

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1891

125 (9.5.1891)

Samstag, 9. Mai 1891.

Großherzogthum Baden.

Karlsruhe, den 8. Mai.

(Die 24 geistlichen Wahlen zur Generalsynode) sind nun vollzogen und auf folgende Vertreter gefallen: Ditzel, Schoppsheim, Defan Fischer; Lörach, Defan Ringer; Mülheim, Defan Hles; Freiburg, Defan Köllreutter; Emmendingen, Defan Ströbe (in Wertheim); Dornberg, Pfarrer Caltschmidt (in St. Georgen); Fahr, Defan Bähr; Redarbischofsheim, Defan Köffel; Karlsruhe Stadt, Defan D. Bittel, Karlsruhe Land, Defan Zimmermann; Durlach, Defan Hechtel; Forstheim, Defan Gehres; Bretten, Defan Flad; Eppingen, Defan Wirth; Mannheim, Kirchenrath Schellenberg; Ladenburg-Weinheim, Defan Guth; Heidelberg, Defan Ruckhaber; Oberheidelberg, Stadtpfarrer Längin (in Karlsruhe); Neckargemünd, Defan Habermehl; Sinsheim, Defan Becker; Redarbischofsheim, Pfarrer von Langsdorff; Mosbach, Defan Hüfle; Adelsheim-Vorberg, Oberkirchenrath Gilg; Wertheim, Stadtpfarrer Schmidt (in Karlsruhe). In den Berichten der Blätter werden von denselben 14 der „liberalen“, 10 der „positiven“ Richtung zugerechnet. Von den 24 weltlichen Wahlen sind erst 14 bekannt; 8 werden als liberal, 6 als positiv bezeichnet. Außer den 48 gewählten Mitgliedern ist der Prälat der Landeskirche (D. D. L.) als solcher Mitglied derselben und sieben weitere Mitglieder hat Seine Königliche Hoheit der Großherzog zu ernennen.

8. (Konzert des Cäcilienvereins) Das Programm des letzten Konzertes wies Chorcompositionen von Mendelssohn, Schubert, Brahms, Jensen und Busch auf, und es wurde besonders der schönen Motette Mendelssohns: „Herr, nun lässest du deinen Diener in Frieden fahren“ und dem a capella-Chore von Brahms: „Es geht ein Wehen durch den Wald“ eine gute Wiedergabe und eine dankbar stimmungsvolle Aufnahme zu Theil. Den Motetten und Psalmen Mendelssohns würden wir in den Aufführungen der hiesigen Chorvereine gerne häufiger begegnen, da wir in ihnen nicht nur die vollendetsten und dauerndsten Hervorbringungen des Mendelssohn'schen Schaffens erblicken, sondern dieselben um der sich in ihnen offenbarenden Schönheit des Ausdruckes und Reinheit der Empfindung willen höher als alle späteren und erst durch Mendelssohns Vorgehen angeregte Werke dieser Art schätzen. An Instrumentalvorträgen hörten wir Schumanns Sonate für Klavier und Violine in A-moll, die von Herrn Professor Dr. Dreier und Herrn Hofmusiker Bühler in a n n sehr hübsch vorgetragen wurde, ferner Beethovens Violin-Romane in G-dur und D-dur, Schumanns Präludium in E-dur, in welchen beiden Stücken sich Herr Bühlermann als ein tüchtiger und verständnisreicher Geiger erwies. Die Schumann'sche Sonate stammt aus dem Jahre 1851 und läßt uns trotz ihrer trefflichen Form und der Schönheit einzelner Gedanken, so besonders der Themen des zweiten Satzes und des Gefangenschemas im dritten, gewahren, wie die unter der Einwirkung eines allmählich heranrückenden Verbannungsses erlabende und ihrer einflügelnden freische Verbannung des unglücklichen Tonbilders sich müht, die gefundenen thematischen Linien zu einem größeren Bilde zu erweitern, dabei

aber oftmals nicht über das Nachzeichnen und Wiedernachzeichnen der vorhandenen Linien hinauskommt. Dieser betrübenden Wahrnehmung kann man sich besonders beim ersten Satze schwer entziehen, und darum wirkt auch dieses Werk wie so viele aus Schumanns letzten Jahren schwerlich auf den Hörer, welcher den unglücklichen Romantiker als Menschen wie als Künstler lieben und verehren gelernt hat.

9. (Der Bürgerausschuß) hielt gestern unter dem Vorsitz des Herrn Oberbürgermeisters Dr. Gautier eine Sitzung ab. In derselben wurde zunächst über die im September d. J. in's Leben tretende „Höhere Bürgerschule“ verhandelt. Im Laufe der Diskussion wies man auf die Vortheile, welche aus dem Umstände erwachsen, daß nunmehr an Stelle der bisherigen Privatanstalt eine staatliche treten wird. Schon in der bedeutenden Ermäßigung des Schulgebühres liege ein großer Vortheil für die minder bemittelten Klassen. Von rädlicher Seite sei darum eine Beileger wohl gerechtfertigt, umso mehr als sichere Aussicht vorhanden ist, daß diese nur wenige Jahre zu leisten sei und die Schule bald aus eigenen Mitteln werde bestehen können. Schließlich wurden die Satzungen der neuen Anstalt, sowie ein Betrag von 5000 M. einstimmig genehmigt. Ein weiterer Beratungsgegenstand betraf die Neupachtung des Exerzierplatzes und die Verpachtung eines Geländes von 130 Morgen an die Militärbehörde. Die Vorlage fand einstimmige Annahme.

10. (Handelschule.) Im Einverständnis mit der Groß-Oberbehörden wird der seit dem Jahre 1889 hier bestandene und bisher mit der Gewerbeschule vereinigte „Handelskurs“ mit der Realschule verbunden. Derselbe zerfällt in zwei Jahrestufen. Die obligaten Unterrichtsgegenstände sind: deutsche und französische Sprache, kaufmännische Rechnen, Geographie und Schönschreiben. Fakultativ sind noch: englische, spanische und italienische Sprache. In den letzten Jahren wurde der ganze Kurs durchschnittlich von 60 bis 70 Schülern besucht.

11. (Generalsynode.) Bei der heute hier abgehaltenen Wahl zur Generalsynode wurde zum weltlichen Abgeordneten Herr Oberamtmann Weingartner und Herr Landgerichtsrath Koller von Konstanz als dessen Ersatzmann einstimmig gewählt.

Verschiedenes.

12. (Der Schnelldampfer „Havel“) vom Norddeutschen Lloyd ist Mittwoch den 6. Mai, Morgens 10 Uhr, aus Southampton in New-York angekommen. Die Reisezeit betrug 6 Tage 13 Stunden, was auf die Entfernung von Southampton nach New-York berechnet nur 5 Tage 22 Stunden ergibt.

13. (Die Öffnung der photographischen Ausstellung.) Die vom „Club der Amateur-Photographen“ in Wien im Museum für Kunst und Industrie auf dem Stubentempel veranstaltete „Internationale Ausstellung künstlerischer Photographien“ wurde Vormittags feierlich eröffnet. Die Protetorin der Ausstellung, Ihre Hoheit die Erzherzogin Maria Theresia,

bezeugte ihr besonderes Interesse für die Exposition, indem die hohe Frau durch ihren Besuch die Ausstellung eröffnete. Die Exposition umfaßt 600 Bilder, die von der Jury aus einem eingelaufenen Materiale von 4000 Bildern herausgewählt worden sind. In der Galerie der Ehrengänge findet man (hors concours) als Nummern 1 bis 4 einige ganz vorzüglich ausgeführte photographische Aufnahmen aus Venedig. Die Bilder stammen von der Protetorin der Ausstellung. Noch andere hohe Aussteller sieht man in der Ehrengalerie vertreten.

14. (Dem in München verstorbenen Ehrenbürger) der Stadt Rom, Ferdinand Gregorovius, widmen die hiesigen Blätter rühmende Nachrufe. Die „Famulla“ erklärt es für eine Ehrenpflicht der rädlichen Vertretung, eine Straße nach dem berühmten Gelehrten zu benennen. An den Bürgermeister von Rom wurde auf den von Gregorovius in den letzten Lebenstagen ausgesprochenen Wunsch telegraphirt: „morto Ferdinando Gregorovius cittadino Romano“. Die Todesnachricht wurde sofort dem Gesandten Italiens, Cavaliere di Cova, mitgeteilt; derselbe ließ am Samstag Morgen der Familie seine Trauer um den großen Verlust ausdrücken. (Wie wir der Münchener „Allg. Ztg.“ entnehmen, erlag Gregorovius einer Gehirnhautentzündung, Pachimeningitis haemorrhagica. In den letzten Tagen vor dem Tode des Gelehrten ließ Seine Königliche Hoheit der Prinz-Regent sich fast täglich nach dem Zustand des Patienten erkundigen, ebenso Prinz Leopold, Prinzessin Gisela, der Großherzog von Weimar, die Kaiserin Friedrich, die Könige von Sachsen und Württemberg, das italienische Königspaar, der Bürgermeister von Rom und viele andere hervorragende Persönlichkeiten. An dem Sarge des Entschlafenen häuften sich kostbare Kränze und Bouquets, Palmen und Lorbeer; Kränze von ausnehmender Schönheit sandten der Prinz-Regent, der frühere preussische Gesandte Graf v. Werthern, die königl. Akademie der Wissenschaften, die Universität München, die italienische Kolonie in München, der italienische Konsul Odenbourg und viele Professoren. Beileidstelegramme waren bis gestern Vormittags bereits an 50 eingelaufen, darunter vom Großherzog von Weimar, vom Bürgermeister von Rom, Herzog di Sermoneta, von der Cotta'schen Buchhandlung und von der Königsberger Studentenverbindung Massovia, deren Senior Gregorovius gewesen. Die Leiche wurde am Samstag Abends 6 Uhr auf den nördlichen Friedhof verbracht. Die Beerdigung nach Göttingen erfolgt morgen.)

15. (Der Expresszug der Canadian Pacific Bahn) legte von Vancouver aus mit Reisenden des Dampfers „Empress of India“, die auf einer Rundreise um die Welt begriffen waren, die 2900 Meilen lange Strecke in 3 Tagen 17 Stunden zurück. Die bisherige Dauer der Reise betrug 6 1/2 bis 7 Tage. Die Reisende von Yokohama nach Montreal dauert jetzt genau 2 Wochen. Drei der Reisenden werden den Cunarddampfer in New-York erreichen und in London am 10. Mai, mithin nur 3 Wochen nach der Abreise in Yokohama, eintreffen. Die Canadian Pacificbahn befördert in Zukunft die nach und von Japan und China bestimmte englische Post mit der oben angegebenen Beschleunigung.

Verantwortlicher Redakteur: Wilhelm Harter in Karlsruhe.

Deutsch-amerikanische Seeposten.

Seit einer Reihe von Jahren sind die verschiedenen Dampfschiffahrtsgesellschaften, welche den Verkehr zwischen Europa und New-York, dem Haupteingangsposten der Vereinigten Staaten von Amerika, unterhalten, bemüht, die Dauer der Ueberfahrt durch Einstellung von schnellfahrenden Schiffen immer mehr abzukürzen, und die beteiligten deutschen Gesellschaften, der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft, weisen auch bereits eine stattliche Anzahl von Dampfern auf, welche in der Stunde 18 bis 19 Seemeilen zurücklegen und demnach die Fahrt nach New-York (3558 Seemeilen) in 8 Tagen ausführen.

Wenn zwar die steigende Schnelligkeit der Fahrten in erster Linie den Zweck hat, die Reisenden ihrem Bestimmungsorte möglichst rasch zuzuführen, so nimmt doch ebenso der Briefverkehr an den Vortheilen der Schnellfahrten Theil, und derselbe Zeitraum, der noch vor 30 Jahren erforderlich war, um einen Brief von Deutschland nach New-York zu bringen, reicht jetzt hin, um auch die Antwort auf diesen Brief wieder an den Absender in Deutschland gelangen zu lassen. Es lag für die beteiligten Postverwaltungen nahe, ihrerseits ebenfalls alle Maßnahmen zu treffen, welche einer beschleunigten Beförderung der überseeischen Posten dienlich sein konnten.

Für die abgehende Post ließ sich in dieser Beziehung seitens der deutschen Reichs-Postverwaltung nichts mehr thun, denn es waren bisher schon alle diejenigen Briefsendungen zur Mitbeförderung gelangt, welche fast bis zum letzten Augenblick vor Abgang des Dampfers aus dem deutschen Hafen daselbst eingetroffen waren. Dagegen waren die von Amerika in Bremen oder Hamburg einreichenden Sendungen meist einem kürzeren oder längeren Ueberlager unterworfen, weil die Post, welche in einer erheblichen Anzahl von Säcken einging, zunächst erst nach dem Postamt gebracht werden mußte, um daselbst sortirt und zur Absendung mit den von Bremen oder Hamburg nach den verschiedenen Richtungen abgehenden Eisenbahnzügen vorbereitet zu werden, ehe sie diesen Zügen zugeführt werden konnten.

Es kam daher darauf an, diesen durch Bearbeitung der Post beim Postamt des Eingangshafens entstehenden Zeitverlust zu beseitigen. Die Arbeit des Sortirens bereits durch die amerikanischen Absendungsstellen bewiesen zu lassen, war nicht angänglich, weil einerseits auch bei diesen die hierzu erforderliche Zeit nicht zur Verfügung stand, und andererseits bei den amerikanischen Beamten die hierzu erforderliche genaue Kenntniß von der Lage der einzelnen Orte in Deutschland nicht vorausgesetzt werden konnte. Unter diesen Umständen blieb nur übrig, die Zeit der Ueberfahrt, während welcher die Postsäcke bisher ruhig im Schiffsräume lagerten, für die Bearbeitung der Sendungen nutzbar zu machen, in gleicher Weise, wie schon seit langen Jahren die Fahrzeit der Eisenbahnzüge zur Bearbeitung der Postsendungen in den Bahnhöfen ausgenutzt wird.

Die ersten Anregungen in diesem Sinne erfolgten seitens der deutschen Reichspostverwaltung bereits im Jahre 1873, führten indes damals zu keinem befriedigenden Ergebnis. Der fortwährend steigende Verkehr zwischen Deutschland und den Ver-

einigten Staaten von Amerika, welcher im Jahre 1889 bereits 38 1/2 Millionen Sendungen — einschließlich der Transitendungen — umfaßte, gab Anlaß zur Wiederaufnahme des Gedankens. Es wurde der Postverwaltung der Vereinigten Staaten, bei welcher die Verhältnisse in gleicher Weise wie in Deutschland auf thunlichste Beschleunigung des überseeischen Postverkehrs hindrängen, der Vorschlag gemacht, die zwischen Deutschland und New-York bestehenden deutschen Postdampfer auf gemeinsame Kosten der beiden Verwaltungen von Beamten behufs Bearbeitung der Postsendungen begleiten zu lassen. Die genannte Verwaltung ging bereitwillig auf den Plan ein, und nachdem eine vorläufige Verständigung über die Grundzüge der neuen Einrichtung im Schriftwege zu Stande gekommen war, wurde am 24. Dezember 1890 zu Washington eine bezügliche Vereinbarung abgeschlossen.

Die „Karlsruher Zeitung“ hat über diese neue Einrichtung bereits in einigen kürzeren Mittheilungen berichtet, bei der Wichtigkeit der in Rede stehenden Reform des Postverkehrs mit Amerika glauben wir aber, bei unseren Lesern auch Interesse für eine zusammenhängende Darstellung der neuen Einrichtung voraussetzen zu dürfen. Deshalb entnehmen wir dem „Archiv für Post und Telegraph“ folgende Schilderung:

„Zum Zwecke einer beschleunigten Beförderung der zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika auszuwechselnden Briefsendungen traten vom 1. April 1891 ab auf den Linien zwischen Bremen und Hamburg einerseits und New-York andererseits an Bord der deutschen Schnelldampfer Seeposten in Wirksamkeit. Dieselben werden als gemeinsame Einrichtung beider Postverwaltungen betrachtet und führen demgemäß in der Richtung von Deutschland nach New-York die Bezeichnung: „Deutsch-Amerikanische Seepost Bremen (oder Hamburg) - New-York“, in der Richtung nach Deutschland die Bezeichnung: „Amerikanische-Deutsche Seepost New-York - Bremen (oder Hamburg)“.

Das Beamtenpersonal für die Seeposten wird theilweise von beiden Verwaltungen in gleicher Anzahl gestellt, und zwar in der Weise, daß in jeder Seepost deutsche Beamte und Beamte der Vereinigten Staaten gleichzeitig thätig sind. Auf der Fahrt nach New-York leitet der deutsche Beamte die Geschäfte und trägt demgemäß die Verantwortung für die Postladung, insbesondere für die eingeschriebenen Sendungen und für die richtige Weitergabe der geschlossenen Briefbeutel. Der Beamte der Vereinigten Staaten hat ihm Ausschilfe zu leisten und kurz vor der Ankunft in New-York die gesammte Ladung seinerseits zu übernehmen. In der Richtung von New-York nach Deutschland findet das umgekehrte Verhältnis statt, derart, daß der Beamte der Vereinigten Staaten der geschäftsleitende, der deutsche Beamte der Ausschilfe leistende Theil ist, und daß die Uebergabe der Gesammladung an den deutschen Beamten kurz vor dem Eintreffen in den deutschen Hafenplatz stattfindet. Mit dem Augenblick der Uebernahme geht die volle Verantwortlichkeit für die Postladung auf den übernehmenden Theil über.

Die Seeposten traten vorerst bei den Fahrten in Wirksamkeit, welche mittelst der Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd zweimal wöchentlich und mittelst der Schnelldampfer der Hamburg-

Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft einmal wöchentlich unterhalten werden. Die beiden Verwaltungen überwiesen von dem Zeitpunkt der Einrichtung der Seeposten ab die zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten zum Austausch kommenden Sendungen ausschließlich den von Seeposten begleiteten deutschen Dampfern, soweit nicht der Absender die Benutzung einer anderen Beförderungsmöglichkeit ausdrücklich verlangt hat. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn Fahrten, welche von Seeposten begleitet werden sollten, nicht zur Ausführung kommen. Für Sendungen, welche mit dritten Ländern im geschlossenen Transit über die Vereinigten Staaten oder Deutschland ausgetauscht werden, ist die Wahl des Beförderungsweges jeder Verwaltung freigestellt.

Die Thätigkeit der Seeposten wird in erster Linie den Postsendungen des Verkehrs zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten zugewendet. Inessen sollen auch diejenigen Korrespondenzen soweit als möglich zur Einzelbearbeitung gelangen, welche von Ländern jenseits Deutschlands im Transit durch Deutschland (z. B. aus Skandinavien) nach den Vereinigten Staaten, und von Ländern jenseits der Vereinigten Staaten (z. B. aus Mexiko) im Transit durch letztere nach Deutschland geleitet werden.

Mit dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft war seitens der Reichspostverwaltung bereits vorher eine Verständigung herbeigeführt worden. Da die beiden Dampfschiffahrtsgesellschaften ihren Sitz in Deutschland haben, so hat die deutsche Reichspostverwaltung es übernommen, die geschäftlichen Beziehungen mit denselben, welche sich aus der Einrichtung und dem Bestehen der Seeposten ergeben, wahrzunehmen. Die genannte Verwaltung hat sich ferner der Sorge für die Herrichtung und Ausstattung der Postdiensträume auf den Schnelldampfern unterzogen.

Die für die ersten Fahrten von Deutschland aus erforderlichen amerikanischen Beamten sind bereits vorher in entsprechenden Zwischenräumen von New-York aus in Bremen und Hamburg eingetroffen. Für diese Beamten hatte sowohl der Norddeutsche Lloyd als auch die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft in entgegenkommender Weise freie Ueberfahrt bewilligt. Seitens der deutschen Reichspostverwaltung werden für den Seepostdienst jüngere Postsekretäre sowie Postpraktikanten bestimmt, welche bereits Erfahrungen im Bahnpostdienst besitzen müssen. Als Seepostkassierer werden selbstverständlich nur solche Unterbeamte Verwendung finden, welche sich durch Gewandtheit auszeichnen; es erhalten dabei solche Unterbeamte den Vorzug, welche in der kaiserlichen Marine gedient haben oder doch zur See gefahren sind. Die Beamten und Unterbeamten der Linie Bremen-New-York sind dem Postamt I in Bremen, diejenigen der Linie Hamburg-New-York dem Postamt I in Hamburg unterstellt.

Der auf die laufenden Angelegenheiten des Seepostdienstes Bezug habende Schriftwechsel wird auf Seiten der Vereinigten Staaten von Amerika durch das Postamt in New-York, deutscherseits durch die kaiserlichen Oberpostdirektionen in Bremen und Hamburg wahrgenommen. Ueber grundsätzliche Fragen wird dagegen immer eine Verständigung zwischen den beiden obersten Verwaltungen stattzufinden haben.

Mittheilung des Statistischen Bureau's. Monatliche Durchschnittspreise von Hafer, Stroh und Heu für April 1891.

Table with columns for Ort, Hafer, Stroh, Heu, and 100 Kilogramm. Lists prices for various locations like Konstanz, Ueberlingen, etc.

Table with columns for Ort, Hafer, Stroh, Heu, and 100 Kilogramm. Lists prices for various locations like Konstanz, Ueberlingen, etc.

Bürgerliche Rechtspflege. Öffentliche Zustellungen.

Legal notices and court proceedings. Includes text like 'Z. 854.1. Nr. 5055. Karlsruhe. Der Lehrgänger Johann Janßen...' and 'Z. 854.1. Nr. 7747. Mannheim...'.

Mittlere Marktpreise der Woche vom 26. April bis 3. Mai 1891. (Mitgetheilt vom Statistischen Bureau.)

Large table showing market prices for various goods like wheat, barley, and oil. Columns include Ort, Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, etc.

Legal notice: Z. 736.2. Nr. 7827. Lörrach. Schneider Mathias Burkhardt von Mingesheim als Prozessvormund...

Legal notice: Z. 702.2. Nr. 3175. Adelsheim. Das Gr. Amtsgericht Adelsheim hat heute folgendes Aufgebot...

Legal notice: Z. 838. Nr. 5516. Konstanz. In dem Konkursverfahren über das Vermögen des Kaufmanns Heinrich Zimmermann...

Legal notice: Z. 784.2. Nr. 6346. Karlsruhe. Mit Beschluß vom 28. April 1891, Nr. 6346, hat das Gr. Amtsgericht...

Legal notice: Z. 837.1. Nr. 2192. Staufen. Schiffwirth C. Fänjgeld in Radolfzell, vertr. durch Rechtsanwalt...

Legal notice: Z. 832. Nr. 10146. Waldshut. Das Konkursverfahren über das Vermögen des Maurers Konrad Käufer...

Legal notice: Z. 832. Nr. 10146. Waldshut. Das Konkursverfahren über das Vermögen des Maurers Konrad Käufer...

Legal notice: Z. 832. Nr. 10146. Waldshut. Das Konkursverfahren über das Vermögen des Maurers Konrad Käufer...

Legal notice: Z. 841.1. Nr. 7747. Mannheim. Der Feilenhauer Wilhelm Gläsel zu Mannheim, vertreten durch Rechtsanwalt...

Legal notice: Z. 832. Nr. 10146. Waldshut. Das Konkursverfahren über das Vermögen des Maurers Konrad Käufer...

Legal notice: Z. 832. Nr. 10146. Waldshut. Das Konkursverfahren über das Vermögen des Maurers Konrad Käufer...

Legal notice: Z. 832. Nr. 10146. Waldshut. Das Konkursverfahren über das Vermögen des Maurers Konrad Käufer...

Legal notice: Z. 836.1. Nr. 6288. Emmendingen. Die Friedrich Drecht Witwe, Katharina, geb. Erhardt von Waltherdingen...

Legal notice: Z. 832. Nr. 10146. Waldshut. Das Konkursverfahren über das Vermögen des Maurers Konrad Käufer...

Legal notice: Z. 832. Nr. 10146. Waldshut. Das Konkursverfahren über das Vermögen des Maurers Konrad Käufer...

Legal notice: Z. 832. Nr. 10146. Waldshut. Das Konkursverfahren über das Vermögen des Maurers Konrad Käufer...

Legal notice: Z. 833. Emmendingen. Die öffentliche Ladung - veralg. Karlsruhe. Zeitung Nr. 113 B. bzw. 116 B. in der Klagsache der Sparkasse...

Legal notice: Z. 832. Nr. 10146. Waldshut. Das Konkursverfahren über das Vermögen des Maurers Konrad Käufer...

Legal notice: Z. 832. Nr. 10146. Waldshut. Das Konkursverfahren über das Vermögen des Maurers Konrad Käufer...

Legal notice: Z. 832. Nr. 10146. Waldshut. Das Konkursverfahren über das Vermögen des Maurers Konrad Käufer...