

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1862

114 (15.5.1862)

Beilage zu Nr. 114 der Karlsruher Zeitung.

Donnerstag, 15. Mai 1862.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 13. Mai. In Folgendem theilen wir unsern Lesern aus dem den Ständen vorgelegten Entwurf des Eisenbahnbudgets für die Jahre 1862 und 1863 das hauptsächlichste über die projektirten neuen Bahnanlagen mit.

Odenwald-Eisenbahn:

A. Strecke von Heidelberg bis Mosbach. Neue Anforderung.

Zur Verbindung der Saline Rappenaun mit der Station Waibstadt ist von der Salinenverwaltung die Anlage einer Pferdebahn gewünscht worden, um den nicht unbedeutenden Bedarf an Steinkohlen und sonstigen Materialien billiger beziehen und mit dem am Neckar gelegenen benachbarten heilschen und württembergischen Salinen die Konkurrenz bestehen zu können.

Es kann zwar die Größe des mit Eröffnung der Odenwaldbahn zu erwartenden Verkehrs auf der Strecke Rappenaun-Waibstadt noch nicht annähernd angegeben werden; immerhin aber ist mit Bestimmtheit vorauszusetzen, daß dieser Verkehr ein nicht gewöhnlicher sein wird, da die Saline hierzu mit ihrem Bedarf an Kohlen und sonstigen Materialien und mit ihren Erzeugnissen, welche auf die Eisenbahn verbracht werden, ein großes Quantum liefert.

Auch wird von den in dieser Linie gelegenen Orten Rappenaun, Ober- und Untergimpeln und Neckarbischofsheim, sowie von der Umgebung ein nicht unbedeutender Verkehr an Früchten, Mehl und dergleichen zufließen.

Es muß nun unter allen Umständen von Rappenaun nach Waibstadt eine gute Straße, deren Kosten zu 118,000 fl. veranschlagt sind, hergestellt werden.

Um diese Straße als Schienenweg benutzen und mit Pferden oder leichteren Lokomotiven betreiben zu können, ist es angemessen, hierauf schon beim Bau derselben Rücksicht zu nehmen und insbesondere die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse, Uebergänge, Durchlässe, Breite und Fundamentierung hiernach zu bemessen. Schon der Umstand, daß die Saline Dürrheim durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden wird, fordert dazu auf, daß man auch bei der Saline Rappenaun eine solche Verbindung herstelle.

Der Mehraufwand hierfür wird sich auf 136,000 fl. belaufen, wozu noch weitere 200,000 fl. kommen für Belegung des Straßenkörpers mit Schwellen und Schienen.

Sämmtliche Kosten sind veranschlagt zu 454,000 fl.

B. Auftheilung von Mosbach bis zur bayerischen Grenze.

Nach dem Gesetze vom 7. Mai 1858 Art. 4 soll eine Bahn von der Staatsbahn in Heidelberg ab über Mosbach in der Richtung nach Würzburg zum Bau und Betrieb an einen Privatunternehmer begeben werden.

Mit dem späteren Gesetze vom 27. April 1860 wurde beschlossen, daß diese Bahn in der Richtung nach Würzburg über Gerlachsheim zu führen und vorläufig von Heidelberg bis Mosbach auf Staatskosten zu bauen ist.

Die Strecke von Heidelberg bis Mosbach wird in kurzer Zeit vollendet sein und ist es notwendig, die Bahn von Mosbach ab in der Richtung von Gerlachsheim weiter zu führen.

Man hält es für angemessen, daß dieses ebenfalls auf Staatskosten geschehe und hat zu diesem Zweck einen Gesetzentwurf vorgelegt.

Hinsichtlich des Anschlusses dieser Bahn an die auf bayerischem Gebiet in der Richtung nach Würzburg fortzusetzende Strecke ist mit der königl. bayerischen Regierung am 27. Jan. 1862 ein Vertrag abgeschlossen, demselben aber von Seiten Bayerns die Ratifikation noch nicht erteilt worden. Unter allen Umständen ist aber mit dem Bau der Bahn von Mosbach bis Gerlachsheim bald zu beginnen.

Die hierbei in Frage kommenden Zuglinien sind von der Bauverwaltung bereits untersucht worden, und kann als Ergebnis dieser Untersuchungen angenommen werden, daß die Zugrichtung von Mosbach bis Seckach nicht zu beanstanden und in jedem Falle beizubehalten ist.

Von Seckach aus sind vorzugsweise drei Richtungen ins Auge zu fassen:

- a) über Buchen, Walldürn, Hardheim, Tauberbischofsheim und Gerlachsheim, Oberwittighausen;
- b) über Abelsheim, Cubigheim, Königheim, Tauberbischofsheim, Gerlachsheim, Oberwittighausen;
- c) über Abelsheim, Borberg, Königshofen, Gerlachsheim, Oberwittighausen.

Die Linie über Buchen und Walldürn würde aus volkswirtschaftlichen Gründen in erste Reihe zu stellen sein. Ob die Terrainverhältnisse so beschaffen, daß deren Ausführung mit Rücksicht auf den Aufwand für Bau und Betrieb den Vorzug verdient, muß noch näher untersucht werden und ist auf Betreiben der hierbei beteiligten Gemeinden das Geeignete bereits angeordnet.

Fällt das Ergebnis dieser Untersuchung ungünstig aus, dann bleibt nur die Wahl, ob die Zugrichtung über Tauberbischofsheim oder Königshofen einzuhalten sei.

Die Linie über Tauberbischofsheim, Gerlachsheim, Oberwittighausen hat eine Länge von 28,820 Ruthen oder 19,45 Stunden, jene über Borberg und Königshofen, Gerlachsheim, Oberwittighausen 27,720 Ruthen oder 18,7 Stunden.

Der Aufwand ist einschließlich der Verwaltungskosten, aber ohne Rücksicht auf Betriebsmaterial veranschlagt: für die Linie von Mosbach über Königshofen auf 10,384,400

fl., für die Linie von Mosbach über Tauberbischofsheim 10,995,400 fl.

Ueber Tauberbischofsheim mehr 611,000 fl.

Wenn man bei der Wahl der Eisenbahn-Zuglinie sich ausschließlich oder vorzugsweise von den Rücksichten auf den durchgehenden Verkehr leiten läßt, so unterliegt es keinem Zweifel, daß man sich für die kürzere Linie über Königshofen entscheiden müßte, weil durch das Einhalten einer längeren Linie die Konkurrenz mit anderen Bahnen ungewissermaßen erschwert wird.

Da aber bei der Wahl der Zugrichtung für jede auf Staatskosten ausgeführt werdende Bahn, ganz besonders aber für die in Frage liegende Odenwaldbahn, auch die volkswirtschaftlichen Interessen schwer in die Waagschale fallen, weil diese es zunächst sind, welche die erste Veranlassung zu dem Bau dieser Bahn gaben, so hat man sich nach sorgfältiger Erwägung aller für und gegen beide Linien sprechenden Verhältnisse für die Linie über Tauberbischofsheim entschieden.

Ist auch die Bevölkerung, welche in nächster Entfernung von den beiden Bahnlinien liegt, der Zahl nach wenig verschieden, so ist doch nicht zu verkennen, daß der über Bischofsheim führende Zug einer größeren Anzahl bedeutender Orte des badischen Unterrentkreises zugänglich wird, da die Bahn mehr durch die Mitte des Kreises zieht, während die Linie über Königshofen sich großentheils an der Landesgrenze hin bewegt.

Von ganz besonderem Werthe erscheint es aber, die Stadt Tauberbischofsheim in unmittelbare Verbindung mit der Heidelberg-Würzburger Bahn zu bringen, da diese Stadt schon bisher den Verkehr mit den Landfuhren in dieser Richtung hatte, und ihren gewerblichen und lokalen Verhältnissen nach mehr als jeder andere Ort dazu vereinget ist, für den Verkehr aus dem Odenwald und dem Tauberthal einen Hauptknotenpunkt zu bilden, und dadurch den Verkehr selbst in den verschiedenen Richtungen zu beleben.

Kein an der Linie über Königshofen liegender Ort wäre vereinigt, diese Bedingung in gleichem Maße zu erfüllen.

Aber auch die Rücksichten auf die Ermöglichung einer künftigen Verbindungsbahn über Wertheim nach Miltenberg, längs der Tauber und des Main, sprechen zu Gunsten der Bischofsheimer Linie, da die Bahn von Miltenberg über Bischofsheim nach Heidelberg kürzer, als die bestehende Bahnverbindung über Darmstadt nach Heidelberg wäre, und daher der ganze Verkehr von Amorbach, Miltenberg und Umgegend sich später der Odenwaldbahn zuwenden wird.

Diese Vorteile der Bischofsheimer Linie dürften das zu bringende Opfer an Geld, sowie den an sich nicht bedeutenden Umweg wohl rechtfertigen.

Zu bemerken ist, daß bei dem Mangel der einzelnen Vermessungen und der Detailpläne der Aufwand sich nur annähernd nach Durchschnittszahlen berechnen ließ, und man sich daher eine genaue Veranschlagung des Aufwandes um so mehr vorbehalten muß, als für die noch in Untersuchung befindliche Zugrichtung über Buchen und Walldürn noch nicht einmal eine approximative Kostenberechnung gemacht werden kann.

Wenn der mit Bayern abgeschlossene Vertrag wegen Fortsetzung der Odenwaldbahn nach Würzburg zum Vollzuge kommt, hat Baden auch eine ordentliche Militärstraße von Bruchsal bis zum Germersheimer Brückentopf herzustellen. Die vorhandene Straße wird hierzu beibehalten werden, bedarf aber an verschiedenen Stellen einer Korrektur und neuer Brücken und Durchlässe.

Der Kostenüberschlag ist noch nicht aufgestellt, und hängt die Größe des Aufwandes noch von näherer Untersuchung über die erforderlichen Verbesserungen an der vorhandenen Straße ab. Annähernd sind diese auf 30,000 fl. angenommen worden.

Die Kosten für diese Straße sind auf den Eisenbahnbau-Fond zu übernehmen.

Für die laufende Budgetperiode wird zur Fortsetzung der Bahn von Mosbach an die bayerische Grenze voraussichtlich nur eine Summe von etwa 1,500,000 fl. zur Verwendung gebracht werden können, daher auch nur eine Anforderung in diesem Betrag in das Budget eingetragen erscheint.

Eisenbahn von Neckarelz bis Heilbronn.

Die königl. württembergische Regierung hat nach dem Gesetze vom 10. Januar 1862 (Regierungsblatt für das Königreich Württemberg von 1862, Nr. 3) den Bau einer Eisenbahn von Heilbronn an die badische Grenze gegen Neckarelz für die Etatperiode 1861—64 in Aussicht genommen.

Verhandlungen, unter welchen Bedingungen eine Eisenbahn von Heilbronn nach Neckarelz zum Anschluß an die Odenwaldbahn zu gestatten sei, haben unter den beiden Regierungen noch nicht stattgefunden.

Sollte der in einem besondern Gesetzentwurf eingebrachte Antrag zur Herstellung einer Bahn von Neckarelz bis zur Landesgrenze die Zustimmung der Stände erhalten und werden von Seiten der königl. württembergischen Regierung hinsichtlich des Anschlusses und Betriebs der projektirten Heilbronn-Neckarelz Bahn so annehmbare Vorschläge gemacht, daß eine Verständigung unter beiden Regierungen erreicht wird, so ist es wünschenswert, daß mit dem Bau der auf badischem Gebiet gelegenen Strecke so zeitig begonnen werde, daß solche in dem von Württemberg gewünschten Zeitraum hergestellt werden kann.

Die Länge der Bahn von Neckarelz bis Heilbronn beträgt beiläufig 6 Stunden, wovon 1 1/2 Stunden auf badisches Gebiet kommen.

Der Aufwand an Baukosten der badischen Strecke kann

noch nicht näher angegeben werden, da noch keine Vermessungen und Aufnahmen stattgefunden. Beiläufig sind die Kosten bei einer zweispurigen Anlage des Bahndammes auf ungefähr 880,000 fl. angegeben, welcher Betrag jedoch, da keine Detailberechnungen vorliegen, nicht in das Budget aufgenommen werden kann.

Für die laufende Budgetperiode wird übrigens, um erforderlichen Falls den Bau mit jenem auf königl. württembergischem Gebiete gleichzeitig vollenden zu können, eine Summe von 100,000 fl. genügen.

Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Mannheim.

Der Bau dieser Brücke steht in innigem Zusammenhang mit Fortsetzung der Odenwaldbahn bis Würzburg.

Auch hierüber ist mit Bayern eine Uebereinkunft abgeschlossen, diese aber von der königl. Regierung noch nicht ratifiziert worden.

Es wird diese Uebereinkunft seiner Zeit den Ständen zur Zustimmung vorgelegt werden. Erst wenn diese erfolgt sein wird, soll mit den Arbeiten für den Brückenbau begonnen werden. In der Unterstellung, daß die allseitige Genehmigung der Uebereinkunft noch auf diesem Landtage erteilt wird, sind die für vorliegende Periode erforderlichen Mittel im vorliegenden Baubudget vorgesehen worden.

Die Brücke, welche für den Gesamtverkehr bestimmt ist, wird mit Bayern gemeinschaftlich gebaut.

Die Frage über die zu wählende Baustelle ist noch nicht entschieden und ein Bauplan noch nicht angefertigt. Es sind deshalb die Kosten nur ganz approximativ auf etwa 4,000,000 fl. überschlagen, wovon Baden die Hälfte zu übernehmen hat.

Für den Bau des Personen- und Güterbahnhofes in Mannheim ist hierunter nichts begriffen und werden die Mittel hierfür im Baubudget der Betriebsverwaltung in Anforderung kommen.

Zum Brückenbau werden für die beiden Jahre 1862 und 1863 — 300,000 fl. genügen, wovon 250,000 fl. als ausreichend zu erhaltender Kredit und 50,000 fl. als neue Anforderung erscheinen. Der weitere Bedarf wird in das nächste Budget kommen.

Eisenbahn von Singen nach Billingen.

Nach §. 5 des Gesetzes vom 7. Mai 1858 (Regierungsblatt Nr. XIX.) sollen die Ausführung und der Betrieb einer Bahn von Billingen über Donaueschingen und Geislingen zum Anschluß an die Waldshut-Konstanzer Linie an Privatunternehmer begeben werden.

Die Vorarbeiten für diese Bahn sollen gleichzeitig mit jenen für die Waldshut-Konstanzer Bahn auf Staatskosten vorgenommen werden.

Nach Vollendung dieser Vorarbeiten und wenn die Bahn von Waldshut nach Konstanz in Angriff genommen war, durfte auch, wenn ein Privatunternehmer bis dahin nicht konzeptioniert sein sollte, mit dem Bau an den schwierigsten Stellen auf Staatskosten begonnen werden.

Privatunternehmer sind bis jetzt nicht aufgetreten; die Regierung war aber auch nicht in der Lage, von der Ermächtigung Gebrauch zu machen, die schwierigsten Bauarbeiten auf Staatskosten zu beginnen. Es war alles Vermessungspersonal, welches ohne Nachtheil für die im Bau befindlichen Bahnen entbehrt werden konnte, erforderlich und mußten noch ausländische und einige für die Katastervermessung arbeitende Geometer zugezogen werden, um bis zur Aufstellung dieses Budgets im Besitze der erforderlichen Pläne und Ueberschläge für diese Bahn zu sein.

Das Projekt zeigt, daß diese Bahn auf der Strecke zwischen Engen und Immenbingen nicht unerhebliche Schwierigkeiten darbietet. Sie wird auf eine Länge von 3426' (nahehin 2 1/2 Stunden) eine Steigung von 1 zu 60 erhalten und sehr bedeutende Bauarbeiten, darunter einen Tunnel von 3000 Fuß Länge, erfordern.

Die Bahn verläßt jene von Waldshut nach Konstanz bei der Nachbrücke, westlich von der Station Singen, berührt die Orte Mühlhausen, Engen, Immenbingen, Geislingen, Reidingen, Donaueschingen, verfolgt von hier das Brigachthal, nimmt in Marbach eine Seitenbahn von der Station Dürrheim auf und endet vorerst in der Station Billingen, welche eine solche Lage hat, daß die Fortsetzung der Bahn ins Kinzigthal und ins Neckarthal auf zweckmäßige Weise erfolgen kann.

Zwischen Donaueschingen und Billingen war es fraglich, ob die Bahnrichtung durch das Brigachthal oder über Dürrheim den Vorzug verdiene.

Nach gründlicher Beleuchtung aller Verhältnisse und reiflicher Erörterung der in Betracht kommenden Umstände hat man die Ueberzeugung gewonnen, daß die Linie durch das Brigachthal entschieden den Vorzug verdiene. Nur diese Richtung entspricht einer im Landesinteresse liegenden Fortsetzung der Bahn nach Norden, berücksichtigt die aufstehende Stadt Billingen in gebührender Weise und ist überhaupt in volkswirtschaftlicher, finanzieller und technischer Beziehung die vortheilhaftere.

Nicht verkennend die Wichtigkeit des bedeutenden Staats-etablissemments Dürrheim, hat man dabei auf eine direkte Eisenbahnverbindung der Saline mit der nächstgelegenen Station (Marbach) Bedacht genommen. Diese Seitenbahn wird größtentheils auf die bestehende breite Landstraße gelegt und soll — obwohl zunächst auf Pferdebetrieb abgehoben ist — auch für Lokomotive benutzbar werden.

Die Bahn von Singen nach Balingen erhält eine Gesamtlänge (ohne die 1/2 Stunden lange Dürheimer Zweigbahn) von 209,870 Fuß oder 14,2 Stunden.

Das Ergebnis des Kostenanschlags, welcher in vier Unterabteilungen, Singen-Engen, Engen-Zimmendingen, Zimmendingen-Donauessingen und Donauessingen-Balingen aufgestellt wurde, ist in der beiliegenden Darstellung aufgenommen.

Darnach ist der Aufwand veranschlagt: für die eigentliche Bahn zu 8,796,000 fl., Zweigbahn Marbach-Dürheim zu 120,000 fl., 6 größeren Stationen Engen, Zimmendingen, Geislingen, Donauessingen, Marbach und Balingen zu 1,202,000 fl. Daher beträgt der eigentliche Bauaufwand 10,118,000 fl.

Für Lasten, Vorbereitungs- und Verwaltungskosten müssen erfahrungsgemäß 2,6% des Bauaufwandes, also 263,000 fl. zugeschlagen werden.

Die Summe des Bruttoaufwandes stellt sich daher auf 10,381,000 fl. und nach Abzug der eigenen Einnahmen mit 10,330,000 fl.

Die vorstehende Kostenberechnung gründet sich auf die Unterstellung, daß der Anschluß der Eisenbahn an die obere Rheinthalbahn bei Singen stattfindet. Wenn jedoch die in Folge besonderer Gesetzesvorlage projektierte Bahn in der Richtung über Stockach und Meßkirch mit einer auf die Bahn zwischen Singen und Radolfzell einmündenden Abzweigung gebaut wird, dann muß eine nähere Untersuchung vorbehalten bleiben, ob von Engen aus die Bahn nicht in der Richtung von Stockach zur Verbindung mit der Stockach-Meß-

fircher Linie fortgesetzt werden soll, um den zweckmäßigsten Anschluß mit der oberen Rheinthalbahn zu erhalten.

Es wird dann auch die vorliegende Kostenberechnung eine Abänderung erleiden.

In der laufenden Budgetperiode soll die Strecke von Donauessingen bis gegen Engen in Angriff genommen werden. Es bieten sich der Bauausführung auf dieser Strecke mehr Schwierigkeiten dar, und nimmt der Bau viel mehr Zeit in Anspruch, als bei der Abtheilung von Balingen bis Donauessingen.

Nach Lage der Vorarbeiten kann übrigens sogleich nach der Genehmigung mit dem Bau begonnen werden und dürften für die laufende Budgetperiode 2,000,000 fl. zur Verwendung kommen, welche in das Budget aufgenommen werden müßten.

Verantwortlicher Redakteur: Dr. J. Herm. Kroenlein.

In der Unterzeichneten ist zu haben: **Freiherr J. Heinrich v. Wessenberg.** Sein Leben und Wirken.

ein Beitrag zur Geschichte der neuern Zeit. Auf der Grundlage handschriftlicher Aufzeichnungen Wessenbergs. Von Dr. Jos. Beck, großh. bad. Geheimrath. Preis 4 fl. 24 fr. Karlsruhe, den 12. Mai 1862. G. Braun'sche Hofbuchhandlung.

Nur 1 1/2 Gulden

haare oder gegen Post-Nachnahme kostet bei unterzeichnetem Bankhause ein Viertel Originalloos zu der am 21. und 22. Mai stattfindenden Ziehung der großen Staats-Gewinne-Verloosung, welche letztere in ihrer Gesamtheit mehr wie 14000 Gewinne enthält, worunter solche von: ev. fl. 200,000, 100,000, 50,000, 30,000, 25,000, 20,000, 15,000, 12,000, 10,000, 5000, 4000, 3000, 2000, 1000 u. c. (Ganze Loose kosten fl. 6 und halbe fl. 3.) Die Gewinne werden bar in Vereins-Silber-Gulden durch unterzeichnetes Bankhaus in allen Städten Deutschlands ausbezahlt, welches überhaupt Ziehungsslisten und Pläne gratis versendet. — Man beliebe sich daher direct zu wenden an das Haupt-Depot bei **Stirn & Greim in Frankfurt a. M.**

Am 12. u. 13. Juni d. J.

findet die Ziehung erster Abtheilung der von der Herzoglichen Braunschweigischen Regierung genehmigten und garantierten großen Geld-Verloosung, welche im Ganzen in 6 Abtheilungen eingetheilt ist, statt. Zur Entscheldung kommen: **Die größte Prämie event. 100,000 Thaler,** 1 à 60,000, 1 à 40,000, 1 à 20,000, 1 à 10,000, 1 à 8000, 1 à 6000, 6 à 5000, 1 à 4000, 1 à 3000, 3 à 2000, 4 à 1500, 4 à 1200, 80 à 1000, 5 à 500, 85 à 400, 5 à 300, 105 à 200, 245 à 100 Thaler Preis, Ort. und ca. 11,000 kleinere Prämien. Zu dieser höchst vorthellhaften und sehr interessanten Geld-Verloosung sind beim unterzeichneten Bankhause ganze Original-Loose à 4 Thlr. Pr. Ort. halbe Original-Loose à 2 Thlr. Pr. Ort. Viertel Original-Loose à 1 Thlr. Pr. Ort. gegen Einzahlung des Betrages oder unter Post-Vorschuss zu beziehen; behufs Zahlungsvereinfachung werden auch Eins-Goupons und Francosmarken in Zahlung genommen. Die amtlichen Ziehungsslisten und Gewinnfelder werden sofort nach Entscheldung zugesandt. **B. Silberberg,** Bank- und Wechsel-Geschäft, Hamburg.

Sommerwohnung zu vermieten.

Eine im neuesten Style erbaute und in einem der freundlichsten Thäler des Landes (1200 Fuß über der Meereshöhe) gelegene Sommer- oder Gartenwohnung, bestehend in einem elegant möblirten Salon, 8 Zimmern, nebst Küche, Keller und Dienerschaftszimmer, sowie auch nebenstehenden Stallungen sind zu vermieten. Wo? sagt die Credit-Zeitung. 3.1.158.

Am 21. und 22. Mai Große Staats-Gewinne-Verloosung

mit Hauptpreisen von: fl. 200,000, 100,000, 50,000, 30,000, 25,000, 20,000, 15,000, 12,000, 10,000, 6,000, 5,000, 4,000, 3,000, 2,000, 1,000 u. c. Mehr als die Hälfte der Loose werden mit Gewinnen gezogen. Ganze Loose kosten 6 fl., halbe 3 fl., Viertel 1 fl. 30 Kreuzer. Pläne und Ziehungsslisten gratis. Die Gewinne werden nach der Ziehung sofort ausbezahlt. **Franz Fabricius,** Staats-Effekten-Handlung in Frankfurt am Main.

London und seine Umgebung.

Nebst Beschreibung der Nordsee-Afäen und der wichtigsten Städte Englands, **Zugleich als Führer für die zweite allgemeine Industrieausstellung.** Preis: gebunden 2 fl. 20 fr. Karlsruhe, 5. Mai 1862. G. Braun'sche Hofbuchhdlg.

Nur 2 Thaler Pr. Ort.

folgt ein halbes, 4 Thlr. ein ganzes Original-Loose der von der Herzoglichen Braunschweigischen Regierung garantierten großen Geldverloosung, deren Ziehung am 12. und 13. Juni d. J. stattfindet, in der nur Gewinne gezogen werden. Diese Verloosung besteht aus 16,500 Gewinnen zum Betrage von ca. **Ein Million Thlr. Pr. Ort.** und kommt darin folgende Gewinne zur Entscheldung: ev. 1 à 100,000, 60,000, 10,000, 20,000, 10,000, 8000, 6000, 6 à 5000, 1 à 4000, 3000, 3 à 2000, 4 à 1500, 5 à 1200, 80 à 1000, 85 à 400, 5 à 300, 105 à 200, 245 à 100 Thlr. Pr. Ort. u. c. Auswärtige Aufträge, begleitet von Franco-Markens, oder gegen Post-Vorschuss, werden nach den unterzeichneten Bedingungen prompt und discret ausgeführt und die amtlichen Listen, sowie Gewinnfelder sofort nach Ziehung versandt. **A. Goldfarb,** Banquier in Hamburg.

Weinversteigerung.

Dienstag den 20. d. M. Nachmittags 2 Uhr, werden in dem Konventszimmer des ehemaligen Augustinerklosters bei dem St. Martins-Pfarrgebäude zu Freiburg circa 70 Dm weißer und 11 Dm rother 1861er Schloßberger (Augustiner) Wein partheiweise versteigert. Freiburg, den 8. Mai 1862. St. Martins-Pfarr- und Kirchenfond-Bewaltung. Carl.

Früchteversteigerung.

Auf dem herrschaftlichen Fruchtspeicher dahier kommen **Donnerstag den 22. Mai 1862, Vormittags 11 Uhr,** 250 Malter Speis- und 125 Malter Haber zur Versteigerung. Böttigheim, den 11. Mai 1862. Freiherrl. Rät von Goll. Rentamt. Lochert.

Norddeutscher Lloyd. Direkte Post-Dampfschiffahrt zwischen Bremen u. New York

Southampton anlaufend: P.-D. Bremen, Capt. S. Wessels, am Sonnabend den 7. Juni. P.-D. Hansa, Capt. S. J. v. Santen, am Sonnabend den 21. Juni. P.-D. New York, Capt. G. Wenke, am Sonnabend den 5. Juli. P.-D. Bremen, Capt. S. Wessels, am Sonnabend den 2. August. P.-D. Hansa, Capt. S. J. v. Santen, am Sonnabend den 16. August. **Passage-Preise:** Erste Kajüte 140 Thaler, zweite Kajüte 90 Thaler, Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte; Säuglinge 3 Thaler Gold. **Güterfracht:** Zwölf Dollars und 15% Prämie für Baumwollwaaren und ordinäre Güter und achtzehn Dollars und 15% Prämie für andere Waaren pr. 40 Cubfuß Bremer Maße, einschließlich der Fracht auf der Welt. Unter 3 Dollars und 15% Prämie wird kein Genauffommen gezehnet. Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beidigte Messer gemessen. Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen“ tragen. Nähere Auskunft ertheilen die Herren **Emil Sieber** in Karlsruhe, **J. Silber** in Karlsruhe, **Conrad Herold** in Mannheim.

Dampfschiffahrt mit England. Nach London jeden Donnerstag Morgen, Montag **Hull** Passage-Preise: Erste Kajüte 12 Thaler, zweite Kajüte 6 Thaler Gold inklusive Beköstigung. Hin- und Return-Fahrt: Erste Kajüte 18 Thaler, zweite Kajüte 9 Thaler Gold inklusive Beköstigung. Bremen, 1862.

Die Direktion des Norddeutschen Lloyd. **Grüsemann, H. Peters,** Director.

Näh-Maschinen.

Original-Näh-Maschinen aus den besten Fabriken Amerikas: 1) kleinere für den Hausgebrauch zum Nähen und Kleidermachen à 30 fl., 2) größere für gewerbliche Zwecke, mit doppelter Stoppfisch a) zum Nähen à 130 fl. bis 165 fl., b) für Schneider, Schuster, Sattler und Tapezierer à 155 fl. bis 180 fl., sind vorräthig und in Arbeit zu sehen bei **J. P. Lanz & Cie.** in Mannheim.

3.1.107. Nr. 2158. Dreifach. (Bedingter Zahlungsehehl.) J. S. des Allgemeinen Johann Jakob Hofert in Königshausen, Käfers, gegen Valentin Föhle's sammtverbindliche Edeleute und die sammtverbindlichen Bürger und Edlitzler Ludovica Köpp und Martin Mann von Schillingen, Forderung von 100 fl. Darlehen. Beschluß. Der best. Theil wird angewiesen, entweder den 11. Theil zu befriedigen, oder, wenn er die gerichtliche Verhandlung der Sache verlangen will, dieses binnen 8 Tagen zu erklären, widrigenfalls auf 11. Annusen die Forderung für zugestanden erklärt werden wird. Die Erklärung, daß die gerichtliche Verhandlung der Sache verlangt werde, kann der best. Theil entweder dem Gerichtsboten bei der Zustellung abgeben, oder binnen 8 Tagen mündlich oder schriftlich bei demselben Gericht vorbringen. Dreifach, den 3. März 1862. Großh. bad. Amtsgericht.

Nr. 3955. Dieses wird dem sich auf schuldigem Fuße befindenden Beteiligten Valentin Föhle hiermit verurtheilt. Dreifach, am 6. Mai 1862. Großh. bad. Amtsgericht. Schüss.

3.1.118. Nr. 3394. Kenzingen. (Aufforderung.) Die Franziska Kallenbach von Kenzingen hat Namens ihrer Mutter Magdalena Kallenbach, geborne Lormann, vorgetragen: Im Jahr 1857 habe ihre Mutter bei einer Zwangsversteigerung gegen die Josef Helbling Eheleute, des Michael,

zwei Mannshaut Alder im Schambach, neben Jahnher Kaver Fischer und Josef Wiffert Witwe, erzeigert. Das Ortsgericht Kenzingen verweigere nun die Gewöhr, weil das Grundstück nicht auf den Namen der Josef Helbling Eheleute eingetragen sei. Es werden nun alle Dienigen, welche an fragliches Grundstück Lehenrechtliche, fideikommissarische oder dingliche Rechte zu haben glauben, aufgefordert, diese binnen 2 Monaten darüber vorzutragen, bei Vermeidung des Verlustes dieser Rechte dem neuen Erwerber gegenüber. Kenzingen, den 6. Mai 1862. Großh. bad. Amtsgericht. Himmel.

3.1.185. Nr. 5032. Durlach. (Diebstahl und Fahndung.) Einem hiesigen Bürger wurde am Freitag um die Mittagsstunde aus seinem Wohnzimmer eine goldene Taschenuhr mit goldener Kette entwendet. Die Uhr ist englisches Fabrikat, von gewöhnlicher Größe und ziemlich dick in Gold. Sie wird auf der hintern Seite innerhalb dem Gehäuse nach links aufgezogen und ist die äußere Seite desselben guilochirt. Das Zifferblatt der Uhr ist gelblich gefärbt und befindet sich auf demselben römische Zahlen und Zeiger von Gold. Die Kette ist eine ca. 1 Schuh lange Panzerkette, woran der Uhrenschlüssel fehlt. Wir bitten um Fahndung. Durlach, den 9. Mai 1862. Großh. bad. Amtsgericht. Gupp.

3.1.186. Nr. 4768. Durlach. (Aufforderung.) In einer Unterzuchungssache soll Wagnergefell Lorenz Stief von Kenzingen als Zeuge vernommen werden. Da dessen jetziger Aufenthaltsort nicht ermittelt werden konnte, so wird derselbe auf diesem Wege aufgefordert, Angehört dieses seinen gegenwärtigen Aufenthaltsort hierher anzugeben. Zugleich werden die resp. Behörden ersucht, den Aufenthaltsort des gedachten Stief auszumitteln und hierher namhaft zu machen. Durlach, den 30. April 1862. Großh. bad. Amtsgericht. Gupp.

3.1.124. Nr. 4443. Staufen. (Aufforderung.) Jakob Fischer von Kenzingen ist des Betrugs zum Nachtheil der Elisabetha Schuler angeklagt. Derselben wird zu seiner Verantwortung eine Frist von 3 Wochen bestimmt, nach deren Ablauf Erkenntnis nach Alfenlage ergehen wird. Wir bitten, uns den gegenwärtigen Aufenthaltsort des Fischer anzugeben. Staufen, den 2. Mai 1862. Großh. bad. Amtsgericht. Voltinger. vdt. J. Necht. J. N. E. gegen Frida Brachholz von Augsburg, wegen versuchter Abtreibung der Leibesfrucht.

3.1.171. Nr. 3339. Baden. (Urtheil.) gegen Frida Brachholz von Augsburg, wegen versuchter Abtreibung der Leibesfrucht, bat großh. Hofgericht des Mittelkreises durch Urtheil vom 16. April d. J., Nr. 1620-21, zu Recht erkannt:

Frida Brachholz von Augsburg sei des Versuchs der Abtreibung der Leibesfrucht für schuldig zu erklären, und beßhalb zu einer Kreisgefängnisstrafe von 3 Monaten, zur Tragung der Kosten des Strafverfahrens, als welche neben der Taxe für gegenwärtigen Urtheil ein Zehntel der durch das Gesamtstrafverfahren gegen Georg Dieb von Baden und Frida Brachholz von Augsburg, wegen Vergiftung und Abtreibung der Leibesfrucht verursachten Kosten, mit Ausnahme der durch das schwebende Verfahren gegen Georg Dieb und Frida Brachholz wegen Vergiftung entstandenen Kosten zu rechnen sind, und zu den Kosten der Urtheilsvollstreckung zu verurtheilen. B. N. W.

Dieses Urtheil wird der schuldigen Angeklagten hiemit verkündet. Zugleich bitten wir, sie im Fall der Betretung mit Kaufpaß außer zu schicken. Baden, den 10. Mai 1862. Großh. bad. Amtsgericht. Schüss.

3.1.110. Nr. 6691. Forzheim. (Aufforderung.) Der Soldat Carl Theodor Schäfer von Obermühlbach wird aufgefordert, binnen sechs Wochen sich dahier oder bei seinem Regimente zu stellen, widrigenfalls er als Deserteur in die gesetzliche Vermögensstrafe verfällt und des Staats- und Ortsbürgerrechts für verlustig erklärt würde. Zugleich wird dessen Vermögen mit Beschlag belegt. Forzheim, den 3. Mai 1862. Großh. bad. Oberamt. Winter.

3.1.127. Nr. 3862. Buchen. (Aufforderung.) Franz Michael Herr von Laubenberg, welcher ohne Staatsurlaubnis nach Amerika ausgewandert ist, wird aufgefordert, binnen 3 Monaten zurückzukehren und sich über seine unzulässige Auswanderung zu rechtfertigen, widrigenfalls er des bad. Staats- und Gemeinbürgerrechts für verlustig erklärt und in eine Proq. Vermögensstrafe verurteilt würde. Zugleich wird dessen Vermögen mit Beschlag belegt. Buchen, den 8. Mai 1862. Großh. bad. Bezirksamt. Bader. vdt. J. A. Wittmann.