



MARCHIVUM

MANNHEIMS ARCHIV
HAUS DER STADTGESCHICHTE
UND ERINNERUNG



MARCHIVUM Druckschriften digital

General-Anzeiger der Stadt Mannheim und Umgebung. 1886-1916 1906

235 (22.5.1906) 2.Mittagsblatt

[urn:nbn:de:bsz:mh40-420182](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-420182)

General-Anzeiger



(Badische Volkszeitung.) der Stadt Mannheim und Umgebung. (Mannheimer Volksblatt.)

Unabhängige Tageszeitung.

Erscheint wöchentlich zwölf Mal.

E 6, 2. Größte und verbreitetste Zeitung in Mannheim und Umgebung. E 6, 2.

Schluss des Inseraten-Akademie für das Mittagsblatt Morgens 9 Uhr, für das Abendblatt Nachmittags 3 Uhr.

Eigene Redaktions-Bureaus:

Berlin: Dr. Paul Garus, W. 50, Würzburgerstraße 15. Telefon: Berlin-Charlottenburg Nr. 3987.
Karlsruhe: Georg Christmann, Helmholzstraße 13. Telefon: Nr. 1907.

Telegramm-Adresse:
„Journal Mannheim“.

Telefonnummern:

Direktion u. Buchhaltung 1449
Druckerei-Bureau (Einschaltung u. Druckarbeiten) 341
Redaktion 377
Expedition 218

Abonnement:
70 Pfennig monatlich.
Einschaltung 20 Bg. monatlich,
durch den Post bez. incl. Post-
aufschlag M. 2.40 pro Quartal.
Einschaltung 8 Bg.

Inserate:
Die Colonie-Zeile . . . 20 Bg.
Wichtige Inserate . . . 25
Die Reklame-Zeile . . . 30

Nr. 235.

Dienstag, 22. Mai 1906.

(2. Mittagsblatt.)

Zur Personentarifreform.

hat der Bund der Industriellen, E. V., Landes-Abteilung Baden und Rheinpfalz unterm 16. ds. an die beiden Kammern der badischen Landstände folgende Eingabe gerichtet:

Je mehr sich die deutsche Volkswirtschaft zu einem einheitlichen Ganzen zusammenschließt, um so dringender notwendig ist es auch, daß die deutschen Bahnen ein einheitliches Netz bilden und einheitlicher verwaltet werden. In je größerem Maße die deutschen Bundesstaatlichen Regierungen bei ihren gemeinsamen Beratungen über die Eisenbahntarifreform dieser Forderung gerecht zu werden streben, um so leichter wird für sie die Möglichkeit gegeben sein, im Sinne der Reichsverfassung (Art. 45, Abs. 2) die mögliche Herabsetzung der Tarife herbeizuführen. Gerade weil der Umstand, daß die deutschen Einzelstaaten z. B. noch bedeutende Eisenbahnschulden zu verzinzen und zu amortisieren haben, das bezgl. der Eisenbahntarifreform zu erstrebende Endziel, Umgestaltung der Tariffäge in ein Entgelt in der Form von Gebühren in bedauerliche Ferne rückt, tritt die Notwendigkeit um so zwingender hervor, im Interesse des Verkehrs und im Interesse der deutschen Industrie, deren Existenzbedingungen auf das Engste mit den Verkehrsmöglichkeiten verknüpft sind, eine allmähliche Verbilligung der Tariffäge zu bewirken.

Was im besondern die Reform der deutschen Personentarife anbelangt, so haben die deutschen Bundesstaaten derselben seit dem Jahre 1889, wie in der vorliegenden Denkschrift berichtet wird, nach längerer oder kürzerer Unterbrechung immer wieder in dankenswerter Weise ihre Aufmerksamkeit zugewendet. Waren aber bisher die Bestrebungen der deutschen Einzelstaaten und ihrer Eisenbahnverwaltungen auf Vereinfachung, Vereinfachung und Verbilligung der Personentarife gerichtet, so erfahren wir nunmehr aus der Denkschrift, daß bei den im Jahre 1905 stattgefundenen Verhandlungen unter den Vertretern der deutschen Eisenbahnverwaltungen volle Übereinstimmung darüber geherrscht hat, daß die Reformbedürftigkeit der Personentarife zur Zeit an sich weit weniger in der Richtung einer Verbilligung, als einer Vereinfachung und Vereinfachung der Tarife liege.

Mit dieser auf Seite 7 der Denkschrift niedergelegten Auffassung sind allerdings die oben aufgestellten, auf Verbilligung der Tariffäge gerichteten Forderungen unvereinbar.

Die badisch-pfälzische Landes-Abteilung des Bundes der Industriellen, gleichzeitig als Vertreterin der Bezirksvereine Mannheim-Ludwigshafen, Heidelberg, Karlsruhe, Freiburg i. Br., Straßburg, Konstanz und Billingen-Elberg des Bundes, stellt sich gerade durch diesen Gegenstand in der Aufassung und in der Beurteilung dessen, was hinsichtlich einer zweckmäßigen Personentarifreform Not tut, zur Meinungsäußerung im Interesse der Industrie veranlaßt, weil sie im übrigen auch glaubt, daß durch eine Verbilligung der Personentarife und der damit geschaffenen Verkehrs-erleichterung die Benutzung der Bahnen zunehmen und die aus den Staatsbahnen gezogenen Erträge für den badischen Staat, wenn auch vielleicht nicht sofort, so doch nach und nach erheblich zunehmen werden.

Die unterfertigte Landesabteilung des Bundes der Industriellen hat in ihrer an die hohen Kammern der Landstände gerichteten Eingabe betr. den Entwurf eines Vermögenssteuer-

gesetzes auf den zwischen Reichsfinanzreform und badischer Steuerreform bestehenden Zusammenhang hingewiesen und sie möchte an dieser Stelle nicht nur auf die zwischen den genannten beiden Reformen und der Personentarifreform vorhandenen Wechselwirkungen hinweisen, sondern vor allem die innige Zusammengehörigkeit der in Angriff genommenen Personentarifreform und der beabsichtigten Betriebsmittelgemeinschaftereignisse betonen eben deswegen, weil durch eine Betriebsmittelgemeinschaftereignisse für die allmähliche Verbilligung der Personentarife geneigter machen dürften, selbst wenn durch letztere zunächst ein vorübergehender Rückgang der Eisenbahneinnahmen erfolgen sollte.

Wir möchten deshalb die hohen Kammern der Landstände dringlich bitten, ihrerseits die Großherzogliche Staatsregierung veranlassen zu wollen, daß diese alles daransetzt, eine Betriebsmittelgemeinschaftereignisse der deutschen Staatsbahnen herbeizuführen.

Wir wollen an dieser Stelle unerörtert lassen, ob es für Baden ratsamer gewesen wäre, die Personentarifreform solange zurückzustellen, bis es gelungen wäre, eine Betriebsmittelgemeinschaftereignisse der deutschen Staatsbahnen zum Abschluss zu bringen, wir wollen vielmehr jetzt versuchen, auf die Personentarife betreffenden Reformvorschlüge — wie sie in der vorliegenden Denkschrift entwickelt worden sind — näher einzugehen.

Wenn für die Berlin und das Kilometer ein Einheitsfuß von 7 Pf. für die 1. Klasse, 4,5 Pf. für die 2. Klasse und von 2 Pf. für die 3. Klasse eingeführt wird, glauben wir der Aufhebung der Preisermäßigung für Rückfahrkarten zustimmen zu können, zumal der Grund der Einführung der Preisermäßigung für Rückfahrkarten heute hinweggefallen ist. Nun heißt es aber auf Seite 9 der Denkschrift: „Es ist in Aussicht genommen, daß . . . beim Antritt der Reise die gleichzeitige Lösung einer Karte für die Rückreise — natürlich ohne jede Preisermäßigung — zugelassen werden soll. Reinesfalls soll aber eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Fahrkarten zugelassen werden, vielmehr die Rückreise am Tage der Lösung der Karte oder am folgenden Tage beendet werden müssen.“

Diesem möchten wir bemerken, daß von einer „Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Fahrkarten“ richtigerweise überhaupt nicht mehr die Rede sein kann, wenn die Fahrpreisermäßigung hinwegfällt; denn niemand dürfte sich hinfür bei Antritt einer Reise gleichzeitig eine Karte für die Rückreise lösen, wenn ihm für den Antritt seiner Rückreise irgendwelche Preis vorgeschrieben wird. Es liegt hauptsächlich im Interesse der Bahnenverwaltung selbst, gleichzeitig mit der Einfuhrkarte auch die Rückfahrkarte auf Wunsch des Reisenden zu verabsorgen, oder für die Fahrt zwischen zwei bestimmten Orten gleichzeitig mehrere Karten, welche als Ein- oder als Rückfahrkarten benutzt werden können, zu verabsorgen, um nämlich die Schalterbeamten vor der öfteren Transparenznahme durch ein und denselben Reisenden zu bewahren.

Die Aufhebung der Kilometerpreise, welche sich bei dem Publikum einer sehr großen Beliebtheit erfreuen, ist an sich bedauerlich, unserer Ansicht nach aber zu vermindern, wenn die obengenannten Einheitsfüße zur Einführung gelangen, nach Möglichkeit Personentarife in Einheitsfüße umgewandelt, resp.

Einzüge neu eingelegt werden, für die Einzüge ebenfalls die oben erwähnten Einheitsfüße angenommen und Zuschläge für sie nicht erhoben werden. Es ist jedoch hierbei als dringend wünschenswert zu betonen, daß die zur Einführung gelangenden Einzüge an den Stationen derjenigen Ortschaften kurz halten, welche industriell von Bedeutung sind.

Der beabsichtigten Bemessung der Schnellzugzuschläge nach Zonen soll nach Angabe der Denkschrift folgender Tarif zu Grunde gelegt werden:

	1/2. Klasse	3. Klasse
1. Zone bis 75 Km.	0,50 M.	0,25 M.
2. Zone von 76 bis 150 Km.	1,00 M.	0,50 M.
3. Zone über 150 Km.	2,00 M.	1,00 M.

Derner soll der für die 3. Klasse angenommene Einheitsfuß von 2 Pf. in Schnellzügen auf 3 Pf. erhöht werden. Zu diesem 3 Pf.-Schnellzugssatz der 3. Klasse sollen also nach die erwähnten Schnellzug-Zonen-Zuschläge 3. Klasse hinzuerhöhen werden, was nichts anderes als die Einführung eines Doppelschnellzugssatzes für die 3. Wagenklasse bedeutet und im Vergleich zu dem bisherigen auch für Schnellzüge gültigen Kilometerfußsatz 2,5 Pfennig eine wesentliche Erhöhung des Fahrpreises gerade für diejenige Wagenklasse darstellen würde, welche am meisten benutzt wird.

Wenn wir uns mit der Bemessung der Zuschläge nach Zonen auch im Prinzip einverstanden erklären zu können, weil in der beabsichtigten Zonenbemessung eine Begünstigung des Fernverkehrs enthalten ist, was einen Schritt vorwärts in der Richtung bedeutet, welche schließlich zur grundsätzlichen Trennung des Fernverkehrs von dem Nah- und Nachbarverkehr führen sollte,

so können wir doch dem in der Denkschrift vorgeschlagenen Doppelschnellzugssatz für die 3. Wagenklasse nimmermehr zustimmen, zumal die Fahrkartensteuer als weiteres den Fernverkehr belastendes, natürlich auch den Fahrpreis der 3. Klasse erhöhendes Moment hierbei mit in Betracht gezogen werden muß.

Wir bitten daher die hohen Kammern der Landstände, dem Doppelschnellzugssatz für die 3. Klasse die Zustimmung nicht zu erteilen, vielmehr als Schnellzugssatz für die 3. Wagenklasse entweder den 3 Pf.-Tarif oder die erwähnten Zonenzuschläge festzusetzen.

Wünschenswert ist zur Zeit nach Lage der Sache nicht erbracht erscheint, gegen die beabsichtigte Wagenklassenbezeichnung 3b besondere Bedenken zu erheben, so muß doch im Interesse des Verkehrs die baldmöglichste Einführung gleichlautender Wagenklassenbezeichnungen auf sämtlichen deutschen Staatsbahnen als dringend geboten bezeichnet werden.

Aus Stadt und Land.

Mannheim, 22. Mai 1906.

Aus der 3. Plenarsitzung der Handelskammer.

1. Fahrplan der Main-Neckar- und Riedbahn. In Verfolg des bereits veröffentlichten Schriftwechsels zwischen der Handelskammer und der Gr. Generaldirektion hat das Gr. Mini-

Von der Jubiläumsväterfahrt des Niederrhein.

von Hermann Walbed.

II.

Zeitig, für die Weiterverhältnisse allzugänglich, haben wir uns den Schlaf aus den Augen gerieben. Den wachstümlichen Naturfreund und wenn er noch so oft die Gestirne des Sees, dessen lachende Ufer die Bergeshänge, die durch Schillers Zell und allen geläufig sind, pittoresk umrahmen, belacht, leidet es an jedem neuen Morgen nicht allzulange in den Fiebern. Ich öffne das Fenster, das mir einen weiten Blick auf See und Hüben gestattet. Grau in Grau zeigt sich Tal und Hübe, wildgeriffene Felsenfelsen zeigen über den Wasser- spiegeln dahin, und löse tröpfelt's feil herab vom Himmel, dessen lachendes Blau der schöne Traum der verflochtenen Nacht gewesen. Was hilft's mit dem Gesicht zu rechten. Da gilt kein Raudern. Also hinein in die Kleider und hinter an die Stätte wo bereits ein müder, aber ausrichtsvoller Kampf um lederees Brot, um frische Salme und alle die lästlichen Ingegendienzen, die zu einem solennem ersten Frühstück gehören, eintrudelt ist. Schnell ist die Wagenfrage erledigt und schließlich, denn ein Sängersmann läßt sich nicht unter- liegen, geht's an Bord der „Schweiz“, die klar zum Gefecht am nahen Kai der Anter lag. Kaum ist der Steine scheller Ton, der langgezogen in die lähle, tauige Morgenluft hinanströmt, verklungen, da hebt es auch schon aus leichtig langgedehnten Reden an laut zu erschallen. „Somme ichel ich, morgen wand'r ich“, und vorüber an der folgen Reihe der Dole-Paläste geht's dem nächsten Reiseziele, dem Städtchen Jülich zu. „Männer wo sinn dann mein Rote“, ruft es mit des Wahes Grundgewalt im reinsten Hochdeutsch aus der Kajüte herauf, und entlockt, je nach den Eigenschaften der an sich hohen Klang nicht gewohnten Passagiere, wie sie der Rufall hier zusammengeführt, farces Stammen, verhandlungsweises Lächeln und von den Lippen einer blonden Mäh ein bedenkliches „Shooking“. Sämtliche Prospekt und Coullien des großartigen Naturschauspiels, die bei hellem Himmel auf solcher Fahrt das Entzücken des bunt zusammengesetzten Völkchens an Bord bilden, sind außer Aktion. Nur das nächstliegende und allenfalls sie und da ein gadiger, dicht

mit Resonanz befüllter Grat sind den forschenden Augen sichtbar. Wo sind die Wägen? Sie sind gar nicht geworden. Wo ist Kaiser Filatus und sein Hotel in der Einsenkung des Gfells. Biel jenseits, denn er wußt, die auf der tieferen Flut da unten dahinstreichen. Wenn ich, der König dieser Fierzen, meinen melancholischen Tag habe. Mit nichten, alter Eißbar da dröben! Der Tag des Herrens wird angeblüht und weidewoll' Aling's drüben an den Wänden nieder: „Der Himmel ist so feierlich, so klar als wollt er öffnen sich“. Solch eine Ironie läßt sich natürlich der Spezialwettergott der vier Kontinente nicht gefallen. Er öffnet sich wirklich und macht uns klar, daß ihm das himmlische Rah noch immer nicht ausgegangen ist. Tut nichts, es muß doch Frühling, das heißt schönes Wetter werden. Die prächtige „Schweiz“, ein folgendes Schiff, bringt uns, vorbei an Aegensein und Aegenssee, an Küll und Zellkapelle wohlbehalten wieder auf festen Boden. Schauer kühlt der Zug der Gotthardbahn heran und nimmt die Wanderlustigen auf. Es geht die schäumende, tosende Gficht sprühende Reuf einlang, hinauf durch ungezügelt schillende Tunnel und wunderbar gebaute Schrägtunnels nach Wädcheton auf des großen Gotthardtunnels Höhe. „Raacht'r Dir“, dies in den heimischen Penaten zum gestügelten Wort gewordene Wohlge- ton, muß unbedingt hier oben seinen Ursprung haben. Denn hier raacht'r Dir und mit ihm und ihm in des Wortes schreck- lichster Bedeutung. Der Raucht der zwei schweren Gotthard-Waldsch- nen, durch die Anzahl der Tunnel auf's neue in die Enge ge- trieben, dringt durch die feinsten Ritzen in die Coupers des über- langen Boges und unwillkürlich hört man Oden hat den Mund und läßt bald belustigt, halb ärgerlich das melodische „Raacht'r Dir“ in der Vertonung des mir leider unbekanntem, so rasch populär gewordenen Kompositionen erklingen. Doch ich verliere mich in Details und veresse darüber beinahe die Hauptfrage. Undschreiblich deutlich ist sie diese Gotthardbahn, dieses Werk von Menschenhänden, das die Menschheit, die sich von ihr gegen das gesammte Jähren tragen lassen, als eines Selbstverständliches. Gegebenen hinzunehmen pflegen. Undschreiblich deutlich, ja noch unendlich erhabener wie das was Menschenhand erdacht, ist die unendliche Kette reizvoller Ver- merien, die Mutter Natur mit gewähltem Geschnad hier oben hart

über den Hüfen der Menschen ausgebreitet hat. Es wird das Auge trunken mit dem schönen und auf der wenig Wägen nimmt an- dachtsvoll getrimmt die Wunder der Schöpfung in sich auf. Wägenen ist erreicht. Der Jubel, der hier in Schnellzugtempo genossen werden muß, mündet vorzüglich und führt zur Fahrt in Nacht und Grauen, bis nach zwanzig Minuten Ruhezeit drüben in Kirolo das Licht des Tages und, man höre und höre, sogar ein Stück anstlich beglaubigter blauen Himmel lacht. An Blodenturm und Kirche, an der Kette von in Trümmern gesunkenen menschlichen Wohn- häften, leergebrannten kahlen Mauern und nicht zuletzt an der milderen, wärmeren Luft ist es deutlich zu merken, daß wir auf Hügel des Kampstosses der bella Italia zutreiben. Schweizer Ge- biet allerdings so weit das Auge reicht, so weit der Gotthardzug uns führt, aber ausgesprochen italienisch der Charakter von allem was kaiserlospartig unser Auge gefangen nimmt. Lugano ist in Sicht. Wägenen blühen die Kluben seines Nebeligen Sees, jede Welle schäumgekrönt zu uns herauf. Der „Raacht'r Dir“, so haben wir die Gotthardbahn endgültig zu benennen beschlossen, rollt weiter der lombardischen Ebene entgegen, wir aber steigen hinab durch enge Gassen und Wägen des eigenlichen Lugano, unserer deut- lichen Ziele, dem Hotel de l'Europe drüben am wogenden See zu. Lauben, Lauben, lauter Mannheimer Nachbarnhäuser en miniature, aber alle Läden darin vermietet, heimeln uns an wohn in das Auge fällt. Vittorosen Holz hat das hügelige Städtchen in allen seinen Winkel. Der Versuch rangigen Celes, der um einmal obenogut wie ein halboversallener Palast, in dessen Gemüder die Kunst sich eingemietet, zum Charakteristikum der italienischer Städtebilder ge- hört, ist vorhanden. Leben und Bewegung, grelle Farben fehlen eben- sowenig, und in den hügeligen, drangvoll engen Straßen spielt sich ein regliches zu schauendes Bild Volkstums ab. Lugano und sein See, seine Hotellokolonien, sein Monte Venetos und San Salvatore mit ihren Bergbahnen prädestinieren sich heilich und verlockend ge- nung. Noch ist Luganos berühmter Name verhältnismäßig jung. Lugano macht gleichem seit Jahr und Tag Toilette und wird noch Jahr und Tag Toilette zu machen haben. Seine Charaktere ist heute eine lahrende Reklamemaschine und bedarf dringend eleganter Ho-

Bericht des Hr. Hofes und der auswärtigen Angelegenheiten am 20. April folgendes Schreiben an die Handelskammer gerichtet:

Die Hr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen hat uns Kenntnis von den in obigen Betreff zwischen ihr und der Reichlichen Handelskammer gefassten Schriftwechsel (Schreiben der Generaldirektion vom 15. v. Mts. Nr. 1 6/104 und dortige Antwort vom 21. v. Mts. Nr. 361) gegeben. Wir können einen eigentlichen Widerspruch in der beiderseitigen Auffassung bezüglich der Bedeutung der Bestimmung in Artikel 3 Absatz 4c des Staatsvertrages über die Vereinfachung der Verwaltung der Rhein-Neckarbahn vom 14. Dezember 1901 nicht finden. Auch die verehrliche Handelskammer erkennt an, dass Änderungen des Personalplans der Rhein-Neckarbahn der Zustimmung der beiden, an dieser Bahn territorial interessierten Regierungen (Hessen und Baden) bedürfen, ja sie bezeichnet diese Bestimmung geradezu als selbstverständlich. Die Meinungsverschiedenheit zwischen Ihnen und der Hr. Generaldirektion besteht also in Wirklichkeit nur darin, dass Sie es nicht für ausfallslos halten, die Zustimmung der Hr. Hessischen Regierung zu einer Wegverlegung von jetzt über die Rhein-Neckarbahn laufenden Züge auf die Nebenbahn zu erheben, sofern die beiden Eisenbahndirektionen in Mainz und Karlsruhe sich bezüglich der hierfür in Betracht kommenden Züge verständigen, während die Hr. Generaldirektion glaubt, dass ein solches Vorgehen im Hinblick auf die erwachte Bestimmung des Staatsvertrages nicht zum Ziele führen werde. Wir teilen diese Auffassung der Hr. Generaldirektion, der Hr. Hessischen Regierung, wie auch mitgeteilt wird, bei der Besprechung vom 1. März d. J. auch der Vertreter der Hl. preussischen und Hr. Hessischen Eisenbahndirektion Mainz ausdrücklich zugestimmt haben soll. Die ablehnende Haltung der Hr. Hessischen Regierung ist auch recht wohl verständlich, wenn man berücksichtigt, dass eine Wegverlegung von Zügen von der Rhein-Neckarbahn eine erhebliche Benachteiligung der Hessischen Städte Darmstadt, Bensheim und Heppenheim mit sich bringen würde. Aus diesem Grunde würden aber zweifellos auch die badischen Städte Weinheim und Heidelberg entsprechende Einsprüche gegen eine solche Maßnahme erheben. Unter diesen Umständen wird die von verehrlicher Handelskammer angestrebte bessere Verhältnisse der Stadt Mannheim durch Zuweisung direkter Schnellzüge über Mannheim-Heidelbergbahn in der Hauptsache sich nur bei Einführung neuer Züge ermöglichen lassen. Wir sind gerne bereit in dieser Hinsicht den Wünschen der Stadt Mannheim nach Möglichkeit Rechnung zu tragen und haben in diesem Sinne auch die Hr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit Heilung versehen.

Die Kammer hat daraufhin in Gemeinschaft mit dem Stadtrat der Hauptstadt Mannheim folgende Antwort an das Hr. Ministerium gerichtet:

Die in dem an die mitunterfertigte Handelskammer gerichteten hohen Erlaß Nr. B 1081 vom 20. April 1906 dem Staatsvertrage vom 14. Dezember 1901 gegebene Anweisung gibt der Verwaltung Raum, daß bei den Verhandlungen betr. den Übergang der Rhein-Neckarbahn in die Preussisch-Hessische Verwaltung der berechtigten Ansprüche der vor 60 Jahren bei der Anlage der Rhein-Neckarbahn so schwer geschädigten Stadt Mannheim nicht gedacht worden ist, obgleich die seit einer langen Reihe von Jahren in zahlreichen Eingaben von Mannheim erhobenen Beschwerden dazu Veranlassung wohl hätten bieten können.

Vom Standpunkte der durch uns zu vertretenden Interessen entnehmen wir daher dem hohen Erlaß mit Bedauern, daß das Hr. Ministerium den von uns vorgelegten Gründen nicht zugänglich ist, die den Anspruch der größten und für die Finanzen des Landes bedeutungsvollen Stadt auf volle Berücksichtigung ihrer Personenerwerbsbedürfnisse rechtfertigen und zwar sowohl mit Rücksicht auf ihre große Einwohnerzahl als auch auf die hervorragende Entwicklung ihres Handels und ihrer Industrie. Diese Gründe sollten umso beachtenswerter erscheinen, als die Stadt nun seit 60 Jahren gezwungen ist, sich mit der ihren Interessen nachteiligen Führung und Ausnutzung der Schienenwege zwischen Nord und Süd über genug abzufinden. Wie auch sonst unter veränderten Verhältnissen Veränderungen erfahren, so hätte auch die Bedeutung, die die Stadt Mannheim inzwischen als wichtigste Handels- und Industriestadt Süddeutschlands für das ganze Großherzogtum gewonnen hat, dazu führen müssen, daß unter entsprechender Änderung des früheren Vertrages ein Teil des direkten und durchgehenden Schnellzugverkehrs von der Rhein-Neckarbahn auf die Nebenbahn verlegt worden wäre. Denn den Ansprüchen Hessens, die die Hr. Generaldirektion als wachsende bezeichnet, stehen doch nicht minder begründete Ansprüche der Stadt Mannheim und damit Badens gegenüber.

Die Auffassung des hohen Ministeriums, daß zwischen dieser Interpretation und unserer Ansicht von der Bedeutung der Bestimmung in Art. 3 Abs. 4c des Staatsvertrages ein Widerspruch nicht bestehe, vermögen wir nicht zu teilen. Vielmehr scheint uns ein sehr wesentlicher Unterschied zu bestehen zwischen dem selbstverständlichen Anspruch auf Mitbestimmung bei Änderung des Personalplans und dem Vorbehalt der Aufrechterhaltung des Status quo. Eine solche Bestimmung würde der Hr. Regierung das Recht verleihe, jede Verhandlung abzulehnen und der Hr. Badischen Regierung das Recht entgegen, die Durchführung ihr gebotenen scheinender Veränderungen zu verlangen und darauf zu bestehen.

Daß die Vorsehung allüberkomener, der Stadt Mannheim im höchsten Maße nachteiliger Einwirkungen an dem Widerstand der in dem hohen Erlaß erwähnten Plätze sollte scheitern müssen, erscheint uns angesichts der für das ganze Land höchst bedeutungsvollen kommerziellen und industriellen Entwicklung Mannheims ausgeschlossen. Alle Weinheim und Heidelberg blieben selbst bei gleichmäßiger Teilung sämtlicher Hoch-Südbahnverbindungen zwischen Rhein-Neckarbahn und Nebenbahn noch so viele und ausgeglichene direkte Schnellzugverbindungen bestehen, daß den Verkehrsbedürfnissen dieser Plätze in einem ihrer wirtschaftlichen Bedeutung entsprechenden Maße genügt wäre. Und daß die Hr. Hessische Regierung in Wahrung der Verkehrsinteressen ihrer Landeshauptstadt Darmstadt der Verlegung...

hinderung. Die Zerzerz sinden jumeist nach nach hochgelegten Hals und schattigen Anlagen, aber das wird schon werden, denn der Flug der kleinen Welt, und zwar mit vollem Recht, wendet sich diesem herrlichen Schweizerischen Italien zu. Das Dinner im Hotel war ein Gedicht, und demgemäß die Stimmung nach seinem Ende eine gelobene. Langens „Kammersee“ bringt im Vestibul des Hotels frisch und leblich gefungen an die aufstehenden Ehren der Wiese aus der neuen Welt und hinaus zu des Sees lachenden Ufern. Die Vereinskollegen sind im Zuge und vielen Gaben, die köstliche Wein sind. Die Nacht ist bringebrochen. Drüben auf mooriger Höhe lauscht es hell auf. Ein elektrischer Scheinwerfer bestrahlt von einem in reinen Weiß gebildeten Jollhäuschen aus die versteinerten Waldspitze, des Sees klare Blut und die fernem Wälder. Die soll man sich dieses seltsame Schauspiel erklären? Sehr einfach, denn also haben die italienischen Jollkolonen von hohem Standpunkt aus das Meer der Sängler, die hier über die Grenze zu kommen gedenken, auch aus dem vorborgenen Schaulustwandel aufzuführen.

Etwa, die ihr dabei gebührende Moser unverwundlicher Optimismus und Verachtung der Region von Alcomularen in unsere Reihen blühen morgen einen glänzenden Sieg feiern, denn wenn da die Glade Ritternacht ländel und es sich unüberwindlich löst, noch einen Waid auf See und Höhe zu tun, strahl mir ein pernebofester itallischer Himmel verkehrungswohl entgegen.

ung eines Teiles der großen Schnellzüge — und nur um einen Teil davon würde es sich handeln — von der Rhein-Neckar-Bahn auf die Nebenbahn und über Mannheim unabwehrlichen Widerstand entgegenzusetzen sollte, vermögen wir deshalb nicht anzunehmen, weil durch etwaige Führung der in Betracht kommenden Züge von Darmstadt über Gobbeldau-Gröden nach Mannheim und umgekehrt über die Nebenbahn, an der Dessen beteiligt ist, hinsichtlich dieser für uns zu gewinnenden Verbindungen den Verkehrsbedürfnissen Darmstadts ebenbürtig wie denen Mannheims entsprechen würde.

Von der Bereitwilligkeit des Hr. Ministeriums, bei Einführung neuer Züge den Wünschen der Stadt Mannheim nach Möglichkeit Rechnung zu tragen, nehmen wir mit Dank Kenntnis. Damit würde aber deren Erfüllung soweit hinausgeschoben, daß kaum das lebende Geschlecht noch Gewinn daraus ziehen würde. Wir erlauben uns daher an Hohes Ministerium wiederholt die Bitte zu richten der Erfüllung unserer so oft geltend gemachten Wünsche die Wege hochgeneigtest zu ebnen.

2 Die Kammer beschloß auf Ansuchen des Denkmalskomitees einen Beitrag für die Errichtung eines Friedrich-Wilhelm-Denkmal in Ruffstein zu bewilligen.

3 Reichsfinanzreform. Nach Benehmen mit den hiesigen Interessenten hat die Handelskammer in einer Eingabe an den Bundesrat ein eingehendes Gutachten zur Frage des Lumpenausfuhrzollses erstattet, das zu einer Ablehnung des inzwischen auch vom Reichstag fallen gelassenen Ausfuhrzollses gelangte. Den Bemühungen der Handelskammer Berlin und des Vereins Berliner Kaufleute und Industrieller, die in letzter Stunde den Reichstag um Ablehnung der Frachtzollsen- und Zählartensteuer und der Orisportobersteuerung erjuchten, hat sich die Handelskammer entsprechend ihrem früheren Vorgehen angeschlossen.

4 Die verschiedenen Rundgebungen der Handelskammer zum Entwurf eines babilchen Vermögenssteuergesetzes sind bereits durch die Presse bekannt gegeben worden.

5 Der Zentralverband Deutscher Handlungsagentenvereine hat an das Hr. Ministerium der Justiz die Bitte gerichtet, die Gerichte anzuweisen, das Wort „Agent“ nicht mehr anzuwenden, vielmehr nur noch die korrekten Bezeichnungen „Handlungsagent“ und „Verkehrsagent“, alle diejenigen aber, die sich „Agent“ nennen, ohne zu diesen beiden Kategorien zu gehören, sofern es sich nicht um „Agenten“, „Grundstücks-“ und „Hypothenekagenten“ usw. handelt, als „Belegenheitsagenten“ zu bezeichnen oder das Wort „Agent“ überhaupt nicht mehr anzuwenden. Auf Ersuchen des Hr. Ministeriums des Innern hatte die Kammer sich über diesen Antrag gutachtlich zu äußern. Es wurde anerkannt, daß der Stand der Handlungsagenten ein begründetes Interesse hat, seine Mitglieder, wie der Verband schreibt, nicht „infolge ungenauer Anwendung von Berufsbezeichnungen wegen Verbrechen und Vergehen von Personen, die ihrem Kreise gar nicht angehören“, herauf und persönlich schädigt zu sehen. Dagegen schien der Kammer die Wahl der Bezeichnung „Belegenheitsagent“ sowohl sprachlich nicht glücklich als auch deshalb wenig empfehlenswert, weil sie die zahlreichen vom Publikum, wenn gleich fälschlich, als Agenten bezeichneten Personen ohne Unterschied als minderwertig kennzeichnen würde.

* Der hiesige Arbeitgeberverband hielt am Samstag abend im Kasinoal einen sehr gut besuchten Vortragsabend ab, in welchem in Verbindung des Herrn Kommerzienrats Deleman Berlin der Sekretär des deutschen Arbeitgeberverbandes, Herr Dr. Grabenstädt, über „Die Organisation der deutschen Arbeitgeber“ referierte. Der Redner wies darauf hin, daß der Arbeitgeberverband noch jungen Kräfte ist und hervorgerufen wurde durch die Notwendigkeit, sich gegen die Forderungen der Arbeiterorganisationen zu wehren. Von 7 Millionen gewerblich tätigen Arbeitern sind 2 Millionen organisiert. Der Osten unseres Vaterlandes komme hierbei weniger in Betracht, dagegen Berlin, die Nordseehäfen und die Industriestädte des Landes. Die Zahl der Organisationen hat eine sehr hohe Ziffer erreicht und die Zahl der sozialdemokratischen Gewerkschaften nehmen die erste Stelle ein. Sie seien auch diejenigen, welche als die Urheber der Streiks anzusehen sind. Im Jahre 1905 waren in den sozialdemokratischen Gewerkschaften 1 1/2 Millionen Arbeiter organisiert. Seit 1904-05 hätten sie eine Zunahme von 20 Proz. aufzuweisen gehabt. Was die anderen Gewerkschaften betreffe, insbesondere die Christlich-Sozialen, so reiche deren Zahl auch nahe an die der Sozialdemokraten heran. Abhandlung besprach der Redner die Finanzen der Gewerkschaften, welche zur Durchführung von Streiks zur Unterstützung ihrer Mitglieder etc. zur Verfügung stehen und betonte, daß die sozialdemokratischen Gewerkschaften Ende 1904 eine Gesamteinnahme von 20 180 000 M. und eine Ausgabe von 16 110 000 M. gehabt hätten. Der heutige Kassenbestand betrage rund 18 Millionen Mark. Der Streik-Unterstützungsfonds belaufe sich auf 8 650 000 M. Diese Summen würden nicht zum wenigsten dazu beitragen, daß die Sozialdemokratie immer häufiger ihr Haupt erhebe und sich zu Kraftproben aufwerfe. Nach diesen einleitenden Ausführungen ging der Referent zu einer Charakterisierung des Arbeitgeberverbandes über, der nach seiner Meinung ein weniger erfreuliches Bild biete. Schon seit längerer Zeit hätten in Deutschland verschiedene Vereinigungen der Arbeitgeber bestanden, so der Verband Industrieller Deutschlands und der Bund deutscher Industrieller. Die meisten Hochvereinigungen hätten sich zur Wahrung ihrer Interessen organisiert, so daß es heutzutage kaum noch eine Industrie gebe, welche diesem Beispiel nicht folgte. Der Arbeitgeberverband habe erst bei Gelegenheit des Krimitischer Streiks einen größeren Aufschwung genommen. Dieser Kampf habe die Arbeitgeber aus ihrer Isolation ausgerüttelt und sie auf die von dieser Seite drohende Gefahr aufmerksam gemacht. Von da ab sei ein fröhlicher Zug durch den Arbeitgeberverband, der heute den größten Verband unter den Unternehmern repräsentiere, gegangen. Darauf besprach der Referent die Ziele des Verbandes, die insbesondere den Schutz seiner Mitglieder bei Streiks bezwecke. Aus den weiteren Ausführungen ist zu entnehmen, daß der Verband ein Gegner der Tarifverträge aus dem einfachen Grunde ist, weil die Tarife von den Arbeitern doch bei jeder Gelegenheit gebrochen würden. An den Vortrag schloß sich eine sehr lebhafte Diskussion. Gegen halb 11 Uhr schloß der Vortrag, Herr Dr. Engelhorn, mit bestem Danke die Vespresung.

* Der dem Schöffengericht hand am Samstag der Gauleiter des Verbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter, Robert Habicht aus Frankfurt a. M. unter der Anlage des Vergebens gegen den Streikparagrafen (158 G.O.). Er sollte nach der Anlage bei dem Aufhabe der Feinreinigung der Firma Weidung hier auf die Arbeitswilligen Karl Ebel und H. Jörn in einer Weise einzuwirken versucht haben, welche die Tarifbestimmungen des genannten Paragrafen enthält. Der Angeklagte bestritt jedoch die ihm in den Mund gelegten Ausprägungen den Worten mit dem Sinne nach. Er habe in der höchsten Weise und in glücklichster Form den beiden Arbeitswilligen Vorstellungen gemacht, sich doch ihren Kollegen anzuschließen, nachdem diese nun einmal in den Streik getreten seien. Er sei ein Gegner dieses Streiks gewesen, weil die Streikenden noch keineswegs alle Mittel zu seiner gütlichen Bedingung erschöpft hätten. Die Arbeitswilligen hätten sich ja auch drei Wochen lang nicht begeben, denn erst nach dieser Zeit und nicht einmal von dem angeklagten Bedrohen selbst, sondern von dem Arbeitgeber sei die Angeklagte er-

folgt. Das Gericht erkannte auf Freisprechung. Es hielt nicht den Beweis für erbracht, daß der Angeklagte die Macht gehabt habe die Arbeitswilligen im Sinne des Paragr. 158 G. O. für den Streik und die Organisation zu gewinnen.

Hochwasser.

Unser Nachbarland Württemberg ist in den letzten Tagen von einem Hochwasser heimgesucht worden, wie es nach den übereinstimmenden Meldungen aus allen Landesteilen nicht mehr seit der Katastrophe von 1882 der Fall war. Wir geben nachfolgend die bemerkenswertesten Meldungen des „Schw. Merk.“ wieder.

* Stuttgart, 21. Mai. Das gestern eingetretene Hochwasser hat auch im Gebiet von Untertürkheim und Cannstatt beträchtlichen Schaden angerichtet. Von Metzingen und Oberlürkheim her haben die Wassermassen die ganze Talniederung des Neckars überschwemmt. Der Verkehr zwischen Wangen und Untertürkheim ist unterbrochen. Die Betriebe des Industrieviertels sind, soweit sie in nächster Nähe des Neckars liegen, größtenteils unter Wasser gesetzt. Das Elektrizitätswerk kann nur mit Dampf arbeiten. Vom Daimler Motorenwerk sind Glasfabrik und Schmiede so unterwässert, daß die Arbeiter feiern müssen. Ein grandioses Bild bietet der Neckar. Seine Wasser gehen so hoch, daß die Pfeiler der Untertürkheimer Brücke nur etwa noch einen Meter darüber herausragen. Auch unterhalb Untertürkheims bis Cannstatt und Münsler steht es gleich trostlos aus. Wege und Straßen sind fast überall zu Bächen und Flüssen geworden. Gartenhäuser und leicht Holzbauten, u. a. auch die Mitterschmiedele sind fortgeschwemmt. Die Insel bei Leuze zwischen Neckar und Kanal, der Seilerwäfen, die Schmidenerstraße bis hinaus zur Gegend von Münsler, ist alles eine einzige Wasseroberfläche, aus der die Bäume und Sträucher nur mit kurzem Stamm und Krone hervorragen. Der Schaden, der durch diese elementare Gewalt binnen weniger Stunden an Feldzeugnissen, an Material und Vorräten, angerichtet wurde, beziffert sich auf Hunderttausende.

* Cannstatt, 20. Mai. Ein Hochwasser wie das gegenwärtige hat Cannstatt seit mehreren Jahrzehnten nicht mehr gesehen. Der ganze Wafer samt Gergierplatz ist ein riesiger Strom, der in rapider Eile seine trüben Strudel talabwärts wälzt und dabei alle möglichen Gegenstände, besonders viel Holz, mit sich fortzieht. Die Berger Insel ist unter schauwüßig dahintreibenden Wassermassen verschwunden. Leuzes Wädhel, in dem sich seit einigen Tagen bereits die ersten Karstzüge eingefunden haben, ist von der Welt abgetrennt. Das langgestreckte Holzhaus, das den Jörden der Gießbahn u. s. f. dienen soll, wurde von den Wellen fortgetragen und liegt, soweit es zusammenhielt, vor dem blicklichen Pfeiler der Karlsbrücke. Das Mühlgrün mit seinen industriellen Anlagen ist vollständig unter Wasser gesetzt, ebenso die dem Neckar entlang führenden Straßen mußten polizeilich gesperrt werden, da sie ebenso wie der Uferweg nicht mehr passierbar sind. Das mächtige Gebäude der Oberrealschule, unmittelbar am Neckar gelegen, ist auf allen Seiten ziemlich tief von Wasser umgeben, ebenso die übrigen Gebäude in dieser Gegend. — Montag früh 7 Uhr. Das Hochwasser, das von gestern Abend 9 Uhr bis heute früh 5 Uhr noch um etwa 60 Zentimeter gestiegen ist, fiel von da ab wieder um etwa 30 Zentimeter, steht also immerhin noch beträchtlich höher als gestern Abend und hat nicht nur rechts vom Neckar alle rieder gelegenen Straßen einschließlich des unteren Teils der Karlsstraße, sondern auch einen großen Teil der links vom Neckar liegenden „Vorstadt“ überschwemmt. Die Straßenbahn hat ihren Betrieb über die Wilhelmbrücke eingestellt, ebenso sämtliche Fabriken auf dem Mühlgrün, der Kanal, der Hofenerstraße usw. Die ganz von meterhohem Wasser eingeschlossene Oberrealschule hat heute „Wasservatung“. Die Kasematte in den Häusern und besonders den Kellern ist sehr groß. Seit 1882 hat Cannstatt ein ähnliches Unglück nicht mehr erlebt.

* Wöchingen, 20. Mai. Das Einmündungsgebiet der Fils in den Neckar bildet heute eine einzige weite Wasseroberfläche; seit länger als 20 Jahren ist ein ähnlich gewaltiges Hochwasser nicht dagewesen. Die neue, über die künftige Neckarbrücke führende Straße nach Pfauhausen und Köngen steht vollständig unter Wasser. Rechts und links davon sieht man die Bäume nur noch mit ihren Kronen aus dem Wasser herdrorragen. Außer der Straße nach Pfauhausen ist die nach Weizkau unter Wasser gesetzt worden, so daß Wöchingen nach dieser Seite vollständig vom Verkehr abgeschnitten ist. Am Bahnhof Wöchingen steht der ganze Vorplatz zwischen Malhornbrauerei und Wagenschuppen unter Wasser, so daß die Kinder mit Wäschebüdern über die Straße fahren konnten. Der auf der Wöchingen Gemorlung angerichtete Schaden ist zweifellos ziemlich erheblich, besonders an den Gärten und den Wiesen. Die Gegend bis Unterbödingen einerseits und Althof andererseits bietet Wasserflächen dar, wie sie in ähnlicher Ausdehnung seit Jahrzehnten nicht zu beobachten waren.

* Reutlingen, 20. Mai. Seit gestern Abend haben wir unterbrochen starken Regenfall. Das hierdurch verursachte Hochwasser der Schatz hat insbesondere die am oberen Echazkanal gelegenen industriellen Stabiflements schwer geschädigt. In der Früh brach das oberhalb der Fabrikanlage der Gebr. Wiedler, Hürderei und Appreturanstalt, befindliche Wehr und die Fallenanlage durch. Die obere Ede der Fabrik wurde weggerissen und das reißende Wasser nahm Maschinen, Geräte und Warenballen, kurz alles, was im Weg war, mit und verwickelte den ganzen anliegenden Fabrikraum. Auch von der gegenüberliegenden Hürderei von Fischer, Rosenfelder u. Co. riß das Wasser einen hölzernen Anbau weg und unterpülte das massive Fabrikgebäude, so daß ein Teil desselben einstürzte. Auch an anderen benachbarten Gebäuden und Grundstücken wurde großer Schaden angerichtet. Ein ganzes Särgelager, dem Schreinermeister Wähler gehörig, wurde fortgeschwemmt.

* Wiberach, 20. Mai. Der seit 20 Stunden andauernde Regen hat eine Heberschwemmung des Riß- und Wolfentals verursacht, wie es seit 1872 nicht mehr der Fall war. Das Wasser drang heute früh, Brücken und Stege wegreißend, in die Häuser der Saulgauerdorf ein. Die Kinder, notdürftig bekleidet, wurden in die höher gelegenen Häuser oder in die oberen Stockwerke gebracht, das Vieh konnte kaum aus den rasch überfluteten Ställen geborgen werden. Die Gärtnereien dieser und anderer sind vollständig zerstört. Besonders während haust die von den Stafflinger Höhen kommende Ueberbach. Die Weiler Wolfentalmühle ist vollständig abgeschnitten. Aus den anderen Mühlen mußten Menschen und Tiere gerettet werden. Der Schaden ist enorm.

Großh. Hof- u. Nationaltheater in Mannheim.

Dienstag, den 22. Mai 1906.
48. Vorstellung im Abonnement B.
Der Widerspännigen Zähmung

Drei in 4 Akten nach Shakespeare's gleichnamigen Lustspiel bearbeitet von Edmunda, Musik von Hermann Wolf.
Dirigent: Blüthals-Kähler. — Regisseur: Eugen Gebrath.

Personen:

Baptista, ein reicher Edelmann zu Padua	Karl Matz.
Katharina, seine Tochter	Margarethe Brandes.
Bianca, Tochter	Katharina Bäder.
Dortensio, Blanka's Freier	Hugo Weis.
Lucentio, ein Edelmann aus Verona	Wag Traun.
Grumio, sein Diener	Hans Wafil.
Ein Schneider	Gust. Vandenketten.
Hausbesitzer im Hause	Wilfried Eider.
Haushalterin Baptista's	Fritz Vogelstrom.
Eine Edelkammer	Liese Wagner.
Baptista's und Dortensio's Dienerschaft, Hochzeitgäste, Musikanten, Nachbarn und Nachbarninnen u.	Clara Gerdt.

Decorative Einrichtung von dem technischen Direktor Oskar Auer.

Aufführung 6 1/2 Uhr. Anfang 7 Uhr. Ende nach 10 Uhr.
Nach dem zweiten Akt findet eine größere Pause statt.

kleine Quartettprobe.

Im Großh. Hoftheater. Mittwoch, 23. Mai 1906. 49. Vorstellung im Abonn. B. Das Glöckchen des Eremiten.

Komische Oper in 3 Akten nach dem Französischen des Eckroy und Cormon.
Deutsch bearbeitet von G. Ernst. Musik von Alms Mailard.
Anfang 7 Uhr.

D 1, 13 Georg Eichentler D 1, 13 Fernsprecher 2184. — Gegründet 1869.

Wäsche- und Aussteuer-Geschäft.
Spezialität: **Herrenhemden.** 59186
Mitglied des Allgem. Rabatt-Sparvereins

1903



Feinste Marke in Eiernudeln und Maccaroni.
Erbhll. in sämtl. besseren Kolonialwarengeschäften.

Plissébrennerei Luise Evelt Ww., E 2, 14 (Planken.)

S. Kugelmann
E 1, 16 gegenüber Pfälzer Hof
Schmuck-, Galanterie- u. feine Lederwaren.
Grösste Auswahl in
Gummi-Gold-Leder- u. Sports-Gürtel,
Damenhandtaschen
in allen Preislagen.

Zuschneide-Murins.
Damen welche das Zuschneiden und Anfertigen von Kostümen aller Art, Hauskleidern, Kinderkleidern, Jacken, Gams usw. gründlich erlernen wollen, können jederzeit eintreten. Erster Monat 20 Mk., jeder weitere Monat 10 Mk.
Für modernen Schnitt und tadellosen Sitz garantiert.
M. Ramp
stad. geprüfte Zuschneidebesorgerin und Kleidermacherin
Geichstr. 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100.

Nur Platten und Walzen, die Stimme und Ton getreu wiedergeben, herstellen Freude und haben künstlerischen Wert. 64453

Allerbilligste Bezugsquelle echter Edison- u. Grammophon-Apparate

Almonatlich Neuaufnahmen erster Künstler der Welt. Ohne Konkurrenz in Preis und Qualität sind unsere Volks-Phonographen mit Walzen

à Mk. 5.-, 8.50 und 12.-.

Volksplatten-Apparate mit runden Platten à Mk. 12.50, 25.-, 30.-.

Für Grammophone offerieren wir außer den echten Grammophonplatten unsere vorzüglich gelungenen **Zonophonplatten**. Zonophonplatten sind die billigsten im Preis, von grosser Haltbarkeit und reiner Wiedergabe.
Preise à Stück: 17 1/2 cm Durchmesser Mk. 1.-, doppelseitig Mk. 1.50. 25 cm Durchmesser Mk. 2.-, doppelseitig Mk. 3.-, daher billiger wie jedes Konkurrenzfabrikat. Wer einen garantierten, realen u. billigen Apparat mit Zubehör sich anschaffen will, der höre, sehe und kaufe unsere Modelle.
L. Spiegel & Sohn, Planken, E 3, 14
Einziges Spezialgeschäft in Plank. Einziges Generalvertretung der deutschen Grammophon-A-G.

Liederhalle Mannheim (E. V.)

Christi-Himmelfahrtstag, den 24. Mai,
Herrn-Ausflug

nach Gernsbach-Ebersteinschloss-Fischkultur-Baden-Baden.

Abfahrt 6 1/2 vormittags. 64390
NR. Näheres durch Rundschreiben vom 10. d. M.
Der Ausflug findet bei jeder Witterung statt.

Kriegerverein Mannheim.

Sonntag, den 27. Mai 1906.

Familien-Ausflug

mit Musik nach Weinheim u. Birkenau.

Die gemeinschaftliche Fahrt erfolgt vom Hauptbahnhof aus um 12 1/2 Uhr.
Das Besondere ist anzulegen.
Um recht zahlreiche Beteiligung der Kameraden mit Angehörigen bitten.
Der Vorstand.

Blau-Kreuz-Verein (E. V.)

Mitte Kaiserstr. 3, parterre.
Donnerstag, den 24. Mai 1906, abends 8 1/2 Uhr,
Bereins-Versammlung und Aufnahme.

Eintritt in Vereinsangelegenheiten erteilt 64437
Chr. Wählematter, Trillienstr. 21.

Zahn-Atelier Mosler

Q 1, 5. Breitestr. Q 1, 5.

Hotel Restaurant Lehn

Auf vielseitigen Wunsch kommt von heute ab neben „Pilsener Urquell“ auch das sehr beliebte

Münchener Hofbräu zum Ausschank.

Josef Lehn. 5124

Dortmunder Union Brauerei, A.-G., Dortmund,

größte Brauerei Westfalens, Jahreserzeugung ca. 100000 hl.
empfehlen ihr stark gehopft, nach Pilsener Art eingebrautes

Union-Export-Pilsener.

geringer Alkohol-Gehalt, außerordentlich bekömmlich, ohne Befürchtung, vollständiger Erfolg für die schwächlichen Biere.
Vertretung für Mannheim und Umgegend:

Heinrich Hummel

Hotel-Restaurant zum „Weinberg“
D 5, 4. Telephon 1665. D 5, 4.

Dasselbe wird in genanntem Lokal zum Ausschank gebracht u. ausserdem in Flaschen und Eysphons von 5 und 10 Liter Fassalt abgeben. 1740

Nedardampfschiffahrt.

Fahrplan am 24. Mai (Himmelfahrt).

Uhr.	Nm.	W.	Q.	Uhr.	Nm.
7.00	3.45			an	12.50
12.10	4.30			an	11.15
12.50	5.15	6.00	7.15		10.00
1.05	5.30	6.45	7.30		9.30
1.40	6.10	7.30	8.15		8.00
6.00				an	11.00

* Auf allen Hochseilbahnen kann ein- und ausgehogen werden. 64771

Jacob Kling,

G 3, 2. Telephon No. 3655. G 3, 2.
Werk für Neu-Anfertigung und Wiederverarbeiten von
Zubehören, Gold- u. Silberwaren. — Reparaturen jeder Art.
Anfang von Brillanten, allem Gold und Silber. 6297

Marienbad. Häusliche Trinkkuren

(auch als Vor- und Nachkuren)
Anerkannt beste Wirkung der Heilwässer u. Brunnensalze bei
Fettleibigkeit, Fettharz, Magen- und Darmkatarrh, Gicht,
Rheumatismus, Nieren- und Blasenleiden, Fettleber,
Gallenleiden, Harnsaure Diathese, Blutharnt, Haemorrhoiden,
Skrophulose, Frauenleiden, Halsleiden, Zuckerharnruhr,
Rheumatis, Blasen- und Nierensteine.
Erhältlich in Mineralwasserhandlungen, Apotheken, Drogerien
und der Marienbader Mineralwasser-Verwaltung,
von letzterer Broschüren gratis.
Depot: Peter Rixius, Ludwigshafen a. Rh.

Luftkurort Lindentfels im Odenwald.

Hôtel Odenwald, Bes. A. Vogel.
Erstes und grösstes Hotel am Platze
Elektr. Licht. Voll Pension Mk. 4.—
u. 4.50. Telephon 9. Schöne Säle für
grössere Gesellschaften, angenehmes
Absteigequartier für Touristen. 3110

Luftkurort Bergzabern

Bestand gelagert, besuchteste Sommerfrische der Rheinpfalz. Gut eingerichtete Hotels, Kuranstalt und Kurhäuser in unmittelbarer Nähe des Waldes. Mässige Pensionen. Beste Zugverbindungen nach allen Richtungen. Prospekte durch die städt. Kurverwaltung. 2008

Höhen-Kurort Rothhaus Schwarzwald.

1000 Meter. — Eisenbahnstation Titisee 23, Thengen 27.
Gast- u. Kurhaus Rothhaus mit der ca. 400 Mtr. davon entfernten Dependence
Alpenblick. Prospekte bereitwilligst. 1966
Franz Winter, auf Rothhaus.



Vortr. Erfrischungsgetränk wolfschmeckend appetitanregend, heilw. wirkend. 2112
Tafelgetränk
Sr. Durchlaucht des Fürsten Hermann zu Hohenlohe-Langenburg Kaiserl. Statthalter von Elsass-Lothringen.
Aufträge werden prompt ausgeführt durch Rudolph Vick, Mannheim, T 4, 22a.

Zahnatelier Th. Beisser



Spezialität: Vollständig schmerz- u. gefahrlos. Zahnoperationen mit Lachgase. 42062

Corsetfabrik Crevette

Mannheim, P 2, 14. Teleph. 3265.

„Crevette“

Ist das Corset par excellence für Damen von Geschmack u. Schick. Bequemstes Tragen durch absolut sanitäre Liniensführung von 3.00 bis zu 25.00 in eleganter Ausführung. Versand nur gegen Nachnahme. Nichtconvenientes wird bereitwilligst zurückgenommen. 2112

Haarfrantheiten

Haarausfall, Haarlöschung, beginnende Kahlköpfigkeit, kreisförmige Kahlheit, Schuppen etc. behandelt mittels Anilinöl nach Prof. Knecht. Neuzüchtung dieser vorzüglichsten Anilinderivate durch die chem. Fabrik in den letzten Monatszahlen für praktische Dermatologie die neuesten Ergebnisse seiner Forschungen in Verbindung mit dem hochwirksamen Haarsaft und Kahlköpfigkeit, das von 12 allerhöchsten Ärzten zum Teil völlig heiligt das gegen Kahlköpfigkeit, Schuppen, Haarlöschung, die vorher vergebens behandelt worden waren, 27, alle 100 Prozent heilt werden. Nicht nur die Kopfhaut, sondern auch die Augenbrauen- und Wimpernhaut, die ebenfalls verloren gegangen waren, tauchen durch die Behandlung prompt wieder ein. Die Wirkung, das um 100 Prozent erhöht, als der Haarsaft in den meisten Fällen vor jeder anderen hat.
Nähere Auskunft erteilt 64004

Dir. Meh. Schärer,

Lichtheil-Institut „Elektron“, N 3, 3, 1.
Geöffnet von 9 Uhr morgens bis 9 Uhr abends.
Sonntags von 9-1 Uhr.

Unterricht

in Stenographie, Mathematik, Buchführung, Buchhalterlehre, Restaurieren, Schönheitslehre etc.
Vollständiger Unterricht hier!
geprüfter Lehrer, 0 5, 8.
Dietrich

Viliten-Karten

Dr. S. Saas Buchdruckerei G. m. b. H.