

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Landtags-Zeitung. 1833-1846 1847

49 (19.6.1847)

Die Rundschau erscheint wöchentlich zwei Mal, Mittwoch und Samstag, und kostet für das halbe Jahr vom 1. Januar bis 30. Juni 1847 im Umfang des Großherzogthums 1 fl. 24 kr. durch die Post oder durch den Buchhandel bezogen.

Die Rundschau.

N^o 49.

Karlsruhe, Samstag den 19. Juni

1847.

Herausgegeben von Karl Mathy. — Druck und Verlag von Malsch und Vogel.

Man bestellt bei dem nächstgelegenen Postamt, in Karlsruhe, Mannheim und Heidelberg auch bei den unten genannten Buchhandlungen, welche auch Inserate annehmen. Einrückungen werden mit 3 kr. für den Raum der dreispaltigen Petitzeile berechnet.

Karlsruhe, bei Malsch & Vogel.

Heidelberg, bei Fr. Fabel.

Mannheim, bei H. Hoff.

Es ist nicht ohne Interesse, auf die Ansichten zurückzublicken, welche noch vor einem Jahrzehnt über den Aufwand, den Ertrag, den Nutzen und die Zukunft der Eisenbahnen galten, und durch eine Vergleichung mit den bisherigen Erfahrungen, die Aenderungen, welche sich ergaben, kennen zu lernen. Als im Jahre 1836 eine Versammlung von Sachverständigen in Karlsruhe über die Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel ihr Gutachten abgab, wurde unter Anderem erklärt: die Bahn bedürfe einer Frequenz von 82,000 Personen und 300,000 Ctr. Gütern jährlich, um eine Rente von 4 Prozent abzuwerfen, es sei aber zweifelhaft ob sie eine so starke Frequenz erlangen werde. Jetzt ist die Zahl der Personen, welche die Eisenbahn benutzen, über 2 Millionen und die Zahl der Centner fast in Einem Monat so groß, als damals für das ganze Jahr angenommen wurde; allein der Ertrag von 4 Prozent hat sich noch nicht ergeben. Die Regierung berechnete in den Vorlagen an dem letzten Landtag den Ertrag auf 3^o/₁₀₀ Prozent, wobei aber für Abnutzung, Reparaturen und Nachschaffungen nichts in Abzug gebracht war.

Um die nämliche Zeit, oder doch nicht viel später, gab Friedrich List, der so große Verdienste um die Eisenbahnen in Deutschland hat, eine Denkschrift über die Eisenbahn von Mannheim nach Basel heraus. Er stellte darin Vortheile in Aussicht, die wir zum Theil noch zu erwarten haben, z. B. das Aufblühen der Industrie in Baden, wozu freilich die Eisenbahn allein nicht hinreicht. Mit einem sichern und heute besser als damals gewürdigten Blicke in die Zukunft, sah er die Erbauung der Verbacher Bahn zum Transport der Saarkohlen voraus; ebenso die Vollendung der Bahn von Köln nach Antwerpen und die Bedeutung der badischen Bahn für den großen Verkehr zwischen dem Mittelmeer und der Nordsee, wozu jedoch die Verbindung derselben mit dem Bodensee bis jetzt noch mangelt. Endlich begründete er die Nothwendigkeit der Bahn zur Abwendung sicherer und bedeutender Nachtheile, welche aus der Verödung des Landes bezüglich auf den Verkehr entstehen würden, wenn Baden ohne Eisenbahn bliebe, während die Nachbarländer ihre Schienenwege bauen.

Anders verhält es sich dagegen mit den Voranschlägen über den Aufwand für den Bau und über den Ertrag des Betriebs, welche Fr. List nach amerikanischen und englischen Erfahrungen aufstellte. Um den Unterschied zwischen diesen Voranschlägen und der Wirklichkeit klar zu machen, bedarf es nur einer wörtlichen Anführung der Hauptpunkte.

Fr. List berechnet die Kosten einer doppelten Bahn in Baden höchstens für die Stunde auf 35,000 fl. wobei er jedoch statt der eisernen Schienen hölzerne vorschlug.

	35,000 fl.
Dann fährt er fort: rechnet man dazu die Kosten für die Herstellung des Unterbaus	20,000 „
so wird die Herstellung der Bahn ohne Brücken kosten	55,000 fl.
auf 56 Stunden	3,080,000 fl.
Dazu die Brückendurchlässe und Uebergänge u. s. w.	150,000 „
Die Grundentschädigungen u. s. w. à 6000 fl. per Stunde	336,000 „
Die erforderlichen Gebäude	200,000 „
Die Maschinerie (das Betriebsmaterial)	200,000 „
	3,966,000 fl.
Unvorhergesehene Ausgaben	234,000 „
	4,200,000 fl.

also per Stunde 75,000 fl. *)

Die Eisenbahn von Manchester nach Liverpool kostet mit Gebäuden, Maschinen u. s. w. 1,132,075 Pf. Sterl., oder ungefähr 930,000 fl. per Stunde, folglich 12¹/₂ Mal mehr, Stunde für Stunde gerechnet, als die von Mannheim nach Basel.

Es ist berechnet worden, daß zwischen Mannheim und Basel 3,542,236 Ctr. Waaren hin und her gehen und man hat davon nicht mehr als 1,771,118 Ctr. in Anschlag gebracht.

Ich will nur Eine Million Ctr. als gewiß annehmen und den Zwischenverkehr gar nicht in Betracht ziehen.

Man hat an Fracht für diesen Verkehr 40 kr. abwärts und 48 kr. aufwärts berechnet, ich will nur 40 kr. im Durchschnitt annehmen.

Nach der bei Gelegenheit der Projectirung der Bahn von London nach Yarmouth von den Ingenieuren Signoles und Locke angestellten Berechnung, sind die Bahnreparaturkosten und sämtliche Transport- und Verwaltungskosten auf etwas weniger als die Hälfte der Bruttoeinnahme berechnet worden. So und zum Theil noch geringer stellen sie sich auf den meisten amerikanischen Bahnen. Daß sie sich zwischen Liverpool und Manchester höher stellen, hat seine eigenen Ursachen. Auf der Bahn von Mannheim nach Basel können sie sich um so weniger höher belaufen, als, wie oben bewiesen worden, das Profil dieser Bahn, das auf die Transportkosten so großen Einfluß hat, ungleich günstiger ist, als auf jeder mir bekannten Bahn, und namentlich beinahe um 100 Prozent günstiger, als auf der zweiten Route von Liverpool nach Manchester.

*) Die Eisenbahnanlehen betragen 26 Millionen und reichen nicht hin, um die Kosten des Baus zu decken.

Es ist also als eine sehr niedrige Annahme zu betrachten, wenn ich die sämtlichen Unkosten der Bahreparaturen, des Transportes und der Administration auf die Hälfte der Bruttoeinnahme von allen Gütern und Personen, also auf 20 fr. per Ctr. im Durchschnitt anschlage.

Demnach haben wir ein reines, sicheres Einkommen von 333,333 fl. 20 fr. von dem Gütertransport allein zu erwarten.

Wie sehr der Personenverkehr sich durch den Einfluß des Eisenbahntransportes vermehre, ist eine bekannte Sache. Ueberall ist er schon in den ersten Jahren drei bis vier Mal, an mehreren Stellen aber sieben bis zehn Mal höher gestiegen als zuvor.

Im Durchschnitt rechnet man in England und Nordamerika, daß die Zahl der jährlich zu transportirenden Personen mit der Zahl der längs der Eisenbahn wohnenden gleichstehe. So beträgt dieselbe zwischen Manchester und Liverpool 430,000, zwischen Philadelphia und Neu-York 400,000. So berechnet man auf der großen nördlichen Route von London nach Birmingham, Liverpool und Manchester über drei Millionen Reisende.

Nach dem angeführten Maßstab wären für diese Route nicht weniger als 600,000 Reisende in Berechnung zu nehmen. Inzwischen bin ich weit entfernt, hier den englischen Maßstab anzulegen, obgleich Jedem einleuchten muß, daß die Reise nach den Bädern, die Zwischenbesuche zu Hause während der Badezeit, die Reise der Landbewohner nach der Hauptstadt, die Lustreisen der Schweizer, der Elsäßer und aller Fremden überhaupt längs der Bahn und die Reisen von einem Orte zum andern außerordentlich zunehmen werden.

Wenn man noch die außerordentliche Zunahme der Reisenden auf den Rheindampfbooten in Anschlag bringt, so kann es nur sehr mäßig erscheinen, daß ich die Zahl von 125,000 Reisenden längs der ganzen Route (mit Einschluß der Zwischenreisenden) und ein Fahrgeld von 6 Gulden für die ganze Länge der Route in Berechnung nehme.

Wir haben demnach für den Personenverkehr eine Bruttoeinnahme von 750,000 fl. und eine Reineinnahme von 375,000 fl.

Die reine Totaleinnahme der Bahn würde sich also auf 708,333 fl. belaufen, wobei jedoch nur ungefähr $\frac{1}{4}$ des gegenwärtigen Verkehrs an Gütern, und weder für den gesamten Zwischenverkehr, noch für die aus der Verkehrsvereinfachung erwachsende Transportvermehrung etwas in Berechnung genommen worden ist.

Obige Reineinnahme würde aber bei alledem schon zu einer Dividende von $13\frac{1}{2}$ Prozent auf ein Anlagekapital von vier Millionen zureichen.

Dieses Resultat wird nicht nur gerechtfertigt, sondern als noch zu gering dargestellt erscheinen, wenn man die Verhältnisse dieser Bahn mit denen der Liverpool-Manchester-Bahn im Allgemeinen vergleicht. Dort wird auf ein $12\frac{1}{2}$ Mal höheres Anlagekapital von einem nur 3 Mal größern Verkehr eine Dividende von 9 Prozent gewonnen, woraus sich ergibt, daß eigentlich die Dividende hier sich auf 27 Prozent stellen sollte.

Die Differenz erklärt sich aus den viel geringer gestellten Fahrtaren, die dort auf 30 Meilen oder 12 Stunden 5 Schillinge oder 3 fl. Rh. betragen, was von Mannheim bis Basel 15 fl. 40 fr. ausmachen würde, während ich nur 6 fl. oder ungefähr $5\frac{1}{2}$ pr. Stunde in Berechnung gestellt habe.

Nach allen Erfahrungen ist fast mit Sicherheit vorherzu-

sagen, daß im Laufe von 10 bis 15 Jahren mit Einschluß des Zwischenverkehrs der Transport an Gütern, an Produkten, an Vieh und an Materialien drei bis vier Mal und der Transport an Reisenden zwei bis drei Mal höher steigen wird, als oben angenommen worden, daß folglich die Bahn, da weder eine günstige Flusschiffahrt, noch Kanäle, noch neue Routen *) mit derselben in Concurrenz treten, ohne alle Vergleichung gewinnreicher werden muß, als die jetzt zwischen Liverpool und Manchester bestehende, mit welcher jetzt schon zwei Kanäle und in Zukunft eine zweite Bahn concurriren.

Unter den vorerwähnten Umständen kann es an den erforderlichen Kapitalien, die jetzt gewinnreiche Eisenbahnrouten mit so vieler Emsigkeit aussuchen, nicht fehlen, sobald die großherzogliche Regierung die deshalb erforderlichen Gesetze zu erlassen und die nöthigen Voranstalten zu treffen für gut finden wird.

So zweckmäßig und unerläßlich es übrigens erscheint, daß der Staat dieses Unternehmen den Privaten überlasse, so weise und vorständig dürfte es sein, wenn er zugleich dadurch eines Theils sein eigenes Finanzinteresse beförderte, andern Theils dem Publikum einen Antheil an dem Genuß der im Laufe der Zeit zu einer so hohen Bedeutung anwachsenden Vortheile sicherte. Diese verschiedenen Zwecke dürften durch folgenden Plan erreicht werden:

1. Der Staat garantirt den Unternehmern für die Summe von $4\frac{1}{2}$ Millionen Gulden von dem Tage der Einlage an 3 Procent, also im Ganzen jährlich 135,000 fl.
2. Der Reinertrag bis auf 6 Procent kommt den Actionären allein und ungetheilt zu gut.
3. Steigt er über 6 Procent, so fällt dem Staate die Hälfte des Mehrertrags zu.
4. Die Actionäre können nicht über 12 Procent, der Staat kann nicht über 6 Procent erheben.
5. Sobald die Eisenbahn 18 Procent trägt, wird der Ueberschuß des Reinertrags entweder auf die Vervollkommnung oder Fortsetzung der Bahn und der Transportanstalten, oder auf die Herstellung von Zweigbahnen nach einzelnen Städten und Thälern des Großherzogthums verwendet, oder werden die Fahrtaren herabgesetzt.

Die Gründe dieser Bestimmungen sind an sich klar und bedürfen keiner nähern Erörterung.

Die Garantie von 3 Procent ist blos nominell und dient hauptsächlich zu dem Zwecke, die inländischen Kapitalisten zur Zeichnung zu ermuthigen, und dadurch die Gewinne des Unternehmens so viel möglich im Lande zu behalten. Ausländische, namentlich englische, bedürfen, wie aus den neuerlich den Hannoveranern gemachten Offerten erhellt, einer solchen Ermuthigung nicht, dagegen aber dürfte freilich, ohne dieselben abzuschrecken, der Staat sich weder einen Antheil an den daraus hervorgehenden Vortheilen bedingen, noch die Unternehmer in Bestimmung eines Maximums der Dividende zu sehr beschränken.

Auf ähnliche Weise haben einige amerikanische Staaten an Unternehmungen, die sie von vitaler Wichtigkeit für ihr besonderes Wohl gehalten haben, Antheil genommen. Insbesondere bezieht der Staat Neu-Jersey von der Camden- und Amboy-Eisenbahn eine bedeutende Prämie; auch hat er sich

*) Die Elsäßerbahn! —

das Recht vorbehalten, dieselbe ganz und gar zu einer bestimmten Summe (wenn ich nicht irre zu 250 für 100) einzulösen zu dürfen.

Mehr um darzuthun, daß diese Vorschläge nicht leeres Project sind, und welches Vertrauen in die Zweckmäßigkeit meiner Vorschläge wie in die Vortheilhaftigkeit des ganzen Unternehmens ich setze, als aus gewinnjüchtigen Absichten erlaube ich mir den Vorschlag, die Negociation dieser Unternehmung in folgender Weise übernehmen zu wollen:

1. Unmittelbar nach der Erlassung der erforderlichen Gesetze, und Zusagung der Unternehmung gültige Bürgen zu stellen, daß die erforderliche Summe von $4\frac{1}{2}$ Millionen Gulden, nachdem die nöthigen Vermessungen und Vorarbeiten zu Stande gebracht sein werden, so wie sie gebraucht, herbeigeschafft, und das ganze Werk wo möglich in zwei Jahren, längstens aber in vier Jahren nach seinem Angriffe zu Stande gebracht werde.

2. Nach diesen Vermessungen und Arbeiten eine Subscription zu eröffnen, wobei es den badischen Bürgern freistehen soll, an dieser Summe, so viel ihnen beliebt, bis zu der Summe von zwei Millionen Gulden zu zeichnen, woyach also nur ungefähr die Hälfte der Actien den negociirenden Häusern verbliebe.

3. Im Fall dieser Weg von der hohen Regierung und der hochansehnlichen Ständerversammlung des Großherzogthums nicht beliebt, sondern ein anderer vorgezogen werden sollte, erbiethet ich mich nach Kräften mitzuwirken, daß das Geschäft auf eine solide, dem Staat wie dem Publikum gleich vortheilhafte Weise eingeleitet werde.

Hierbei kann ich nicht umhin, darauf aufmerksam zu machen, wie nöthig es sei, daß während der gegenwärtigen Session der Ständerversammlung die erforderlichen legislativen Vorbereitungen getroffen werden, weil sonst wegen der reisenden Fortschritte derartiger Unternehmungen in andern Ländern das Interesse Badens durch einen Zeitverlust von zwei Jahren bedeutend gefährdet werden könnte *).

Man nheim, 16. Juni. Das in den letzten Tagen des vorigen und in den ersten Tagen dieses Monats eingetretene starke und plötzliche Sinken der Fruchtpreise ist zu einem Stillstand gekommen, welchem bald wieder ein Steigen folgte. Daß es so kommen werde, hatten kundige Beobachter vorausgesagt. Jenes Sinken, dessen rascher Tiefgang außer aller Berechnung lag, hatte Ursachen, die zum Theil keine naturgemäßen und darum keine nachhaltigen waren. Die Günst des Himmels weckte die freudigsten Hoffnungen, viele Gemeinden hatten sich mit Vorräthen bis zur Ernte, oder wenigstens auf mehrere Wochen versehen, die Kauflust war also geschwächt, die Verkäufer dagegen, denen vor großen Ver-

lusten bangte, bemühten sich ihrer Seits nach allen Richtungen um Absatz. Jene, die fremdes Getreide zu beziehen hatten, suchten sich desselben vor der Ankunft zu entschlagen, oder sendeten es dahin zurück, woher es gekommen war, zumal da eine Zeit lang die Preise am Mittel- und Oberrhein niedriger standen als in Holland. Die Landwirthe, welche noch Vorräthe hatten, brachten sie zu Markt, theils, weil die Zuversicht auf eine reichliche Ernte sie veranlaßte, nicht länger zurückzuhalten, theils weil sie an eine stätige Minderung der Preise glaubten, theils endlich, weil sie Nachvisitation und Bestrafung wegen der bei der Aufnahme verheimlichten Vorräthe besorgten. Manche Fruchtspekulanten aber, die über hinreichendes Kapital verfügen konnten, behielten nicht nur ihre Vorräthe, sondern kauften noch dazu, nachdem die Preise ansehnlich gefallen waren. Sie erwarteten ein abermaliges Steigen vor der Ernte, und ließen sich durch die Nachrichten von der Ankunft starker Zufuhren aus Rußland nicht irre machen, denn sie wußten, daß diese Sendungen sich auf viele Märkte vertheilen und daß die Hauptmassen vor der Ernte nicht eintreffen würden. Sie erkannten endlich, daß die Besorgnisse vor Regierungsmaßregeln und Volkstumulten nur eine fieberhafte Bewegung veranlassen konnten, welche vorübergehen werde und die wirklichen Verhältnisse nicht ändern könne. Die Ergebnisse der Aufnahme waren nirgends glänzend. Machte man auch, um zu geringe Angaben zu ergänzen, einen namhaften Zuschlag, so ergab sich höchstens eine Deckung des Bedarfs bis zur Ernte, während in normalem Zustande ein bedeutender Ueberschuß vorhanden sein sollte, da die neue Frucht nicht alsbald nach dem Einheimsen gedroschen und zu Markt gebracht wird. Zudem sind die Vorräthe nicht nach Maßgabe des Bedarfs vertheilt und es ließ sich daher voraussehen, daß das Ausbleiben der Käufer vom Markte für Viele bald seine Grenze erreichen und die Nachfrage wieder steigen werde. Dazu kam die eingetretene Kälte und feuchte Witterung, welche die Ernte hinauszuschieben drohte.

Manche Zeitungsartikel haben es sich bequem gemacht, und das abermalige Steigen der Preise dem Wucher zugeschrieben. Wenn aber der Wucher, ungeachtet der Verordnungen, welche den Zwischenhandel beschränken, den Aufkauf verbieten, den Verkauf der Lebensmittel auf den offenen Markt weisen, ungeachtet der Ankäufe von Früchten durch den Staat und die Gemeinden, ungeachtet der allgemeinen Erbitterung und der warnenden Beispiele ihrer empfindlichen Folgen, — wenn der Wucher alles dessen ungeachtet die Macht hätte, die Preise und die Märkte zu beherrschen, so wäre schwer einzusehen, warum er nicht das Sinken der Preise verhinderte, oder doch in seinem raschen Gange aufhielt. Ist der Wucher der König des Handels und sind seine Manöver so wirksam, dann wird er nichts zulassen, was ihm schadet, und doch mußte er es mit ansehen und wird es auch künftig mit ansehen müssen. Wir stellen die Bemühungen des Wuchers, den freien Verkehr zu stören und eine künstliche Erhöhung der Preise zu bewirken, nicht in Abrede; allein wir verwechseln ihn nicht mit dem Handel und schlagen seine Gewalt, gegenüber den Mitteln der Regierungen, der Gemeinden und der Masse der Consumenten nicht zu hoch an. Bequemer ist es freilich, auf den Wucher zu schimpfen, als den eigentlichen Ursachen, welche die Preise der Lebensmittel bestimmen, nachzugehen; man schmeichelt dadurch verbreiteten Vorurtheilen und erspart sich viele Mühe; allein die Wahrheit wird dadurch nicht ge-

*) Daß eine Gesellschaft billiger gebaut haben würde als der Staat, bezweifeln wir nicht; eben so wenig aber auch, daß P. Fried. List mit seinen 4,200,000 fl. stecken geblieben wäre, wenn die Regierung seinen Vorschlag angenommen und ihm die Ausführung des Unternehmens übertragen hätte. Uebrigens mag es gut gewesen sein, daß man sich bezüglich auf die Größe des Aufwands täuschte, denn sonst wäre das jedenfalls nothwendige Unternehmen vielleicht noch nicht zu Stande gekommen.

fördert und dem Uebel nicht abgeholfen. Es kamen Berichte aus einzelnen Orten, die so gefaßt waren, als ob nur dort allein die Preise wieder gestiegen wären; aber die nämliche Erscheinung zeigte sich in München, Augsburg und London so gut wie in Mannheim. Zeitungen haben unter die Nachricht vom Aufschlag in ihrer Gegend, die Nachricht von dem Abschlag in einer andern gestellt, um dadurch zu verstehen zu geben, daß nur bei ihnen die Preise stiegen, während sie anderwärts fielen. Allein wer sich die Mühe nahm, die Tage der Berichte zu vergleichen, der fand bald, daß sie verschiedene waren; gleichzeitige Berichte ergaben ziemlich gleichförmige Bewegungen der Preise. Es hilft nichts, wenn man sich hierüber zu täuschen sucht.

Uebrigens spricht die größte Wahrscheinlichkeit dafür, daß die Preise der Brodfrüchte ihren höchsten Stand überschritten haben, und denselben nicht mehr erreichen werden, wenn schon das Sinken zu rasch war um stätig zu sein und bleiben zu können. Heiter strahlt wieder die Sonne nach befruchtendem Regen und erwärmt aufs Neue die Erde. Gemüse und Kirschen füllen die Märkte, die Farbe der Fruchtfelder kündigt die nahende Reife und die Kartoffeln versprechen eine ergiebige Ausbeute. Nur noch eine kurze Frist ohne schädliche Störung, — und die Preise der Nahrungsmittel werden durch keine Künste über einem billigen Sage gehalten werden können. Aber noch ist der Augenblick nicht gekommen, um die Vorkehrungen einzustellen, welche gegen die Erhöhung der Brodpreise, für Abgabe von wohlfeilem Brode und Suppen an die Armen, für die Beschäftigung der arbeitenden Klassen, so wie für die Unterstützung Nothleidender getroffen worden sind. In Mannheim ist gefordert, daß der Preis des vierpfündigen Brodes erster Sorte nicht über 24 kr. und des dreipfündigen Brodes zweiter Sorte nicht über 16 kr. steige. In der betreffenden Bekanntmachung des Bürgermeisters war die Befürchtung, daß die Bäcker die Brodpreise wieder erhöhen würden, nachdem die Fruchtpreise wieder gestiegen, und der Mehlvorrath der Stadt sehr schnell abgenommen, — als Grund angegeben, Vorsorge zu treffen. Gegen diese Aeußerung ist die Bäckerzunft mit einer geharnischten Erklärung aufgetreten, die eine übertriebene Empfindlichkeit verräth. Die Anführung der Thatfache, daß sich die Brodpreise nach den Fruchtpreisen richten, würde bei ruhiger Ueberlegung nicht als eine Beleidigung der Bäcker angesehen worden sein.

Marlen, 14. Juni. Im April 1846 wurde der Lehrer Spindler von hier versetzt. Ueber hundert Bürger der Gemeinde baten bei dem großh. Ministerium des Innern, den Lehrer an der Schule, welcher er mit Auszeichnung vorstand, zu belassen; ihre Bitte blieb ohne Erfolg. Ueber die Ursachen der Versetzung wollen wir uns nicht weiter äußern; wir erinnern nur an den damaligen Petitionsturm, an die Auflösung der Ständeversammlung, an die Wahlen und an die Befolgungen, welche mancher tüchtige Lehrer zu leiden hatte, der nicht blindlings den Befehlen der ultramontanen Führer folgte. Die Stadt Offenburg hat ein bekanntes Beispiel dafür aufzuweisen. Nachdem Lehrer Spindler seiner Stelle enthoben war, kam ein Schulverweser hierher. Der junge Mann war fränklich und konnte in der Schule wenig leisten; allein der Geistliche war mit ihm zufrieden, und er erhielt daher ver-

mutlich auch bei der Schulprüfung ein gutes Zeugniß über die Art und Weise, wie er das Lehramt und den Meßnerdienst versah. Auf den Schulbesuch wurde streng gehalten, die Kinder, welche durch Veranlassung der Aeltern oder wegen sonstiger Umstände den Unterricht versäumten, wurden alsbald vorgemerkt und zur Strafe gezogen; besondere Rücksicht wurde auf diejenigen Kinder genommen, deren Väter sich für die Belassung des früheren Lehrers Spindler verwendet hatten. Seit Ostern aber, bis auf den heutigen Tag, ist keine Schule mehr gehalten worden. Der Verweser ist fort, der Dienst soll an einen anderen Lehrer vergeben sein, aber dieser kommt nicht. Es verlautet, daß der Ernannte dem Herrn Pfarrer und einer einflussreichen Person nicht gefalle, und daß Ersterer sich an die Curie nach Freiburg gewendet habe, um die Berufung des neuen Lehrers rückgängig zu machen. Was soll aber aus unserer Jugend werden, die nun schon seit zehn Wochen des Schulunterrichts entbehrt, wenn wir nicht bald einen tüchtigen Lehrer bekommen? Möge die Bekanntmachung dieser verwaorlosten Zustände dazu beitragen, daß uns geholfen und die Schule in Marlen nicht länger vernachlässigt werde.

Verschiedenes.

— In dem „Centralarchiv für das gesammte deutsche Schützengildenwesen“ zu Berlin wird der Vorschlag gemacht, einen Centralverein aller preussischen Schützengesellschaften zu bilden, welchem sich die Vereine in den übrigen Bundesstaaten anschließen sollen; so würde eine Einheit aller deutschen Schützenvereine hergestellt werden.

— Spanische Truppen sind in Portugal eingerückt, haben die Festung Balença de Minho, welche von den Aufständischen belagert wurde, entsetzt, und werden gegen Dporto vorrücken. Das Hülfscorps soll aus 14,000 Mann gebracht werden.

— Das von den Franzosen zum erstenmale heimgesuchte Kabilien wird als ein fruchtbares, gut angebautes Land geschildert. Die zahlreichen Dörfer bestehen aus steinernen Häusern und sollen schöner sein als manche französische. Die Einwohner sind geschickt in der Verfertigung von Teppichen, Töpferwaaren, Waffen und Metallarbeiten; auch bereiten sie sehr viel Del. Ihre Verfassung ist demokratisch, die Häupter werden von Volksversammlungen ernannt und die Erbllichkeit der Aemter — sagt die allg. Zeitung — ist bei diesen glücklichen Sterblichen unbekannt. Eine Straße durch das Sumamthal nach der Rhede von Budschia soll das Land dem Handel und Verkehr öffnen.

— Die kurhessische Ständeversammlung, seit dem 17. Mai berufen, ist endlich am 7. Juni durch den Minister Koch eröffnet worden.

— Seit die Ultramontanen in Bayern nicht mehr am Ruder sind, klagen sie über allgemeine Verwirrung der Sprache und Begriffe, und über die Schlagwörter, wie z. B. Ultramontane, womit der „gebildete Pöbel“ um sich werfe. Man vergleiche den Artikel „Glossen zur Zeitgeschichte“ in den historisch-politischen Blättern und der Augsburger Postzeitung.

Unter Verantwortlichkeit der Verlagshandlung.