

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1885

18 (22.1.1885)

Unsere Postdampfer und deren Fahrgehwindigkeiten.

Woher kommt es denn eigentlich, wird sich mancher fragen, der den Verhandlungen über die Dampfer-Subvention aufmerksam gefolgt, daß die Einrichtung einer schwimmenden Eilpost so viel größere Schwierigkeiten machen und so viel mehr kosten soll, im Verhältnis zu einer langsameren Beförderung, als die einer festländischen? So viel kann es doch nicht ausmachen, wenn die Geschwindigkeit des betreffenden Dampfers von 10 Seemeilen in der Stunde auf 13 oder 14 vermehrt wird; Richtigkeit im Dienste, Regelmäßigkeit im Abgang der Boote etc. ist doch wohl auch nicht so schwer zu erlangen, und ergeben sich eigentlich bei unseren heutigen Verkehrsbedingungen und dem trefflichen Personal, das uns zur Verfügung steht, ganz von selbst. Und doch ist ein gewaltiger Unterschied zwischen beiden, ein tiefgreifender, schneidiger, der jedem zum Bewußtsein kommen muß, wenn er zum erstenmale von wogenumflorter Landungsbrücke über den schwankenden Steg das breite Deck eines Seedampfers betritt, auf ein gegebenes Zeichen die gewaltigen Maschinen sich in Bewegung setzen und das mächtige Gebäude langsam und majestätisch seinen Weg durch den endlosen Ocean zu bahnen anfängt. Denn dieser Weg liegt ja nicht für und fertig vor ihm, wie für die auf festen Eisenstrahlen rollende Lokomotive; nein, sein breiter Bug soll ihn erst eröffnen, und zwar immer wieder auf's neue, indem er, dank den sprühenden Eifen und der nimmer rastenden Schraube, eine tiefe Furche zieht vom Ausgangspunkte bis zum fernem glücklichen Hafen. Dieses Beiseitdrängen (écartement) des unaufhörlich nachdrängenden Wassers stellt eine Arbeitsleistung dar, deren Größe man auf den ersten Blick kaum ermessen kann und in deren eigenartiger Natur es gerade liegt, daß die Beschleunigung eines Schiffes verhältnismäßig höhere Opfer erfordert, als die eines Dampfwaagens. Der Widerstand, den der letztere auf horizontaler Bahn zu überwinden hat, besteht, abgesehen von einem geringen Luftwiderstande, der Hauptsache nach aus der Reibung der Räder und Achsen, sowie der eigentlichen Maschinentheile. Bei doppelter Geschwindigkeit wird also, wenigstens innerhalb gewisser durch anderweitige Verhältnisse begrenzter, praktischer Grenzen, der zu überwindende Reibungswiderstand, und damit der Mehraufwand an Brennmaterial ungefähr das Doppelte betragen wie ursprünglich; bei einem Dampfschiffe liegen jedoch die Verhältnisse ganz anders, und zwar weniger günstig. Bei diesem hat nämlich gerade der Umstand, daß ein kubisches Volumen von Wasser zuerst zur Seite geschoben werden muß, um dem Schiffkörper den Durchgang zu gestatten, zur unmittelbaren Folge, daß dieser Widerstand mit zunehmender Geschwindigkeit nicht im einfachen Verhältnis wächst, sondern in einem, das dem Quadrate*) der neuen Geschwindigkeit entspricht. Mit anderen Worten: ein Dampfer, der mit doppelter Geschwindigkeit das Wasser durchschneiden soll, wird nicht einfach doppelt so viel Kohlen verbrauchen, sondern 2 x 2, d. h. viermal, und für die dreifache 3 x 3, d. h. neunmal so viel. Ein Zuwachs an Geschwindigkeit von 10 Seemeilen auf 13 wird also nicht etwa einen Mehrverbrauch von Kohlen von ungefähr einem Drittel verursachen, sondern nahezu ebenso viel kosten, als die ursprünglichen 10 Seemeilen beanspruchten. Aus diesem Grunde ist auch ganz im allgemeinen der weiteren Vermehrung der Dampfergeschwindigkeit (unter Beibehaltung der heutigen Motoren nämlich) eine überaus enge Grenze gesetzt, und erscheinen die in Ausnahmefällen bei soa. „Violabrechern“ und anderweitigen mit dem Aufwande aller Mittel vorzüglich konstruirten Dampfmaschinen erzielten Geschwindigkeiten von 16 Seemeilen per Stunde als ganz außerordentliche, vom technischen Standpunkte aus betrachtet bewunderungswürdige Leistungen. In vollkommener Uebereinstimmung mit diesen, bei zunehmender Geschwindigkeit in raschem Verhältnis wachsenden Widerständen sehen wir auf der anderen Seite, mit wie erstaunlich geringer Kraft ein beladenes Fahrzeug in ruhigem Wasser, z. B. auf einem Kanal oder Binnensee, in langsamem Tempo vorwärts bewegt werden kann. Ein einziges starkes Pferd ist sehr wohl im Stande, bei ruhiger Luft eine Korvette mit samt Besatzung und Geschütz auf einem stillen Kanal Schritt für Schritt, oder wenigstens Hohl für Hohl vorwärts zu bewegen, während dieselbe Last, auf Karren und Waggonen geladen, mehr denn tausend Pferde zur Fortbewegung selbst der langsamsten Art und auf horizontaler Bahn beanspruchen würde. Die Vortheile, welche Fluß- und Kanal-Schiffahrt hinsichtlich der Wohltheiligkeit der Frachten be-

kanntlich bieten, und die es ihnen ermöglicht, in gewissen Fällen (besonders wenn es sich um den Transport voluminöser oder geringwerthiger Produkte handelt) auch heute noch mit den Eisenbahnen siegreich in Konkurrenz zu treten, hängen zum großen Theile mit diesen Verhältnissen zusammen, die, wenn man der Sache auf den Grund geht, schließlich auf der Beweglichkeit und leichten Verschiebbarkeit des flüssigen Elementes und seiner Theile beruhen.

So viel bezüglich der aus physikalischen oder mathematischen Gründen sich ergebenden Schwierigkeiten; dazu kommen nun aber noch andere, mit der dringend gebotenen Regelmäßigkeit des Dienstes und der den Dampfern drohenden Gefahr von Wind und Wetter zusammenhängende. Der Ocean ist kein lieblicher Binnensee mit lachenden Ufern und lindem Wehen der Lüfte, wo schwindt, für ein femännlich geschultes Auge oft drollig genug aussehende Dampfgeschiffe in nahezu vollkommener Sicherheit sich tummeln können, sondern er ist der raube Vater der Gewässer, der dann und wann seine Wogen haushoch thürmt und der Menschen zerbrechliches Gebilde (wäre es selbst ein „Leviathan“ oder „Great Eastern“) umher wirft wie einen leichten Spielball. Da laiden die Masten und krachen die Fugen an Rippen und Verplankung, und selbst wenn es gut geht und der Sturm allmählich abgewettert wird, ist das Fahrzeug schadhaft und leck geworden und muß sich beeilen, den nächsten Hafen zu erreichen, um eine gründliche Ausbesserung vornehmen zu können. Der damit verbundene, oft monatelange Verzug in der Reise hat nun, wenn das Fahrzeug ein gewöhnlicher Sealer oder Handelsdampfer ist, außer dem pekuniären Nachtheil für die Rheder keine weiteren Folgen; anders aber liegt die Sache, wenn es sich um einen Postdampfer handelt, der seine kostbare, zum Theile vielleicht aus Modewaaren bestehende Ladung und seine noch wichtigeren Briefstücke, von den Passagieren nicht zu reden, um jeden Preis in kürzester Zeit an den Ort ihrer Bestimmung zu bringen hat. Es müßte daher, da, wie gesagt, weder die sorgfältigste, solideste Konstruktion, noch die geübteste Führung des Schiffes irgend welche Garantie gegen derartige „Sabotagen“ bietet, im Besitze der betreffenden Gesellschaft eine ganze Zahl von Ersatzdampfern sein, die für den zeitweiligen Lahmaalegelegen oder vielmehr ganz zu Grunde gegangenen Gefährten einspringen, Ladung und Passagiere, soweit sie gerettet, übernehmen, um die Fahrt, wenn auch mit einiger Verzögerung, glücklich zu Ende führen zu können. Das Verhältniß der in dieser Weise nöthig werdenden überzähligen Dampfer zu den ursprünglich in Betracht gezogenen richtet sich natürlich nach der Länge und Wichtigkeit der einzelnen Linien, nach der Gefährlichkeit der Küsten und Meere und last not least nach dem Glückstern, der über dem ganzen Unternehmen waltet. Der beträchtliche, dadurch verursachte Mehraufwand an Kapital ist selbstverständlich in jedem Falle ein unproduktiver, und trägt somit in hohem Maße dazu bei, das Unternehmen von vornherein zu einem wenig rentablen zu machen, und kommt dann wirklich noch ein Verlust an Schiffen oder Ladung dazu, entwickelt sich der Handel in den von der Linie besuchten Hafenorten nicht in der gehofften Weise und nicht schnell genug, so daß die Dampfer ein- oder das anderemale mit halber Ladung auslaufen müssen, so ist die Gesellschaft, wenn sie den Rückhalt einer genügenden Subvention nicht hat, finanziell ruiniert und muß ihre Fahrten einstellen.

Am günstigsten liegen noch die Verhältnisse, wenn es sich um die Verbindung zweier Länder handelt, deren Handelsbeziehungen schon längst einen hohen Grad der Entwicklung erreicht haben, wie z. B. zwischen Europa und den Vereinigten Staaten; in diesem Falle wird, um die dem früheren Verhältnisse mit der Eisenbahn zu bleiben, der stets wachsende Verkehr hinreichend, alle Züge und selbst neu eingeschobene zu füllen, wie dies zwischen den nachbarlichen großen Städten der Fall zu sein pflegt, und somit wenigstens der Nachtheil, dann und wann auch mit ungenügender Ladung am bestimmten Tage auslaufen zu müssen, bis zu einem gewissen Grade wegfällt. Den Zuwachs aber, dessen Handel und Verkehr durch die Errichtung neuer Linien nach erstlich besetzten Ländern in einer gegebenen Zeit theilhaftig werden könnten, auch nur annähernd festzustellen, ist natürlich sehr schwierig, wie bei der Eröffnung neuer Bahnen; es sind dies Dinge, die von der Zusammenwirkung einer so großen Zahl von Faktoren abhängen, daß sie sich einer Berechnung vollständig entziehen; daß aber eine richtige, lebhaft und zeitgemäße Entwicklung des Handels nach irgend einem jungen, in Ausdehnung genommenen Lande heute nicht mehr gedacht werden kann ohne die vorhergehende Errichtung von Postdampfer-Linien ersten Ranges, ist unbestreitbar. Unser Zeitalter trägt die Signatur des Dampfes und des elektrischen Telegraphen, und zwar in ihrer vollkommensten Ausbildung und Verwerthung, und kein Verkehr, der diesen Anforderungen nicht in ausgiebigstem Maße

Rechnung trägt, hat irgendwie Hoffnung, sich kräftig zu entfalten. Man hat in letzter Zeit und bei dieser Gelegenheit des öfteren schon Frankreich angeführt und dabei bemerkt, daß trotz der großen Opfer, welche dieser Staat seit Jahrzehnten für die Unterhaltung großer Postdampfer-Linien nach Ost und West gebracht habe und noch bringe, sein Handel mit überseeischen Ländern sich im Vergleich zu dem anderer Nationen nicht in dem Maße entwickelt habe, wie es bei der Größe, dem Reichthume und der Produktivität des Mutterlandes zu erwarten gewesen wäre. Aber weiß man denn, wie dieser Handel sich gestaltet hätte, wenn ihm diese Unterstützung nicht zu Theil geworden wäre? Eines nur ist sicher und wurde bei Gelegenheit der Uebermittelung von Nachrichten und Depeschen vom Kriegsschauplatz in Tonkin wiederholt laut, daß die Franzosen es als einen Nachtheil und als eine Schwach empfinden, daß diese Nachrichten wegen einer gewissen Unzuverlässigkeit der Verbindung theilweise durch emalliche Hände gehen mußten. Der Franzose ist eben, mag er sonst sein, was er will, durchweg patriotisch gesinnt, und selbst der sonst kosmopolitisch angelegte Kaufmann verlangt, daß die Einrichtungen seines Landes in Bezug auf materielle Vollkommenheit gegen die seiner Konkurrenten nicht zurückstehen. Und wir Deutsche, die wir durch die wunderfamsten Fiktionen, durch die Genialität unseres leitenden Staatsmannes, durch die unvergleichliche Lichtigkeit unseres Heeres, durch die Opferwilligkeit unseres ganzen Volkes, „vom Ringen bis zum letzten Mann“, nun endlich eine große Nation geworden, mächtiger und leistungsfähiger, als alle anderen, — wir sollten in dieser Hinsicht zurückstehen und den weiteren Ausbau unserer Handelsbeziehungen nach dem fernem Osten, die Entwicklung unserer neuermorbenen afrikanischen Kolonien auch fernerhin der privaten Initiative, so vortrefflich dieselbe bis jetzt auch gewirkt und gearbeitet haben mag, überlassen? Und ist es denn bezüglich dieser letzteren überhaupt wahrscheinlich, daß sie so ganz glatt und ohne erneuten Widerspruch von Seiten Englands vor sich gehen werde, und wie denkt man sich alsdann vorkommenden Falles die Lage eines dort ansässigen, auf den guten Willen eines englischen Postdampfer-Kapitäns angewiesenen Kaufmanns, Konsuls oder Gouverneurs?

Fernerhin ist zu erwägen, daß alle wilden oder halbwildten Völker die Macht eines mit ihnen in Berührung kommenden Staates ausschließlich nach dessen Ausbreiten in ihren eigenen Hafenorten bemessen, und daß in dieser Hinsicht und in unserem speziellen Falle nächst dem Erscheinen eines Kriegsschiffes nichts einen größeren und nachhaltigeren Eindruck zu machen im Stande ist, als die periodische und regelmäßige Rückkehr stolzer Dampfer, von deren Gasse die deutsche Flagge weht. Die Vortheile, die dem Kaufmann aus dem dadurch zu erhöhter Achtung gezwungenen Sinn der Eingeborenen erwachsen, lassen sich allerdings nicht mit Zahlen nachweisen, find deshalb aber dennoch vorhanden und können möglicher Weise für das Gedeihen und den Fortbestand des staatlichen Geschäftes von ausschlaggebender Bedeutung sein. Die Errichtung von Postdampfer-Linien unter deutscher Flagge ist also nicht etwa ein Luxus, den wir uns gestatten oder unbeschadet lassen können, sondern es ist, wenn es uns mit der Entwicklung unserer Kolonien, sowie mit der Weiterentwicklung unseres Handels im Stillen Ocean wirklich ernst ist, eine dringende Nothwendigkeit; und wenn, wie oben nachgewiesen wurde, derartige Dampfer für den Anfang und vielleicht auf lange hinaus eine rentable Kapitalanlage nicht zu bieten vermögen, so muß durch die Gewährung einer staatlichen Unterstützung der pekuniäre Ausfall gedeckt und dafür gesorgt werden, daß unternehmende Rheder sich finden, um die Sache in die Hand zu nehmen und praktisch auszuführen. Dies wird um so leichter gelingen, als das Wohl der eigenen schon bestehenden und noch zu gründenden Handelsniederlassungen und Comptoirs durch die neue Einrichtung auf's kräftigste gefördert wird und sie im eigenen Interesse bestrebt sein werden, alles auf's Beste zu bestellen und den Dienst in einer den heutigen, allerdings hoch gespannten Anforderungen entsprechenden Weise zu besorgen. Die alte Hanfa hat gezeigt, daß staatliche Unterstützung und Beeinflussung der höchsten Entfaltung von Handel und Verkehr keineswegs hinderlich sei, und wenn heute die deutsche Trikolore an der Stelle der alten weisrothen Bundesflagge weht und die Deloasschiffe nicht mehr vom Lübecker Rathhause ihre letzten Weisungen erhalten, so wird sich der Handel unserer Seestädte und mit ihm die Entwicklung unserer hingenländischen Industrie innerhalb des nächsten Jahrzehntes doch in einer Weise gestalten, die jene mittelalterliche Blüthe ebensoweit hinter sich läßt, wie es im allgemeinen bezüglich der neuen Zeit und ihrer Kultur im Vergleich mit jener längst verschundenen der Fall ist. F. Keller-Feuzinger, Professor.

Verantwortlicher Redakteur: Carl Trost in Karlsruhe.

34) Wandlungen. Nachdruck verboten. Novelle von F. L. Reimar. (Fortsetzung.)

Und etwas von dieser Ueberzeugung ließ der Oberst durchscheinen, als er Dskar Virginien's Verlangen mittheilte, wie er denn möglichst viel Humor in diese Eröffnung zu legen versuchte, die er mit den Worten schloß: „Ich denke, wir lassen Virginien's Eigenwillen noch einmal gelten! Einem jungen und feurigen Hosen legt man ja auch den Bügel am besten langsam an! Darum vier Wochen Frist etwa — topf Dskar?“ „Vier Wochen?“ rief Dskar, der unter fieberhaftem Zucken den Obersten angehört hatte, in höchster Aufregung aus; „denken Sie denn, kann Virginie es glauben, daß ich Fischblut in den Adern habe? Ich werde ihr sahen — ihr schreiben, daß jede Minute Wortens eine Ewigkeit voll Bein für mich ist!“ Er wollte noch mehr sagen, aber die Commerzienrätbin, welche der Unterredung beiwohnte, trat dazwischen. Sie hatte bei dem Bericht des Obersten hoch aufgetraut, denn sie wußte es auch hoch anzuschlagen, daß Virginien's Erwiderung auf den Antrag ihres Sohnes keine durchaus entscheidende Ablehnung gewesen war. „Nun, Dskar!“ sagte sie bittend und mahnend zugleich; „du darfst Virginie nicht drängen; wenn eine Frucht süß werden soll, muß sie Zeit zur Reife haben!“ und zu dem Obersten gewandt, fügte sie mit mildem Tone hinzu: „Ich verbürge mich für meinen Sohn, daß er das Ziel, nach welchem er strebt, zu hoch hält, um nicht seinetwegen, so lange Virginie es fordert, in Hoffnung und Geduld zu harren!“

Und mochte sie es nun auch in Willkür mit dem Ausdruck der Willigkeit nicht recht getroffen haben, mochte Dskar vielmehr schwer sich in die harte Nothwendigkeit finden — es blieb ihm

doch nichts anderes übrig, als sich in das Verlangen, welches Virginie aufgestellt hatte und das von seiner Mutter unterstützt wurde, zu fügen, eine Frist für das Bestimmen auf der einen, das Hoffen und Harren auf der andern Seite ward zugesagt.

Als der Oberst diese Nachricht Virginien brachte, nickte sie nur. Sie hatte sich unterdessen noch auf etwas anderes besonnen: hier in der Stadt, im Hause des Vaters konnte sie nicht bleiben; sollte sie ihre Enttäuschung verbergen, so mußte sie fort von hier. Vielleicht auch, daß sie sich dann in der Ferne die Frage besser vorlegen konnte, ob sie Dskar so gut thun war, daß sie ihr Empfinden für Liebe gelten lassen durfte. — Daß der Vater ihr ernstlichen Widerstand entgegenzusetzen würde, hatte sie wohl kaum gedacht, sie sollte jetzt aber sehen, daß er nahezu erkeute war, da ihn derselbe allem Unbehagen überhob. Jetzt sah er überhaupt seine Tochter erregt und trübselig, lehrte aber Virginie nach ein paar Wochen wieder, so brachte sie auch ganz sicher den hellen Sonnenschein, der ja ihrem Wesen nie besonders lange fehlte, zurück — er hatte also nichts gegen den Plan einzuwenden!

Es blieb nur ein geeigneter Aufenthalt für Virginien zu suchen und die Ausmittelung war nicht ganz leicht, da der Vater nur wenig Verbindungen unterhielt, die in diesem Falle in Betracht kommen konnten; doch aber ward die Angelegenheit bald geordnet und schon nach wenigen Tagen konnte der Oberst im Hause der Commerzienrätbin melden, seine Tochter sei zu einer Predigerfamilie auf dem Lande, mit der er von früher her Bekanntschaft unterhalten habe — die Frau nenne er gar noch eine weilläufige Cousine — abgereist, um dort einige Wochen zuzubringen. — Dskar empfing diese Nachricht nicht gerade mit frohem Gemüthe, er behielt aber doch den Trost, daß Virginie nicht gerade jede Annäherung von ihm für die Zeit seiner Abwesenheit verboten

hatte; so durfte er wenigstens wagen, ihr zu schreiben. Mit fast freudigem Herzen hatte Virginie die Reise angetreten. Die Veränderung, die Romantik des Landlebens und des Pfarrhauses — alles hatte sie angelockt, und sie meinte zu wissen, daß sie dort freier atmen, ihre gewohnte Sicherheit rasch wiederfinden würde. — Es hatte sie auch noch nicht gerade irre gemacht, daß die ersten Eindrücke nicht ganz ihrer Erwartung entsprachen, daß sie alles von dem Empfang an bis zu dem Wesen der einzelnen Personen — etwas nüchtern fand, als sie es sich vorgestellt hatte; — nun aber war sie vierzehn Tage in der neuen Umgebung und immer noch war es ihrer Stimmung unendlich gewesen, einen Aufschwung zu nehmen. Die Verwandten waren keine üblen Menschen, aber sie lebten in dem Hause einer beschränkten Häuslichkeit, einer halbherkömmlichen Erziehung.

Hätte Virginie nur noch einen Frühling auf dem Lande erleben können! Vielleicht würde er sie für alles andere gestillt haben; aber die Jahreszeit war noch nicht so weit vorgerückt, und statt draußen im freien Wandern anstehen und sich an dem Knospen und Blüten in der Natur erheben zu dürfen, mußte sie in dem geräumigen Zimmer hocken und blicken, ihre Augen nur über die schmutzige, öde Fläche schweifen lassen, wenn sie gerade wieder einmal ihr Buch oder ihr Nähelweil — und vielleicht zum hundertsten Mal an diesem Tage in dem Schoß hatte sinken lassen. Bam hundertsten Male — denn so unendlich der Ausblick war: ihre Augen suchten doch immer wieder das Fenster; es konnte doch da draußen etwas erblickt werden, was die Einsamkeit, die Langeweile dieser Stunden zu unterbrechen verhiß, und war es auch nur — ja, war es nur der rothe Kranen des Briefboten, der bisweilen auf die Pfarrwohnung zuschritt! (Fortsetzung folgt.)

Handel und Verkehr. Handelsberichte.

Berlin, 20. Jan. Die Subskription auf die 4 pro. Obligationen der Bladikawass Eisenbahn wurde in Folge vielfacher Ueberzeugung alsbald nach Eröffnung geschlossen.

Submissionen im Auslande. I. Italien. 30. Januar, Mittags. Schiffbau-Direktion des ersten Seedeportaments zu Spezia.

II. Serbien. Ohne Datum. Direktion des Bürgerhospitals in Belgrad. Lieferung von 2500 m Bettlinder-Heug (Breite: 1,95 m), 5500 m Hembenzua (Breite: 0,83 m).

III. Spanien. 1. 9. Februar, 1 1/2 Uhr. Secretaria de la Capitanía general de Marina del Departamento de Cartagena.

gange meist gedrückten Zuckermärkte recht vorteilhaft auszeichneten. Getreide verkehrte in vorwiegend fester Preisbildung, in welcher jedoch der in der Steigerung vorangehende amerikanische Markt neuen Fortschritt nicht verzeichnet.

Spiritus erfuhr nach anfänglicher Preisabschwächung schließlich merkliche Wertbesserung, die sich in belebtem Handel, namentlich an den Terminbörsen, einstellte.

Rübsöl verdankt der kälteren Witterung in Verbindung mit der für Desfaaten geplanten Zollerhöhung mäßige Preissteigerung. Talg behielt nahezu unveränderte Notierungen. Schmalz wurde etwas williger abgegeben.

Petroleum hielt für raffinierte Waare den vorwöchentlichen Preisstand gut aufrecht, während die Kurse der United Pipe Line Certifikate in Amerika weiteren Rückgang zeigten.

Kaffee erfuhr in rubig im Handel im ganzen wenig Preisveränderung. Der Preisrückgang der untergeordneten Qualitäten steht Befestigung der bevorzugten feineren Sorten gegenüber.

Zucker gewann an allen Märkten namhaften Preisrückgang, der indessen nicht voll behauptet wurde. Unter lebhafter Wettbewerbung der von den so stark gedrückten Preisen und davon zu gewärtigenden Konsumvermehrung, sowie Produktionsbeschränkung angetriebenen Spekulationen Nachfrage haben die Umsätze an einzelnen tonangebenden Märkten in voriger Woche ungewöhnlich große Dimensionen erreicht.

Thee erlangte festere Preisbildung, von welcher die Notierungen vorerst indessen noch nicht erheblich beeinflusst wurden. Reis gebesserte Nachfrage, während das Angebot etwas größere Zurückhaltung beobachtete und den Notierungen zur Befestigung Verbalz Pfeffer wurde namentlich für spätere Lieferung gut beachtet, deren Preise feste Haltung bewahrten.

Opfen behielt in mäßig belebtem Handel vorwöchentlichen Preisstand ziemlich unverändert. Tabak verkehrte in vorwiegend fester Tendenz, in welcher sich namentlich amerikanische Sorten vorteilhaft auszeichneten.

Leder stand ebenso wie rohe Säute und Felle zu wenig veränderten Preisen in milder regem Verkehr.

Baumwolle hat den vorwöchentlichen Preisstand nicht völlig behauptet, obgleich dem Dezember-Berichte des landwirtschaftlichen Departements in Washington zufolge der Ertrag der Baumwollkerne geringer ausgefallen ist, als man im Oktober erwartet hatte. Wolle bedang für feine Qualitäten feste No-

tierung, während geringe Sorten zu abgeschwächten Preisen weniger Beachtung finden. Seide hielt an den europäischen Märkten den gebesserten Preisstand des Rohstoffes zwar gut aufrecht, ohne jedoch der von den östlichen Märkten gebotenen Anregung zu weiterer Wertbesserung willige Folge zu leisten. Gute verarbeitete in vorwiegend matter Haltung, welcher verstärkte Verschiffungen aus Indien und davon vergrößerte Vorräte in Europa wirksame Unterstützung verleihten.

Rohlen zeigen bei abgeschwächter Nachfrage milder feste Preisbildung. Metalle verkehrten in wenig einheitlicher Tendenz. Während die Notierungen von Eisen und Blei in rubigerem Verkehr auch weitere Abschwächung annehmen, blieben Quecksilber und Zinn unverändert, dagegen erfuhr Kupfer, namentlich aber Zinn, in regen Umsätzen auch Wertbesserungen.

Rüböl, 20. Jan. Weizen loco, dieb. 16.50, loco fremder 16.70, per März 17.20, per Mai 17.70, Roggen loco dieb. 14.70, per März 14.30, per Mai 14.60. Rüböl loco mit Faß 28.—, per Mai 28.30. Hafer loco dieb. 14.50.

Bremen, 20. Jan. Petroleum-Markt. (Schlußbericht.) Standard white loco 7.—, per Februar 7.—, per März 7.05, per April 7.10, per August-Dez. 7.55. Feinst. Amerik. Schweineschmalz Wilcox nicht bezahlt 8 1/2 %.

Paris, 20. Jan. Rüböl per Jan. 67.20, per Febr. 67.20, per März-Juni 68.50, per Mai-August 69.50. Still. Spiritus per Jan. 45.20, per Mai-Aug. 46.—. Feinst. Zucker weiter. dieb. Nr. 3, per Jan. 40.70, per Mai-August 43.20. Still. Weich. 9 Marken, per Jan. 46.20, per Febr. 46.10, per März-April 46.70, per März-Juni 47.10. Behauptet. Weizen per Jan. 21.—, per Febr. 21.30, per März-April 21.70, per März-Juni 22.20. Still. Roggen per Jan. 16.50, per Febr. 16.50, per März-April 16.70, per März-Juni 17.—. Still. Talg, dispondibel 78.—. Wetter: kalt.

Antwerpen, 20. Jan. Petroleum-Markt. (Schlußbericht.) Raffinirt. Type weiß, dieb. 18. Träge.

New-York, 19. Jan. (Schlußbericht.) Petroleum in New-York 7 1/2, dto. in Philadelphia 7 3/4, Weich. 3.40, Rother Winterweizen 0.94, Mais (old mixed) 52 1/4, Havanna-Ruder 4.72 1/2, Kaffee, Rio good fair 9.55, Schmalz (Wilcox) 7.50, Speck 7, Getreidefracht nach Liverpool 4 1/4.

Baumwoll-Zufuhr 31,000 B., Ausfuhr nach Großbritannien 18,000 B., dto nach dem Continent 12,000 B.

Frankfurter Kurse vom 20. Januar 1885.

Table with multiple columns listing various financial instruments, exchange rates, and market prices. Includes entries for Staatspapiere, Wechsel, and various commodities.

5595. Gemeinde Gassenweiler. Amtsgerichtsbezirks Staufien.

Öffentliche Aufforderung zur Erneuerung der Einträge von Vorzugs- und Unterpfandsrechten.

Diejenigen Personen, zu deren Gunsten Einträge von Vorzugs- oder Unterpfandsrechten länger als 30 Jahre in den Grund- oder Unterpfandsbüchern der Gemeinde Gassenweiler, Amtsgerichtsbezirks Staufien, eingeschrieben sind, werden hiermit auf Grund des Gesetzes vom 5. Juni 1860, die Vereinigung der Unterpfandsbücher betreffend (Reg.-Bl. Seite 213), und des Gesetzes vom 28. Januar 1874, die Mahnungen bei diesen Vereinigungen betr. (Gesetz- und V.-Bl. S. 43), aufgefordert, die Erneuerung derselben bei dem unterfertigten Gewähr- oder Pfandgerichte unter Beobachtung der im § 20 der Vollzugsverordnung vom 31. Januar 1874 (Gesetz- und V.-Bl. S. 44) vorgeschriebenen Formen nachzusuchen, falls sie noch Ansprüche auf das Fortbestehen dieser Einträge zu haben glauben, und zwar bei Vermeidung des Rechtsnachtheils, daß die innerhalb sechs Monaten nach dieser Mahnung nicht erneuerten Einträge werden gestrichen werden.

5591. Stadtgemeinde Emmendingen.

Öffentliche Aufforderung zur Erneuerung der Einträge von Vorzugs- und Unterpfandsrechten.

Diejenigen Personen, zu deren Gunsten Einträge von Vorzugs- oder Unterpfandsrechten länger als 30 Jahre in den Grund- und Unterpfandsbüchern der Stadtgemeinde Emmendingen und der früheren Gemeinde Niederemmingen eingeschrieben sind, werden hiermit auf Grund des Gesetzes vom 5. Juni 1860, die Vereinigung der Unterpfandsbücher betreffend (Reg.-Blatt 1860, S. 213), und des Gesetzes vom 28. Januar 1874, die Mahnungen bei der Vereinigung der Grund- und Unterpfandsbücher betr. (Gesetz- u. Verordn.-Blatt S. 43), aufgefordert, die Erneuerung derselben bei dem unterfertigten Gewähr- oder Pfandgerichte unter Beobachtung der im § 20 der Vollzugsverordnung vom 31. Januar 1874 (Gesetz- u. Verordn.-Blatt S. 44) vorgeschriebenen Formen nachzusuchen, falls sie noch Ansprüche auf das Fortbestehen dieser Einträge zu haben glauben, und zwar bei Vermeidung des Rechtsnachtheils, daß die innerhalb sechs Monaten nach dieser Mahnung nicht erneuerten Einträge werden gestrichen werden.

Bürgerliche Rechtspflege.

Öffentliche Anstellung. M. 40.2 Nr. 247. Karlsruhe. Rentner Emil Winter hier, vertreten durch Rechtsanwält Dr. Friedberg hier, klagt gegen den Baron Heinrich von Lindenau von hier, s. Zt. an unbekanntem Orte, aus Waarenkauf, mit dem Antrage auf vorläufig vollstreckbare Verurteilung des Beklagten zur Zahlung von 127 M. 30 Pf. nebst 6 % Zins vom 25. Januar 1884, und ladet den Beklagten zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits vor Großh. Amtsgericht zu Karlsruhe auf Montag den 2. März 1885, Vormittags 9 Uhr.

Aufgebot.

5565.2. Nr. 428. Philippsburg. Die Gemeinde Rheinsheim besitzt auf der Gemarkung Rheinsheim im Gewann Speierer Grindel, neben Gregor Zimmermann Sohn, Pius und Barnabas Rothberger 8 Ar 34 Met. Acker, Grundstück Nr. 1943, bezüglich welcher Liegenschaft ein Eintrag in den Grundbüchern nicht vorhanden ist. Da die Gemeinde Rheinsheim bezüglich dieser Liegenschaft ein Aufgebotsverfahren beantragt hat, so werden alle diejenigen, welche in den Grund- und Unterpfandsbüchern nicht eingetragen sind und auch sonst nicht bekannte dingliche oder auf einem Stammguts- oder Familiengutsverband beruhende Rechte haben oder zu haben glauben, auf Anordnung des Großh. Amtsgerichts aufgefordert, solche spätestens in dem auf Montag den 16. März 1885, Vormittags 9 Uhr, vor dem bezeichneten Gerichte bestimmtem aufgebotsstermine anzumelden, widrigenfalls die nicht angemeldeten Ansprüche für erloschen erklärt würden.

Konkursverfahren.

5598. Mannheim. Ueber das Vermögen des Kaufmanns Adolph Heinrich Ludwig Küttgens, Inhaber der Firma Adolph Küttgens in Mannheim, ist heute, Vormittags 11 Uhr, das Konkursverfahren eröffnet worden. Zum Konkursverwalter ist ernannt: Herr Kaufmann Georg Fischer in Mannheim.

Konkursforderungen sind bis zum 21. Februar 1885 bei dem Gerichte anzumelden und werden daher alle diejenigen, welche an die Masse als Konkursgläubiger Ansprüche machen wollen, hiermit 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 Beweismittel oder einer Abschrift derselben.

Zugleich ist zur Beschlußfassung über die Wahl eines definitiven Verwalters, sowie über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretenden Falls über die in § 120 der Konkursordnung bezeichneten Gegenstände auf Dienstag den 3. Februar 1885, Vormittags 9 Uhr, und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf Mittwoch den 4. März 1885, Vormittags 9 Uhr, vor dem Großh. Amtsgerichte, Civil-

respiziat I darüber Termin anberaumt. Allen Personen, welche eine zur Konkursmasse gehörige Sache in Besitz haben, oder zur Konkursmasse etwas schuldig sind, wird aufgegeben, nichts an den Gemeinschuldner zu verabfolgen oder zu leisten, auch die Verpflichtung auferlegt, von dem Bestige der Sache und von den Forderungen, für welche sie aus der Sache abgeforderte Befriedigung in Anspruch nehmen, dem Konkursverwalter bis zum 21. Februar 1885 Anzeige zu machen.

Wannheim, den 20. Januar 1885. Der Gerichtsschreiber des Großh. bad. Amtsgerichts: F. Meier.

5588. Nr. 521. Tauberhofsheim. Ueber das Vermögen des Gerbers Matthäus Stein von Königssteden wird heute am 19. Januar 1885, Nachmittags 3 Uhr, das Konkursverfahren eröffnet und Hr. Gerichtsnotar Brunner dahier zum Konkursverwalter ernannt.

Konkursforderungen sind bis zum 19. Februar 1885 bei dem Gerichte anzumelden.

Zur Beschlußfassung über die Wahl eines andern Verwalters, sowie über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretenden Falls über die in § 120 der Konkursordnung bezeichneten Gegenstände und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen wird auf Samstag den 28. Februar l. J., Vormittags 9 Uhr, vor dem Großh. Amtsgerichte dahier Termin anberaumt.

Allen Personen, welche eine zur Konkursmasse gehörige Sache in Besitz haben, oder zur Konkursmasse etwas schuldig sind, wird aufgegeben, nichts an den Gemeinschuldner zu verabfolgen oder zu leisten, auch die Verpflichtung auferlegt, von dem Bestige der Sache und von den Forderungen, für welche sie aus der Sache abgeforderte Befriedigung in Anspruch nehmen, dem Konkursverwalter bis zum 30. Januar 1885 Anzeige zu machen.

Freiburg, den 20. Januar 1885. Der Gerichtsschreiber des Großh. bad. Amtsgerichts: Dirlter.

5597. Nr. 563. Bretten. Da das Konkursverfahren gegen Müller Jakob Henninger von Sidingen durchgeführt ist, wurde durch Beschluß des Großh. Amtsgerichts vom heutigen datte aufgehoben.

Bretten, den 19. Januar 1885. Gerichtsschreiberei des Großh. bad. Amtsgerichts. W. Eisenhut.

Bermögensabsonderung. 5587. Nr. 591. Konstanz. Die Ehefrau des Johann Stefan, Martina, geb. Madach von Erntkreuth, vertreten durch Rechtsanwält Winterer in Konstanz, hat gegen ihren Ehemann Klage auf Vermögensabsonderung erhoben. Zur mündlichen Verhandlung ist vor Gr. Landgericht Konstanz - Zivilkammer II - Termin auf Donnerstag den 5. März d. J., Vormittags 8 1/2 Uhr, bestimmt, was zur Kenntnisnahme der Gläubiger öffentlich bekannt gemacht wird.

Konstanz, den 19. Januar 1885. Die Gerichtsschreiberei des Großh. bad. Landgerichts. Reichert.

Entmündigung. 5573. Nr. 1205. Offenburg. Maria Anna Garter, geboren am 2. Juli 1846, ledig, von Reichenbach, wurde mit diesem Beschlusse vom 14. d. M., Nr. 1088, wegen Geisteskrankheit im Sinne des L.R.S. 489 entmündigt.

Offenburg, den 16. Januar 1885. Großh. bad. Amtsgericht. Gerner.