

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

**D' r Alt Offenburger. 1899-1930  
1908**

482 (9.8.1908) Beilage zum alten Offenburger

\* Dr' alt Offeburger.



Bürger! Daß mr in dr Sure-Gurtezitt ankumme sim, zeigt mr e Briäf, wo mir mien alter Schuelkamrad Fritz schrieht. Ich will ne Eich mit e paar kleine Abänderunge im Tonfall z' wisse duen. Also:

Lämmer Vollzqi!

Ich mueß Dir hitt emol schriewe, was mir geschdert, wo ich hab uff Mannem miän, bassiert sich.

Also uff dr Fsebahn isch züagscht kei einzigs Blägli z' kriäge gfiien. Dr Rumbilbeer, wo ich deswege angranzt hab, het numme gsait: d' erscht Kläss' bleibt mr zue, mr kriäge wahrshienlig z' Waghsiel e großes Diär rien, wo au helli Dose anhett. Dessentweg müässe in dr erschte Kläss' d' Fenschter zuebliewe un derf Niämes nien, daß kei Dred vun dr Lokemadief uff dr Sitz amifeit un 'r drno nit in Mannem vun denne Bloomüler sich nochrede losse müesse, er hab' sich mit siene Unuhschprechliche in d' Dinte mengsekt.

's isch au so rächt, hab ich em drno gsait; wenn d' Madamm Generaldirektion will, daß ich uff Mannem schtänderlings rutisch, guet un giäter, am giäterichte!

In Mannem schtieg ich gliich ins Reischdorant Kaiserring, un vun dem schwarze Sege vun dr Gaddung „He“ mimi Dobe z' wäsche egera; des heißt also, ich bin „neues“ gange, uff Ditsch in d' Doalet.

Kum daß ich fertig bin, rennt Einer zue mr rien, dem mrs vun witem, eb daß 'r 's Mul uffmacht heft, schun angsehne het, daß 'r uf em „Reiich“ isch un daß 'r e Wardsjawadel het.

Noch eme Bieli brüelt 'r: „Hupp —! Zue wa isch denn au des Lombezoiß do drenne en denne Fuederdrögle — hupp — ischt denn des au ebbes Dichamtligs! Do verrecksch au glei em Schatte! — Hupp —!“

(Es sün nämmlig halwärti Zitronenhülle vun Limenadenßdrucke drin glege, wahrshienlig wege dr Dehinsektion).

Ich hab em druff erwiedert, des sei sitte e baar Däg vun dr Vollizei iengführt, un bi dere unmenschlige Sit z' Händ z' dehinfigiare.

„Hä, bigott — hupp, wa isch au dees widder für e neie Modi im Badische! Isch diä au widder auß em Breihsche impertinentert worde? — Hupp! — Awer diä goldigt Kläppli, diä schwemmet jo älli do en dere Briäf omenander, mueß mr diä rousstische? Hupp —.“

Ich sag em do druff: „Roi Herrle, diä send schon älli brucht, Ehr miänt naus ans Büffe ond Eich mie hschstelle!“

Mei Schwob packt's miener Seel un rennt, aß de galöpperich, wä bfeße ans Büffe muß un briällt: „Hä, Fräuli Büffeendam gent, mr dapfer au e nuis Zitronenäppli, d' andere send jo älle ruiniärt!“

Uß de galöpperich!

Grueß un Schmutz

Dei Fideli.

## Eine geduldete fortgesetzte Ruhestörung.

Unsere Südstadtbewohner (und nicht nur der direkt an der Bahnstrecke wohnenden) erleiden Ruhestörungen durch den Lärm der Lokomotiven, der sich in letzter Zeit zum Un-erträglichen gesteigert hat. Bewohner jenes Stadtteils hatten sich schon auf einen Beschwerdeweg geeinigt. Der Abg. Geck führte in der 2. bad. Kammer u. a. am 14. Juli dazu aus:

„Ich begreife deshalb nicht, daß man bei diesem Stand der Dinge an der südlichen Ausfahrt der Stadt auch nicht gleich den sogenannten

„schienengleichen“ Übergang — um diesen merkwürdigen Ausdruck zu gebrauchen — beseitigt hat, der an einer Stelle liegt, die, wie alle überzeugt sind, die die Sache kennen, zu den gefährlichsten Punkten auf dem ganzen badischen Eisenbahngebiet gehört. Dort verläßt nämlich die Bahn einen tiefen Einschnitt in der Kurve. Da ist es wiederholt nur dem Zufall zu verdanken gewesen, daß nicht große Unglücksfälle sich dort ereignet haben, weil es für den Bahnwärter unmöglich war, das Herannahen des Zuges auf genügende Entfernung schon zu beachten. Es wäre also, wenn man dem Prinzip der Beseitigung solcher Übergänge auf Schienenhöhe gerecht werden will, hier das Notwendigste gewesen, diesen unglückseligen Übergang wegzuschaffen. Das geschieht aber leider nicht, obgleich die Lösung technisch gar keine Schwierigkeiten bietet.

Die Folge dieses Übergangs ist, daß die Einwohnerschaft des südwestlichen Stadtteils in hohem Maße belästigt wird durch Signale, welche die Lokomotiven der Züge hier abgeben müssen. Tag und Nacht, in jeder Viertelstunde erklingen dort Alarmsignale der Lokomotiven, um entweder den Bahnwärter zu warnen oder der Station ein Zeichen zu geben, daß ein Zug unmittelbar vor dem Semaphor sich befindet und Einlaß begehrt. Diese Ruhe- störung ist auf die Dauer nicht mehr auszuhalten, und die Großh. Regierung muß gewärtig sein, daß demnächst durch eine Petition oder auf dem Weg der Klage Abhilfe gesucht wird. Es gibt hier keine Nachtrube mehr für einen Teil der Einwohnerschaft. Wenn nachts ein betrunkenen Mann auf der Straße zu viel Spektakel macht, oder morgens ein Neggerjunge zu laut pfeift, straft ihn die Polizei.

Es könnte hier zunächst vielleicht dadurch Besserung eintreten, daß man sich entschließt, die Semaphore vor die Stadt hinauszustellen. Auch das wäre schließlich gar nicht nötig. Der Signaldienst ist jetzt derart ausgebildet, daß man mittelst Telephon und klingelndem Telegraph die Bahnwärter und Betriebsbeamten gut auf dem Laufenden hält.

Die Erweiterung der Kurve, welche mit großen Kosten verknüpft ist und in bestehende alte Zustände sehr eingegriffen hat, soll nur einem Provisorium dienen.

Darauf erwiderte Herr Betriebsdirektor Engler als Vertreter der Generaldirektion:

„Zu den Ausführungen des Herrn Abg. Geck, soweit sie sich auf die zahlreichen Signale beziehen, die am oberen Ausgang des Bahnhofes Offenburg durch die Züge gegeben werden, möchte ich noch bemerken, daß, soweit ich die Sache übersehen kann, diese Signale wohl hauptsächlich daher rühren, daß zur Zeit noch die Züge der Schwarzwaldbahn nur bis vor die Station Offenburg auf zwei Gleisen fahren können; sie müssen von dort ein gemeinschaftliches Gleis innerhalb der Station benutzen, und wenn ein Zug ausfährt, muß eben der einfahrende Zug halten, und ein vor der Stadt haltender Zug muß Signal geben, um sich bemerkbar zu machen. Das ist allgemeine Bestimmung der deutschen Fahrdienstvorschriften.“

Solange diese Eingleichigkeit in der Station Offenburg noch besteht, wird das Halten noch häufig vorkommen, insbesondere auch deshalb, weil auch noch nicht die ganze Strecke vom Ende des Bahnhofes Offenburg bis nach Hausach zweigleisig ist, und deshalb auch noch mit unregelmäßigem Eintreffen der Züge von der Station Offenburg gerechnet werden muß.

Diese Eingleichigkeit der Schwarzwaldbahn innerhalb der Station Offenburg wird aber mit weiterem Fortschreiten des Umbaus des Bahnhofes Offenburg beseitigt, und dann werden auch die vielen Signale wegfallen. Daß das viele Signalgeben mit dem Wegübergange dort im Zusammenhang steht, glaube ich nicht annehmen zu sollen. Der Schrankenwärter dieses Uebergangs wird durch besondere elektrische Signale darauf aufmerksam gemacht, daß ein Zug sich nähert, und ist dadurch in die Lage versetzt, seine Schranken rechtzeitig zu schließen. Es ist also die Sache gar nicht ungünstig, auch wenn vom Wegübergang aus der Zug wegen der Kurve und des Bahneinschnitts nicht so frühzeitig beobachtet werden kann.

Es wird aber hinsichtlich der beanstandeten Signale vollends Wandel geschaffen, sobald der Bahnhof in seinem Umbau weiter fortgeschritten ist.“

Abg. Geck erklärte dem Vertreter der Generaldirektion, daß dessen Auffassung teilweise irrtümlich ist. Redner ist dankbar für die in Aussicht gestellte Abhilfe.

Die Ausführungen des Herrn Betriebsdirektors bestätigen die an dieser Stelle wiederholt aufgestellte Behauptung, daß der Schrankenwärter im Krummer durch elektrische Signale aufmerksam gemacht werden kann. Der Herr Betriebsdirektor ist sehr falsch informiert, wenn er glaubt, den meisten Lärm verursachen die einfahrenden Schwarzwalbzüge. Im Gegenteil. Die größte Ruhestörung veranlassen die ausfahrenden Züge nach Freiburg, die bei der Blockstation ihre Signale zu geben haben. Wenn man bedenkt, daß es sich beim sog. „Dreispiß“ um täglich etwa 100 ein- und ausfahrende fahrplanmäßige Personenzüge handelt, so kann man das Verlangen der Bevölkerung jenes Stadtteils begreifen. — Das gilt auch für die Belästigungen durch Rauch und Ruß, die reduziert werden, wenn — wie uns mitgeteilt wird — eine bestehende Verordnung eingehalten wird, nach welcher die Feuerung der Lokomotiven nur außerhalb des Ortssetters geschehen soll.

## Allerlei.

Die Offenburger Bahnhoffrage vor der I. Kammer. Nun liegt auch der Bericht vor, welchen Freiherr Böcklin von

Böcklinsau namens der Kommission der „Durchlauchtigsten, Hochgeehrtesten Herren“ verfaßt hat. Wie zu erwarten war, ist an der Stellung der II. Kammer vom Oberhause nichts geändert worden. Einiges Interesse bieten die folgenden Stellen des Berichtes:

„Die Frage, ob eine Einschränkung der Gleisanlagen, des Verschiebeshofes und der Umladehallen möglich sei, könne noch nicht entschieden werden. Ihre Kommission bedauert, daß diese Frage bei dem vorgeschrittenen Stand der Arbeiten noch nicht gelöst ist, empfiehlt jedoch der Großh. Regierung, sobald wie irgend möglich, in eine nochmalige genaue Prüfung einzutreten, da Ihre Kommission, wie das letztmal, sich immer noch nicht von der Befürchtung frei machen kann, daß das Unternehmen doch in allzugroßem Umfange angelegt sei. Um den regelmäßigen Fortgang der Bauarbeiten nicht zu stören, beantragt Ihre Kommission Genehmigung der VI. Teilforderung von 4,2 Millionen.

„Die von der Großh. Regierung gegen die Erstellung eines Fußgängersteigs im Zuge der Turnhallestraße geltend gemachten Gründe mußte Ihre Kommission als durchaus berechtigt anerkennen. Sie entschloß sich daher, über die Petition, soweit sie die Überbrückung im Zuge der Turnhallestraße betrifft, zur Tagesordnung überzugehen.

„Auch die von der Großh. Regierung gegen die Errichtung eines Fußgängersteigs in der Zellerstraße geltend gemachten Gründe erkennt Ihre Kommission als berechtigt an. In der Kommission wurde von einer Seite erklärt, daß zwar eine in der Entwicklung begriffene Stadt, die von einer Bahn durchschnitten sei, ein Recht darauf habe, daß ihr der Verkehr möglichst erleichtert werde, die Verteilung der entstehenden Kosten sei jedoch eine reine Rechtsfrage und da müsse an dem Grundsatz festgehalten werden, daß Wegübergänge nur da auf Kosten des Staats erstellt werden sollen, wo die Staatsverwaltung durch das Enteignungsverfahren dazu verpflichtet werde. Die neue Überführung an der Zellerstraße bedeute aber auch keine Verkehrserschwerung, sondern eine Verkehrserschleicherung. Wenn dadurch auch ein kleiner Umweg verursacht werde, so bedeute die Überführung trotzdem einen großen Fortschritt gegenüber dem früheren Zustand, wo Fuhrwerke und Fußgänger oft lange Zeit bei geschlossener Schranke warten mußten. Immerhin glaubte jedoch Ihre Kommission, nachdem die Hohe Zweite Kammer dieser Petition gegenüber eine wohlwollende Stellung eingenommen hatte, die Petition in dem Sinne der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen zu sollen, daß der erwünschte Fußgängersteig im Zuge der Zellerstraße erstellt werden kann, wenn die Stadt Offenburg sich an den entstehenden Kosten mit einem angemessenen Anteil beteiligt.“

Es klingt wie ein Vorwurf an die Stadt Offenburg, daß sie im Enteignungsverfahren die Staatsverwaltung nicht zu Verkehrserschleicherungen verpflichtet hat.

Der Nachtragetat zum Eisenbahnbau sieht u. a. einen Kostenaufwand von 65 000 M. vor, weil durch die neuen Lokomotiven Gattung IV f und X b auch eine Anzahl eiserner Brücken der Schwarzwaldbahn über die in der Regel zulässige Grenze beansprucht wird. Die Brücken müssen deshalb verstärkt oder, wo sich dies nicht mehr lohnt, umgebaut werden. Zu verstärken sind namentlich die Ringbrücke bei Steinach, die linksseitige Tragkonstruktion des Hornberger Talüberganges und die beiden Gitterbrücken über die Aach bei Singen, außerdem ist eine Anzahl kleinerer Brücken entweder umzubauen oder zu verstärken. Für die Beförderung der Schnellzüge auf der Schwarzwaldbahn wurden die Lokomotiven Gattung IV f beschafft, die aus Betriebsrücksichten bis Konstanz durchlaufen. Auf der im Bahnhof Konstanz vorhandenen Drehscheibe von 16,5 m Durchmesser können diese Maschinen aber nicht gedreht werden. Es soll daher eine weitere Drehscheibe von 22 m Durchmesser eingebaut werden. Der Einbau ist auch deshalb dringend erwünscht, um — zur Vermeidung von Betriebsstörungen — eine zweite Drehscheibe für Lokomotiven zur Verfügung zu haben, für den Fall, daß eine aus irgend einem Grunde nicht benützt werden kann. Die Kosten für die Beschaffung und Aufstellung der Drehscheibe betragen 70 000 M., wovon 40 300 M. für die Fundamentierung angefordert werden. Sodann wird ein Aufwand von 5900 M. angefordert, da es im Reher Hafen an einer ausreichenden Gleisanlage fehlt, um die den Hafen verlassenden Wagen sammeln und nach den Richtungen Offenburg und Straßburg rangieren zu können. Eine solche Anlage hat sich im Interesse eines geordneten Betriebs und zur Vermeidung weilläufiger und kostspieliger Manöverfahrten als erforderlich erwiesen. Die neue Gleisanlage soll sich an die östlich der Hafenstraße in Höhe der Werkhalle liegenden Gleise angliedern. Ferner ist auf Station Niederschopfheim nur ein Ueberholungsgleis, und zwar auf der Ostseite vorhanden. Durch das Fehlen eines zweiten Ueberholungsgleises sind bei der dichten Zugfolge der Strecke Offenburg-Dinglingen wiederholt Störungen des Zugverkehrs verursacht worden. Um einen geordneten Betrieb aufrecht erhalten zu können, ist die Herstellung eines zweiten Ueberholungsgleises auf der West-

seite der Station ein dringendes Bedürfnis geworden. Die Kosten sind einschließlich der Stellwerksanlagen auf 47 000 M. veranschlagt.

**Standesamtliches.** Dem allmonatlich an das Kaiserl. Reichsgesundheitsamt zu erstattenden Berichte entnehmen wir über den Monat Juli d. J. folgende Angaben: lebendgeboren wurden 18 Knaben und 20 Mädchen, zusammen 38, darunter 5 außereheliche; gestorben sind 7 männliche und 6 weibliche, zusammen 13 Personen, darunter 2 Kinder unter 1 Jahr.

**LOSE DER BADENER GELDOTTERIE** à 1 Mark sind wieder bei J. Stürmer in Straßburg, Langestraße 107, und bei den bekannten Losverkaufsstellen zu haben. Es kommen über 3000 Geldgewinne im Betrag von 45 800 Mark (Hauptgewinne 20 000, 5000 Mark usw.) bar ohne Abzug zur Auszahlung. Ziehung am 26. September. Näheres im Inserat.

### Briefkasten des Alten Offeburger.

Nach Karlsruhe. Wir finden im „Volksfreund“ (Nr. 179) vom 4. August eine Anregung zum Besuch des Sommernachtfestes im Karlsruher Stadtpark am heutigen Samstag. Im Artikel heißt es:

„Außer den Gesamtschören der vereinigten Arbeitergesangsvereine und den Instrumentalvorträgen der Kapelle Hofmann wird diesmal ein großes Kunstfeuerwerk abgebrannt.“

Ist man zu Karlsruhe in der Leichenverbrennung soweit fortgeschritten, daß nunmehr in solcher Ausdehnung ein Abbrennen — und zwar als Schaustellung außerhalb des Krematoriums — stattfinden kann?

Wir nahmen diese Nachricht weniger tragisch, da der „Volksfreund“ in derselben Nummer eine Kammer Sitzung über die badische Lehrerqualifikationsfrage schildert, die gar nicht stattgefunden hat; auch berichtet dasselbe Blatt von der glücklichen Rückkehr Zepplins nach Manzell. — Leider kann man in den Hundstagen sich auf den Volksfreund nicht immer verlassen.

### Auszug aus dem Stadesregister der Stadt Offenburg vom Monat Juli 1908.

#### Geburten:

2. Maria Gertrud, unehelich.
3. Georg, V. Fabrikarbeiter Georg Fischer.
3. Karl Willi, V. Steinhauer Georg Andreas Brülle.
4. Engelbert Joseph, V. Wagenwärter Emil Theodor Trittler.
5. Marie Elisabeth Amalie, V. Händler Wilhelm Fuchs.
6. Alfred, V. Fabrikarbeiter Petrus Fischer (gestorben).
7. Paula, V. Schreiner Wilhelm Grieshaber.
7. Elsa, V. Derselbe.
7. Maria Karolina, unehelich.
9. Friedrich, V. Eisenbahnschaffner Anton Morgenthaler.
9. Wilhelm Georg Heinrich, V. Kupferschmiedemeister Georg Heinrich Kirch.
10. Wilhelm Ludwig, V. Schlosser Ludwig Wader.
10. Maria Theresia, V. Leitungsarbeiter Heinrich Kiefer.
10. Gertrud Anna, V. Derselbe.
11. Erika, V. Hoboist-Sergeant Johann Heinrich Wilhelm Schröder.
13. Wilhelm Johann, V. techn. Assistent Ernst Kiefer.
13. Emma, V. Tagelöhner Arcangelo Cardinal.
14. Alfred Anton, V. Lokomotivbeizer Emil Bleich.
14. Otto Bertold, V. Zigarrenmacher Karl Küderle.
15. Paul Heinrich, V. Architekt Heinrich Keller.
16. Karl, V. Bäckermeister Wilhelm Mieth.
17. Rosa Elisabeth, V. Bahnschlosser Alfred Andreas Feiß.
17. Theresia Magdalena, V. Steinhauer Alexander Gebus.
20. Lina Berta, V. Landwirt Johann Nikolaus Fall.
20. Elsa Margaretha, V. Lokomotivführer Karl Wolf.
20. Ida Karolina, V. Postbote Jakob Schley.
20. Ludwig, V. Schuhmacher Ludwig Amz.
21. Theresia Alisia, unehelich.
21. Frida Anna, V. Schuhmachermeister Johann Michael Weigand.
24. Heinrich Friedrich, V. Lokomotivbeizer Philipp Böhm.
26. Frida Katharina, V. Lokomotivbeizer Severin Ohse.
27. Alphons, V. Bahnsattler Karl Kern.
27. Franz Joseph, unehelich.
28. Elisabeth Maria Barbara, V. Lokomotivbeizer Emil Demuth.
30. Elisabeth, V. Tagelöhner Leopold Seewald.
30. Emil Joseph, V. Wagenwärter August Morstadt.

#### Eheschließungen.

11. Elektromonteur Leonhard Hoog in Donaueschingen mit Maria Magdalena Weghaupt hier.
16. Reserverheizer Georg Armbruster hier mit Frida Luenger in Karlsruhe.
18. Tagelöhner Emil August Mall mit Katharina Erdrich, beide hier.

#### Sterbefälle.

1. Steuermahner Andreas Mühling, 82 J. 2 M. alt.
5. Schindelmacher Bernhard Strad, 39 J. 6 M. alt.
6. Naturheilkundiger Ernst Frid, 58 J. 1 M. alt.
7. Emil Robert, 10 M. 21 T. alt, Kind des Kaufmanns Alfred Torre.
7. Elsa, 15 Min. alt, Kind des Schreiners Wilhelm Grieshaber.
11. Helene, 3 J. 6 M. alt, Kind des Kupferschmieds Karl Besson.
12. Klara Glatt geb. Säger, 31 J. alt.
13. Lokomotivführer Johann Kobler, 57 J. alt.
20. Viktoria Schirch geb. Hilz, 73 J. 10 M. alt.
25. Kanzleisekretär Theodor Valentin Bach, 57 J. 4 M. alt.
28. Emma Keller geb. Vögele, 39 J. 9 M. alt.
28. Maria Bohn, 66 J. alt.
29. Maler Julius Stephan, 34 J. 2 M. alt.