

Im Anschlusse an das Seite 23 des Central-Blatts abgedruckte Erkenntniß spricht sich ein Erkenntniß des Bundesamts vom 31. October 1874 in Sachen Vorbeck wider Seringhausen dahin aus, daß der Verlust des Unterstützungsmohnsitzes durch Beibehaltung eines zivilrechtlichen Domizils während der Abwesenheit nicht gehindert wird.

G r ü n d e .

Wie sich aus dem eigenen Vortrage des Klägers und der mit der Berufungsschrift überreichten Verhandlung vom 1. August d. Js. ergibt, ist der Schmidt Theodor G. bereits seit dem Jahre 1872 von Seringhausen abwesend gewesen und hat derselbe seit jener Zeit bis zu seinem im Juli 1873 erfolgten Tode in der Wagenwerkstätte auf dem Köln-Windener Bahnhof in Vorbeck als Geselle gearbeitet, während er zuerst in Altdorf und dann in Vorbeck gewohnt hat. Er hatte also bei seinem Ableben den früheren Unterstützungsmohnsitz in Seringhausen durch mehr als zweijährige ununterbrochene Abwesenheit nach §. 22 Nr. 2 des Reichsgesetzes vom 6. Juni 1870 verloren und hieraus folgt, daß auch seine Wittve und seine Kinder, als sie im September 1873 der öffentlichen Fürsorge anheimfielen, ein Hülfedomizil im Bezirk des verlagten Armenverbandes nicht haben konnten. Daß G., als er Seringhausen verließ, seine Familie dort zurückließ, daß er dort ein Wohnhaus und Grundbesitz besaß und seine Steuern fortentrichtete, auch Bürgerrecht besaß, ist für die hier allein in Betracht kommende Frage, wo er während der kritischen Zeit seinen gewöhnlichen Aufenthalt gehabt hat, ohne rechtliche Bedeutung. Es folgt daraus nur, daß er seinen Wohnsitz in Seringhausen trotz seiner Abwesenheit von diesem Orte beibehalten hat; aber dieses Domizil im zivilrechtlichen Sinne ist für den Erwerb oder Verlust des Unterstützungsmohnsitzes nicht entscheidend. Daß er an den Feiertagen seine Familie in Seringhausen besuchte, was nach der Aussage der verehelichten G. bis zum Jahre 1868 nur etwa alle drei Monate geschah, ist nach §. 25 a. a. O. als Unterbrechung der Abwesenheit nicht anzusehen, weil er bei diesen Besuchen niemals die Absicht hatte, den Aufenthalt in Seringhausen dauernd fortzusetzen, vielmehr immer wieder nach Altdorf, beziehungsweise nach Vorbeck zurückkehrte, bis er im November 1871 auch seine Familie nach Vorbeck überziehen ließ. Ob er sich im Herbst immer einige Tage in Seringhausen aufgehalten hat, um die Kartoffelernte auf seinem Besitztum vorzunehmen, ist schon deshalb ohne allen Belang, weil er schon im Juni 1871 dieses Grundbesitzthum veräußert hat und die Abwesenheit während des Zeitraums vom Juli 1871 bis dahin 1873 schon für sich allein genügte, den Verlust des Unterstützungsmohnsitzes herbeizuführen.

S. P o s t - W e s e n .

Leitung des Postbetriebes auf den Routen Neumünster-Neustadt in Holstein bez. Lübeck.

Die Leitung und Beaufsichtigung des Postbetriebes auf den Eisenbahnrouten Neumünster-Neustadt in Holstein bez. Lübeck welche gegenwärtig dem Eisenbahn-Postamte Nr. 17 in Hamburg obliegt, wird vom 1. Januar 1875 als dem Postamte in Neumünster in Holstein übertragen werden.

Berlin W., den 10. Dezember 1874.

Kaiserliches General-Postamt.

Korrespondenzverkehr mit Chili.

Zwischen Deutschland und Chili ist am 22. März d. Js. ein Postvertrag abgeschlossen, welcher mit dem 1. Januar 1875 in Kraft tritt. Korrespondenzen jeder Art nach Chili müssen bis zum Bestimmungsorte frankirt werden. Das Porto für Briefe beträgt für je 15 Gramm oder einen Theil von 15 Gramm: bei der Beförderung über Hamburg, Bordeaux oder Antwerpen 80 Pfennige (Reichsmünze), bei der Beförderung

über St. Nazaire oder Southampton 1 Mark. Postkarten unterliegen denselben Portoföhen wie einfache frankirte Briefe. Für Drucksachen und Waarenproben, sowie für Handelspapiere, Korrekturen und Manuskripte nach Chili betrögt das Porto gleichmäöig auf den verschiedenen Beförderungswegen für je 50 Gramm oder einen Theil von 50 Gramm 15 Pfennige (Reichsmünze). Für rekommandirte Sendungen wird außer dem Porto wie für gewöhnliche frankirte Sendungen derselben Art eine Rekommandations-Geböhr von 20 Pfennigen (Reichsmünze) berechnet. Eine weitere Geböhr von 20 Pfennigen (Reichsmünze) kommt zur Erhebung, wenn der Absender die Beschaffung eines Rückscheins verlangt hat.

Berlin W., den 24. Dezember 1874.

Kaiserliches General-Postamt.

D. Eisenbahn-Wesen.

Die in Folge des Erlasses vom 21. August d. Js., betreffend die im §. 14 des seitherigen Bahnpolizei-Reglements vorgeschriebenen Verschlussvorrichtungen der Personenwagen, eingegangenen Berichte haben über die Einrichtung und Benutzung der betreffenden Vorrichtungen Folgendes ergeben.

Von 51 Eisenbahn-Verwaltungen besitzen zwei ausschließlich Interkommunikations-Wagen amerikanischem System, bei einer dritten überwiegen die Wagen dieses Systems, während auf den übrigen Bahnen Personenwagen mit Thüren an den Kopfseiten in verhältnismäöig nur geringer Zahl vorkommen.

Die Verschlüsse dieser Wagen sind entweder gewöhnliche Thürschlöffer, welche mittelst des Schlüssels nur dann verschlossen werden, wenn sie unbenutzt auf den Bahnhöfen stehen, oder aber sie bestehen, den Verschlussvorrichtungen der Kuppelwagen entsprechend, aus einer selbstschließenden Falle mit Drücker und einem Vorreiber. Bei dieser letzteren Art des Verschlusses ist das Öffnen von Innen nicht immer möglich, weil entweder der Vorreiber zu tief liegt, als daß er mit der Hand erreicht werden könnte, oder weil das Thürensfer nicht zum Niederlassen eingerichtet ist.

Die Thüren der Personenwagen mit Kuppelstellung sind, der Vorschrift des Bahnpolizei-Reglements entsprechend, bei sämmtlichen Bahnen mit doppeltem Verschluss — einer selbstschließenden Falle mit Drücker und einem Vorreiber — versehen.

Nebenbei haben 21 Verwaltungen an den Thüren sämmtlicher Personenwagen und weitere 11 Verwaltungen an den Thüren eines Theils derselben noch einen dritten Verschluss (Dornschloß) angebracht, der von Außen nur mittelst besonderen Schlüssels, von Innen aber nur bei wenigen Wagen zweier Verwaltungen (mittelst eines Drückers) zu öffnen und zu schließen ist.

Die beiden erstgenannten für alle Personenwagen mit Kuppelstellung vorgeschriebenen Verschlüsse können bei der überwiegenden Zahl der Wagen von Innen ohne Weiteres geöffnet werden, während nur bei einer verhältnismäöig geringen Zahl dies wegen zu tiefer Lage des Vorreibers nicht möglich ist.

Der dritte Verschluss (Dornschloß) wird bei den Wagen von 18 Eisenbahn-Verwaltungen ausschließlich dazu benutzt, um die nicht im Gebrauch befindlichen Wagen gegen das mißbräuchliche Bestiegen durch Unbefugte, Rädcligen von Innen geöffnet werden können, so beweisen doch wiederholte Beschwerden des reisenden Publikums, daß entweder diese Vorschriften nicht genügend befolgt werden, oder daß die Konstruktion der Schlösser gegen das Einsteigen der Reisenden in die in Hägen befindlichen Wagen zu regeln und die für spätere Stationen zu reservirenden Kuppel's unbefugt zu erhalten.

Obwohl nach den von den Bahnverwaltungen gegebenen Instruktionen diese außergewöhnlichen Verschlüsse bei mit Passagieren besetzten Kuppel's grundsätzlich stets so geschlossen gehalten werden sollen, daß sie jederzeit von Innen geöffnet werden können, so beweisen doch wiederholte Beschwerden des reisenden Publikums, daß entweder diese Vorschriften nicht genügend befolgt werden, oder daß die Konstruktion der Schlösser gegen das Selbstschließen des Riegels (Zuspringen des Schloßes) nicht genügende Garantie bietet.