

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1882

228 (26.9.1882)

Beilage zu Nr. 228 der Karlsruher Zeitung.

Dienstag, 26. September 1882.

Die Hügeltener Eisenbahn-Katastrophe.

Karlsruhe, 25. Sept. Wir bringen in Nachstehendem den zweiten, eingehenden Bericht, welchen der Kommissär des Reichs-Eisenbahn-Amtes, Herr Geh. Oberregierungs-rath Streckert, über das Eisenbahn-Unglück bei Hügeltener an die gedachte Behörde erstattet hat.

Entstehung und Zusammensetzung des Zuges.

In Folge einer Korrespondenz vom 16. und 18. August d. J. verständigten sich die Generaldirektionen in Straßburg und Karlsruhe dahin, am Sonntag den 3. September d. J. einen Vergnügungszug zwischen Münster beziehungsweise Kolmar und Freiburg i. B. und zurück zu fahren; derselbe sollte 1200 Personen aufnehmen können und nach folgendem Fahrplan befördert werden:

Hinfahrt.		Rückfahrt.	
Kolmar ab 7 ⁴⁰ Vm. (Karlsruher Zeit).	Freiburg ab 8 ¹⁰ Nm. (Karlsruher Zeit) nach Ankunft des Zuges 287.	Freiburg ab 8 ⁴⁵ .	Kolmar an 9 ²⁰ oder 9 ¹⁰ Nm. (Ortszeit).
oder 7 ⁵⁰ Vm. (Ortszeit).		Altbreisach an 8 ⁴⁷ .	
Sundhofen an 7 ⁵⁵ .	Altbreisach an 8 ⁴⁵ .	Freiburg an 9 ¹⁰ .	Freiburg an 9 ¹⁰ .
mit Zug 282.		Freiburg an 9 ¹⁰ .	
Altbreisach an 8 ¹⁷ .	Freiburg an 9 ¹⁰ .	Freiburg an 9 ¹⁰ .	Freiburg an 9 ¹⁰ .
ab 8 ¹⁸ .		Freiburg an 9 ¹⁰ .	

Die Geschwindigkeit des Zuges für die Hinfahrt zwischen Kolmar und Altbreisach sollte 45 km und zwischen Altbreisach und Freiburg 40 km, für die Rückfahrt dagegen auf der ganzen Strecke Freiburg-Kolmar 40 km in der Stunde betragen.

Die Groß-Badische Eisenbahn-Verwaltung übernahm die Stellung der Maschine nebst Lokomotivführer und Heizer, sowie des Zugpersonals und die Generaldirektion in Straßburg die Stellung der Wagen des Zuges.

Der gedachte Zug fuhr nach vorstehendem Fahrplan 54 Achsen stark — und zwar bestehend aus der badischen Lokomotive „Kniebis“ und zugehörigem Tender, 26 zweiaxigen elsäß-lothringischen Personenwagen III. Klasse und einem zweiaxigen elsäß-lothringischen bedeckten Güterwagen — als Schutzwagen — von Kolmar ab und kam mit 5 Minuten Verspätung um 9 Uhr 5 Minuten Vormittags in Freiburg an. Der Zug bestand aus dem Güterwagen Nr. 11285 — als Schutzwagen — und den Personenwagen III. Klasse Nr. 765, 563, 427, 432, 419, 567, 763, 816, 811, 727, 571, 791, 485, 623, 658, 781, 738, 593, 723, 648, 793, 597, 606, 697, 734 und 625. Das Zugpersonal gehörte der Badischen Bahnverwaltung an, jedoch waren zwei Schaffner von der Elsäß-Lothringischen Eisenbahn-Verwaltung zur Aushilfe beigegeben. Dasselbe hatte nur noch den Zug Abends wieder zurückzuführen.

Der Zug wurde in seiner Zusammenstellung belassen und für die Rückfahrt nur durch einen badischen zweiaxigen Schutzwagen mit Bremse vervollständigt. Da letzterer als Schutzwagen zunächst hinter der Maschine laufen sollte, so schlossen sich diesem die übrigen Personenwagen in der umgekehrten Reihenfolge, wie sie in den Bahnhof eingelaufen waren, an, und zwar folgten dem neu eingestellten badischen Gepäckwagen Nr. 2897 mit Bremse, die Wagen Nr. 625 mit Bremse, 734, 697, 606, 597, 793, 648 mit Bremse, 723, 593, 738, 781, 658, 623, 485 mit Bremse, 791, 571, 727, 811, 816 mit Bremse, 763, 567, 419, 432, 427, 563, 765 mit Bremse und

schließlich der bei der Hinfahrt als Schutzwagen benutzte elsäß-lothringische gedeckte Güterwagen Nr. 11285 mit Bremse als Schutzwagen. Der zur Rückfahrt bestimmte Zug bestand demnach aus einem Schutzwagen, 26 Personenwagen III. Klasse und einem Schutzwagen und zählte 56 Achsen, von denen 14 — also $\frac{1}{4}$ sämtlicher Wagenachsen — mit Bremsen versehen waren. Die Bedienung der Bremsen hatte zu erfolgen durch den Zugmeister (Zugführer), zwei Schaffner der elsäß-lothringischen Verwaltung, zwei badische Schaffner und einen badischen Wagenwärter. Der siebente Bremsen blieb unbesetzt.

Die Lokomotive des Zuges war eine dreiaxig gepulverte Güterzug-Maschine mit 3,450 m festem Radstand und Rädern von 1,525 m Durchmesser. Das Gewicht der Maschine im Dienst beträgt 35490 kg, von denen 13080 kg auf die Vorderachse, 12030 kg auf die Mittelachse und 10380 kg auf die Hinterachse kommen, und das Gewicht des zweiaxigen Tenderts einschließlich Wasserfüllung und Kohlen 18000 kg.

Durch den in Folge starken Gewitters und Sturmes um einige Minuten verspäteten Einlauf des fahrplanmäßigen Zuges Nr. 287 von Kolmar in den Bahnhof Freiburg fuhr der Vergnügungs-Extrazug mit 5 Minuten Verspätung um 8 Uhr 15 Minuten Nachmittags aus dem letztgenannten Bahnhof ab.

Als zur Abfahrtszeit des dem Extrazug folgenden fahrplanmäßigen Personenzuges Nr. 288 — 8 Uhr 30 Minuten Nachmittags — auf telegraphische Anfragen der Station Freiburg nach der zunächst gelegenen Station Hügeltener eine Antwort, ob der letztere kommen könne, nicht erfolgte — die vorgeschriebene Fahrzeit des Extrazuges zwischen Freiburg und Hügeltener betrug 16 Minuten —, wurde derselbe mit 13 Minuten Verspätung um 8 Uhr 43 Minuten mit der Weisung an den Zugmeister (Zugführer) — mit Vorsicht zu fahren — von der Station Freiburg abgelaufen, jedoch schon bei Wärdterstation 4 durch Haltsignal zum Stehen gebracht.

Durch das von dieser Wärdterstation mittelst der Glockenläutewerte hierauf gegebene Alarm und Signal — „Hilfsmaschine kommen“ — wurde zuerst die Station Freiburg in Kenntniß gesetzt, daß ein Unfall stattgefunden. Die erste telegraphische Depesche über den Unglücksfall traf in Freiburg von Kolmar über Appenweier um 10 Uhr 10 Minuten ein und lautete:

„Nach Meldung Hügeltener Extrazug entgleist. Details fehlen.“

Zustand des Zuges und der Unfallstelle nach der Entgleisung und die Folgen derselben.

Nach näherer Feststellung ergab sich, daß der vorgeschriebene Extrazug bei km 5,5 in einer 1:146 geneigten geraden Bahnstrecke zwischen Freiburg und Hügeltener bis auf die 4 letzten Wagen entgleist war, und zwar in der Weise, daß:

die Maschine sammt Tender seitwärts km 5,5 links der Bahn in einer von dem Bahngelände abfahrenden Richtung und ca. 9 m von der Geleismitte entfernt, anscheinend ohne jede Beschädigung, jedoch mit den Rädern bis an die Achsen und theilweise darüber in die Erde eingewühlt, mit angezogener Tenderbremse aufrecht in der Weise stand. Letztere liegt etwa $\frac{1}{3}$, m unter dem Bahnplanum. Der der Maschine zunächst folgende Gepäckwagen, in dessen

vorderem Theile das Zugmeistercoupe und in diesem der Zugmeister (Zugführer) sich befand, war auf dem Bahnkörper ca. 30 m über letztgenannte Kilometerstation hinaus gelaufen und lag halb umgeworfen auf der linken Seite des Bahnkörpers in umgekehrter Stellung, so daß der vordere Theil des Wagens mit dem Zugmeistercoupe nach hinten gerichtet war, der Wagen hiernach eine vollständige Drehung in horizontaler Richtung gemacht haben mußte. Der hinter dem Schutzwagen im Zuge befindliche erste Personenwagen lag dagegen ca. 20 m vorher rechts der Bahn, ca. 5 m von der Geleismitte entfernt, in umgestürzter Lage, mit zertrümmertem Wagenkasten, während der zweite Personenwagen in der Richtung des Schutzwagens gelaufen und in diesen eingebrungen war, so daß bei letzterem und dem Personenwagen die Stirnwände eingedrückt bzw. das erste Personencoupe vollständig zertrümmert war. Die Reihe nach folgenden 5 Personenwagen waren insofern in einem Zusammenhange geblieben, als sie theils mit total zertrümmerten, theils mit theilweise zertrümmerten Wagenkästen ineinander und übereinander geschoben von der linken Seite des Bahnkörpers über diesen hinaus rechts der Bahn bis ca. 10 m von der Geleismitte entfernt lagen; der folgende, also achte Personenwagen, war den letzten Wagen der vorerwähnten Gruppe von 5 Wagen vorangeilt und lag neben denselben noch weiter rechts von der Bahnmitte vollständig zertrümmert; die folgenden 7 Personenwagen lagen theils quer über dem Bahnkörper und dem Wasserdurchlaß in demselben, theils rechts neben der Bahn, derart ineinander geschoben und zerdrückt, die Telegraphenstange unter sich begrabend und in die Leitungsdrahte verwickelt, daß eine bestimmte Reihenfolge derselben nicht mehr festzustellen war, hierauf folgten noch drei rechts der Bahn liegende, theilweise zertrümmerte Personenwagen und an diese schlossen sich vier vollständig entgleiste, sodann einer mit der Vorderachse entgleister und endlich vier im Geleise stehende Wagen an. Von den sämtlichen 28 Wagen des Zuges können nur 9 Stück, und zwar acht Personen- und der als Schutzwagen benutzte Güterwagen als unbeschädigt und einige wenige als leichter beschädigt angesehen werden, während die anderen entweder im oberen und unteren Theil, oder nur im oberen Theil — dem Wagenkasten — zertrümmert oder so stark beschädigt sind, daß eine Reparatur des oberen Wagentheils nicht mehr ausführbar ist. Der Zug, welcher einschließlich der Lokomotive und des Tenderts bei sich berührenden Buffern eine Länge von 257,0 m hatte, nahm nach der Entgleisung auf der Unfallstelle vom Vordertheil des ersten Wagens (Schutzwagen) an gemessen nur noch eine Länge von 167 m ein. Der Wiesengrund links und nahe der Bahn stand unter Wasser, welches vermuthlich durch die Trümmer des Zuges an seinem Abfluß nach und durch den Bahndurchlaß gehindert und aufgestaut worden war; noch in den nächstfolgenden Tagen, welche vielfach Niederschläge brachten, war der dem Bahnkörper zunächst liegende Theil der ohnehin feuchten Wiese mit Wasser bedeckt.

Das Bahngelände zeigte bereits 226 m vor der Unfallstelle die erste Spur einer äußeren Einwirkung auf das Geleis und 56 m weiter, in der Richtung nach der Unfallstelle hin, den Anfang einer Schienenverbiegung, 27 m von da den Anfang der bedeutenderen Geleistrümmungen, weitere 24 m in der vorangedeuteten Richtung war die linke Schiene des

2) Die Gustav-Adolf-Fest in Leipzig und Lützen. (Fortsetzung.)

Am 6. Nov. 1837 konnte das Denkmal eingeweiht werden. Etwas Glänzenderes als den endlosen Festzug, der an diesem Tage 10 Uhr früh vom Marktplatz in Lützen nach dem 20 Minuten fernem Schwedenstein sich bewegte, hatte man nie zuvor hier gesehen. Der Tag war, wie einst der Schlachtag, trübe und nebelig, aber als der Bischof Dr. Dräseke aus Magdeburg die am Denkmal errichtete, mit den schwedischen Landesfarben geschmückte Kanzel bestieg, brachen die Wolken und die Sonne leuchtete klar und freundlich auf die Festtheilnehmer um den Schwedenstein herab. Der Bischof erklärte: „Hier diese Stätte, wo Gustav Adolf fiel, ist eine heilige Stätte. Das Monument, das den Schwedenstein umwölbt, möge den kommenden Geschlechtern ein Zeuge seines Kampfes und Todes für die Freiheit der evangel. Kirche sein.“ Nach dem Rückzug in die Stadt schloß die Feier auf dem Marktplatz mit einem Gesang und wiederum Nachmittags fand im Schützenhause ein Festmahl statt, bei welcher Gelegenheit Dr. Grosse einen Toast auf König Karl Johann, den Großvater des jetzigen Königs, ausbrachte, indem er hervorhob, daß der Inhaber des Thrones der Waise eine Kirchen- und Hauskollekte durch ganz Schweden auf 6 Jahre lang für die Gustav-Adolf-Stiftung in Leipzig zu sammeln befohlen hatte.

Dieser eben beschriebene Festtag hat in der ganzen Umgebung Lützens ein unaussprechliches Andenken zurückgelassen in den Herzen aller derjenigen, die ihn mitfeiern konnten, die dort Knaben waren sind nun Männer geworden — Greise, — die dort standen in der Jugendkraft, aber nicht das Alter, nicht die reichen Erfahrungen des Lebens, nicht die großen Tage der späteren Geschichte haben den Glanz jenes 6. Novembers trüben, die Erinnerung aus ihrem Herzen tilgen können; noch heute wissen sie mit Begeisterung zu reden von allen Einzelheiten des Festes.

Gerade eben so gestaltete sich das Fest der Erinnerung an den 250sten Jahrestag der Schlacht bei Lützen und des Todes Gustav Adolfs. Die kleine, von etwa 2500 Einwohnern bevölkerte Stadt

zeigt in ihren breiten, mit ansehnlichen Häusern eingefassten Straßen, daß hier Wohlstand herrscht, wozu die sie umgebende fruchtbare Ebene, wie auch eine im Aufblühen begriffene Industrie wesentlich beiträgt.

Als wir am Tage vor dem Feste die Straßen der Stadt betraten, zeigte sich dieselbe in überragender Weise in einem selbst für eine große Stadt kaum erwarteten Schmuck. Eine große Anzahl von mächtigen Flagenstangen vom Eingang der Stadt bis zu dem und um den Marktplatz bildete eine viatriumphalis. Deutsche und schwedische Flagen und Wappenschilder in reicher Zahl schmückten dieselben, die miteinander durch Blumenquirlen verbunden waren, während die Stämme der in der Hauptstraße befindlichen Lindenbäume mit dem saftigen Grün der Weiden weihen mächtige deutsche und schwedische Fahnen herab, sogar die Zinnen der Villen eines pensionirten Regierungsbeamten und des Fabrikanten Göze trugen die veritable schwedische Flagge mit dem Unionzeichen, überall herrschte noch bis spät die regste Thätigkeit, um den gelungenen Schmuck zu vollenden.

Bald nach 7 Uhr Abends traf der schwedische Gesandte beim Kaiserl. Hof in Berlin, Generalleutnant Baron v. Bildt, über Leipzig und Marktstett, dort vom Bürgermeister Grosse aus Lützen am Bahnhof empfangen, in Lützen ein. Als man den vorausreitenden Gendarm in der Ferne der Abenddämmerung im Trabe dahersaufen sah, verammelte sich sofort eine Menge Menschen vor'm Hause des Bürgermeisters, wo der Gesandte seine Wohnung nahm, die hohe imposante Erscheinung ehrfurchtsvoll begrüßend.

Bald nach 8 Uhr Abends langte der Oberpräsident der Provinz Sachsen, Herr v. Wolff von Magdeburg, als Vertreter des preussischen Staates, und der Regierungspräsident v. Dieck aus Merseburg ein, die ihre Wohnung in der Villa des erwähnten Altesors aufschlugen.

Eine große Menschenmenge wogte bereits seit 8 Uhr durch die

Straßen; am Marktplatz jedoch gewahrte man ein ungewöhnliches Gedränge. Man harrete auf einen Fackelzug, den man dem Repräsentanten des Königs Oskar von Schweden bringen wollte.

Endlich gegen 9 Uhr vernahm man das Herannahen des Zuges, dem ein großes Musikcorps voranschritt. Vom Marktplatz aus zog der Fackelzug zunächst durch die Hauptstraße bis zur Wohnung des Baron Bildt, vor der derselbe, aus etwa 260 Fackeln bestehend, Aufstellung nahm. Der Postmeister von Lützen brachte im Namen des Festkomitees auf Se. Excellenz das Hoch, das eine jubelnde Zustimmung der Menge erfuhr. Der Herr Gesandte trat zum Hause hinaus und dankte dem Festkomitee für die ihm als Vertreter seines Monarchen erwiesene Aufmerksamkeit, jedem einzelnen Herrn des Komitees die Hand verbindlich drückend, dann setzte sich der Zug wieder in Bewegung, um sich nach der nahen Wohnung des Herrn Regierungspräsidenten zu begeben, dem ebenfalls ein dreimaliges Hoch gebracht wurde. Dann trat der Zug den Rückweg nach dem Marktplatz an und noch lange hörte man in der Ferne die Musik erklingen, indem der Fackelzug so lange die Straßen der Stadt durchzog, bis die Fackeln fast den Trägern die Hände verbrannten.

Gegen 10 Uhr verammelte sich im Hotel zum rothen Löwen das Festkomitee zu einer Schlußberatung, zu der sich auch der Gesandte und der Regierungspräsident einfanden; auch Referent nahm auf Einladung an der gemüthlichen Sitzung bei einem Glase Nürnberger Bieres Theil, die erst um Mitternacht ihr Ende erreichte.

Der Festtag brach an mit bedecktem Himmel. Man hatte alle Ursache, regnerisches Wetter wie an den beiden vorhergehenden Tagen zu erwarten, doch je später es wurde, je mehr zerstreuten sich die Nebel. — Um 7 Uhr ertönte von den Thürmen der Stadt das Luther'sche Lied: „Ein feste Burg ist unser Gott“ — und bald darauf zogen von allen Seiten Kriegervereine in voller Ausrüstung aus nah und fern mit ihren Fahnen und Musikcorps voran in die Stadt ein. Es herrschte ein großstädtisches Leben und eine ungewöhnliche Bewegung machte sich bei den Bewohnern Lützens bemerkbar.

(Fortsetzung folgt.)

Geleises nach links gedrückt und 14 m hiervon entfernt die linke Schiene gefantet; 12 m weiter (nahe hinter Station 5.) zeigte sich die erste Radspur und weitere 10 m mehrere Radsuren auf den Schwellen, dicht dahinter lagen beide Schienen gefantet; von hier ab war das Geleis nur noch stellenweise vorhanden. In einer weiteren Entfernung von 20 m begann die Stelle, wo die Schwellen zertrümmert und zermalmt und die Schienen in der Richtung nach links und in der des fahrenden Zuges gebogen und verschoben waren bzw. fehlten. Es fanden sich Schienen, welche bis zu 0,650 m Pfeil gebogen waren, und zwei ziemlich gleich lange Stücke einer gebrochenen Schiene lagen unter dem Tender, zum Theil in den Boden eingeschoben, von denen das eine Stück eine fast halbkreisförmige Biegung hatte. Der Bohlenbelag des Durchlasses war zertrümmert und waren Spuren der Räder auf den verbogenen Diagonalverbindungen der eisernen Träger und auf letzteren selbst wahrzunehmen. Hinter dem Durchlass waren beide zugehörige Schienen nach außen gebogen. Die Telegraphenleitungen waren dadurch, daß eine Telegraphenstange durch die umgestürzten Wagen umgedrückt und gebrochen worden war, vollständig zerrissen und in die Wagentrümmer verwickelt. Die vorgebaute Telegraphenstange wurde mit ihrem unteren Theile unter den Wagentrümmern in einer der Richtung des fahrenden Zuges entsprechenden, jedoch von der Bahn abgelenkten Lage gefunden, während der obere ca. 2 1/2 m lange Theil zwischen den oberen Wagenteilen lag.

Wie die ersten Schienenverbiegungen und Geleistrümmungen ausgefallen hatten, konnte wegen der bereits vorgenommenen Aufräumungsarbeiten und Wiederherstellung der normalen Geleislage von dem Unterzeichneten nicht mehr vollständig konstatiert werden.

Die Entgleisung hatte im Gefolge, daß eine große Zahl Passagiere theils getödtet, theils schwer, theils leicht verletzt wurden. Der Tod von 52 Passagieren wurde am 4. d. Mts. festgestellt, hierauf starben bis zum 6. d. Mts. Abends noch 7 Passagiere und bis zum 8. d. Mts. Vormittags noch 4 Passagiere im akademischen Spital in Freiburg, wohin die Verwundeten gebracht worden waren und die aufmerksame Pflege und Behandlung genossen. Zur Zeit befanden sich im vorgebauten Spital noch 72 schwerer verletzte Passagiere in ärztlicher Behandlung. Außer diesen Passagieren dürfte eine vielleicht nicht unbedeutende Zahl Leichtverwundeter noch in derselben Nacht, theils von Freiburg über Müllheim, theils mit dem sofort requirirten Hilfszug von Hugstetten nach Colmar und Münster direkt nach Hause gefahren sein. Vom Zugpersonal hat der Zugmeister (Zugführer) beim Heraussteigen aus dem Gepäckwagen (Schuhwagen) eine Contusion im Gesicht und außerdem eine Gehirnerschütterung erlitten, während der Lokomotivführer, Heizer, die Schaffner und der Wagenwärter unbeschädigt geblieben sind.

Die vom Wärterposten mittelst des Läutewerks requirirte Hilfsmaschine fuhr unter Leitung des Bahnwarts-Vorstandes zu Freiburg die ersten verwundeten und unverletzten Passagiere des verunglückten Zuges in den Wagen des 8 Uhr 43 Minuten Nachmittags von Freiburg abgegangenen fahrplanmäßigen Zuges Nr. 288 — welcher bei vorgenanntem Wärterposten zum Halten gebracht worden war — nach dem Bahnhofe Freiburg zurück. Die Ärzte, die Professoren der medizinischen Fakultät sowie die Feuerwehr in Freiburg leisteten auf der Unglücksstätte unter der aufopferndsten Thätigkeit energische Hilfe, so daß um 2 Uhr Nachts ein lebender Verletzter sich nicht mehr auf der Unfallstätte befand. Die Getödteten wurden nach Freiburg gebracht, die Leuten sind noch im Laufe des 4. d. Mts. aus den Trümmern des Zuges herausgeholt.

Beschreibung der Bahnstrecke.

Die im Ober- und Unterbau einseitige Bahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Freiburg und Hugstetten schließt an die Gerade des Bahnhofes Freiburg mit einer Kurve von 420 m Radius an und liegt sodann bis zum Bahnhofe Hugstetten ununterbrochen in einer geraden Linie. Die auf Grund eines Revisions-Nivellements erhaltenen Neigungsverhältnisse sind folgende:

An die Horizontale des Bahnhofes, welche in dieser Richtung von der Mitte des Bahnhofes auf 420 m Länge endet, schließt sich auf 471 m Länge eine Neigung von 1:79 sodann " 2094 " " " " " 1:86 " 1859 " " " " " " 1:111 " 1768 " " " " " " " 1:146 " 588 " " " " " " " 1:111 und schließlich bis zur Mitte des Bahnhofes Hugstetten eine Horizontale an. Die Gesamtlänge von Station zu Station beträgt 7,416 km.

Das Bahnplanum in Höhe der Schienenunterkante hat eine Breite von 3,6 m und liegt zwischen den beiden genannten Stationen wechselnd zwischen 1/2 und 1 1/2 m und an der Unfallstelle etwa 3/4 m über der Erdoberfläche.

Der Bahnkörper besteht aus kieshaltigem Boden und ist in 1:1,5 geneigten Auftragsböschungen gut begrünt. Soweit die Bahnstrecke durch den Wald — Mooswald — führt, an dessen Ausgang die Entgleisung stattfand, ist dieselbe zu beiden Seiten — am Fußpunkte der Böschungen — mit einer ppr. 3/4 m hohen gemauerten Fede eingefriedigt. In km 5,489 befindet sich ein 1,15 m breiter Wasserdurchlaß, welcher bestimmt ist, das Wasser von der linken auf die rechte Seite des Bahnkörpers abzuleiten. Derselbe hat aus großen Mauersteinen hergestellte Widerlager, auf welchen eine einfache Eisenkonstruktion aus Trägern den Ueberbau bildet. Auf letzterer sind die Schienen direkt befestigt und zwischen und neben diesen liegt ein Bohlenbelag zur Abdeckung der Deffnung.

Der Oberbau besteht fast durchweg aus 102 mm hohen, 26,67 kg per lfd. Meter schweren eisernen Schienen, welche auf je 7,5 m Länge von 9 Schwellen aus Kiefernholz

eigenem Holz unterstützt sind. Die Schienen sind mit schwebendem Stoß verlegt und die Schwellen lagern in reinem groben Kies.

Dieser Oberbau wird allmählig durch einen stärkeren — und zwar eisernen — Oberbau ersetzt, welcher aus 7,5 m langen, 129 mm hohen Stahlprofilen von ppr. 36 kg Gewicht per lfd. Meter und eisernen an den Kopfenden geschlossenen Querschwellen besteht. Von denselben sind zwischen den Wärterstationen 2 und 4 ca. 1250 lfd. Meter Geleis verlegt.

Vom Bahnhofe Freiburg ab sind bei Niveauübergängen von Wegen, in Entfernungen von etwas mehr als 1 km, Bahnwärter zur Beaufsichtigung der Bahnstrecke und Bedienung der Uebergänge postirt; der erste derselben steht am Bahnhofe Freiburg und bedient zugleich das Ein- fahrtsignal, etwa 1 1/2 km weiter — Bahnwärter Nr. 2, sodann am Anfang des Mooswaldes — Bahnwärter Nr. 3, im Mooswald — Bahnwärter Nr. 4 und etwas über 1 1/2 km von diesem entfernt, ppr. 1/2 km hinter der Unfallstelle — Bahnwärter Nr. 5.

Muthmaßliche Ursache der Entgleisung.

Nach den von dem Unterzeichneten am 5. d. M. Nachmittags an Ort und Stelle angestellten Untersuchungen ergab sich, daß der Bahnkörper der qu. Bahnstrecke durchweg die vorgeschriebene Breite hatte und in gutem Zustande sich befand, der Oberbau, insbesondere vor und hinter der Unfallstelle, eine normale Lage hatte, die richtige Spurweite überall vorhanden war, die Schwellen, Schienen und deren Verbindungen und Befestigungen einem betriebsfähigen Zustande entsprachen, nirgends eine Lockerung der Verbindungen sich zeigte und das Bettungs- material von guter Beschaffenheit und reichlich zwischen den Schwellen vorhanden war.

Es erscheint hieraus die Folgerung berechtigt, daß der Zustand der Bahn und speziell des Oberbaues den Unfall nicht herbeigeführt haben kann, zumal das Geleis aus Schienen von 102 mm Höhe und 26,27 kg Gewicht per lfd. Meter bestehend, mit seinen Unterlagern — 9 Schwellen auf 7,5 m Geleis — und seinen Verbindungen und Befestigungen als ausreichend stark für Züge angesehen werden kann, welche mit einer Geschwindigkeit gefahren werden, wie die seither auf dieser Bahnstrecke verkehrenden Züge.

Der Zug bestand, wie schon erwähnt, aus einer dreirädrigen Güterzug-Maschine, deren Triebäder (Mitteläder) vor- und rückwärts getupelt sind und deren sämtliche Achsen vor der Feuerbüchse liegen — mit einem Cylinder von 455 mm Durchmesser bei 685 mm Kolbenhub —, sodann einem unbeladenen Gepäckwagen (Schuhwagen) mit Bremse, 26 Personenwagen III. Klasse, darunter 5 mit Bremsen, und einem leeren Güterwagen (Schlußwagen) mit Bremse.

Bei der späteren genaueren Untersuchung der Maschine ergab sich, daß an derselben — wie angenommen werden darf, in Folge der Entgleisung — nur die Schienenräume und die Schlammhahnen verbogen waren und an dem rechtsseitigen Schienenräume das untere Ende abgebrochen war und an dem Tender der linke Fußtritt, die Verbindungsstange der vorderen Bremsklötze am Hinterrad und der Zughaken, dieser nach links, verbogen, die vordere Trottoirantenne etwas ausgefüllt, die linke Buffscheibe abgebrochen und die Kuppelung weggerissen worden war. Alle übrigen Theile sind unbeschädigt geblieben, insbesondere sind die Radreifen ohne jede Beschädigung und nicht scharf gelaufen, auch ist die Kuppelung zwischen Maschine und Tender bis auf eine durch die schiefe Stellung des Tendere nach der Entgleisung bedingte Verbiegung der Kuppelbaren intakt und die Hinterwand des Tendere vollständig unverletzt gefunden. Nach der Hebelstellung zu schließen, hatte der Lokomotivführer im Augenblicke der Entgleisung Contredampf zur Erhöhung der Bremswirkung nicht gegeben.

Aus dem Umstande, daß die unbeschädigt gebliebenen Fahrzeuge, sogar die Lokomotive sammt Tender nach der Entgleisung in einem guten und betriebsfähigen Zustande sich befunden haben und daß einzelne Theile der Fahrzeuge vor dem Beginn der Unfallstelle auf oder neben der Bahn nicht gefunden worden sind, darf angenommen werden, daß sämtliche Betriebsmittel des Zuges bei ihrer Abfahrt von der Station Freiburg durchweg betriebsfähig waren und kein wesentlicher Theil eines Fahrzeuges bis zur Unfallstelle schadhast geworden.

Nach vorstehenden Auseinandersetzungen dürfte der Unfall weder in dem Zustande des Bahnkörpers oder des Oberbaues, noch in demjenigen der Betriebsmittel seine Entstehung gefunden haben und muß derselbe, sofern nicht andere schwer erklärbare, vielleicht sogar unauflösbare Einwirkungen stattgefunden haben — wie dies bei Eisenbahn-Unfällen nicht selten obgewaltet hat — in der Handhabung des Betriebs, bezw. des Fahrdienstes gesucht werden.

Bzüglich der vorbeschriebenen Maschine ist zu erwähnen, daß, wenn dieselbe auch vorwiegend zur Beförderung von Gütern, insbesondere Eilgüter-Zügen bestimmt ist, deren Verwendung zum Transport von schweren Personenzügen, welche mit geringer Geschwindigkeit gefahren werden sollen, also in diesem Falle den Güterzügen gleich zu achten sind, nicht ausgeschlossen bleibt. Mit der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde dürfte die betreffende Maschine für den in Rede stehenden Extrazug verwendet werden, ohne daß die Sicherheit des Zuges als gefährdet angesehen werden konnte.

Bevor die gerichtliche Untersuchung über den Unfall nicht vollständig abgeschlossen ist, können über die Ursache der Entgleisung auf Grund der örtlichen Erhebungen und Untersuchungen nur Vermuthungen ausgesprochen werden. Der Zustand der Unfallstätte, insbesondere der Umstand, daß die Lokomotive und der Tender bei angezogener Bremse einen Weg von ca. 40 m außerhalb des Schienen-

geleises im sumpfigen Wiesengrunde und in diesem bis über die Achsen sich einwühlend, zurücklegen und die ersten 10 bis 12 Wagen hinter der Maschine, von dieser sich abtreibend, ohne jede Führung durch ein Schienengeleis, ca. 60 m über die Stelle, an welcher vermutlich die Maschine den Bahnkörper verlassen hatte, hinauslaufen konnten, ehe sie durch Hindernisse zum Stillstand, bezw. Umsturz gebracht wurden, sodann die außerordentlich starke und ausgebehnte Zertrümmerung der Wagen gestattet, in Uebereinstimmung mit der bereits im vorläufigen Bericht des Unterzeichneten ausgesprochenen Ansicht, die Annahme, daß der Zug im Augenblicke der Entgleisung sich mit einer sehr großen Geschwindigkeit bewegt hat, und daß entweder der Lokomotivführer dieselbe zu regeln oder zu vermindern unterlassen, oder daß seitens des Bremserpersonals den etwa von ihm gegebenen Signalen gar nicht oder nicht rechtzeitig Folge gegeben ist. Die wirkliche Größe der vor und während der Entgleisung des Zuges stattgehabten Geschwindigkeit wird um deswillen schwer festzustellen sein, weil die bezüglichen Wahrnehmungen der Passagiere des Zuges immerhin nur subjektiv sind und ein Apparat — Geschwindigkeitsmesser —, durch welchen die auf jedem Theile der Bahnstrecke vom Zuge angenommene Geschwindigkeit bleibend registriert wird, in demselben nicht vorhanden war. Dagegen dürfte die gerichtliche Untersuchung ergeben, ob der Lokomotivführer durch rechtzeitig gegebene Signale das Bremserpersonal avertirt und dieses daraufhin und den sonstigen speziellen Vorschriften entsprechend pflichtschuldigst gehandelt hat.

Ueber die Vollziehung der Entgleisung lassen sich auf Grund der vorbeschriebenen Wahrnehmungen Annahmen dahin machen, daß entweder der der Maschine folgende Zugtheil bei großer Geschwindigkeit durch sein bedeutendes Gewicht — dasselbe betrug ppr. 325000 kg (6500 Str.) — die Lokomotive aus dem Geleis gedrückt hat, sofern letztere, sei es in Folge plötzlichen Bremsens der Lokomotive bezw. des Tendere, sei es aus andern nicht bekannten Gründen, augenblicklich eine langsamere Bewegung annahm, oder aber daß die Maschine des Zuges in der geeigneten Strecke bei zu großer Geschwindigkeit eine für die normale Geleislage verderbliche schlingende Bewegung annahm, wodurch allmählig das Geleis in seiner Lage verschoben und in seinen Verbindungen gelockert wurde, bis schließlich die mit dem Wachsen der Geschwindigkeit des Zuges zusammenhängende Verstärkung der Schläge und Stöße der Räder, nicht bloß derjenigen der Maschine, sondern auch der sämtlichen nachfolgenden Wagen des Zuges, auf die Innenseiten der Schienen das Schienengeleis in seinen einzelnen Theilen auseinander drückte. Die Lokomotive, welche alsdann bei einer neuen Seitenbewegung eine Führung durch das Geleis nicht mehr fand, bewegte sich führungslos außerhalb desselben fort, bis der Widerstand, welcher durch die Beschaffenheit des Untergrundes — des feuchten Wiesengrundes — hervorgerufen wurde, ein weiteres Fortbewegen unmöglich machte. Die Stellung der Maschine und des Tendere im Wiesengrunde neben der Bahn, ohne daß an beiden außer kleinen unwesentlichen Verbiegungen einzelner unwesentlicher Theile eine Beschädigung konstatiert werden konnte, sowie die vor der Entgleisungsstätte festgestellten Verbiegungen des Geleises und Krümmungen der Schienen geben dieser Annahme gegenüber der zuerst ausgesprochenen eine größere Berechtigung.

Auch ist nicht ausgeschlossen, daß die in beiden Annahmen vorgedachten Ursachen zusammenwirkend die Entgleisung herbeigeführt haben können.

Daß die vorerwähnten Verbiegungen und Krümmungen der Schienen bezw. des Geleises vor Eintreffen des Zuges auf der Unfallstrecke vorhanden gewesen sind, dürfte um deswillen ausgeschlossen sein, weil kurz vor Abgang des Extrazuges der fahrplanmäßige Zug Nr. 287 diese Strecke passiert hatte, ohne zu entgleisen. Wären derartige Deformationen im Geleise vorhanden gewesen, so hätte, wenn auch eine Entgleisung des letztgedachten Zuges nicht eintrat, doch das Zugpersonal so bedeutende Abweichungen in der Geleislage spüren müssen. Außerdem will der Wärter auf Wärterstation Nr. 5 alsdann nach Passiren jenes Zuges keine Strecke — welche auch die Unfallstelle einbegreift — begangen und dieselbe in gutem Zustande gefunden haben.

Ob nicht doch andere bis dahin unbekannt Ursachen den Unfall herbeigeführt haben können, ob vorstehende Annahmen zutreffend sind, ob die verantwortlichen Beamten überall mit Umsicht und ihren Instruktionen entsprechend gehandelt haben, ob der Lokomotivführer den ertheilten Anordnungen und Vorschriften gemäß insbesondere nicht zu rasch gefahren, auch die Signale an das Bremserpersonal rechtzeitig gegeben hat und letzteres durchweg seine Pflicht gethan und instruktionsgemäß gehandelt hat, wird allein durch die eingeleitete gerichtliche Untersuchung sich feststellen lassen.

Karlsruhe, 25. Sept. Der vorstehend seinem ganzen Wortlaut nach zum Abdruck gebrachte Bericht des Herrn Kommissärs des Reichs-Eisenbahn-Amtes bedarf, was die fahrplanmäßige Fahrgewindigkeit des Zuges betrifft, einer Ergänzung.

Diese Geschwindigkeit war nämlich anfänglich allerdings zu 40 km mit Abfahrt von Freiburg um 8 Uhr 10 Min. und Ankunft in Colmar um 9 Uhr 28 Min. in Aussicht genommen, ist aber nachträglich, da die Reichs-Eisenbahn-Verwaltung eine etwas frühere Ankunft des Zuges in Colmar wünschte, während die Abfahrt von Freiburg des Colmar-Freiburger Kurzuges wegen nicht früher gelegt werden konnte, durch Kürzung der Fahrzeit um 7 Minuten auf nahezu 45 km (genau 44,4), eine Geschwindigkeit, die noch innerhalb der für die verwendete Lokomotive nach dem Reichs-Fahrpolizeireglement zulässigen Grenze liegt, erhöht worden.

Karlsruhe, 25. Sept. Der Gartenbau-Verein dahier wird auf den 30. September und 1. Oktober im Saale der „Bier-Jahreszeiten“ eine Ausstellung von Pflanzen, Obst und Gemüse von Seiten solcher Mitglieder des Vereins, welche keine Gärtner sind, veranstalten.

Offenburg, 23. Sept. (Aus der Strafkammer.) Die in der „Karlsruh.“ bereits erwähnte Entscheidung des Reichsgerichts, auf die von der Staatsanwaltschaft ergriffene Revision gegen das die Weinhandlung Eduard und Sidor Ginzburger hier, von der Anlage des Betrugs theilweise freisprechende Erkenntnis der Strafkammer vom April d. J. hatte zur Folge, daß die beiden Angeklagten in der Strafkammer-Sitzung vom 18. Sept. wegen Betrugs in 10 Fällen zu weiteren Geldstrafen von je 1000 M. verurtheilt wurden.

Nach anderthalbtägiger Verhandlung wurden am 22. d. M. die Weinhandlung Heinrich Rüdler und Josef Paschwig hier wegen Vergehens gegen § 10 Z. 1 des Nahrungsmittel-Gesetzes zu Geldstrafen von je 1000 M., öffentlicher Bekanntgabe des Urtheils und zur Tragung sämtlicher Kosten verurtheilt. Die Verhandlung zeigte, daß die von den Angeklagten hergestellten und als verbesserte oder als mit Kolonialzucker vergohrene Naturweine veräußerten Weine zum größten Theil Mischungen von Tresterwein und geringem Wein und noch mit Weinsäure, Glycerin, Spirit und Couleur versetzt waren und ein ansehnlicher Theil derselben kaum zur Hälfte aus Naturwein bestand.

Wenn der neuerdings wieder in lebhaften Gang gebrachten Agitation auf Einschränkung des Nahrungsmittel-Gesetzes Folge gegeben und namentlich der Grundsatze verlassen würde, daß auch sogenannte verbesserte oder gallirte Weine nur unter dieser Bezeichnung verkauft werden dürfen, so wäre der früheren Misere Thür und Thor geöffnet, sicherlich nicht zum Vortheil unseres Weinbaues und des vollen Weinhandels, am wenigsten aber zum Vortheil der Konsumenten.

Konstanz, 21. Sept. Delegirten-Versammlung der badischen Kreis-Ausschüsse (Schluß). Herr Ministerialrath Haas will seine persönliche Ansicht aussprechen. Der Referent habe die Fragen richtig getrennt. Es drücke weniger die finanzielle Last der Armenpflege, als die viele Arbeit. Die 130,000 M. Landarmen-Kosten könne man allenfalls noch auf den Staat übertragen, der aber auch sich an die Steuerkraft halten müsse, dagegen gebe es nicht an, die Arbeit an staatliche Organe zu verweisen; das wäre auch Staatssozialismus und würde sehr gesteigerte Ansprüche hervorufen. Ein neuer Beamtenorganismus müßte geschaffen werden. Der Staat hätte Armen- und Arbeitshäuser zu errichten, die auch im Budget zur Erscheinung kämen. Die Taxen würden den Gemeinden Lasten bringen. Das seien sehr schwere Fragen, deren Lösung den gesetzgebenden Körpern noch zu thun geblieben werde. Zugelassen will Redner, daß die Liquidation für beide Theile nicht angenehm sei. Bevor der Verwaltungshof eine Ausgabe dekretire, müsse er sich von deren Richtigkeit überzeugen. Die Pauschsumme leuchte dem Redner ein, doch würde dann der Kreis den jetzt bestehenden gesetzlichen Schutz gegen Mehrbelastung einbüßen und ein Risiko übernehmen. Hr. Stein (Kadach), dessen Antrag schließlich angenommen wurde, spricht sich bezüglich dieser Punkte in ähnlichem Sinne aus und betont noch, daß die lästige Kontrolle zu beseitigen sei.

Dr. Dr. Wörter bekämpft die von Hrn. Dr. Blum u. a. aufgestellte Forderung, der Staat solle für die Landarmen-Pflege eintreten.

Dr. Pfarrer Höchster als Berichterstatter sucht die Einwendungen gegen seine Anträge zu widerlegen. Die Redner aus dem Kreise Mosbach lämen im Ergebniß mit dem Berichterstatter überein, die Vertreter des Kreises Karlsruhe würden aber auf ganz andern Boden. Sie bekämpften die Anträge prinzipiell; Prinzip und Praxis könne man aber nicht trennen. Redner thut auch dar, in welcher Weise der Kreis-Ausschuß Verordnungen durch eigene Einnahme und durch Zuzug der Kreisabgeordneten als Auskunftspersonen und Aufseher in ihren Wahlbezirken die Landarmen-Pflege besorge. Taxen könnten nach dem Armen-Gesetz nicht bloß für Verpflegung in geschlossenen Anstalten, sondern für jede regelmäßige Unterstützung von der Regierung festgesetzt werden.

Schließlich kam der vom Berichterstatter ausgeführte Grundgedanke mit einem Zugeständnis an die Herren Groß und Wörter in dem Antrage von Stein zur Annahme, welcher die Landarmen-Pflege zwischen Staat und Kreis in der Art getheilt wissen will, daß der Staat die Kosten, der Kreis die Arbeit übernimmt. Die auf Verbesserung der bestehenden Bestimmungen gerichteten zwei Anträge des Berichterstatters fanden ungetheilten Beifall.

Bezüglich des Strafenwesens fanden sich ebenfalls zwei prinzipielle Ansichten gegenüber, doch kam es hier zu keinem Kompromiß, sondern es regte jene Anschauung, welche das Kreis-Strafamtessen pure an den Staat überwiesen sehen will. Der von Hrn. Klein gestellte Antrag, welcher diese Ansicht auspricht, wurde mit Mehrheit angenommen.

Dr. Dr. Blum als Referent erinnert an die voriges Jahr in Offenburg gefaßten Beschlüsse, denen zufolge die Mitglieder sich mit der Schaffung einer Klasse von Kreisstraßen (also mit der Dreitheilung der Straßen) einverstanden erklärten und die Aufhebung der Kreisbeiträge zu den Landstraßen beantragten. In der Zweiten Kammer habe der Kommissär der Großh. Regierung erklärt, daß die pure Uebernahme der Landstraßen auf den Staat nicht angehe. Nach der Begründung zu dem Strafen-Gesetz-Entwurf werden die Kreise (welche jetzt etwa 800,000 M. bezahlen), um etwa 250,000 M. entlastet, und dieser Betrag soll auf diejenigen Gemeinden fallen, die bis jetzt zu wenig bezahlt haben. Zu den Landstraßen soll der Staat 1/3, die Gemeinden 2/3 bezahlen. Die Kammer habe vernieden, sich hierüber auszusprechen, wir sollten aber heute schlußig werden und die zweckmäßige Form der Lastenvertheilung auffinden. Redner vertritt sich eingehend hierüber, stimmt dem Vorschlag von 1/3 und 2/3 bei mit einem festzusetzenden Maximum und stellt dem entsprechenden Anträge.

Hr. Klein kann sich mit dem Vorschlage des Vorredners nicht einverstanden erklären und wünscht übereinstimmung mit der Kammerkommission die völlige Befreiung der Kreise von den Landstraßen-Kosten, da die Uebernahme auf die allgemeine Steuerlast die gerechteste Vertheilung bilde. Für die Gemeinden bleibe immer noch genug durch den Beitrag von 1/3. Die Agitation, welche gegen die Kreise gerichtet sei, werde nur beseitigt, wenn man diesem Antrag zustimme.

Hr. Ministerialrath Haas: Die Kreise und Gemeinden werden jetzt zum Neubau der Landstraßen mit 1/3, zur Unterhaltung mit 2/3 beigegeben; für Kreis und Gemeinden sind Normalbeiträge festgesetzt. Mit Dr. Blum ist Redner darin einverstanden, daß die Gemeinden zu den Landstraßen mindestens so viel beitragen sollten, als sie für einen Gemeinbeweg aufwenden müßten; 10 Pf. pro Meter ist etwas zu wenig. Die Einwendung der Kreise, daß sie für eine Sache zahlen müssen, bei der ihnen keine sonstige Mitwirkung zusteht, ist nicht unbegründet. Um dieselbe zu beseitigen, machte die Regierung den Vorschlag, drei Klassen von Straßen zu bilden, nämlich noch Kreisstraßen, und hat die Einbildung zu bemessen, daß der Staat für die Unterhaltung der Landstraßen ungefahr den gleichen Betrag wie jetzt anzumenden haben würde, wobei die Gemeinden jedoch 1/3, und der Kreis nichts beizutragen hätten. Die Kreisstraßen sollten allein von den Kreisen und Gemeinden unterhalten werden, die Gemein-

wege von den Gemeinden allein. Dieser Entwurf, welchen die Kreis-Ausschüsse bezeugt haben, kam übrigens nicht vor die Stände. Daß der Staat die gesamten Unterhaltungskosten der Landstraßen tragen werde, wird von dem Redner bezweifelt.

Herr Stein: Die Kreise haben das Recht zu verlangen, daß ihnen die Beiträge zu Landstraßen abgenommen werden, da die Uebertragung ein Fehlgriff war. Früher habe der Staat auch die Landstraßen allein mit Vorausbeiträgen der Gemeinden unterhalten, er werde es auch jetzt wieder können. Darum liege die Frage für die Kreise sehr einfach: Die Beiträge sind gänzlich abzuschaffen. Der Satz, daß die Gemeinden so viel beitragen sollen, als ein Gemeinbeweg sie koste, sei nicht unzutreffend, wenn z. B. die Landstraße eine für die Gemeinde unpraktische Lage und Richtung habe.

Herr Ministerialrath Haas: Durch das Strafen-Gesetz sei in letzterem Fall der Gemeinde das Recht auf Ermäßigung oder Befreiung eingeräumt. Redner weist auf die Verschiedenheit der Belastung der Kreise hin: Die Kreise in Gebirgsgegenden zahlen, wie die Statistik zeigt, für ihre schwierig zu unterhaltenden Straßen jetzt mehr, als die im flachen Land, was nicht unbillig sei.

Herr Klein: Bei Uebernahme durch den Staat zahlen auch die indirekten Steuern mit. Man möge den Standpunkt der Kreise mit Entschiedenheit betonen und nicht von vornherein Konzessionen machen.

Herr Dr. Blum wäre dafür, daß die Kreise auch die Landstraßen mit einer Staatsdotations übernehmen, weil die Erfahrung lehre, daß die Unterhaltung der Kreise 10 Prozent billiger zu stehen komme. Seine Anträge beruhen auf der Voraussetzung, daß die Versammlung die vorjährigen Beschlüsse aufrecht halten wolle; wolle sie dies nicht, erkläre sie sich gegen Kreisstraßen, dann wären seine Anträge allerdings hinfällig. Nach Annahme des Antrags Klein kamen die Anträge des Referenten Dr. Blum nicht mehr zur Abstimmung.

Der letzte Gegenstand der Tagesordnung: „Gründung von Kreis-Kreditanstalten zur Erleichterung der ländlichen Kreditverhältnisse“, fand an Hrn. Dr. Blum einen trefflichen Referenten. Er setzte auseinander, daß die städtischen Sparkassen den Bedürfnissen der Landleute nicht genügen; der Weg zu ihnen sei zu weit und zu gefährlich wegen der dazwischen liegenden Wirthshäuser. Man müsse entweder Sparkassen auf dem Lande gründen, oder wenigstens Agenturen städtischer Sparkassen dafelbst errichten. Accijoren, Gemeindevorsteher, Kaufleute dürften sich zu Agenten eignen. Auf diese Art würde dem Volke das Sparen gelehrt und zur Ansammlung von Kapitalien der Anlaß gegeben. Die Art und Weise des ländlichen Kreditbedürfnisses ist eine besondere; für den Landmann ist es oft eine Lebensfrage, daß ihm viel Hypothek nicht plötzlich gekündigt werde. Die Kreis-Sparkassen könnten nun ihre Gelder bei den Landwirthen anlegen, besonders bei den kleinen. Man könnte da ein ähnliches Prinzip anwenden, wie bei den Vorkaufvereinen, viele schwache Existenzen durch Vereinigung stark machen. Redner führte in seiner von der Versammlung mit großem Interesse verfolgten Darlegung aus, wie z. B. bei Oubsübernahmen, Erbtheilung u. s. w. die Kreis-Sparkassen bei gehörig verstandener Aufgabe segensreich wirken könnten. Die Schwierigkeiten am Anfange würden allerdings groß sein, die Geschäftskonten müßte zunächst der Kreis auf sich nehmen. Die Wucherer und auch manche Privatdarleiber, welche bei der Einrichtung solcher Kassen zu verlieren hätten, würden allerdings denselben entgegenarbeiten.

Von den Rednern, welche sich an der Diskussion dieser Angelegenheit beteiligten, glauben die Herren Groß und Strauß nicht, daß ländliche Sparkassen nötig seien, auch Hr. Stein meint, man solle erst die vorhandenen Kassen zu verbessern suchen. Andere, wie Hr. Santz, sind mit dem Referenten ganz einverstanden, wieder andere, wie Hr. Schell, begrüßen die Idee der Einrichtung von Agenturen.

Das Interesse an dem Gegenstand aber war ein allgemeines und es wurde einstimmig beschlossen, die Sache auf die Tagesordnung der nächsten Delegirtenversammlung zu setzen.

Paudel und Verkehr.

Handelsberichte.

D. Frankfurt, 23. Sept. (Börsenwoche vom 16. bis 22. Sept.) Bei Beginn unserer neuen Berichtsperiode zeigte die Börse eine freundliche Physiognomie, und zwar war es der günstige Einbruch, den die Vorgänge in Egypten machten, welcher weiter nachwirkte. In den Vordergrund traten namentlich Cyprioten, in denen die Londoner Contremine in Folge der raschen Wendung der Dinge zu umfangreichen Deckungen schritt. Auch Kreditaktien waren im regen Begehre, da neue günstige Nachrichten in Betreff der Konditionsangelegenheit vorlagen. Von Montag ab griff jedoch eine mattere Haltung Platz und fast sämtliche tonangebende Werthe gerieten in wackelnde Richtung. Der Anstoss hierzu ging von Wien aus, das sich durch die Ueberschwehmungsnachrichten aus Tirol und Oberitalien unangenehm berührt zeigte. Hauptächlich hatte die Lombardische Südbahn unter dem Naturereignis zu leiden und war der Verkehr auf derselben durch Herfürung des Bahnkörpers vielfach unterbrochen. Lombarden waren daher in erster Linie das Objekt starker Verkäufe, da man namentlich für die nächste Zeit eine bedeutende Schmälerung der Bahneinnahmen erwartete, die sich neulich durch den beträchtlichen Getreideexport so bedeutend gesteigert hatten. Ferner verstimmete die andauernde Geldverknappung. Am Mittwoch trat indes wieder ein Umschwung ein zum Besseren, nachdem die Ueberschwehmungsalarmität in den Kursen eskomtrirt erschien und außerdem die günstige Disposition der westlichen Börsen die Hauffepartei wieder zu lebhafterer Thätigkeit animirte. Auch

die Befürchtungen, welche die Geldverknappung, zumal wegen des nahen Ultimos, erregte, waren so ziemlich geschwunden, da die Vorbereitungen zur Liquidation bei geringen Engagements ziemlich leicht von statten gingen. Am Donnerstag machte die Aufwärtsbewegung, von guter Kauflust unterstützt, von Berlin wurden die Kreditaktien-Käufe seitens des Hauses Bleichröder gemeldet, — weitere Fortschritte und konnten sich heute auf festes London, obgleich der Verkehr sehr still war und Berlin und Wien matte Tendenz bekundeten, die höheren Kurse meist gut zu behaupten. Gotthard-Aktien gaben in den letzten acht Tagen wieder zu umfangreichen Transaktionen Anlaß; der Kurs hielt sich anfangs der Woche ziemlich stabil, bis die am Donnerstag bekannt gemordene Einnahme von 950,000 Frs. die Spekulation in diesem Effekte animirte und sich der Kurs auf den höchsten seitigeren Stand heben konnte. Die Einnahme ist über alle Erwartungen günstig und gibt der Vermuthung Raum, daß auch der September große Einnahmegeriffe bringen wird, insbesondere da durch die noch anhaltende Störung auf der Brennerroute, der Gotthard die Transpote, die für ersteren Weg bestimmt waren, zugewiesen bekommen wird. Kreditaktien bewegten sich zwischen 276 1/2 — 272 — 270 1/2 — 275 1/2. Staatsbahn-Aktien wurden a 302 1/2 — 299 1/2 — 302 1/2 gehandelt. Galizier gingen a 277 1/2 — 273 1/2 — 274 1/2 um. Lombarden parirten a 132 und 124 1/2. Oesterreich. Bahnen bröckelten meist im Kurse ab. Höher blieben Donau-Draa 3 1/2 fl., Elisabeth 1/2 fl., Nordwest 1/2 fl., Raab-Gras 1/2 fl., Borsalberger 1/2 fl. Deutsche Bahnen anfangs still und eher matt, besserten sich jedoch schließlich bei regeren Umsätzen auf günstige Einnahmegeriffe. Oberfließliche gewonnen 1 Proz.,

Rechte Oberufer 1/2 Proz., Medlenburger blieben 1/2 Proz., Werra-bahn 1/2 Proz. niedriger. Gotthard-Aktien waren a 88 — 85 1/2 und 88 1/2 im Umfah. Schweizer Central sehr fest und gefragt, gaben neuerdings 1/2 Proz. nach. Banatlilien stellten sich größtentheils etwas niedriger. Disconto Commandit sind 1/2 Proz. matter. Darmstädter etwas höher. Von ausländischen Fonds waren öfter-ungarische Renten matter. Russen zogen durchgehend im Kurse an. Die Reise des Kaisers nach Moskau machte einen günstigen Eindruck. Cyprioten wurden lebhaft a 66 1/2 — 69 1/2 und 67 1/2 gehandelt. Oester. Prioritäten fest. Prag-Duxer gesucht und höher auf den Abschluß der Verstaatlichungsverhandlungen. Amerikanische Prioritäten gingen theilweise zu besseren Preisen um. Georgia Aid stiegen 7 Proz. Nach neueren Nachrichten sind nunmehr sämtliche Differenzen, welche der Erfüllung des Kaufvertrags im Wege standen, beigelegt und der Vertrag als perfekt zu betrachten. Deutsche Staatsfonds fest. Von Wechseln Wien fest, Holland, London und Paris matter. Privatdisconto 4 1/2 Proz.

New-York, 23. Sept. (Schlußkurs.) Petroleum in New-York 7 1/2, dto. in Philadelphia 7 1/2, Mehl 4.75, Rother Winterweizen 1.08, Mais (old mixed) 73 1/2, Havanna-Buder 7 1/2, Kaffee, Rio good fair 9 1/2, Schmalz (Wilcox) 12 1/2, Speck —, Getreidefracht nach Liverpool 4. Baumwoll = Zufuhr 16,000 B., Ausfuhr nach Großbritannien 3000 B., dto. nach dem Continent — B.

Verantwortl. Redakteur: J. B. Heim. Knittel in Karlsruhe.

Wiss. Rechnungsverhältnisse: 1 Zent. = 8 Kreuz., 7 Gulden löb. und löbl. — 12 Kreuz., 1 Gulden 5. Kr. = 2 Kreuz., 1 Franc = 80 Pf.

Frankfurter Kurse vom 23. September 1882.

1 Mark = 20 Silb., 1 Silb. = 20 Kreuz., 1 Dollar = Kreuz. 4. 25 Pf., 1 Silber-gulden = Kreuz. 5. 20 Pf., 1 Mark Banco = Kreuz. 1. 50 Pf.

Table with multiple columns listing various financial instruments and their prices, including Staatspapiere, Eisenbahn-Prioritäten, and Wechsel und Sorten.

Bürgerliche Rechtspflege

Öffentliche Zustellung.
R. 170.2. Nr. 15,613. Offenburg. Der Wilhelm Bodenheimer M. S. zu Offenburg — vertreten durch Anwalt Bumiller — klagt gegen den Georg Spinner von Zerthal, zur Zeit ohne bekannten Aufenthaltsort abwesend, mit dem Antrag auf Streichung des im Handbuch der Gemeinde Windschlag, Band VI, Nr. 183, Seite 307, zu Gunsten einer Forderung an Josef Palmer im Windschlag im Betrage von 171 M. 43 Pf. nebst 5% Zins vom Monate September 1851 enthaltenen Pfandbeitrags vom 16. April 1852 und laßt den Beklagten zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits vor das Groß. Amtsgericht zu Offenburg auf
Samstag den 9. Dezember 1882, Vormittags 10 Uhr,
zum Zwecke der öffentlichen Zustellung wird dieser Auszug der Klage bekannt gemacht.

G. Veller,
Gerichtsschreiber
des Groß. Amtsgerichts.

Aufgebote.
R. 161.1. Nr. 11,407. Dreifach. Die Ehefrau des Landwirts Josef Schill, Amalie, geborne Schill von Bödingen, erwacht auf Ableben ihres Vaters Anton Schill von Oberbergen im Jahre 1882 und auf Ableben ihrer Mutter Theresia, geborne Imber, nachverzeichnete, auf Gemahlung Oberbergen befindliche Liegenschaften, bezüglich welcher es an Einträgen von Eigentümern- und Erwerbstiteln fehlt; sie hat daher unter Mitwirkung ihres Gemannes das Aufgebot beantragt. — Die Liegenschaften sind: 4 M. 21/2 Wald in der kleinen Almend, neben sich selbst und Ferdinand Meyer, und 3 1/2 Mannst. Matten auf dem Badberg, neben Maria Reichenbach Erben. Es werden nun alle diejenigen, welche in den Grund- und Interpandbüchern nicht eingetragene und auch sonst nicht bekannte dingliche oder auf einem Stammgut- oder Familiengutverband beruhende Rechte haben oder zu haben glauben, aufgefordert, solche spätestens in dem auf Freitag den 17. November 1882, Vormittags 9 Uhr, bestimmten Aufgebotsstermin geltend zu machen, ansonst die nicht angemeldeten Ansprüche für erloschen erklärt würden.
Dreifach, den 18. September 1882.

Groß. bad. Amtsgericht.
Gerichtsschreiber: Weiser.

R. 190. Nr. 12,352. Radolfzell. In Sachen des Handelsmanns Pippmann Bilard von Wangen, unter Befistandshaft des Daniel Bilard von da, gegen unbekannt Verheiratete, Aufforderung betr.
hat das Groß. Amtsgericht Radolfzell unterm heutigen folgendes Ausschlußurtheil erlassen:
Nachdem auf die Aufforderung vom 8. März 1882, Nr. 3091, Ansprüche der dort bezeichneten Art an die darselbst genannte Liegenschaft bis heute nicht geltend gemacht worden sind, werden die nicht angemeldeten Ansprüche für erloschen erklärt.
Radolfzell, den 20. September 1882.

Der Gerichtsschreiber
des Groß. bad. Amtsgerichts:
Sauter.

Kontursverfahren.
R. 176. Nr. 14,314. Raftatt. Ueber das Vermögen des Handelsmanns Hermann Röber von Kuppenheim wird heute am 22. September 1882, Vormittags 10 Uhr, das Kontursverfahren eröffnet.
Der Geschäftssagent J. Müller dahier wird zum Kontursverwalter ernannt. Kontursforderungen sind bis zum 16. Oktober 1882 bei dem Gerichte anzumelden.
Es wird zur Beschlußfassung über die Wahl eines anderen Verwalters, sowie über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretenden Falls über die in § 120 der Kontursordnung bezeichneten Gegenstände auf
Mittwoch den 18. Oktober 1882, Vormittags 9 Uhr,
und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf
Mittwoch den 25. Oktober 1882, Vormittags 11 Uhr,
vor dem unterzeichneten Gerichte Termin anberaumt.
Allen Personen, welche eine zur Kontursmasse gehörige Sache in Besitz haben oder zur Kontursmasse etwas schuldig sind, wird aufgegeben, nichts an den Gemeinshuldner zu verabsorgen oder zu leisten, auch die Verpflichtung aufzuerlegen, von dem Besitze der Sache und von den Forderungen, für welche sie aus der Sache abgeforderte Befriedigung in Anspruch nehmen, dem Kontursverwalter bis zum 16. Oktober 1882 Anzeige zu machen.
Raftatt, den 22. September 1882.

Groß. bad. Amtsgericht.
Der Gerichtsschreiber:
Schmidt.

R. 177. Nr. 34,725. Mannheim. Ueber das Vermögen des Kaufmanns Georg Weiß, Inhabers der Firma gleichen Namens in Mannheim, ist heute Vormittags 8 Uhr das Kontursverfahren eröffnet worden. Zum Kontursverwalter ist ernannt: Herr Kaufmann Johann Hoppé in

Mannheim.

Kontursforderungen sind bis zum 28. Oktober 1882 bei dem Gerichte anzumelden und werden daher alle diejenigen, welche an die Masse als Kontursgläubiger Ansprüche machen wollen, hienit aufgefordert, ihre Ansprüche mit dem dafür verlangten Vorrechte bis zu genanntem Termine entweder schriftlich einzureichen oder bei der Gerichtsschreiberei zu Protokoll zu geben, unter Beifügung der urkundlichen Beweisstücke oder einer Abschrift derselben.
Zugleich ist zur Beschlußfassung über die Wahl eines bestimmten Verwalters, sowie über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretenden Falls über die in § 120 der Kontursordnung bezeichneten Gegenstände auf
Dienstag den 10. Oktober 1882, Vormittags 9 Uhr,
und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf
Mittwoch den 8. November 1882, Vormittags 9 Uhr,
vor dem Groß. Amtsgericht hier, Civil- respizial I, Termin anberaumt.
Allen Personen, welche eine zur Kontursmasse gehörige Sache in Besitz haben, oder zur Kontursmasse etwas schuldig sind, wird aufgegeben, nichts an den Gemeinshuldner zu verabsorgen oder zu leisten, auch die Verpflichtung aufzuerlegen, von dem Besitze der Sache und von den Forderungen, für welche sie aus der Sache abgeforderte Befriedigung in Anspruch nehmen, dem Kontursverwalter bis zum 28. Oktober 1882 Anzeige zu machen.
Mannheim, den 23. September 1882.

Der Gerichtsschreiber
des Groß. bad. Amtsgerichts:
F. Meier.

R. 174. Nr. 10,093. Konstanz. Ueber das Vermögen des Wäders Wilhelm Morgen von Konstanz wird heute am 22. September 1882, Vormittags 9 Uhr, das Kontursverfahren eröffnet.
Der Geschäftssagent Friedrich Schildknacht hier wird zum Kontursverwalter ernannt.
Kontursforderungen sind bis zum 16. Oktober 1882 bei dem Gerichte anzumelden.
Es wird zur Beschlußfassung über die Wahl eines anderen Verwalters, sowie über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretenden Falls über die in § 120 der Kontursordnung bezeichneten Gegenstände, sowie zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf
Mittwoch den 25. Oktober 1882, Vormittags 9 Uhr,
vor dem Groß. Amtsgericht hier selbst Termin anberaumt.
Allen Personen, welche eine zur Kontursmasse gehörige Sache in Besitz haben oder zur Kontursmasse etwas schuldig sind, wird aufgegeben, nichts an den Gemeinshuldner zu verabsorgen oder zu leisten, auch die Verpflichtung aufzuerlegen, von dem Besitze der Sache und von den Forderungen, für welche sie aus der Sache abgeforderte Befriedigung in Anspruch nehmen, dem Kontursverwalter bis zum 16. Oktober 1882 Anzeige zu machen.
Konstanz, den 21. September 1882.

Groß. bad. Amtsgericht zu Konstanz.
Der Gerichtsschreiber:
Vurag.

R. 173. Nr. 10,081. Konstanz. In dem Kontursverfahren über das Vermögen des Schuhwarenhändlers Josef Anslinger in Konstanz ist zur Prüfung einer nachträglich angemeldeten Forderung Termin auf
Freitag den 6. Oktober 1882, Vormittags 10 Uhr,
vor dem Groß. Amtsgericht hier selbst anberaumt.
Konstanz, den 21. September 1882.

Der Gerichtsschreiber
des Groß. bad. Amtsgerichts:
Vurag.

R. 179. Nr. 18,387. Bruchsal. In dem Kontursverfahren über das Vermögen des Kaufmanns Heinrich Bentner von hier ist zur Abnahme der Schlußrechnung des Verwalters, zur Erhebung von Einwendungen gegen das Schlußverzeichnis der bei der Verteilung zu berücksichtigenden Forderungen und zur Beschlußfassung der Gläubiger über die nicht verwertbaren Vermögensstücke Schlußtermin auf
Mittwoch den 18. Oktober 1882, Vormittags 11 Uhr,
vor dem Großherzoglichen Amtsgericht hier selbst bestimmt.
Bruchsal, den 19. September 1882.

Rittelmann,
Gerichtsschreiber
des Groß. bad. Amtsgerichts.

R. 180. Nr. 18,342. Bruchsal. In dem Kontursverfahren über das Vermögen der Frau Andrea Rießer Witwe, Anna Maria, geborne Knorpy von Bruchsal, ist zur Abnahme der Schlußrechnung des Verwalters, zur Erhebung von Einwendungen gegen das Schlußverzeichnis der bei der Verteilung zu berücksichtigenden Forderungen und zur Beschlußfassung der Gläubiger über die nicht verwertbaren Vermögensstücke der Schlußtermin auf
Mittwoch den 18. Oktober 1882, Vormittags 11 Uhr,
vor dem Groß. Amtsgericht hier selbst bestimmt.
Bruchsal, den 21. September 1882.

Rittelmann,
Gerichtsschreiber
des Groß. bad. Amtsgerichts.

R. 192. Nr. 16,646. Baden. Im Kontursverfahren über den Nachlaß des Mar Peter von Baden hat das Groß. Amtsgericht Baden zur Abnahme der Schlußrechnung, zur Erhebung von Einwendungen gegen das Schlußverzeichnis und zur Beschlußfassung der Gläubiger über die nicht verwertbaren Vermögensstücke Termin festgesetzt auf
Donnerstag den 12. Oktober, Vormittags 11 Uhr,
Baden, den 16. September 1882.

Lug,
Gerichtsschreiber
des Groß. bad. Amtsgerichts.

R. 193. Nr. 8702. Wolfach. In dem Kontursverfahren über das Vermögen des Wirts Josef Gläcker in Rippoldsau ist zur Abnahme der Schlußrechnung des Verwalters, zur Erhebung von Einwendungen gegen das Schlußverzeichnis der bei der Verteilung zu berücksichtigenden Forderungen und zur Beschlußfassung der Gläubiger über die nicht verwertbaren Vermögensstücke der Schlußtermin auf
Dienstag den 24. Oktober 1882, Vormittags 11 Uhr,
vor dem Groß. Amtsgericht hier selbst bestimmt.
Wolfach, den 21. September 1882.

Häufig,
Gerichtsschreiber
des Groß. bad. Amtsgerichts.

R. 188. Nr. 38,253. Heidelberg. In dem Kontursverfahren über das Vermögen des Leberhändlers Johann Mathias Dambrecht in Heidelberg ist zur Prüfung der nachträglich angemeldeten Forderungen Termin auf
Donnerstag den 2. November 1882, Vormittags 9 Uhr,
vor dem Groß. Amtsgericht hier selbst, Zimmer Nr. 2 — anberaumt.
Heidelberg, den 23. September 1882.

Fabian,
Gerichtsschreiber
des Groß. bad. Amtsgerichts.

Öffentliche Bekanntmachung.
R. 186. Nr. 10,093. In dem Kontursverfahren des Konstantin Alet in Dersboshof soll die Schlußverteilung erfolgen. Dazu sind 796 M. 81 Pf. verfügbar. Nach dem auf der Gerichtsschreiberei zu Pfullendorf niedergelegten Verzeichnis sind dabei 183 M. 9 Pf. bevorrechtigte und 18,282 M. 87 Pf. nichtbevorrechtigte Forderungen zu berücksichtigen.
Winterlingen, 20. September 1882.

Kontursverwalter:
Gmeiner, Bürgermstr.

Vermögensabsonderungen.
R. 194. Nr. 10,841. Konstanz. Die Ehefrau des Verbers Gerhard Dietrich Maria, geb. Bädle von Hülzingen, vertreten durch Rechtsanwält Winterer in Konstanz, hat gegen ihren Gemann eine Klage auf Vermögensabsonderung erhoben. Zur mündlichen Verhandlung ist vor Groß. Landgerichte Konstanz — Zivilkammer I — Termin auf
Dienstag den 31. Oktober, Vormittags 8 1/2 Uhr,
bestimmt, was zur Kenntnismache der Gläubiger öffentlich bekannt gemacht wird.
Konstanz, den 23. September 1882.

Die Gerichtsschreiberei
des Groß. bad. Landgerichts:
Kothweiler.

R. 168. Nr. 7667. Rehl. In Sachen der Ehefrau des August Bensinger, Hamden, geb. Landauer von Bodersweier, gegen ihren Gemann, Vermögensabsonderung betr.
Durch Urtheil vom heutigen wurde die Klägerin gemäß § 40 des Einf. Ges. zu den R. V. G. für berechtigt erklärt, ihr Vermögen von jenem ihres Gemannes abzulernen und in eigene Verwaltung zu übernehmen.
Rehl, den 20. September 1882.

Der Gerichtsschreiber
des Groß. bad. Amtsgerichts:
Heberle.

Entmündigung.
R. 128.2. Nr. 8554. Wolfach. Unter dem 2. August d. J. ist Johannes Spinner von Bergzell für einen Verschwender im Sinne des R. V. G. 513 erklärt und ist ihm Landwirth Wilhelm Spinner dort als Beistand bestellt worden.
Wolfach, den 16. September 1882.

Groß. bad. Amtsgericht.
Mündel.

Bescholtenheitsverfahren.
R. 89.2. Offenburg. Das Groß. Amtsgericht Offenburg hat mit Verfügung vom 5. d. M., Nr. 15,522, ausgesprochen:
„Nachdem Josef Keller von Zell a. H. auf die diesseitige Aufforderung vom 10. März 1881 keine Nachricht von sich gegeben hat, wird derselbe für verschollen erklärt und die nächsten Erben, nämlich: Anna Lana, verehelichte Heinrich Finner in Bruchsal, und Theresia Keller in Amerika (Bewohnung: Bürgermeier Bruder in Unterarmersbach) gegen Sicherheitsleistung in fürsorglichen Besitz von dessen Verlassenschaft eingewiesen.“
Offenburg, den 15. September 1882.

Der Gerichtsschreiber:
C. Veller.

Erbeinweilungen.
R. 155.2. Nr. 15,777. Offenburg. Nachdem auf die diesseitige Aufforderung vom 18. Juli l. J. Einsprachen nicht erhoben wurden, wird die Wittve des Josef Daimer von Ortenberg in Besitz und Gewähr des Nachlasses ihres + Gemannes eingewiesen.
Offenburg, den 20. September 1882.

Groß. bad. Amtsgericht.
Der Gerichtsschreiber:
C. Veller.

R. 156.1. Nr. 15,778. Offenburg. Nachdem auf die diesseitige Aufforderung vom 19. Juli l. J. Einsprachen nicht erhoben wurden, wird die Wittve des Simon Dufnet von Rammersweier in Besitz und Gewähr des Nachlasses ihres + Gemannes eingewiesen.
Offenburg, den 20. September 1882.

Groß. bad. Amtsgericht.
Der Gerichtsschreiber:
C. Veller.

R. 157.1. Nr. 15,779. Offenburg. Nachdem auf die diesseitige Aufforderung vom 24. Juli l. J. Einsprachen nicht erhoben wurden, wird die Wittve des Josef Geiler von Reffried in Besitz und Gewähr des Nachlasses ihres + Gemannes eingewiesen.
Offenburg, den 20. September 1882.

Groß. bad. Amtsgericht.
Der Gerichtsschreiber:
C. Veller.

R. 127.2. Nr. 8623. Wolfach. Nachdem auf die diesseitige Aufforderung vom 11. Juli d. J., Nr. 6766, Einsprachen nicht erhoben wurden, wird die Wittve des Straßenwirts Josef Bühler, Genesoda, geb. Bruder von Fischerbach, in den Besitz und die Gewähr des Nachlasses ihres Gemannes hienit eingewiesen.
Wolfach, den 15. September 1882.

Groß. bad. Amtsgericht.
Der Gerichtsschreiber:
Häufig.

R. 88.3. Nr. 12,115. Schwesingen. Das Groß. Amtsgericht Schwesingen hat unterm heutigen beschlossen:
Rosine, geb. Brenner, Wittve des Landwirts Johann Peter Weidmann von Reilingen, hat um Einweisung in den Besitz und Gewähr der Verlassenschaft ihres Gemannes nachgelucht. Diesem Gesuche wird stattgegeben, wenn nicht
innerhalb 6 Wochen
Einsprache dagegen erhoben wird.
Schwesingen, den 14. Septbr. 1882.

Gerichtsschreiberei
des Groß. bad. Amtsgerichts:
Rus.

Erbeinweilungen.
R. 441. Bahl. Schreiner Joseph Dier und Anton Dier ledig von Urdorf, Söhne des verlebten Ciriak Dier, Wäders von da, sind am Nachlaß ihres verlebten Bruders, Wilhelm Dier, Wäders von da, erbberechtigt.
Dieselben sind nach Amerika ausgewandert und ist ihr Aufenthaltsort zur Zeit nicht zu ermitteln.
Die Vermissten werden hienit zu den Teilungsverhandlungen mit Frist von drei Monaten
mit dem Bemerken öffentlich anberufen, daß im Falle ihres Nichternehmens die Erbschaft ihnen zugewiesen würde, welchen sie zustimmen, wenn die Vorgelegenen zur Zeit des Erbanfalls nicht mehr gelebt hätten.
Bahl, den 18. September 1882.

Groß. bad. Amtsgericht.
Notar

R. 447. Mosbach. Christoph Klein von Aglasterhausen ist am Nachlaß seiner verstorbenen Schwester, Katharina, geb. Klein, Wittve des verlebten Christian Weidenhammer in Aglasterhausen, erbberechtigt. Da Christoph Klein nach Amerika ausgewandert und sein Aufenthaltsort unbekannt ist, wird derselbe oder seine Erben zur Vermögensaufnahme und Teilungsverhandlung mit Frist von
drei Monaten
mit dem Anfügen vorgeladen, daß wenn er oder die Erben binnen dieser Zeit ihre Erbanprüche nicht geltend machen, die Erbschaft denjenigen zugeteilt werden wird, welchen sie zustimmen, wenn die Vorgelegenen zur Zeit des Erbanfalls nicht mehr am Leben gewesen wären.
Mosbach, den 22. September 1882.

Großherzoglicher Notar
Danagarth.

Zwangsversteigerungen.
R. 433.2. Ueberlingen. **Liegenschafts-Versteigerung.**
Donnerstag den 5. Oktober 1882, Nachm. 2 Uhr,
werden im Sibyllinger Rathhause dem Müller Karl Dorer in Sögenmühle die unten erwähnten Liegenschaften der Gemahlung Sibyllingen in Folge richterlicher Verfügung einer öffentlichen Versteigerung ausgesetzt und als Eigentum endgültig zugeschlagen, wenn der Schätzwertpreis auch nicht erreicht werden sollte, als:
1. 1 Hektar 12 Ar Hofraithe, Hausgarten, Ackerland, Wiese, Grasrain, Weinberg, Dedung und Weg, Gemann Klingler; auf der Hofraithe befindet sich ein zweistöckiges Wohnhaus mit Mühlenanlage und Wasserkrast, eine Wasserhube, freistehende Schweinmühle und eine

bereits neu erbaute Scheuer, M. Daus Nr. 4, a. b. c. d. . . . 10,650
2. 4 Ar 65 Meter Grasrain und Gehäus allda . . . 25
3. 2 Ar 73 Meter Grasrain allda . . . 25
4. 66 Ar 76 Mtr. Acker, Gemann bei der Mühle . . . 1,500
5. 23 Ar 78 Meter Acker im Thalader . . . 1,600
6. 43 Ar 35 Mtr. Acker und Grasrain allda . . . 1,600
Summa . . . 15,400
Ueberlingen, 14. September 1882.
Der Vollstreckungsbeamte:
Groß. Notar
Eiermann
D. 420.3. Stadt Rehl. **II. Steigerungs-Versteigerung.**
Da bei der heute abgehaltenen ersten Versteigerung auf das zum Nachlaß der Zimmermeisterin Friederich Eisenbeiß Ehefrau, Anna Maria, geborne Rübler von Dorf Rehl, gehörige, in Nr. 205 u. 208 d. Blattes näher beschriebene und zu . . . 70,000 M. geschätzte liegenschaftliche Anwesen kein Gebot erfolgte, so wird solches am Montag dem 9. Oktober 1882, Vormittags 10 Uhr, auf dem Rathhause zu Stadt Rehl einer nochmaligen Versteigerung ausgesetzt, wobei der endgültige Zuschlag um das sich ergebende Höchstgebot erfolgt, auch wenn solches unter dem Schätzwertpreis bleiben sollte.
Stadt Rehl, den 18. Septbr. 1882.
Groß. Notar
Häufig.

Strafgerichts-Versteigerung.
R. 457.1. Nr. 8780. Karlsruhe. 1. Georg Andreas Engler, Schuhmacher, geboren am 25. November 1852 zu Kömbach, Amts Bietheim; 2. Heinrich Ernst Hennig II., geboren am 11. März 1853 zu Kühren in Sachsen; 3. Christian Schenck, Wäder, geboren am 24. März 1855 zu Belschneureuth, sämtliche zuletzt hier wohnhaft, werden beschuldigt, Ersterer als Wehrmann der Landwehr, die beiden Letzteren als beurlaubte Reservisten ohne Erlaubnis ausgewandert zu sein; Uebertretung gegen § 360 Nr. 3 des Strafgesetzbuchs. Dieselben werden auf Anordnung des Groß. Amtsgerichts hier selbst auf Samstag den 11. November 1882, Vormittags 9 Uhr, vor das Groß. Schöffengericht hier zur Hauptverhandlung geladen.
Bei unentschuldigtem Ausbleiben werden dieselben auf Grund der nach § 472 der Strafprozessordnung von dem Real-Landwehrbezirks-Kommando zu Karlsruhe ausgestellten Erklärung verurtheilt werden.
Karlsruhe, den 20. September 1882.
Gerichtsschreiberei
des Groß. bad. Amtsgerichts:
Braun.

R. 415.8. Nr. 16,604. Baden. Der 80 Jahre alte Bierbrauer Christoph Gottlieb Baum von Seeheim, zuletzt in Singheim, wird beschuldigt, als beurlaubter Wehrmann der Landwehr ohne Erlaubnis ausgewandert zu sein, ohne von der bevorstehenden Auswanderung der Militärbehörde Anzeige erstattet zu haben. — Uebertretung gegen § 360 Nr. 3 des Strafgesetzbuchs. Derselbe wird auf Anordnung des Groß. Amtsgerichts hier selbst auf Dienstag den 21. November 1882, Vormittags 9 1/2 Uhr, vor das Groß. Schöffengericht zu Baden-Baden zur Hauptverhandlung geladen.
Bei unentschuldigtem Ausbleiben wird derselbe auf Grund der nach § 472 der Strafprozessordnung von dem Real-Landwehrbezirks-Kommando zu Raftatt ausgestellten Erklärung verurtheilt werden.
Baden, den 16. September 1882.

Lug,
Gerichtsschreiber
des Groß. bad. Amtsgerichts.

D. 462.1. Nr. 10,494. Durlach. 1. Der 23 Jahre alte, ledige, evangelische Maurer Christof Höckele von Auerbach, 2. der 26 Jahre alte, katholische, verheiratete Maurer Stefan Kohl, und 3. der 26 Jahre alte, katholische, verheiratete Fabrikarbeiter Franz Strobel von Föhlingen werden beschuldigt, Letztere als beurlaubte Reservisten, Ersterer als Ersatzreservist erster Klasse ausgewandert zu sein, ohne von der bevorstehenden Auswanderung der Militärbehörde Anzeige erstattet zu haben. — Uebertretung gegen § 360 Nr. 3 des Strafgesetzbuchs. Dieselben werden auf Anordnung des Groß. Amtsgerichts hier selbst auf Montag den 6. November 1882, Vormittags 9 Uhr, vor das Groß. Schöffengericht Durlach zur Hauptverhandlung geladen.
Bei unentschuldigtem Ausbleiben werden dieselben auf Grund der nach § 472 der Strafprozessordnung von dem Real-Landwehrbezirks-Kommando zu Karlsruhe ausgestellten Erklärung verurtheilt werden.
Durlach, den 22. September 1882.
Sigmund,
Gerichtsschreiber
des Groß. bad. Amtsgerichts.

Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei.