

Schwierigkeit ist nicht bloß, wie bei „Rain“, eine musikalische, sondern liegt ganz besonders in der selbstverständlich gebotenen strengen Auseinanderhaltung beider Individualitäten. Herrn Niederegger gelang es, diese Schwierigkeit zu überwinden, worin wir ein besonderes Verdienst des liebenswürdigen Sängers erblicken. Die kleinen Partien der „Zillah“ und des „Engels des Herrn“ (Frl. Clementine Davieds“ aus Straßburg) und der „Eva“ (Frl. Marie Hohenauer) kamen zur besten Geltung.

Die Chöre wurden brillant gebracht und war die Leistung des Orchesters angesichts der zu überwältigenden Schwierigkeit eine überraschende. Der Aufführung wohnte der Componist des Oratoriums Herr Max Zenger mit seiner Frau Gemahlin bei. Infolge stürmischer Acclamation nach dem 1. und 2. Theile trat Zenger auf die Bühne und dankte für die ihm dargebrachte Ovation, welche sich namentlich auch durch Ueberreichung von 2 Lorbeerkränzen Ausdruck verschaffte. Daß der hochgeehrte Dondichter zum Ehrenmitgliede des Musikvereins ernannt worden, haben wir bereits berichtet und ebenso über die hervorragende Bedeutung gegenständlichen Oratoriums einer auswärtigen Journalstimme Raum gegeben, welcher wir vollkommen beipflichten.

In's Oberland!

(Franz S. Pitra.)

Landeck, 9. Juni 1883.

Wer als Erster den Fuß auf den Scheitel eines Berges gesetzt, item eine „Erstlingsbesteigung“ unternommen hat, wie der terminus technicus hiefür lautet, jubelt dieses Ereignis in alle Welt hinaus. Es freut ihn, wenigstens irgendwo einmal der Erste gewesen zu sein. Warum soll also nicht auch ich mich mächtig freuen, mit unter den Ersten gewesen zu sein, die die Locomotive ins Oberland gezogen? — Mein Gott, der Spaß ist ja billig! Weil ihn keiner mehr haben kann, wird er alle Tage mehr wert, und ich könnte sogar stolz darauf sein. Dazu bin ich aber von Natur aus nicht angelegt und bescheide mich mit der Constatierung der Thatsache. Als mittheilsamer Mensch will ich im Folgenden dem geneigten Leser und den schönen Leserinnen — es wird auch von Küchen und Speisekammern die Rede sein — mittheilen, was ich auf meiner Fahrt gesehen und gehört. Die Geduld der Leser möchte ich nicht besonders ansprechen, wie es in längeren Aufsätzen Mode ist — es geht ja geschwind, per Eisenbahn. Da hält man schon aus, weil man ja doch nicht früher aussteigen kann, bevor es nicht der Conducateur erlaubt. Also einsteigen, meine Herrschaften! heute geht es noch gratis. Der Zug ist hoffentlich voll? Ja — also vorwärts! Drinnen sitzen Sie jetzt meine Herrschaften, heraus können Sie nicht mehr, also hören Sie jetzt!

Die ganze Arlbergbahn ist 137 Kilometer lang. Davon entfallen auf die Thalstrecke 74, auf die beiden Bergstrecken: Landeck-St. Anton und Langen-Bludenz 53, auf den großen Tunnel 10 Kilometer. Die Thalstrecke setzt bei der Straßenkreuzung nächst dem Peterbründl an und reicht bis zum linken Brückenkopf der großen Innbrücke zu Landeck. Das Stück: Innsbruck-Peterbründl ist die sogenannte Zufahrtsstrecke. Was die Kosten betrifft, so sind sie im Präliminare auf 36 Millionen Gulden fixiert. Sechzehn kostet der Tunnel, 7,600.000 Gulden entfallen auf die Thalstrecke, der Rest auf die beiden Rampen. Sehen Sie, da haben Sie ein Bahnwächterhaus. Nicht wahr, das

ist nett?! Diese Type ist hier zum erstenmal in Anwendung gebracht worden. In der äußeren Form sind sie ganz der landesüblichen Bauart angepasst. Nach ihrer inneren Einrichtung sind sie das Beste, was bis jetzt überhaupt in diesem Genre geleistet wurde. Sonst sind wir gewohnt, in dem Bahnwächterhaus eine Hütte zu sehen, oft nur mit einem einzigen Raume. Die Ställe für das Kleinvieh sind von dem „Hause“ getrennt, meist das Product der Baukunst des Besitzers. Diese meist elenden Bretterbuden tragen nichts zur Verschönerung der Strecke bei. Hier aber haben wir gefällige Bauten, die das Auge nicht im geringsten beleidigen.

Unter einem Dache ist Alles vereinigt, was der Bahnwärter braucht: Wohnung u. Wirtschaftsräume. Er hat sein Zimmer — ein veritables Zimmer, kein „Loch“ — sein Küchlein, seine Stallung, Raum für Fourage, sein „hier“. Alles ist zweckentsprechend eingerichtet, so dass der Mann nur zu kommen braucht und sich ins volle Haus setzen kann. Er braucht nicht einen Stuhl mitzubringen. In allen Häusern ist Alles auf dem gleichen Fleck: das Bett, der Tisch, die Schwarzwälderuhr, kurz Alles. Für den Fall des Bedarfes sind die Häuser im Grundriss so hergestellt, dass sie jederzeit einer Vergrößerung fähig sind, so zwar, dass es mit dieser wieder ein gefälliges Ganzes abgibt. Solcher Bahnwärterhäuser sind circa 50 auf der Strecke. Eines kostet rund „ohne Abgebot“ 2400 Gulden. Das Mobilar kommt per Haus auf 100 fl. zu stehen. In die Herstellung theilten sich Wiener und Innsbrucker Firmen. Die Möbel für alle Hochbauten, Wärterhäuser und Stationsgebäude füllten nicht weniger als 40 Waggons und erforderten im ganzen einen Kostenaufwand von 54.000 fl.

Die Haltestelle Böls (7 Kilometer ab Innsbruck) passieren wir. Es geschieht den Bölsern ganz recht, dass sie an uns nicht einmal ein Stampferl „Kerschteler“ verdienen. Sie hätten eine Station haben können, haben aber diese Vergünstigung aus unbegreiflichen Gründen refüsiert. Jetzt, weil Alles fertig dasteht und ihnen der Nutzen einer Bahn klar geworden ist, kommen sie schon, um das zu erbitten, wornach sie früher nur die Hand auszustrecken gebraucht hätten.

Die erste Station ist Rematen, genannt „Rematen in Tirol“. Zum Unterschied von den gleichnamigen Bahnstationen an der Kremsmünster Bahn und Rudolfsbahn hat eine ministerielle Verordnung die Benennung angeordnet. Warum sie nicht auch in den Fahrplänen ersichtlich ist, wo es einfach heißt „Rematen“, ist nicht recht einzusehen. Die Besichtigung eines Stationsgebäudes sparen wir uns auf später auf, wo wir mehr Zeit haben. Hier bleibt der Zug ja nur „eine Minutt“.

Kurz vor Zirl passieren wir den „bösen Ranggen“. Dies ist kein reizender Gießbach, wie sich Wiener Blätter sagen lassen sollen, sondern eine ziemlich steile Berglehne, die hart in den Inn abfällt. Da man die Berglehne nicht anschneiden durfte, drängte man den Inn ab und legte den Bahnkörper über einen gewaltigen Damm in dessen früheres Bett. Der Uferschutzbau ist 450 Meter (also fast $\frac{1}{2}$ Kilometer) lang und besteht aus einer Stützmauer und einem demselben vorlagernden Steinwurf mit einem Materialaufwand von rund 10.000 Kubikmetern Stein. Zur Sicherung dieser Bauten wurde bei Kilometer 135 ein declinanter Steinsporn in den Inn gebaut, dessen Wirkung den dahin ziehenden Anfall des Stromes abzulenken. Die Berglehne selbst

ist reichlichst mit Schutzvorrichtungen ausgestattet. Da zudem die Schichtung des Ranggen eine horizontale ist, ist der Bahnkörper absolut außer Gefahr. Die Bergsturzpartie auf der Reichsstraße von Unterberg (nächst der Stefansbrücke) gegen die „Neue Post“ in Schönberg hat sehr viele Ähnlichkeit mit der Ranggenpartie. Das Landschaftsbild ist hier schöner. Wir haben hier eine glückliche Verbindung einer Stromlandschaft mit einer Hochgebirgslandschaft. Dem Inn mit seinen reichen Auen sind wir immer „zum greifen“ nahe, über den Strom blickt die imposante Wucht des Hechenbergs herüber. Die Klamm zum Solstein läßt uns wildromantische Partien ahnen und nach rückwärts liegt das weite Thal vor uns. Die Thürme der „marianischen Stadt“ winken uns noch ein herzliches „Reise wohl“ zu — um den Ranggen geht es herum, und wir fahren in der Station Zirl ein.

Zirl ist Wasserstation; das interessiert den Locomotivführer. Zirl ist Restauration: Das interessiert uns. Die Restauration ist nicht im Bahnhofe; sie wäre aber dahin gekommen, wenn sich nicht ein sicherer Herr Gruber gefunden hätte, der unmittelbar hinter dem Bahnhof sein „Hôtel Zirl“, so wird es wahrscheinlich heißen, aufgebaut hätte. Das Haus gefällt uns nicht; — es hat so etwas „Taubenkobelartiges“ in seinem Aussehen; Wein und Bier würden sich hoffentlich besser präsentieren. Kematen und Zirl dürften zunächst die zwei Stationen sein, die den Hallern das Mehr der Sonntagsausflügler wegnehmen. In beiden Orten herrscht bereits ein ungemein reges Leben, — in der Wirtshäusern wenigstens. Da wird gehämmert, genagelt, geschauert und gepulvert, daß es seine Freude hat. Es fehlt nichts, als die Gäste. Nun, die werde schon angefahren kommen. Ehe die Sonne noch zwanzigmal zu Bett gegangen ein wird, werdet ihr die ersten Innsbrucker Kinder gespeist und getränkt haben. Von Zirl nach Flauring hat die Bahn ihre längste Gerade. Auf die Strecke von $3\frac{1}{2}$ Kilometer geht sie schnurgerade aus. Darum sind wir auch in Flauring. Namhafte Steigungen haben wir bisher auch keine. Also darf sich niemand wundern, daß es gar so rapid vorwärts geht. Weil wir schon im fahren sind, lassen wir's gleich bis Telfs laufen. Hier sind wir einmal in einer anderen Gegend. Das Gebirge hat seine Formen gewechselt. Drüben über Telfs ragt die hohe Munde wie der Daumen eines Urriesen in die Luft. Was sich von ihr in unvordenklichen Zeiten in Bergstürzen losgerollt hat, ist zum Mittelgebirge geworden. Telfs selbst erfreut sich einer ungeheuren freundlichen Lage. Nach Nord und West durch Gebirg geschlossen, liegt gegen den Inn offen da. Seine hübsche Kirche mit den zwei verschiedenen Türmen gibt für das ganze Bild einen recht hübschen Mittelpunkt. Den Südrand des Innthales begrenzen reich bewaldete Vorberge, auf dessen westlichem Ruine Hörtenberg thront. Von da ab tritt das Hochgebirge (südwärts) unversehrt an die Thalebene. Wie ein Steildach fällt es ab. Nirgends ohne Blöße immer bewaldet zieht es westwärts. Wie Silberfäden sehen wird die Bergwälder zum Thal fallen. Im Norden begleitet uns das Mittelgebirge weiter. Erst bei nächster Haltestelle, bei Stams, wo es der letzte Fluß von Obsteig her abbricht, nimmt es ein Ende.

Wir fahren nun wie zwischen zwei Dächern hindurch: Südseitig bewaldet, nordseitig felsig und wasserlos. Bei Stams sieht man für Naturschönheiten ein Prodnan sich einbildet, daß der Enthusiasmus für Naturschönheiten ein Prodnan sich einbildet, daß der Enthusiasmus man Alle Klöster, alle Herrensitze, für Erziehung unserer Zeit sei, so irt man gegen noch so alt sein, sind gewiss an

landschaftlich schönen Punkten. Ich habe deren schon eine hübsche Menge gesehen, in vieler Herren Länder, und immer wieder diese Wahrnehmung machen können. Die Herren- und Frauenkloster-Gründer haben recht gut gewußt, wo gut sein ist. „Da laßet uns Hütten bauen“, haben sie gesagt und Plätze prä-occupiert, wo heute Hôtels so schön stünden. Stams macht von der allgemeinen Regel keine Ausnahme. Seine Lage ist reizend. Wenn es etwas näher bei der Bahn läge, d. h. die Bahn näher bei ihm, könnte man vielleicht ein Sprünglein hin machen und sehen, ob es auch gute Weine hat im Keller.

Die nächste Station ist Silz (37.8 Kilometer ab Innsbruck). Hier kann die Locomotive wieder trinken, wenn sie es nöthig hat; wir können ihr zusehen dabei. Restauration gibt es keine am Bahnhofe und die Dorfschaft ist ziemlich weit weg. Die Steigung der Bahn betrug bis hieher 2—5 pro Mille (d. h. auf 1000 Meter Länge stieg die Bahn um 2—5 Meter). Diese Steigung ist so unbedeutend, daß wir sie eigentlich gar nicht wahrgenommen haben. Erst von Silz an sind bedeutende Steigungen und mehr Kunstbauten. Bis hieher liegen 1.7 Kilometer Bahn im ehemaligen Innbett; die längsten Strecken am Peterbründl und am Kanggen. Eine nennenswerte Ueberbrückung gibt es wie hieher nicht. Erst mit Silz beginnt die schöne Partie. Sowohl Landschaft als Bahnkörper werden von hier an interessanter. (Fortsetzung folgt.)

Aus dem Schwurgerichtssaale.

Innsbruck, 14. Juni.

Heute 8 Uhr vormittags begann die Verhandlung wider 1. Fuch Math. aus Westendorf, 38 Jahre alt, verehlicht, Kleinhäusler in Hochflent; 2. Oberschmid Josef von Bramberg, 32 Jahre alt, ledig, Dienstknecht, un- 3. Birnbacher Johann, 60 Jahre alt, verehlicht, Bauer, aus Zell am See, wegen des Verbrechens des Diebstahls. Den Vorsitz führte in dieser sowie in den zwei nachfolgenden Strafprocessen der k. k. Landesgerichtsrath Dr. Hammer. Der erste der drei Angeklagten stand schon am 17. März d. dess lben Diebstahls wegen, dessen er heute beschuldigt ist, vor den Geschwornen und wurde von denselben freigesprochen; von der Staatsbehörde ward doch die Nullitätsbeschwerde angemeldet und Fuchs neuerdings in Unternehmungshaft abgeführt. Da mittlerweile die beiden Complicen desselben in Zell am See verhaftet worden waren und einer davon, nämlich Josef Oberschmid, ein umfassendes Geständnis abgelegt hatte, sah sich auch Fuchs genöthigt, den ihm damals wie heute zur Last gelegten Diebstahl einzugestehen. In der vierjährigen Stute im Jahre 25. November 1882 zum Schaden des Peter Aschaber, Marxerbauer in Westendorf, erte von 5 fl. zum Schaden desselben Bauern, eines Paares Fuchzen im Werte von 1 fl. 50 kr. zum Schaden des Strobelbauern Johann Steinbl und Hias Sillober in Westendorf. Die weiteren Details betreffs dieses Diebstahls können hier wegbleiben, da dieselben ausführlich in dem Berichte über die Schwurgerichtsverhandlung vom 17. März d. J. erzählt worden sind. Nach dem erwähnten Diebstahle Fuchs und Oberschmid gemeinsam ausgeführt b

Q = Anschluss an die Giselabahn. — St = Pusterthalbahn. — H = Halten an den Haltestellen. — M = Anschluss von der Meranerbahn. — F = Anschluss von der Staatsbahn direkt über Wörgl. — Halt an den Stationen zwischen Innsbruck und Wörgl.

In's Oberland!

(Franz S. Vitra.)

(Fortsetzung.)

Bald führt die Bahn von Silz ab wieder an den Inn und längs desselben auf gewaltigem Steindamm weiter. Durch einen Einschnitt tritt sie wieder auf das Wiesenland hinaus. Das Schloss Petersberg präsentiert sich von der Bahn aus recht hübsch, jenseits des Inn haben wir immer die steilen Wände des Tschirgantstockes. Ungefähr bei Kilometer 43 beginnt die Bahn mit 8·8 pro Mille zu steigen, das Maximum der Steigung, welches auf der Thalstrecke überhaupt in Anwendung kam. Um kostspieligere Bauten zu vermeiden, war dies unumgänglich geboten. Die Bahn steigt bis gegen die Station Detzthal (45·8 Kilometer von Innsbruck) hin. In dieser selbst, wie überhaupt in sämtlichen Stationen der Linien, sind die Niveletten horizontal, was bei andern Gebirgsbahnen z. B. am Brenner nicht immer der Fall ist. Der Bahnhof Detzthal gemahnt uns durch die Eleganz seiner Einrichtung deutlich daran, daß wir uns auf einer — Touristenbahn befinden. Was der reisende Fremde nur erwarten kann, findet er hier, nicht nur bequeme Einrichtung, sondern sogar Comfort. Nicht einmal an allen hauptstädtischen Bahnhöfen findet man Toilettezimmer, wo man sich waschen und eventuell auch umkleiden kann. Der Detzthaler Bahnhof ist damit ausgestattet. Die „Wartesäle“ sind von dem III. Classe angefangen bis zu dem Räume für hohe und höchste Herrschaften durchwegs elegant, ja luxuriös eingerichtet. Alle sind mit einer Holztafelung ausgekleidet, der Fußboden parquetiert, die Decken in reicher Holztafelung ausgestattet. Die Treppen sind — in Bahnhöfen unerhört — freitragende. Für gute Ventilation ist überall gesorgt. Die Wohnungen der Beamten erfreuten sich nicht minderer Vorsorglichkeit, als die Räume, die dem Verkehre dienen. Der leitende Gedanke bei deren Anordnung war, dem Inhaber möglichst viel Stellraum und bequeme Communication der Räume untereinander zu schaffen. Man muß nur ältere Bahnhöfe gesehen haben, z. B. Bahnhöfe der Südbahn, die an Zerfahrenheit meist nichts zu wünschen übrig lassen, um diese Einrichtung richtig würdigen zu können. Die Hausfrauen der Beamten können sich auch nicht beklagen. Sie haben lichte Küchen, groß, mit Ventilation eingerichtet, Speisekammern, zu denen ihnen der Staat sogar — die Fliegengitter beige stellt hat, Waschlüchen und einen Stall für Geflügel und Schweine. Der Inster Bahnhof hat gar noch einen — Backofen. Der Staat sorgt für seine Beamten, das wird niemand bestreiten wollen, der speciell diese Bauten in Augenschein genommen. Es ist für Alles und Jedes bis ins Kleinste bestens gesorgt. Die Herren Bahnbeamten sind um ihre Wohnungen geradezu zu beneiden. Zur Winterszeit in strengem Dienst da draußen zu sein, weltverlassen, wie am Detzthaler Bahnhof, ist freilich nicht das schönste Los. Dafür muß eben ein schönes Heim entschädigen.

Hinter dem Bahnhöfe Detzthal hat sich ein Hotel aufgethan, das Hotel Sterzinger. Heute ist es freilich nichts besser als eine große Baracke, trotz seines einen Stockwerkes. Das Haus soll aber auch nur ein Interimsbau sein. Mit nächstem Frühjahr wird ein Neubau begonnen. Wie es scheint, gibt es also doch unternehmende Leute, die die Gelegenheit wahrnehmen, die ihnen die Eröffnung einer neuen Bahulinie bietet. Es wäre recht zu wünschen,

Anschluss an die Meranerbahn. — Anschluss an den Haltestellen. — Halten an den Staatsbahn direkt über Wörgl, hält auch in den Stationen zwischen Wörgl und Innsbruck. — Züge der Staatsbahn — Halt an der Giselabahn. — Anschluss von der Giselabahn. — die Pusterthalerbahn.

wenn Gruber in Zirl und Sterzinger in Deztal recht viele Nachahmer fänden. Die Leute nützen sich und dem ganzen Lande. Aller Anfang ist schwer, das ist natürlich. Man braucht ja nicht gleich groß anzufangen! Wenn man anfangs auch nur zehn oder zwanzig Passagiere bequartieren kann, es ist doch etwas. Später wird es sich schon machen. Wenn die Leute, die etwas thun können, nichts thun, können sie eines schönen Tages zusehen, wie ein fremder Hotelspeculant daherkommt, die schönsten Plätze vorwegnimmt, einen Hotelpalast mit Dependenzen errichtet, und sie haben dann für alle Zeit das Nachsehen. Dafs der Fremdenverkehr, der sich im Oberland entwickeln wird, fremde Unterehmer ins Land ziehen wird, ist gewifs. Man muß sich nur vor Augen halten, dafs das Oberland, sobald nur die ganze Arlbergbahn fertiggestellt ist, eine Art Fortsetzung der Schweiz sein wird. Dafs dann kein Unternehmer herüberkommt und hier vielleicht festen Fuß faßt, ist kaum zu glauben. In gewissem Sinne ist also für den inländischen Unternehmer auch Gefahr im Verzug.

Ueber 20 Meter hohe Dämme geht es nun der Deztbrücke zu. Diese ist das großartigste und schönste Bauwerk der ganzen Thalstrecke. In drei Oeffnungen überspannt sie die Schlucht der Deztthaler Ache. Die mittlere Oeffnung miset im Lichten 80 Meter, die beiden seitlichen je 18 Meter. Die Hauptöffnung ist durch einen eisernen Parallelträger überspannt. Die Brücke liegt 18 Meter über dem höchsten Wasserstand der Ache. Der Ausblick von der Brücke in's Deztal hinein ist wunderbar schön. Nach Norden haben wir gerade gegenüber die weiße Wand mit einer Reihe von Schutthalden von immenser Ausdehnung. Die Bahn führt bei der Maximalsteigung von 8.8 ‰ gegen das Dörfchen Deztbruck zu und rückt mehr vom Inn gegen das Gebirge ab. Bald erreichen wir die Haltestelle Koppfen. Haben wir bis jetzt unseren Sitz bald rechts, bald links genommen, so schlagen wir uns jetzt definitiv nach rechts. Wir kommen zu einer der schönsten Partien der ganzen Bahnstrecke. Die Bahn kommt wieder an den Inn; hoch, über gewaltigen Steinbämmen führt sie dahin.

Wo früher auch nicht ein Fußsteig ging, zieht jetzt die Bahn ihre Bögen. Der Inn mußte hier wieder abgedrängt, die Berglehne auf die Länge von fast einer Gehstunde angebrochen werden. Ungeheure Felsmassen wurden zur Verschüttung des Innbettes angewendet und zur Fundierung der Dämme. Dieses Bahnstück ist ein Meisterwerk der Baukunst. Achzig Meter hoch starren linker Hand die Felsenmauern empor, rechts rauscht, meist tief unter uns, der Inn dahin. Wir fahren durch das Gefäße des Inn. Bald fahren wir unter einer Jahrhunderte alten Wasserleitung durch — bald rollt der Zug über die Pizbrücke. Diese ist ein genaues Abbild der großen Deztbrücke, nur in verjüngtem Maßstabe. Sie ist halb so lang wie jene. In der Höhe von 7—8 Metern überschreitet sie die Pizthaler Ache. Die Fundierung der Pizbrücke stieß auf außerordentliche Schwierigkeiten. Nachdem wir noch einen hübschen Wasserfall passiert, führt der Zug in die Station Imst ein. Wo jetzt der Bahnhof liegt, nebst allen zugehörigen Bauten floss früher der Inn. Von Sitz bis hieher liegt nicht weniger als eine Strecke von 6.3 Kilometern Bahn im ehemaligen Innbett. Dies spricht deutlicher als Alles für die Schwierigkeit der Bahnanlage sowohl wie für die Tüchtigkeit der Unternehmung. Der Imster Bahnhof ist im wesentlichen genau so ausgestattet, wie der in Dezt-

H 7.45 Vm.
M 8.— Nm.6.20 Vm.
M 12.57 Nm.

P 12.26 Nm.

8.53 Nm.
M 6.55 Vm.ab 6.30 Nm.
an 2. 5 Vm.Von Ala . . .
Von Bozen . . .Eisenbahnzugs-
Verkehr

thal. Ueberdies besitzt er eine großartige Wasserleitung. Die Schwierigkeit der Anlage läßt es uns ganz wohl begreifen, daß er einen Kostenaufwand von rund 60.000 Gulden erforderte. Vom Bahnhof zur Königskapelle sind kaum 10 Minuten gehens, nach Imst hinein braucht man immerhin eine gut gemessene halbe Stunde. Den Bahnhof dem Orte näher zu legen, war absolut unmöglich. Die Station Imst, von Innsbruck 55 Kilometer entfernt, liegt also zu Innsbruck, wie Kundl oder Gossensaß. (Schluss folgt.)

Aus dem Schwurgerichtssaale.

Innsbruck, 14. Juni.

Nachmittags um 4 Uhr begann die dritte Verhandlung am heutigen Tage, nämlich die gegen Josef Fischer, 33 Jahre alt, Israelit, Schuhwarenerzeuger, aus Olmütz, wegen Verbrechens des Betruges, begangen dadurch, daß er am 10. Februar d. Js. in Schlitters den Bauern Franz Penz und dessen Mutter durch die listige Vorspiegelung, daß sie durch Unterfertigung der ihnen vorgelegten zwei unausgefüllten Wechselblanquette ohne Uebernahme eine Zahlungsverbindlichkeit dem Bruder, beziehungsweise Sohne, Alois Penz, die Weiterführung seines Geschäftes ermöglichen würden, unter Benützung ihrer Unkenntnis der wechselrechtlichen Bestimmungen in Irrthum geführt, wodurch sie an ihrem Vermögen einen Schaden von 900 fl. leiden sollten und habe dergestalt ihre Unterschrift auf zwei Wechselblanquetten erschlichen, in welcher letztere er nachträglich den Wechselbetrag von je 450 fl. einsetzte und die Einleitung des wechselrechtlichen Verfahrens wider beide, sowohl Mutter wie Sohn, durch den Handelsmann Moritz Bellak in Olmütz veranlasste. Dieser Anklage liegt nachstehender Thatbestand zugrunde. Alois Penz, ein Sohn der Maria Witwe Penz und Bruder des Bauern Franz Penz in Schlitters, hatte in Dedenburg, in Ungarn, ein Geschäft, jedoch ging es ihm nicht am besten, denn er wurde von Gläubigern, darunter auch der Angeklagte, arg bedrängt, und es kam soweit, daß ihm im Laufe des Monats Jänner d. Js. das Geschäft gesperrt wurde. Am 10. Februar d. Js. präsentierte sich Josef Fischer zu Schlitters im Hause des Franz Penz und wies einen Brief des Alois Penz vor, erzählte von dessen Mißgeschick und legte zwei unausgefüllte Wechselblanquette der Mutter Maria und dem Franz zur Unterschrift vor, mit der Motivierung, wenn sie beide hier unterschreiben, so werden dem Alois die Schlüssel zu seinem Geschäfte übergeben werden, damit er dasselbe wieder weiterführen könne, und fügte bei, sie als die eigenen Verwandten werden doch das ihrige thun, um dem Bruder beziehungsweise Sohne Alois zu helfen, wenn er als fremder Mensch ihrem Adolf zu helfen bereit sei. Auf die ursprüngliche Weigerung der beiden und das Abwachen der Frau des Franz Penz mußte Fischer die einfachen Landleute, die keine Verständnis für Wechsel hatten, durch die Versicherung, es koste ihnen ja keinen Kreuzer Geld, zur Unterschrift zu bewegen und alsbald, nachdem er die Unterschriften erhalten hatte, steckte er die Wechsel in die Tasche und ging fort. Der Frau des Franz Penz kam aber die Sache nicht richtig vor: sie schrieb daher den ganzen Vorgang an den damals in Wiener-Neustadt weilenden Anton Penz, der dann in einem Schreiben und nach einigen Tagen, als er selbst nach Schlitters kam, mündlich die Betrogenen von dem wahren Sachverhalt aufklärte, den sie auch am 21. Februar in anderer Weise Gelegenheit bekamen kennen zu lernen. Am genannten Tage nämlich erhielten Franz Penz und seine