diskont. 209.15, Staatsb. 302.1/2, Lombarden 85.1/2, S. Chinesen —, Aktien —, Portug. 47.40, 6/8, Mexikaner 83.90, Sarpener 157.25, Jura-Simplon 105.80, Italiener 83.70, Tendenz: still.

Berlin, 22. April. (Anfangskurs.) Kreditaktien 224.10, Diskont.-Komm. 209.10, Staatsbahn 149.40, Lombarden 41.60, Russennoten 215.50, Saurg. 154.—, Sarpener 153.67, Dortmund 43.30.

Berlin, 22. April. (Schlußkurs.) Kreditaktien 224.70, Diskont.-Komm. 209.10, Dresd. Bank 155.60, Nationalbank. Deutschl. 141.20, Bochumer 156.—, S. Chinesen 167.20, Saurg. 154.40, Sarpener 156.1/2, Dortmund 43.80, Ber. Köln-Stettiner V. 218.70, Deutsche Metallpatronenfabrik 336.—, Rhein.-Amerik. Bank. —, Kanado-Pazifik 38.30, Privatbank, 24, Prop. Tendenz: Der erste Teil der Börse verlief geschäftlos. Italiener abgekauft. Abend-Börsen gehobener. In Wäutten- und Kohlenwerten zeigte sich Konflikt. Banken und Renten ganz still. Schluß träge.

Berlin, 22. April. (Nachbörse.) (Schluß.) Diskont.-Komm. 209.10, Dortmund 43.30, Bochumer 156.10, Deutsche Bank 186.70.

Paris, 22. April. (Anfangskurs.) 3/4, Rente 101.85, Spanien 63.1/2, Türkei 84.05, Banque Ottomane 570.—, Rio Tinto 480.—.

Drahtberichte.

Eisenach, 22. April. Der Kaiser traf gestern Nacht um 11.45 Uhr am Bahnhofe Wajungen ein. Heute früh 3.15 Uhr begab sich Sr. Majestät in Begleitung des Oberjägermeisters, Landjägermeister v. Strauch, in das Wajunger Revier und kehrte mit einem erlegten Auerhahn früh 5.30 Uhr zurück. Die Rückkehr hierher erfolgte nach 7 Uhr.

Berlin, 22. April. Die Reichstagskommission für das Bürgerliche Gesetzbuch beendete heute die Beratung des dritten Buches: Sachenrecht.

Berlin, 22. April. Die von der Buchhandlung des „Vorwärts“ herausgegebene Waisenzeitung wurde gestern konfiszieren.

Donaudorf, 22. April. Reichstagswahl im 4. hannoverschen Wahlkreis: Bamhoff (nat.-lib.) wurde mit 14 040 Stimmen gegen von Schelle (Wlf.) der 13 425 Stimmen erhielt, gewählt.

Darmstadt, 22. April. Prinzessin Elisabeth von Hessen, Prinz Karl und Prinzessin Elisabeth von Rumänien sind nach Koburg abgereist.

Wülhausen i. E., 22. April. Redakteur Kestler von der Mannheimer sozialdemokratischen „Volksstimme“ wurde von der Strafkammer zu 6 Monaten Gefängnis wegen Verleumdung der Polizei verurteilt. Der Redakteur Martin des hiesigen Ablesers der „Volksstimme“ erhielt 1 Jahr Gefängnis. Kestler wurde sofort verhaftet.

Paris, 22. April. Die republikanischen und konservativen Blätter beglückwünschten den Senat, daß er dem Kabinett die Verpfändung aufgelegt habe, zu demissionieren, und sprechen den Argwohn aus, daß Bourgeois durch Einberufung der Kammer einen Konflikt zwischen Senat und Kammer herbeizuführen wolle. Die radikalen und sozialistischen Blätter tadeln den Rückzug des Kabinetts, den sie als Kapitulation hinstellen, und sehen für das zukünftige Kabinett eine schwierige, wenn nicht unmögliche Stellung voraus. Die Radikalen werden eine Tagesordnung einbringen, in der das Kabinett aufgefordert wird, im Amte zu bleiben.

Paris, 22. April. Wie berichtet wird, habe Präsident Faure das Entlassungsgesuch des Kabinetts genehmigt. Die Entlassung soll erst nach der Sitzung der Deputiertenkammer offiziell bekannt gegeben werden. Man glaubt, der Präsident werde versuchen, ein Versöhnungs- und Konzentrationministerium zu bilden. In den Verhandlungen der Kammer werden als geeignet für die Umgestaltung des Kabinetts gehalten Peytral, Meline oder Bourgeois, letzterer für den Fall, daß die Deputiertenkammer ihm ein Vertrauensvotum erteilt. Ministerpräsident Bourgeois hat den auf heute angelegten Bodeneintrag des diplomatischen Korps abgelehnt. Bourgeois arbeitet an der Erklärung, die er morgen in der Kammer vorlesen will, nachdem er sie vorher seinen Kollegen unterbreitet haben wird.

London, 22. April. Prinz Heinrich von Preußen jubelte gestern bei der deutschen Botschaft vor und gab seine Karte ab. Später stattete Seine Königl. Hoheit dem Prinzen und der Prinzessin von Wales in Marlborough-House und der Großherzogin von Mecklenburg-Strelitz einen Besuch ab.

Petersburg, 22. April. Der Kaiser hat anläßlich des Besuchs des Fürsten Ferdinand von Bulgarien an die Mitglieder des Hofes desselben und an andere bulgarische und türkische Unterthanen zahlreiche Odenauszeichnungen verliehen, darunter dem Ministerpräsidenten Stoirow den weißen Adlerorden und dem Kriegsminister Petrow den Stanislausorden 1. Klasse.

Prozeß Hammerstein.

Berlin, 22. April. Heute Vormittag 9 1/2 Uhr begann unter großem Andrang der Prozeß gegen den ehemaligen Chefredakteur der „Kreuzzeitung“ Fr. H. v. Hammerstein. Der Vorsitzende, Landgerichtsdirektor Nied schickte voran, die Beschuldigungen sollen keinen politischen Beizweck haben, und ermahnt die Prozeßbeteiligten, nur Sachliches vorzubringen. Die Verteidiger, Rechtsanwält Kaegele 1. und Dr. Schwandt beantragten Vorausnahme der Vorgänge in Athen und Brindisi, die die Unzulässigkeit des ganzen Strafverfahrens darthun würden. Hammersteins Verhaftung und Auslieferung verstoße gegen das Völkerrecht. Oberstaatsanwalt Drejer erwiderte dem Antrag der Rechtsanwält und rechtfertigt das Verhalten der griechischen und italienischen Behörden. Die Verteidiger betonen, die deutsche Strafbefehle hätte das internationale Recht verletzt, da Hammerstein wider Willen nach Italien gebracht wurde. Der Oberstaatsanwalt widerspricht dem, Griechenland hatte das Recht, Hammerstein als gemeinen Verbrecher auszuweisen. Die Art der Ausweisung unterliege nicht der Prüfung des Gerichtshofes. Hammerstein wurde auf das Schiff gebracht, das er sich selbst gewählt. Ob der Aufenthalt in Italien freiwillig war, darauf komme es nicht an. Der Gerichtshof lehnte den Antrag der Verteidigung ab. Hierauf wird der Eröffnungsbescheid verlesen.

Die Urkundenfälschung bezüglich des Papierlieferungsvertrages mit Finsch giebt Hammerstein zu und erklärt, daß er die Vergebung der Unterschrift des Grafen v. Finsch durch Antisiegel dadurch bewirkte, daß er nach dem Originalsigel des Amtsvorstehers einen Gummistempel habe anfertigen lassen. Der Papierlieferungsvertrag wird hierauf verlesen. Bei der Vernehmung über diesen Vertrag, durch den die „Kreuzzeitung“ im Laufe der Zeit um 96 000 Mk. geschädigt wurde, weist der Vorsitzende auf die Plumpheit der Fälschung hin, da Hammerstein die Unterschrift des Grafen v. Finsch nicht mit „A“ oder „L“ ausfüllte, sondern auf die Raffinerie hin, mit der Hammerstein diesem die Abgabe des fingierten Papierlieferungsvertrages einrichtete. Hierauf folgt die Verlesung von mehreren Schreiben des Angeklagten, durch die nachgewiesen werden soll, daß, wenn Hammerstein gewollt, er reichlich Gelegenheit gehabt hätte, sich aus den finanziellen Nöten zu retten. So seien ihm nach dem Stöcker-Prozeß aus Holland 80 000 Mk. angeboten worden, wenn er Stöcker fallen ließe. Alsbald wurde die Stellung Hammersteins zur „Kreuzzeitung“ festgestellt. Hammerstein behauptet, wenn er zusammenbräche, würde den politischen Ideen, denen er anhing, und ebenso der „Kreuzzeitung“ schwerer Schaden zugefügt werden sein. Der Oberstaatsanwalt fragt an, ob das Komité der „Kreuzzeitung“ im Jahre 1893 Hammerstein nochmals aufgegeben haben würde. Oberstaatsanwalt Graf Kanitz verneint dies. — Der Angeklagte wird weiter über Grundstücksverkäufe zwecks Vermögensaufrechterhaltung vernommen. Ueber den wiederholten Antrag der Verteidigung betreffs der Unzulässigkeit der Nachverfolgung, weil Hammerstein zur Zeit der Zustellung des Auslieferungsbefehls an die italienischen Organe sich nicht in Italien aufhielt, behält sich der Gerichtshof die Entscheidung vor. — Hammerstein giebt den Verleht mit Finsch zu und giebt an, er reiste mit 4000 Mark ab, die er durch Auflösung der Lebensversicherung gewann. Alsbald findet Zeugenvernehmung statt. Papierfabrikant Finsch erklärt, Hammerstein habe sich sehr herablassend benommen und forderte ihn mit 50 000 Mark Revonktion; sein Schaden sei 100 000 Mark gewesen. Die Grafen Kanitz und Finschstein sagen über das Verhältnis des Kreuzzeitungsvertrages aus. Um 2 1/2 Uhr wird auf die weitere Zeugenvernehmung verzichtet. (Pause.) Um 2 3/4 Uhr beginnt das Plaidoyer. Der Staatsanwalt beantragt gegen Hammerstein 4 Jahre Zuchthaus, ferner 3000 Mark Geldstrafe eventuell 400 Tage Zuchthaus, sowie 5 Jahre Ehrenverlust.

Hammerstein wurde zu 3 Jahren Zuchthaus, 1500 Mk. Geldstrafe und 5 Jahren Ehrenverlust verurteilt, eventuell für je 15 Mk. Geldstrafe je 1 Tag Zuchthaus.

Verantwortlicher Redakteur: Otto Reuß, verantwortlich für den Anzeigenteil: Alexander Seinhauer, beide in Karlsruhe.

Witterungsbeobachtung an der meteorologischen Station Karlsruhe.						
	Baro. mittl.	Therm. mittl.	Wind. mittl.	Rel. Feuchtigk. in Proz.	Sonn.	Nebel.
21. April Nachts 9 Uhr	777.7	9.3	61	70	RD.	heiter.
22. „ Morgs. 7 Uhr	777.4	4.4	60	87	RD.	bedeckt. Nebel.
Wittags 2 Uhr	774.2	16.4	4.8	45	RD.	heiter.

Stärke Temperatur am 21. d. 19.3, niedrigste heute Nacht 3.0. Niederschlagsmenge der letzten 24 Stunden 0.0 mm.

(Wetterbericht des Zentralbureaus für Meteorol. und Hydrol. vom 22. April.) Nordwest- und Mitteluropa gehört noch einem barometrischen Maximum an, das Kerne über den britischen Inseln, über Dänemark und über Skandinavien aufweist, das Wetter ist hier deshalb heiter und unter Tags warm. Ueber Nordschweden ist eine Depression erschienen, welche im ganzen Ostgebiet trübes Wetter und Regenfälle verursacht. Da das Ordbarometer rasch fällt und da sich zahlreiche Cirruswolken am Himmel zeigen, so deutet entweder die Depression ihren Wirkungskreis südwärts aus oder es sind Teilnimbia in der Entwicklung begriffen, wahrscheinlich wird deshalb die Bewölkung wieder zunehmen. Niederschläge, vielleicht in Begleitung von Gewittern, werden fallen.

Geboren. Karlsruhe, 17. April. Lina Ida, S. Josef Ernst, Schuhmacher. — 18. April. Maximilian, S. Max Ritt, Metzger; Maria Luise, S. Josef Brenner, Ausländer. — 19. April. Wilhelm, S. Theodor Pfeiffer, Metzgermeister; Frieda, S. Anton Decht, Tagelöhner; Gustav Karl Felix, S. Gottlieb Konzart, Antiquariatsverkäufer; Emma Bertha, S. Adolf Winterhalter, Schuhmacher. — 21. April. Karl Johannes, S. Karl Gottfried Reich, Fabrikarbeiter.

Schaufgebote. Karlsruhe, 20. April. Friedrich Wegmann von Niederjorbach, Schuhmacher hier, mit Anna Kemmel von Heidelberg.

Gesetzgebungen. Karlsruhe, 21. April. Stefan Wapler von Wurlach, Metzger hier, m. Sepol, eine Penz von Wollach.

Wir erwidern noch, daß die Drucklegung nunmehr auch in Preis...

Weniger zur „Anwartsfrage“, als zur „Zertrümmung“

Ohne Rückantwort an Herrn Pfarrer Auginger in Guntach... Ein Briefchen? — Was denken Sie auch, lieber Herr Pfarrer?

Verlegung einer Fußwanderung.

Der bekannte oberösterreichische Klub, der bei Trent in Südtirol ent-... sprang, bei der Stadt Brixen im Unterland, hat sich...

Kunst und Wissenschaft.

Der langweilige Geistesvollzug: es ist ein eingetretener Ge-... nese! — unter persönlicher Leitung des Komponisten zur Aufführung...

Badisches Unterhaltungs-Blatt

Beilage zur Badischen Landeszeitung.

1896

Freitag, den 23. April

findet man nicht zum zweitenmal. Aber Sie dürfen sich dem... Leben nicht ganz verschließen, dazu sind Sie ja viel zu jung!

Sie junge Witwe.

Wenigstens ein halbes Dutzend (Witwen.)... Traute, den reizenden schwarzen Kopf auf die Hände und stößt einen...

Verfälschtes.

Das Ende der Schinkenarmel. Der junge Fräulein... hat nun doch die lange erwartete Probe-Revolution gebracht: Es ist...

Denksprüche.

Wohl, weil er groß ist, gleich am liebsten große Gaben... Ich, daß wir arme nur so kleine Regen haben.

Der Herr Pfarrer, Sie haben mich doch verstanden... friedlicher untereinander erziehen, hätte es nicht bebüht.

Denksprüche.

Wohl, weil er groß ist, gleich am liebsten große Gaben... Ich, daß wir arme nur so kleine Regen haben.

Denksprüche.

Wohl, weil er groß ist, gleich am liebsten große Gaben... Ich, daß wir arme nur so kleine Regen haben.

Denksprüche.

Wohl, weil er groß ist, gleich am liebsten große Gaben... Ich, daß wir arme nur so kleine Regen haben.

Der Herr Pfarrer, Sie haben mich doch verstanden...

