

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Landtags-Zeitung. 1833-1846 1847

77 (25.9.1847)

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

Die Rundschau.

N^o 77.

Karlsruhe, Samstag den 25. September 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 fr. für den Raum der dreispaltigen Petitzeile berechnet.

Carlsruhe, bei Malsch & Vogel.

Heidelberg, bei Fr. Fabel.

Mannheim, bei H. Hoff.

Wenn die 11 Artikel zur Minderung des Vielregierens in der Karlsruher Zeitung als ein Manifest der Staatsverwaltung, gegenüber den 13 Artikeln der Offenburger Versammlung anzusehen wären, so dürften wir uns Hoffnung machen, daß einige heilsame Schritte zur Vereinfachung der Verwaltung bald geschehen würden. Jene elf Vorschläge sind ganz zweckmäßig und praktisch. Sie wollen 1) das Stiftungswesen vereinfachen, 2) den Volksschullehrern die Leitung ihrer Wittwenkassen überlassen, 3) die Oberschulkonferenz aufheben, 4) ein einfacheres Prozeßverfahren für die erste Instanz, 5) die zahlreichen (unnöthigen und widerrechtlichen) Arrestationen vermindern, 6) die Schreibereien der Forstbeamten vermindern und die Forstpolizeidirektion aufheben (wir fügen die Forstmeister noch dazu), 7) das Gemeinerechnungswesen auf seine früheren einfachen Formen zurückzuführen, 8) die Staatsbeiträge zur Ernährung der unehelichen Kinder aufheben (dies wäre zu überlegen, da die Ausgabe nur auf die Gemeinden übergewälzt würde), 9) die polytechnische Schule nach Freiburg verlegen (oder, wie Sander vorschlug, eine technische Hochschule an die Stelle der gesunkenen Universität setzen), die Gewerbs- und höhern Bürgerschulen unter die ausschließende Leitung der Ortsbehörden stellen, 10) die Behandlung der Amtskassen und 11) die Geschäfte der Generalbrandkasse vereinfachen. — Man würde dann nicht nur eine Kreisregierung aufheben oder das Personal bei allen vermindern können, sondern es wäre vielen Bürgern mancher lästige Zeit- und Geldaufwand, dem Staate manche unnöthige Ausgabe und den Beamten manche Schreiberei erspart. Um das Duzend voll zu machen, wollen wir noch einen Artikel beifügen, nämlich: 12) Verbesserung des Revisionswesens, wofür sehr viele Beamte und Angestellte dankbar sein werden. Zur Begründung dieses Wunsches ist uns nachstehender Aufsatz gekommen:

Ueber Revisionsmißstände in Baden. — Ein Beitrag zu den Klagen über Vielregiererei.) Gute Revisions- und Kontroll-Einrichtungen sind für alle Behörden in konstitutionellen Staaten gleich wichtig und äußerst nothwendig, denn auf ihrer Thätigkeit und Wirksamkeit beruht theilweise die Ordnung des Staatshaushaltes, das Vertrauen in die Finanzverwaltung, der öffentliche Staatskredit!

Die Beschäftigung der Revisionsbeamten ist sehr mühevoll, für Geist und Körper in gleichem Grad anstrengend, auch ist viele Einsicht und Erfahrung nothwendig, wenn die Anstalt mit gutem Erfolg wirken soll.

Häufig werden die schwierigsten Arbeiten von der Supervision mit Geringschätzung behandelt, wegen der unerheblichsten Kleinigkeit bekräftelt, getadelte, entsetzt, mit Undank belohnt. Das Revisionswesen ist im Allgemeinen

sehr unbeliebt, was zum Theil daher rühren mag, daß bei einzelnen Stellen Individuen beschäftigt sind, welchen die nöthigen Kenntnisse, Einsicht und Erfahrung mangeln, oder solche, die wegen Unwissenheit, Faulheit, Schlechtigkeit u. s. w. zur Strafe an eine Revision versetzt wurden. Statt Letztere bloß zum Abschreiben oder Calculiren zu verwenden und unschädlich zu machen, erhalten sie Gelegenheit, ihr niedriges Treiben fortzusetzen, können redlichen Männern Aerger und Verdruß bereiten und bringen ihre Mitarbeiter und die ganze Anstalt in Mißkredit. Nicht selten wissen sie einzelne Beamte wegen der geringfügigsten, erbärmlichsten Kleinigkeit zu weiltläufigen, nutzlosen Erklärungen und Rechtfertigungen zu nöthigen. Um ihren Dienstfeiser zu zeigen und ihr früheres Treiben vergessen zu machen, werden von ihnen die einfachsten, klarsten Verhältnisse, aus Beschränktheit oder Bosheit, irrig aufgefaßt, entstellt, getadelt, bekräftelt.

Daß solche Behandlung für einzelne, ohnehin mit Geschäften überladene Lokalbeamte sehr drückend sei, und in Bearbeitung wichtigerer Sachen störend einwirke, Unzufriedenheit, Aerger, Ueberdruß, Kummer, am Ende Krankheiten erzeuge, wird Jedermann begreifen.

Die höhern und höchsten Behörden erfahren freilich wenig von solchem Treiben: die Beschwerden und Klagen kommen oft nicht einmal zur Kenntniß der Direktoren der Mittelstellen; selten in die Ministerien, weil die gekränkten, mit Arbeiten überladenen Beamten nicht Zeit noch Ruhe finden können, um sich genügend zu rechtfertigen und zu vertheidigen, und weil die Punkte, um welche es sich handelt, in höhern Regionen viel zu unbedeutend erscheinen, als daß man sich viel damit befassen möchte; so erhält der gedrückte Lokalbeamte in der Regel Unrecht, und darf froh sein, wenn ihn nicht noch Vorwürfe, Verweise oder Strafen treffen, veranlaßt durch irgend einen Revidenten, der sich auszeichnen, wichtig machen oder gewöhnliche Abneigung befriedigen will.

Eine Ursache, warum man bei Revisionen überhaupt im Stande ist, einzelne Lokalbeamte zu belästigen und zu kränken, liegt darin, daß die Arbeiten der Revidenten, besonders ihre verletzende, herausfordernde, befehlende Sprache, den Lokalstellen gegenüber, durch die Referenten nicht genügend überwacht und geprüft werden.

Sicherlich ist bei uns die Zahl der Beaufsichtigter weit größer als zweckmäßig, nothwendig und nützlich!

Wer die bureaukratischen Einrichtungen und Verhältnisse weniger genau kennt, ist durchaus nicht im Stand, sich eine Vorstellung zu machen, von allem, was man in den Schreibstuben unserer Revisions-Männer über Kleinigkeiten schreibt, berichtet, revidirt, expedirt, registriert, kontrollirt,

supercollationirt, collationirt, nummerirt, welche Masse von Akten fabrizirt und Papier consumirt. *)

Wie viele kostbare Zeit muß auf unwesentliche, unwichtige, nutzlose Kleinigkeiten verwendet und wichtigeren Arbeiten entzogen werden! Ein Heer von Revisions-Vorständen, Ober- und Rechnungsräthen, Super-, Ober-, Commun- und andere Revisoren, Revisionsgehülfsen, Praktikanten, Bistatoren, Revidenten u. s. w. kämpft mit dem Localbeamten meist über Kleinigkeiten! Jeder einzelne Revisionsmann will sich hervorthun, auszeichnen, wichtig machen. Befoldung, Zulagen oder Remunerationen, wenigstens eine Belobung verdienen! man erdenkt unnöthige, unzweckmäßige, erkünstelte, kleinliche, weiltläufige, zeitraubende Formularien, Vorschriften, oft aus reiner Langeweile. Aus den Schreibstuben unserer Revisionen ergießt sich, zur Plage der Localbeamten und des Publikums, ein Strom von Erinnerungen, Verordnungen, Verfügungen, Erläuterungen, Belehrungen, Erklärungen, Aenderungen, zum Theil mit einander im Widerspruch; kein vernünftiger Mensch vermag den „Wust“ zu übersehen, zu studiren, im Gedächtniß zu behalten, der Unzahl von Registern, Tabellen, Darstellungen, Uebersichten, Nachweisungen, Anzeigen, Protokollen, Listen, Requisitionen u. s. w. gar nicht zu erwähnen **).

Wo keine Mängel sind, wissen einzelne Revidenten welche zu suchen, zu erfinden, um doch etwas zu produziren, gerade wie bei der Polizei. Wenn die Zahl der Beamten und Polizeidiener groß ist, werden auch viele Polizeivorschriften und Polizeiregel aufgesucht, erfunden, erdichtet, und die Anstalt dadurch verhaft, daß sie die Menschen unnöthig plagt, ihnen das Leben verbittert und ihren eigentlichen Zweck am Ende nur als Nebensache behandelt.

Mannheim, 22. September. Der Antrag des Gemeinderaths, das Gesuch der Handelskammer um Concession für die Bahn von Bruchsal über Bretten im Namen der Stadt zu unterstützen, konnte im großen Ausschusse ohne weiltläufige Erörterung zum Beschluß erhoben werden. Sämmtliche Mitglieder waren mit der Sache vertraut und von der hohen Wichtigkeit für die Sache durchdrungen. v. Jzst ein erinnerte, wie er schon in der Kammer den Bau dieser Bahn unterstützt habe, und nicht begreifen könne, wie man einer Stadt und Gegend, die aus eigenen Mitteln einen Weg verbessern wollen, dies verwerfen möge. Gemeinderath Jak. Kley führte aus, daß die Nachtheile einer Unterlassung dieses Baues für die Stadt noch viel größer sein würden, als jene, die ihr aus der unnatürlichen Richtung der Main-Neckar-Bahn erwachsen. Die Mitbewerbung besserer Verkehrsmittel, die jetzt schon fühlbar werden, habe gegen den badischen Handel leichtes Spiel, wenn nur über Pforzheim gebaut werde; sie werde später, wenn Frankfurt mit Nürnberg durch einen Schienenweg verbunden sei, noch gefährlicher werden und könne nur durch

*) Die Straßenbaukasten müssen wegen zwei und drei Kreuzern Bericht in die Residenz erhalten! und die Amtskassen sehr oft einen Kreuzer, welcher von der Kreisregierung dekretirt wird, auszahlen, bescheinigen lassen, fünf, sechs und mehr Personen damit belästigen, die Zustellung der Quittung in Erinnerung bringen, oft mehrmals! selbst ins Ausland, müssen Beträge von einem Kreuzer geschickt werden!

**) Und dabei doch so wenig brauchbares statistisches Material. —

die Bahn über Bretten bestanden werden. Die württembergische Regierung halte an dieser Richtung fest; an ihr hätten wir daher keinen Gegner, wie an Hessen bei der Main-Neckarbahn. — Hr. Kaufmann Knippenberg zeigte in ausführlichem Vortrag den Bürgern Mannheims, welche Gefahren durch die verschiedenen Concurrrenzstraßen zur Rechten und Linken der Stadt Mannheim drohen, wenn die Bahn über Bretten versagt werde, und wie wichtig die Vertröstung sei, als ob bei dem Umweg über Pforzheim durch Ermäßigung der Frachtsätze geholfen werden könne. — Diese Ausführungen genügten vollständig, um den Antrag zu einstimmiger Annahme zu empfehlen. Uns aber ist daran gelegen, dem Mißverständniß zu begegnen, als ob Mannheim, indem es eine Lebensfrage für die Stadt und den badischen Handel zu fördern sucht, irgend einem andern Unternehmen in den Weg treten wolle. Daß dies nicht der Fall ist, geht aus dem Vortrag des Gemeinderaths klar hervor, den wir deshalb beinahe vollständig mittheilen. Er lautet:

Der ausdauernden und angestrengten Thätigkeit des hiesigen Handelsstandes ist es gelungen, der Stadt Mannheim an dem großen Handelszuge, der sich von Norden nach Süden und von Nordwesten nach Südosten bewegt, einen bedeutenden Antheil zu gewinnen. An den Expeditions- und Zwischenhandel knüpft sich der Eigenhandel; die Gelegenheiten, Rohstoffe zu beziehen und Absatzwege für Waaren zu finden, bahnt der Industrie den Weg und wendet ihr Kapital, Unternehmungsgeist und Arbeitskräfte zu.

Auf der Erhaltung und Entwicklung des Handels beruht der Wohlstand und die Zukunft unserer Stadt; mit dem Handel stehen und fallen ihre übrigen Nahrungsquellen. Aber nicht für sich allein hat Mannheim gearbeitet, indem es sich zum Mittelpunkt eines ausgedehnten Verkehrs erhob; die Früchte davon kommen dem ganzen Lande und auch der Staatskasse zu gut; Mannheim ist eine badische Handelsstadt.

Von entscheidendem Einflusse auf die Bewegung des Handels aber ist die Richtung der künstlichen Land- und Wasserstraßen, der Kanäle und Schienenwege. Der Wettstreit der deutschen Staaten, die Vortheile der besseren Verkehrswege, sei es aus den Mitteln der Gesammtheit, oder durch Privatvereine, mit oder ohne Beihilfe des Staates, zu erlangen, gebietet, bei Strafe der Verödung, dafür zu sorgen, daß wir nicht zurückbleiben, sondern den Straßen, die der Handel als die natürlichen längst ausgefunden und eingeschlagen, die von dem Erfindungs- und Unternehmungsgeiste unserer Zeit angewendeten Verbesserungen ebenfalls zu Theil werden lassen.

Die Ausführung der Landesbahn von Mannheim nach Basel beweist, daß die Großherzogliche Regierung und die Stände rechtzeitig die Nothwendigkeit erkannt haben, dem Lande, sowohl für den inneren Verkehr als für die Durchfuhr den Kunstweg zu bereiten, der Länder und Meere verbindet, Zeiten und Entfernungen kürzt und die Bewegung von Menschen, Gütern und Gedanken in früher nicht geahnter Schnelligkeit und Massenhaftigkeit vermittelt.

Die Landesbahn aber ist nicht nur ein Ganzes für sich, sondern auch ein Verbindungsglied weiterer Züge. Haben wir in letzterer Beziehung die Abweichung der badischen von der allgemeinen Spurweite und die Aenderung der gesetzlich bestimmten Richtung der Main-Neckarbahn zu beklagen, wonach die Fortsetzung der Landesbahn nach Norden in einer Entfernung von zwei Stunden an der Handelsstadt Mannheim

vorbeizieht — so ist es um so wichtiger für uns, daß hinsichtlich der übrigen Fortsetzungen und Verzweigungen der Landesbahn nicht etwas geschehe oder unterbleibe, was dem durch Mannheim genährten badischen Handel die seit lange gebahnten Wege versperre und die Züge nach anderen Richtungen hinleite, wobei Baden leer ausginge.

Die einzige, gleichzeitig mit der Landesbahn und als Theil derselben hergestellte Verzweigung, von Appenweier nach Kehl, dient zur Verbindung mit Straßburg und der Elßässer Bahn. Seither ist im Hinblick auf den die Voranschläge weit übersteigenden Aufwand für die Landesbahn von Seiten der Regierung der Grundsatz aufgestellt und theilweise festgehalten worden, keinen Staatsbau mehr zu unternehmen, sondern die Vollenbung unseres Eisenbahnsystems an Privatunternehmer zu überlassen. Demzufolge ist der schweizerischen Nordbahngesellschaft — wie unwidersprochen verlautet — der Bau auf dem diesseitigen Ufer von Waldshut gegen Basel und die Verbindung mit dem Endpunkt der Landesbahn gestattet; ein Gesetz hat die Bestimmungen gegeben, unter denen der Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Offenburg durch das Kinzigthal und über Willingen, Donaueschingen und Radolfszell nach Konstanz an eine Privatperson oder an eine Gesellschaft überlassen werden soll. Wegen der besonderen Wichtigkeit dieser Bahn ist die Regierung ermächtigt, die Staatskasse bis zu einem Sechstel des Baukapitals bei dem Unternehmen zu theilhaben, auch auf die Zinsen zu verzichten, bis der Ertrag der Bahn den übrigen Theilhabern eine Zinsrente von vier Prozent gewährt.

Wir haben diese nothwendigen Ergänzungen unseres Eisenbahnsystems stets lebhaft gewünscht, und insbesondere bedauert, daß das Gesetz über die Begebung der Offenburg-Konstanzer Bahn nicht zu einer Zeit erscheinen konnte, wo demselben die Ausführung auf dem Fuße gefolgt sein würde.

Unabweislich aber stellt sich das Bedürfnis dar, die badische Bahn mit der württembergischen zu verbinden. Mit jedem Tag rücken die Gefahren näher, welche eine längere Unterbrechung der sogenannten Ostbahn auf der kurzen Strecke zwischen den badischen und württembergischen Schienenwegen für den Handel der Stadt Mannheim, für einen großen Theil des Verkehrs, der die Landesbahn und zahlreiche Menschen- und Kapitalkräfte des Landes ernährt und befruchtet, mit Nothwendigkeit herbeiführen muß.

Zwei verschiedene Verbindungslinien sind bisher vorzugsweise in Betracht gekommen. Die eine über Durlach und Pforzheim, ist von der Regierung und den Ständen vorgezogen worden; Letztere haben in einer Adresse ihre Zustimmung ausgesprochen, die Bahn über Pforzheim an Unternehmer unter denselben Bedingungen zu begeben, welche für den Bau einer Kinzigthalbahn festgesetzt wurden, nur solle eine Betheiligung der Staatskasse dabei nicht stattfinden. — Die zweite Linie über Bruchsal und Bretten, für den großen Zug vom Unter- rhein und vom Norden nach dem oberen Neckar und der Donau und umgekehrt, die natürliche, kürzere und längst eingeschlagene Richtung, wird nach glaubhaften Berichten von der württembergischen Regierung verlangt, und ihre Herstellung ist für den Handel der Stadt Mannheim, an dessen Schicksal die Zukunft der Stadt unlösbar geknüpft ist, eine wahre Lebensfrage. Darum hat auch die Handelskammer keine Gelegenheit versäumt, die Nothwendigkeit der Herstellung dieser

Linie, die Gefahren und Nachteile im Falle der Unterlassung der Großherzoglichen Regierung überzeugend darzulegen. Sie hat, um jede Ungewißheit über die Art und Weise der Ausführung zu beseitigen, um die Genehmigung des Baues nachgesucht und erklärt, daß die Mittel dazu ihr zur Verfügung stehen. Der Bescheid auf das Gesuch fiel dahin aus, daß die Gr. Regierung „zur Zeit“ nicht darauf eingehen könne. Sonach waren Bewilligungen gegeben, die keine Folge hatten; dagegen war das einzige Gesuch abgeschlagen, dessen Ausführung gesichert war; eine, in der That, eigenthümliche Erscheinung!

Die Zeit ist seither vorgeschritten; wiederholt auftauchende Gerüchte, deren Richtigkeit wie dahin gestellt sein lassen, zeigen in Verbindung mit dem Vorrücken des Eisenbahnbaues in Württemberg und Bayern und mit den Unterhandlungen über die Verbindungen zur Herstellung der Ostbahn wenigstens so viel an, daß eine Verschiebung der Verbindung der badischen mit der württembergischen Bahn gegen den unwiderstehlichen Drang der Verhältnisse und der öffentlichen Meinung, nicht mehr lange möglich sein wird.

Bei dieser Lage der Dinge hat sich die Handelskammer verpflichtet gefühlt, ihren wiederholten Eingaben in Betreff der Nothwendigkeit, die Linie über Bruchsal und Bretten herzustellen, eine Erneuerung ihres Concessionsgesuches, gestützt auf die triftigsten Gründe, folgen zu lassen. Sie hat von diesem Schritte der Gemeindebehörde Nachricht gegeben und wir würden uns einer schweren Unterlassungssünde gegen die wichtigsten Interessen der Stadt schuldig zu machen glauben, wenn wir Sie, m. H., nicht dringend einladen würden, das Gesuch der Handelskammer bei der Großh. Regierung, im Namen der Stadtgemeinde, zu unterstützen.

Es liegt hierbei nicht in unserer Aufgabe, die Vorzüge der einen Verbindungslinie vor der andern auseinanderzusetzen, denn wir erheben unsere Stimme nicht gegen die Bahn über Pforzheim. Was für sie angeführt werden mag, so wohl hinsichtlich der Erhaltung des Waarenzugs von Ulm nach Straßburg, als hinsichtlich der Beförderung des inneren Verkehrs, das lassen wir unangetastet. Wir verlangen kein Monopol für Bretten; aber wir können auch kein Monopol gegen Bretten für gerechtfertigt halten, welches für uns von den unseligsten Folgen sein würde.

Die Straße über Bruchsal und Bretten ist eine, auch ohne Schienen bisher sehr frequente Handelsstraße, weil sie für die Güter, die vom Unter- rhein her den oberen Neckar und das Donaugebiet aufsuchen, die kürzeste und billigste ist. Die Stadt Bretten hat den Güterverkehr schon vor drei Jahren auf durchschnittlich 15 Güterwägen mit mehr als vier Pferden täglich oder 720,000 Centner im Jahr angeschlagen. — Wird diese Straße nicht mit Schienen belegt, so wird sich der größtentheils von Mannheim aus genährte Handelszug die schnelleren und billigeren Wege suchen, welche ihm in der nächsten Zukunft zu Wasser und zu Lande, am Main und am Neckar geboten werden. Diesen anderen Wegen folgt dann naturgemäß, was erst durch jenen Zug dem Handel Mannheims zugewendet worden, und was derselbe durch große Anstrengungen sich errang. Aber keinen badischen Städten und nicht der badischen Bahn fällt zu, was Mannheim verlieren würde, sondern auswärtigen Plätzen am Rhein, am Main und Neckar, und auswärtigen Bahnen.

Was hier nur angedeutet werden kann, das hat die Han-

delstammer in ausführlichen Eingaben, unterstützt durch tatsächliche Erscheinungen der Großherzoglichen Regierung näher mitgetheilt. Ihr neuestes Gesuch bezweckt lediglich die Erhaltung des Handels der Stadt Mannheim in seinen Hauptzweigen dadurch, daß ihr gestattet werde, die alte Handelsstraße von Bruchsal über Bretten, eben so wie es mit den benachbarten Concurrrenzstraßen geschieht, mit Schienen zu belegen. Von der Einsicht und der Weisheit der Großherzoglichen Regierung dürfen wir erwarten, daß nunmehr, da die Verhältnisse drängen, diesem Gesuche, welches von dem Staate keine Opfer verlangt, keine ausschließende Begünstigung anspricht, keinem Interesse eines andern Landestheils entgegen tritt, die Gewährung nicht länger werde vorenthalten werden.

Karlsruhe, 24. September. Bei der heute statt gehaltenen Wahl von vier Gemeinderäthen für die freiwillig ausgetretenen Herren Knittel, Kölle, Rägele und Wagner wurden erwählt die Herren Kaufmann W. Döring, Kaufmann Herz, Schreinermeister Scheerer und Advokat Ziegler.

Verschiedenes.

— In Madrid ist unter dem Volke großer Jubel über die Zurückberufung Espartero's, des einzigen Staatsmannes, von welchem die Nation Gutes zu erwarten hat. Die Königin wurde deshalb bei einem Spazierritte mit so stürmischer Freude begrüßt, daß der politische Chef ähnliche Neußerungen verboten hat.

— Seltsam ist es, daß deutsche Zeitungen die Italiener als politische Kinder betrachten, die ungeschickte Streiche verüben, und erst noch die Schule durchmachen müßten, um sich politische Bildung anzueignen. Möchten doch die deutschen Schulmeister erst selbst etwas lernen.

— Buchbinder Grimmel, ein unbescholtener Bürger zu Marburg, kam unlängst in Geschäften nach Hersfeld, mit den nöthigen Papieren versehen. Er wurde vor den Landrath v. Specht geführt, in den Thurm gesperrt und am folgenden Tag gefesselt auf dem Schub fortgebracht, weil er — Wiedertäufer ist.

— Der deutschkatholischen Gemeinde in Mannheim hat sich eine Tochtergemeinde zu Remlingen in Bayern angegeschlossen. Die Mitglieder, meist wohlhabende Grundbesitzer, haben am 12. September das Abendmahl aus der Hand des Predigers Graf von Mannheim empfangen.

— An den Beratungen über eine gemeinsame deutsche Wechselordnung wird nun auch Bayern theilnehmen, was früher zweifelhaft war. Oberappellationsrath Kleinschrod soll dabei als Abgeordneter erscheinen, zuvor aber mit Director Barth und Sachverständigen, die von den Handelskammern gewählt werden, den preussischen Entwurf berathen. Als badische Abgeordnete werden die Herren Ministerialrath Brauer und Bankier Joh. Hohenemser genannt.

— Zu Vivis (Vevay) im Waadtland wurden am 8. Sept. vier Kanonen weggenommen, welche von Freiburg kamen und für Wallis bestimmt waren.

— In Mailand haben unruhige Austritte stattgefunden; auf Sicilien ebenfalls; in Neapel sind im Monat August

über 800 Personen aus dem Mittelstande verhaftet worden; viele haben sich auf Schiffe geflüchtet. Der Aufstand in Kalabrien dauert fort.

— Der Bundestag hat am 13. September seine Versammlung für dieses Jahr geschlossen und sich bis zum Januar vertagt.

— Von den angeklagten Polen in Berlin sind nun vier in Freiheit gesetzt. Der vierte ist H. Michael Redmann.

— Der Preussische Staatsminister v. Kochow ist im Bade bei Aachen gestorben. Er war erst 54 Jahre alt.

— Die Verwundung des Herzogs von Nemours auf der Jagd beschränkt sich auf ein Schrotkorn, das ihm durch einen ungeschickten Schuß seines Bruders, des Seemanns Joinville, in die Wange fuhr, aber sogleich ausgeschnitten wurde.

— Marschall Dudinot, Herzog von Reggio, Gouverneur der Invaliden, ist am 13. Sept. in Paris gestorben.

— Die Bundesmilitärcommission hat in der letzten Zeit zwei Mitglieder durch den Tod verloren; den bayerischen Generalmajor von Böldersdorf und den Gr. hessischen Generalleutnant v. Weyhers.

— Der Große Rath in Bern hat mit 102 gegen 4 Stimmen der Regierung einen Credit von 154,800 Schw. Fr. bewilligt, um die Monturstücke zu ergänzen und alsbald die Inspection der Reserve vorzunehmen.

— Die französische Regierung fängt an, den Staatsdieben auf die Finger zu sehen. In Havre sind die beiden Chefs eines Handlungshauses, das bei Kohlenlieferungen Unterschleife trieb, verhaftet worden; in Mikirch ein Gerichtsfretär, in Belfort zwei Angestellte bei dem Bürgerspital.

— Der Männerturnverein in Stuttgart ist endlich doch aufgelöst worden, weil „Uneinigkeit in dem Inneren ausgebrochen“ sei; der Tod ist freilich ein sicheres Mittel, die Einigkeit herzustellen. Doch wurde beigefügt, daß der Bildung eines neuen Männerturnvereins kein Hinderniß im Wege stehe, die Statuten seien aber zuerst zur Genehmigung vorzulegen.

— Das Kollegium der Bürgervorsteher in Hannover hat einen Advokaten beauftragt, den Inhalt seiner Protocolle für die öffentliche Mittheilung regelmäßig zu bearbeiten. Dies ist dort der erste Schritt zur Oeffentlichkeit der Verhandlungen.

— Das französische Ministerium soll nach längeren Beratungen beschlossen haben, 10,000 Mann nach Afrika zu senden (in die Provinz Oran an die marokanische Grenze) und ein Beobachtungskorps an den Pyrenäen aufzustellen.

— Das schwedische Schiff Iduna, das von Hamburg nach Neuyork segelte, stieß am 17. August bei dichtem Nebel gegen das amerikanische Schiff Shanunga und ging unter. Nur 34 Menschen wurden gerettet, 172, darunter der Kapitän, ertranken. Die Geretteten sind größtentheils Deutsche; die Ertrunkenen waren vermuthlich auch deutsche Auswanderer.

— Die Cholera ist in Rußland eingebrochen und soll schon bis Kiew vorgedrungen sein; in Warschau werden Anstalten dagegen getroffen. Die Soldaten erhalten wärmere Kleidung; Spitäler und Lazarethe werden in Stand gesetzt.

Berichtigung: Der Turnlehrer in Mannheim heißt Mey, nicht May, wie in der letzten Nummer, S. 304, Spalte 1, Zeile 26 von oben irrig angegeben ist.

Unter Verantwortlichkeit der Verlagsbuchhandlung.