



**MARCHIVUM**

MANNHEIMS ARCHIV  
HAUS DER STADTGESCHICHTE  
UND ERINNERUNG



## **MARCHIVUM Druckschriften digital**

### **General-Anzeiger der Stadt Mannheim und Umgebung. 1886-1916 1902**

238 (26.5.1902) Mittagblatt

[urn:nbn:de:bsz:mh40-93940](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-93940)



# General-Anzeiger



(Badische Volkszeitung.)

der Stadt Mannheim und Umgebung.

(Mannheimer Volksblatt.)

## Unabhängige Tageszeitung.

Erscheint wöchentlich zwölf Mal.

E 6, 2.

Gelesen und verbreitetste Zeitung in Mannheim und Umgebung.

E 6, 2.

Schluss der Inseraten-Aufnahme für das Mittagsblatt Morgens 9 Uhr, für das Abendsblatt Nachmittags 3 Uhr.

Telegraphische Adresse:

„Journal Mannheim“.

In der Postliste eingetragen unter Nr. 2892.

Telephon: Direktion und

Druckerei: Nr. 341

Redaktion: Nr. 377

Expedition: Nr. 218

Filiale: Nr. 815

**Abonnement:**  
Tägliche Ausgabe:  
70 Pfennig monatlich.  
Einsendungen 20 Pfg. monatlich,  
durch die Post bez. incl. Post-  
aufschlag 25. 3.40 pro Quartal.  
Einsendungen 20 Pfg.  
**Nur Sonntags-Ausgabe:**  
20 Pfennig monatlich,  
ins Haus od. durch die Post 25 Pfg.

**Inserate:**  
Die Colonietexte . . . 20 Pfg.  
Werbungs-Inserte . . . 25 „  
Die Restanten . . . 60 „

Nr. 238.

Montag, 26. Mai 1902.

(Mittagsblatt.)

### Umschlags- und Lager-Gebühren in Mannheim.

Es wird uns geschrieben:

Sie haben bereits in zwei verschiedenen Nummern Ihres geschätzten Blattes den obigen Gegenstand behandelt und wurde am Schlusse eines Artikels in Ihrer Abendausgabe vom Freitag, den 23. d. ein Appell an den Mannheimer Handelsstand gerichtet, sich für die Sache zu interessieren. Wir glauben aber, daß die noch freien, unabhängigen Speditoren in ebensolchem Maße ein reges Interesse an der Sache haben, denn gerade angesichts der Bestrebungen, welche seit einigen Jahren am hiesigen Plage bestanden haben und welche darauf hinausliefen, das Speditoren-gewerbe zu monopolisieren, ist es nöthig, daß sich die Speditoren auszusprechen und das Joch der Lasten, einen Zustand zu befechtigen, welcher eigentlich schon zu lange angehalten hat.

In Ihrer Nummerung zu dem obenberührten Artikel erwähnen Sie, daß es allerdings fraglich sei, ob die Reduktion der Mannheimer Sätze alle am Hafenverlegher beteiligten Interessenten befriedigen wird, und ob nicht solche, die eigene Anlagen besitzen, darin eine Schmälerung ihrer Einnahmen erblicken werden.

Gerade hierin liegt der Hase im Pfeffer. Die meisten der Schiffahrtsgesellschaften besitzen ausgedehnte, eigene Anlagen und haben allerdings kein Interesse daran, daß die Gebühren ermäßigt werden, im Gegentheil, je höher die Gebühren festgehalten bleiben, je besser können sie den noch freien, unabhängigen Speditoren den Boden unter den Füßen abgraben und desto mehr wird den Bestrebungen, das Speditoren-gewerbe vollständig auszuscheiden, Wasser auf die Mühle getrieben. Nicht allein, daß die großen Schiffahrtsgesellschaften eigene Anlagen haben und dank solcher Einrichtungen in der Lage sind, die Speditoren nach und nach aus dem Felde zu schlagen, betreibt auch noch eine dieser größeren Schiffahrtsgesellschaften einen ausgedehnten Sammeldienst, wobei die Fuhrlöhne in Wegfall kommen, die sonst für den einfachen Speditoren unvermeidlich sind.

Wir glauben, daß die Speditoren, die ebenfalls mit dazu beigetragen haben, Mannheim zu dem zu machen was es heute ist, die sozusagen als Pioniere mitgearbeitet haben, auch noch eine Daseinsberechtigung besitzen; daß aber deren Existenz geradezu vernichtet wird, wenn solche Zustände fortbauern, wie sie seither in Bezug auf die Gebühren in den Mannheimer fiskalischen Zollhallen bestanden haben, ist außer aller Frage. Wir vertrauen daher dem gesunden Sinne und der bewährten Umsicht der Mannheimer Handelskammer, daß sie mit aller Energie dafür eintreten wird, daß ohne Verzug die Umschlags- und Lager-Gebühren in den Mannheimer fiskalischen Zollhallen denjenigen im Zollhafen in Ludwigshafen mindestens gleich gestellt werden.

### Der Main-Neckarbahn-Staatsvertrag in der Ersten Kammer.

Am vergangenen Samstag hatte sich die erste badische Kammer mit dem Staatsvertrag zwischen Baden, Preußen und Hessen betr. die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn zu beschäftigen. Berichterstatter war Graf v. Berchheim, der die unveränderte Annahme beantragte.

Freiherr v. Neudbronn ist nicht gesonnen, dem Gesandtenzug zuzustimmen. Der Entwurf ist keineswegs eine so harmlose Sache; es handelt sich um ein Hoheitsrecht, das man nicht ohne Weiteres aufgeben sollte. Hätte man wenigstens das Kündigungsrecht vorbehalten, dann könnte man wenigstens mit gutem Gewissen der Probe zustimmen. Leider sei das nicht geschehen. Baden habe sich dadurch den Rückzug abgeschnitten. Wenn Preußen findet, daß der Vertrag vorteilhaft ist, dann wird es einer Aenderung nicht mehr zustimmen. Der Vertrag habe eine sehr ernste politische Seite. Wir stehen vor einem Schritte, der zu sehr ernsten Konsequenzen führen kann, zumal unsere Eisenbahnschuld ständig im Wachsthum begriffen ist. Jetzt ist jeder Staat Eigentümer seines Theils und wir beziehen uns auf unsere Anteile von 10 Prozent. Wie kann man denn davon reden, daß der Vertrag nicht mehr wirtschaftlich ist? Weiter wird operiert mit dem großen Verkehrscoefficienten, trotzdem derselbe niedriger ist, als der badische. Es liegt also auch in dieser Hinsicht kein Grund zur Aenderung vor. Mit welchem Recht will man denn später einmal den Zuzahlungen, der preussisch-badischen Gemeinschaft beizutreten, begünstigen, wenn man heute eine Bahn aufgibt, die einen niedrigeren Coefficienten aufweist, als die übrigen bad. Bahnen? Der Vertrag ist nichts weiter, als ein planmäßiger Schritt Preußens auf dem längst betretenen Weg, die übrigen Staaten dem preussischen Betrieb zugänglich zu machen. Das Reich hätte Sandhaufen genug, auf eine Vereinheitlichung der Bahn hinzuwirken, wenn es wollte. Es sei indessen kein bloßer Zufall, daß das Reichseisenbahnamt ein so beschwerliches Dasein führt. Preußen will eben seine Verringerung und Vereinfachung des Verkehrs, sondern es geht auch hier den Weg, den es bei den Militärkonventionen eingeschlagen hat. Sein Vorhaben goods-Erhaltung der politischen Macht in allen anderen Staaten sei ein planmäßiges. Reichsbürgerrechte finde sich in jedem Parlament ein Redner, der für diese preuss. Politik eintritt; auch im Reichstag habe ein Abgeordneter der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß nicht Baden, sondern das Reich die Fühler ausstrecke. Der baden. Bundesratsbevollmächtigte sei zwar derartigen Aspirationen entgegengetreten, aber wenn man sich erinnere, wie es mit dem Reichsmilitärgericht gegangen ist, so werde man dem Widerstand keinen großen Werth beilegen. Am andern Tag sei zwar eine vorläufige Sitzung vom Parteichef zur Ordnung gerufen worden, aber man habe auch dort dem Vertrag die Deutung gegeben, daß er nur ein weiterer Schritt sei, um den badischen Betrieb an Preußens überzuliefern. Die Erfahrungen in Hessen sollten uns von diesem Schritt abhalten. Doch mag man heute schon über die fiskalische, wenig entgegenkommende Art, wie Preußen die Bahnen verwalte. Die Begründung des Vertrags sei nicht schlüssig. Den Betrieb könnte man auch auf andere Weise vereinfachen. Man dürfe doch nicht bedauern, weil Preußen darauf dränge, das Eigentum aufzugeben, man könne ja die Gemeinschaft auflösen, so daß jeder Staat Eigentümer seines Theils bleibt. Andernfalls lassen wir das Verhältnis, wie es ist; dabei können wir uns beruhigen. Lassen Sie sich einmal die preussische Oberleitung in den badischen Bahnhöfen angelangt sein, dann werden bald Schwierigkeiten aller Art ausbrechen, dann wird es bald heißen, daß ein geordneter Betrieb nur unter preussischer Verwaltung möglich ist. Durch den Vertrag erhält die preussische Eisenbahndirektion vollständig alle Rechte; was Baden geblieben, ist kein Beinchen. Dem badischen Beamten, der in die preussische Direktion nach Mainz komme, möchte er raten, ja seinen Stuhl anzufassen, denn er bekomme doch keine Unterhaltung. Die oberste Aufsicht werde dem preussischen Eisenbahnminister übertragen, die bad. Beamten werden der preussischen Disziplin unterstellt und die Staats werden künftig der badischen Regierung, nicht auch der Volksvertretung lediglich zur Weltentwahrung von Bedenken unterbreitet. Von einem badischen Hoheitsrecht sei keine Rede mehr, wenn ein preussischer Minister die Oberaufsicht führt; dieses gebe ganz auf Preußen über, wie feinerzeit das Militärhoheitsrecht. Man könnte füglich die Frage aufwerfen, ob durch den

Vertrag nicht Artikel 5 der Verfassung tangirt wird, wonach alle Hoheitsrechte dem Großherzog zustehen. Der jetzige Zustand sei durchaus befriedigend, es liege also gar kein Grund zu einer Aenderung vor, die uns nur Rechte nimmt, aber keine Vortheile bringt. Er fürchte, daß in nicht allzu ferner Zeit die Gefahren, die er geschildert eintreten werden.

Staatsminister v. Brauer schildert die Vorteile des Vertrags, die keineswegs so gering seien, wie Herr v. Neudbronn meine. Mit dem Tag, wo der Vertrag in Kraft trete, werde unser Tarif auf der bad. Strecke eingeführt, so daß sich die Einwohner nicht mehr als Badener 2. Klasse zu fühlen brauchen. Unsere Mittel, den Konkurrenzkampf mit Preußen aufzunehmen, werden durch den Vertrag nicht verschlechtert. Eine Kündigungsfrist wäre uns sicher gewährt worden, sie wurde aber nicht gewünscht, einmal weil sie bei solchen Verträgen nicht üblich ist, dann aber, weil die Regierung fürchte, daß Preußen eventuell einseitig den Vertrag kündigen könnte, da wir eine Berechnungsweise zugestanden bekommen haben, die Preußen veranlassen könnte, später eine Aenderung vorzunehmen. Herr v. Neudbronn habe ein allzu düsteres Bild von der Zukunft unserer Eisenbahnen gezeichnet. Redner glaubt nicht, daß Preußen uns zur Aufgabe unserer Selbständigkeit drängt, aber gefehlt den Fall, dann würde der vorliegende Vertrag nichts ändern. Wollte jeder Staat seinen Teil an sich ziehen, dann müßten wir in Landenbach einen Eisenbahnschlagbahnhof erstellen. Preußen sei an einem rationalen Betrieb sehr interessiert und werde es jedenfalls als ein nobles officium ansehen, denselben ordnungsmäßig zu führen. Die Selbstständigkeit unserer Bahnen wolle auch die Regierung wahren, dieselbe werde aber durch den Vertrag nicht alterirt.

Herr Rath C. u. L. ist der Ansicht, daß die Konkurrenzverhältnisse durch den Vertrag keine Aenderung erfahren. Darüber sei kein Zweifel, daß die Rechte der Main-Neckarbahn sein Abbruch der preuss. Eisenbahngemeinschaft mehr und mehr zuzugewinne, was hoffentlich nach Abschluß des Vertrags aufhören werde. Dieser biete uns wichtige Vorteile, wie: Antheil am Reingewinn Preußens, volle Tariffreiheit, Verbesserung des Betriebs und Materials. Vorhanden sei allerdings geboten, damit Preußen nicht die Möglichkeit erhält, neue und schwierige Konkurrenzverhältnisse herbeizuführen. Der größte Gefahr für die Selbstständigkeit unserer Bahnen liege in den händigen Anwartschaften der Eisenbahnschuld, die nach Leistungsnormen um über 200 Millionen veranschlagt werden soll. Ob dies richtig sei? Weiter fragt Redner an, ob nicht auf dem Weg einer süddeutschen Tarifgemeinschaft fortgeschritten werden könnte. Dadurch würde man eine feste Position gegenüber Preußen gewinnen und schließlich zu einer deutschen Gemeinschaft gelangen.

Staatsminister v. Brauer erklärt, daß man sich wegen der Eisenbahnschuld beruhigen dürfe. Die 2. Kammer habe ein Bauprogramm verlangt und daraufhin habe die Generaldirektion die Bauten zusammengestellt, deren Beendigung in den nächsten 5 Budgetperioden in Betracht käme und die allerdings die enorme Summe von 208 Millionen erfordern würde. Ganz abgesehen davon, daß die Ausführung in diesem Zeitraum überhaupt nicht möglich wäre, seien aber die Projekte noch nicht einmal geprüft, sie stellten also lediglich Zukunftsmusik dar. Er selbst würde verschiedenen Positionen nicht zustimmen, andere billiger und einfacher gestalten und später ausführen, zumal die jetzige Finanzlage eine sorgfältige Prüfung aller Projekte erzwinge. Eine süddeutsche Tarifgemeinschaft wäre wünschenswert und notwendig und auch Bayern, Württemberg und Elsaß haben den

### Ereue Seelen.

Roman von Maria Theresia Noh,

preisgekrönte Verfasserin

von „Unter der Königsstange“ und „Wie es endete“.

(Nachdruck verboten.)

73

(Fortsetzung.)

Richard streckte die blassen Wangen des alten Fräuleins, die immer wieder die guten, treuen Hände und schaute besorgt in das keine Gesicht, in die schönen Augen, deren Jugendglanz keine Zeit auslöschen zu können schien.

„Wie geht es Dir, liebe Tante Betty, wie geht es Dir?“ fragte er immer und immer wieder, bis er beide ruhig genug geworden, einander zu erzählen. — „Mila mußte in der Fabrik bleiben“, hatte Betty dem Heimgeliebten nach dem ersten Willkommen gesagt, „aber sie wird gewiß Abends eilen.“

Richard unterdrückte ein wenig bitter: „Das glaubst Du ja selbst nicht, Tante. Laß das, ich frage mich, daß ich bei Dir bin.“

Was Richard eigentlich gehofft hatte, würde er kaum selbst haben sagen können, thörichtlich fühlte er sich enttäuscht, als aus dem Wohnhof nur Gellner und dessen Frau ihm erwarteten. Tante Betty hatte wegen des Wetters, es war ein kalter Regenstag, nicht ausgehen dürfen und Mila hatte gefunden, daß ihre Anwesenheit in der Fabrik unumgänglich notwendig sei. — Dr. Thielemann begrüßte sich selber der Thorheit und Unbedachtlichkeit, denn Gellner war so außer sich vor Wuth, den Freund wiederzusehen, daß er durch eine Kräftigung seinem Dasein, das die Wonne kaum fassen konnte, Lust machen mußte. So riß er wenigstens dem Pächter den schweren Koffer Richards aus den Händen und schleppte ihn selbst zu dem Wagen; der verblüffte Pächter wurde durch ein reichliches Trinkgeld für den schon bekümmerten Geschäftsverlußt entschädigt.

Jetzt sah der gute Mensch im Zimmer der Waise Klempner und seiner Frau und wartete ungeduldig darauf, daß der Freund ihn abholen sollte. Er mußte lange warten, denn Tante Betty hatte

den Heimgeliebten viel zu fragen und ihm viel zu antworten. Doch endlich kam der Abend und bereite die Freunde in betriebs Wohnung, und als Mila nach Hause kam, später als gewöhnlich, da hörte sie schon auf dem Vorplatz das dröhnende Lachen Gellners. Als sie eintrat, versammelte er unwillkürlich, und alle Augen richteten sich auf sie, da Richard vor sie hinstieg und ihr die Hand bot. Ihn schlug das Herz so laut, daß er meinte, man müßte es hören, und dunkle Wolken lag über ihm bis zu den Schultern. Aber Mila's Antlitz, erregt und roth von der scharfen Frühlingsluft, zeigte keine besondere Bewegung. Sie ärgerte sich, daß sie alle mit einer gewissen Erwartung nach ihr hinsahen, und darum war ihr „Willkommen daheim!“ von viel ruhigerer Gelassenheit, als es sonst wahrscheinlich der Fall gewesen wäre. Lebhaft und unbefangenen theilte sie sich sofort an dem Gespräch, richtete mit gleicher Unbefangenheit wiederholt das Wort an Richard und sagte ihm sogar scherzend, daß sie zu Waldis Hochzeit ein hellblaues Kleid tragen werde, er möge ja die Wamen postend wählen. Auf den besonderen Wunsch der Brautleute sei sie, Mila, Brautjungfer und er, Richard, Brautführer. Sie hoffe, er habe in Amerika nicht die deutsche Sitte vergessen, daß der Brautführer der Brautjungfer einen Strauß schenke.

„Ich habe nichts vergessen“, gab Thielemann mit Bedeutung zur Antwort und mußte dann, von Gellner mit, über seine Reise, seinen Aufenthalt in Philadelphia und von seiner Ansicht erzählen, was er mit Vergnügen that. Er war ja zu Hause bei den Seinen, und ein süßes Heimathgefühl überkam ihn. Und wie Gellner ganz unermittelt, zwischen eine Schürze der Verleumdung hinein, dem Freunde einmal kräftig die Hand drückte, da erwiderte Richard von ganzem Herzen den Druck.

Die Hochzeit Waldis wurde auf besonderen Wunsch Frau Nohs in ihrer Wohnstube gefeiert, weil erstens Gellner, wie sie betonte, ja doch ihr Knecht sei, zweitens in der Wohnung der Braut kein Platz war, drittens im Gassenhause dergleichen Festlichkeiten ungemüthlich seien und weil viertens, dies war der Hauptgrund, sie sich wieder einmal ordentlich unterhalten wolle.

Und vergnügt und heiter war die kleine Gesellschaft, sodass Frau Nohs Antlitz immer heller strahlte und selbst ihre kalten Augen einen wärmeren Glanz erhielten. Für sie wie für Frau Dr. Gabel

gabs in der allgemeinen Heiterkeit noch eine ganz besonders interessante Unterhaltung, nämlich das Verhalten Dr. Thielemanns, den die kleine Frau Doktor übrigens reichlich fand, und Freyheggs zu einander zu beobachten. Freilich, allzuviel Ungeheuerliches war da nicht zu bemerken. Freyhegg hatte den Heimgeliebten mit großer Wärme begrüßt und sein Verhalten ausgesprochen, daß ihn eine kleine Reise einige Tage von Wien ferngehalten habe, sonst würde er gewiß auch zur Begrüßung auf den Bahnhof gekommen sein. Dr. Thielemann erwiderte mit freundlichem Dank, und nach der Tafel entspann sich ein lebhaft angeregtes Gespräch zwischen beiden Männern. Während des Mahles fingen sowohl Frau Nohs, als auch Frau Dr. Gabel dann und wann einen wachsamten Blick auf, mit dem die jungen Männer einander maßen, als prüften sie ihre Stärke, wie Gegner vor dem Kampfe. Freyhegg war längst zu der schmerzlichen Ueberzeugung gelangt, daß er verzichtet müsse, daß er niemals hoffen dürfe, Mila zu erlangen, und Richard sagte sich, daß das Mädchen an seiner Seite, so stolz, so schön, mit der Stimme ihres Herzens folgen würde, und daß ein Wäpfer, ein Streben im eigentlichen Sinne nutzlos sei. Ob ihr Herz schon entschieden hatte? Tante Betty hatte es ihn ahnen lassen und die gute, kluge Freundin hatte auch, aber eine Gewißheit auszusprechen hatten sie beide nicht gewagt.

Die Gläser klangen zum so- und sovielten Male auf das Wohl des jungen Paares aneinander. Frau Dr. Klempner trocknete sich die Augen und sagte: „Jetzt hätte ich nur den einen Wunsch, daß meine Tochter, die Baronin, hier wäre! Sie hätte ganz gut kommen können. Da sie Witwe ist, kann sie ja zum, was sie will.“ Die alte Dame hatte das direkt zu Richard gesagt, der ihr gegenüber saß.

„Dort Baron Stroganoff ist todt!“ fragte er überhastet. „Seit wann?“ Er dachte an sein Gespräch mit Boris Konstantin, dem jungen Vizekonsuln in der Heilmannstraße in Philadelphia.

„C, er ist seit vier Wochen, er starb ganz plötzlich, der arme, an einer Indigestion, die er sich am russischen Neujahrstage zugezogen hatte.“

Selbst, daß es Richard nicht einfiel, ein Wort des Beileids zu sagen; Frau Dr. Klempner schien es auch nicht zu erwarten. Sie



besten Willen gezeigt, eine solche Herbeiführung. Dieselbe habe keine Spitze gegen Preußen, sondern begreife nur Verbilligung und Verbesserung der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse. Die Besorgnisse des Vorredners wegen der preussischen Uebergriffe in Sachsen seien nach seiner Kenntnis unbegründet. Der Vertrag wird sodann mit allen gegen 1 Stimme (Frl. v. Neubronn) angenommen.

## Politische Uebersicht.

Mannheim, 26. Mai 1902.

### Ministerpräsident Szell über den Dreibund.

Nachdem sich vor zwei Wochen der österreichisch-ungarische Minister des Auswärtigen Goluchowski und am verflochtenen Freitag der auswärtige Minister Italiens, Prinetti über die sehr aktuelle Frage der Erneuerung des Dreibundes ausgesprochen hatten, nahm nunmehr auch der ungarische Ministerpräsident Szell Anlaß, seine Ansicht über diese Frage im ungarischen Parlament darzulegen, und zwar in Erwiderung auf Angriffe, die gegen die Dreibundpolitik gerichtet worden waren. Der ungarische Ministerpräsident erklärte es für einen Irrthum, wenn behauptet werde, das Bündniß mit Deutschland wuzgele nicht im Volksbewußtsein. Die Grundidee dieses Bündnisses rühre schon aus jener Zeit her, da die ganze Nation mit Ausnahme eines kleinen Bruchtheils, sich entschieden gegen die Theilnahme an dem Kriege Frankreichs gegen Deutschland erklärte. Das Zustandekommen des Bündnisses habe dieses Gefühl der Solidarität verstärkt und es sei die Ueberzeugung der Nation, daß das Bündniß mit Deutschland den Interessen der Monarchie, in erster Linie aber den Interessen Ungarns entspreche. In der Debatte sei eine Aeußerung aus der Rede des Grafen Billore vom 8. Januar angeführt. Er sei überzeugt, man könne dieser Aeußerung des Reichstags nicht den Sinn unterlegen, als hätte er den Werth des Dreibundes herabschätzen wollen. Allerdings trete der Werth des Bündnisses erst im casus foederis augenfällig zu Tage. Das Verdienst dieses Bundes jedoch sei, daß die ultima ratio vermieden werde. Auch könne er nicht der Ansicht beistimmen, daß ein Einvernehmen mit Rußland den Dreibund überflüssig mache, eher könne man sagen, daß das Bestehen des Dreibundes bei dem Zustandekommen der Entente mit Rußland mitgewirkt habe. Bezüglich des Zusammenhanges zwischen politischen Bündnissen und Handelsverträgen nähert der Minister folgendes: Politische Bündnisse würden nicht zur Wahrung von wirtschaftlichen Interessen geschlossen. Politische Bündnisse seien allerdings unvermeidbar mit einem wirtschaftlichen Kriege. Die Freiheit der Teilnehmer jedoch, ihre wirtschaftlichen Interessen nach bestem Können zu wahren, werde nicht aufgehoben. Der Bestand des Bündnisses gewähre Hoffnung, daß eine Ausgleichung der sich gegenüberstehenden Interessen leichter erfolgen könne.

Gegen Schluß der Sitzung beantwortete der Sektionschef Reich die Interpellation Katosky und erklärte, auf den ersten Punkt der Anfrage über die Abmachungen zwischen dem Grafen Billore und Prinetti könne er nicht antworten, da es nicht den internationalen Gebräuchen entsprechen würde. Die Annahme, daß die unveränderte Aufrechterhaltung des italienischen Handelsvertrages über die Weingölz-Kaufel vereinbart worden sei, sei unrichtig. Der Text des Dreibundvertrages könne nicht veröffentlicht werden, da die Geheimhaltung vereinbart sei. Auch seien Abmachungen mit Italien über Albanien nicht getroffen, hingegen sei man einmütig entschlossen, den status quo aufrecht zu erhalten.

### Präsident Loubet in Kopenhagen.

Auf seiner Heimreise von Rußland hat der Präsident auch die Hauptstadt des Königreichs Dänemark, Kopenhagen berührt, um dem Schwiegervater Europas, wie der dänische König Christian scherzweise genannt wird, seine Aufwartung zu machen. Natürlich sind auch bei diesem Anlasse Toste ausgebracht worden. Ueber den Besuch liegen heute früh folgende Telegramme vor:

\* Kopenhagen, 25. Mai. Bei der Frühstückstafel zu Ehren des Präsidenten Loubet im königlichen Schloß richtete der König an den Präsidenten folgende Ansprache:

„Herr Präsident! Unendlich erfreut, daß Sie mich und mein Land mit Ihrem freundlichen, liebenswürdigen Besuch beehren, drängt es mich, Ihnen dafür meinen aufrichtigsten Dank auszusprechen und, aufs innigste die Rürze des Aufenthalts bei uns bedauernd, trinke ich auf Ihre Gesundheit“

wiederholte noch einmal: „Es wäre doch schön, wenn heute auch Kaja bei uns sein könnte!“

Niemand stimmte dem Wunsch bei und ein kleines Stillstehen entstand, in welches hinein plötzlich laut das Rollen eines Wagens von der Straße kam. Das Geräusch verhallte vor der Villa, aber gleich darauf schallte die Thürglocke durch das Haus. Unwillkürlich hasteten Alle auf den Saal, und Frau Kant erob sich: „Wer kann das sein?“ Niemand wagte den seltsamen Gedanken auszusprechen, den in diesem Moment wohl Alle hatten, obgleich er jedem, weil nicht mit Ausnahme Frau Weinmanns, sofort erschien, und doch überlegte sie die nächste Sekunde, daß das sonderbare absonderliche Empfinden sie nicht getäuscht habe. Mit ziemlichem Geräusch wurde die Thür geöffnet und — die Baronin Stroganoff trat über die Schwelle.

(Fortsetzung folgt.)

## Die Anfänge der transatlantischen Dampfschiffahrt.

Von Fritz Meiners (Berlin).

(Nachdruck verboten.)

Pierpont Morgan soll die 50 Millionen Dollars, die für die Verwirklichung seines Meeresplanes, einen transatlantischen Schiffsahrtstrust ins Leben zu rufen, nötig sind, in London aufgebracht haben. Dieser Trust, der bei uns und in England so harte Bestimmungen verurteilt hat, lenkt die Aufmerksamkeit auf die Anfänge des Dampfschiffverkehrs zwischen den Häfen der alten und neuen Welt und auf den Weltfrieden der ersten Zeiten, die sich mit demselben Eifer, wenn auch mit viel verschiedenen Mitteln als die modernen, den Rang abzulassen suchten.

Im Jahre 1819 kam ein gewisser Scarborough aus Savannah in den Vereinigten Staaten auf den Gedanken, den Atlantischen Ozean mit Dampf zu durchqueren, ein Plan, der bis dahin ziemlich allgemein als unausführbar gegolten hatte. Er kaufte ein im Bau begriffenes Segelschiff von 300 Tonnen, ließ es mit einer Dampfmaschine und Räderwerk ausstatten und nannte es nach seinem

Herr Präsident, sowie auf die Wohlfahrt Ihres schönen Vaterlandes, dessen erster würdiger Vertreter Sie allenthalben sind.“

Die Musik spielte die Marschallse. Präsident Loubet erwiderte:

„Nichts hätte mir bei der Rückkehr aus dem uns in so hohem Maße theueren Lande angenehmer sein können, als den verehrten Souverain einer Nation zu begrüßen, für welche Frankreich nur Achtung und Sympathie hegen kann. In voller Dankbarkeit für den mir zu Theil gewordenen Empfang erbe ich mein Glas zu Ehren des Königs und der königlichen Familie und trinke auf die Wohlfahrt des wackeren dänischen Volkes.“

Die Musik intonierte die dänische Hymne. Nach der Frühstückstafel unternahm der König und Präsident Loubet eine Spazierfahrt durch die innere Stadt und trafen um 3½ Uhr am Hafen ein, wo sich inzwischen der Kronprinz, die königl. Prinzen und Würdenträger, welche beim Empfang anwesend waren, eingefunden hatten. Der König und Loubet schritten die Front der Ehrenkompanie ab. Präsident Loubet verabschiedete sich vom Gefolge des Königs und begab sich begleitet vom König, dem Kronprinzen und den Prinzen unter Hochrufen der Menge mittels Dampfeschaluppe an Bord des „Cahini“. Hier verabschiedete sich der Präsident vom König aufs herzlichste, worauf kurz nach 4 Uhr der „Cahini“ unter Salutschüssen der Forts-Kriegsschiffe nordwärts in See ging.

## Deutsches Reich.

Heidelberg, 24. Mai. (Der Verein akademisch gebildeter Lehrer an badiischen Mittelschulen) hielt heute in der Aula des Gymnasiums unter dem Vorsitz des Direktors Keller-Kreuzburg seine diesjährige Jahresversammlung ab, die gut besucht war. Es hatten sich u. a. auch einige Professoren aus Oeffen, sowie die Oberlehrer v. Sallwürdt und Baag eingefunden. Nach Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten berichtete der Vorsitzende über die das Mittelschulwesen betreffenden Kammerverhandlungen. Große Befriedigung haben bei der akad. gebildeten Lehrerschaft namentlich die Ausführungen des Berichterstatters Oblicher hervorgerufen. Nachdrücklich wurde betont, daß die neue Stelle im Oberschulrat nur mit einem Hochmann besetzt werden sollte. An das Referat schlossen sich einige wissenschaftliche Vorträge, an diese ein Beisitz im Stadt-Saalbau an.

Karlsruhe, 25. Mai. (Aus dem badiischen Landtag.) Der von den Sozialdemokraten eingebrachte Gesetzentwurf betr. Errichtung einer Arbeitskammer, resp. eines Arbeitsamts, ist in der Kommission abgelehnt worden. Außer dem Vertreter der Sozialdemokratie, Abg. Eichhorn, der in einem längeren Vortrag den Entwurf begründete, war nur der Vertreter der Demokratie, Abg. Hofmann, im Prinzip mit dem Entwurf einverstanden. Die Nationalliberalen und das Centrum hielten es aber nicht für loyal und zweckmäßig, dem Reich, dem diese Materie zur gesetzlichen Regelung zugeht, vorzugreifen. Keinsich sprach sich Minister Schenkel als Vertreter der Regierung aus; nur theilte er nicht die Ansicht des Centrumsbaherordneten Behmer, der es auch für rechtlich unangängig hielt, diese Frage auf dem Wege der einzelstaatlichen Gesetzgebung zu lösen. Die Parteien stellten den Antrag, an den sog. Vertreter, den Entwurf angeht, seiner Aussichtslosigkeit im Plenum vor der öffentlichen Verathung zurückzugeben. Abg. Eichhorn konnte eine Fufage in dieser Richtung nicht geben, da die sog. Fraktion hierüber noch nicht berathen hat. Indessen ist lt. „Volkszt.“ kaum zu erwarten, daß die Reaktion den zwei großen bürgerlichen Parteien und der Regierung den Gefallen erweist.

B.N. Karlsruhe, 25. Mai. (Die Einnahmen der badiischen Bahnen) betrugen im Monat April 1902 nach provisorischer Bestimmung 3 181 700 M. gegen die provisorische Bestimmung 1901 mehr 256 750 M. und gegen die definitive Bestimmung des Jahres 1901 mehr 82 934 M. Die Einnahmen von Januar 1902 bis mit April 1902 betrugen nach provisorischer Bestimmung 21 580 070 M.

## Aus Stadt und Land.

Mannheim, 26. Mai 1902.

### Aus der Stadtrathsitzung

vom 23. Mai 1902.

(Mittheilung von H. H. H. H.)

Der zur Begutachtung mitgetheilte Entwurf eines Gesetzes über die Baarenhaus-Steuer ward zur Kenntniß gebracht mit dem A. fügen, daß vorerst eine Erörterung der Frage in der Oberbürgermeisterkonferenz erfolgen werde.

Schurdische „Savannah“. Die Reise ging auch glücklich von staten; am 19. Mai 1819 verließ das vollständig als Segelschiff gefasste Fahrzeug den Hafen von Savannah und erreichte am 20. Juni Liverpool. Der letzte Theil der Reise hatte jedoch ausschließlich mit Hilfe der Segel zurückgelegt werden müssen, da der Kohlenvorrath vorzeitig zu Ende gegangen war. Der Versuch konnte nicht gerade als ermutigend gelten, denn der außerordentlich starke Kohlenverbrauch (etwa sechsmal so stark wie heute, auf die einzelne Pferdestärke berechnet) stand in keinem Verhältnis zu den Vortheilen, die man von einer einwigen schnelleren Fahrt bei Anwendung von Dampf erwarten durfte. Noch im Jahre 1835 äußerte Dr. Karbner, ein Mann von hervorragendem wissenschaftlichen Ansehen, in einem öffentlichen Vortrage, den er in Liverpool hielt, das künftige in den Zeitungen angekündigte Projekt, den Atlantischen Ozean ausschließlich mit Dampf zu durchqueren, sei nach seiner Meinung einfach unausführbar, man könne mit demselben Rechte davon sprechen, von New York oder Liverpool eine Reise nach dem Monde zu unternehmen.

Kaum drei Jahre später erschien in den Londoner Blättern die Ankündigung, daß das Dampfschiff „Sirius“ in Kurzem die Reise nach New York antreten werde. Es war der erste transatlantische Dampfer im wirklichen Sinne des Wortes. Am 4. April 1838 verließ er den Londoner Hafen mit 94 Passagieren und traf nach einer Fahrt von achtzehn Tagen in New York ein. Drei Tage nach dem „Sirius“ fuhr ein anderes, viel größeres Dampfschiff von Cork ab und erreichte New York in 19 Tagen. Ueber die ungeheure Aufregung, die die Ankunft dieser Schiffe, besonders des „Great Eastern“, dort erregte, berichtet ein alter Bürger der Stadt Namens Sawdell in seinen vor wenigen Jahren veröffentlichten Lebenserinnerungen. Das Erscheinen der Dampfer beim Anblick des „Miejensdampfes“ jammte keine Grenzen; es maß in der Länge 234 Fuß, und mit seinen 1804 Registertonnen, seinen Maschinen von 450 Pferdestärken galt es als ein wahres Wunder. Die Dampfer und in ihrem Gefolge die angelegenen Personen der Stadt hatten dem „Great Eastern“ in feierlicher Prozession einen Besuch ab und wurden an Bord glänzend bewirthet. Die Absicht des Dampfers gestaltete sich zu einer begeisterten Kundgebung feier der Dampfer.

Die zur Erhaltung von Vorschlägen über die Frage des Kaufhaus-Umbaus unterm 25. Februar 1901 eingesetzte Subkommission hat ein Gutachten erstattet, sodann namentlich die Weiterbehandlung der Angelegenheit in den hdt. Kollegien möglich ist.

Einer Aenderung des Bauprogramms für den Ausbau des linken Ufers des Industriehafens wird zugestimmt. Das Umlaufgeschäft einiger Stadtkassenbeamten wird verbeschrieben. Der Bericht des Gemeindevorstandes und Gewerbezugs über den von noch unbekannten Gründen in dessen Geschäftsbüchern verbliebenen Einbruch wird zur Kenntniß gebracht.

Die Kosten für Herstellung der Mesfeldstraße, Straße zwischen der Stadelheimer- und Bindestraße, belaufen sich nach der vom Tiefbauamt vorgelegten definitive Abrechnung auf 28 608,80 Mark (Veranschlag 29 500 Mk.) — 178,23 Mk. pro Ldm. Front (Veranschlag 184,79 Mk.) Die Stadtkasse erhält Anweisung, die hierzu von den Angrenzern an viel erbobenen Streckenkosten zurückzahlen.

Dem Entwurf eines Vertrages über die Herstellung eines Verbindungsgleises zwischen der Industriehafenbahn und dem Lagerplatz der Firma Georg Karl Zimmerer, Wau unter der Eiserne, Der Vertrag zwischen der Stadtgemeinde und Herrn J. Zimmerer in Grundbesitz wegen Uebertragung des Grundstückes der Pflegergrundstücke, zwischen Mesfeld- und Waldhofstraße in das Eigentum der Stadtgemeinde wird genehmigt.

Das Tiefbauamt wird ermächtigt, im nördlichen Gekweg des Mesfeldes, Straße zwischen der Mesfeld- und Waldhofstraße, Bäume zu setzen und 1 Meter breiten Kiesstreifen herzustellen. Von der Anlage von Vorgärten auf dieser Straßenseite soll Umgang genommen werden.

Verchiedene Bausache werden erledigt wie folgt:

1. Gesuch des Karl Zimmermann, Kaufmann, Erlösung von 3 Wohnhäusern Ecke der Rheinbahn- und Rheinwillenstraße betr., zugestimmt unter der Bedingung, daß mit den Bauten erst begonnen wird, wenn der neue Rheinbahn und die Straßen hergestellt sind.

2. Gesuch des Wilhelm Jude-Michels, Banmeister, Erbauung einer Villa auf dem Platze Lachnerstraße 10—Hofstraße 13—15 betr., im Sinne der Bauplanverlaufsbedingungen gutgeheßen.

3. Gesuch des Martin Mager, Baunternehmer, Erbauung des Arkadenhauses No. 16 am Friedrichsplatz betr., im Sinne der Bauplanverlaufsbedingungen gutgeheßen mit einem Vorbehalt hinsichtlich der Einhaltung des Bedingungsabzuges.

4. Gesuch des Friedrich Kohler, Baunternehmer, Erbauung des Arkadenhauses No. 12 am Friedrichsplatz betr., gutgeheßen wie Ziffer 3.

Dem Gesuch des Fabrikdirektors W. Benz, in Waldhof um Planlegung einer neuen Eisenstraße auf dem Areal in Waldhof kann nicht entsprochen werden, da ein Bedürfnis im öffentlichen Interesse verneint wird.

Für die Erlaubnis zur Benützung hdt. Straßen und Gekwege durch Eisenanlagen von Privaten p. p. werden im Einklang nachstehende jährliche Anrechnungsgelder erhoben: 1. Für Anrechnungsgelder von Fröhnd und Gekweg durch normalspuriges Gek 10 Mk. 2. Für Anrechnungsgelder von Fröhnd und Gekweg durch schmalspuriges Gek 5 Mk. 3. Für Anrechnungsgelder des Gekwegs allein durch schmalspuriges Gek 1 Mk.

Die Umänderung der Feuerungsanlagen in nachstehenden Schulen: 1. Luisenschule, 2. Friedrichschule, 3. Hildesheim, 4. Realgymnasium, behufs Einführung der Gasheizung wird genehmigt; die erforderlichen Mittel von 5710 Mk. 40 Pf. sollen beim Bürgerausschuß angefordert werden.

Dem Hochbauamt werden zur Aufbewahrung der hdt. Ausschmückungsgegenstände zwei Räume in der vormaligen Dragoonkaserne überlassen.

Gegen das Gesuch des Wirts H. G. Hofmann hier um Erlaubnis zur Aufstellung von Tischen und Stühlen auf dem Gekweg der Schulhofstraße vor der Wirtshaus „Wilhelmshof“ wird nicht eingewendet.

Das Gesuch eines früher beim Tiefbauamt angestellten Ingenieurs um Auszahlung eines angeblich rückständigen Gehaltsbetrags wird ablehnend verbeschrieben.

Von einer Vertretung der Stadtgemeinde bei der diesjährigen Generalversammlung der Vereinigung der Elektrizitätswerke in Baden wird Umgang genommen.

Die mit der Firma Rheinische Gummi- u. Cellulosefabrik in Medardum abzuschließende Vereinbarung wegen teilweiser Uebertragung der projektirten Verbindungsstraße zwischen Großschloßstraße und Fendelheimerweg durch eine Lagerhalle wird genehmigt.

Einem Techniker beim Tiefbauamt wird eine Gehaltsverhöhung bewilligt.

Gegen das Gesuch des Wirts August Schwarz hier um Erlaubnis zur Aufstellung von Tischen und Stühlen auf dem Gekweg vor dem Hause 2 13, 23 zu Wirtschaftszwecken wird nicht eingewendet.

Zum ehrenvollen Andenken an ihren unvergesslichen Vater, den verstorbenen Herrn Geh. Commerzienrat Emil Vadenburg in Frankfurt a. M. haben dessen Erben das reichhaltige Vermögen von 10 000 M. als Stiftung zur Selbmann Julie und Leopold Vadenburg Stiftung aufgelegt. Die Jinsen sind alljährlich am 2. Januar zu vertheilen. Für diese hochherzige Stiftung wird der gebührende Dank abgeleistet.

Die diesjährige Kreidamlage (24 Pfg. pro 100 M.) aus 801 976 450 M. mit 108 135 M. 88 Pfg. gelangt zur Annahme; desgleichen der Kreisstraßenbeitrag mit 4818 M. 76 Pfg.

Von 14 Hauseigentümern sind die Kosten für hdt. Kanalanlagen mit 21. 2885 M. 72 Pfg. rückgefordert.

Bei der diesigen Garnisonverwaltung soll darum nachgesucht werden, daß bezüglich der eingewendeten Vororte der zung zu Lande und zu Wasser — so ändern sich die Zeiten und wir uns mit ihnen.

Der „Great Western“ machte im Zeitraum von 1838 bis 1841 im Ganzen 64 Fahrten über den Ozean. Auf seiner ersten legte er durchschnittlich 8,5 Knoten in der Stunde zurück, seine schnellste Fahrt von Bristol nach New York währte 12 Tage 18 Stunden, seine schnellste Rückfahrt 12 Tage 8 Stunden.

Nachdem der Besuch mit dem „Strand“ glücklich war, ließ die Gesellschaft, der das Schiff angehörte, sofort zwei kleine Dampfer erben, die den „Great Western“ an Größe nicht unbedeutend übertrafen. Der eine kreuzte sechsmal den Ozean und wurde dann an die belgische Regierung verkauft; das Schwesterchiff, der „Präsident“, ging auf seiner zweiten Ueberfahrt im März 1841 mit einer großen Anzahl von Passagieren und einer sehr werthvollen Ladung unter; man hörte und sah niemals wieder etwas von dem Schiff.

Der erste transatlantische Schraubendampfer, der „Great Britain“, wurde im Jahre 1843 erbaut. Mit seiner Länge von 322 Fuß, seinen 2984 Registertonnen, seinen 1000 indischen Pferdestärken und seinen sechs Rosten war es damals bei seinem das größte Schiff der Welt, entsprach jedoch in seiner Größe den auf ihn gesetzten Erwartungen. Seine wenigen Fahrten zeigten ihm leistungsfähig durch hervorragende Schnelligkeit aus, und nach seiner Strandung bei Belfast auf einer Deinstelle von New York wurde er, nachdem man ihn wieder flott gemacht hatte, der Hälfte seiner Rosten beraubt und später zum Segelschiff „degradiert“. Als fährte das der einst so stolze „Great Britain“ bis zum Jahre 1890 gute Dienste.

Die erste transatlantische Dampfschifflinie verbandte im Jahre 1840 dem Amerikaner Samuel Cunard ihre Entfaltung, der zu jener Zeit einen Postdienst zwischen Boston, Newfundland und den Bermudainseln unterhielt. In kurzer Zeit war ein Kapital von 5—6 Millionen Mark in England aufgebracht. Die vier Dampfschiffe, mit denen die „Cunard-Linie“ ihre Fahrten begann, „Britannia“, „Columbia“, „Arabia“ und „Calcutta“, schaukelten in der Größe zwischen 1100 und 1150 Registertonnen, an Länge (208—207 Fuß) und an Pferdestärken (423—425) waren sie einander fast ganz gleich. Die letzten durchschnittlich 8½ Knoten in der Stunde zurück und waren ausschließlich Raddampfer. Die Linie, die von der englischen Regierung











Die Ausstellung befindet sich auf dem links von der Seidenheimerstraße gelegenen städtischen Gelände und beginnt am Endpunkt der Schlacht- und Viehhoflinie der elektrischen Straßenbahn, ist somit sehr bequem zu erreichen.







**Laden**

mit Zubehör, am Hauptmarkt, in der Nähe der Kirche, für sofort zu vermieten. 20944  
In der Nähe der Kirche, für sofort zu vermieten. 20944  
In der Nähe der Kirche, für sofort zu vermieten. 20944

**Bureau.**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Bureau.**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**C4, 8**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**C4, 17**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**C7, 8**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Comptoirs.**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**D1, 7/8**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Börsenplatz E 4, 17**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 3, 17**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Neue Börse.**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Bureau.**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**2 Parterre-Räume**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Comptoir**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Bureau.**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Sehr freundliches**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Zimmer in D 4**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Rr. 11, 2. Stod,**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**per sofort zu verm.**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Näh. im 2. St.**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Schönes Bureau zu verm.**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**2-3 Zimmer.**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Ein Bureau u. eine Werkstatt**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazine**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**C3, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**H 7, 34**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**C4, 18**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Arbeits-Räume**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazin und Bureau**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Ein Magazin,**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazin**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazin**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazin**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazin**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazin**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazin**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazin**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazin**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazin**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazin**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazin**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazin**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazin**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazin**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Magazin**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**L13, 6**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**L13, 16**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**L14, 2**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**L14, 12**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**M1, 1,**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**M1, 2a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**M1, 4b**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**M2, 15b**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**M4, 2**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**M4, 2**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**N3, 16**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**N6, 6**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**O 3, 10**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**C 3, 1,**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**O 7, 14**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**O 7, 15**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**O 7, 19,**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 1, 4, Breitestr.**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 2, 23**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 2, 23**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**Q 4, 7**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U1, 6, Breitestr.**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 5, 13**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6, 12a**

3. Etage, 1. und 2. St. 5706

**U 6**



# Ausnahme-Preise

von Montag, den 26. Mai bis Samstag, den 31. Mai 1902

Reifen zum Aussuchen	Stück 15 Pfg.
Kinderkarren	Stück 45, 19 "
Feldstühle	" 48, 39 "
Stühle mit Patentsitz	225 "
Leiterwagen, gross	345 "
Sportwagen	495 "

## Steingut

Besondere Gelegenheit.  
**500 St. Waschgarnituren 2.95**  
5theilig, zum Aussuchen, Garnitur 2.

Essig- und Oelkrug	Stück 23 Pfg.
Salz- und Mehlfaß, klein	" 25 "
Salz- und Mehlfaß, gross	" 75 "
Ferrinen mit Fuss und Deckel	" 98 "
Tonnen	Garnitur von 6 Stück an 225 "

## Emaile

Löffel	Stück 3 Pfg.
Leuchter	" 23 "
Omelettepfannen in Grössen sortirt	" 25 "
Mehlfass, weiss mit Schrift	" 48 "
Patent-Essenträger	" 88 "
Fettlöffelbleche, weiss	175, 125 "
Kartoffelkocher, verschied. Grössen	195 "
Sand, Seife, Soda mit Holzurückwand	198 "

## Blechwaren

Kohlenlöffel	Stück 9 Pfg.
Giesskannen	" 17 "
Riesen-Botanisirbüchsen mit Band	Stück 25 Pfg.
Besteckkörbe	" 27 "
Lackirte Schüsseln u. Eimer	" 33 "
Briefkasten	" 33 "
Kuchenbleche	" 35 "
Patent-Spirituskocher	" 75 "

Martinstahl-Löffel	Stück 3 Pfg.
Gussspirituskocher	" 25 "
Gussgeschirre	Kilo 45 "
Reibmaschinen	Stück 125 "
Kindereimer mit Schippchen	" 12 "
Sommerspiele für Kinder	Garnitur 39 "

## Glaswaren

Liqueurgläser mit Fuss	Stück 6 Pfg.
Weingläser	" 7 "
Becher, gealcht 1/4 Ltr. 8 Pfg., 1/2 Ltr. 9 "	
Wassergläser	3 Stück 10 "
Limonadengläser mit Fuss	10 "
Fliegengläser	13 "
Citronenpressen	7 Pfg., 13 "
Eckenseidel 1/2 Ltr. 18 Pfg., 1/2 Ltr. 20 "	
Fischglocken 2 Ltr. 23 Pfg., 3 Ltr. 34 "	

Nur **T1,1. Sigmund Kander T1,1.** Nur



**Eisschränke**  
Ausführung in Zink, Glas und Fayence,  
Fliegenschränke, Glaschrank, Eismaschinen, Eisformen,  
Bad-, Süß-, Puddingformen etc.  
**Hermann Bazlen**  
vorm. Alexander Heberer  
Magazin für Hotel-, Haus- u. Küchen-Einrichtungen  
0 2, 2 am Paradeplatz. Telephon No. 1243.

**Brennabor**  
In jedem der letzten Geschäftsjahre wurden gegen 40 Tausend  
Fahrräder verkauft. Diese Zahl wurde bisher von keiner andern  
Fabrik auch nur annähernd erreicht.

Brennabor ist die beliebteste Marke. — Kataloge postfrei.

Alleinvertretung für Mannheim, Ludwigshafen, Hossloch und Umgegend:

**Jean Rief, Mechaniker, L 2, 9.**

Reparaturen aller Systeme prompt und billigst.

### 47 Schülerinnen

haben vom 15. Januar bis Mai d. J. in der  
**Mannh. Damenbekleidungs- u. Zuschneide-Akademie**  
N 3, 15

grafisch im Stoff zugeschnitten und verfertigt und hierdurch ihre  
Selbstständigkeit erlangt.  
254 aller Art Röcke.  
250 Taillen und Blusen.  
67 Jacken und Valetots aller Art, Kragen u. f. m.  
62 Hosen, Kleider, Gesellschafts- und Straßenkleider,  
Kostüme u. f. m.  
40 alle Arten Kinderbekleidungen.

### Linoleum

bedruckt u. durchgemustert  
**List & Schlatterbeck**  
0 4, 8/9, beim Strohmart. 20515

### Hypotheken-Gelder

zu billigen Zinsen nach Privat- und amtlicher Schätzung, ferns  
auf gewerbliche Geschäftsfaktoren durch  
**G. Kappes, Agent, T 6, 9.**

### Eier-Mudeln

empfehlen  
**Chr. Sauer.** R 4, 13.  
Telephon No. 1947.

In besonders schöner Auswahl zu 40, 50, 80 Pfg.  
mit schönem Bild von 1.35 an bis zu den  
feinsten Sorten. Fahrradherren,  
Sittensprüche 35 Pfg. u. bei,  
Blumenkörbchen.  
Kranzchen.

**Projektions-Kinderrahmen**  
Embleme zum  
Tragen u. Auflegen  
auf Kissen. Fertige Rahmen.  
Palmen mit Schleiern.  
Kosentische.  
Schleier, Bänder, Strümpfe etc.  
Billige Preise, aufmerksamste Bedienung! 23937

**Leonhard Cramer, am Markt, H 1, 17,**  
und Hildesheimer Hof, Sandhofen, Birkenheim.

Die Gesundheit erhält man sich nur mit  
**J. Hirt's Universal Wurzellikör** wirklich  
haben in den bekannten Verkaufsstellen oder direkt bei  
J. Hirt & Co., Trautweinstraße 56 und Gedenkeimerstraße 88.

### "Naumannia-Seife"

(gesetzlich geschützt) 20112  
Naumannia-Seife: die beste, billigste u. praktischste  
Waschseife! Nach jeder Wasch-  
methode wirksam verwendbar!  
Naumannia-Seife: Reinheit und Neutralität garantiert!  
Kart für die Hände, selbst die selben  
nie auf!  
Naumannia-Seife: Für weisse und bunte Wäsche-  
sam Putzen unübertrefflich, daher  
im Haushalt allein nützlich!  
Naumannia-Seife: Preis nur 12 Pfg. das Stück  
in allen Seife-führenden Geschäften.  
Billig und gut!

Henry Clay Bock & Cie. Pancks H. Upmann

**M2,1 Moritz Löwenthal M2,1**  
Fernsprecher 338.  
Cigarren- u. Havana-Import en gros.  
Um mit den Lagerbeständen baldigst zu räumen gewähre auf  
meine en gros Preise noch ganz bedeutende Ermässigung.  
Inländ. Fabricate von Mk. 30—200 pro Mille.  
Havana Importen " " 180—1000 " " 22878  
Grössere und kleinere Reste, auch einzelne Kistchen.  
Die Bureaux- u. Lagereinrichtung wird ganz oder theilweise abgegeben.

Africana Capitana Comercial La Sabrosa

T 2, 16 Neuwascherei für Herren u. Manchetten, auch volle Herrenwäsche. T 2, 16.

**Färberei R. Schaedla**  
Q 3, 10 Mannheim Q 3, 10  
Chem. Reinigung u. Kunstwascherei  
für Damen- u. Herren-Garderobe,  
Möbel- u. Decorationsstoffe jeder Art.  
Rasche Lieferung. Billigste Preise.  
Höchste Leistungsfähigkeit.

**Plissiren**  
M 4, 7.

**Stellen-Gesuche und Angebote.**  
**Agenten-, Theilhaber- etc. Gesuche.**  
**Haus-, Landgut-, Geschäfts-**  
**Käufe und Verkäufe.**  
**Einführungen von Artikeln**  
erledigen sich rasch und sicher durch die  
— **Annonce.** —  
Die Beförderung solcher Anzeigen unter Wahrung strengster  
Discretion in die für jeden speziellen Zweck bestgeeignete  
Zeitung übernimmt zu Original-Zeilenpreisen (grössere  
Aufträge unter den vortheilhaftesten Bedingungen) die seit Je-  
chen bekannteste  
**Central-Annoncen-Expedition**  
**G. L. Daube & Co.**  
Bureaux in Berlin, Dresden, Frankfurt a. M.,  
Hamburg, Hannover, Köln, Leipzig, München etc.  
Vertretung in allen grösseren Städten.  
Spendung der Offerten in den Annoncen-  
stellen an der Spitze der Zeitung.

**Hermann Prey**  
Goldwaren-  
Ausverkauf.  
33 1/2 % Rabatt.  
Q 7, 26, 3. Stod.

**Handels - Curse**  
von **Vinc. Stock**  
Mannheim, P 1, 3.  
Alle Arten Buchführung,  
Wechsel- u. Effektenkunde,  
Kaufm., Rechnen, Stenogr.,  
Korrespondenz, Kontorpraxis,  
Schönschr., Handschrift,  
Maschinenschr. etc. 1307

**I. Institut am Plaisir.**  
Unübert. Unterrichts-  
Vortr. Pers. u. Pädagogik  
aufs Wärmste empfohlen.  
Unentgeltliche Stellenvermittlung  
Prospecte gratis u. franco.  
Für Damen separate Räume