

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1881

191 (12.8.1881)

Deutschland.

Berlin, 10. Aug. Die Spar- und Vorschußvereine von Angehörigen der Reichs-Post-Telegraphenverwaltung sind am Schlusse des Jahres 1880, nach neunjährigem Bestehen, bis zu einer Mitgliederzahl von 36,870, einem Gesamteinklagenguthaben von 6,688,240 M. und einem Reservefond von zusammen 106,094 M. gelangt. Die Beteiligung an den Vereinen hat sich seit ihrer Gründung in einem erfreulichen Umfange mehr und mehr verbreitet. Während im Jahre 1872 die Gesamtzahl der Beamten und Unterbeamten 42,993 und die Gesamtzahl der Mitglieder 12,067, also 28,1 Proz. betrug, stieg dieser Prozentfuß im nächsten Jahre auf 34, und dann weiter auf 36,5, 43,1, 45,1, 49,2, 54,2, 60,6 und im Jahre 1880 bei der Gesamtzahl von Beamten und Unterbeamten von 57,813 und der Gesamtmitgliedszahl von 36,870 auf 63,7 Proz. Es ergibt sich hieraus, daß die Erkenntnis von dem Werthe der Mitgliedschaft in immer weiteren Kreisen sich Bahn bricht. Einzelne Bezirke haben bereits nahezu eine allgemeine Beteiligung der Beamten und Unterbeamten erreicht. Der Bezirk Breslau zählt über 96 Proz. als Vereinsmitglieder, die Bezirke Opatowitz, Darmstadt und Straßburg weisen 81 Proz. als solche auf. Der Vermehrung der Mitgliederzahl und zugleich der steigenden Anhäufung von Sparbeträgen entspricht das Anwachsen der in den Vereinen beruhenden Einklagensummen, sowie das Steigen des Durchschnittsguthabens der Mitglieder. Das Gesamteinklagenguthaben betrug 1872 388,169 M., 1873 856,084 M., 1880 6,688,240 M. Das Durchschnittsguthaben betrug für das einzelne Mitglied 1872 34 M., 1873 55 M., 1880 181 M. Das Gesamtvereinsvermögen war Ende 1880 angelegt mit 3,621,320 M. in Werthpapieren, mit 811,970 M. in Hypotheken und mit 2,285,231 M. in Vorschüssen; außerdem waren 119,569 M. in baarem Gelde als Kassenbestand vorhanden. Die ausstehenden Vorschüsse bezifferten sich im Jahre 1880, wie auch im vorausgegangen Jahre auf durchschnittlich 62 M. für das Mitglied. Der für das Geschäftsjahr 1880 aufgekommene Zinsbetrag von zusammen 344,233 M. ist gleich 5,46 Proz. des mittleren Jahresbestandes des Vereinsvermögens. Nur 6 Vereine haben ihren Reservefond zur Deckung von Ausfällen für unannehmliche Vorschüsse heranziehen müssen, welche sich im Ganzen auf 233 M. 19 Pf. beliefen. Außerdem wurden zur Deckung von Kursverlusten 750 M. 48 Pf. verwendet.

Schweiz.

Der Bericht der französischen Alpenbahn-Kommission wird vom „Genfer Journal“ im Wortlaute gebracht. Der Berichterstatter Broffard kommt beinahe ausschließlich zu dem Schlusse, die Kammer solle die Regierung einladen, in der kürzesten Frist das Projekt einer internationalen Linie durch die Alpen und in erster Linie durch den Montblanc zu studiren. Die Mehrheit der Kommission ist also dem Montblanc günstiger gestimmt als dem Simplon. Die „Neue Züricher Zeitung“ schreibt über den Bericht: Auf die technischen Schwierigkeiten eines Montblanc-Tunnels, welche namentlich der berühmte Genfer Colladon herangezogen hat und welche ihn hauptsächlich bewogen haben, zu Gunsten des Simplon-Tunnels aufzutreten, wird keine Rücksicht genommen; auch nicht darauf, daß die Zufahrtslinien zum Simplon bedeutend niedriger liegen, als die zum Montblanc, und eigentliche Thalbahnen sind, während diese Bergbahnen sein werden; auch nicht darauf, daß jene auf dem einen Abhange schon erkletet sind, auf dem andern auf Kosten des italienischen Staates er-

stellt werden, während die Zufahrtslinien zum Montblanc mit ungeheuren Kosten noch von der zu bildenden Montblanc-Gesellschaft zu bauen wären. Die Tunnel wären gleich lang, der Simplon-Tunnel wird von der Simplonbahn-Gesellschaft zu 18 1/2 Kilometer berechnet, die Kommission der französischen Kammer, welche jüngst die in Frage kommenden Alpengehänge befuhr hat, schätzt ihn zu 20 Kilometer, den Montblanc-Tunnel zu 19 bis 19 1/2 Kilom., die Baukosten des ersteren zu 83%, die des zweiten zu 76 Millionen Franken. Der Bau des Montblanc-Tunnels soll leichter und weniger kostspielig sein, weil auf einer Strecke von 5 Kilometern Schachte von nicht mehr als 183 Meter Tiefe angebracht werden könnten. Zugegeben wird bei beiden Tunneln, daß die Schwierigkeiten für die Arbeiter größer wären und die Temperatur im Innern höher sei als bei'm Montenis und beim St. Gotthard. Ein großer Theil des Berichts wird mit der Berechnung der Längen zwischen Paris und Mailand, resp. Calais-Biacenza getwöhnet. Auf diese Erörterungen wollen wir nicht eingehen, weil dieselben auf willkürlichen Voraussetzungen beruhen, und im Grunde genommen der Berichterstatter Broffard keine Differenz zu Gunsten des Montblanc herausfindet. Wenn gesagt wird, daß die Strecke Dijon-Genf, resp. Annemasse noch bedeutend verkürzt werden könne, so muß er andererseits auch zugeben, daß Pläne vorhanden sind, die Schwierigkeiten durch den Jura auf der Strecke Pontarlier-Lausanne zu beseitigen; nur sollen diese Pläne viel Geld kosten. Von mehr Bedeutung sind die politischen Gründe, welche bei der Kommissionsmehrheit den Ausschlag gegeben. Der erste ist ein militärischer. In einem möglichen Kriege zwischen Frankreich und Italien liegt zwar der Simplon auf neutralem Schweizerboden. Aber dieser könnte dem Feinde beistehen und derselbe hätte dann einen leichten Zugang mehr, um in Frankreich einzudringen. (Auf die Kraft des Schweizervolkes zur Vertheidigung des Wallis gegen die eindringenden Italiener wird also wenig Gewicht gelegt.) Dagegen hätte Frankreich beim Montblanc-Tunnel die eine Defensivlinie von vornherein im Besitze. (Ob Italien von den militärischen Gründen, welche die Franzosen für den Montblanc-Tunnel anführen, gar sehr entzückt sei, sagt der Bericht Broffards nicht, wie derselbe überhaupt nur von rein französischen Standpunkt aus spricht und die doch für eine internationale Alpenbahn durchaus notwendige Mitwirkung Italiens gar nicht in Betracht zieht.) Als zweiten Grund für den Montblanc führt der Bericht den Marceller Hafen an. Bis jetzt wird ein Theil des Verkehrs zwischen der südwestlichen Schweiz und dem Orient und Amerika über Marseille vermittelt. Dieser Waarenverkehr würde, wenn der Simplon gebaut würde, nach Genua gerichtet, Marseille in Folge dessen entzogen werden. Frankreich könnte den Verkehr zwischen seinen Häfen, an die Schweiz angrenzenden Gebieten durch Eisenbahn-Differentialtarife noch immer Marseille zuwenden, hätte aber keinen Einfluß auf den Verkehr aus und nach der südwestlichen Schweiz. Der Montblanc-Tunnel dagegen würde Marseille seinen bisherigen Verkehr bewahren. Ein dritter Grund berührt das Interesse der französischen Bahngesellschaften. Die Montblanc-Bahn würde die Waaren nach Italien von Paris aus 640 (virtuell 784-803) Kilometer auf der französischen, bis Mailand 226 (virtuell 270) Kilometer auf den italienischen Bahnen behalten, die Simplon-Bahn jedoch bloß 478 (virtuell 558) Kilometer auf den französischen, 147 (virtuell 189) Kilometer auf den italienischen belassen, dagegen 205 (virtuell 264) Kilometer den schweizerischen Bahnen zuwenden. Der Unterschied für Frankreich wäre also 211 (bzw. 244) Kilometer — eine Strecke, deren Weg sich schon lohne, den Montblanc dem Simplon vorzuziehen. Auch Italien habe, wie sich das deutlich zeige, ein größeres Interesse am Montblanc als am Simplon. Der letztere habe nur ein Interesse für die Schweiz und deren Bahnen, schädliche dagegen in hohem Grade die französischen Bahngesellschaften, indem er ihnen den internationalen Transit und Handelsverkehr zum größten Theile entziehe. Des Weiteren wird dann auch behauptet, daß der Kohlentransport aus England, Saarbrücken und dem Lothringen nach Italien billiger durch den Montblanc als durch den Simplon sei. Das sind im Wesentlichen die Gründe, welche der Kommissionsbericht zu Gunsten des Montblanc aufstellt. Wir in der deutschen Schweiz

Der Tunnel zwischen England und Frankreich.

Bekanntlich sind auf beiden Seiten des Kanals La Manche Vorarbeiten im Gange, bestehend in Abtrennung von Schächten und Vortreibung von Stollen, zu dem Zwecke, die Möglichkeit der Ausfüllung eines Tunnels zwischen England und Frankreich nachzuweisen und die beste Art und Weise festzustellen, wie diese Ausfüllung zu bewerkstelligen sei. In der englischen Seite werden diese vorbereitenden Arbeiten von der South-Eastern Eisenbahngesellschaft ausgeführt und hat diese Gesellschaft bereits 20,000 Pf. St. für dieselben verausgabt. In einer kürzlich stattgehabten Versammlung der Aktionäre dieser Gesellschaft stellte Sir Edward Watkin, unter dessen Leitung diese Tunnel-Vorbereitungsarbeiten stehen, den Stand der Angelegenheit als einen sehr günstigen dar. Die geognostischen Verhältnisse hätten sich bei dem Vortriebe des Versuchsstollens als dem Bau sehr förderliche herausgestellt und der Fortschritt, welchen dieser Versuchsstollen gemacht, lasse mit Sicherheit darauf rechnen, daß in einem Zeitraum von 5 Jahren ein Stollen und in weiteren 5 Jahren der volle Tunnel unter dem Kanale von England bis Frankreich durchgetrieben werden könne, und forderte Sir E. Watkin deshalb die Gesellschaft zur Beschaffung weiterer Geldmittel für die Fortsetzung der Vorarbeiten auf, indem er betonte, daß es für die South-Eastern Gesellschaft von höchster Wichtigkeit sei, die Tunnelangelegenheit in der Hand zu behalten. In Folge dieser Darstellungen Sir Watkin's hat sich nun die englische Tagespresse dieses Gegenstandes bemächtigt und sprach namentlich die „Times“ die Befürchtung aus, daß ein Tunnel zwischen England und Frankreich im Falle eines Krieges von einer Invasionsarmee zu einem Einfall in England benutzt werden könnte, worauf Sir Watkin antwortete, daß ein Pfund Dynamit hinreichen würde, um den Tunnel unpassierbar zu machen. Die Fachorgane verhalten sich dem Projekt gegenüber meist ablehnend. „Engineer“ sagt mit Bezug auf die Ausfüllungen Sir Watkin's, daß aus der geognostischen Beschaffenheit des Terrains an der Küste nicht auf

die Beschaffenheit des Gesteins unter dem ganzen Tunnel geschlossen werden könne; ein einziger tiefgehender Spalt oder Riß, eine wassergefüllte Höhlung könne den nahezu fertigen Tunnel unter Wasser setzen und das Resultat jahrelanger Arbeit vernichten. Dann aber habe Sir Watkin die Frage der Ventilation nicht berührt. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeit, welche die Ventilation bei den nur 12 resp. 15 km langen Tunneln am Montenis und am St. Gotthard verursacht habe, sei es wohl gestattet, zu fragen, wie das Problem für den über 30 km langen Kanaltunnel gelöst werden solle, noch dazu, da bei jenen auf hohen Bergen gelegenen Tunneln die Natur die Ventilation wesentlich unterstütze habe, während bei dem Kanaltunnel die Schwierigkeit der Ventilation auch abgesehen von der größeren Länge eine viel größere sein würde. Die „Railway News“ betrachtet auch die finanzielle Seite der Sache. Sie nimmt das für die Herstellung des Tunnels erforderliche Kapital zu 20,000,000 Pf. St. an und stellt darnach folgende Rechnung auf: 5 Proz. Zinsen von 20,000,000 Pf. St. betragen 1,000,000 Pf. St. bei 50 Proz. Betriebskosten muß also Bruttoeinnahme sein pro Jahr 2,000,000 Pf. St. oder pro Woche 40,000 Pf. St. Zahl der 1. Klasse-Passagiere, welche jährlich nötig ist, um bei dem Maximaltarife von 3 Pence pro Meile diese Einnahme zu bringen 8,320,000 oder pro Woche 170,000 Um diese Zahl von Passagieren zu befördern, müßten Züge, aus je 10 Personenwagen bestehend und in dem jeder Sitzplatz besetzt ist, in viertelstündigen Intervallen in dem Tunnel einander folgen, Tag und Nacht, Wochen- und Sonntage. Bei einer Fahrtschwindigkeit von 30 Meilen in der Stunde würde die Fahrt durch den Tunnel 40 Minuten dauern und würden sich in jedem Augenblicke Tag und Nacht zu gleicher Zeit 4 Züge — in jeder Richtung 2 — in dem Tunnel befinden müssen. Würden an

wissen sehr wohl, daß durch den Kompromiß von 1878 dem Simplon eine Bundesubvention zugesichert ist, und wollen daran in keiner Weise rütteln, aber wir verhehlen nicht, daß vom allgemein schweizerischen Standpunkt aus die Montblanc-Bahn der Simplon-Bahn vorzuziehen wäre. Trotzdem müssen wir gestehen, daß der Kommissionsbericht Broffard's durchaus keine überzeugenden Gründe zu Gunsten des Montblanc enthält; denn einerseits sind die nach Colladon fast unüberwindlichen Schwierigkeiten des Montblanc-Tunnels gar nicht in Betracht gezogen, andererseits die ungeheuren Vortheile einer bis zum Tunnel des Simplon führenden Thalbahn gar nicht in Rechnung gebracht. Ferner ist mit keinem Worte der Stellung gedacht, welche Italien zu einer neuen Alpenbahn nehmen wird.

Nordamerika.

New-York, 23. Juli. So eben ist der neueste Jahrgang von „Boors Railroad Manual“, welches seit Jahren als das maßgebendste Handbuch für amerikanisches Eisenbahn-Wesen anerkannt ist, erschienen. Man ersieht daraus, daß im abgelaufenen Jahre in den Vereinigten Staaten 7174 englische Meilen Eisenbahnen gebaut wurden, so daß die Union jetzt im ganzen 93,671 Meilen in Betrieb befindlicher Schienenwege besitzt. Nur im Jahre 1871 wurde bisher eine noch größere Zahl neuer Bahnmilen als im Vorjahre, nämlich 7374 Meilen fertiggestellt. Außer den Tabellen über Kapital, Einnahmen u. s. w. aller dieser Bahnen entnimmt man unter anderem die folgenden interessanten Mittheilungen: Im Jahre 1880 waren 84,225 Meilen im regelmäßigen Betrieb; Kapital und fundirte Schuld betragen 4,897,401,997 Doll.; die Bruttoeinnahmen 615,401,931 Doll., die Nettoeinnahmen 255,193,436 Doll., die gezahlten Dividenden 77,115,411 Doll. Interessant für das Verhältnis zwischen Personen- und Frachtverkehr in den Vereinigten Staaten ist die Angabe, daß sich die oben angegebene Summe der Bruttoeinnahmen auf diese beiden Einnahmequellen in der Weise vertheilt, daß die Beförderung von Frachten 467,748,928 Doll., die von Personen 147,653,003 Doll. einbrachte. Im Jahre 1879 stellten sich die nämlichen Posten wie folgt: Meilen im Betrieb: 82,223, Kapital und fundirte Schuld 4,762,501,010 Doll., Bruttoeinnahmen: 529,012,999, Nettoeinnahmen 219 Mill. 916,724 Doll., Dividenden 61,681,470 Doll., Einnahmen für Frachten 386,676,108 Doll., für Passagierbeförderung 142,336,191 Doll. In allen Posten tritt demnach eine gleich ansehnliche Zunahme des amerikanischen Eisenbahn-Betriebs während des abgelaufenen Jahres zu Tage. Wir haben es da nachgerade mit Summen zu thun, neben denen selbst das amerikanische Bundesbudget verschwindet, eine Thatfache, die noch dadurch in ein ganz besonderes Licht gesetzt wird, daß die Leistung dieser kolossalen Macht in verhältnißmäßig wenigen Händen liegt.

Badische Chronik.

Karlsruhe, 11. Aug. (Aus der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts.) Jede der Bechtung werthe Verletzung berechtigt den Minderjährigen zur Anfechtung eines Rechtsgeschäfts. Eine Verletzung bei Umkehrverträgen ist nicht nur dann vorhanden, wenn ein Mißverhältnis zwischen den beiderseitigen Leistungen vorliegt, sondern kann auch darin gefunden werden, daß sich aus anderen Gründen das abgeschlossene Geschäft als nachtheilig für den Minderjährigen darstellt. Nur muß die Verletzung sich aus dem Geschäft selbst oder dessen Vollzug ergeben; sie darf nicht erst aus später hinzugelassenen zufälligen Vorkommnissen entspringen sein.

Es muß als allgemein üblich erachtet werden, daß bei einem Werberdinge über Arbeiten von größerem Umfange, deren Fer-

Stelle der 1. Klasse-Passagiere solche billigerer Klassen oder Güter transportirt, so müßte die Zahl der Züge entsprechend sich vermehren. Wie aber in einer 20 englische Meilen langen Höhlung, in der sich gleichzeitig ständig mindestens 4 Züge befinden, und welche außer den beiden Mündungen keine Luftöffnung hat, der Zustand der Luft werden würde, daran ist nach dem Beispiel der Londoner Untergrund-Eisenbahn, welche doch so zahlreiche Luftschächte und Ausgänge besitzt, nur mit Grauen zu denken. Es ist deshalb auch nicht anzunehmen, daß sehr viele Reisende den dunklen, dumpfigen Weg unter der See der Fahrt über die glänzende See und unter dem blauen Himmel vorziehen werden. Wenn aber auch jeder Reisende, der jetzt den Kanal passirt, und jede Unge Frachtau, welche über denselben transportirt wird, künftig den Tunnel passiren sollte, so würde doch nicht ein Zehntel der Summe eintommen, welche nötig wäre, um das Anlagekapital mit 5 Proz. zu verzinsen.

Es bezeichnen diese Fachblätter das Tunnelprojekt hiernach als ein chimärisches, zur Ausführung nicht geeignetes Projekt. Abgesehen von den technischen Schwierigkeiten dürfte als sicher anzunehmen sein, daß der Kanaltunnel so wenig wie der Gotthardtunnel zu Stande kommen kann ohne beträchtliche Subventionen der beteiligten Staaten. Daß aber solche Subventionen von Frankreich oder England überhaupt in Aussicht genommen seien, davon hat noch nichts verlautet und dürfte es deshalb mit der Ausführung des vielbesprochenen Projekts vorläufig wohl noch gute Wege haben. Bei der vorhandenen guten und der Verbesserung noch in hohem Grade fähigen Schiffsverbindung ist ein Bedürfnis für diesen, wenn überhaupt möglichen, doch nur mit unverhältnißmäßig hohen Kosten herzustellenden Tunnel kaum anzuerkennen. Durch die Durchbohrung der Alpen wird ein größerer und regelmäßiger Verkehr zwischen den auf beiden Seiten liegenden Ländern ermöglicht, durch den Kanaltunnel würde nur ein neuer Konkurrenzweg geschaffen, da ein sehr großartiger Verkehr sich schon auf dem jetzigen Transportwege und mit den jetzigen Transportmitteln bewältigen läßt.

tigung sich über einen längeren Zeitraum erstrecken soll, sofern über die Zahlung der Preise keine ausdrückliche Bestimmung getroffen wurde, Abschlagszahlungen auf die bereits gelieferten Arbeiten, wenn auch nicht für deren ganzen Betrag, beansprucht werden können. Werden als Zahlung für eine fällige Forderung langfristige Wechsel abgegeben, so ist, sofern nichts anderes verabredet wurde, der Empfänger berechtigt, an dem Wechselbetrage den üblichen Disconto in Abzug zu bringen.

Die Annahme einer von dem Teilungsbeamten gefertigten Verweisung enthält weder eine Rechtswandlung noch eine Anweisung an Zahlungsstatt, vielmehr die Ueberweisung eines neuen Schuldners neben den bisherigen.

Vermischte Nachrichten.

(Im Stellwagen.) „Dem gehört denn der Finscher? Es ist verboten, Hunde in den Stellwagen mitzunehmen!“ Diese Frage und Behauptung richtete, wie die Wiener „Neue Freie Presse“ erzählt, ein ältlicher, forpulerter Herr an eine dichtgedrängte Gesellschaft in dem „Salon-Coupe“ eines Stellwagens, welcher am 27. Juli 1881 seinen Weg von Meidling nach Mariahilf nahm. Das Hündchen war unglücklich aus den Gewändern einer etwas verwachsenen, aber sehr energisch aussehenden Dame zum Vorschein gekommen und bellte freudig auf, offenbar glücklich, einer längeren und mysteriösen Haft entronnen zu sein. „Das Hündchen gehört mir und es thut Niemandem nichts,“ replizierte die Eigenthümerin. — „Das ist ganz gleichgültig; es ist verboten, Hunde in den Stellwagen mitzunehmen; wir befinden uns überdies in den Hundstagen, da ist jeder Hund gefährlich, und ich fordere Sie auf, das Thier hinauszuschaffen oder mit demselben das Coupe zu verlassen.“ — „Was Ihnen nicht einfällt; ich hab' meine Fahrt gezahlt, so gut wie alle Andern, und das Hünd hat noch Niemandem nichts zu Leid gethan.“ — „Ah, da muß ich bitten, der Hund muß hinaus!“ — Herr Kondukteur!... Der Herr hat sich hinausbeugt, um den Kondukteur zu suchen, aber von dem war weit und breit nichts zu sehen. Der Kondukteur vereinigte das Amt eines Koffelers und Kondukteurs in Einer Person und konnte im Augenblick den Hund nicht verlassen. „Da

werde ich selbst eingreifen und mir Recht verschaffen müssen,“ sagte der Herr und machte Anstalten, den Finscher zu ergreifen und an die Luft zu befördern. Der aber war im Moment in seinem alten Schlupfwinkel verschwunden. Ihn aus dem letzteren hervorzuziehen, war ein Ding der Unmöglichkeit. Wie eine Tigerin ihr Junges, so verteidigte die zarte Dame ihren Finscher. Sie näherte ihr spitzes Gesicht dem des forpulenten Herrn und sagte demselben unterschiedliche Liebenswürdigkeiten unter die Nase, welche auf eine gehörige Uebung im Jungentampfe und auf eine gründliche Kenntniß des Wiener Lokaldialekts schließen lassen durften. Der Herr sah im Anfang sprachlos vor Verwunderung und Entrüstung, dann aber — legte auch er los, blieb kein Wort und keine Grimasse schuldig, so daß das „Salon-Coupe“ von einem grandiosen Geschrei erfüllt ward und die Vorübergehenden mit heiterem Staunen dem Stellwagen nachsahen. Als der Kampf seinen Höhepunkt erreicht hatte, hielten es die übrigen Insassen des Salon-Coupe's für gerathen, das Schlachtfeld zu räumen, und die Streitenden konnten sich mit vollem Behagen in dem Raume ausbreiten, wobei der wieder zum Vorschein gekommene Finscher entschieden Partei für seine Herrin ergrieff und jeden Augenblick Miene machte, dem Herrn in den Bart oder in die gestülpten Hände zu fassen. Nur noch die Insassen des Rauchcoupe's waren stille Zuschauer der urwüthigen Szene. Beim Standplatz wurde ich Sie dem ersten besten Sicherheitswachmann anzeigen; Sie werden Ihr Protokoll haben, darauf können Sie sich verlassen — Sie alte Kartätschen!“ Das waren die letzten Worte des ältlichen Herrn und die besagte Dame erwiderte: „Und ich werde Ihnen ein Protokoll anhängen wegen persönlicher Beleidigung, Sie alter Schnee-mann, Sie, verstehen Sie mich!“ Der Stellwagen hielt, und ihren treuen Genossen ergreifend, fuhr die Dame hinaus, schneller und gelichtiger, als man es ihrer physischen Beschaffenheit hätte zutrauen können — der forpulerter Herr ihr nach, und gerade noch schnell genug, um zu sehen, wie seine Geheerin auf einen Mann des Geheges losstürzte und ihm einige Worte sagte; dann aber war sie mit ihrem Finscher im Gebirge der Straße verschwunden. „Was hat die Dame Ihnen gesagt?“ rief der herankommende

Dicke dem Sicherheitswachmann zu. — „No, was soll sie? Sie haben — sie hat halt gefragt, wie viel Uhr 's ist.“ — „Einem unbeschreiblich verblüfften Gesicht stand der Herr in der Straße und schaute vergebliche Blicke aus nach seiner spurlos verdufteten Geheerin.“

Literatur-Anzeigen.

* An Fortsetzungen bereits früher besprochener Werke sind der Redaktion zugegangen:
1) Scherr, Dr. Johannes, Allgemeine Geschichte der Literatur. 6. Auflage. Stuttgart, Carl Conradi, Pf. 7—12. Hiermit erreicht die neueste Auflage des rühmlichst bekannten Werkes von Scherr seinen Höhepunkt. Auf möglichem Raume sind man in diesem Handbuch einen Abriss der national-literarischen Entwicklung sämtlicher Völker des Erdkreises. Die Vollständigkeit geklärt es zu einem unentbehrlichen Nachschlagewerk, die treffliche Manier des Verfassers, der auch in der knappen Darstellung die charakteristischsten Details hervorhebt, gestaltet es gleichzeitig zum anregenden Lesebuch.
2) Baumann, Dr. F. L., Geschichte des Allgäu's. Rempten, J. Köfel, 2. Aufl. In der 2. Lieferung des von uns beim Erscheinen des ersten Heftes schon kurz angezeigten Werkes handelt der gelehrte Verfasser von der Einwanderung der Schwaben und von der Einführung des Christenthums im Allgäu. Auch hier finden wir den auf prägnanter Form aufbauenden Text an anschaulich durch Bilder und Facsimiles durchaus authentischen Charakter illustriert. Allen Geschichtsfreunden sei das verdienstliche Werk warm empfohlen.
3) Hübnert, Frhr. Alex. v., Ein Spaziergang um die Welt. Leipzig, Schmidt u. Günther, 20—22. Hier werden in diesen Lieferungen mit Dialekt, der bedeutendsten Handelsstadt, Japans, bekannt gemacht. Der Dampfer beginnt jetzt hier eine große Rolle zu spielen und hat Japan China den Rang abgelaufen. Letzteres ist noch nicht im Stande, eine Maschine zu bedienen und einen Steamer zu lenken. Ferner führt uns der Verfasser nach der Theaterstraße mit ihren bewegten Szenen. Dann geht es weiter nach Kyoto, wo Baron Hübnert in das Palais des Itabado eindringt. Diese Lieferungen werden durch 28 Prachtillustrationen geziert. Das Werk wird mit ca. 36 Lieferungen vollständig sein. Jede Lieferung kostet 1 M. 50 Pf.

Handel und Verkehr.

Handelsberichte.

Patentliste. Aufgestellt durch das Patent-Bureau von Reichs-Länder in Berlin. — A. Patentanmeldungen aus Deutschland. Neuerungen an Schmierdichtung für bewegte Maschinentheile, E. Cardot, Straßburg i. E. Neuerungen an Flügelventilatoren, Michael Klirke in Guggenau, Doppelschneidmaschine, Christian Loible, Reutlingen, Selbstschließender Gärbottdichtfüller und Abfüllapparat für mehrere Transportfässer, Albert Großmann in Schönbrunn (Württemberg), Beschluß für Badbrüche, L. Kollier, Besancon (Frankreich), Neuerung an der Tillmann'schen Schlittschuh-Befestigung, A. Stolz, Stuttgart, Neuerungen an Gasretorten-Defen, August Hegener, Köln a. Rh., Verbesserungen an Vorrichtungen zum Lochen (Perforiren) von Blechen für Maschinenfabrikation von hölzernen Rechenrädern, F. Schröder, Darmstadt, Kinderschälmaschine, Franz Metzger, Trier, Salamisches Kupfervitriol-Element, Ernst Kublo, Stettin, Schabläger für Brücken- und Dachkonstruktionen, Baehre, Lübeck, Bei Lokomotiven mit außenliegenden Cylindern die Anordnung der Kuppelstangen zwischen Cylindern und Rahmen, Direktion der Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft, Vulkan, Bredow bei Stettin, Schnellarbeitende Komplementenwaage für wissenschaftliche Zwecke, Paul Hunge, Hamburg, Neuerungen an Präzisions-Belegwaagen, Zusatz zu F. R. Nr. 6093, Julius Post, Hamburg, Verpachtungsschachtel für Militärspektakel, Karl

Westphal, Braunschweig. — B. Patenterteilungen in Deutschland. Verfahren zur Darstellung von Farbstoffen durch Einwirkung von Nitroskörpern oder Chlorochinonminen auf aromatische Aetadamine, Dr. D. W. Witt, Wülhausen i. E., jetzt Frankfurter Anilinfabrikanten-Gesellschaft u. Co., Frankfurt a. M., Billetkommode, J. E. Hepp, Straßburg i. E., Verfahren zur Herstellung von farbigen Leder durch Zureichten mittelst einer farbigen Schmiere aus Fettstoffen und Farben in Pulverform, E. Fernbach, Nancy, Weichen- und Signal-Stellvorrichtung, D. Lang, Mannheim, Kombiometer Wasser- und Feuerdröhren, Kessel, H. Jacobs, Aachen, — Instrumentenapparat zur Incision von Verengungen, Dr. Schütz, Köln a. Rh., Wassermesser und Motor, J. C. Demert u. G. G. Kimb, Altona, Relief-Modellirapparat, J. Diehl, Reumied, Neuerungen an einer oberhalbigen Tafelwaage mit Schiebewegicht, G. Kallmeyer, Hamburg, Neuerungen an Messtischmaschinen, Nagel u. Raump, Hamburg, Vorrichtung zur Aushebung der Fadenpannung bei Küftung des Stoffrückens, H. Heise, Bremen, Transparenz Glasbilder, G. A. Lemning, Hamburg, Apparat zum Anfeuchten der Klebflächen von Dreifurmschlägen, B. Amberg, Hamburg. R 11 n, 10. Aug. Weizen loco hiesiger 23.50, loco fremder 23.50, per Novbr. 22.90, per März 22.90, Roggen loco hiesiger 20.50, per Novbr. 17.10, per März 16.80, Hafer loco 17.00, Rüböl loco 31.50, per Oktober 30.40, Mai 30.40. R 12 n, 10. Aug. Petroleum. (Schlußbericht.) Standard white loco 7.25, per Sept. 7.35, per Okt. 7.55, per Januar

7.70, Rüböl Amerik. Schweinefett Wilcox (nicht verzollt) 57, per Sept. 11.98 G, 12. — B. Hafer per Herbst 7.20 G, 7.25 R, Mais per August 6.55 G, 6.60 D, Rohreis 13 1/2, Wetter: schön, Paris, 10. Aug. Rüböl per Aug. 82. —, per Sept. 82.75, per Okt. 83.50, per Jan.-April 82.50. — Spiritus per Aug. 62.50, per Jan.-April 61.25. — Zucker, weißer, diskont. Nr. 3, per Aug. 72. —, per Okt.-Jan. 62.50. — Melis, 8 Mark, per Aug. 70.75; 9 Mark, per Sept. 67. —, per Okt. 67.25, per Nov.-Febr. 67.25. — Weizen per Aug. 30.50, per Sept. 31. —, per Okt.-Dez. 31.10, per Nov.-Febr. 31.25. — Roggen per Aug. 21.25, per Sept. 21.50, per Okt.-Dez. 21.90, per Nov.-Febr. 21.80. Antwerpen, 10. August. Petroleum-Markt. Schlußbericht. Stimmung: ruhig. Raffinirtes Lichte weiß, disp. 18 b, 18 D. London, 10. Aug. Getreidemarkt. Schlußbericht. Fremder Weizen 1—1 1/2 fl. theurer. Fremde Zufuhren seit Montag: Weizen 56,500, Gerste 1400, Hafer 70,900 D. Wetter: Regen. New-York, 9. Aug. (Schlußber.). Petroleum im New-York 7 1/2, dto. in Philadelphia 7 1/2, Wehl 5.10, Rother Winterweizen 1.31, Mais (old mixed) 60, Havana-Ruder 7 1/2, Kaffee, Rio good fair 12 1/2, Smal (Wilcox) 11 1/2, Speck 9 1/2, Getreidemarkt 4 1/2. Baumwoll-Zufuhr 2000 B., Ausfuhr nach Großbritannien 1000 B., dto. nach dem Continent — B. Bericht vom Redakteur: F. Neßler in Karlsruhe.

Frankfurter Kurse vom 10. August 1881.

Baden 3 1/2 Obligat. fl. 98 1/2	Schweiz 1/2 Bern u. 1877 fl. 108	3 1/2 Ober-Schles. St. Thlr. 242 1/2	5 Deft. Nordw. Lit. B. fl. 89 1/2	4 Rhein. Fr. Pfdb. Thlr. 100 12 1/2	Dufaten 9.55—59
4 „ „ fl. 101	4 1/2 Bern 1880 fl. 100 1/2	4 Rechte Ober-Wehr Thlr. 164 1/2	5 Gotthard 1—III Ser. fl. 100 1/2	3 Oldenburger 40 126 1/2	Dollars in Gold 4.20—23
4 „ „ fl. 101 1/2	4 1/2 Bern 1881 fl. 112 1/2	6 1/2 Rhein-Stamm Thlr. 164	5 Süd-Komb. Prior. fl. 101 1/2	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116	20 fr. St. 16.26
Bayern, 4 Obligat. fl. 101 1/2	R.-Amer. C. v. 1907 D. 115 1/2	4 Thüring. Lit. A. Thlr. 202 1/2	5 Süd-Komb. Prior. fl. 57 1/2	5 v. 1860 „ 500 128 1/2	Russ. Imperials 16.70—75
4 1/2 Reichsanl. fl. 102 1/2	4 1/2 Deutsche R.-Bant fl. 150 1/2	5 Böh. West-Bahn fl. 277 1/2	5 Deft. Staatsb.-Prior. fl. 105 1/2	4 Raab-Grager Thlr. 100 96 1/2	Souverains 20.37—42
4 1/2 Consols fl. 102 1/2	4 Babilische Bant Thlr. 116	5 Gal. Karl-Ludw.-B. fl. 287 1/2	3 dto. I—VIII E. fl. 77 1/2	4 Ungar. Staatsloose fl. 100 96 1/2	Städte-Obligationen, ungar.
Sachsen 3 1/2 Rente fl. 81 1/2	5 Basler Bantverein fl. 193	5 Deft. Franz-St.-Bant fl. 303	3 Rivor. Lit. C. D. I. D. 2. fl. 57 1/2	4 Raab-Grager Thlr. 100 96 1/2	Babilische fl. 35—200 221.—
4 1/2 Consols fl. 102 1/2	4 Darmstädter Bant fl. 176 1/2	5 Deft. Süd-Kombard fl. 115 1/2	5 Toscaner Central. fl. 93	4 Braunsch. Thlr. 100 121 1/2	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116
4 1/2 Obl. fl. 102 1/2	4 Disc.-Kommand. Thlr. 231 1/2	5 Deft. Nordwest fl. 138 1/2	4 1/2 Rb. Hyp.-St.-Pfdb. fl. 100 100	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116
4 1/2 Silberrente fl. 68 1/2	5 Frankf. Bantverein Thlr. 113 1/2	5 Rudolf fl. 144 1/2	4 1/2 Rb. Hyp.-St.-Pfdb. fl. 100 100	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116
4 1/2 Papierrente fl. 67 1/2	5 Rhein. Kreditbant Thlr. 119 1/2	4 Deft. Ludw.-B. fl. 100 1/2	4 1/2 Rb. Hyp.-St.-Pfdb. fl. 100 100	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116
5 Papier v. 1881 fl. 83 1/2	5 D. Effekt- u. Wechsel-B. fl. 140 1/2	4 Pfälz. Ludw.-B. fl. 101	4 1/2 Rb. Hyp.-St.-Pfdb. fl. 100 100	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116
4 1/2 Goldrente fl. 102 1/2	40 1/2 Einbezahl. Thlr. 140 1/2	5 Elisabeth-Gisela fl. 89 1/2	4 1/2 Rb. Hyp.-St.-Pfdb. fl. 100 100	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116
4 1/2 Rente fl. 79 1/2	6 Ebn-Winden-St. Thlr. 152 1/2	5 Franz-Josef v. 1867 fl. 88 1/2	4 1/2 Rb. Hyp.-St.-Pfdb. fl. 100 100	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116
4 1/2 Rente fl. 104 1/2	4 Heidelb.-Speyer Thlr. 58 1/2	5 Gal. C.-Lud. v. 1863 fl. 100 100	4 1/2 Rb. Hyp.-St.-Pfdb. fl. 100 100	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116
Russland 5 Obl. v. 1877 fl. 92 1/2	4 Deft. Ludw.-Bant Thlr. 102	5 Deft. Nordw. Gold-Obl. fl. 105 1/2	4 1/2 Rb. Hyp.-St.-Pfdb. fl. 100 100	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116
4 Obl. v. 1880 fl. 76	4 Redl. Friedr.-Franz Thlr. 168 1/2	5 Deft. Nordw. Lit. A. fl. 89 1/2	4 1/2 Rb. Hyp.-St.-Pfdb. fl. 100 100	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116	4 Defter. v. 1854 fl. 250 116
5 1/2 Orientanl. fl. 61 1/2	4 1/2 Pfälz. Nordbant fl. 129 1/2				
Schwed. 4 1/2 in fl. 100	4 Nordbant fl. 99 1/2				

Bürgerliche Rechtspflege.
Essentielle Zustellung.
F. 757.2. Civ. Nr. 16.316. Karlsruhe. Möbelhändler Ferdinand Holz, dahier klagt gegen Wirths-Geheule Förner sammtverbindliche Eheleute von hier, z. St. an unbekanntem Orten, an Miete, mit dem Antrage auf Verurtheilung der Beklagten zur Zahlung von 147 M. nebst 5% Zins vom 1. Mai 1880, unter sammtverbindlicher Haftbarkeit und unter Kostenfolge, sowie zugleich auf vorläufige Vollstreckbarkeit des Urtheils, und ladet die Beklagten zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits vor das Großh. Amtsgericht zu Karlsruhe auf.
Dienstag den 27. September 1881, Vormittags 10 Uhr.
Zum Zwecke der öffentlichen Zustellung wird dieser Auszug der Klage bekannt gemacht.
Karlsruhe, den 29. Juli 1881.
Frank.
Gerichtsschreiber des Großh. bad. Amtsgerichts.
F. 831.2. Nr. 9791. Lörrach. Ueber das Vermögen der Dr. Karl Senn Wittwe, Katharine, geb. Reiman in Lörrach wird, da dieselbe ihre Zahlungsunfähigkeit eingestellt hat, heute am 8. August 1881, Vormittags 11 1/2 Uhr, das Konkursverfahren eröffnet.
Basenrichter Breit h hier wird zum Konkursverwalter ernannt.
Konkursforderungen sind bis zum 8. September 1881 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 Konkursordnung bezeichneten Gegenstände auf
Montag den 29. August 1881, Vormittags 8 Uhr,
und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf
Donnerstag den 22. Septbr. 1881, Vormittags 9 Uhr,
vor dem unterzeichneten Gerichte 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 verabsorgen oder zu leisten, auch die Verpflichtung auferlegt, von dem Besitze der Sache und von den Forderungen, für welche sie aus der Sache abgesonderte Befriedigung in Anspruch nehmen, dem Konkursverwalter bis zum 8. September 1881 Anzeige zu machen.
Der Gerichtsschreiber:
Appel.
F. 842. Nr. 18.698. Bruchsal. In dem Konkursverfahren über das Vermögen des Johann Penber, Schuhmacher in Langenbrücken, 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

verwerthbaren Vermögensstücke der Schlußtermin auf
Samstag den 3. September 1881, Vormittags 10 Uhr,
vor dem Großh. Amtsgerichte hieselbst bestimmt.
Bruchsal, den 9. August 1881.
Rittmeister, Gerichtsschreiber des Großh. bad. Amtsgerichts.
F. 840. Nr. 6046. Triberg. In dem Konkursverfahren über die Verlassenschaft des Tagelöhners Roman Rombach von Furtwangen wurde Termin gemäß § 160 der C. D. durch Gerichtsbeschluß vom heutigen auf
Dienstag den 30. d. Mts., Vormittags 9 Uhr,
bestimmt.
Triberg, den 10. August 1881.
Großh. bad. Amtsgericht.
Der Gerichtsschreiber:
Wolpert.
Vermögensabsonderung.
F. 835. a. Nr. 5283. Freiburg. Die Ehefrau des Johann Georg Weniger, Rosine Kunigunde, geborene Schmidt in Gersbach, hat gegen ihren Ehemann, derzeit an unbekanntem Orten abwesend, bei der Zivilkammer II. Großh. Landgerichts Freiburg eine Klage auf Vermögensabsonderung erhoben und ist Termin zur Verhandlung auf
Donnerstag den 27. Oktober d. J., Vormittags 8 1/2 Uhr,
bestimmt.
Freiburg, den 6. August 1881.
Die Gerichtsschreiber:
des Großh. bad. Landgerichts:
Dr. Haden.