



MARCHIVUM

MANNHEIMS ARCHIV
HAUS DER STADTGESCHICHTE
UND ERINNERUNG



MARCHIVUM Druckschriften digital

**General-Anzeiger der Stadt Mannheim und Umgebung.
1886-1916
1907**

232 (22.5.1907) Abendblatt

[urn:nbn:de:bsz:mh40-133765](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-133765)

General-Anzeiger



Abonnement:

70 Pfennig monatlich.
Beleghe 25 Pf. monatlich,
durch die Post bez. incl. Post-
schlag 2. 48 pro Quartal.
Einzelnummer 5 Pf.

Insertate:

Die Kolonialzelle . . . 25 Pf.
Auswärtige Inserate . . . 30
Die Kleinstzelle . . . 1 Pf.

(Badische Volkszeitung.)

der Stadt Mannheim und Umgebung.

(Mannheimer Volksblatt.)

Unabhängige Tageszeitung.

Erscheint wöchentlich zwölf Mal.

E 6, 2.

Geldlose 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.

Eigene Redaktions-Bureaus in Berlin und Karlsruhe.

Telegramm-Adresse:

„Journal Mannheim“

Telefon-Nummern:

Direktion u. Buchhaltung 1449

Druckerei-Bureau (An-
nahmen-Druckarbeiten) 841

Redaktion 877

Expedition und Verlags-
buchhandlung 218

Nr. 232.

Mittwoch, 22. Mai 1907.

(Abendsblatt.)

Die Winzerbewegung in Südfrankreich.

(Von unserem Pariser Korrespondenten.)

P. Paris, 20. Mai.

Die leidenden Weinbauern Südfrankreichs — der Gascogne und Gascogne, des Languedoc und der Provence — haben, wie bereits kurz gemeldet, ihrer Notlage am 12. Mai am Pfingstsonntag in Perpignan eine neue, noch bedeutendere Manifestation folgen lassen. Etwa 175 000 „Gueux“ (genux), wie sie selbst sich mit echt „meridionaler“ Uebertreibung zu nennen pflegen, durchzogen die Stadt in einem 6 Kilometer langen Zuge, in dem zahlreiche Gemeinden des Weinlandes vollständig mit Bürgermeistern und Gemeindevorständen vertreten waren. Auf den Fahnen und Schildern, die den einzelnen Gruppen vorangetragen wurden, las man drohende Aufschriften wie: Brot oder Wein! Auf, es lüftet Sturm! Ministerium, denke dran, Rot erkennt Geiselnicht an! Der Hunger heisst die Mittel! Den Hauptplatz im Auge, inmitten der Gemeindevorstände, nahmen zwei Schilder ein, auf denen zu lesen war: Der 10. Juni letzter Feiertag! Schaff Brot oder hilet euch!

Die Winzer haben damit auch neue betont, daß sie gegen ihren Willen von Beziers entlassen sind, am 10. Juni zu weniger harmlosen Kundgebungen überzugehen, falls die Regierung bis zu diesem Tage kein Mittel gefunden hat, der Not im südfranzösischen Weinland ein Ende zu machen. Sie drohen mit Verweigerung der Steuerzahlung. Viele Bürgermeister und Gemeindevorstände wollen demissionieren und die Wähler sich weigern, die erforderlichen Nennungen vorzunehmen. Besonders erregte Gemüter sprachen sogar von Verhinderung der Schienenstränge und Telegraphenlinien für den Fall, daß die Regierung dem Ultimatum der Winzer nicht bis zum 10. Juni im vollen Umfang Genüge geleistet hat. Der Aufrührerführer, der am Abend des Donnerstags die Stadt Beziers in Säcken trug, hat beteuert, daß man gelegentlich erst in der Meinung, der Selbstmord sei ein harmloser Bolterer, der seinen großen Worten niemals Taten folgen lasse. Die Regierung hütet sich deshalb wohl, die Drohungen der „Gueux“ für ungefährliche Ausbrüche südländischer Ungeheuer zu halten. Sie hat zur Verhinderung des Winzervolkes alles getan, was sie im Augenblick tun konnte. Die Steuerbeamten haben Befehl erhalten, bei Einziehung der Steuern Abgaben in höherer Hinsicht vorzugehen. Den Bedürfnissen soll nicht nur Steuererlass, sondern sogar Unterbringung mit borem Geld gewährt werden. Der Ministerrat hat am Donnerstag weiter beschlossen, das Gesetz von 1905 gegen die Weinfälschung, das bisher wegen des Fehlens von Mitteln für die Einrichtung von neuen Untersuchungsämtern tot in Buchstabe geblieben war, jetzt endlich durchzuführen und durch Bestimmungen gegen die Juckerweinfabrikation zu ergänzen. Die Regierung will sich endlich bemühen, die südfranzösischen Winzer zu starken Verkaufsausstellungen zusammenzuführen und ihnen neue Auslandsmärkte zu erschließen.

Alle diese Maßnahmen genügen aber nicht, dem Ultimatum der „Gueux“ von Beziers Genüge zu leisten und der Weinbauern, unter der ganz Südfrankreich leidet, ein Ende zu

machen. Es scheint sogar, daß diese Krisis in erster Linie Folge von Ursachen ist, die sich einer gefahrliehen Ausschaltung völlig entziehen. Allerdings leiden die Weinbauern Südfrankreichs stark unter der Konkurrenz, die ihnen von dem sogenannten „Juckerwein“ gemacht wird. Dazu ist aber zu bemerken, daß sie selbst noch Unterzeichnung der Brüsseler Juckerkonvention vom 5. März 1907, von dem billig gewordenen Jucker Gebrauch machten, um ihren Weinen höheren Alkoholgehalt zu verleihen und dadurch den Schaden eines Misserntejahres auszugleichen. Sie selbst waren es auch, die nach der Abkämpfung in den 70er Jahren die spanischen und italienischen Weine mit ihrem höheren Alkoholgehalt in Frankreich einführen, um sie mit eigenem Gewinns zu verdrängen und dann als „Bordeaux“ oder „Burgunder“ zu verkaufen. Dadurch lehrten sie die südfranzösischen Konkurrenz, ihre Weine unter französischem Etikett in die Welt hinauszuschicken. Eine dritte gefahrliche Konkurrenz, hatten die südfranzösischen Weinbauern sich selbst, indem sie große Mengen ihrer Trauben auf den mittelfranzösischen Markt brachten und dadurch einer blühenden „Weinfabrikation“ zum Dasein verholfen.

In diesen Ursachen der augenblicklichen Weinbauernkrise in Südfrankreich, die für die „Gueux“ selbstgewundene Stride sind, gefellen sich andere, die mindestens ebenso stark bei Schaffung der jetzigen Lage mitgewirkt haben. Die Nachfrage nach den südfranzösischen Weinen hat sich nicht nur infolge der italienischen und spanischen Konkurrenz auf den Auslandsmärkten verringert. Gleichzeitig hat der Weinverbrauch im Lande selbst seit einer Reihe von Jahren beständig zugenommen. Das Mineralwasser und das Bier abgenommen — Dabei ist das Angebot gewachsen, denn der Weinbau ist neuerdings in diesen Provinzen, die ihn früher nicht kannten, eingeführt worden und die Weinbauproduktion der nordafrikanischen Provinzen Frankreichs steigt von Jahr zu Jahr. Die südfranzösischen Weinbauern selbst haben ihre Weinberge in den letzten Jahren unter Anwendung großer Opfer derartig vermehrt, daß sie heute fast der früheren 20 bis 25 Millionen Hektoliter im Jahr deren durchschnittlich 50 Millionen auf den Markt bringen, während höchstens 40 Millionen abgesetzt werden. Die notwendige Folge aller dieser Ursachen ist die jetzige Notlage, die eins der Schilder vom Sonntag kurz und treffend charakterisierte: „Bolle Käffer, leere Magen!“

Die französische Regierung kann die Weinfälschung, die nach Behauptung der Weinbauern selbst die Wurzel alles Übels ist, wirksamer als bisher bekämpfen. Es kann auch die Juckerweinfabrikation und die Einfuhr ausländischer Weine bis zu einem gewissen Grade verhindern. Aber sie vermag nicht durch gesetzliche Verfügungen in den Kampf zwischen französischen und fremden Gewächsen auf den Auslandsmärkten einzugreifen. Sie kann die mittelfranzösischen Provinzen nicht zwingen, auf den Weinbau zu verzichten, und sie kann — wie der „Temps“ kürzlich sehr richtig bemerkte — den Weinbauern Frankreichs nicht gesetzlich vorschreiben, sich vom Mineralwasser und Bier zum „Bordeaux“ und „Burgunder“ zurückzuziehen. Es wird ihr deshalb kaum gelingen, den Forderungen der „Gueux“, die zur Umwandlung des Ministeriums ein kindliches Vertrauen zu haben

schmeinen, in vollem Umfang gerecht zu werden und dem südfranzösischen Weinbau die krisenlose Blütezeit wiederzugeben, die er vor 1875 gekannt hat. Man darf unter diesen Umständen die weitere Entwicklung des „Winzeraufstands“ in Südfrankreich mit Spannung erwarten.

Zur Winzerkundgebung in Perpignan am Pfingstsonntag wird noch von anderer Seite gemeldet: Die Kundgebung verlief merkwürdig ruhig, obwohl die Beteiligung noch größer war als am 12. Mai in Beziers und am 5. in Narbonne. Man spricht von 172 000 Männern und Frauen, die sich zum Teil schon in der Nacht vom Freitag auf Samstag hatten, um aus ihren entlegenen Dörfern zu Fuß nach Perpignan zu kommen. Am Sonntag Morgen führten Eisenbahn und Fuhrwerke aller Art Tausende und Aber-tausende herbei, 22 000 allein aus Beziers. Es waren außer-gewöhnliche Ordnungsmassregeln getroffen und die Truppen bereit gehalten. Man hatte eine feindliche Kundgebung vor der Präsektur befürchtet, aber die Abordnungen blieben nur einen Augenblick stehen und präsentierten die Fahne unter Trommelwirbel und Trompetensolo. Als Fahne war nur die dreifarbig gebildete, die rote einzelne Sondkarte mit Aufschriften durfte nicht entfaltet werden. Wie schon in Narbonne und Beziers, so wurden auch in Perpignan zahlreiche Tafeln mit Aufschriften an Stangen getragen, wie: Weinfälscher, Steuererheber, Vertriebsvoll-zücker, das sind unsere Feinde! — Die Weinbauern an den Schandpfahl! — Auf, Arbeiter und Arbeitergeber, die Sturmloske löst, auf gegen die Fälschung! — Wieder mit Verco (dem großen Weindotter vor Beziers) und den Weinfälschern! — Brot oder ein Geiseln! — Weg mit den Steuern, wenn der Weinabgang sich nicht bessert! — Lieber kämpfend sterben, als arbeitend verrecken! — Auch eine Zeichnung war zu sehen, die einen armen Teufel darstellte, der in einem unbearbeiteten Weinberge Samen sät, und eine weisse, auf der ein Bauer mit der Heugabel einen Strudelwurm hinaustricht. Viele der Kundgeber trugen am Hüte oder an der Hüfte einen Zettel mit den Worten: „Ce n'est pas du battage!“ Diese richteten sich gegen den Finanzminister Gailard, der kürzlich in der Kammer gesagt hatte, all der Kärm da unten im Südmittel sei nur „du battage“, das ist eine Uebertreibung, Aufschneideri. Die Senatoren und Abgeordneten der drei Departements hielten sich von der Kundgebung fern. Man hatte sie gebeten, dabey zu bleiben. „Nur keine Politik!“ rief Marcelin Albert den Rednern zu, welche des Nachmittags in der Versammlung auf der Promenade des Platanes das Wort ergriffen. Nach mehreren anderen Rednern wiederholte auch der Bürgermeister von Narbonne, die Regierung möge es sich gelassen lassen, daß es sich da nicht um battage handle; wenn die Regierung bis zum 10. Juni nichts tue, so werde auf das Wort die Tat folgen. — Nächsten Sonntag folgt in Carcassonne eine weitere Kundgebung.

Carl von Linné.

Vom 23. März 1707 bis zu seiner Geburt (23. Mai) von Ubin Köpflau.

Der Name Linné, des großen Reformators der Botanik, ist jedem von der Schulzeit her wohl bekannt. Jeder hat einmal in der Schule gelernt, eine Pflanze nach dem von Linné aufgestellten Nomenklatursystem zu bestimmen, und wenn eine derartige wissenschaftliche Arbeit Hunderte von Jahren überdauert, so beweist sie allein dadurch schon ihren Wert und ihre Bedeutung. Aber ohne Prophezie wird man sagen können, daß die Aufstellung einer Nomenklatur, wie sie Linné geschaffen, auch noch Jahrhunderte überdauern und seinen Namen noch ferneren Geschlechtern erhalten wird.

Linné kann als derjenige angesehen werden, der sich überhaupt zum erstenmal ausschließlich der Pflanzenkunde widmete und diese somit überhaupt erst zu einer selbständigen Wissenschaft erhob. Während sie bis dahin gleichsam nur als ein Anhängsel der medizinischen Wissenschaft angesehen wurde. Die Ärzte beschäftigten sich mit der Kräuterkunde, soweit sie die Pflanzen als Heilmittel benutzten. Linné aber leitete durch seine eigene, der Pflanzenkunde gewidmete Tätigkeit, die Pflanze als selbständige Forschungsgegenstand an. Dabei hat er mit niemals vorhergehenden Bemühungen die Zahl der ihm bekannten Pflanzen zu vergrößern gesucht, und seine Schüler waren unangenehm bemüht, zu weiten Kenntnis, und seine Schüler waren unangenehm bemüht, zu weiten Kenntnis über neu aufgefundenen Pflanzen diese Notwendigkeit zu wehren, so daß man durch ihn und seine Schüler eine reiche Kenntnis von den verschiedensten Arten der Pflanzen erhielt.

Vom 21. Mai 1707 zu Näsby in Smoland als Sohn eines Bauers geboren, behauptete Linné schon frühzeitig ein sehr lebhaftes Interesse an Pflanzen, das sein Vater in ihm geweckt hatte, der einen großen Garten besaß, in welchem er vielerlei Pflanzen aus deren Eigenart er dem Sohne gern erklärte. Im übrigen

genoss der junge Linné in der Schule keine besonderen Vorrechte, ja, der Direktor des Gymnasiums, das er besuchte, gab sogar dem Vater den Rat, den Sohn, anstatt Theologie studieren zu lassen, wie es die Absicht des Vaters war, lieber zu einem Schreiner in die Lehre zu geben. Der Vater, der die Erziehung des Knaben mehr geliebt hatte, als seine Verhältnisse es erlaubten, war nahe daran, den Rat des Rectoris zu befolgen, als er eines Tages halber einen Arzt aufsuchte, der ebenfalls an dem Gymnasium praktizierte, wo der junge Linné studierte. Und dieser Arzt, der die Vorgabe und das Interesse des Jünglings für Pflanzenkunde erkannte, erbot sich, den Sohn des Bauers bis zu dessen Abgang vom Gymnasium in seinem Hause aufzunehmen. Gleichwohl war das Abgangsjahr, das Linné erhielt, nicht gerade das beste, und schweren Orts war ihm der Vater im Jahre 1727 noch zum Studium zu schicken, wo er sich der Medizin widmen sollte, aber am meisten sich doch seiner geliebten Pflanzenkunde widmete. Ganz besonders wurde er hier durch die Vorlesungen Poellnitz zur Unterweisung der Geschlechtsorgane der Pflanzen angeleitet.

Die wichtigsten Beobachtungen, in denen Linné sich betätigte, veranlaßten ihn im folgenden Jahre, nach Uppsala sich zu wenden zur Fortsetzung seiner Studien, wo es ihm freilich nicht sonderlich besser erging, bis er dort die werthvolle Unterweisung zweier Gelehrten fand.

Der Theologe Claes Gesslén, der mit einer Arbeit über die biblischen Pflanzen beschäftigt war, zog ihn zur Beihilfe an dieser Arbeit heran, und dem Professor der Botanik Rudbeck empfahl er sich durch Uebereinkunft einer Druckschrift über die Eintheilung der Pflanzen, so daß Rudbeck ihn in sein Haus nahm, zum Geleiten bei seinen Vorlesungen mochte und veranlaßte, daß Linné im Jahre 1730 zum Demonstrator und Vortrager der neuerrichteten Botanischen Gartens ernannt wurde.

Bereits in dieser Zeit begann Linné seine grundlegenden botanischen Arbeiten, die „Bibliotheca botanica“, eine

„Classe“ und seine „Genera plantarum“. Rudbeck's reichhaltige Bibliothek stand ihm zur freien Verfügung, und besonders wurde er durch diese auf das Studium der Zoologie hingelenkt. Indessen kam es schließlich zu einem Bruch zwischen Linné und seinem Lehrer, doch gelang es ihm im Jahre 1732, einen Auftrag der wissenschaftlichen Gesellschaft zu Uppsala zu erhalten, er sollte Lappland behufs Untersuchung der dortigen Vegetation bereisen.

Nach Beendigung dieser Reise ließ er sich in Falun nieder, um dort über Mineralogie und Probierkunst zu lehren. Inzwischen kam es zu einem Streit mit dem dortigen Professor Rosen, der den jüngeren Kollegen aus heimlichen Eifersüchteleien hinderte, seine Vorlesungen zu halten. Er bereiste dann eine Zeitlang zu wissenschaftlichen Zwecken Dalecarlien und hielt sich wiederum eine Zeitlang in Falun auf, um als Arzt zu praktizieren; da er aber auch damit sich keine Erhebung begründen konnte, begab er sich im Jahre 1736 nach Holland, wo er in Rotterdam promovirte und sich dann nach Leyden begab.

In dieser allberühmten Centrale der Wissenschaft durfte Linné zum erstenmale das Glück des Geliebten-Mannes kosten. Man nahm ihn hier in ausgezeichnete Weise auf und wollte ihm sogar dauernd an die Universität Leyden lassen. Der reiche Kaufmann Wilfert zu Hartecamp bei Harlem ließ den Gelehrten ein, seine Vorträge nach Linné's System zu ordnen, und so entstand seine Schrift „Hortus Cliffortianus“. Cliffort ließ den Gelehrten sogar ein, sich darunter bei ihm niederzulassen, es sollte Linné an nichts zum Lebensunterhalt und für seine wissenschaftlichen Arbeiten fehlen. Linné aber schlug alles aus, was ihn für immer der Heimat entfremdet hätte.

Im Jahre 1736 besuchte Linné England. Im Jahre 1738 Paris, dann kehrte er nach Stockholm zurück, wo er sich als Arzt niederließ. Indessen wollten die Stockholmer von seiner ärztlichen Kunst anfangs nichts wissen, erst mit der Zeit ward er mehr und mehr geschätzt, und die Gründung der Akademie der

Ein Bericht über die Mannheimer Kunstausstellung, den wir im Stuttgarter „Neuen Tagbl.“ finden, beginnt mit folgenden interessanten Zeilen:

Wird nur Menschen, auch Städte gibt es, die besser sind als ihr Ruf. Und zu diesen gehört vor allem Mannheim. Der schmale rheinische Uferstrand dieser Stadt ist ja vor hundert an dieser Stelle mit warmen Worten geschildert worden; ich will als Marcianum noch hinzufügen, daß die berühmteste „Kunststadt“ Mannheim seinen Schmuck in ihrem Reichthum, da wo man lebt, wahrlich und genügt, mehr findet. Nur einer noch hat die Auswanderung in die Umgebung der Stadt nicht missachtet, allein auch er muß stehen, wenn nicht über Nacht, so doch bis 1912. Man freut, die Mannheimer Stadtkamer für ihre Thätigkeit um der Distanz. Davon aber, von der Reklamation, die ganz Mannheim durchdringt, von dem Stolze auf über so prächtig gelungene Ausstellungen, die alle Weltbewohner, macht man sich in anderen Städten, wie München zum Beispiel, kaum einen Begriff. Vor allem ist es die Kunstausstellung, welche die Gemüter lebhaft erregt, und das ist leicht zu erklären, denn man bewundert wohl eine Ordensausstellung mit Einkünftenzeit, nicht aber eine solche von modernen Bildern. Ein Interesse ist da, ein ganz ungewöhnliches Interesse an diesen Bildern, und das macht der jugendliche Boden Mannheims, denn noch nie ist den Bewohnern der süddeutschen Handelsmetropole eine solche Ausstellung von weit überaus modernem, zum Teil sehr bedeutenden, zum Teil auch etwas problematischen Kunstwerken vorgeführt worden. Himmel was haben sie nicht alles gefragt, die guten „Mannheimer“, und wie schrien sie sich um den oberleitenden Schöpfer dieser Kunstausstellung, um Herrn Professor Dill, wenn er eine seiner Führungen abhält!

Jahres-Hauptversammlung des Bundes deutscher Verkehrs-Vereine.

Heute Vormittag um 9 Uhr begann im Versammlungssaal des „Hofengartens“ die öffentliche Hauptversammlung.

Mannheim sind u. a. die Herren Oberbürgermeister Led. Polizeidirektor Horn, Oberst v. Winterfeld, Gendarmenkommandeur Major Goller und als Vertreter der Handelskammer Herr Dr. W. L. u. a. Unter den Ehrengästen befanden sich auch zahlreiche Damen. Ferner bemerkten wir unter den Anwesenden den früheren Vorsitzenden des Mannheimer Gendarmenvereins und jetzigen Bürgermeister von Pfälzen, Herrn Dr. Braunagel.

Der Vorsitzende des Bundes Deutscher Verkehrsvereine, Herr Winterfeld, eröffnete die Versammlung und begrüßte die Vertreter der Staats-, städtischen und Militärbehörden, sowie die Vertreter der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und der Bahnenverwaltung auf das herzlichste. Nachdem Herr Polizeidirektor Horn das Wort, um alle Anwesenden namens der Großstadtverwaltung willkommen zu heißen. Herr Oberbürgermeister Led. begrüßte die Ehrengäste im Namen der Stadt. Namens der Handelskammer begrüßte Herr Dr. W. L. u. a. die Anwesenden. Der Vorsitzende dankte den verschiedenen Rednern, worauf zu selbstvertretenden Vorsitzenden Herr Generalleutnant v. Wiggelsberg und Herr Viktor Darmstädter-Mannheim gewählt wurden.

Sodann erstattete Herr Rechtsanwalt Leberecht-Weißig folgenden Jahresbericht des Vorstandes:

Der Bund hatte am Anfang des Geschäftsjahres einen Bestand von 129 Mitgliedern. Im Laufe des Geschäftsjahres haben sich 9 Vereine neu angemeldet. Zugewandert sind 2 Mitglieder abgemeldet, so daß der Bund am 1. April 1907 129 Mitglieder zählte. Diese setzen sich zusammen aus: 19 Verkehrsvereinen, 10 Vereinsverbänden, 10 Verschönerungsvereinen, 7 Gemeinnützigen und Bürgervereinen, 5 Schiffahrts-Gesellschaften, 6 Stadt- und Gemeinde-Verwaltungen, 6 Rede-Direktionen und 3 Einzelmitgliedern. Ferner haben sich seit dem 1. October 1907 noch 6 neue Mitglieder angemeldet, so daß der Bund zurzeit 135 Mitglieder zählt. Am verflochtenen Jahre wurden die Sitzungen des geschäftsführenden Ausschusses wie früher fast wöchentlich abgehalten. Es fanden 37 beratende Sitzungen statt, ferner eine Sitzung des erweiterten geschäftsführenden Ausschusses und eine Hauptversammlung. Letztere wurde am 6. und 7. Juni in Hagenberg abgehalten. Es waren dabei 35 Orts mit 106 Vertretern betheilig. Die Versammlung in Hagenberg war besonders durch die eingehaltene Vorträge bemerkenswerth. Diese Vorträge waren folgende: Reichsabgeordneter Pott Hoff über die neuen Verkehrsvereine, Handelskammer-Präsident Dr. Stiegmann-Staunisch über Nationalwirtschaftliche Gesichtspunkte zur Förderung des Personenverkehrs, Reichs-Deputirter Darmstadt über Kunst und Verkehr, Vorstandsmitglied Steiner-Darmstadt über die Thätigkeit der Verkehrs-Vereine. Der Pott Hoff'sche Vortrag wurde zum Teil als Flugblatt auf Kosten der Bundeskasse verbreitet.

Der Bund ist außerdem auf mehreren Bundes-Versammlungen vertreten und als geschäftsführender Vereinigenen vertreten gewesen, so bei den Tagungen des Reichsvereins in Dahnhausen, des Verbandes Deutscher Touristen-Vereine in Würzburg, des Ergänzungs-Vereins in Darmstadt, der mitteldeutschen Verkehrs-Kommission des Reichsvereins in Wiesbaden. Ein Antrag der Hauptversammlung folgend, erbat und erhielt der Vorstand eine Audienz beim kaiserlichen Reichspräsidenten in Weimar. Diese fand am 22. October in Berlin statt und es wurden dabei mehrere Wünsche der Verkehrs-Vereine bezüglich des Eisenbahnverkehrs dem Reichspräsidenten durch Herrn Minister Linderer-Ott unter Staatssekretär Pichler und zwei Deputirten des Reichsvereins vorgebracht. Der Vortrag wurde hellfroh aufgenommen und zum Teil anlangend beantwortet. Es wurde auch berichtet, daß das Ministerium den Verhandlungen der Verkehrs-Vereine wohlwollend gegenüberstehe und beabsichtige Wünsche stets prüfen und berücksichtigen werde. Ueber den Inhalt der einzelnen vorgelangten Punkte ist im Bundes-Organ ausführlich berichtet worden.

Ferner hat der Vorstand in neuester Zeit eine auf dem Vortrage des Herrn Dr. Pott Hoff folgende Eingabe bezüglich Nationalwirtschaftlicher Angelegenheiten an den Reichspräsidenten gerichtet. Auf Anregung des Bundes sind die von der kaiserlichen Reichspräsidenten-Eisenbahn-Direktion zu Wiesbaden beantragten deutschen Verkehrsvereine, deren Zahl sich auf 129 beläuft, um die Aufstellung eines Nationalwirtschaftlichen Ausschusses ersucht worden, dessen Aufgabe es sein sollte, die Interessen der Verkehrsvereine in Bezug auf die Eisenbahnverkehrsangelegenheiten zu vertreten und die Bundesregierung zu unterstützen. Der Reichspräsident hat die Aufstellung dieses Ausschusses genehmigt und die Bundesregierung ist verpflichtet, die Aufstellung dieses Ausschusses zu beschleunigen.

Der Vorstand hat im verflochtenen Jahre einen großen Verdienst durch den Tod des Herrn Reichsanwalt Almers in Braunschweig erlitten, welcher von Gründung des Bundes an zu seinen treuesten und thätigsten Mitgliedern gehört und seine Thätigkeit durch Wort und That auf das vortheilhafteste gefördert hat. Wir werden sein Andenken stets dankbar in uns behalten. Aufsteig des Reichsvereins der vorjährigen Hauptversammlung wurde ein Geschäftsführer für den Bund ernannt, von dessen Thätigkeit wir eine intensive Förderung der Bundesangelegenheiten erwarten. Zur Erweiterung der Thätigkeit des Vorstandes wurden im verflochtenen Jahre 10 Ehrenmitglieder in allen Theilen Deutschlands gewählt, deren Aufgabe es ist, Anregungen und Wünsche an den Reichspräsidenten und den Bundesvorstand in regelmäßiger Berichterstattung zu senden und deren Rat sich in mehreren Fällen als wertvoll erwiesen hat. Das Bundes-Organ, der Verkehr und das Publikations-Organ „Union“ haben auch im ver-

gangenen Jahre getreulich ihre Aufgabe zur Förderung der Interessen des Bundes erfüllt und es darf von der Fortsetzung dieser Thätigkeit in demselben Maße mit der Mitarbeit aller Verkehrs- und Mitglieder des Bundes auch für die Zukunft eine gedeihliche Fortentwicklung des Bundes erwartet werden.

Herr Rechtsanwalt Leberecht-Weißig sprach hierauf über Schiffahrtsabgaben. Er betonte, daß über Schiffahrtsabgaben schon viel gesprochen und geschrieben worden sei. Aber man habe wiederholt gesehen, daß das, was man für etwas ganz selbstverständliches halte, oft bestritten wurde. Aus diesem Grunde sei das Thema über die Schiffahrtsabgaben auf die Tagesordnung der heutigen Versammlung gesetzt worden. Der Redner sprach hierauf das preussische Wasserstraßengesetz. Er betonte dabei, daß man in Deutschland ein vollständiges Kanalnetz habe. Die Schifffahrt habe allerdings die Natur geschaffen, die Fahrtrassen dagegen der Staat. Die preussische Auffassung in der Frage der Abgaben sei unbillig; sie sei auch schon des öfteren widerlegt worden. Wenn Preußen Schiffahrtsabgaben einführen wolle, handle es gegen den Paragraphen 54 der Reichsverfassung. Eine Veränderung der Reichsverfassung könne aber nur in völliger Uebereinstimmung des Bundesrats und Reichstags angebracht werden. Der Reichspräsident habe kürzlich erklärt, zur Einführung der Schiffahrtsabgaben sei eine authentische Interpretation nötig. Sollten die Schiffahrtsabgaben wirklich eingeführt werden, so würden wir nach hinter dem Heiliger der Schloßanlage zurückbleiben. Der Kaiserliche Reichspräsident sei nicht richtig. Die Tonnenklometerabgabe würde verkehrshemmend und bewirke die Verleserung zahlreicher Wasserstraßen. Die Abgaben würden einen verwerflichen Einfluß für manche Orte ausüben. Den Verkehrsvereinen würde dadurch ihre Aufgabe geradezu durchkreuzt. Auch für die Schifffahrt selbst würden die Wirkungen verwerflich sein. Der Schiffer habe heute hart um seine Existenz zu ringen. Man würde besser daran tun, die Schifffahrt zu unterstützen, anstatt zu schwächen. Wenn die Schiffahrtsabgaben einmal eingeführt seien, seien sie eine rein preussische Angelegenheit, in die dann die anderen Staaten nicht mehr hineinreden können. Der preussische Staat werde sich dieses Recht auch niemals nehmen lassen. Seine Eisenbahnmacht habe den Grund gelegt zu der Gefahr der Schiffahrtsabgaben. Die Bundesregierungen sollten sich dieses zum Anlaß nehmen und nicht auf den ersten Fehler noch den zweiten laufen. Reichlich könnten die Schiffahrtsabgaben, auch wenn die Reichsverfassung geändert werde, nicht eingeführt werden, ohne daß jeder einzelne Bundesstaat seine Zustimmung dazu gegeben habe. Wenn beispielsweise Baden abstimmt sei, so müßte es trotzdem, weil es an der Rheinischschiffahrtsabgabe betheiligt, geübt werden. Dazu komme dann noch das Ausland. Der Redner kam am Schluß seiner Ausführungen zu den Resümee: Die hochschiffliche Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen widerspricht der Reichsverfassung und dem Staatsvertrage. Sie ist rechtlich durchführbar mit einer Verfassungsänderung und mit Zustimmung aller Staaten. Die Schiffahrtsabgaben sind als fiskalische Abgaben anzusehen. Sie sind wirtschaftlich gefährlich und sind daher rechtlich und wirtschaftlich zu verwerfen. Unsere Fiktion ist es, unsere Stimme dagegen zu erheben, solange es noch Zeit ist. (Lebhafte Beifall.)

Herr Rechtsanwalt Leberecht-Weißig sprach hierauf über Schiffahrtsabgaben. Er betonte, daß über Schiffahrtsabgaben schon viel gesprochen und geschrieben worden sei. Aber man habe wiederholt gesehen, daß das, was man für etwas ganz selbstverständliches halte, oft bestritten wurde. Aus diesem Grunde sei das Thema über die Schiffahrtsabgaben auf die Tagesordnung der heutigen Versammlung gesetzt worden. Der Redner sprach hierauf das preussische Wasserstraßengesetz. Er betonte dabei, daß man in Deutschland ein vollständiges Kanalnetz habe. Die Schifffahrt habe allerdings die Natur geschaffen, die Fahrtrassen dagegen der Staat. Die preussische Auffassung in der Frage der Abgaben sei unbillig; sie sei auch schon des öfteren widerlegt worden. Wenn Preußen Schiffahrtsabgaben einführen wolle, handle es gegen den Paragraphen 54 der Reichsverfassung. Eine Veränderung der Reichsverfassung könne aber nur in völliger Uebereinstimmung des Bundesrats und Reichstags angebracht werden. Der Reichspräsident habe kürzlich erklärt, zur Einführung der Schiffahrtsabgaben sei eine authentische Interpretation nötig. Sollten die Schiffahrtsabgaben wirklich eingeführt werden, so würden wir nach hinter dem Heiliger der Schloßanlage zurückbleiben. Der Kaiserliche Reichspräsident sei nicht richtig. Die Tonnenklometerabgabe würde verkehrshemmend und bewirke die Verleserung zahlreicher Wasserstraßen. Die Abgaben würden einen verwerflichen Einfluß für manche Orte ausüben. Den Verkehrsvereinen würde dadurch ihre Aufgabe geradezu durchkreuzt. Auch für die Schifffahrt selbst würden die Wirkungen verwerflich sein. Der Schiffer habe heute hart um seine Existenz zu ringen. Man würde besser daran tun, die Schifffahrt zu unterstützen, anstatt zu schwächen. Wenn die Schiffahrtsabgaben einmal eingeführt seien, seien sie eine rein preussische Angelegenheit, in die dann die anderen Staaten nicht mehr hineinreden können. Der preussische Staat werde sich dieses Recht auch niemals nehmen lassen. Seine Eisenbahnmacht habe den Grund gelegt zu der Gefahr der Schiffahrtsabgaben. Die Bundesregierungen sollten sich dieses zum Anlaß nehmen und nicht auf den ersten Fehler noch den zweiten laufen. Reichlich könnten die Schiffahrtsabgaben, auch wenn die Reichsverfassung geändert werde, nicht eingeführt werden, ohne daß jeder einzelne Bundesstaat seine Zustimmung dazu gegeben habe. Wenn beispielsweise Baden abstimmt sei, so müßte es trotzdem, weil es an der Rheinischschiffahrtsabgabe betheiligt, geübt werden. Dazu komme dann noch das Ausland. Der Redner kam am Schluß seiner Ausführungen zu den Resümee: Die hochschiffliche Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen widerspricht der Reichsverfassung und dem Staatsvertrage. Sie ist rechtlich durchführbar mit einer Verfassungsänderung und mit Zustimmung aller Staaten. Die Schiffahrtsabgaben sind als fiskalische Abgaben anzusehen. Sie sind wirtschaftlich gefährlich und sind daher rechtlich und wirtschaftlich zu verwerfen. Unsere Fiktion ist es, unsere Stimme dagegen zu erheben, solange es noch Zeit ist. (Lebhafte Beifall.)

Herr Reichsanwalt Leberecht-Weißig sprach hierauf über Schiffahrtsabgaben. Er betonte, daß über Schiffahrtsabgaben schon viel gesprochen und geschrieben worden sei. Aber man habe wiederholt gesehen, daß das, was man für etwas ganz selbstverständliches halte, oft bestritten wurde. Aus diesem Grunde sei das Thema über die Schiffahrtsabgaben auf die Tagesordnung der heutigen Versammlung gesetzt worden. Der Redner sprach hierauf das preussische Wasserstraßengesetz. Er betonte dabei, daß man in Deutschland ein vollständiges Kanalnetz habe. Die Schifffahrt habe allerdings die Natur geschaffen, die Fahrtrassen dagegen der Staat. Die preussische Auffassung in der Frage der Abgaben sei unbillig; sie sei auch schon des öfteren widerlegt worden. Wenn Preußen Schiffahrtsabgaben einführen wolle, handle es gegen den Paragraphen 54 der Reichsverfassung. Eine Veränderung der Reichsverfassung könne aber nur in völliger Uebereinstimmung des Bundesrats und Reichstags angebracht werden. Der Reichspräsident habe kürzlich erklärt, zur Einführung der Schiffahrtsabgaben sei eine authentische Interpretation nötig. Sollten die Schiffahrtsabgaben wirklich eingeführt werden, so würden wir nach hinter dem Heiliger der Schloßanlage zurückbleiben. Der Kaiserliche Reichspräsident sei nicht richtig. Die Tonnenklometerabgabe würde verkehrshemmend und bewirke die Verleserung zahlreicher Wasserstraßen. Die Abgaben würden einen verwerflichen Einfluß für manche Orte ausüben. Den Verkehrsvereinen würde dadurch ihre Aufgabe geradezu durchkreuzt. Auch für die Schifffahrt selbst würden die Wirkungen verwerflich sein. Der Schiffer habe heute hart um seine Existenz zu ringen. Man würde besser daran tun, die Schifffahrt zu unterstützen, anstatt zu schwächen. Wenn die Schiffahrtsabgaben einmal eingeführt seien, seien sie eine rein preussische Angelegenheit, in die dann die anderen Staaten nicht mehr hineinreden können. Der preussische Staat werde sich dieses Recht auch niemals nehmen lassen. Seine Eisenbahnmacht habe den Grund gelegt zu der Gefahr der Schiffahrtsabgaben. Die Bundesregierungen sollten sich dieses zum Anlaß nehmen und nicht auf den ersten Fehler noch den zweiten laufen. Reichlich könnten die Schiffahrtsabgaben, auch wenn die Reichsverfassung geändert werde, nicht eingeführt werden, ohne daß jeder einzelne Bundesstaat seine Zustimmung dazu gegeben habe. Wenn beispielsweise Baden abstimmt sei, so müßte es trotzdem, weil es an der Rheinischschiffahrtsabgabe betheiligt, geübt werden. Dazu komme dann noch das Ausland. Der Redner kam am Schluß seiner Ausführungen zu den Resümee: Die hochschiffliche Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen widerspricht der Reichsverfassung und dem Staatsvertrage. Sie ist rechtlich durchführbar mit einer Verfassungsänderung und mit Zustimmung aller Staaten. Die Schiffahrtsabgaben sind als fiskalische Abgaben anzusehen. Sie sind wirtschaftlich gefährlich und sind daher rechtlich und wirtschaftlich zu verwerfen. Unsere Fiktion ist es, unsere Stimme dagegen zu erheben, solange es noch Zeit ist. (Lebhafte Beifall.)

Herr Reichsanwalt Leberecht-Weißig sprach hierauf über Schiffahrtsabgaben. Er betonte, daß über Schiffahrtsabgaben schon viel gesprochen und geschrieben worden sei. Aber man habe wiederholt gesehen, daß das, was man für etwas ganz selbstverständliches halte, oft bestritten wurde. Aus diesem Grunde sei das Thema über die Schiffahrtsabgaben auf die Tagesordnung der heutigen Versammlung gesetzt worden. Der Redner sprach hierauf das preussische Wasserstraßengesetz. Er betonte dabei, daß man in Deutschland ein vollständiges Kanalnetz habe. Die Schifffahrt habe allerdings die Natur geschaffen, die Fahrtrassen dagegen der Staat. Die preussische Auffassung in der Frage der Abgaben sei unbillig; sie sei auch schon des öfteren widerlegt worden. Wenn Preußen Schiffahrtsabgaben einführen wolle, handle es gegen den Paragraphen 54 der Reichsverfassung. Eine Veränderung der Reichsverfassung könne aber nur in völliger Uebereinstimmung des Bundesrats und Reichstags angebracht werden. Der Reichspräsident habe kürzlich erklärt, zur Einführung der Schiffahrtsabgaben sei eine authentische Interpretation nötig. Sollten die Schiffahrtsabgaben wirklich eingeführt werden, so würden wir nach hinter dem Heiliger der Schloßanlage zurückbleiben. Der Kaiserliche Reichspräsident sei nicht richtig. Die Tonnenklometerabgabe würde verkehrshemmend und bewirke die Verleserung zahlreicher Wasserstraßen. Die Abgaben würden einen verwerflichen Einfluß für manche Orte ausüben. Den Verkehrsvereinen würde dadurch ihre Aufgabe geradezu durchkreuzt. Auch für die Schifffahrt selbst würden die Wirkungen verwerflich sein. Der Schiffer habe heute hart um seine Existenz zu ringen. Man würde besser daran tun, die Schifffahrt zu unterstützen, anstatt zu schwächen. Wenn die Schiffahrtsabgaben einmal eingeführt seien, seien sie eine rein preussische Angelegenheit, in die dann die anderen Staaten nicht mehr hineinreden können. Der preussische Staat werde sich dieses Recht auch niemals nehmen lassen. Seine Eisenbahnmacht habe den Grund gelegt zu der Gefahr der Schiffahrtsabgaben. Die Bundesregierungen sollten sich dieses zum Anlaß nehmen und nicht auf den ersten Fehler noch den zweiten laufen. Reichlich könnten die Schiffahrtsabgaben, auch wenn die Reichsverfassung geändert werde, nicht eingeführt werden, ohne daß jeder einzelne Bundesstaat seine Zustimmung dazu gegeben habe. Wenn beispielsweise Baden abstimmt sei, so müßte es trotzdem, weil es an der Rheinischschiffahrtsabgabe betheiligt, geübt werden. Dazu komme dann noch das Ausland. Der Redner kam am Schluß seiner Ausführungen zu den Resümee: Die hochschiffliche Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen widerspricht der Reichsverfassung und dem Staatsvertrage. Sie ist rechtlich durchführbar mit einer Verfassungsänderung und mit Zustimmung aller Staaten. Die Schiffahrtsabgaben sind als fiskalische Abgaben anzusehen. Sie sind wirtschaftlich gefährlich und sind daher rechtlich und wirtschaftlich zu verwerfen. Unsere Fiktion ist es, unsere Stimme dagegen zu erheben, solange es noch Zeit ist. (Lebhafte Beifall.)

Herr Reichsanwalt Leberecht-Weißig sprach hierauf über Schiffahrtsabgaben. Er betonte, daß über Schiffahrtsabgaben schon viel gesprochen und geschrieben worden sei. Aber man habe wiederholt gesehen, daß das, was man für etwas ganz selbstverständliches halte, oft bestritten wurde. Aus diesem Grunde sei das Thema über die Schiffahrtsabgaben auf die Tagesordnung der heutigen Versammlung gesetzt worden. Der Redner sprach hierauf das preussische Wasserstraßengesetz. Er betonte dabei, daß man in Deutschland ein vollständiges Kanalnetz habe. Die Schifffahrt habe allerdings die Natur geschaffen, die Fahrtrassen dagegen der Staat. Die preussische Auffassung in der Frage der Abgaben sei unbillig; sie sei auch schon des öfteren widerlegt worden. Wenn Preußen Schiffahrtsabgaben einführen wolle, handle es gegen den Paragraphen 54 der Reichsverfassung. Eine Veränderung der Reichsverfassung könne aber nur in völliger Uebereinstimmung des Bundesrats und Reichstags angebracht werden. Der Reichspräsident habe kürzlich erklärt, zur Einführung der Schiffahrtsabgaben sei eine authentische Interpretation nötig. Sollten die Schiffahrtsabgaben wirklich eingeführt werden, so würden wir nach hinter dem Heiliger der Schloßanlage zurückbleiben. Der Kaiserliche Reichspräsident sei nicht richtig. Die Tonnenklometerabgabe würde verkehrshemmend und bewirke die Verleserung zahlreicher Wasserstraßen. Die Abgaben würden einen verwerflichen Einfluß für manche Orte ausüben. Den Verkehrsvereinen würde dadurch ihre Aufgabe geradezu durchkreuzt. Auch für die Schifffahrt selbst würden die Wirkungen verwerflich sein. Der Schiffer habe heute hart um seine Existenz zu ringen. Man würde besser daran tun, die Schifffahrt zu unterstützen, anstatt zu schwächen. Wenn die Schiffahrtsabgaben einmal eingeführt seien, seien sie eine rein preussische Angelegenheit, in die dann die anderen Staaten nicht mehr hineinreden können. Der preussische Staat werde sich dieses Recht auch niemals nehmen lassen. Seine Eisenbahnmacht habe den Grund gelegt zu der Gefahr der Schiffahrtsabgaben. Die Bundesregierungen sollten sich dieses zum Anlaß nehmen und nicht auf den ersten Fehler noch den zweiten laufen. Reichlich könnten die Schiffahrtsabgaben, auch wenn die Reichsverfassung geändert werde, nicht eingeführt werden, ohne daß jeder einzelne Bundesstaat seine Zustimmung dazu gegeben habe. Wenn beispielsweise Baden abstimmt sei, so müßte es trotzdem, weil es an der Rheinischschiffahrtsabgabe betheiligt, geübt werden. Dazu komme dann noch das Ausland. Der Redner kam am Schluß seiner Ausführungen zu den Resümee: Die hochschiffliche Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen widerspricht der Reichsverfassung und dem Staatsvertrage. Sie ist rechtlich durchführbar mit einer Verfassungsänderung und mit Zustimmung aller Staaten. Die Schiffahrtsabgaben sind als fiskalische Abgaben anzusehen. Sie sind wirtschaftlich gefährlich und sind daher rechtlich und wirtschaftlich zu verwerfen. Unsere Fiktion ist es, unsere Stimme dagegen zu erheben, solange es noch Zeit ist. (Lebhafte Beifall.)

Herr Reichsanwalt Leberecht-Weißig sprach hierauf über Schiffahrtsabgaben. Er betonte, daß über Schiffahrtsabgaben schon viel gesprochen und geschrieben worden sei. Aber man habe wiederholt gesehen, daß das, was man für etwas ganz selbstverständliches halte, oft bestritten wurde. Aus diesem Grunde sei das Thema über die Schiffahrtsabgaben auf die Tagesordnung der heutigen Versammlung gesetzt worden. Der Redner sprach hierauf das preussische Wasserstraßengesetz. Er betonte dabei, daß man in Deutschland ein vollständiges Kanalnetz habe. Die Schifffahrt habe allerdings die Natur geschaffen, die Fahrtrassen dagegen der Staat. Die preussische Auffassung in der Frage der Abgaben sei unbillig; sie sei auch schon des öfteren widerlegt worden. Wenn Preußen Schiffahrtsabgaben einführen wolle, handle es gegen den Paragraphen 54 der Reichsverfassung. Eine Veränderung der Reichsverfassung könne aber nur in völliger Uebereinstimmung des Bundesrats und Reichstags angebracht werden. Der Reichspräsident habe kürzlich erklärt, zur Einführung der Schiffahrtsabgaben sei eine authentische Interpretation nötig. Sollten die Schiffahrtsabgaben wirklich eingeführt werden, so würden wir nach hinter dem Heiliger der Schloßanlage zurückbleiben. Der Kaiserliche Reichspräsident sei nicht richtig. Die Tonnenklometerabgabe würde verkehrshemmend und bewirke die Verleserung zahlreicher Wasserstraßen. Die Abgaben würden einen verwerflichen Einfluß für manche Orte ausüben. Den Verkehrsvereinen würde dadurch ihre Aufgabe geradezu durchkreuzt. Auch für die Schifffahrt selbst würden die Wirkungen verwerflich sein. Der Schiffer habe heute hart um seine Existenz zu ringen. Man würde besser daran tun, die Schifffahrt zu unterstützen, anstatt zu schwächen. Wenn die Schiffahrtsabgaben einmal eingeführt seien, seien sie eine rein preussische Angelegenheit, in die dann die anderen Staaten nicht mehr hineinreden können. Der preussische Staat werde sich dieses Recht auch niemals nehmen lassen. Seine Eisenbahnmacht habe den Grund gelegt zu der Gefahr der Schiffahrtsabgaben. Die Bundesregierungen sollten sich dieses zum Anlaß nehmen und nicht auf den ersten Fehler noch den zweiten laufen. Reichlich könnten die Schiffahrtsabgaben, auch wenn die Reichsverfassung geändert werde, nicht eingeführt werden, ohne daß jeder einzelne Bundesstaat seine Zustimmung dazu gegeben habe. Wenn beispielsweise Baden abstimmt sei, so müßte es trotzdem, weil es an der Rheinischschiffahrtsabgabe betheiligt, geübt werden. Dazu komme dann noch das Ausland. Der Redner kam am Schluß seiner Ausführungen zu den Resümee: Die hochschiffliche Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen widerspricht der Reichsverfassung und dem Staatsvertrage. Sie ist rechtlich durchführbar mit einer Verfassungsänderung und mit Zustimmung aller Staaten. Die Schiffahrtsabgaben sind als fiskalische Abgaben anzusehen. Sie sind wirtschaftlich gefährlich und sind daher rechtlich und wirtschaftlich zu verwerfen. Unsere Fiktion ist es, unsere Stimme dagegen zu erheben, solange es noch Zeit ist. (Lebhafte Beifall.)

Wenn der hochschiffliche Tonnenklometer erhoben werde, würde der Mannheimer Verkehr allein 60 Proz. ausfindigen haben. Er meinte, das Prinzip des Verkehrs müßte weitgehende Freiheit sein. (Beifall.) Es habe geheißen, der durchschnittliche Sach von 0,04 bis pro Tonnenklometer solle durch Staatsvertrag festgestellt werden. Wenn die Abgaben - Erhebung beschlossen sei, dann müßte es nicht bei der Annulation des Redners oder Wands oder der Vertiefung des Rheins, sondern dann kommen angesichts anderer Ansprüche an die schon leistungsfähige Rheinischschiffahrtsabgabe heran und dann sollen sie sehen, wie es mit der Abgabe von 0,04 bis wird. Er halte das Vergehen Preussens in dieser Angelegenheit für überaus bedauerlich. Es sei ein Vergleichen, daß ein allerdings mächtiger Staat, ohne jede Rücksicht auf die entgegenstehenden Lebensinteressen anderer Bundesstaaten keine Absicht mit solchen Mitteln verfuhr. Die Mittel, die hierzu angewandt werden, sind geradezu verwerflich. Wenn man solche Absichten hat, solle man erstlich vor die anderen hintreten und sagen: Wir verlangen dieses und bitten um Genehmigung. So ist nicht verfahren worden. Zur Gegenseite, man hat hinter dem Rücken verhandelt. Ich möchte Sie warnen, diesen Tendenzen die Hand zu bieten und zugleich bitten, daß sie die Freiheit der natürlichen Wasserstraßen vertheidigen, solange es noch Zeit ist. (Lebhafte Beifall.)

Herr Reichsanwalt Leberecht-Weißig sprach hierauf über Schiffahrtsabgaben. Er betonte, daß über Schiffahrtsabgaben schon viel gesprochen und geschrieben worden sei. Aber man habe wiederholt gesehen, daß das, was man für etwas ganz selbstverständliches halte, oft bestritten wurde. Aus diesem Grunde sei das Thema über die Schiffahrtsabgaben auf die Tagesordnung der heutigen Versammlung gesetzt worden. Der Redner sprach hierauf das preussische Wasserstraßengesetz. Er betonte dabei, daß man in Deutschland ein vollständiges Kanalnetz habe. Die Schifffahrt habe allerdings die Natur geschaffen, die Fahrtrassen dagegen der Staat. Die preussische Auffassung in der Frage der Abgaben sei unbillig; sie sei auch schon des öfteren widerlegt worden. Wenn Preußen Schiffahrtsabgaben einführen wolle, handle es gegen den Paragraphen 54 der Reichsverfassung. Eine Veränderung der Reichsverfassung könne aber nur in völliger Uebereinstimmung des Bundesrats und Reichstags angebracht werden. Der Reichspräsident habe kürzlich erklärt, zur Einführung der Schiffahrtsabgaben sei eine authentische Interpretation nötig. Sollten die Schiffahrtsabgaben wirklich eingeführt werden, so würden wir nach hinter dem Heiliger der Schloßanlage zurückbleiben. Der Kaiserliche Reichspräsident sei nicht richtig. Die Tonnenklometerabgabe würde verkehrshemmend und bewirke die Verleserung zahlreicher Wasserstraßen. Die Abgaben würden einen verwerflichen Einfluß für manche Orte ausüben. Den Verkehrsvereinen würde dadurch ihre Aufgabe geradezu durchkreuzt. Auch für die Schifffahrt selbst würden die Wirkungen verwerflich sein. Der Schiffer habe heute hart um seine Existenz zu ringen. Man würde besser daran tun, die Schifffahrt zu unterstützen, anstatt zu schwächen. Wenn die Schiffahrtsabgaben einmal eingeführt seien, seien sie eine rein preussische Angelegenheit, in die dann die anderen Staaten nicht mehr hineinreden können. Der preussische Staat werde sich dieses Recht auch niemals nehmen lassen. Seine Eisenbahnmacht habe den Grund gelegt zu der Gefahr der Schiffahrtsabgaben. Die Bundesregierungen sollten sich dieses zum Anlaß nehmen und nicht auf den ersten Fehler noch den zweiten laufen. Reichlich könnten die Schiffahrtsabgaben, auch wenn die Reichsverfassung geändert werde, nicht eingeführt werden, ohne daß jeder einzelne Bundesstaat seine Zustimmung dazu gegeben habe. Wenn beispielsweise Baden abstimmt sei, so müßte es trotzdem, weil es an der Rheinischschiffahrtsabgabe betheiligt, geübt werden. Dazu komme dann noch das Ausland. Der Redner kam am Schluß seiner Ausführungen zu den Resümee: Die hochschiffliche Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen widerspricht der Reichsverfassung und dem Staatsvertrage. Sie ist rechtlich durchführbar mit einer Verfassungsänderung und mit Zustimmung aller Staaten. Die Schiffahrtsabgaben sind als fiskalische Abgaben anzusehen. Sie sind wirtschaftlich gefährlich und sind daher rechtlich und wirtschaftlich zu verwerfen. Unsere Fiktion ist es, unsere Stimme dagegen zu erheben, solange es noch Zeit ist. (Lebhafte Beifall.)

Herr Reichsanwalt Leberecht-Weißig sprach hierauf über Schiffahrtsabgaben. Er betonte, daß über Schiffahrtsabgaben schon viel gesprochen und geschrieben worden sei. Aber man habe wiederholt gesehen, daß das, was man für etwas ganz selbstverständliches halte, oft bestritten wurde. Aus diesem Grunde sei das Thema über die Schiffahrtsabgaben auf die Tagesordnung der heutigen Versammlung gesetzt worden. Der Redner sprach hierauf das preussische Wasserstraßengesetz. Er betonte dabei, daß man in Deutschland ein vollständiges Kanalnetz habe. Die Schifffahrt habe allerdings die Natur geschaffen, die Fahrtrassen dagegen der Staat. Die preussische Auffassung in der Frage der Abgaben sei unbillig; sie sei auch schon des öfteren widerlegt worden. Wenn Preußen Schiffahrtsabgaben einführen wolle, handle es gegen den Paragraphen 54 der Reichsverfassung. Eine Veränderung der Reichsverfassung könne aber nur in völliger Uebereinstimmung des Bundesrats und Reichstags angebracht werden. Der Reichspräsident habe kürzlich erklärt, zur Einführung der Schiffahrtsabgaben sei eine authentische Interpretation nötig. Sollten die Schiffahrtsabgaben wirklich eingeführt werden, so würden wir nach hinter dem Heiliger der Schloßanlage zurückbleiben. Der Kaiserliche Reichspräsident sei nicht richtig. Die Tonnenklometerabgabe würde verkehrshemmend und bewirke die Verleserung zahlreicher Wasserstraßen. Die Abgaben würden einen verwerflichen Einfluß für manche Orte ausüben. Den Verkehrsvereinen würde dadurch ihre Aufgabe geradezu durchkreuzt. Auch für die Schifffahrt selbst würden die Wirkungen verwerflich sein. Der Schiffer habe heute hart um seine Existenz zu ringen. Man würde besser daran tun, die Schifffahrt zu unterstützen, anstatt zu schwächen. Wenn die Schiffahrtsabgaben einmal eingeführt seien, seien sie eine rein preussische Angelegenheit, in die dann die anderen Staaten nicht mehr hineinreden können. Der preussische Staat werde sich dieses Recht auch niemals nehmen lassen. Seine Eisenbahnmacht habe den Grund gelegt zu der Gefahr der Schiffahrtsabgaben. Die Bundesregierungen sollten sich dieses zum Anlaß nehmen und nicht auf den ersten Fehler noch den zweiten laufen. Reichlich könnten die Schiffahrtsabgaben, auch wenn die Reichsverfassung geändert werde, nicht eingeführt werden, ohne daß jeder einzelne Bundesstaat seine Zustimmung dazu gegeben habe. Wenn beispielsweise Baden abstimmt sei, so müßte es trotzdem, weil es an der Rheinischschiffahrtsabgabe betheiligt, geübt werden. Dazu komme dann noch das Ausland. Der Redner kam am Schluß seiner Ausführungen zu den Resümee: Die hochschiffliche Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen widerspricht der Reichsverfassung und dem Staatsvertrage. Sie ist rechtlich durchführbar mit einer Verfassungsänderung und mit Zustimmung aller Staaten. Die Schiffahrtsabgaben sind als fiskalische Abgaben anzusehen. Sie sind wirtschaftlich gefährlich und sind daher rechtlich und wirtschaftlich zu verwerfen. Unsere Fiktion ist es, unsere Stimme dagegen zu erheben, solange es noch Zeit ist. (Lebhafte Beifall.)

Herr Reichsanwalt Leberecht-Weißig sprach hierauf über Schiffahrtsabgaben. Er betonte, daß über Schiffahrtsabgaben schon viel gesprochen und geschrieben worden sei. Aber man habe wiederholt gesehen, daß das, was man für etwas ganz selbstverständliches halte, oft bestritten wurde. Aus diesem Grunde sei das Thema über die Schiffahrtsabgaben auf die Tagesordnung der heutigen Versammlung gesetzt worden. Der Redner sprach hierauf das preussische Wasserstraßengesetz. Er betonte dabei, daß man in Deutschland ein vollständiges Kanalnetz habe. Die Schifffahrt habe allerdings die Natur geschaffen, die Fahrtrassen dagegen der Staat. Die preussische Auffassung in der Frage der Abgaben sei unbillig; sie sei auch schon des öfteren widerlegt worden. Wenn Preußen Schiffahrtsabgaben einführen wolle, handle es gegen den Paragraphen 54 der Reichsverfassung. Eine Veränderung der Reichsverfassung könne aber nur in völliger Uebereinstimmung des Bundesrats und Reichstags angebracht werden. Der Reichspräsident habe kürzlich erklärt, zur Einführung der Schiffahrtsabgaben sei eine authentische Interpretation nötig. Sollten die Schiffahrtsabgaben wirklich eingeführt werden, so würden wir nach hinter dem Heiliger der Schloßanlage zurückbleiben. Der Kaiserliche Reichspräsident sei nicht richtig. Die Tonnenklometerabgabe würde verkehrshemmend und bewirke die Verleserung zahlreicher Wasserstraßen. Die Abgaben würden einen verwerflichen Einfluß für manche Orte ausüben. Den Verkehrsvereinen würde dadurch ihre Aufgabe geradezu durchkreuzt. Auch für die Schifffahrt selbst würden die Wirkungen verwerflich sein. Der Schiffer habe heute hart um seine Existenz zu ringen. Man würde besser daran tun, die Schifffahrt zu unterstützen, anstatt zu schwächen. Wenn die Schiffahrtsabgaben einmal eingeführt seien, seien sie eine rein preussische Angelegenheit, in die dann die anderen Staaten nicht mehr hineinreden können. Der preussische Staat werde sich dieses Recht auch niemals nehmen lassen. Seine Eisenbahnmacht habe den Grund gelegt zu der Gefahr der Schiffahrtsabgaben. Die Bundesregierungen sollten sich dieses zum Anlaß nehmen und nicht auf den ersten Fehler noch den zweiten laufen. Reichlich könnten die Schiffahrtsabgaben, auch wenn die Reichsverfassung geändert werde, nicht eingeführt werden, ohne daß jeder einzelne Bundesstaat seine Zustimmung dazu gegeben habe. Wenn beispielsweise Baden abstimmt sei, so müßte es trotzdem, weil es an der Rheinischschiffahrtsabgabe betheiligt, geübt werden. Dazu komme dann noch das Ausland. Der Redner kam am Schluß seiner Ausführungen zu den Resümee: Die hochschiffliche Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen widerspricht der Reichsverfassung und dem Staatsvertrage. Sie ist rechtlich durchführbar mit einer Verfassungsänderung und mit Zustimmung aller Staaten. Die Schiffahrtsabgaben sind als fiskalische Abgaben anzusehen. Sie sind wirtschaftlich gefährlich und sind daher rechtlich und wirtschaftlich zu verwerfen. Unsere Fiktion ist es, unsere Stimme dagegen zu erheben, solange es noch Zeit ist. (Lebhafte Beifall.)

Herr Reichsanwalt Leberecht-Weißig sprach hierauf über Schiffahrtsabgaben. Er betonte, daß über Schiffahrtsabgaben schon viel gesprochen und geschrieben worden sei. Aber man habe wiederholt gesehen, daß das, was man für etwas ganz selbstverständliches halte, oft bestritten wurde. Aus diesem Grunde sei das Thema über die Schiffahrtsabgaben auf die Tagesordnung der heutigen Versammlung gesetzt worden. Der Redner sprach hierauf das preussische Wasserstraßengesetz. Er betonte dabei, daß man in Deutschland ein vollständiges Kanalnetz habe. Die Schifffahrt habe allerdings die Natur geschaffen, die Fahrtrassen dagegen der Staat. Die preussische Auffassung in der Frage der Abgaben sei unbillig; sie sei auch schon des öfteren widerlegt worden. Wenn Preußen Schiffahrtsabgaben einführen wolle, handle es gegen den Paragraphen 54 der Reichsverfassung. Eine Veränderung der Reichsverfassung könne aber nur in völliger Uebereinstimmung des Bundesrats und Reichstags angebracht werden. Der Reichspräsident habe kürzlich erklärt, zur Einführung der Schiffahrtsabgaben sei eine authentische Interpretation nötig. Sollten die Schiffahrtsabgaben wirklich eingeführt werden, so würden wir nach hinter dem Heiliger der Schloßanlage zurückbleiben. Der Kaiserliche Reichspräsident sei nicht richtig. Die Tonnenklometerabgabe würde verkehrshemmend und bewirke die Verleserung zahlreicher Wasserstraßen. Die Abgaben würden einen verwerflichen Einfluß für manche Orte ausüben. Den Verkehrsvereinen würde dadurch ihre Aufgabe geradezu durchkreuzt. Auch für die Schifffahrt selbst würden die Wirkungen verwerflich sein. Der Schiffer habe heute hart um seine Existenz zu ringen. Man würde besser daran tun, die Schifffahrt zu unterstützen, anstatt zu schwächen. Wenn die Schiffahrtsabgaben einmal eingeführt seien, seien sie eine rein preussische Angelegenheit, in die dann die anderen Staaten nicht mehr hineinreden können. Der preussische Staat werde sich dieses Recht auch niemals nehmen lassen. Seine Eisenbahnmacht habe den Grund gelegt zu der Gefahr der Schiffahrtsabgaben. Die Bundesregierungen sollten sich dieses zum Anlaß nehmen und nicht auf den ersten Fehler noch den zweiten laufen. Reichlich könnten die Schiffahrtsabgaben, auch wenn die Reichsverfassung geändert werde, nicht eingeführt werden, ohne daß jeder einzelne Bundesstaat seine Zustimmung dazu gegeben habe. Wenn beispielsweise Baden abstimmt sei, so müßte es trotzdem, weil es an der Rheinischschiffahrtsabgabe betheiligt, geübt werden. Dazu komme dann noch das Ausland. Der Redner kam am Schluß seiner Ausführungen zu den Resümee: Die hochschiffliche Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen widerspricht der Reichsverfassung und dem Staatsvertrage. Sie ist rechtlich durchführbar mit einer Verfassungsänderung und mit Zustimmung aller Staaten. Die Schiffahrtsabgaben sind als fiskalische Abgaben anzusehen. Sie sind wirtschaftlich gefährlich und sind daher rechtlich und wirtschaftlich zu verwerfen. Unsere Fiktion ist es, unsere Stimme dagegen zu erheben, solange es noch Zeit ist. (Lebhafte Beifall.)

Herr Reichsanwalt Leberecht-Weißig sprach hierauf über Schiffahrtsabgaben. Er betonte, daß über Schiffahrtsabgaben schon viel gesprochen und geschrieben worden sei. Aber man habe wiederholt gesehen, daß das, was man für etwas ganz selbstverständliches halte, oft bestritten wurde. Aus diesem Grunde sei das Thema über die Schiffahrtsabgaben auf die Tagesordnung der heutigen Versammlung gesetzt worden. Der Redner sprach hierauf das preussische Wasserstraßengesetz. Er betonte dabei, daß man in Deutschland ein vollständiges Kanalnetz habe. Die Schifffahrt habe allerdings die Natur geschaffen, die Fahrtrassen dagegen der Staat. Die preussische Auffassung in der Frage der Abgaben sei unbillig; sie sei auch schon des öfteren widerlegt worden. Wenn Preußen Schiffahrtsabgaben einführen wolle, handle es gegen den Paragraphen 54 der Reichsverfassung. Eine Veränderung der Reichsverfassung könne aber nur in völliger Uebereinstimmung des Bundesrats und Reichstags angebracht werden. Der Reichspräsident habe kürzlich erklärt, zur Einführung der Schiffahrtsabgaben sei eine authentische Interpretation nötig. Sollten die Schiffahrtsabgaben wirklich eingeführt werden, so würden wir nach hinter dem Heiliger der Schloßanlage zurückbleiben. Der Kaiserliche Reichspräsident sei nicht richtig. Die Tonnenklometerabgabe würde verkehrshemmend und bewirke die Verleserung zahlreicher Wasserstraßen. Die Abgaben würden einen verwerflichen Einfluß für manche Orte ausüben. Den Verkehrsvereinen würde dadurch ihre Aufgabe geradezu durchkreuzt. Auch für die Schifffahrt selbst würden die Wirkungen verwerflich sein. Der Schiffer habe heute hart um seine Existenz zu ringen. Man würde besser daran tun, die Schifffahrt zu unterstützen, anstatt zu schwächen. Wenn die Schiffahrtsabgaben einmal eingeführt seien, seien sie eine rein preussische Angelegenheit, in die dann die anderen Staaten nicht mehr hineinreden können. Der preussische Staat werde sich dieses Recht auch niemals nehmen lassen. Seine Eisenbahnmacht habe den Grund gelegt zu der Gefahr der Schiffahrtsabgaben. Die Bundesregierungen sollten sich dieses zum Anlaß nehmen und nicht auf den ersten Fehler noch den zweiten laufen. Reichlich könnten die Schiffahrtsabgaben, auch wenn die Reichsverfassung geändert werde, nicht eingeführt werden, ohne daß jeder einzelne Bundesstaat seine Zustimmung dazu gegeben habe. Wenn beispielsweise Baden abstimmt sei, so müßte es trotzdem, weil es an der Rheinischschiffahrtsabgabe betheiligt, geübt werden. Dazu komme dann noch das Ausland. Der Redner kam am Schluß seiner Ausführungen zu den Resümee: Die hochschiffliche Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen widerspricht der Reichsverfassung und dem Staatsvertrage. Sie ist rechtlich durchführbar mit einer Verfassungsänderung und mit Zustimmung aller Staaten. Die Schiffahrtsabgaben sind als fiskalische Abgaben anzusehen. Sie sind wirtschaftlich gefährlich und sind daher rechtlich und wirtschaftlich zu verwerfen. Unsere Fiktion ist es, unsere Stimme dagegen zu erheben, solange es noch Zeit ist. (Lebhafte Beifall.)

Kriegsgerichtsdirektor Becker als Führer, Böttgermann, Reichslogabg., Wessler Scipio, Abt. 10 1/2 in der Aufstellung, in 1/2 St. über...

Die 12. Sektion der Mälerei-Vereinsgenossenschaft (Baden und bayerische Pfalz) hält am Donnerstag, 6. Juni, vormittags 10 Uhr, im Börsensaal (Saal der Effektenbörse) hier selbst ihre 23. ordentliche Sektionsversammlung ab.

Stellenwechsel. In diesen Tagen wird in kaufmännischen Kreisen Eurchlich gefaßt über Neuorganisation von Personal. Auch die Handlungsgesellschaften, die zum 1. Juli ihre Stellung wechseln...

Das vollständig neue Programm des künftigen Kinematographentheaters P. 6. 20, ist auf das Publikum große Anziehungskraft aus und findet bei jedermann allgemeinen Anklang.

Kongresse im Jubiläumsjahr.

Verein der akademisch gebildeten Lehrer Badens. Für die 22. Jahresversammlung die Freitag, den 24. und Samstag, den 25. Mai hier stattfindet, ist folgendes Programm festgelegt:

Freitag, den 24. Mai: 1. 10 Uhr: Besuch des naturhistorischen Museums im Schloß, Besichtigung der von Herrn Geh. Kommerzienrat Reich geleiteten biologischen Gruppen.

Samstag, den 25. Mai: Ort der Versammlungen: Höhere Mädchenschule. 1. 9 1/2 Uhr: Ankommen und der Physik- und Chemiker im Physiksaal der Höheren Mädchenschule.

Sonntag, den 26. Mai: Auf freundliche Einladung des Bürgermeisters von Schwellingen und der Schwelinger Antiquarier wird für Sonntag Morgen ein Ausflug nach Schwellingen, dessen Ziel gerade zur Pfingstzeit und zudem am Morgen am schönsten ist.

Theater, Kunst und Wissenschaft.

Gelehrtennachrichten. Dem Exzellenzrat der Universität Freiburg, Geheimen Hofrat Professor Dr. Franz Simpfendorfer, wurde das Kommandeurkreuz zweiter Klasse des Ordens von St. Augustin verliehen.

Unter dem Namen „Dreidreiß“ ist in Berlin ein neues literarisches Unternehmen ins Leben getreten, das sich die Aufgabe stellt, ihm anvertraute Manuskripte jeder Art — Artikel, Beilagen, Romane — unter fachmännischer Leitung dreidreißig zu gestalten.

Ein antiker Fund in Schlesien. In Driesig im Kreise Glogau wurde, wie gemeldet wird, ein großes Gräberfeld aus der jüngeren Hallstattzeit, der letzten Wille der thrakischen Bevölkerung vor ihrer Verdrängung aufgedeckt.

Walter Crane indische Skulpturen. Aus London wird berichtet: Lebhaftes Interesse erregen in Künstlerkreisen die Skulpturen, die Walter Crane als Ergebnis seiner Studien von einer Reise durch Indien und Ceylon im letzten Winter mitgebracht hat.

Letzte Nachrichten und Telegramme.

Landau (Pfalz), 22. Mai. Auf dem Bahnhofe Brücken wurde von einem rangierenden Güterzuge dem Kohlenhändler Zimpelmann der Kopf abgefahren.

Frankfurt a. M., 22. Mai. In dem Befinden des Reichs- und Bundesratspräsidenten Deser, von dessen schwerer Erkrankung ist gemeldet wurde, ist in den letzten Tagen eine erfreuliche Besserung eingetreten.

Frankfurt a. M., 22. Mai. Die englischen Kommunalpolitiker wohnten heute vormittag im Kurfürstensaal einen Vortrag der Herren Oberbürgermeister Dr. Widder und Stadtrat Rautenbach über die bauliche Entwicklung der Stadt, über Städtevergrößerung und Entzerrungsgesetz usw. an.

Dangia, 22. Mai. Wie die „Dangiger Zeitung“ meldet, wurde der am 17. April zwischen Danga und Adersdorf geschlossene Antier nach Waukegänger eingebracht. In der Spitze fand man die Leichen der beiden Passagiere, des Kaufmanns Schimmelpfeng und einer Frau aus Königsberg, sowie die des jüngsten Sohnes des Händlers.

Paris, 22. Mai. Nach einer offiziellen Mitteilung sei es möglich, daß der Minister des Äußeren Ribot, den Vorkauf des französisch-japanischen Abkommens, dessen Unterzeichnung morgen oder übermorgen erfolgen soll, vor der Veröffentlichung durch die Presse dem Parlament zur Kenntnis bringen werde.

Bordeaux, 22. Mai. Der Coude-Neuchâtel-Turm auf der Insel Arbet kürzte in der verflochtenen Nacht ein. Der Leuchtturm, welcher 1895 erbaut worden war, war so schnell vom Meere unterwaschen worden, daß er bereits 1896 außer Dienst gestellt werden mußte.

Worms, 22. Mai. In der heutigen Vorstandssitzung der deutschen Kolonialgesellschaft wurde über die Aufhebung der Kolonial-Deutschen am Rhein-Verg referiert. Nach Darstellungen des Hauptmanns Leue, der vor kurzem Deutsch-Südwestafrika besuchte, suchen diese Aufhebungen gut.

Worms, 22. Mai. Die heutige Vorstandssitzung der deutschen Kolonialgesellschaft wurde durch Herzog Johann Albrecht von Mecklenburg mit Rücksicht für die verstorbenen Mitglieder Prinz Ahrensberg, Professor Kirchhoff, Geh. Bergat-Puffer und Rektor Klein-Schmidt eröffnet.

Wiesbaden, 22. Mai. Unter dem Vorsitz des Reichstagsabgeordneten Schröder trat heute hier der 28. deutsche Protestantenrat in einer dreitägigen Sitzung zusammen. Die Tagung wurde heute vormittag 11 Uhr durch eine Generalversammlung des deutschen Protestanten-Vereins eröffnet.

Essen a. Ruhr, 22. Mai. Gestern Abend veranstaltete der Allgemeine deutsche Schulverein im städtischen Saal einen Vortragabend. Die Hauptversammlung des Allgemeinen deutschen Schulvereins fand heute mittag unter dem Vorsitz des Staatsministers Hentig statt.

Darmstadt, 22. Mai. Heute benannten hier die Verhandlungen des Delegiertenkongresses des Gesamtverbandes der evangelischen Arbeitervereine Deutschlands, mit denen die Feier des 25jährigen Bestehens der evangelischen

Arbeitervereine verbunden ist. Vertreten sind 475 Vereine mit 92000 Mitgliedern. (Hess. Ztg.)

Zur Arbeiterbewegung.

Diesenhafen, 22. Mai. Im Rendiale betrug die Zahl der Streikenden am 21. Mai, nachmittags 5 Uhr bei den Telegraphen Wölke, Witten II, Köhling, Rurbacher Höhe, Postamtverein und Rheinische Stahlwerke von 3200 Mann 216. Auf der Grube Erne in Rombach sind von 350 Mann heute 215 Mann eingefahren.

Marokko.

Paris, 22. Mai. Der „Petit Parisien“ bezieht das Gerücht, nach welchem der französische Konsul in Kragador in Begleitung französischer Gendarmen sich nach Marokko begeben soll, als unbegründet. Der französische Konsul werde, entsprechend der vom Marokko angenommenen Forderung Frankreichs, in Marokko eine Untersuchung über die Umstände vornehmen, unter denen die Ermordung des Dr. Mauchamps erfolgt sei.

Zur Lage in Rußland.

Petersburg, 22. Mai. Die Monarchisten veröffentlichen heute in der „Nowoje Wremja“ einen offenen Brief an den Dumapräsidenten Golowin, der von 54 Mitgliedern der Duma unterzeichnet ist. Sie werfen in diesem Schreiben Golowin vor, daß er trotz der absichtlichen Abwesenheit der Linken des Blocks erklärt habe, die Duma nichtbillig einstimmig das Attentat auf den Kaiser. Der Brief schließt: „Ihre Worte über die Einflüsterung können uns wie Dornen und es können uns unwürdig des hohen Postens, den Sie einnehmen. Wir halten es für unsere Pflicht, dies durch eine öffentliche Erklärung bekunden zu machen, damit Ihre Worte Rußland nicht irreführen und nicht den wahren Charakter dieser einstimmigen Erklärung verheimlichen.“

Aus dem Großherzogtum.

Schwellingen, 20. Mai. Am 8. u. 9. und 10. Juni wird daher der erste badische Kavallerietag unter dem Protektorat des Prinzen Max von Baden abgehalten. Damit verbunden der hiesige Verein ehemaliger Kavalleristen des Reichs seiner Standartenweibe. Der Vorkonvent, Prinz Max, hat sein Erscheinen für Sonntag den 9. Juni bestimmt zugesagt.

oc. Von der Bergstraße, 21. Mai. An den Kirchbäumen rücken die massenhaft auftretenden Rassen großen Schaden an. Die Kirchgemeinden dürfte entgegen den Erwartungen gering ausfallen.

oc. Karlsruhe, 21. Mai. In Wienenisch brannten heute nach der Wohnhäuser und Scheunen der Landwirte Baumann und Max Müller nieder. Das Vieh und die Räumlichkeiten größtenteils dem Feuer zum Opfer.

oc. Freiburg i. Br., 21. Mai. Der Glatte Mühlentraubt hiesiger Stadt beträgt 87 235 Liter, der süßliche somit 18 698 078 Liter. Auf den Kopf der Bevölkerung kommen täglich 0,595 Liter. Freiburg steht unter den Städten, deren Mühlentraubt bekannt ist, an der Spitze. In Heidelberg entfallen auf den Kopf der Bevölkerung täglich 0,500, in Konstanz 0,505 und in Karlsruhe 0,527 Liter.

Pfalz, Hessen und Umgebung.

F. Ludwigshafen, 21. Mai. Gestern wurde im Gesellschaftsaal der Verbandstag der landlichen Genossenschaften Rheinischer Organisation für Rheinpfalz, Baden und Großh. Hessen abgehalten. Nach der Eröffnung des Verbandstags durch Herrn Direktor Rungenast hielt der zum Vorsitzenden der Versammlung gewählte Herr Dr. Werner-Scheidt die Eröffnungsrede.

Saponia in keiner Küche entbehrlich.

Man reinigt damit schnell u. gründlich Porzellan- u. Glas-Geschirr, Töpfe aller Art, Messer u. Gabeln, Holzgeräte, Tischplatten, Delanstrich, Plättchen, Kacheln etc. In Stücken à 15 u. 25 Pfg. in Drogerien, Colonialwaren-, Seifen- u. Haushaltungsgeschäften

Pfälzische Bank, Mannheim.

Kapital: 50 Millionen. — Reserven: 9 Millionen.

Geschäft: Ludwigsplatz a. Rh., Niederelmsäulen in München, Frankfurt a. M., Nürnberg, Kaiserlautern, Bamberg, Worms, Zweibrücken, Pirmasens, Speyer, Neustadt a. Saard., Frankenthal, Landau, Alzey, Dürkheim, Grünstadt, Crailsheim, Bensheim.

Eröffnung laufender Rechnungen mit und ohne Kreditgewährung. Vorforderung von Wertpapieren und Waren. Annahme von verzinslichen Einlagen auf provisorischen Checkkonto und von Spareinlagen.

Wir vergüten gegenwärtig bis auf Weiteres:

mit ganzjähriger Kündigung	4%
„ halbjähriger	3 1/2%
„ vierteljähriger	3 1/4%
„ monatlicher	3%
ohne Kündigung	2 1/2%

An- und Verkauf von Devisen und Discontierung von Wechseln. Aus- u. Verkauf von Wertpapieren an der Börse und allen auswärtigen Börsen. Aufbewahrung und Verwaltung von Wertpapieren in feuer- und diebstahlsicheren Gewölben mit Safes-Einrichtung.

Incasso von Wechseln zu äußerst niedrigen Spesenätzen. Einlösung sämtlicher Coupons und Dividendencheine. Erbschaften, Grundschulden, Accreditierungen, Reisegeldbriefe etc. Versicherung verlosbarer Wertpapiere gegen Coursverlust und Controlle der Verzinsungen.

Alles zu den billigsten und coulantesten Bedingungen.

Das 300jährige Jubiläum der Stadt Mannheim betr.

Das Jubiläum, das unsere liebe Vaterstadt zu feiern sich anheißt, soll sich einem erstreben, idealen Zwecke dienen, indem es das Interesse an der Geschichte unserer Heimat erweckt und in weiteren Kreisen verbreitet.

So sollte das Fest dem höchsten Altertumsverein, der sich seit nahezu 50 Jahren die Pflege der Heimatgeschichte und der Geschichte Mannheims zur Aufgabe macht, möglichst viele neue Mitglieder zuführen und ihn zugleich auch durch Anwendung von Geldspenden unterstützen, die ihm für seinen Zweck noch mehr, als es mit den bisherigen Mitteln möglich war, zu fließen und zu helfen.

Inbesondere wäre der höchsten Altertumsammlung, in deren Beständen sich die wertvollsten Schätze der Stadt und ihr umgebener Gegend auf bewahrt sind, wie materiellem Gebiet, in Handel, Verkehr und Industrie widerpiegelt, ein reicheres Aussehen zu wünschen, damit sie von ihrem beherrschenden, fast ausschließlichen Altertumsverein zu einem kulturellen und wissenschaftlichen Museum sich erheben und ausdehnen, wie man es in einer Stadt von der Größe und Bedeutung Mannheims erwarten darf. Hierzu würde dem künftigen großen Stadtmuseum, dessen Errichtung die Aufgabe der nächsten Zeit ist, in weitestmöglicher Weise entgegenzukommen.

Bereits hat eine Anzahl auswärtiger Wohnender, so wie Mannheimer, diesen Gedanken aufgegriffen und als wertvolles Verdienst einer Sammlung 1700 Mark dem Altertumsverein als Jubiläumsgabe überwiesen. Diese Summe ist schon zum größten Teil zum Ankauf wertvoller Sammlungsgegenstände verwendet worden.

Angeregt durch diese hochherzigen und dankenswerten Beiträge werden auch unsere liebgewonnenen Mannheimer nicht zurückbleiben wollen, sondern auch ihrerseits gerne zur Förderung eines so patriotischen Bildungszweckes beitragen, damit unserm Museum eine Bereicherung und Ausgestaltung zuteil werde, die noch in späteren Jahren Kunde geben soll von dem hingebenden und opferwilligen Bürgerinn, der im Jubiläum 1907 in so schöner Weise sich betätigt hat.

Mannheim, im April 1907.

Zwangs-Versteigerung.

Am 27. Mai, im Wege der Zwangsversteigerung soll das in Grundbuch eingetragen, im Grundbuch von Seckheim zur Zeit der Eintragung des Versteigerungsgegenstandes bestehende Grundstück in Mannheim, Kreisamt Mannheim, im Grundbuch eingetragen, nachfolgend beschriebener Grundstück am 27. Mai 1907, Vormittag 9 Uhr, durch das unterzeichnete Notariat im Rathaus in Seckheim versteigert werden.

Der Versteigerungsgegenstand ist am 17. April 1907 in das Grundbuch eingetragen worden. Die Grundfläche der Grundstücke des Grundstückes ist, sowie der Inhalt des Grundbuchs betreffend die Grundstücke, insbesondere der Grundbesitzverhältnisse in jedem Falle bekannt.

Es erfolgt die Aufforderung, Rechte, soweit sie zur Zeit der Eintragung des Versteigerungsgegenstandes in das Grundbuch eingetragen waren, spätestens am Versteigerungstermine vor der Aufforderung zur Abgabe von Geboten anzumelden und, wenn der Gläubiger widerspricht, glaubhaft zu machen, widrigenfalls sie bei der Verteilung des Versteigerungserlöses dem Ansprüche des Gläubigers und den übrigen Rechten nachgeben werden.

Diejenigen, welche ein der Versteigerung entgegenstehendes Recht haben, werden aufgefordert, vor der Verteilung des Erlöses die Aufhebung oder einseitige Einstellung des Versteigerungsverfahrens, widrigenfalls für das Recht der Versteigerungserlöse an die Stelle des verfallenen Gegenstandes tritt.

Beschreibung des in versteigerten Grundstücks:

Grundstück von Seckheim, Band 31, Blatt 1, Grundbesitzverhältnisse I.

Oben: 1/2 L. Paulsen'sche Nummer der Grundstücke im U. L. 1. Lagerbuch Nr. 3300 Flächeninhalt 10 a 22 qm, bestehend aus 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3300, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3301, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3302, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3303, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3304, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3305, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3306, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3307, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3308, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3309, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3310, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3311, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3312, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3313, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3314, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3315, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3316, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3317, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3318, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3319, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3320, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3321, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3322, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3323, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3324, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3325, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3326, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3327, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3328, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3329, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3330, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3331, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3332, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3333, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3334, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3335, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3336, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3337, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3338, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3339, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3340, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3341, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3342, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3343, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3344, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3345, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3346, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3347, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3348, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3349, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3350, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3351, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3352, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3353, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3354, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3355, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3356, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3357, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3358, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3359, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3360, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3361, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3362, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3363, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3364, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3365, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3366, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3367, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3368, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3369, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3370, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3371, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3372, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3373, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3374, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3375, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3376, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3377, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3378, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3379, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3380, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3381, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3382, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3383, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3384, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3385, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3386, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3387, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3388, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3389, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3390, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3391, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3392, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3393, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3394, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3395, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3396, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3397, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3398, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3399, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3400, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3401, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3402, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3403, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3404, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3405, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3406, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3407, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3408, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3409, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3410, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3411, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3412, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3413, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3414, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3415, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3416, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3417, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3418, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3419, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3420, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3421, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3422, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3423, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3424, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3425, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3426, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3427, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3428, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3429, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3430, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3431, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3432, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3433, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3434, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3435, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3436, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3437, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3438, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3439, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3440, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3441, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3442, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3443, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3444, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3445, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3446, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3447, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3448, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3449, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3450, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3451, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3452, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3453, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3454, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3455, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3456, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3457, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3458, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3459, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3460, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3461, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3462, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3463, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3464, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3465, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3466, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3467, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3468, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3469, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3470, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3471, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3472, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3473, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3474, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3475, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3476, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3477, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3478, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3479, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3480, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3481, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3482, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3483, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3484, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3485, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3486, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3487, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3488, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3489, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3490, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3491, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3492, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3493, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3494, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3495, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3496, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3497, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3498, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3499, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3500, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3501, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3502, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3503, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3504, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3505, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3506, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3507, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3508, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3509, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3510, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3511, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3512, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3513, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3514, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3515, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3516, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3517, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3518, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3519, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3520, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3521, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3522, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3523, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3524, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3525, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3526, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3527, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3528, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3529, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3530, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3531, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3532, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3533, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3534, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3535, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3536, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3537, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3538, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3539, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3540, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3541, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3542, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3543, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3544, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3545, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3546, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3547, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3548, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3549, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3550, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3551, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3552, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3553, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3554, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3555, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3556, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3557, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3558, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3559, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3560, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3561, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3562, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3563, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3564, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3565, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3566, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3567, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3568, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3569, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3570, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3571, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3572, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3573, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3574, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3575, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3576, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3577, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3578, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3579, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3580, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3581, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3582, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3583, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3584, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3585, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3586, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3587, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3588, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3589, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3590, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3591, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3592, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3593, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3594, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3595, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3596, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3597, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3598, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3599, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3600, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3601, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3602, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3603, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3604, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3605, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3606, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3607, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3608, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3609, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3610, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3611, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3612, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3613, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3614, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3615, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3616, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3617, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3618, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3619, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3620, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3621, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3622, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3623, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3624, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3625, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3626, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3627, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3628, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3629, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3630, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3631, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3632, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3633, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3634, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3635, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3636, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3637, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3638, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3639, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3640, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3641, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3642, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3643, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3644, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3645, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3646, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3647, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3648, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3649, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3650, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3651, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3652, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3653, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3654, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3655, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3656, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3657, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3658, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3659, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3660, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3661, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3662, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3663, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3664, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3665, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3666, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3667, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3668, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3669, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3670, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3671, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3672, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3673, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3674, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3675, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3676, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3677, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3678, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3679, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3680, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3681, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3682, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3683, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3684, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3685, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3686, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3687, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3688, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3689, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3690, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3691, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3692, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3693, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3694, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3695, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3696, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3697, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3698, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3699, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3700, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3701, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3702, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3703, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3704, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3705, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3706, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3707, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3708, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3709, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3710, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3711, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3712, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3713, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3714, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3715, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3716, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3717, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3718, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3719, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3720, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3721, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3722, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3723, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3724, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3725, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3726, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3727, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3728, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3729, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3730, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3731, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3732, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3733, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3734, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3735, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3736, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3737, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3738, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3739, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3740, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3741, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3742, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3743, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3744, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3745, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3746, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3747, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3748, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3749, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3750, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3751, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3752, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3753, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3754, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3755, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3756, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3757, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3758, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3759, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3760, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3761, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3762, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3763, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3764, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3765, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3766, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3767, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3768, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3769, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3770, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3771, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3772, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3773, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3774, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3775, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3776, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3777, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3778, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3779, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3780, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3781, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3782, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3783, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3784, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3785, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3786, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3787, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3788, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3789, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3790, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3791, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3792, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3793, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3794, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3795, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3796, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3797, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3798, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3799, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3800, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3801, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3802, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3803, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3804, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3805, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3806, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3807, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3808, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3809, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3810, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3811, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3812, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3813, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3814, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3815, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3816, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3817, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3818, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3819, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3820, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3821, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3822, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3823, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3824, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3825, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3826, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3827, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3828, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3829, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3830, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3831, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3832, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3833, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3834, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3835, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3836, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3837, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3838, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3839, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3840, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3841, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3842, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3843, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3844, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3845, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3846, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3847, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3848, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3849, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 3850, 1/2 L. 1. Lagerbuch Nr. 385

