

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1846

28.6.1846 (No. 173)

Karlsruher Zeitung.

Sonntag, den 28. Juni.

N^o. 173.

Vorauszahlung: jährlich 8 fl., halbj. 4 fl., durch die Post im Großherzogthum Baden 8 fl. 30 kr. und 4 fl. 15 kr.
Einrückungsgebühr: die gespaltene Peritzelle oder deren Raum 4 kr. Briefe und Selber frei.

1846.

Ankündigung.

Da mit dem Monat Juni das Abonnement auf die Karlsruher Zeitung zu Ende geht, so erlauben wir uns, zu einem neuen halbjährigen Abonnement einzuladen, mit dem Ersuchen, daß die Bestellungen für auswärtig bei den betreffenden Postbehörden, hier auf dem Kontor der Karlsruher Zeitung (Waldstraße Nr. 10) noch im Laufe dieses Monats gemacht werden wollen, damit in der Zusendung der Exemplare keine Unterbrechung eintrete.

Die Karlsruher Zeitung wird, wie bisher, so auch künftig eifrig bemüht seyn, ihren Lesern ein möglichst treues, lebendiges Bild unserer Zeitgeschichte vorzuführen, indem sie die wichtigsten Ereignisse und Thatsachen eben so schnell, als vollständig aus den besten Quellen mittheilen wird.

Der Besprechung unserer vaterländischen Zustände insbesondere soll vor Allem Raum gestattet werden, und dabei Verfassung, Gesetz und Ordnung uns unabänderlich zur Grundlage dienen.

Bei ihrer großen Verbreitung in allen Theilen des Landes eignet sich die Karlsruher Zeitung vorzüglich als ein wirksames Organ zu Anzeigen.

Die Besorgung von Einrückungen und Abonnementsbestellungen für ganz Frankreich hat Hr. G. A. Alexander in Straßburg, Brandgasse Nr. 10, übernommen.

Karlsruhe, im Juni 1846.

Die Redaktion.

Deutschland.

Waldshut, 23. Juni. Hr. geh. Finanzrath Hess hat in zwei Schriftchen: „Zur Erörterung der Frage etc., Karlsruhe 1845, bei Gutsch u. Rupp“ — und „Verteidigung des Vorschlags einer Eisenbahn durch das Höllenthal etc., Freiburg 1844, bei Wagner,“ den Bau einer Eisenbahn von Freiburg durch das Höllenthal in Anregung gebracht, und namentlich in Letzterem zu allenfallsigen Bemerkungen über deren Ausführbarkeit und Nutzen etc. aufgefordert, wodurch Schreiber dieses zu den nachfolgenden Erörterungen sich veranlaßt findet. Die in jenem Schriftchen aufgestellten Stundenberechnungen sind mit Sorgfalt entworfen und dürften zum Theil richtig seyn, wenn die verschiedenen Linien, auf welche der Hr. Verfasser sie anwendet, die gleichgünstige Lage zum Bau und Betrieb hätten, also das nämliche Anlagekapital erforderten, wenn gleichschnelle Fahrten möglich würden, und die Ladungsfähigkeit dieselbe wäre, wenn sich endlich die Aussicht auf gleichgroße Frequenz und somit auf gleichen Ertrag darböte. Daß alles dieses aber nicht der Fall, daß selbst die Richtigkeit der Stundenangaben der jetzigen Landstraßen zugegeben, deren Anwendung bei den aufgestellten Berechnungen unzulässig und unrichtig ist, versuche ich mit Gegenwärtigem darzustellen. Der Bau einer Eisenbahn über Gebirge erfordert zum Voraus ein ungleich größeres Bau- und Betriebskapital, als jener durch Flußthäler, namentlich würde er auf unserem Schwarzwald schwierig werden — wo für die zu bauenden Tunnel nur selten ganzes Gestein, sondern meistens größere Brocken aufgelagert gefunden, und also bedeutende Bauten in Mauerwerk ausgeführt werden müßten! — Auf den Hochebenen angelangt, zeigt sich eine zweite, eben so große Schwierigkeit, da hier Moorboden vorherrschend ist, dessen Ueberbauung für den Eisenbahnbetrieb bekanntlich sehr kostspielig, zeitraubend und unsicher bleibt. Ferner kommt in Betracht, daß eine Bahn über Hochgebirg wegen Umgehung der Steigen mit den bestehenden Landstraßen nicht gleiche Linie halten kann, sondern natürlich sich weiter ausdehnen muß, und deshalb die Länge dieser für jene keinen Maßstab gibt, was in jenen Berechnungen nicht berücksichtigt worden ist. Die beiden projektirten Gebirgsbahnen, sowohl jene des Kinzig- als die des Höllenthal, bieten die gleichen Schwierigkeiten dar, und müßte jede derselben zur Anlage ungeheure Summen kosten. Allein nicht nur die Anlage selbst, sondern auch der Betrieb derselben würden unverhältnißmäßig mehr kosten, als eine Bahn im Rheinthale. Denn außer den steten größeren Ausgaben für Brennstoff, Beleuchtung der Tunnel, müßten noch außergewöhnliche, jedoch häufig wiederkehrende Kosten aufgewendet werden: bei Fels- und Erdeinstürzen, bei Ueberschwemmungen und Schneelawinen. Dazu kommen die bereits jährlich statthabenden, oft Monate langen Unterbrechungen des Verkehrs wegen der großen Schneemassen im Winter. Das zu bezahlende Dienstpersonal würde in diesem Falle müßig stehen, der Güterverkehr eine andere Straße einschlagen, und die Einnahmen in Stocken gerathen. Ein solches Unternehmen dürfte nur dann zu rechtfertigen seyn, wenn sich ein außerordentlich großer Güter- und Personenverkehr erwarten ließe, oder wenn die Bevölkerung der Gebirgsgegenden, durch welche die Bahn zieht, eine bedeutende wäre, und vermöge ihrer Gewerbsverhältnisse eine besondere Berücksichtigung in Anspruch zu nehmen hätte. Dieses ist aber nicht der Fall, wie aus folgenden Darstellungen hervorgeht. Die Bahn durch das Höllenthal würde vom Himmelreich aus allenfalls folgende Kemter berühren: a) gegen Schaffhausen:

- 1) Neustadt mit ungefähr 2150 Seelen auf eine Quadratmeile,
 - 2) Bonndorf „ „ 2050 „ „ „ „
 - 3) Stühlingen „ „ 2550 „ „ „ „
- b) gegen Donaueschingen: Nr. 1) und 2) oben,
3) Donaueschingen u. „ mit etwa 3000 Seelen auf eine Quadratmeile.
4) Hüfingen

Die Bevölkerung der angeführten Gegenden ist mithin eine sehr schwache, wohnt auf den Gebirgen meistens auf zerstreut liegenden Höfen und kleineren Orten, wodurch dieselbe, so wie aus klimatischen Rücksichten, besonders auf Viehzucht und den bedeutenden Ertrag der Waldungen angewiesen ist. Gewerbe können nur solche blühen, zu deren Betrieb die hauptsächlichsten Rohprodukte bei der Hand sind, wie die Uhrmacherei, Strohschletereie, die verschiedenen Produkte aus Holz etc., dieses sind sämmtlich Gegenstände, zu welchen der Bergbewohner den Urstoff nicht aus der Ebene zu beziehen braucht, oder die gegenüber ihrem Werth ein sehr leichtes Volumen haben, und also auch höhere Frachtsätze vertragen mögen. An eine in Zukunft bedeutend werdende Bevölkerung auf den höheren Gebirgen des Schwarzwaldes ist nicht zu denken, da diese vermöge ihrer Natur auf die Kultur der Waldungen angewiesen sind, und die Ausrottung derselben die Bewohner der Ebenen eines ihrer nothwendigsten Bedürfnisse berauben würde. Ein weiteres, nicht kleines Hinderniß für die vortheilhafte Benützung einer Eisenbahn durch die Bergbevölkerung sind die vielen und tiefen Thaleinschnitte, welche jede Verbindung mit der Bahn sehr erschweren würden, so daß man, während sonst die Umgehung von zwei bis drei Stunden in den Bahnbetrieb gezählt wird, hier nur die allernächste, von höchstens einer Stunde dazu rechnen dürfte. Aus dem Gesagten geht zur

Genüge hervor, daß für die Bewohner der höheren Gebirgsgegenden des Schwarzwaldes eine Eisenbahn von keinem besonders großen Nutzen wäre, und ich gehe hiemit auf die Frage über, ob solche für den Güterverkehr eine Nothwendigkeit, oder, wie von mancher Seite behauptet wird, ein absolutes Bedürfniß seyn möchte? Wie im Eingang gesagt, sind die Frachtsätze, welche Hr. geh. Finanzrath Hess für die Gebirgsgegenden zu 1 fr. per Zentner und Stunde annimmt, wegen der höheren Anlage- und Betriebskosten, so wie der übrigen vorbemerkten Schwierigkeiten, nicht anwendbar, und das Unterschieds-Verhältniß, welches bei den gewöhnlichen Straßen jezt zwischen diesen und jenen des ebenen Landes besteht, würde selbst bei einem Bahnbau doch immer für Letzteres günstig seyn, während die Frachtsätze unter großer freiwilliger Einbuße der Staatskasse bereits die gleichen bleiben müßten. Der Hr. Verfasser gibt in seiner ersten Schrift, Abschnitt II, Seite 45, selbst Folgendes zu: „Während die Landfracht auf der gebirgigen, schlechten Straße von Freiburg bis Stühlingen für 17 1/2 Stunden Wegs noch in wenigstens 3 fr. vom Zentner für die Stunde besteht, ist sie auf ebenen, guten Landstraßen, z. B. zwischen Basel und Schaffhausen, in der neuesten Zeit auf 30 fr., oder etwa 1 1/2 fr. für den Zentner und die Stunde herabgesunken.“ Und doch ist diese Straße zwischen Basel und Schaffhausen keine begünstigte: der Frachtführer muß auf derselben die Tagesstunden, wie sie für den Grenzbezirk vorgeschrieben sind, einhalten, während er auf den Gebirgsstraßen nicht an solche gebunden ist, zudem hat man bisher den Güterzug des Rheinthales gezwungen, einen Umweg von bereits 1 1/2 Stunden über Gebirg (den Hundsrücken) nach Zerstetten zu machen, während die Straße über Erzingen ganz eben und weit näher gewesen wäre. Würden diese beiden Schwierigkeiten gehoben, so dürfte sich das unten folgende Zahlenverhältniß des Güterverkehrs noch bedeutend vermehren und die dormalige niedrige Fracht noch mehr sinken. Auf der Rheinthalsstraße selbst sind seit lange keine besonderen Verbesserungen vorgenommen worden; die Straße über das Gebirg ist in ganz gleich gutem Zustand und kann also nur in Beziehung der Steigen eine schlechte genannt werden. Wenn der Staat auf die nöthige Berechnung der Rheinthalsstraße auch nur den fünfzigsten Theil der Kosten verwenden wollte, die er auf eine vielleicht kaum fühlbare Berechnung der Gebirgsstraße auslegen müßte, so würden die Frachtsätze zwischen Basel und Schaffhausen mit den niedrigsten Eisenbahntarifen bereits gleichstehen — ein Ergebnis, welches einzig dem großen, schon bestehenden Verkehr und dem ebeneren Terrän zu verdanken ist. Nach dem gemachten Vorschlag würde auf eine Höllenthalbahn gegen Unterreggingen sogar noch eine Unterbrechung von 4 bis 5 Stunden statfinden, und zwar gerade über die steilsten Gebirge; diese würden auf den Zentner Gut folgende Kosten verursachen:

- 1) Ab- und Aufladen von der Eisenbahn 2 fr.
 - 2) Spesen, Provision etc. des Spediteurs 2 „
 - 3) Fracht, durch die nothwendigste Berechnung der jetzigen Straßen würden aus 4 bis 5, wenigstens 6 bis 7 Stunden werden, . . . 14 „
 - 4) abermaliges Ab- und Aufladen 2 „
 - 5) nochmalige Speditionsgebühren etc. 2 „
- zusammen 22 fr.

ein Betrag, den jeder Kaufmann und Güterversender für nicht zu hoch gegriffen erklären wird, und welcher doch alle Vortheilsberechnungen, welche aufgestellt worden sind, vernichtet!! Nun würde es aber noch zwei große Bahnhöfe, ein zahlreiches Personal und weitere großartige Einrichtungen für eine zu hoffende bedeutende Verkehrsbesförderung erfordern, deren Aufzählung ich unterlasse. — Daß der Staat eine solche Expedition gleichsam unentgeltlich übernehmen soll, wie vorgeschlagen wurde, wird ihm und seinen Steuerpflichtigen wohl Niemand zumuthen können, besonders wenn, wie früher gezeigt, die betreffende Gegend aus einem derartigen anhaltenden Opfer keinen verhältnißmäßigen Nutzen ziehen kann. Die eben erörterte Schwierigkeit der Konkurrenz der Gebirgsstraße mit jener des Rheinthales dürfte somit die vorgestellte Frage mehr als hinlänglich zu Gunsten der Letzteren gelöst haben, und ich gehe daher zum Projekt der Zürich-Leopoldshöhe- (basler) Bahn über, welches für Baden von einer weit größeren Wichtigkeit ist, als irgend einer der bisher aufgetauchten Pläne, was schon aus dem großen Verkehr hervorgeht, den die Rheinthals- und züricher Straße dormalen besaßen. Die Personenfrequenz der züricher Straße beläuft sich nach den stattgefundenen Nachzählungen auf 342,730 Reisende, rechnet man hierzu die damit in Verbindung kommende

brugg-aarau-luzerner Straße nur zu	100,000
und die diesseitige Rheinthalsstraße zu	150,000
so ergibt sich ein Ergebnis von	592,730 Reisenden.

Nach den Kaufhausregistern beträgt der jährliche Gütertransport auf der zürich-basler Straße dormalen . . .	570,000 Zentner;
jene der diesseitigen Rheinthalsstraße beläuft sich nach dem Pflastergelbertrag in Waldshut auf ungefähr	300,000 „
die brugg-aarau etc. Straße soll nur ergeben	150,000 „
also zusammen	1,020,000 Zentner;

hiesu würden dann noch ungefähr 100,000 Ztr. Salz, eine Masse Früchte, bereits eine Million Stücke Bretter und Schnittwaaren, ungefähr 50,000 Schafe, 20,000 Schweine u. kommen. (Schluß folgt.)

○ **M a n n h e i m**, 26. Juni. (Korresp.) Die Nummer 171 des „Mannheimer Journals“ enthält einen Artikel unter der Aufschrift: „Der badische Schulbote“, der nach der Natur seines Inhaltes eine Erwiderung verdient. Es war uns schon seltsam vorgekommen, wie der Verfasser jenes Artikels, der als „Lehrerfreund“ unterzeichnet ist, in einem frühern (Nr. 4 d. J.) auf den bloßen Prospektus hin, der nach keiner Seite hin irgend etwas Verlegendes enthielt, und die Förderung des Schulwesens als sein Ziel angab, den neu entstandenen „Badischen Schulboten“ so sehr verdächtigen konnte. Nun, da die Redaktion desselben in einer der letzten Nummern jene Verdächtigung zurückweist, ergreift jener „Lehrerfreund“ begierig diese Gelegenheit, um von Neuem jenes Blatt in den Augen des Publikums herabzusetzen. Er muß wohl selbst gefühlt haben, wie wenige triftige Gründe er hierzu aufbringen konnte, und nimmt daher seine Zuflucht zu allgemeinen Redensarten und fingirten Fehlern, gegen welche er dann seine Vorwürfe richtet. Der „Lehrerfreund“ erkennt nur zweierlei Schulblätter, entweder wirken sie für die Förderung der Schulen und Lehrer, oder sie wirken gegen dieselben; die erste Richtung sey vertreten durch das, mit der hiesigen „Abendzeitung“ ausgegebene „Badische Volksschulblatt“, die andere durch die mit dem „Morgenblatt“ ausgegebene „Badische Schulzeitung“. Nun scheint der Verfasser jenes Artikels freilich nicht begreifen zu können, daß auf dem ersten Felde Raum genug ist, um zwei Blättern freie Bewegung zu gestatten, und ist der Meinung, „daß der badische Lehrerstand im „Badischen Volksschulblatt“ ein Organ habe, das ihm jede andere Schulzeitung überflüssig und entbehrlich macht“, wobei er die günstige Gelegenheit nicht versäumt, das Beiblatt der „Abendzeitung“ gebührend anzupreisen. Wir sind weit entfernt, dem „Badischen Volksschulblatt“ sein Verdienst schmälern zu wollen; im Gegentheil, wir schätzen es sehr und anerkennen gerne hierbei das aufrichtige Streben und die Bemühungen der würdigen Lehrer, welche die Redaktion desselben besorgen; wir befürchten auch nicht, daß Abonnenten dasselbe aufgeben werden, um sich dem „Badischen Schulboten“ zuzuwenden; aber das Gerechtigkeitsgefühl eines jeden wohl denkenden Menschen empört sich, wenn er sieht, wie man, aus Besorgniß, einige Abonnenten zu verlieren, einem jugendlichen Genossen, der zwar allerdings auch noch seine Mängel und Fehler hat, der aber auch das hohe Ziel der Menschenbildung durch Förderung des Schulwesens sich gesetzt hat, auf eine so grundlose Weise allen Werth und alles Ansehen absprenken mag. Und sollten auch beide Blätter über gewisse Punkte in ihren Ansichten auseinandergehen, so mag man es füglich den Redaktionen anheimstellen, sich auf wissenschaftlichem Boden zu begegnen. Was der „Lehrerfreund“ noch weiter anführt, als „habe bis jetzt der Erfolg gelehrt, daß das Blatt nicht grünen will, daß viele Abonnenten bereits abgebrochen seyen und es abschaffen wollen“, sieht eher einer abgenützten Finte als der Wahrheit gleich. So viel wir dem Gange des Blattes gefolgt sind, glauben wir Grund zu haben, jene Aussage zu bezweifeln, müssen diesen Punkt aber natürlich der Redaktion oder der Verlagshandlung überlassen, da uns die nähern Verhältnisse hierüber nicht bekannt sind. Wir haben bisher in dem „Badischen Schulboten“ den redlichen Willen und auch die erforderlichen Kräfte zu erkennen geglaubt, wenn auch Manches nach unserm Wunsche darin hätte anders seyn können und sollen. Allein das gibt noch keinen Grund ab, gleich auf Unterdrückung eines Blattes hinzuwirken, weil es mit Mängeln u. Schwächen sein wohlgemeintes Ziel zu erstreben beginnt. Wir hätten geglaubt, vom „Mannheimer Journal“ erwarten zu dürfen, daß es solche verdächtigende Artikel nicht aufnehme, ohne vorher einigermaßen die Verhältnisse, die in den bereits erschienenen 24 Nummern klar zu Tage liegen, geprüft zu haben, und konnten es uns nicht versagen, den „Badischen Schulboten“ dagegen in Schutz zu nehmen. (A 418)

○ **Frankfurt a. M.**, 26. Juni. (Korresp.) Im Laufe dieser letzten Wochen hatten auf dem frankfurter Antheile der Main-Neckar-Eisenbahn zu wiederholten Malen Probefahrten statt, welche sämmtlich auf das Befriedigendste ausfielen. Es bewährte sich der Bau dieser Strecke des allgemein wichtigen Schienenweges als vollkommen gelungen und solid, und es war dies um so erfreulicher, da gerade auf diesem Theile große und zum Theil durchaus unerwartete Terrainschwierigkeiten zu überwinden gewesen waren, und man kaum hatte hoffen können, die Herstellung dieses Theiles in derselben Zeit, in der die großherzoglich hessischen und badischen Sektionen vollendet seyn würden, zu bewerkstelligen, was nun aber dennoch trotz aller jener Hemmnisse, die außer dem Bereiche der Vorberrechnung gelegen, auf das Zufriedenstellendste gelungen ist. Um so überraschender mußte eine Behauptung der „Großherzoglich Hessischen Zeitung“, enthalten in deren Nummer vom 24. Juni, erscheinen, welche den diesseitigen Theil als mangelhaft, selbst als gefährdend darstellte; um so überraschender war diese Behauptung des für ein halbsoffizielles Organ geltenden Blattes des Nachbarstaates, da sie ohne alle und jede Motivierung, ohne irgend eine nähere Bezeichnung der angeblichen Gefahren oder der angeblich gefährdenden Stellen den Lesern hingeworfen wurde. Daß sie allen und jeden Grundes entbehrt, beweist die abermalig sehr gelungene Probefahrt, welche gestern Nachmittag auf unserer Strecke der Main-Neckar-Eisenbahn von dem provisorischen Bahnhofe aus, an dem Aschaffenburg, dem sogenannten Affen-Thore, bis nach Langen gemacht wurde. Sie fiel wiederum so genügend aus, daß man keinen Anstand nimmt, diesen Nachmittag auf derselben Strecke eine feierliche Eröffnungsfahrt zu veranstalten. Die Mitglieder des Senats, der ständigen Bürgerrepräsentation und des gesetzgebenden Körpers, sowie eine Anzahl anderer Notabilitäten haben Einladungen zur Theilnahme an dieser Fahrt erhalten und angenommen. Von dem provisorischen Bahnhofe aus, wo eine Ehrenwache und das Musikcorps unseres Linienmilitärs aufgestellt seyn werden, wird der Wagenzug um 4 Uhr die Fahrt nach Langen (3 Stunden von Frankfurt entfernt) abgehen. Hoffentlich wird dann die halbsoffizielle „Großh. Hess. Ztg.“ den glücklichen Ausgang dieser partiellen Einweihungsfahrt als eine passende Gelegenheit dazu benützen, eine Behauptung zurückzunehmen, welche ihr wohl nur in einer Anwendung von Unüberlegtheit entschlüpft seyn kann. — Dem Vernehmen nach wird der öffentliche Dienst auf der Main-Neckar-Eisenbahn nunmehr am nächsten 7. Juli beginnen können. Das Publikum wird sich, wie dem großherzoglich hessischen und großherzoglich badischen, so auch dem frankfurter Theile des genannten Schienenweges mit aller Ruhe und der besten Zuversicht anvertrauen können. — Die äußerst wohlthätigen Regen, welche in diesen letzten Tagen in unseren Gegenden, wie in den übrigen Gauen Süddeutschlands gefallen, und denen jetzt wieder der herrlichste Sonnenschein gefolgt ist, lassen einen abermaligen merklichen Rückgang der Getreiderreise erwarten, um so mehr, da von Holland aus ansehnliche Getreide- und Mehlsendungen un-

terwegs sind, und sich die günstigsten Aussichten auf einen reichlichen Ertrag der ganz in Kürze beginnenden Kornerte darbieten.

Dresden, 20. Juni. (N. N.) Der Kriegsminister, Hr. v. Rostk, hat um seine Entlassung nachgesucht, und soll in der Person des Hrn. v. Mandelsloh, zeitigen Generaladjutanten des Königs, den Nachfolger erhalten. Doch wird er nicht ganz aus dem Dienste treten, sondern das Generalcommando der Kommunalgarde übernehmen, indem dasselbe nach den stattgefundenen Vorfällen mit der Würde des Prinzen Johann als für nicht länger vereinbar angesehen worden ist. Noch immer erhält sich übrigens das Gerücht von einer bevorstehenden Auflösung des ganzen Instituts.

Berlin, den 18. Juni. Bei der kürzlich dahier in Zollvereinsangelegenheiten zusammengetretenen Generalkonferenz sind bevollmächtigt: für Preußen: der kön. preuß. wirkliche geh. Legationsrath und Direktor im königl. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten v. Patow und der kön. geh. Oberfinanzrath Pochhammer; für Bayern: der kön. bayer. Bevollmächtigte bei dem Zentralbureau des Zollvereins dahier, Generalzolladministrationsrath Meirner; für das Königreich Sachsen: der kön. sächs. Zoll- und Steuerdirektor v. Zahn; für Württemberg: der kön. württemberg. Obersteuerrath Köchner; für Baden: der großh. bad. Zolldirektor Gohweiler; für Kurhessen: der kurfürstl. geh. Finanzrath Duvfing; für das Großherzogthum Hessen: der großh. hess. Oberfinanzrath Sartorius; für Thüringen: der großh. sächs. geh. Regierungsrath Thon; für Braunschweig: der herzogl. braunschw. Finanzdirektor v. Seyso; für Nassau: der herzogl. nass. Obersteuerrath Scholz; für die fr. Stadt Frankfurt: der Senator Göker. Mit Ausnahme des ersten Bevollmächtigten für Preußen und des Kommissärs für Württemberg haben alle übrigen Bevollmächtigten auch an den Verhandlungen der vorjährigen Generalkonferenz zu Karlsruhe Theil genommen.

Berlin, 20. Juni. (W. Z.) Man setzt sich, wie dies auch schon anderweitig erwähnt, der Gefahr aus, verläßt zu werden, wenn man immer von Neuem auf die Gerüchte von einer bevorstehenden Verfassungsänderung zurückkommt, nachdem dieselben nun seit sechs Jahren in hundertfache Weise und bei den verschiedensten Gelegenheiten in Umlauf gesetzt worden sind, ohne daß sich irgend etwas davon verwirklicht hätte. Allein wir haben in unserer Gesetzgebung mehr Beispiele als zuviel, eines wie langen Zeitraums es bedarf, bis irgend ein wichtiger Gegenstand bei uns zum Abschluß gebricht, und es liegt deshalb darin, daß sich bis jetzt von den vielen Verfassungsgerüchten nichts bestätigt hat, durchaus kein Beweis für deren Grundlosigkeit. Wir sind in unseren wiederholentlichen Mittheilungen dem Gange der Beratungen ununterbrochen gefolgt und haben die verschiedenen wichtigen Incidenzpunkte hervorgehoben, wir haben damit denn auch alle Anhaltspunkte für eine Besprechung der definitiven Beschlußnahme in dieser für das ganze Land so wichtigen Angelegenheit gewonnen. Denn wirklich sind die Beratungen in diesem Augenblicke so gut wie beendet. Nachdem die Vorfrage, ob eine weitere Entwicklung der Verfassung nothwendig und dieselbe jetzt an der Zeit sey, von sämmtlichen Mitgliedern des Staatsministeriums und der sogenannten Verfassungskommission einstimmig, selbst mit Einschluß des Hofmarschalls v. Roschow, war bejaht worden, handelte es sich bei den ferneren Beratungen um Feststellung der einzelnen Modalitäten der Verfassung selbst. Sowohl um den Zustand unserer innern politischen Verhältnisse mit den wiederholentlichen feierlichen Versprechungen in Einklang zu bringen, als auch um manchen Uebelständen abzuwehren, die aus der beengten Stellung unserer Provinzialstände folgen, mußte das Bestreben vornehmlich dahin gerichtet seyn, die acht Provinzialversammlungen zu Reichständen zu vereinigen. Demgemäß geht denn die erste Bestimmung dahin, daß alle drei Jahre sämmtliche Provinzialstände zu einer reichständischen Versammlung zusammenzutreten sollen. Keineswegs sollen aber in Folge davon die Provinzialstände selbst als solche aufgehört zu bestehen, ja nicht einmal die provinzialständischen Ausschüsse, vielmehr sollen diese verschiedenen Versammlungen neben einander bestehen, etwa in der Weise, wie jetzt die Kreisstände und die Provinzialstände neben einander hergehen, und beide Versammlungen sollen mit verschiedenen Rechten und Attributen ausgestattet seyn. Zu den Berechtigungen der sog. reichständischen Versammlungen soll vornehmlich dreierlei gehören. Erstens soll ihnen eine detaillirte Uebersicht sämmtlicher Staatseinnahmen und über die Art und Weise ihrer Verwendung vorgelegt, und hiermit eine Kontrolle über das ganze Budget bewilligt werden. In dieser Weise würde sich demnach unsere frühere Mittheilung über die den Ständen zu machende Finanzvorlage bestätigen. Zweitens soll ihnen das Steuerbewilligungsrecht beigelegt werden, was natürlich das Steuerverweigerungsrecht einschließt. Allein es sollen von dieser Berechtigung zwei Ausnahmen stattfinden, nämlich erstens für die Kriegszeit und zweitens in allen Fällen, wo der Monarch durch bestimmte Traktate zur Erfüllung bestimmter Obliegenheiten verpflichtet ist. Ueber diese beiden letzterbezeichneten Punkte sind die Beratungen bis jetzt aber noch nicht zu einem definitiven Abschluß gekommen, da einzelne Rathgeber der Krone den Monarchen von der Feststellung dieser beiden Bestimmungen abzuhalten bemüht sind, indem sie geltend machen, daß die Steuern im Kriege schon so schlecht und spärlich eingehen, und eine exekutivische Vertheilung derselben unmöglich ist, daß daher durch eine Bewilligung und Gutheißung derselben Seitens der Stände höchstens ein Motiv für den pünktlichen Eingang derselben entspringt. Für das Aufgeben der zweiten Bestimmung wird aber vor Allem geltend gemacht, daß dieselbe nur ein Mißtrauen gegen das ganze den Ständen bewilligte Steuerbewilligungsrecht im Lande hervorzurufen geeignet sey, da bei der Unbestimmtheit des Ausdrucks man nicht recht wissen werde, welchen Zweck diese Bestimmung habe, so daß man dieselbe wahrscheinlich nur als eine Hintertür betrachten werde, durch welche man bei allen möglichen Gelegenheiten hinauszuwühlern versuchen möge. Drittens soll von der Zustimmung dieser Reichstände die Kontrahierung aller etwa nothwendig werdenden Staatsschulden abhängig gemacht, und dieselben unter deren Garantie gestellt werden. Es soll namentlich dieser Bestimmung wegen von den Ständen ein permanenter reichständischer Ausschuss aus ihrer Mitte gewählt werden, der nicht nur ein Organ für alle höheren Landesinteressen abgeben soll, sondern mit dem die Regierung auch erforderlichen Falls verhandeln kann, wenn die Dringlichkeit der Zeitumstände eine Konvokation sämmtlicher Reichstände nicht erlaubt. Das Gesetzgebungsrecht soll den Reichständen nicht ertheilt werden, vielmehr sollen ja, wie bereits erwähnt, die acht Provinzialallandtage auch ferner bestehen bleiben, und ihnen auch in der Folge alle die Personen- und Eigenthumsrechte verändernden Gesetze als Propositionen vorgelegt werden, wie ihnen auch allein das Petitionsrecht verbleiben soll. Eine fernere Besprechung des Planes erscheint uns noch nicht an der Zeit, wir begnügen uns deshalb für heute mit der Mittheilung des eben angeführten Faktischen.

Berlin, 21. Juni. (W. Z.) Bekanntlich genießt unser gegenwärtiger

Gesandter in London, der wirkliche geb. Rath Bunsen, beim König in Bezug auf alle religiösen und kirchlichen Fragen ein ganz besonderes Ansehen, und es ist bekannt, wie sehr das im vorigen Jahre herausgekommene Buch des geb. Rathes Bunsen „die Verfassung der Kirche der Zukunft“ im Sinne des Königs geschrieben ist. In Folge hiervon, und um denselben stets unmittelbar zu Rathe ziehen zu können, hat der König Herrn Bunsen hierher berufen, um während der Dauer der Beratungen hier zu verweilen. Wenn man nun die Menge wichtiger Fragen bedenkt, die gerade in diesem Augenblick in England der Erledigung entgegenstehen, und insofern die Anwesenheit unseres Gesandten in London, wenn auch nicht gerade nothwendig, doch wünschenswerth machen (man denke nur an die Getreidezoll- und Tarifffrage, die Kabinettskrisis, das Verhältnis zu Amerika u. s. w.), so wird man zugestehen müssen, daß der König den Rath des Hrn. Bunsen sehr hoch angeschlagen und ihm um denselben sehr viel zu thun seyn muß, wenn er ihn in einem solchen Augenblick von seinem Posten hierher beruft. Kurz, der geheime Rath Bunsen wird in den nächsten Tagen hier eintreffen, und statt seiner von hier aus der Legationsrath Reumont nach London gehen.

Italien.

Rom, 18. Juni. (A. Z.) Gestern Nachmittag fuhr der heilige Vater vom Quirinal nach dem Vatikan; auf dem ganzen Weg dahin erlebte das dichtgedrängte Volk auf den Knien seinen Segen. Ueberall wurde der neue Papst mit Jubel und Lebehoch begrüßt. Bei der Ueberfahrt über die Engelsbrücke wurden die Kanonen der Engelsburg gelöst, sowie auf dem ganzen Weg alle Kirchen ihre Glocken läuten ließen. In der sirinischen Kapelle angelangt, setzte der Pontifex sich auf den Altar und empfing die Huldigung sämtlicher Kardinäle, die ihm Fuß, Knie und Schultern küßten. Hierauf wurde er zum ersten Mal auf dem päpstlichen Stuhl nach der St. Peterskirche getragen, begleitet von dem ganzen Hofstaat, die Kardinäle voran. Beim Eintritt in die Vorhalle des Tempels ward der Jubel so laut, daß die Sänger- und Musikchöre überstimmt wurden. Der Papst schien sichtbar gerührt, und segnete rechts und links die Gläubigen. Am Altar des Allerheiligsten verrichtete er seine stille Andacht, und nun schritt der Zug dem Hauptaltar zu, unter feierlichem Posaunenschall. Eigend auf dem Altar empfing der Neugewählte die dritte Huldigung der Kardinäle (die erste hätte er gleich bei seiner Ermählung im Konklave erhalten). Die große St. Peterskirche war im Mittelschiff gedrängt voll. Auf dem Rückweg zum Quirinal, seiner nunmehrigen Residenz, war der Zug ein Triumphzug, und die ganze lange Via Papale überfüllt mit Menschen. Alle wollten den heiligen Vater sehen und begrüßen, und überall hört man ausrufen: quanto è bello. Man sagt, er werde heute Nachmittag bei der Frohnleichnamspredigt vor St. Peter erscheinen. Wie man sich erzählt, soll in wenigen Tagen eine allgemeine Amnestie für alle politischen Verbrecher ergehen — ein Mittel, wodurch der Papst sich alle Herzen gewinnen und viele Familien aus Unglück und tiefem Leid retten könnte. Die Krönung soll am 24. d., als am Namenstag des heiligen Vaters, vor sich gehen. Als Staatssekretär fungirt für's erste noch Mons. Corboli Bassi. — Man erzählt sich mehrere rührende Szenen, unter diesen das Wiederzusammentreffen des Papstes mit seinem bejahrten Lehrer der Theologie, dem Abbate Graziosi. — Gestern Abend wurden die päpstlichen Kurieren an alle Nunciaturen des Auslands befördert, um die fremden Höfe von der Wahl des Papstes Pius IX. zu unterrichten.

Ein Brief aus Rom in der Augsb. „Postztg.“ sagt über die Papstwahl: „Vierunddreißig Stimmen waren die zur Wahl nöthige Zahl. Kardinal Mastai Feretti hatte eben in dem dritten Scrutinium mit zwei andern Kardinälen die Stimmzettel zu prüfen. Als das vierunddreißigste Botum in seine Hände kam, fiel er in Ohnmacht zu Boden. Die neben ihm stehenden Kardinäle hoben ihn von der Erde auf und begleiteten ihn auf seinen Platz. Der Gewählte widerstrebte lange; auf einstimmiges Zureden der Kardinäle willigte er endlich ein und sprach, Thränen in den Augen, mit zitternden Lippen: „Ecco indignus servus tuus, fiat voluntas tua.“ Die Scrutatores hatten übrigens noch drei weitere Stimmen für Kardinal Mastai Feretti im Reiche gefunden.“

Schweiz.

Largau. Von dem schon kürzlich von uns mitgetheilten Instruktionsentwurf, betreffend den „Sonderbund“, wurden Art. 1 und 2 unverändert angenommen, der Art. 3 lautet: „Je nach Umständen ist die Gesandtschaft ermächtigt, dahin zu stimmen, daß die ordentliche Tagelagung sich nicht eher auflöse, als bis einem diesfälligen Bundesbeschlusse Genüge geleistet und diese Angelegenheit endlich erledigt seyn werde.“ Zu Gesandten sind gewählt, beide im ersten Scrutinium, die vorjährigen Gesandten: Herren Landesstatthalter Frei-Herose von Aarau und Fürsprech Peter Bruggisser von Wohlten.

Portugal.

Paris, 25. Juni. (Korr.) Die Nachrichten aus Portugal v. 16. sprechen von mehren Straßenaufläufen, bei denen die Volkshäuser die Häuser von erklärten Anhängern Cabral's angegriffen, und mit schrecklichen Drohungen die Verbannung des Sekretärs der Königin, Diez, und die Absetzung aller in den Provinzen kommandirenden Generale verlangten. Die septembrißische Presse greift bereits zwei Mitglieder des Kabinetts Palmella erbittert an, bald werden diese Angriffe sich auf das ganze Kabinet ausdehnen; Palmella ist mit seinen Konzeptionen am Ende angelangt; die Septembrißer sind aber noch lange nicht am Ende ihrer Forderungen, und so dürfte der Kampf bald wieder beginnen. Die Finanznoth ist noch immer dieselbe. General Saldanha war noch nicht in Lissabon angekommen, und man bezweifelte sogar, daß er das ihm bestimmte Portefeuille annehme.

Spanien.

Paris, 25. Juni. Briefe aus Madrid vom 20. sprechen von der Bildung einer großen Aktiengesellschaft, die von der spanischen Regierung die Philippinen und die Inseln Annobon und Fernando Po auf 25 Jahre pachten, und eine Rachtsumme, die das Doppelte der jetzigen Erträge beträgt, bezahlen; ferner aus diesen sehr vernachlässigten Inseln große industrielle und kommerzielle Anstalten gründen wollen.

Frankreich.

Paris, 25. Juni. (Korr.) Eine Verordnung des Ministers des Innern verbietet für die Zukunft die Verfertigung und den Gebrauch von Anzeigen, Adressen u. s. w., die die Form und die Verzierungen der Banknoten haben, so daß sie von Unerfahrenen leicht für solche gehalten werden, und bereits Anlaß zu mehren Betrügereien gegeben haben. — Dem „Office de publicite“ zufolge ist das Gesellschaftskapital des auf Aktien gegründeten radi-

kalen Blattes; der „National“ gänzlich aufgezehrt, und die Aktionäre sind auf den 31. Juli zu einer Generalversammlung einberufen, um den Rechenschaftsbericht zu hören, zu berathen und — ein neues Kapital zusammen zu schießen. Der Radikalismus auf Aktien! auch eine Erfindung unserer Zeit. — Die von der Regierung in den Jahren 1844 bis 1846 verliehenen fünfzehn Eisenbahnkonzeptionen müssen in den Jahren 1848 bis 1852 vollständig ausgeführt und die Bahnen der Zirkulation übergeben seyn, u. das bis dahin von den Aktionären noch nach und nach einzuzahlende Kapital beträgt 969,950,000 Franken. — Wir haben heute algierier Blätter bis zum 20. Sie bringen lange Einzelheiten über die Ermordung der 25 Kranken von der Kolonne des Generals Randon u. die von dem General sogleich den Kabylen auferlegte Strafe, die aber nichts Neues enthält. Die Kabylen um Budschia hatten die Garnison dieser Stadt angegriffen, waren aber mit großem Verluste zurückgeschlagen worden. — Der bekannte Kompositour A. Adam hat von dem Minister des Innern das Privilegium eines dritten französischen Operntheaters erhalten, welches auf dem Boulevard du Temple an die Stelle des Theaters Franconi treten wird. Wie es heißt, soll Jules Janin bei dem Unternehmen in sekundärer und artistischer Hinsicht theilhaftig seyn. Ein Theaterkritiker wird selbst Theaterdirektor! — Welche Nemesis!! — Das Steigen der Frucht- und Brodpreise hat am 20. dieses Monats in Nancy Unruhen hervorgerufen, die am 21. noch fortbauerten. Das Militär mußte gegen die Zusammenrottungen einschreiten, und mehre Angriffe mit dem Bajonett fanden Statt. Mehre Personen wurden verwundet und zahlreiche Verhaftungen vorgenommen. — Zu den Tagesgerüchten gehört ferner, daß Herr v. M. yendorf bald als russischer Botschafter hier eintreffen, und daß die Prinzen Joinville und Numale sich zur Hochzeitsfeier der Großfürstin Olga nach Petersburg begeben würden. — Man versichert heute, die Regierung habe durch den Telegraphen die wichtige Nachricht erhalten, daß der neue Papst, Pius IX., den Kardinal Gizzi, an Lambruschini's Stelle, zum Staatssekretär ernannt habe.

Großbritannien.

Paris, 25. Juni. Aus London ist hier die Nachricht eingetroffen, daß die Marquise v. Harcourt, deren Sohn, der Graf Georg Harcourt, die Tochter des französischen Botschafters Grafen Aulaire geheiratet, sich durch eine unvorsichtiger Weise genommene zu starke Dosis Opium den Tod gegeben habe.

Amerika.

Paris, 25. Juni. (Korr.) Wir haben heute (über Havre) Nachrichten aus New York bis zum 8. Juni und aus Vera-Cruz bis zum 20. Mai. Die Truppen der Union drangen rasch vorwärts und General Taylor hatte Matamoros genommen. Der General Arista, der die Mexikaner befehligte, hatte um einen sechswoöchentlichen Waffenstillstand gebeten, allein da Taylor ihn nur 24 Stunden bewilligte, so mußte er die Stadt räumen, die sogleich von den Nordamerikanern besetzt ward, und, mit Zurücklassung seines ganzen Geschüzes, seinen Rückzug antreten. Vera-Cruz ist blockirt, alle Nordamerikaner in Mexiko haben den Befehl erhalten, das Land zu verlassen.

Vermischte Nachrichten.

Darmstadt, 22. Juni. Heute Morgen um 7 Uhr begann die erste der regelmäßigen Fahrten, welche nun täglich stattfinden werden (Morgens 7 und Abends 5 1/2 Uhr von Darmstadt nach Heppenheim; Morgens 9 und Abends 7 1/2 Uhr von da zurück nach Darmstadt; — Morgens 7 1/2 u. Abends 6 Uhr von Darmstadt nach Langen und Morgens 8 1/2 und Abends 7 Uhr von da zurück) — und woran das Publikum gegen Bezahlung Theil nehmen kann. Der Tarif für diese Fahrten ist nachstehender:

Table with 4 columns: Station, Wagenklasse I, II, III, IV (Stehw.). Rows include Langen, Oberstadt, Zwingenberg, Bensheim, Heppenheim.

Auf den Zwischenstationen verhältnißmäßig, und zwar zwischen Oberstadt und Zwingenberg 24, 18, 12 und 9 fr.; zwischen Zwingenberg und Bensheim 12, 9, 6 und 3 fr.; zwischen Bensheim und Heppenheim 12, 9, 6 und 3 fr. u. c. Für die ganze bereits eröffnete Route von Heppenheim bis Langen 1 fl. 36, 1 fl. 9, 48 und 33 fr., je nach den vier Wagenklassen. — Die erste und zweite Klasse sind in denselben Wagen, so daß die vierstzigen Koupe's die erste, der Mitteltheil der Wagen mit fünfpersönigen gepolsterten Sitzen die zweite Klasse bilden. Die Wagen sind sehr geräumig, bequem und elegant, ganz geschlossen und mit Glasfenstern versehen. Die Personenwagen der dritten Klasse, ebenfalls hoch, geräumig und bequem, sind neben offen, mit ledernen Jalousien und enthalten höhere Bänke. Die der vierten Klasse sind bloße Stehwagen, jedoch ebenfalls oben bedeckt und bequem eingerichtet.

Frankfurt a. M., 24. Juni. Der Weinstock hat in der Umgegend unserer Stadt, im Rheingau, in der Pfalz und in Rheinhessen unter Begünstigung des schönsten Wetters glücklich verblüht, und gewährt bis jetzt Aussicht auf einen ebenso reichen als vorzüglichen Ertrag.

Hannover, 18. Juni. Vor einiger Zeit wurde die Theaterkasse bestohlen, ohne daß der Thäter zu ermitteln war. Der Kassier ertränkte sich bald darauf, aber die Intendanz rechtfertigte seinen Ruf durch öffentliche Bekannmachungen und ließ ihn unter großem militärischem Pomp begraben, während vor Kurzem das Amt Hannover noch in einem Steckbriefe bekannt machte, im Falle der Verfolgung etwa als Leiche gefunden werde, man ihn auf die eines Selbstmörders würdige Weise begraben lassen möge. Wie reimt sich Dieses! — Eben so auffallend ist die plötzliche Entlassung des Oberhofmarschalls v. Steinberg, mit folgenden Worten: „Der zeitliche Oberhofmarschall v. Steinberg ist auf sein Ersuchen aus dem Dienste völlig entlassen.“ Steinberg ist einer der reichsten Männer des Landes, und reiste sogleich auf seine Güter. Ueber die Gründe der Entlassung dieses sonst so hochangesehenen Mannes weiß man noch nichts Näheres.

Redigirt unter Verantwortlichkeit des Verlegers.

Bei dem Kontor der „Karlsruher Zeitung“ sind für die Wittve St u b in Boderstweier ferner folgende milde Beiträge eingegangen: R. aus Offenburg 5 fl. 22 kr., (5 fl. 24 kr., abzüglich 2 kr. Porto.) Hierzu die früheren 11 fl. 21 kr., macht im Ganzen 16 fl. 43 kr.

Fernere Beiträge werden bereitwillig angenommen.

