

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1838

10.3.1838 (No. 69)

Karlsruher Zeitung.

Nr. 69.

Samstag, den 10. März

1838.

Baden.

Landtagsverhandlungen.

Karlsruhe, 9. März. Die öffentliche Sitzung der zweiten Kammer, unter dem Vorsitze des Präsidenten Mittermaier und in Gegenwart der Regierungskommissäre Staatsminister v. Böckh, Staatsminister Winter, Staatsminister Frhr. v. Blittersdorff, Staatsrath Nebenius, Oberst Frhr. v. Fischer, Ministerialrath Frhr. v. Marschall, Ministerialrath Brunner, Baurath Sauerbeck und Professor Bader.

Nachdem der Präsident die Reihenfolge, in welcher er die Verhandlung über die Eisenbahnangelegenheit zu leiten gedenke, entwickelt, einige Petitionen angezeigt und an die Petitionskommission überwiesen waren, auch der Abg. Hoffmann Bericht über eine Eingabe des Frhrn. v. Haynau in Baden über die Eisenbahn erstattet hatte, wird die allgemeine Diskussion über die vorgelegten Gesetzentwürfe eröffnet.

Der Abg. Sander beginnt nun mit Schilderung des schmerzlichen Standpunktes, den er habe, indem er als Einzeln gegen den Kommissionsantrag stimme. Nicht ein Feind der Eisenbahn selbst sey er; für ihn sey die Hauptsache, ob dieselbe auf Staatskosten zu bauen sey. Der Redner sucht zu widerlegen, daß es so schwer sey, eine Konzessionsurkunde für diesen Fall zu entwerfen; die Eisenbahn habe keine andere Wirkung in den Händen einer Gesellschaft, als in denen des Staats, und diese Wirkung müsse wohl erwogen seyn, da die Regierung einen Gesetzentwurf vorgelegt habe. Im Interesse einer Gesellschaft liege es, die Eisenbahn wohlfeil zu machen, da ihr häufiger Gebrauch allein der Gesellschaft den erwarteten Gewinn sichere. Ein Monopol mehr sey überdies dem Staate nicht einzuräumen; er habe bereits genug; in seinen Händen werde aber die Eisenbahn zum Monopol, in den Händen der Privaten könne von einem Monopol die Rede nicht seyn, da wohl schwerlich eine zweite Unternehmung der Art im Lande möglich sey. Auch in andern Ländern überlasse man diese Unternehmungen Privatgesellschaften. Belgien betrachte den Bau auf Staatskosten nur aus dem politischen Standpunkte; deswegen beweise dies nichts für uns. Eine Gesellschaft ferner habe ebenso ein Interesse, den Bau zu beschleunigen, als der Staat, da derselbe Grund der Schnelligkeit, Abschneidung fremder Konkurrenz, sie treibe. Was die gefürchtete Agiotage betreffe, so sey die Staatsgewalt da, sie zu unterdrücken, wenn sie unerlaubt sey. Der Staat baue hier, ohne zu wissen, was er mit der Bahn

anfangen wolle; die Kommission sage nichts davon im Bericht, denn sie wisse nicht anzugeben, wie und ob der Staat sie administrieren wolle. Um auf Staatskosten zu bauen, verlange er, daß das Unternehmen sich rentire. Mit Bezug auf die Bahn nun bezehne er, daß er im Bericht hierüber keine Data finde. Jedenfalls koste die Bahn weit mehr, als 13 Millionen. Er nimmt an, daß die Bahn 25 Millionen koste, dazu die Kosten der Administration gerechnet, mache eine angemessene Rente unwahrscheinlich. Die Rheinschiffahrt konkurriere, die anderen Straßen im Elsaß. Der Redner läugnet, daß die Gesammtheit der Bevölkerung Nutzen von der Eisenbahn habe; manche Landestheile könnten sie gar nicht benutzen. Dem Landmann, der ein seßhaftes Gewerbe habe, komme die Bahn nicht zu gut; nur dem Reisenden hauptsächlich. Der Redner geht über zur Schilderung der Nachteile der Eisenbahnauslagen, die die Zinsen nicht decken; kostspielige Administration bedinge neue Steuern, oder es würde alles abforbirt, was für andere wohlthätige Zwecke bestimmt sey; neue Anlehen oder Kreirung von Papiergeld sey nöthig. Zerrüttet sey fortan der Staatshaushalt, und der Mann, der ihn geordnet, müsse seine Bemühungen vereitelt sehen. Freilich, durch Anlegung der Eisenbahnen entgehe man dem großen Unglück, keine Schulden künftig zu haben, was für andere Staaten gewiß ein böses Beispiel seyn würde. Auf die Domänen werde die Eisenbahn nicht gebracht werden, und würde sie darauf gebracht, so entstehe ein Ausfall in der Staatskasse. Auch sey es nicht rathlich, sie auf die Domänen zu bringen, denn bei einer künftigen Theilung derselben bleibe dann wohl die nichts rentirende Bahn dem Lande.

Staatsrath Nebenius: Die Bahn sey gebotene und unabweisliche Nothwendigkeit; wenn die Besorgnisse des Redners vor ihm sich realisirten, so würden sie sich gleich von Anfang zeigen, und dann habe man Zeit zum Rücktritt. Die Regierung befinde sich nicht in der Lage, nicht zu wissen, was sie mit der Bahn anfangen wolle; sie betrachte sie als eine erweiterte Postanstalt, und alle Erfahrungen sprächen dafür, daß dadurch der Personenverkehr zunehme. Die Postverwaltung werde nur ausgedehnter werden müssen, um die Administration der Bahn zu besorgen. Unter Umständen könne man den Betrieb auch Privaten überlassen. Die Frage über den Vollzug der Unternehmung auf Staatskosten sey genügend erörtert in 2 Berichten. Der Redner schildert dann den gewöhnlichen Gang von Privatunternehmungen dieser Art in den verschiedenen Phasen

einer Entwicklung, wie die Aktien allmählig in die Hände kleiner Kapitalisten kommen, und die anfänglich geringe Rente viele kleinere Kapitalisten unglücklich mache. Erst später gewöhnlich träten die glücklichen Folgen der Unternehmung ein.

Werk schildert die Wichtigkeit der Erfindung der Eisenbahnen und die Grobheitigkeit derselben, und widerlegt die Behauptung des Abg. Sander, als sey der Einfluß auf die gemüthlich-sozialen und geistigen Verhältnisse der Menschheit gering anzuschlagen. Die Eisenbahnen seyen eine Garantie der bürgerlichen Freiheit und eine Stütze des allgemeinen Friedenszustandes durch Verflechtung der Interessen der Völker. Es sey wohl ein Unglück, wenn die bloß materiellen Interessen in unserer Zeit den ausschließlichen Sieg davon trügen, aber die Eisenbahnen seyen eben geeignet, auch die geistigen Interessen zu fördern. Der Redner geht dann auf die Möglichkeit der Ausführung einer Eisenbahn in Baden über, und zeigt, daß es für das Land absolut nothwendig sey, sie auszuführen, damit dasselbe nicht aller Vortheile beraubt werde, in deren Besitz es jetzt sey. Die Bahn sey außerdem als Mitglied einer Verbindung des Südens mit dem Norden Europas unendlich wichtig. Auch er sey der Meinung, daß die Bahn wohl gegen 25 Mill. kosten könne, allein die Nachteile, wenn die Bahn nicht gebaut werde, seyen höher anzuschlagen, als 25 Millionen. Der Redner macht dann auf die Erfindung elektromagnetischer Telegraphen aufmerksam.

Der Finanzminister v. Böckh verweist auf die Motion des Regierungsentwurfs, um zu zeigen, daß die Regierung sich freie Hand vorbehalte für die Zukunft; daß Anlehen gemacht werden würden, sey gewiß, aber alle Hoffnungen müßten täuschen, wenn der Ertrag der Bahn nicht einen großen Theil der Zinsen deckte. Der entscheidende Moment sey die Nothwendigkeit der Bahn; die Kosten der Bahn seyen mit Umsicht berechnet und wohlverläßlich.

Prof. Bader: Die Kostenüberschläge seyen so genau berechnet, als möglich sey; überall seyen die höchsten Preise angenommen, die jetzt noch nicht beständen. Die Bauten in andern Ländern unter andern Umständen seyen hier nicht maßgebend.

Welcker schildert die Vortheile der Völkerverbindung durch die Eisenbahnen in Verbindung mit der Dampfschiffahrt. Eine große Unternehmung habe auch freilich große Bedenken, und er danke dem Abg. Sander, daß er sie zur Sprache gebracht; man habe wohl gesagt, die Demagogie würde dadurch begünstigt, aber die Gendarmen könnten ja auch auf Eisenbahnen fahren. Er glaube an den Fortschritt zum Guten, und dazu werde die Eisenbahn ein Mittel seyn, ein freiheitsförderndes. Der Abg. Sander sey der advocatus diaboli gewesen, in Bekämpfung der Eisenbahnen; er, der Redner, sucht einige Behauptungen desselben zu widerlegen und namentlich die: daß der Landmann keinen Vortheil von der Bahn habe; daß alle andern Staatszwecke unter derselben leiden müßten; daß die Bahn so geringen Ertrag geben werde. Uebrigens sey er nur für

das Unternehmen, in so fern es zweckmäßig ausgeführt werde, in so fern mit Sicherheit darauf zu rechnen sey, daß der Staat den ganzen Bau unternehme und schnell es thue; schon sey der günstige Augenblick vorbei, wo man wohl durch mehr Eile das Unternehmen jenseits des Rheines ganz hätte verhindern können; aber auch jetzt sey durch Schnelle Manches einzuholen; die Erfindung der Eisenbahn sey eine große Erfindung; und schön sey es, wenn durch Vorangehen auf der Bahn des Guten Baden Ruhm gewinne.

Sander: Eines habe er nicht vorausgesehen: daß seine Absichten verdächtigt würden. Er sey kein advocatus diaboli, nach dem Ausdruck des Abg. Welcker; Verdächtigung sey nicht schön. Er sey nicht der Meinung, daß die Errichtung der Eisenbahn, insofern sie einen ackerbautreibenden Staat in einen handeltreibenden verwandeln wolle, eine heilsame sey.

Welcker vertheidigt sich.

Staatsrath Nebenius erklärt, daß keine Zeit verloren worden sey, und daß es Ernst sey, die Bahn ganz zu vollenden. Selbst wenn die Bahn nichts rentire, sey durch die indirekte Wirkung der Bahn die Erbauung gerechtfertigt.

Müller. Er sey in der Lage des Ab. Sander, sich gegen den Kommissionsbericht auszusprechen; er glaube nicht an die absolute Nothwendigkeit der Bahn und nicht an die Vortheile derselben, da eingeständenermaßen der Bau ein abgedrungener sey. Nachtheilig sey die Bahn für die vielen Gasthäuser, die der Konjunktion und Produktion Vortheil brächten. Der Redner sucht nachzuweisen, welcher Nachtheil für das Land hervorgehe, wenn 300,000 Zentner Güter pr. Dampf durch's Land geschafft würden; er berechnet den Verlust auf 700,000 fl., der dadurch dem Lande erwachse. Die Reisenden würden auch ohne diese Eisenbahn die Reise in unserm Lande vorziehen; Reisende aber, die nichts verzehrten, seyen nicht zu berücksichtigen. Nur die größern Städte würden gewinnen; ruiniert seyen die Schiffer und Spediture. Es sey kein Heil in einem Zustand, wie in England, wo Reichthum und Armuth sich schroff entgegen ständen; nur ein wohlhabender Mittelstand beglücke ein Land.

Martin dankt den zwei Segnern der Eisenbahn, namentlich dem Abg. Sander, für die scharfsinnige Erörterung der Schattenseite derselben; übrigens sey man jetzt auf demselben Standpunkt, wie bei dem Zollverein; die Eisenbahn sey eine von Aussen gebotene Nothwendigkeit. Beruhigung gewähre ihm die Uebereinstimmung der Regierung und der Kommission in dieser Sache.

Minister v. Blittersdorff: Wohl liege ein Zwang von Aussen vor, und dadurch sey eben die Uebereinstimmung hervorgebracht, die hier herrsche. Jedenfalls aber würde die jenseitige Bahn von Basel nach Straßburg auch dann unternommen worden seyn, wenn Baden schon früher seine Eisenbahn begonnen hätte; der Spekulationsgeist lasse sich nicht zügeln; deshalb habe die Regierung auch der Agiotage entgegengewirkt, die darauf ausgehe, den Gewinn zu ziehen vor dem Beginn des Baues. In Deutschland sey

es nicht, wie in England, wo Verluste bei dem größern Reichthum, der dort herrsche, leichter zu tragen seyen.

Kern theilt die sanguinischen Hoffnungen der Einen und die düstern Besorgnisse der Andern nicht; er gesteht, daß, wenn die Wahl zwischen Eisenbahn und dem jetzigen Verkehr frei stehe, er geschwanzt haben würde; so aber sey die Sache eine Nothwendigkeit; von 2 Uebeln müsse man das kleinere wählen.

Schaaff spricht sich im Sinn des letztern Redners aus, tadelt aber das Schweigen des Berichts und der Regierung über den ehemaligen Main- und Tauberkreis, dessen Verhältnisse gar nicht berührt seyen, für den aber die Eisenbahn eher nachtheilig, als vortheilhaft sey; jedenfalls ganz indifferent. Nun trage aber auch diese Gegend bei und habe ein Recht auf Entschädigung anderer Art; viel habe der Main- und Tauberkreis schon beigetragen zum Vortheil anderer Landesheile; es sey Pflicht, ihn auch einmal Vortheile genießen zu lassen. Der Redner schildert den schlechten Zustand der Straßen in diesen Gegenden und die schlechte Anlage derselben in humoristischer Weise.

Buß spricht sich für die Eisenbahn aus und sucht besonders zu beweisen, daß die Zivilisation dadurch gefördert werde. Aber auch die Sittlichkeit im Großen gewinne durch die Eisenbahnen. Ein Volk, als solches, sey nur sittlich, wenn es sich der Menschheit, als solcher, anschließe, was durch die Eisenbahnen bezweckt werde. Handelsfreiheit sey eine unablässige Folge des erweiterten Geistesverkehrs. Auch in nationaler Beziehung sey das Eisenbahnsystem sehr förderlich für Deutschland, indem es die nöthige Einheit bringe. Was Baden betreffe, so sey es eine Hauptader des deutschen Verkehrs. Zudem locke die schöne Natur den Fremdling an. Er stimme für den Gesetzesentwurf.

Staatsminister Winter entgegnet auf die Rede des Abg. Schaaff, daß hinsichtlich der Verbesserungen der Landstraßen im ehemaligen Main- und Tauberkreise geschehen werden, was nur möglich sey, und Finanzminister von Bösch fügt bey, daß für diesen Kreis in mancher Beziehung mehr geschehen sey, als für andere Landesheile. Die Straßen seyen übrigens keineswegs so schlecht, wie Schaaff sie geschildert habe; er selbst habe dieselben mehremal schnell befahren, ohne ein einzigesmal ausgestiegen zu seyn.

Schaaff (einfallend): das war sehr schön.

Duttlinger erklärt sich für den Kommissionsbericht und spricht sich mit Nachdruck gegen die in der französischen Kammer geäußerten Urtheile über das diesseitige Unternehmen aus, hebt die dabei bewiesene Unkenntniß der diesseitigen Verhältnisse hervor, und fragt: ob in militärischer Beziehung der deutsche Bund keine Kenntniß nehmen werde von der projektierten lauterburger Bahn?

Minister v. Blittersdorff: Es handle sich hier nur von der in Baden anzulegenden Bahn; auf andere Verhältnisse könne er sich hier nicht einlassen. Er müsse sogar wünschen, daß diese Verhältnisse nicht ferner berührt würden.

Hoffmann hebt aus der Rede des Abg. Sander einige Punkte heraus, und widerlegt sie; er zeigt den Unterschied

zwischen dem Bau einer Bahn durch eine Gesellschaft und durch den Staat: erstere baue in ihrem Interesse, letztere in dem der Gesamtheit; der Bau einer Bahn im Oberland sey gesicherter in der Hand des Staats, als in der einer Gesellschaft. Der Staat habe zur Zeit keine Mittel, Agiotage zu hindern bei Privatunternehmungen. Irrig sey es, wenn der Herr Abg. behaupte, die Nachtheile der Eisenbahnen seyen im Kommissionsbericht übergegangen. Der Bau der Bahn werde eher weniger, als mehr als der Voranschlag kosten, und den Ertrag betreffend, sey es seine feste Ueberzeugung, daß sich die Bahn rentiren werde. Der Redner stellt in beiden Beziehungen Vergleichen mit Belgien an, und erklärt, woher es komme, daß die belgischen Bahnen nur 5½ Pct. zu ertragen schienen, — sie trügen 12½ Pct. bei sehr niedrigem Tarif.

Staatsrath Nebenius: Grundsatz der Regierung sey gewesen, nicht auf die Basis sanguinischer Erwartungen den Bau zu unternehmen; mit Recht nehme man auf Belgien Rücksicht, das ähnliche Verhältnisse biete. Es sey genug, daß der gethane Schritt nach reiflicher Ueberlegung, als im Interesse des Landes liegend, geschehen sey.

Abg. Knapp erklärt sich gegen die Eisenbahn und findet Widersprüche zwischen den Berichten der Kommission in Betreff des Ertrags der Bahn, und hebt einzelne Punkte aus dem Berichte des Abg. Hoffmann zur Widerlegung hervor.

Es wurde hierauf die Vormittagssitzung geschlossen und die Fortsetzung der Diskussion auf den Nachmittag anberaumt.

Den Bericht über die um 4 Uhr Nachmittags fortgesetzte Sitzung werden wir morgen nachliefern. Für heute bemerken wir nur, daß, nach langen Diskussionen, der 1te Absatz des Gesetzesentwurfs nach der Fassung der Kommission und mit (vom Abg. Duttlinger beantragter) Einschaltung des Ortes Dinglingen angenommen wurde, wie folgt: „Von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Rastatt, Offenburg, Dinglingen und Freiburg bis zur Schweizergränze bei Basel wird eine Eisenbahn erbaut.“

Tagesordnung der zweiten Kammer auf Samstag, den 10. März, Vormittags 9 Uhr: 1) Anzeige neuer Eingaben. Fortsetzung der Diskussion wegen Anlegung einer Eisenbahn.

Schluß des Kommissionsberichts über den, die Zwangsabtretungen betreffenden, Artikel 2 des Gesetzesentwurfs, wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel; erstattet von dem Abgeordneten Vell in der 5. öffentlichen Sitzung der 2ten Kammer vom 5. März:

Zu Art. 8. Die Kommission hat den Tag ihres Erscheinens acht Tage vorher in den Gemeinden bekannt machen zu lassen; die im § 8 des Gesetzes von 1835 vorgeschriebene besondere Eröffnung an die bekannten, im Orte anwesenden Theilhaber kann aber hier füglich unterbleiben. Zu Art. 9. Eine besondere Rücksicht verdienen bei einer Eisenbahn die vorhandenen Wege und Wasserleitungskanäle. Die Bahn darf nirgends, als wo ein besonders

eingerechter Uebergangsweg besteht, überschritten werden. Es werden daher die Gemarkungen und selbst die einzelnen Güter in zwei Theile völlig abgeschnitten, und um von dem einen Theile auf den andern zu gelangen, muß oft auf einem großen Umweg ein Uebergangspunkt gesucht werden. Es ist daher für den nachbarlichen Verkehr, und insbesondere auch für die Landwirtschaft von sehr großem Gewichte, viele Uebergangspunkte zu haben. Wenn nun aber, aus was immer für einem Grunde, die Verwaltungsbehörde für nöthig hält, sogar einen der bereits bestehenden Wege eingehen zu lassen, oder zu verlegen, so sind dabei die Besitzer der umliegenden Güter und die Einwohner der Gemeinden so sehr betheilig, daß es wohl rätlich ist, daß die Verwaltungsbehörde ihnen ihre Absicht, einen Weg eingehen zu lassen oder zu verlegen, zum Voraus besonders bekannt mache, sofort die Einsprüche der Betheiligten dagegen vernehme und prüfe. Ein Gleiches gilt von Wasserleitungskanälen, sey es, daß sie zum Betriebe von Gewerbsanlagen oder zur Bewässerung oder Entwässerung von Gütern dienen. Hierbei versteht es sich übrigens von selbst, daß da, wo ein zur Wiesenwässerung dienender Kanal das Wasser in einer Anzahl kleinerer Gräben ableitet, welche sämtlich durch die Eisenbahn durchschnitten werden, nicht bei jedem einzelnen Graben ein besonderer Anschlag zu machen ist, sondern, daß es genügt, wenn der Anschlag beim Durchkreuzen des Hauptkanals angibt, bis zu welchem Punkte alle Gräben unterbrochen werden. Zu Art. 10. Nothwendig schien es, bestimmt im Gesetze auszusprechen, daß die nach der erfolgten Aussteckung der Bahnlilien geschehene öffentliche Bekanntmachung die Wirkungen hat, welche der §. 37 des Gesetzes von 1835 mit der dort vorgeschriebenen Bekanntmachung verbindet. Zu Art. 11. Das Staatsministerialerkenntniß, welches die Bahnlinie bestimmt, soll eben damit die Entscheidung über die Eigenthumsabtretung schon in sich tragen; es wäre daher wünschenswerth, daß dasselbe überall auch schon die Grundfläche der Bahn ihrer Breite nach bezeichne. Da aber diese Vorausbestimmung der Grundfläche, welche nach technischen Gründen nicht überall gleich breit seyn kann, mit sehr großen Schwierigkeiten verbunden wäre, so wird es auch genügen, wenn das Staatsministerialerkenntniß nur die Richtung der Bahn enthält, indem alsdann die Verbindlichkeit zur Abtretung derjenigen Fläche, welche zum Baue der also bestimmten Bahn nach technischen Gründen erforderlich ist, lediglich als eine notwendige Folge jener vom Staatsministerium ausgegangenen Bestimmung erscheint, und die nähere Ermittlung der erforderlichen Fläche zum Zwecke der Einleitung des Entschädigungsverfahrens vor dem Beginne der Arbeiten sofort nur hinsichtlich derjenigen Güter, mit deren Eigenthümern eine andere Vereinbarung nicht zu erzielen ist, noch nothwendig wird. Zu Art. 12 und 13. Die Vermessung und Beschreibung der einzelnen Gutstheile soll nach dem Vorschlag des Regierungsentwurfs, dem wir beitreten, erst nachfolgen, und sie wird gleich dem Staatsministerialerkenntniße selbst durch das Kreisanzeigebblatt zu verkünden

seyn, um für die Oeffentlichkeit Dasjenige zu erreichen, was die §§. 20 und 22 des Gesetzes von 1835 bezwecken, und was wohl als eine Bedingung gelten muß, wenn das Eigenthum nach §. 80 frei von allen etwaigen Rechten Dritter auf den Staat übergeben soll. Zu Art. 14. Die Verwaltungsbehörde kann zwar, wie jeder Andere, auch zur Verwendung für öffentliche Zwecke durch Verträge Eigenthum erwerben, ohne an das durch das Gesetz vom 18. August 1835 vorgeschriebene Verfahren gebunden zu seyn, da dieses Gesetz nur für diejenigen Fälle nothwendig ist, in welchen die Eigenthumsabtretung ohne Vertrag im öffentlichen Interesse zwangsweise gefordert wird. Uebrigens gewährt das Gesetz von 1835 dem Staat, welcher zum öffentlichen Nutzen Erwerbungen macht, unter den dort bestimmten Voraussetzungen eine größere Rechtssicherheit, als die allgemeinen Gesetze sie Jedem, der durch Privatverträge erwirbt, überhaupt zusichern, indem namentlich das Eigenthum, welches der Staat in den durch jenes Gesetz bestimmten Formen erwirbt, frei von allen etwaigen Eigenthums- oder Dienstbarkeitsansprüchen oder andern dinglichen Rechten Dritter auf ihn übergeht. Wenn es nun auf der einen Seite wünschenswerth ist, daß der Staat mit Umgehung von Rechtsstreitigkeiten den erforderlichen Grund und Boden so viel als möglich durch gütliches Uebereinkommen erwerbe, — und wenn es auf der andern Seite zugleich auch rätlich erscheint, daß das Eigenthum mit der so eben erwähnten Freiheit von allen Lasten auf ihn übergeht, so hält die Kommission es für angemessen, im Gesetze den Weg anzudeuten, wie diese beiden Vortheile mit einander vereinigt werden können. Nach dem §. 45 des Gesetzes von 1835 kann nämlich der letztere Vortheil auch bei gütlich vereinbarten Erwerbungen erreicht werden, wenn zum Behufe des Uebereinkommens über den Preis ein Gemeinderathszeugniß, worin Rechte an dem Gute besitze, nach §. 40 bis 44 erhoben wird. Die Erhebung dieses Zeugnisses mit den daran geknüpften Folgen ist aber nach §. 22 nur insofern zulässig, als das die Abtretungsverbindlichkeit aussprechende Staatsministerialerkenntniß, oder die an dessen Stelle tretende Vereinbarung über die Abtretung an und für sich, vorerst durch das Anzeigebblatt verkündet ist. Als ein integrierender Theil dieses Erkenntnisses erscheint nun hier die im Art. 12 erwähnte nachträgliche Ermittlung der einzelnen, für die Bahn erforderlichen Gutstheile nach ihren Eigenthümern, ihrer Lage und ihrem Maße. Diese nachträgliche Bestimmung ist daher nicht nur in Bezug auf diejenigen Güter, hinsichtlich deren wegen Festsetzung des Preises ein gerichtliches Verfahren nöthig wird, sondern auch in Bezug auf jene, deren Preise durch Uebereinkommen festgesetzt werden, durch das Anzeigebblatt zu verkünden, hinsichtlich dieser letztern jedoch nur in so fern, als die Verwaltungsbehörde nach der Größe und dem Werthe der einzelnen Gutstheile, oder nach andern Verhältnissen es für wichtig genug hält, die Vermessung der einzelnen Stücke und die Beschreibung und Verkündung derselben im Anzeigebblatt vorzunehmen, um die im §. 80 des Ge-

gesetz von 1835 bezeichnete größere Rechtsicherheit für ihren Erwerb zu erlangen. Darnach lautet die vorgeschlagene Bestimmung wegen öffentlicher Verkündung: welche Güter durch Privatvertrag erworben werden, — nur fakultativ. Zu Art. 15. Außer dem in die Bahnlinie fallenden Grund und Boden werden noch manche andere Plätze zum Betriebe des Unternehmens, z. B. zu Bahnhöfen, zu Verwaltungsgebäuden u. d. gl. nöthig werden. Der Regierungsentwurf enthält in Bezug auf solche Zugehörden keine Bestimmung. Wo derartige Erwerbungen nicht im Wege des Vertrags erfolgen, werden lediglich die Vorschriften des Gesetzes vom 28. August 1835 zur Anwendung kommen, und die Kommission ist auch der Meinung, daß es hieran genüge, indem bei der Bestimmung solcher Plätze eine Auswahl unter verschiedenen Grundstücken weit eher zulässig ist, als bei der Festsetzung der Bahnlinie selbst. Die Kommission hielt es übrigens für nothwendig, im Art. 15 dies auszusprechen. Zum Schlusse erlaubt sich die Kommission noch, darauf hinzuweisen, daß bei der Anlage von Eisenbahnen in Bezug auf Abtretung oder Beeinträchtigung von Eigenthumsrechten auch noch manche andere Frage zur Sprache kommen wird, als die sich nur auf das für das Eisenbahnunternehmen selbst erforderliche Eigenthum bezieht, ohne daß die Kommission es gerade für nöthig hält, diesfalls besondere Bestimmungen in dieses Gesetz aufzunehmen. a) Namentlich mag dies von jenen Plätzen gelten, welche die Verwaltung nur vorübergehend zum Behufe des Baues der Bahn selbst, z. B. zur Beförderung, Aufstellung oder Lagerung der Baumaterialien nöthig hat. Hinsichtlich dieser Plätze wirft sich namentlich die Frage auf, ob nicht eine besondere Bestimmung dahin nöthig werde, daß auch ihre vorübergehende Benutzung mittelst Zwangs gefordert werden könne? Die Regierung hat eine solche Bestimmung nicht vorgeschlagen, und auch die Kommission findet sich nicht veranlaßt, eine solche in Vorschlag zu bringen. Der Art. 14 der Verfassungsurkunde kennt nur eine zwangsweise Abtretung des Eigenthums zu öffentlichen Zwecken. Eine zwangsweise Ueberlassung des Guts zu bloß vorübergehender Benutzung könnte aber dem Eigenthümer nach Umständen in einzelnen Fällen weit lästiger fallen, als wenn ihm das Eigenthum selbst sogleich abgenommen wird. Der Eigenthümer könnte nämlich ein besonderes Interesse haben, sein Gut z. B. zu einer gewerblichen Anlage, zur Errichtung eines Gebäudes, zu einem werthvollen landwirtschaftlichen Anbaue u. dgl. zu benutzen, und er wäre hieran gehindert, ohne daß doch er für diese besonderen (nicht voraussetzenden und kaum je zu erweisenden) Nachtheile eine Vergütung erhalten hätte. Ueberhaupt läge eine Verletzung gegen ihn schon darin, daß ihm die Verfügung über sein Eigenthum zeitlich entzogen, und nicht zugleich das Kapital desselben als das Surrogat, womit er ein neues Gut erkaufen oder einen anderen Betrieb beginnen könnte, verabsolgt wäre. Eine solche Maßregel gegen den Eigenthümer ist auch durch die öffentlichen Interessen keineswegs geboten, denn, wenn Nebenplätze zum Baue der Bahn durchaus nothwendig sind, und durch Pachtverträge gar

nicht zu erhalten wären, so bliebe dem Staate immer noch der Ausweg, sich dieselben im Wege der Zwangsabtretung eigenthümlich zu verschaffen, und sie sodann nach vollendetem Baue, wenn er ihrer nicht mehr bedarf, wieder zu veräußern. b) Mancherlei Schwierigkeiten werden sich auch erheben in Bezug auf die Feldwege und Durchfahrtsrechte. Eigentliche Wege werden wohl selten eingegeben oder verlegt werden können, desto häufiger wird es sich aber ergeben, daß Güterstücke durch die Eisenbahn den Ausweg verlieren, auf dem man davon bisher zur öffentlichen Straße gelangen konnte. Wird nämlich ein Gut, daß nur auf einer Seite an die Straße gränzt, von der Eisenbahn durchschnitten, so ist der jenseits liegende Theil von der Straße, mit der er durch den diesseitigen Antheil verbunden war, abgeschnitten. Dasselbe ist der Fall, wenn ein Gut von einem andern, über welches es ein Ueberfahrtsrecht auf die Straße hatte, durch die Eisenbahn getrennt wird. In beiden Fällen ist nöthig, daß dem getrennten Gutstheile ein anderer Ausweg auf die Straße verschafft werde, und der diesfallige Aufwand fällt unter die nach §. 32 (oder im Falle eines verlorenen Ueberfahrtsrechts über fremdes Gut nach §. 27 des Gesetzes vom 28. August 1835) vom Staate zu leistende Entschädigung. Der Anspruch an den dritten Eigenthümer, der nun über sein Gut gegen Entschädigung einen Ausweg gestatten muß, ist durch den L.R.G. 682 begründet, eine diesfallige Bestimmung also hier nicht durchaus nothwendig. Eher scheint noch c) eine Vorschrift erforderlich, daß Kanäle, welche zur Leitung oder zum Abfluß des Wassers dienen, gegen Entschädigung durch fremdes Gut geführt werden dürfen. Die Eisenbahn kann nämlich da oder dort die Unterbrechung solcher Wasserleitungs- oder Abzugskanäle zur Folge haben, und, um die durch diese Kanäle gewährten landwirtschaftlichen oder gewerblichen Vortheile nicht verloren gehen zu lassen, sind dieselben vielleicht eine Strecke weit über fremdes Gut fortzuführen. Auch kann es geschehen, daß das Wasser, welches bisher auf der Seite der Eisenbahn hin seinen Abfluß hatte, künftig über des Nachbars Gut abgeleitet werden muß. Ein Zwang gegen den Nachbar, den Kanal durch sein Gut anlegen zu lassen, findet aber gegenwärtig, da es sich um kein öffentliches Interesse, sondern nur um das Interesse einzelner Gutbesitzer handelt, nur unter den Voraussetzungen der L.R.G. 640 u. s. f. statt. Eine Erweiterung dieser Rechte gegen den Nachbar und eine nähere Bestimmung des Verfahrens, insbesondere wo verschiedene Interesse zusammentreffen, wäre ohne Zweifel wohlthätig. Indessen enthält der Entwurf hiervon nichts, und doch gebührt der Regierung die Initiative. Deswegen und in der Erwartung, daß die Regierung ohnehin bald den Entwurf eines Kulturgesetzes vorlegen werde, nimmt die Kommission Umgang, in den vorliegenden Entwurf besondere Bestimmungen der bezeichneten Art aufzunehmen.

Entwurf des Gesetzes. Art. 1 bis 4 sind am Schlusse des vom Abg. Hoffmann erstatteten Berichts ersichtlich. Art. 5. Für die Zwangsabtretungen, welche hinsichtlich

des in die Zuglinie der Eisenbahn fallenden Eigenthums nöthig werden, kommen statt der im II. Titel des Gesetzes vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften folgende Bestimmungen zur Anwendung. Art. 6. Wenn die vorgeschlagene Bahnlinie nach ihrer Grundfläche ausgesteckt ist, in der Art, daß nach den angebrachten Gränzzeichen sichtbar ist, welche Güter oder Gutstheile zur Anlage der Bahn gefordert werden, — so begibt sich eine Kommission in die Gemeinden der durch die Bahnlinie durchschnittenen Gemarkungen, um die etwaigen Einsprachen und Anträge zu prüfen, welche von den betheiligten Eigenthümern oder sonst Berechtigten gemacht werden mögen. Art. 7. Diese Kommission besteht: 1) aus einem Vorstände, welchen das Ministerium des Innern ernennet; 2) in jedem Bezirk aus dem Beamten oder seinem Stellvertreter; 3) aus einem, oder mehreren vom Ministerium des Innern dazu beauftragten Ingenieuren oder Baumeistern; 4) in jeder Gemeinde aus dem Bürgermeister oder dessen Stellvertreter. Der Kommissionsvorstand kann zur Berathung, oder zur Ertheilung von Aufklärungen noch andere Personen beziehen, und auch dem Bürgermeister steht das Recht zu, zur Ertheilung von Aufklärungen andere, der Sache kundige, Personen beizurufen. Art. 8. Der Tag des Erscheinens der Kommission wird wenigstens acht Tage vorher in den gedachten Gemeinden öffentlich bekannt gemacht, mit dem Anhang, daß Jeder, welcher gegen die ausgesteckte Bahnlinie gegründete Einsprachen zu machen habe, dieselben bei der Tagfahrt der Kommission vortragen könne. Die Kommission kann diese Tagfahrt an einem und demselben Orte für mehrere Gemeinden gleichzeitig abhalten. Art. 9. Wenn ein bereits bestehender Weg oder Wasserleitungs- oder Abzugskanal, welcher die Bahnlinie durchschneidet, eingehen oder verlegt werden soll, so ist dies an der Stelle, wo der Weg oder Kanal und die Bahnlinie sich durchkreuzen, durch öffentlichen Anschlag bekannt zu machen, und ferner bei Bestimmung der Tagfahrt in der Gemeinde selbst zu verkünden, mit dem Anhang, daß der Kommission auch die etwaigen Einsprachen gegen die Aufhebung oder Verlegung des Weges oder Kanals zur Prüfung vorgetragen werden können. Art. 10. Die im Art. 8 vorgeschriebene öffentliche Bekanntmachung hat in Bezug auf die Verbindlichkeiten der Eigenthümer der in die ausgesteckte Bahnlinie fallenden Grundstücke dieselben Wirkungen, wie nach §. 37 des Gesetzes vom 28. August 1835 die Bekanntmachung, daß der die abzutretende Liegenschaft bezeichnende Plan in dem Rathhause niedergelegt sey. Art. 11. Erst auf die Vorlage dieser Verhandlungen, welche die Kommission mit ihrem Gutachten an das Ministerium des Innern einsendet, gibt das Staatsministerium das Erkenntniß, welches die Richtung der Bahn nach sichern Merkmalen bestimmt, und da, wo eine Abweichung von der zuerst bezeichneten Bahnlinie (Art. 6) beschlossen wird, dieses ausdrücklich erwähnt. Das Erkenntniß des Staatsministeriums wird, soweit es jeden Kreis betrifft, durch das Anzeigeblatt des Kreises bekannt gemacht. Art. 12. Soweit die Güter und Gutstheile, welche nach der vom

Staatsministerium bestimmten Linie zur Herstellung der Bahn erforderlich sind, nicht durch gütliches Uebereinkommen erworben werden, sind sie von der Kommission nach ihren Eigenthümern, ihrer Lage und ihrem Maße einzeln zu verzeichnen und für jeden Kreis durch das Anzeigeblatt bekannt zu machen. Art. 13. Diese Bekanntmachung hat in Bezug auf die Abtretungsverbindlichkeit und auf das darauf einzuleitende Entschädigungsverfahren dieselben Wirkungen, wie die im §. 22 des Gesetzes vom 28. August 1835 erwähnte Verkündung eines Staatsministerialerkenntnisses. Art. 14. Auch die abzutretenden Güter, deren Preis durch Uebereinkommen bestimmt wird, sind in der im Art. 12 bezeichneten Weise durch das Anzeigeblatt bekannt zu machen, wenn der Erwerb mit Erhebung des im §. 40 — 44 des Gesetzes vom 28. August 1835 erwähnten Gemeinderathszeugnisses geschehen, und danach in Gemäßheit des §. 45 mit dem im IV. Titel jenes Gesetzes bezeichneten Wirkungen verbunden seyn soll. Art. 15. Wenn außer den zur Anlage der Eisenbahn selbst erforderlichen Grundstücken noch andere Plätze zum Zwecke dieses Unternehmens, z. B. zu Bahnhöfen, zu Verwaltungsgebäuden u. in Anspruch genommen werden müssen, so sind in Bezug auf ihre Abtretung die im Gesetze vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften anwendbar.

* Karlsruhe, 8. März. Seine hochfürstliche Durchlaucht der Herr Fürst zu Leiningen hat in 100 Dukaten in Gold als Preis für die beste Lösung nachstehender Aufgabe ausgesetzt: „Darstellung des land- und forstwirtschaftlichen Zustandes des Odenwaldes, mit praktisch ausführbaren Vorschlägen zur Verbesserung des Betriebs im Allgemeinen und im Besondern, und mit vorzüglicher Rücksicht auf die Frage: ob und wie die seither aus den Waldungen zum landwirtschaftlichen Gebrauche entnommene Streu ohne Nachtheil der Landwirtschaft wenigstens in so weit entbehrlich gemacht werden könne, als dieses der rationelle Betrieb der Forstwirtschaft gebietet, und die Waldungen diese Streu ohne Schwächung des mittlern Forstertragnisses nicht zu vermissen im Stande sind.“ Die Bedingungen für die Preisbewerbung sind ohngefähr dieselben, welche den, schon früher gestellten, Preisaufgaben zu der Versammlung deutscher Landwirthe zu Grunde gelegt wurden; solche werden ausführlich in Nr. 11 des landwirtschaftlichen Wochenblattes für das Großherzogthum Baden abgedruckt, und können außerdem von unterzeichneter Stelle unentgeltlich bezogen werden. Zentrale Stelle des großherzogl. badischen landwirtschaftlichen Vereins. Frhr. v. Elrichshausen. vdt. Bader.

† Konstanz, 6. März. Gestern, Vormittags halb 10 Uhr, verspürte man in und auf der Insel Reichenau eine so heftige Erderschütterung, daß die Leute, voll Angst über den Ausgang, eilig ihre Wohnungen verließen. Dieses Erdbeben ward noch in dem nahe an hiesiger Stadt gelegenen Gasthause zum Johäcker wahrgenommen. Am nämlichen Tage (5. d. M.), Abends 6 Uhr, zeigte sich in gleicher Richtung gegen Reichenau ein Gewitter mit Don-

ner und Blüth. — Des harten Winters ungeachtet ist in unserer Seegegend der Rebstock vollkommen gesund, und für eine endliche und gänzliche Vertilgung des für unsere Reben schädlichsten Insekts, der „Traubenmotte“, wurde von der Behörde fürsorglich und kräftig eingeschritten. — Die Eißdecke des Unter- oder sogenannten Zellersees ist zwar noch da, allein das laute Krachen desselben verkündigt baldige Auflösung. — An Wassergehalt beginnt der Rhein bei dem eingetretenen Thauwetter augenscheinlich zuzunehmen. — Zum neuen Hafenaufbau sind dahier bereits eine Menge Maschinen — die Vorläufer der ernstlichen Arbeiten — angelangt.

*** Aus dem badischen Unterhainkreise, 8. März. In die Expeditionsgeschäfte scheint wieder einiges Leben kommen zu wollen. Im Getreidehandel herrscht Flaubeit; dagegen sind bereits wieder, die Nachfrage nach Wolle anlangend, ziemlich viele Schuren auf den Schafen verkauft. Nach einer mehrmonatlichen Unterbrechung hat auch die Rheinschiffahrt wieder begonnen; nach einem nieder-rheinischen Stapelplatz sind gestern zwei mit Pottasche aus Bohrinde beladene Schiffe abgegangen.

W ü r t e m b e r g.

*** Heilbronn, 6. März. Viermalshundert vierzigtausend Zentner Waaren auf circa neunhundert Schiffen binnen anderthalb Jahren theils vom Rheine angebracht, theils dahin versendet, zeugen von einem gewiß nicht unbedeutlichen Verkehr. Unter diesem Quantum befinden sich über 100,000 Zentner Kaufmannsgüter, denen nach mäßiger Schätzung weitere dreißigtausend Zentner zur Seite stehen, welche theils regelmäßig, theils während der Unterbrechung der Schifffahrt zu Lande von Frankfurt, Mannheim und Heidelberg aus in Heilbronn ankommen. Fragen wir nach den Richtungen, in welchen diese Güter wieder versendet werden, so ergibt sich, daß der Transithandel und die Expedition des hiesigen Platzes in östlicher und nördlicher Richtung, mit wenigen Ausnahmen, die Grenzen des württembergischen Landes nicht überschreite. Die bei weitem größte Parthie der Handelsgüter wird auf der Landstraße nach Kannstadt und Stuttgart verführt.

G r o ß b r i t a n n i e n.

London, 3. März. Der „Observer“ bemerkt in Bezug auf die im August d. J. erwartete Krönung der Königin, es sey wünschenswerth, daß einige der hierbei üblichen Ceremonien abgeändert würden, indem z. B. nach dem bisherigen altüblichen Brauche die Peers, geistliche u. weltliche, bei der Huldigung ein Jeder die Königin auf die linke Wange, nachdem er die Stufen des Thrones hinaufgestiegen ist und die Krone auf ihrem Haupte berührt hat, zu küssen hätte, so daß also die junge Monarchin, da von jener Feierlichkeit wohl wenige Peers wegbleiben dürften, die Küsse von wenigstens sechshundert alten Herren entgegennehmen müßte.

— Der forystische „Herald“ sagt: Lord Maidstone, der sich durch seinen erfolgreichen Antrag auf Ertheilung eines Verweises an O'Connell bereits einen Namen auf dem politischen Kampfsplatze gemacht hat, ist der älteste

Sohn des [hochtorytischen] Lords Winchelsea aus dessen erster Ehe mit der ältesten Tochter des Herzogs von Montrose, im J. 1815 geboren, also jetzt erst in seinem 23sten Lebensjahre. Lord Maidstone kam bekanntlich bei den letzten allgemeinen Parlamentswahlen als Vertreter für die nördliche Hälfte der Grafschaft Northampton in's Unterhaus.

F r a n k r e i c h.

Paris, 6. März. Der Kriegsminister und der Minister des Innern haben den an der spanischen Gränze stationirten Gendarmeriebrigaden, in Betracht und als Belohnung ihres schweren und anstrengenden Dienstes, eine Gratifikation von 2,000 Franken bewilligt.

— Der „Messager“ berichtet, es seyen gestern die H. Barbé und Bernard, zwei der Defensoren der Aprilverschworenen, desgleichen ein Hr. Judot mit seinem 15jährigen Lehrlingen, so wie die H. Bruyères, Plaisant u. Schmarlz verhaftet worden; überhaupt seyen in den letzten Tagen Gerichtsbesehle zu Hausdurchsuchungen oder Verhaftungen gegen 176 Personen der verschiedensten Klassen erlassen worden. Am Sonntag sey auch, jedoch ohne Erfolg, eine Hausdurchsuchung in der Druckerei u. Expedition des „Journal du Peuple“ vorgenommen worden.

— „La Presse“ sagt, die Schwangerschaft der Herzogin von Orleans sey nicht länger im Zweifel, und werde nächstens amtlich verkündet werden.

— Nachrichten aus Constantine (in Briefen aus Algier bis zum 24. v. M.) zufolge hatte von dort General Regnier seinen Erkundigungsmarsch mit einer Truppenkolonne nach Stora angetreten, war aber, nur noch zehn Stunden von diesem Ort entfernt, wieder nach Constantine umgekehrt, entweder aus Besorgniß eines möglichen Ueberfalls der letzten Stadt oder wegen des eingetretenen starken Regens. Der durchzogene Landstrich wurde gutangebaut und die Bevölkerung freundlich gefunden.

H a n n o v e r.

— Die Hannoverische Zeitung vom 6. März theilt in ihrer heutigen Nummer den Entwurf der neuen Verfassungs-urkunde in einer Beilage im Format des Blattes, auf neun zweispaltigen Kleinfolioseiten, mit.

S t a a t s p a p i e r e.

Paris, 6. März. 5prozent. konsol. 109 Fr. 75 Ct.; 4½prozent. — Fr. — Cent.; 4prozent. 103 Fr. 90 Ct.; 3prozent. 79 Fr. 65 Ct. Bankaktien 2650. — Kanalaktien 1225. — Röm. Anleihe 101½; belg. 104½; piemont. 1075. — portug. 18½. Span. Akt. 20½; Pass. 4½. St. Germaineisenbahnaktien 950 Fr. — Ct.; Verf. Eisenbahnaktien, rechtes Ufer, 752 Fr. 50 Ct.; linkes Ufer; 660 Fr. — Ct.; Cetter do. — Fr. — Ct.; Spinac do. — Fr. — Ct.; Mülhausen do. — Fr. — Ct.; Gas-erleuchtungs-gesellschaft 6. Dampfschiffahrtaktien (Pecq) — Fr. — Ct.

Wien, 3. März. 5prozentige Metalliques 106½; 4prozent. 100½; 3prozent. 80½; 2½prozent. 67½; 1834er Loose 122½; Bankaktien 1449; Nordbahn 110½; Mailänder Eisenbahn 109½.

Kurs der Staatspapiere in Frankfurt.

Den 8. März, Schluß 1 Uhr.		pZt.	Pap.	Geld.
Oesterreich	Metall. Obligationen	5	—	106 $\frac{3}{8}$
"	do. do.	4	—	101
"	do. do.	3	—	80 $\frac{7}{8}$
"	Banfactien	—	—	1733
"	fl. 100 Loose bei Rothf.	—	—	—
"	Partialloose do.	4	—	150 $\frac{3}{8}$
"	fl. 500 do. do.	—	—	122
"	Bethm. Obligationen	4	—	100 $\frac{3}{8}$
"	do. do.	4 $\frac{1}{2}$	—	102 $\frac{1}{2}$
Preußen	Staatsschuldcheine	4	—	104 $\frac{1}{2}$
"	Prämiencheine	—	65 $\frac{1}{2}$	—
Baiern	Obligationen	4	—	102 $\frac{1}{2}$
Frankfurt	Obligationen	4	—	102 $\frac{1}{2}$
"	Eisenbahnactien. Agio	—	—	43 $\frac{1}{2}$ %
Baden	Rentenscheine	3 $\frac{1}{2}$	—	101 $\frac{3}{8}$
"	fl. 50 Loose b. Goll u. S.	—	96 $\frac{1}{2}$	—
Darmstadt	Obligationen	3 $\frac{1}{2}$	—	100 $\frac{1}{2}$
"	fl. 50 Loose	—	—	63 $\frac{3}{8}$
"	fl. 25 Loose	—	—	23
Raffau	Obligationen b. Rothf.	3 $\frac{1}{2}$	100	—
"	fl. 25 Loose	—	22 $\frac{1}{2}$	—
Holland	Integrale	2 $\frac{1}{2}$	—	53 $\frac{3}{8}$
Spanien	Aktivschulb	5	—	11 $\frac{1}{2}$
Polen	Lotterieloose Rtl.	...	—	—
"	do. à fl. 500	—	—	79 $\frac{1}{2}$

Reblafert unter Verantwortlichkeit von Ph. Maclot.

Auszug aus den Karlsruher Witterungsbeobachtungen.

8. März	Barometer.	Thermometer.	Wind.	Witterung überhaupt.
R. 7 U.	273.10.12.	2,2 Gr. üb. 0	S	trüb
R. 4 U.	273.11.12.	4,4 Gr. üb. 0	SW	trüb
R. 11 U.	283. 0,52.	2,5 Gr. üb. 0	SW	trüb

Großherzogliches Hoftheater.

Sonntag, den 11. März: Ferdinand Cortez, große Oper in 3 Aufzügen, von Spontini.

Eisenbahnanlage in Rheinbaiern.

Meinem Versprechen gemäß, den Stand obiger Eisenbahnanlagen (hierbei auch namentlich der von der Rheinschanze nach Verbach-Saarbrücken projektierten) meinen Freunden nach der auf den 5. d. M. ausgeschriebenen Versammlung mitzutheilen, bemerke ich einseitigen bloß für den Augenblick, daß, nachdem

ich die Ausnahmen und Ueberschläge eingesehen, mich genau nach allen Verhältnissen erkundigt und den Berathungen (wobei gegen 250 der achtbarsten, reichsten und angesehensten rhein-baierischen Aktionäre aus allen Ständen, und Ausländer mit von den ersten Handlungshäusern anwesend waren), über die zu entwerfenden Statuten zc. bis an das Ende beigewohnt hatte, ich meine sämtlichen Aktien, sowohl die unter meinem eigenen Namen (zur Unterstützung der Anlage nach Saarbrücken) gezeichneten, als auch die mir unter andern Namen zugestandenen, vor meiner heutigen Abreise aus Speyer abgegeben habe, um kein Theilnehmer davon seyn zu müssen.

Diejenigen, die über die Verhandlungen zc. ausführliche Nachrichten zu haben wünschen, wollen mich dies in frankirten Briefen wissen lassen, wo ich ihnen dann den ganzen Stand der Sache und die Verhandlungen gedruckt senden werde.

Darmstadt, den 6. März 1838.

Ernst Emil Hoffmann.

Karlsruhe. (Anzeige.) Auster sind wider täglich ganz frisch zu haben bei

Jakob Giani.

Karlsruhe. (Anerbieten.) Unter äußerst annehmbaren Bedingungen können junge Leute bei einer gebildeten Familie so gleich oder bis Ostern in Kost und Logis aufgenommen werden. Das Nähere im Komtoir der Karlsruher Zeitung.



Karlsruhe. (Geldkasten zu verkaufen.) Bei unterschriebener Stelle sind zwei große eiserne Geldkasten aus der Hand zu verkaufen und können täglich eingesehen werden.

Karlsruhe, den 7. März 1838.

Groß. bar. Generalkassakasse.
E. Friderici.

(Baualford.) Die Steinhauer- und Zimmerarbeit für die Wohnhäuser zc. der Spinnerei und Weberei in Ettlingen, soll demnächst ebenfalls im Summissionswege in Aktord begeben werden. Alle zur Uebernahme dieser Arbeiten lusttragende Meister sind somit eingeladen, nächsten Dienstag, den 13. d. M., Nachmittags, auf der Baustätte in Ettlingen, oder Mittwoch, den 14. d. M., Nachmittags, Amalienstraße Nr. 36 dahier, die Akfordbedingungen und Pläne einzusehen, und Summissionszettel in Empfang zu nehmen.

Karlsruhe, den 8. März 1838.

Mit einer außerordentlichen Beilage und einer Beilage der chem. Fabrik bei Karlsruhe, Empfehlung von Baucheise betreffend.