

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1846**

29.6.1846 (No. 174)



# Karlsruher Zeitung.

Montag, den 29. Juni.

No. 174.

Vorausbezahlung: jährlich 8 fl., halbj. 4 fl., durch die Post im Großherzogthum Baden 8 fl. 30 kr. und 4 fl. 15 kr.  
Einrückungsgebühr: die gepaltene Petitzeile oder deren Raum 4 kr. Briefe und Gelder frei.

1846.

## Deutschland.

Walldshut, 23. Juni. (Schluß.) Hr. geb. Finanzrath Hef hat die Frequenz der künftigen Höllenthalbahn, Abschnitt V., Seite 78—82, unter Entziehung des dermaligen Verkehrs der meisten übrigen Straßen auf 598,000 Zentner gebracht, also im glücklichen Fall die Hälfte desjenigen, was die zürich-basler Linie jetzt schon als eigene bestimmten Besitz annehmen kann. Die bisherige Frequenz der Höllenthalstraße dürfte wohl nicht über 100,000 Ztr. betragen. Von einem Hauptertrag, dem Personenverkehr, ist gar keine Rede; freilich wird dieser schwerlich in größerer Zahl sich über die Berge bewegen und kann demnach auch ganz richtig nie groß in Anschlag gebracht werden. Und doch möchte man von mehreren Seiten die Behauptung aufstellen, daß die Rheinthallinie für Baden nicht diejenige sey, welche das Gemeinwohl erbeische, da sie nur die Gränze berühre. Es wird hierbei besonders übersehen, daß gerade das Rheinthal und der sich anschließende Gebirgsabhang des Schwarzwaldes (der ganz in den Betriebsrayon fällt) die meiste Bevölkerung, die größte Gewerbsamkeit, bedeutenden Ackerbau, kurz alle Elemente zur Belebung des Bahnbetriebs in sich faßt und also fähig ist, auch weitläufig den größten Nutzen und Gewinn aus demselben zu ziehen. Es werden durch diese Linie berührt und kommen bereits ganz in deren Betriebsrayon 1) das Amt Lörrach mit 5200 Seelen auf eine Quadratmeile; 2) das Amt Schopfheim mit 3100 Seelen auf eine Quadratmeile, besonders wenn das Wiesenthal bis Leopoldshöhe benützt würde; 3) das Amt Säckingen mit 7600 Seelen auf eine Quadratmeile; 4) das Amt Walldshut mit 5000 S. auf eine Quadratmeile; 5) ein Theil des Amtes St. Blasien, und 6) ein Theil des Amtes Bonndorf. Es kämen also auf dieser Bahnlinie, auf der Strecke von Leopoldshöhe bis zum Rheinübergang in Walldshut, eine Bevölkerung von bereits 80,000 Seelen auf badischer Seite in den Betriebsverkehr der Bahn; mehr als ihre große Zahl ist zu berücksichtigen, daß diese Bevölkerung wohl eine der gewerbsamsten des Landes ist, und hinsichtlich ihrer Wohlhabenheit keiner andern Gegend desselben nachsteht. Kann die projektierte Höllenthal-Linie ähnliche Verhältnisse nachweisen? Nein! denn aus den bereits früher erwähnten Gründen würden die beiderseitigen Gebirgsabhänge von der Bahn keinen Gebrauch machen können und also höchstens 20—30,000 Seelen in den Bahnrayon kommen, und welchen spärlichen Gebrauch diese Minderzahl von einer Bahn machen könnte, ist ebenfalls früher angedeutet worden. Durch welche Linie wird nun wohl für das Land der größte Vortheil erzielt werden?! — Gerade diese günstigen Verhältnisse des Rheinthales aber sind es, weshalb von dessen Bewohnern so wenig zur Empfehlung und Verteidigung ihrer Straße geschieht; es ist ihnen unbegreiflich, wie man auf den Gedanken kommen konnte, die Hauptverkehrslinie des Landes auf einmal verändern zu lassen und deren Frequenz auf die Gebirgsbrücken zu versetzen?! Nachdem ich glaube, die Interessen hinsichtlich des inländischen Verkehrs deutlich gezeigt zu haben, handelt es sich nun noch vom fremden, oder den Durchgangsgütern. Unter'm 6. d. ist bekanntlich der Antrag zum Bau einer Eisenbahn von Dijon nach Mühlhausen von der französischen Deputirtenkammer genehmigt worden, wodurch also St. Louis und Straßburg die für uns wichtigen Endpunkte der pariser Straßen werden. Die Leopoldshöhe-zürich-konstanzer Linie gewinnt hiedurch eine verdoppelte Bedeutung, sie wird also nicht nur den Verkehr der badischen Staatsbahn, der elsässer, der südfranzösischen (lyoner), sondern auch noch zum großen Theil jenen der pariser Bahn in sich aufnehmen, da sie den nächsten und besten Weg nach dem Bodensee und Italien hat; es sind dann nämlich von Paris bis Leopoldshöhe 130 Stunden, von Leopoldshöhe bis Walldshut 13, von Walldshut bis Konstanz 18, zusammen 161 Stunden; dagegen von Paris bis Straßburg 120 Stunden, von Straßburg über die Gebirge bis Konstanz 44 $\frac{1}{2}$ , zusammen 164 $\frac{1}{2}$  Stunden; von Paris über Leopoldshöhe, Zürich und Wallenstadt bis Ghrur 172 Stunden, während über Straßburg die Kinzigthalstraße 192 Stunden beträgt; von Heidelberg über Zürich nach Ghrur 97 $\frac{1}{2}$  Stunden; von Heidelberg über Friedrichshafen nach Ghrur 96 $\frac{1}{2}$  Stunden, von Heidelberg über Ludwigshafen nach Ghrur 97 $\frac{1}{2}$  Stunden. Einzig von Offenburg und Heidelberg aus bis zum Bodensee hätte sowohl eine Kinzigthal- und bei letzterem auch eine württembergische Bahn einen näheren Weg, allein dieser scheinbare Vortheil wird durch das ungünstige Terrain, mit welchem jene beiden Linien zu kämpfen haben, mehr als ausgeglichen, besonders wenn einstens die ganze Strecke von Konstanz bis Leopoldshöhe und Heidelberg dem Staat zum alleinigen Betrieb anheimfällt. Keine andere Bahnlinie wird dieser dann den großen Güter- und Personenverkehr mehr streitig machen können, denn die einseitigen württembergischen Bahnen haben ebenfalls mit Gebirgsschwierigkeiten zu kämpfen und werden deshalb auch zum Voraus auf bedeutenden Personenverkehr verzichten müssen; sollte je auch eine basel-oltnere Bahn zu Stande kommen, so ist hier wieder der gleiche Fall, und nur die Rheinthallinie ist die von der Natur begünstigte, welche daher mit Vortheil jeder konkurrierenden Frachttare die Spitze bieten kann. Für Baden dürfte der Bau der züricher Bahn durch das Wiesenthal nach Leopoldshöhe sehr wünschenswerth werden, da es scheint, als wolle Basel den Durchgang durch sein Gebiet nicht, oder doch nur unter sehr erschwerenden Bedingungen gestatten. Es wäre die Verbindung mit den französischen Bahnen über Hüningen nicht schwer, und Leopoldshöhe würde hierdurch zu einem Verkehrspunkt gedeihen, deren Deutschland vielleicht wenige haben dürfte. Wenn auch der Staat zu den Mehrkosten des Baues einen Beitrag geben müßte, so wäre dieser durch den großen Nutzen mehr als gerechtfertigt. Könnte die Fortsetzung der Leopoldshöhe-züricher Bahn von Walldshut nach Konstanz, statt über Schaffhausen, nicht durch das Wutachthal bis über Fügen und von dort mittelst Tunnel gegen Singen möglich seyn? Donaueschingen würde ihr dadurch bereits auf drei Stunden genähert. Es ist dieses eine bloße Idee, über deren Ausführbarkeit ich mir kein Urtheil erlaube, allein Schaffhausen dürfte vielleicht seiner Zeit ähnliche Schwierigkeiten wie Basel erheben,

und dann wäre ein anderer Ausweg sehr erwünscht, besonders da eine derartige Linie ganz durch badisches Gebiet gehen würde. Die Fortsetzung der Rheinthalbahn nach Ludwigshafen statt nach Konstanz könnte Baden keine Vortheile bringen — wohin soll sie führen? — zu einer Fortsetzung nach Friedrichshafen oder Lindau? Allein dieses sind ja gerade die Konkurrenzten, und diese werden eben deshalb schwerlich eine solche Fortsetzung wünschen noch begünstigen. Die Schweiz, Italien und Oesterreich sind diejenigen Linien, woher unser Verkehr hauptsächlich kommen soll, und wohin er auch wieder gehen wird, und zur Vermittelung mit diesen, namentlich mit der Ersteren, ist Konstanz weit günstiger gelegen, als Ludwigshafen, besonders da Ersteres seiner Zeit wohl auch mit Rohrschach, und bei tüchtigen Haandanlagen mit Frauenfeld und Winterthur durch eine Bahn verbunden werden könnte. Baden gewinnt durch den Anschluß der züricher Bahn den ganzen ungeheuren Verkehr, den dieselbe, vom Herzen der Schweiz ausgehend, mit der Zeit befördern wird, und der weit größer werden dürfte, als jener der dermaligen Staatsbahn; es gewinnt zugleich mit Sicherheit die beiden Straßen des Splügen und St. Gotthard, so wie die berner Straße, und doch hat man behauptet, daß es nicht im Interesse des Landes liege, einen solchen Anschluß zuzugeben, daß man diesen Verkehr für sich behalten und über Schaffhausen nach Freiburg u. s. w. leiten könnte! Wer glaubt dieses wohl im Ernste, ist denn kein linkes Rheinufer vorhanden? Wenn sogar die züricher Bahn auf dem Birsefeld enden müßte, würde es wenig verschlagen, der badischen Staatsbahn in Leopoldshöhe wäre doch Alles entzogen und der elsässer zugeführt. Die Franzosen sind ohnedies zu praktisch, um die Endpunkte ihrer pariser Bahnen, Straßburg und St. Louis, zu verändern und eine weniger vortheilhafte Zweigbahn von Kolmar nach Breisach zu bauen. Wenn der Staat die Bewilligung zum Bau irgend einer Bahn an eine Privatgesellschaft erteilt, so ist es ja doch nur wieder der Staat, für den dieses Unternehmen gemacht wird, denn, nachdem der Erbauer seine Kosten und einzigen Gewinn für seine Bemühungen ersetzt erhalten hat, setzt sich der Staat in den Besitz. Die Interessen bei Erbauung einer einseitigen Privatbahn sind jener einer Staatsbahn ganz gleich, nur dann, wenn der Staat nothwendig findet, zum Besten des Allgemeinen Opfer zu bringen, treten andere Umstände ein, da eine Privatgesellschaft solche in größerem Maßstabe nicht bringen wird. Nach dem Vorangeführten hat aber Baden keine Ursache mit großen Opfern Gebirgsbahnen zu bauen, und für die leicht zu erbauende erträgliche Hauptlinie die erteilte Konzession zu verweigern, besonders wenn hierdurch, wie dieses hier der Fall ist, seiner schon erbauten Staatsbahn der Verkehr, auf den sie Anspruch zu machen hat, entzogen würde. Von Seite der Bewohner des Rheinthales wird man es nicht ungerne sehen, wenn die Staatsregierung noch so viele Konzessionen zu Bahnlängen unter erforderlicher Sicherheit an solide Unternehmer zu erteilen für gut finden dürfte. Eine Höllenthalbahn über Schaffhausen und Donaueschingen, so wie auch eine gleiche durch das Kinzigthal, werden der des Rheinthales keinen Nachtheil zufügen; wenn aber diese beiden Trassen nur dann einige Aussicht auf Bauwürdigkeit und einseitigen Nutzen geben sollen, wenn der Bau der Hauptlinie unterjagt oder verhindert werden könnte, so müßten solche Bahnen dem Lande zur immerwährenden drückenden Last werden, und würden, wie so manches Unternehmen, welches ohne praktische Grundlage begonnen wurde, wieder in ihr Nichts zurücksinken! Der Staat sollte hier der Spekulation freie Hand geben; die Vaulustigen werden die Sache schon reiflich untersuchen, je mehr solche Spekulationen sich einstellen, desto besser wird es seyn und so gewinnvoller wird einstens die Ernte werden; wo aber keine kommen und man nur auf Monopol und Staatsbau rechnen muß, da ist gewiß auch keine Bauwürdigkeit vorhanden, und es würden dem Lande nur ewige Opfer ohne irgend einen Nutzen auferlegt werden. Es ist in jüngster Zeit von den Verteidigern der Kinzig- und Höllenthalbahn darüber gestritten worden, welche dieser beiden Straßen einstens in Besitz des Hauptgüterzugs durch unser Land gewesen seyen? Meine Antwort ist: keine von beiden! denn das Rheinthal, insbesondere der Rheinstrom hatte den Hauptgüterzug. Auch ist es noch nicht lange her, so war es eine Unmöglichkeit, mit größeren Gütermassen über die Gebirgsstraßen zu kommen, da sogar vor 40 bis 60 Jahren die Straßen des Rheinthales noch in einem solchen schlechten Zustande waren, daß der Hauptverkehr zu Wasser stattfand, wie wohl aus den früheren Zollregistern ersehen werden könnte. Woher hatten die Städte am Untersee, Schaffhausen und namentlich jene am Rhein bis Basel ihren großen Verkehr, als von diesem Güterzug? woher stammen die zum Theil noch bestehenden vielen Zölle und Wassergelder dem Oberrhein und Untersee entlang? Was war Ludwigshafen noch vor nur 20 Jahren — ein unbekanntes, unbelebtes Fischerdörfchen! Das Rheinthal also allein hatte den Hauptverkehr inne, und aus den angeführten Zahlen zeigt es sich, daß die Rheinthallinie solchen auch wirklich jetzt noch besitzt und auch nicht so leicht verlieren wird. Freilich würde jede absichtlich verursachte Hemmung oder Erschwerung des Verkehrs auf die einseitige Gebiet die Veranlassung zu dessen Uebertragung auf das linke Rheinufer geben, wo ohnedies schon durch Erbauung neuer Straßen eine Konkurrenz versucht wird. Eine Transferrichtung durch das Höllenthal kann nie möglich seyn. Dieser Gedanke gehört zu den frommen, aber unpraktischen Wünschen.

X Von der Murg. (Korresp.) Hr. Oberforstmeister v. Kettner hat in der 8. Sitzung der ersten Kammer eine Motion über die Anlage von Stiftungskapitalen in Handels- und Gewerbeunternehmungen begründet, in welcher er es rügte, daß einer der bedeutendsten Stiftungsfonds des Großherzogthums ein Aktiengeschäft von mehr als 40,000 fl. ankaufte. Wir befinden uns in der Lage, über diesen Kauf einige Notizen geben zu können, die zur Beurtheilung dienen. Die Murgschifferschaft, im Besitze bedeutender Waldungen, eines ausgebreiteten Holzhandels, kostbarer Floßeinrichtungen und Sägemühlen, hat das Eigenthum an ihrem Vermögen in s. g. Gerechtigkeiten oder Aktien getheilt. Vor Kurzem wurden 9000 solcher Gerechtigkeiten in Gernsbach öffent-



lich veräußert. Die Verwaltung des forbacher Heiligenfonds erhielt sie um 43,000 fl. Dieser Heiligenfond besitzt an 3000 Morgen Wald, auf denen jetzt für mehr als 500,000 fl. schlagbares Holz steht. Seither mußte das Holz des Heiligen meistens an die Murgschiffer zu sehr billigen Preisen verkauft werden, indem die Heiligen-Waldungen so liegen, daß die Holzabfuhr zu Markt, soll sie mit Nutzen geschehen, nur durch die murgschifferschaftlichen Flöß-Einrichtungen hätte stattfinden können, was jedoch bloß gegen bedeutende Entschädigung gestattet worden wäre. Durch die Erwerbung der 9000 Aktien ist für den Heiligenfond aber das Recht erworben worden, ohne besondere Entschädigung sein Holz zu flößen, auch auf den murgschifferschaftlichen Sägemühlen seine Klöße zu Borden und Latten schneiden zu lassen. Welche Vortheile dem Heiligenfond daraus erwachsen, darüber nur einige Beispiele: 1) Das Kasten Buchen Scheitholz wurde in den Heiligenwaldungen seither zu 7 bis 8 fl. verkauft. Im murgschifferschaftlichen Holzhoft zu Raftatt kostet es 16 bis 17 fl. Die Kosten der Flößerei bis dahin berechnen sich auf etwa 15 fr. per Kasten. Gewinn also über 100 Proz. 2) Nach dem frankenthaler Kurant kosten jetzt dort 100 Bretter erster Klasse, nämlich fehlerfreie sog. + Bretter 88 fl., ein Brett sohin 52<sup>1</sup>/<sub>2</sub> fr.; zweiter Klasse, d. h. solche, in denen sich schon einige Aeste befinden, per 100 Stück 78 fl., oder per Brett 46<sup>1</sup>/<sub>2</sub> fr.; dritter Klasse, ordinäre Bretter, per 100 Stück 68 fl., oder per Brett 40<sup>1</sup>/<sub>2</sub> fr. Die Murgschiffer zahlen aber für's Stück aller drei Klassen durchschnittlich höchstens 24 fr. Rechnet man dazu die Flößkosten zc. bis Frankenthal à 6 fr. per Brett, so läßt sich leicht berechnen, welcher enorme Gewinn beim Verkaufe gemacht wird. Der forbacher Heiligenfond verfolgt nicht bloß Kirchenbau- und Pfründzwecke, er gewährt auch reichliche Unterstützungen an alle ehemals gräflich eberstein'schen Orte des Murgthales. Gewinnt er viel, so kann er auch viel geben, hindert man ihn, seine Einnahmequellen nach Kräften zu benutzen, so hindert man ihn an der Erfüllung seiner Aufgabe. Die erworbenen 9000 Gerechtigkeiten oder Aktien bilden aber gerade den Weg zur Vermehrung der Einnahme und zugleich eine dem Kapitale entsprechende liegenschaftliche Anlage der 43,000 fl., indem ja Miteigentumsrechte an den schifferschaftlichen Waldungen zc. dadurch erworben wurden. Der Aktienkauf liegt im klarsten Interesse des Fonds u. des Publikums, aber nicht in dem der Murgschifferschaft, welche seit Jahren gewöhnt ist, die Holzpreise in der Gegend nach Belieben zu stellen, und dadurch schon manchem armen Hausvater den Ankauf des Holzes über Maas erschwerte. Wir wollen nun dem unbefangenen Leser die Beurtheilung der Sache überlassen. Einer der Herren Redner nannte bei der Unterstützung der Motion diesen Aktienkauf eine gewissenlose Handlung. Wir sind von Demselben überzeugt, daß er den Ausdruck nach näherer Kenntnis der Verhältnisse als unbegründet zurücknehmen wird. (A 420)

Darmstadt, 26. Juni. (S. M.) Nachdem in den letzten acht Tagen verlautet hatte, daß die Absicht sey, sämtliche Abendfahrten der Main-Neckar-Eisenbahn in Frankfurt a. M. endigen zu lassen, und eine genauere Erwägung dieser Absicht ergab, daß damit die vertragmäßige Eigenschaft des hiesigen Zentralbahnhofes und Alles, was damit zusammenhängt, namentlich die Anwesenheit der Werkstätten an hiesigem Plage, in Frage käme, that sich sowohl im Schooße des Gemeinderaths, als der Bürgerschaft die bestimmte Entschliebung kund, jenem Vorhaben so weit noch thunlich und durch einzulegende Vorstellungen in den Weg zu treten. Insbesondere trat gestern eine große Bürgerversammlung zusammen, welche eine Eingabe an Bürgermeister und Gemeinderath und, da Seine königl. Hoheit der Großherzog auf seinem Sommeraufenthalte zu Seeheim an der Bergstraße abwesend ist, eine zweite solche an Seine königl. Hoheit den Erbgroßherzog beschloß, welche erstere so gleich nach beendigter Versammlung dem gerade in Sitzung befindlichen Gemeinderath durch eine Abordnung überreicht wurde. Mit der andern wird es ebenfalls thunlichst bald durch eine Abordnung geschehen. Ueber die ganze Frage, welche allerdings eine Lebensfrage für Darmstadt ist, gibt sich eine große Bewegung im Publikum kund, welche noch gesteigert wurde, als gestern viele Frankfurter eine Probefahrt von Frankfurt hierher machten und man versicherte, die damit beauftragten Mitglieder des Senats würden heute hierher kommen, die Sache zum völligen Abschluß zu bringen. Heute Morgen nun wird der Beigeordnete Kahlert von hier, welcher gestern in der Sache eine Audienz bei Seiner königl. Hoheit dem Erbgroßherzog gehabt, zur wo möglichen Erreichung gleichen Zweckes bei Seiner königl. Hoheit dem Großherzog nach Seeheim abreisen. — Die hiesige Zeitung enthält in Bezug auf die früher im „Schwäb. Merk.“ mitgetheilte Nachricht über ungünstige Erfolge von stattgehabten Prüfungen der Eisenbahnlokomotivführer und deren zu erwartenden geringen Gehalt folgende berichtende Angabe: Vor etwa zwei Jahren wurden Mechaniker und Schlosser aufgefordert, sich zu einer Prüfung für die Lokomotivführerstellen einzufinden; es wurden hiernach acht tüchtig befundene Leute ausgewählt und auf verschiedene deutsche Bahnen gesendet, um dort den Dienst zu erlernen. Hiezu erhielten sie ein Stipendium von monatlich 32 fl.; sie sind jetzt zurückgekehrt und beziehen dies Stipendium noch fort, obgleich sie noch nicht angestellt sind. Sobald sie angestellt seyn werden, werden sie, sicherem Vernehmen nach, einen Gehalt zu beziehen haben, der dem auf andern Bahnen vollkommen gleichkommt, und aus einem fixen Gehalt, aus einer Fahrtengebühr für die zurückgelegte Wegstunde und aus Prozenten für die an dem normalmäßigen Kohlenquantum ersparten Kohlen zusammengesetzt seyn wird.

\* Frankfurt a. M., 27. Juni. (Korresp.) Die feierliche Probeeröffnungsfahrt auf dem frankfurter Theile der Main-Neckar-Eisenbahn ging gestern Abend auf das Glücklichste von Statten. Um 4 Uhr versammelten sich die Mitglieder des Senats und der ständigen Bürgerrepräsentation, so wie die übrigen zur Theilnahme an dieser Fahrt eingeladenen Notabilitäten in dem provisorischen Bahnhofe am Altschaffener Thore, welcher mit grünem Laubwerke geschmückt war. Eine Ehrenwache unserer Bürgermilitärs war am Bahnhofe aufgestellt, um den sich eine große Menschenmenge drängte. Gegen halb 5 Uhr setzte sich der Wagenzug, bestehend aus sieben Wägen, und geführt von der mit Laubwerk geschmückten Lokomotive „Neckar“, unter dem Klange der Musik und unter Kanonendonner unserer bürgerlichen Artillerie in Bewegung. In kaum einer Viertelstunde gelangte der Zug nach dem großh. hessischen Städtchen Langen, wo er von den höheren Eisenbahnbeamten dieses Nachbarstaates begrüßt wurde. Nachdem man den dortigen Bahnhof besichtigt hatte, kehrte der Zug wieder in derselben Zeit, in der die Hinfahrt stattgefunden, nach Frankfurt zurück. Die Probeeröffnungsfahrt fiel, wie gesagt, durchaus befriedigend aus. Der Bau des frankfurter Theiles der Main-Neckar-Eisenbahn bewährte sich aufs Beste, und es zeigte sich auch nicht die geringste Spur davon, daß er „sehr unvollkommen und selbst gefahrdrohend hergestellt sey“, wie die „Großh. Hess. Ztg.“ sehr unvorsichtiger und unbegrifflicher Weise gefaselt hat. Morgen wird eine größere Spazierfahrt, an der unsere Frankfurter gegen Bezahlung Theil nehmen können, von hier aus auf

dem Schienenwege nach Darmstadt gemacht werden. Es heißt, der regelmäßige Dienst der Main-Neckar-Bahn, von Frankfurt bis Heidelberg, werde vielleicht schon am 1. des nächsten Monats beginnen können. Ein Anspruch von Seiten Hessen-Darmstadts, bezüglich der Fahrten, nach welchem die Restenz Darmstadt auf Kosten der allgemeinen Bahninteressen bevorzugt worden wäre, ist in Folge diplomatischer Verhandlungen wieder aufgegeben. So sieht man denn nun mit Verlangen, wo durch die Eröffnung des ganzen Main-Neckar-Schienenweges die Eisenbahnverbindung von Frankfurt bis Kehl (Straßburg) und bald bis Basel, eines der wichtigsten Glieder in dem deutschen Eisenbahnnetze, hergestellt seyn wird. — Auf dem mainzer Fruchtmarkt erfuhren gestern die Preise aller Getreidegattungen abermals einen merklichen Rückgang; der Durchschnittspreis für Korn wich von 10 fl. 27 kr. auf 9 fl. 40 kr. Im Großhandel zeigte sich eine sehr flauere Stimmung. Rüböl zog dagegen etwas mehr an (von 34<sup>1</sup>/<sub>2</sub> auf 35 Thlr.); doch scheint dies mehr nur nominell und auch in diesem Artikel bald wieder eine Preisverringerung zu erwarten zu seyn; denn der Reys steht trefflich, und wird eine reiche Ernte liefern.

Berlin, 22. Juni. (Hamb. B.) Hr. Wheaton, der Gesandte der Vereinigten Staaten am hiesigen Hofe, hat unserer Regierung angezeigt, daß die Regierung der Vereinigten Staaten die Absicht habe, sofort eine strenge Blockade aller mexikanischen Häfen, sowohl am mexikanischen Meerbusen als am stillen Meere, anzuordnen, und daß alle von dem Völkerrechte und den zwischen den Vereinigten Staaten und den fremden Mächten bestehenden Traktaten autorisirte Maßregeln getroffen werden sollen, um diese Blockade gegen neutrale Schiffe, welche in irgend einen mexikanischen Hafen einzulaufen versuchten, zur Ausführung zu bringen.

Triest, 18. Juni. (A. Z.) Ueber den Zug, welchen die Staatsbahn von Laibach in unsere Hafenstadt nehmen wird, ist noch immer kein definitiver Beschluß gefaßt, und wir werden vielleicht den Anschluß der Elbebahn an Sachsen, welcher bekanntlich im Jahr 1848 vertragmäßig bewerkstelligt seyn muß, sowie jenen der Nordbahn an den ober-schlesischen Schienenweg erleben, ehe der erste Spatenstich auf der Karstbahn geschieht. Um so wünschenswerther muß es seyn, daß dem Verkehr zwischen Wien und dem ersten Seehafen der Monarchie alle Erleichterung zustrebe, damit dieser seiner künftigen Bestimmung als Haupteinfuhrstation des ganzen Kaiserstaats durch die erleichterte nordwestliche Konkurrenz nicht allzusehr entrückt werde. Daß unsere Staatsverwaltung von diesem Geiste durchdrungen ist, zeigt der von der Betriebsunternehmung ausgegebene Frachtpreistarif für die südliche Staatsbahn, welcher für die erste Klasse  $\frac{3}{4}$  und für die zweite  $\frac{1}{4}$  kr. R. M. der Zentner und Bahnmeile festsetzt, ein Preis, welcher sehr mäßig genannt werden könnte, wenn die Klassifikation selbst mit Rücksicht auf die kurrenten Handelsartikel entworfen worden wäre. So sehen wir z. B. Spezerei-, Material- und Kolonialwaaren (also auch Kaffee), Südfrüchte, Wachs, Garne, Glas und Glaswaaren, Indigo, Leder zc. in der zweiten Klasse, während doch Brenn-, Bau- und Tischlerholz, Hörner, Obst, Kaffeesurrogate, Holzrinde, Knoppeln, Holzsohlen u. s. w. in der begünstigten Klasse figuriren. Von der voluminösen Baumwolle und den Farbhölzern wollen wir noch absehen, und ihren Transport von bezüglich 150,000 und 40,000 Zentnern jährlich der zweiten Klasse gönnen, so lange man sich überhaupt noch von einem solchen nicht loemachen kann; aber Kaffee (50,000 Ztr. jährlich), Drogen, Südfrüchte, Stahl-, Glas- und Baumwollwaaren, Wachs, Leder, Papier sollten unbedingt der ersten Klasse eingereiht werden. Auf diese Art würde es möglich, österreichischen Industrieprodukten, welche gegenwärtig ihren Weg nach Hamburg nehmen, einen Abfahweg über die eigenen Seehäfen zu bahnen; es könnte sich ein gewinnreicher Transit von einigen Kolonialwaaren, namentlich aber von Südfrüchten, durch Österreich nach den nordöstlichen Zollvereinsstaaten einleiten lassen; ja Stettin selbst, welches durch die stargard-posenener und ober-schlesische Bahn direkt mit dem adriatischen Meer kommuniziren wird, dürfte diese Bezugsrichtung dem langen Seewege vorziehen und wieder einen der ihm so nöthigen Ausfuhrartikel geminnen. Ueberdies würde noch die Gefahr des Verderbens, welcher besonders Pomeranzen, Rosinen und Korinthen auf dem Seetransport unterliegen, sowie die Assuranzprämien wegfallen.

### Italien.

St Paris, 26. Juni. (Korresp.) Man hat heute hier Nachrichten aus Rom vom 19. d. M. Diesen zufolge soll der Kardinal Gizzi wirklich zum Staatssekretär ernannt, und Pius IX. entschlossen seyn, seinen Regierungsantritt durch eine allgemeine Amnestie zu bezeichnen. Außerdem soll die Erlaubnis zum Bau von Eisenbahnen im Kirchenstaate ertheilt, und die Wünsche und Gesuche der Provinzialräthe einer gründlichen Prüfung und Berücksichtigung unterzogen werden.

### Frankreich.

St Paris, 26. Juni. (Korresp.) Das ministerielle „Journal des Debats“ spricht sich heute in einem leitenden Artikel mit großer Schärfe und Bitterkeit gegen den Präsidenten Volk und die ungerichte und provozirende Weise, mit der er den Krieg gegen Mexiko hervorgerufen habe, aus, und prophezeit, daß diese plötzliche Eroberungs- und Ausdehnungssucht der Union nothwendig auch die Zerstörung ihrer bisherigen Einheit und die Auflösung des Föderativsystems nach sich ziehen werde. — Die Pairskammer hat gestern in einer einzigen Sitzung die Budgets der Justiz, der auswärtigen Angelegenheiten, des öffentlichen Unterrichts, des Innern, des Handels und der öffentlichen Arbeiten votirt und die Diskussion des Kriegsbudgets geschlossen; heute wird Alles fertig. Hr. v. Dubouchage sprach über den gedrückten finanziellen Zustand des Landes, und der unausweichliche Marquis v. Boissy über Alles und noch einiges Andere, und die Pairs ließen ihn dieses Mal reden, so lang er wollte, die Sitzung geht zu Ende und er war so glücklich sprechen zu können. — Graf Montalembert interpellirte Hr. Guizot wegen Syrien und behauptete, die neue Maßregel der gemischten Regierung des Libanon durch drussische und maronitische Räte und Kaimafans sey eher ein Rück- als ein Vorwärtsschritt, allein Hr. Guizot erklärte, wie in der Abgeordnetenkammer, nicht antworten zu können. Wenn die Pairs so fortfahren, so sind sie bis 2. Juli ganz fertig, die Auflösungsordonnanz würde dann am 6. Juli erscheinen, die neuen Wahlen am 1. August stattfinden und die Kammer am 17. August zusammentreten. — Die Unruhen in Nancy wegen der hohen Broddpreise dauerten am 23. noch fort. Ein Regiment Kürassier war in der Stadt angekommen. — Minister Salvandy ist nach Afrika abgereist, und der Minister des Handels in die Bäder von Vichy.

St Paris, 26. Juni. (Korresp.) Der „Courr. franç.“ zeigt an, daß Marschall Bugeaud wieder in Algier bleibt, und daß die Reise des Ministers Salvandy dahin keinen andern Zweck habe, als die feierliche Versöhnung zwischen dem Marschall und dem Cabinet zu besiegeln. Der Marschall soll Pair



werden und seine Deputirtenstelle auf seinen Schwiegersohn, den Hauptmann Geray, übergeben. — Der Postdampfer „Alexandre“ hat eine Probefahrt von Alexandrien nach Marseille gemacht, um einer Kommission, bestehend aus den Herren Gobroy, Verdier, Lacane-Laplagne (Sohn des Finanzministers) und Galmont, die an seinem Bord war, Gelegenheit zu geben, ihre Beobachtungen über die noch zu erzwirkenden Zeitersparungen und sonstigen Verbesserungen zu machen, und so den Transport der indischen Post über Marseille, trotz der Konkurrenz von Triest aufrecht zu erhalten. Das Postfelleisen des „Alexandre“ verließ somit Suez am 12. Juni um halb 1 Uhr Mittags, eine Stunde nach dem Eintreffen der Bombaypost, war am andern Tage um 11 Uhr Morgens in Kairo und am 14. in Alexandrien. Am 14. um 7 Uhr Morgens ging der „Alexandre“ mit dem indischen Postfelleisen und der Kommission, die dasselbe begleitet hatte, von Alexandrien ab, und lief am 21. d. M. um 8 Uhr Abends in Marseille ein. Der Weg von Suez bis Marseille wurde also in neun Tagen gemacht.

Vom französischen Oberrhein, 25. Juni. (F. J.) Die Angst und Besorgnisse über eine noch allensfalls sich weiter ausdehnende Theuerung der Lebensmittel schwinden seit einigen Tagen vollständig. Unsere benachbarten Märkte füllen sich mit großen Vorräthen, und wenn auch momentan das Brod etwas theurer ist, als das gewöhnlich um diese Zeit des Jahres der Fall war, so sehen wir doch einer baldigen höchst segensvollen Ernte entgegen, die diesem Sachzustande ein Ende machen wird. In dem benachbarten Nancy, wo das Brod gewöhnlich wohlfeiler als bei uns ist, hat vor wenigen Tagen ein Pöbelauflauf stattgefunden, der unter Abfingung der „Marseillaise“ wohlfeileres Brod und Beschäftigung haben wollte. Das Militär mußte einschreiten, und als am andern Tage (22.) die Szenen des vorhergehenden Abends sich wiederholten, wurde von einigen Patrouillen auf die Menge gefeuert, wodurch mehrere Personen schwer verwundet wurden. Ein Handwerker wurde von einem Schusse niedergestreckt und gab alsbald den Geist auf. Die Ruhe ist glücklicherweise nicht weiter gestört worden, und der Stadtrath in Nancy hat durch mehrfache Geldbewilligungen den Armen den Brodeinkauf erleichtert. Es ist allerdings zu bedauern, daß namentlich in den Mosel- und Neutheidepartementen die Getreidespekulation vielleicht etwas zu weit getrieben wurde; allein immer muß die Art und Weise, wie sich der Pöbel in Nancy benahm, als ein höchst strafwürdiges Verfahren bezeichnet werden. — Die Einnahmen unserer elaffischen Eisenbahn waren im Mai dieses Jahres geringer als in dem entsprechenden Monate vorigen Jahres. Man sieht mit jedem Tage mehr ein, wie nachtheilig auf den Verkehr im Elsaß die Verzögerung des Baues der Eisenbahn von hier nach Lauterburg wirkt. Die Dampfschiffe der kölnischen Gesellschaft hatten seit vielen Jahren keine so starke Frequenz als diesen Sommer. Die von Straßburg abgehenden Boote sind täglich überaus wohlbesetzt und liefern den Beweis, daß eine regelmäßige tägliche Verbindung zwischen Straßburg und Mainz für das reisende Publikum ein Bedürfnis ist.

Niederlande.

Haag, 17. Juni. (A. J.) Gestern sind hier die ersten Häringe mit dem Dampfschiff „Cerberus“ von der noch auf der See kreuzenden Flotte angekommen. Um 10 Uhr Morgens empfing der König die Erstlinge als übliches Geschenk, eine halbe Stunde später die Minister und die städtischen Behörden; Nachmittags 2 Uhr waren schon neue Häringe im Handel. Die Berichte über den Fang lauten sehr günstig, der Versuch des verfrühten Auslaufens ist als völlig gelungen anzusehen; auch ist der frische Häring von ausgezeichnete Güte. Während des ganzen Fanges ist die Häringeflotte, aus 70 Schiffen bestehend, bei einander geblieben. — Die Feier des 210jährigen Bestehens der utrechter Hochschule ist von den Studenten und der Stadt, deren Häuser sich alle festlich geschmückt hatten, auf's Glänzendste begangen worden. Mehre Tage wechselten Konzerte, Wettkämpfe, worunter auch ein Schwimmstreit, und Aufzüge mit einander; den Schluß bildete am letzten Abend ein prächtiger Umzug der Studenten im Kostüme des 16ten Jahrhunderts. — Die Versammlung der Landwirthe in Zwoll hat manche eigenthümliche Zustände in den holländischen Provinzen zur Sprache gebracht, die bisher im Auslande wenig bekannt waren. So in Bezug auf die Marken, die auch in Westphalen zum Theil noch bestehen, und sich mit den jetzigen Wirthschaftsverhältnissen nicht mehr recht in Einklang finden. Der Boden in Drenthe z. B., das 266,778.64 Bunders Grund umfasst und an Flächeninhalt Nordholland übertrifft, sowie die Provinzen Grönigen, Seeland und Utrecht, besteht theils aus Sand, theils aus Moor- oder Beengrund. Dieser Beem, der mitunter 25 Fuß tief geht, bedeckt den ganzen nordöstlichen und östlichen Saum von Drenthe, überhaupt ungefähr 60 000 Bunders der Provinz, die fast durchgehends noch in rohem Zustande daliegen. Das Dominium hat in Drenthe wenigen Grundbesitz, die Provinz und die Gemeinden auch nicht — die meisten unbebauten Gründe, die zwei Drittel des ganzen Flächenraums der Provinz ausmachen, sind das Eigenthum der sogenannten Marken, die stark 115,000 Bunders einnehmen. Der Ursprung dieser Einrichtung verliert sich in die Nacht der Zeiten. Die Markgenossen oder die gemeinschaftlichen Eigenthümer, eigentlich Rugniefer der Marken, wählen Bevollmächtigte zur oberen Verwaltung dieser Gründe; in Drenthe gibt es auch besondere „Markenrichter“, Niemand ist der Eigenthümer, weil alle Bewohner die Eigener sind; Niemand fühlt sich in seinem besonderen Interesse zu Verbesserungen angeregt, die Allen zu Gute kämen, nicht vorzugsweise ihm. Kurz, an dieser uralten Gemeinschaft des Grundeigenthums zeigt sich, wie unpraktisch die moderne Idee der Gütergemeinschaft ist: die Marken befinden sich gegenwärtig ungefähr in dem nämlichen Zustande, wie vor mehren hundert Jahren, und doch liegt auch ihnen ein ganz verständigiger Gedanke zu Grunde, der freilich ein bloßes Symbol geworden. Die Landwirthe haben einen Ausschuss ernannt, der ihrer nächsten Versammlung Vorschläge zur Abhülfe jener Uebelstände und zur Beschleunigung der gesetzlichen Vertheilung der Marken und anderer Gemeingründe machen soll. Die Beenen enthalten übrigens auch große Torfschätze — man schätzt deren Werth bloß in Drenthe auf 40 Millionen Gulden — und man hat ein umfassendes Kanalnetz entworfen, sowohl um dadurch große Haide- strecken anbaufähig zu machen, als auch den Torf abstecken und mit Vortheil verwertzen zu können. In Drenthe steht Graf van Randwyck an der Spitze dieses Unternehmens, er hat sich zur Kanalisation der Provinz die Konzeption ertheilen lassen, und dieselbe bereits mit Erfolg begonnen. Die Bevölkerung Drenthe's hat sich in den letzten 60 Jahren verdoppelt; nach Vollendung des Kanalsystems kann sie sich mit leichter Mühe noch verdreifachen. Aehnliche Eroberungen wären in verschiedenen Gegenden des norddeutschen Flachlandes zu machen, wo sich ganz die nämlichen Verhältnisse fortsetzen, wie in Drenthe und Oberyssel, wenn man nur zu Kanalbauten schreiten wollte. Eine andere Kommission ist beauftragt worden, dem nächsten Kongreß Vorschläge

über eine verbesserte Pflege der Feldpolizei zu machen. Noch eine besondere Kommission soll sich mit den Mitteln beschäftigen zur schleunigen Abschaffung der Zehnten, die merkwürdigerweise in Niederland nie wie andere Privatlasten gesetzlich aufgehoben worden sind, und noch fortwährend den Landbau drücken, obgleich sie gegen alle volks- und staatswirthschaftlichen Grundsätze verstoßen. Ferner wurden Ausschüsse zur Prüfung der Fragen über Gründung noch weiterer inländischer Kolonien, über Waldkultur, landwirthschaftliche Unterrichts- anstalten zc. ernannt. Diese neuen Kongresse scheinen praktisch eingreifen zu wollen und dadurch für's Land sehr wohlthätig zu werden.

Amsterdam, 23. Juni. (A. H.) Dem Vernehmen nach ist dieser Tage durch den König bestimmt worden, daß ein Theil des zu Bliestingen liegenden Geschwaders nach Alexandrien, ein zweiter Theil nach den Vereinigten Staaten abgehen und im Nothfall nach Mexiko steuern, endlich, daß ein dritter Theil nach Südamerika und von dort nach Batavia segeln soll. Alle Schiffe sollen gleichzeitig am 1. Juli die Rade von Bliestingen verlassen. Der Prinz Heinrich führt das Kommando über den ersten Theil des Geschwaders.

Großbritannien.

Paris, 26. Juni. (Korresp.) Den letzten Depeschen des Grafen St. Aulaire aus London nach, erwartet man nun jeden Augenblick hier die Nachricht von der Entlassung des Ministeriums Peel zu erhalten. Die Kornbill ist in diesem Augenblick bereits Gesetz geworden, und die Differenz wegen des Oregon mit Nordamerika ist ausgeglichen. Unter diesen Auspizien tritt Peel momentan vom Staatsruder zurück und läßt den Whigs die schwere Sorge und die undankbare Mühe der Pazifikation Irlands. — Der englische Gesandte Lord Cowley wird nicht mehr in Paris zurück erwartet und man sieht der Bildung des Whigministeriums mit großer Spannung entgegen. In diesem Augenblicke, wo es sich ernstlich um eine Annäherung zwischen Rußland und Frankreich handelt, dürften die ersten Schritte des neuen Whigkabinetts entscheidend einwirken.

Am 26. zu Paris eingetroffene Briefe aus London vom 24. Juni melden mit großer Bestimmtheit, daß Sir Robert Peel, selbst wenn die irische Zwangsbill im Unterhause durchgehen sollte, am 27. d. seine Entlassung geben und seinen Rücktritt am Montag, den 29. d., im Parlament anzeigen werde. Diese Thatsache schien in London so bestimmt, daß dieselben Briefe bereits die Zusammensetzung des neuen Whigministeriums bringen. Lord J. Russell, Premierminister, Lord Gottenham, Kanzler, Palmerston, Auswärtiges, Clarendon, Kolonien, Sir G. Grey, Inneres, Lord Verberough Ponsonby, Bischof von Irland, und Lord Normanby, Botschafter in Paris — dies sind die wichtigsten Namen der zirkulirenden Ministerliste.

Vermischte Nachrichten.

Basel. In der Sitzung der naturforschenden Gesellschaft vom 27. Mai zeigte Hr. Professor Schönbein Baumwolle vor, so verändert, daß dieselbe noch leichter als das Schießpulver sich entzündet und daher auch durch Zündhütchen entzündet werden kann. Es wurden mit der fraglichen Baumwolle einige Versuche angestellt, welche darthaten, daß ein halbes Quentchen derselben, in eine Flinte geladen, im Stande ist, eine Kugel mit großer Kraft aus dem Rohr zu jagen. Bei einem solchen Versuche wurden auf 58 Schritte zwei Bretter von der Kugel durchbohrt; bei einem andern drang die Kugel 3 1/2 Zoll in die Mauer ein, ebenfalls in einer Entfernung von 58 Schritten. Nach andern Versuchen vermochte ein Quentchen Baumwolle eine 1 1/2 löbliche Kugel 200 Schritt weit zu führen, und dann noch zwei Zoll tief in Lannenholz zu treiben. Besagte Baumwolle, wenn auf einem Ambos durch einen heftigen Schlag getroffen, verursacht einen Knall, ohne daß sich aber hierbei die Materie entzündete. Eine bemerkenswerthe Eigenschaft der präparirten Baumwolle ist auch die, daß dieselbe durch Eintauchen in Wasser nicht verändert wird; denn beim Wiedertrocknen zeigte sie auch ihre ganze Entzündlichkeit wieder.

Der „Globe“ meldet den Tod des bekannten Naturforschers und Reisenden Bonpland in folgender Weise: So eben ist die Nachricht von dem Hinscheiden dieses berühmten Gefährten des großen Humboldt, mit welchem er von 1799 bis 1804 einen großen Theil der Erde bereiste und gemeinschaftlich das bekannte wichtige Reiseverf schrieb, in England angelangt. Nach einem kurzen Aufenthalt in seinem Geburtslande Frankreich schiffte er sich zum zweiten Male nach Buenos Ayres ein und siedelte sich für einige Zeit zu Candelaria auf der Südseite des Parana in Entterios an, wo er sich emsig mit dem Anbau von Pflanzungen am Paraguaysee beschäftigte. Zu Ende des Jahres 1821 wurde sein Etablissement zerstört und er selbst vom Diktator Francia gefangen genommen, der ihn zehn Jahre lang gefangen hielt, endlich aber ihm verstatete, sich in Corrientes anzusiedeln, wo er nunmehr gestorben ist.

Redigirt unter Verantwortlichkeit des Verlegers.

Schuldiensnachrichten. Offene Stellen: Der kathol. Schul-, Messner- und Organistendienst in Neuhausen (D. Amts Pforzheim), mit dem gesetzlichen Einkommen zweiter Klasse nebst fr. Wohnung und 48 fr. Schulgeld von etwa 137 Kindern. Der kath. Schul-, Messner- und Organistendienst in Klengen (Amts Billingen), mit dem gesetzlichen Einkommen zweiter Klasse nebst freier Wohnung und 48 fr. Schulgeld bei etwa 72 Kindern. Der kathol. Schul-, Messner- und Organistendienst in Kadelburg (Amts Waldshut), mit dem gesetzlichen Einkommen zweiter Klasse nebst freier Wohnung und 48 fr. Schulgeld von etwa 64 Kindern. Der kathol. Schul-, Messner- und Organistendienst in Beckheim (Amts Vorberg), mit dem gesetzlichen Einkommen erster Klasse nebst fr. Wohnung und 1 fl. Schulgeld von etwa 46 Kindern. (Bewerber um diesen Dienst haben sich bei der fürstl. leininger'schen Standesherrschaft zu melden.) Der kathol. Fiskalschuldiens in Langenbach (Amts Neustadt), mit dem gesetzlichen Einkommen erster Klasse nebst fr. Wohnung und 48 fr. Schulgeld von etwa 90 Kindern. (Bewerber haben sich bei der fürstl. fürstbergischen Standesherrschaft zu melden.) Der Fiskalschuldiens in Faulenfürst (A. Bonndorf), mit dem gesetzlichen Einkommen erster Klasse nebst fr. Wohnung und 1 fl. Schulgeld von etwa 20 Kindern wird wiederholt ausgeschrieben. Der istrakische Schul-, Messner- und Vorsängerdienst in Hochhausen (Amts Lauderbachshausen), mit einem jährlichen Einkommen von 120 fl. nebst freier Wohnung. (Bewerber haben sich an die Bezirksynagoge Mosbach zu wenden.) — Befördert wurden: Hauptlehrer K. Ambruster in Niederhausen auf den kathol. Schuldiens in Unterfimmenswald (Amts Waldsirr). Hauptlehrer A. Stemmer in Neuhausen auf den kath. Schuldiens in Bleichheim (Amts Kenzingen). Hauptlehrer J. Beringer in Kadelburg auf den kath. Schuldiens in Orisheim (Amts Staufen). Hauptlehrer F. März in Beckheim auf den kath. Schuldiens in Buerbach (Amts Bretten). — Pensionirt wurden: Hauptlehrer J. Heilmann in Langenbach (Amts Neustadt). Hauptlehrer J. Beck in Unterfimmenswald (Amts Waldsirr). Hauptlehrer M. Käfer in Klengen (Amts Billingen).

Bürgermeisterwahlen. Neu gewählt wurden: In Marzell (Amts Mülheim) Wagner. In Reizingen (Amts Mülheim) M. Gertlin. In Schlechtenhand (Amts Schopfheim) J. J. Schleich. In Weitenau (Amts Schopfheim) J. F. Kuttler. In Stallhof (Amts Waldsirr) M. Hoch. In Schriesheim (Amts Ladenburg) J. A. Huber. In Oberachern (Amts Achern) B. Beck. In Münzshelm (Amts Bretten) D. Kaiser. — Wieder gewählt wurden: In Krautheim B. Hennegriff. In Denkingen (Amts Pfullendorf) Straub. In Peterzell (Amts Hornberg) Martin. In Sallneck (Amts Schopfheim) F. Wagner.



lich ve 43,00 jezt fi des S werde Markt Einri schädi für de schädi mühle theile 1) D zu 7 es 16 15 fr. Kura + Br sich se dritte Die höchs per E gema und 9 gräßl auch nüge 9000 der C Anta Bal Inter welsch steller über theilt terstü sind Berk verla Neq wäg hies die fow Ent legen groß und Son solch gleit meit eben Fra Ben Fra die Bei Sei gleit reiß Me fun hal fer stel wä ert sta no ren Be Fa de nu ge sic di pr w B he de gl sch M ti gi di 9 h l u

Karlsruhe, Juni 26.	Morg. 7 U.	Mitt. 2 U.	Abends 9 U.
Zustdruck red. auf 10°	27°9.2	27°8.9	27°8.4
Temperatur nach Reaumur	14.1	19.5	16.4
Feuchtigkeit nach Procenten	0.81	0.51	0.71
Wind m. Stärke (4-Sturm)	SW <sup>1</sup>	SW <sup>1</sup>	ND <sup>0</sup>
Bewölkung nach Zehnteln	0.5	0.3	0.6
Niederschlag Par. Kub. Zoll	—	—	—
Verdunstung Par. Zoll Höhe	—	0.48	—
Dunstdruck Par. Lin.	5.2	5.0	5.5
Juni 26. Therm. min. 11.5	db. trüb.	unib. htr.	db. trüb.
" 26. " max. 20.2			später
" 26. " med. 16.0			Wetter-
			leuchten.

**Todesanzeige.**  
 C144.1 Karlsruhe. Der göttlichen Vor-  
 sehung hat es gefallen, heute Morgen um halb 3 Uhr  
 unsern geliebten Vater, Großvater und Schwieger-  
 vater, Hofuhrmacher Johann Jakob Schmidt,  
 in einem Alter von 76 Jahren aus unserer Mitte  
 durch einen sanften Tod hinwegzunehmen. Es bleibt  
 ihm der Nachruhm eines durch Biederkeit und un-  
 ausgelegte nützliche Thätigkeit ausgezeichneten Lebens.  
 Karlsruhe, den 28. Juni 1846.  
 Die Hinterbliebenen.

C141.3 Karlsruhe. Bei A. Viefel in Karls-  
 ruhe ist erschienen und in allen Buchhandlungen zu haben:

**Panorama**  
 der  
 badischen und elsässischen Eisenbahnen  
 von Mannheim bis Basel und  
 von Basel bis Straßburg  
 mit Angabe aller Stationen und den Abbildungen aller  
 Ruinen und Monumente,  
 welche von den Bahnen aus gesehen werden können,  
 sowie der  
**Pläne und Ansichten**  
 derjenigen Städte, welche in der Nähe der Bahnen liegen.  
 Das Ganze ist 4' bad. lang und 8' bad. breit, von  
 Postpapierleder L. Hoffmeister nach der Natur aufge-  
 nommen und in Stahl gestochen.  
 Elegant in Leinwand gebunden mit Goldtitel:  
 Preis 1 fl. 48 kr.  
 Dieses Eisenbahn-Panorama ist zugleich für Rheinreisende  
 auf der Strecke von Basel bis Mannheim ein vollständiger  
 Wegweiser, indem der Lauf des Rheins und alle zwischen  
 den Bahnen und dem Rheine gelegenen Städte und Dör-  
 fchen genau und ausführlich angegeben sind.

C122.2 Karlsruhe.  
**Ernst Mahner's**  
 Vorlesungen über die heilbringende  
 Urgefundheitskunde beginnen heute, Montag, den  
 29. d., Abends von 6—8 Uhr, im Saale des Lyceums.  
 Das Nähere siehe in Nr. 171 dieses Blattes oder  
 erfrage in der Rüdelschen Buchhandlung.  
 NB. Auf die Wichtigkeit der Sache wird wiederholent-  
 lich aufmerksam gemacht.

Der Obgenannte.  
 B 670.6 Wildbad und Durlach.  
**Privat-Gilwagen-Kurs.**



Mit Bewilligung hochlöbl. Direktion der großh. Posten  
 und Eisenbahnen geht vom 1. Juni d. J. an ein eleganter  
 Privat-Gilwagen von Durlach direkt nach Wildbad und  
 zurück unter Begleitung eines Konduktors.  
 Die Abfahrt geschieht in Durlach um 12 Uhr 9 Minuten  
 nach Ankunft der beiden Eisenbahnzüge von Freiburg und  
 Mannheim, jene in Wildbad im Gasthof zum Bären, des  
 Morgens präzis 6 Uhr, mit Ankunft in Durlach um 11 Uhr  
 30 Minuten, infolgedessen auf die Eisenbahnzüge um 12 Uhr  
 nach Freiburg und Mannheim.  
 Fahrbillets sind zu haben in Durlach bei der großh.  
 Post- und Eisenbahnerpedition, in Wildbad im Gasthof zum  
 Bären.  
 Mit Fahrbillets bereits versene Fremde werden im  
 Gasthof zur Karlsburg in Durlach abgeholt werden.  
 Preis der Fahrtaxe für eine Person mit 60 Pfund freiem  
 Gepäck ist 2 fl.  
 Humane Behandlung der verehrlichen Herren Reisenden  
 zum Voraus sichernd, empfiehlt sich zu geneigter Freuen-  
 tigung des Fahrkurses.  
 Wildbadingen, den 28. Mai 1846.

**Rapel,**  
 Posthalter.  
 C 53.3 Karlsruhe.  
**Stelle-Gesuch.**  
 Ein junger Mann, der die Leber- und  
 Spejereihandlung erlernt hat, in ersterem Fache 2 Jahre  
 als Kommiss konditionierte, sonst mit allen Kontorarbeiten  
 vertraut, sucht eine passende Stelle. Am liebsten wäre ihm,  
 in einer Leberhandlung Beschäftigung zu finden. Das  
 Kontor der Karlsruher Zeitung ertheilt unter der Chiffer  
 A. R. Näheres.

C 110.3 Jfferten.  
**Anzeige.**  
 Andreas Rant, früher Lehrer bei  
 Frn. Pestalozzi, wird den Personen, die es wünschen, den  
 Prospektus von seiner Knabenanstalt, die fortwährend in  
 Jfferten besteht, und in der man alle Sorgfalt auf Erzie-  
 hung und Unterricht verwendet, gern mittheilen.

A 726 Mannheim.  
**Niederländische**  
**Dampfschiffahrts-Gesellschaft.**  
  
 Von Mannheim jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag, Morgens 5 Uhr,  
 nach Rotterdam in 2 1/2 Tagen direkt ohne Umladung, im Anschluß an den »Batavier«,  
 welcher jeden Dienstag nach London fährt, so wie an unsere Dampfboote nach Antwerpen.  
 Auswanderer nach Nord-Amerika werden auf's Billigste befördert.  
 Der Agent  
 L. W. Renner.  
 Mannheim, Juni 1846.

C 119.3 Bretten.  
**Freischießen.**  
 Das unter dem Namen »Freischießen«  
 alljährlich hier stattfindende, vielbesuchte große Volksfest wird  
 dieses Jahr  
 Sonntag, den 5. Juli,  
 und die darauf folgenden Tage gefeiert, und hat vor den  
 Festen der früheren Jahre den Vorzug, das unter Auf-  
 rechtbaltung der gewöhnlichen Festsordnung und Abhaltung  
 eines Flintenschießens, wobei sich auch auswärtige Schützen  
 betheiligen können, von dem hiesigen Lieberkrantz in Gemein-  
 schaft mit mehreren andern Singvereinen ein Gefangfest  
 gefeiert wird, an welches sich ein Turnfest anschließt, zu  
 welchem den hiesigen Turnern eine große Zahl Turner von  
 Pforzheim, Karlsruhe und Stuttgart ihren Besuch zugesagt  
 haben.  
 Bretten, den 25. Juni 1846.  
 Der Gemeinderath.  
 Groß.

B 695. Zürich.  
**Hôtel du Lac in Zürich.**  
  
 Dieser Gasthof, unmittel-  
 bar am See gelegen, erfreut  
 sich vor allen andern Gast-  
 höfen dieser Stadt der aus-  
 gezeichneten Fernsicht, und  
 bietet von jedem seiner Ap-  
 partements, einem schönen  
 Belvedere und sechs Balkons,  
 das interessanteste Panorama  
 von dem See, den Alpen und  
 Schneegebirgen. Derselbe  
 liegt zunächst den Stapelplätzen der Dampfschiffe, sowie  
 unfern der Post. Den reisenden hohen Herrschaften und  
 Familien, sowie den einzelnen Personen jedes Standes  
 werden hier alle Vorzüge gewährt, die hinsichtlich der Be-  
 quemlichkeit und Eleganz wünschbar sind, größere und  
 kleinere Appartements und einzelne Zimmer, Table dhôte  
 um 1 Uhr und 5 Uhr, diners à part, service particulier,  
 geschlossene Remise und Equipage zur gefälligen Benutzung  
 kurz alles ist nach dem Wunsch des verehrlichen reisenden  
 Publikums berechnet, in dessen Vertrauen sich empfehlen  
 die Eigentümer:  
 Zürich, den 1. Juni 1846.

**Bilharz & Meyer.**  
 C 24.3 Karlsruhe. (Anzeige.)  
 Ein solider Provisions-Reisender, der regel-  
 mäßig die Schweiz bereist und auf Verlangen Kautions-  
 stellen könnte, wird für ein Fabrikgeschäft in Baden gesucht.  
 Frantirte Anfragen, mit C 24.3 versehen, besorgt das  
 Kontor der Karlsruher Zeitung.  
 C 47.3 Karlsruhe. (Anzeige.) Eine  
 kleine gebrauchte eiserne Geldkassette wird zu kaufen  
 gesucht; wo? erfährt man auf dem Kontor der  
 Karlsruher Zeitung.

C 129.2 Heidelberg.  
**Weinversteigerung.**  
 Herr L. A m m a n n im Firsch dahier  
 beabsichtigt aus seinem Patentkeller fol-  
 gende, selbstgelegene, reingehaltene, ge-  
 nau nach Ort und Jahrgang bezeichnete Weine einer  
 öffentlichen Versteigerung auszusetzen, als:  
 Nr. 1. 2777 Maas Deidesheimer 1842r,  
 " 2. 659 " Forster 1834r,  
 " 3. 1111 " Ruppenberger 1839r,  
 " 4. 1463 " Forster 1835r,  
 " 5. 1290 " Deidesheimer 1840r,  
 " 6. 1395 " Wachenheimer 1842r,  
 " 7. 2310 " Forster 1841r,  
 " 8. 1230 " Deidesheimer 1842r,  
 " 9. 1659 " do. 1840r,  
 " 10. 990 " do. 1841r,  
 " 11. 654 " Forster 1841r,  
 " 12. 835 " Wachenheimer 1842r,  
 " 13. 406 " Forster 1835r,  
 " 14. 2326 " do. 1842r,  
 " 15. 107 " do. 1835r.  
 Die Versteigerung soll Donnerstag, den 9. Juli d. J.,  
 Morgens von 9 bis 12 und Nachmittags von 2 bis 6 Uhr,  
 abgehalten, die Proben können sowohl am Versteigerungst-  
 tag, als auch zwei Tage vorher, Morgens 11 Uhr, von den  
 Käffern genommen werden.  
 Heidelberg, den 26. Juni 1846.

**J. Schäffer,**  
 Kommissionsär.  
 C 132.3 Nr. 1719. Bruchsal. (Fahndung.)  
 J. U. S.  
 gegen  
 Dragoner Alexander W u n s c h von Aufen, Be-  
 zirksamts Donauessingen,  
 wegen 2ter Desertion, hier dessen gewaltsamen  
 Ausbruch aus dem Arrestlokale betrefend.  
 Der wegen zweiter Desertion in Untersuchung und Ver-  
 haft sich befindliche Dragoner Alexander W u n s c h von  
 Aufen, Bezirksamts Donauessingen, ist diesen Morgen zwi-  
 schen vier und fünf Uhr aus seinem Arrestlokale ausgebro-  
 chen und entflohen.  
 Den gemachten Erhebungen zufolge nahm er seinen Weg  
 gegen den Rhein in der Richtung gegen Graben.  
 Unter Beifügung der Kleidung und Signalement des  
 Dragoners Alexander W u n s c h, werden sämtliche Polizei-  
 Behörden um gefällige Fahndung und Auslieferung dessel-  
 ben im Vernehmungsfalle in Dienstfreundschaft ersucht.

Signalement des Dragoners Alex. W u n s c h.  
 Größe, 5' 8".  
 Körperbau, besetzt.  
 Gesicht, gesund.  
 Augen, braun.  
 Haare, braun.  
 Nase, proportionirt.  
 Bart, ein kleiner Ansatz zu einem Schnurrbart.  
 Kleidung des Dragoners Alex. W u n s c h.  
 Ein blaues sogenanntes Fuhrmannshemd.  
 Ein Paar alte Tuchhosen von farbrtem Zeuge.  
 Ein Paar getragene Stiefel.  
 Eine alte schwarze Tuchkappe und ein hellblaufarbe-  
 nes baumwollenes Halstuch.  
 Bruchsal, den 26. Juni 1846.  
 Der  
 Kommandeur des Regiments.  
 von H i n k e l d e y,  
 Oberstleutnant.  
 C 124.3 Nr. 10,223. Neustadt. (Bekannt-  
 machung.) Da Kaver, Johann Georg und  
 Sabina Böhringer von Saig sich auf die öffent-  
 liche Aufforderung vom 5. März d. J., Nr. 3402, nicht  
 verantwortet haben, so wird angenommen, daß sie sich in  
 Nordamerika ohne diesseitige Staatserlaubnis häuslich nieder-  
 gelassen, und sie haben diesem zufolge drei Prozent des  
 Vermögens, das sie bereits in das Ausland gezogen, oder  
 noch beziehen werden, zur großh. Staatskasse zu zahlen,  
 und die Kosten dieser Verhandlungen zu tragen.  
 Neustadt, den 24. Juni 1846.  
 Großh. bad. f. f. Bezirksamt.  
 Martin.

C 96.1 Nr. 10,438. Tauberbischofsheim.  
 (Präklusivbescheid.)  
 Die Gant des Karl Reinhard von Nisig-  
 heim betreffend.  
 Alle diejenigen Gläubiger, welche in der heutigen Liqui-  
 dationstagsfahrt ihre Forderungen nicht angemeldet haben,  
 werden damit von der vorhandenen Masse ausgeschlossen.  
 B. N. W.  
 Tauberbischofsheim, den 19. Juni 1846.  
 Großh. bad. fürstl. lein. Bezirksamt.  
 Scheuermann.

C 146.2 Karlsruhe. (An-  
 zeige.) Von neuen holländischen  
 Häringen ist wieder eine Sendung zu billigeren  
 Preisen eingetroffen bei  
**Karl Urleth,**  
 neben dem pariser Hof.

**Staatspapiere.**  
 Wien, 24. Juni. 5prozent. Metalliques 111 1/2, 4proz.  
 100 1/2, 3proz. 74 1/4; 1834er Loose 154 1/2, 1839er Loose  
 122, Bankaktien 1580, Nordbahn 185, Gloggnitz 135 1/2,  
 Benedig-Mailand 117 1/2, Livorno 107 1/2, Apennin-  
 nen-Bahn —, Siena —.

Frankfurt, 27. Juni.	Prz.	Papier.	Geld.
Oesterreich Metalliquesobligationen	5	111 1/2	—
" " "	4	—	100 1/2
" " "	3	75 1/4	—
" Wiener Bankaktien	3	—	1890
" fl. 500 Loose do.	—	—	154 1/2
" fl. 250 Loose von 1839	122	—	—
" Bethmann'sche Obligationen	4	—	—
" do.	4 1/2	—	—
" do.	—	—	35 3/4
Sardinien. 36fr. Loose b. Geb. Bethmann	3 1/2	96 3/4	—
Preußen. Staatsp. Schuld. 50 Zhr. Prämien. Scheine	3 1/2	87 3/4	—
Bayern. Obligationen	3 1/2	—	98 1/2
" Lubwigskanalakt. inc. d. v. C.	—	—	80
" Verbacher Eisenbahnaktien	—	—	100 1/4
Bürttemb. Obligationen	3 1/2	93 1/2	—
Baden. Obligationen	3 1/2	—	93 1/2
" L. A. à fl. 50 Loose von 1840	—	58 3/4	—
" 35 fl. Loose vom Jahr 1845	—	—	34 1/2
Darmstadt. Obligationen	3 1/2	—	84
" ditto	4	100 1/4	—
" fl. 50 Loose	—	—	78 1/2
" fl. 25 Loose	—	28 3/4	—
Frankfurt. Obligationen	3	90 1/2	—
" ditto	3 1/2	96 3/4	—
" Taunusaktien à 250 fl.	—	352 1/2	352
" " per ultimo	—	352 1/2	352
" Obligationen	3 1/2	—	—
Kurbessen. 40 Zhr. Loose bei Rothschild	—	—	33 1/2
" Friedr. Wilhelms-Nordbahn	4	—	84 1/2
" Obligationen bei Rothschild	3 1/2	—	94 3/4
Raffau. fl. 25 Loose	—	—	25 7/8
Holland. Integralen	2 1/2	—	59 3/8
Spanien. Obligationen	3	—	—
" Innere Schuld	3	31	30 7/8
" Aktivschuld mit 11 C.	5	24	23 3/4
Portugal. Konfols L. St. à 12 fl.	3	48 3/4	—
Polen. fl. 300 Lotterieloose	—	—	95 3/4
" do. zu fl. 500	—	—	80 3/8
" Diskonto	4	—	—

Mit dem Beiblatt Nr. 80 und 81.