Düsseldorfer Zeitung.

№ 109. Dienstag den 20. April. 1847.

Uebersicht.

Landtags-Angelegenheiten.

Deutschland. Berlin (die Adresse-Commission; Graf von Reichenbach). Breslau (Verordnung des Consistoriums in Betreff der Taufe der Neugeborenen). Köln (der Prozeß des Abg. Brust). Crefeld (Erlaß des Oberpräsidiums an den Gemeinderath). Solingen (der Handel nach der Levante). Vom Rhein (die Dividende der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn). Karlsruhe (die Umtriebe im Odenwalde). Vom Neckar (die deutsche Zeitung). Leipzig (Herlossohn; großer Brand in Bukarest).

Frankreich. Paris (die Thronrede des Königs von Preußen; Herzog v. Broglie; aufrührerische Papierschnitzel; Dom Miguel; Deputirtensitzung).

Großbrittanien. London (die Ehen zwischen Juden und Quäkern; die Verwerfung der Katholikenbill; eine Flotte nach dem Piräus abgesegelt).

Rußland und Polen. Warschau (Güter-Confiscation).

Belgien. Brüssel (Verhaftung eines Buchhändlers).

Amerika. Neu-York (zweitägige Schlacht bei Buena-Vista; neue Revolutionen in Mexiko; Handelsnachrichten).

Landtags-Angelegenheiten.

Königliche Botschaft

an die zum Vereinigten Landtage versammelten Stände, wegen einer aus dem Eisenbahn-Fonds zu verzinsenden und zu amortisirenden Anleihe zur Ausführung der großen Preußischen Ostbahn.

Wir **Friedrich Wilhelm**, von Gottes Gnaden, König von Preußen rc. geben Unseren zum Vereinigten Landtage versammelten getreuen Ständen aus der anliegenden Denkschrift Unseres Finanzministers zu ersehen, welche Einleitungen zur Ausführung der von den im Jahre 1842 versammelt gewesenen vereinigten ständischen Ausschüssen für ein dringendes Bedürfniß erachteten, umfassenden Eisenbahn-Verbindungen getroffen worden sind und zu welchen Ergebnissen dieselben geführt haben.

Nach Inhalt dieser Denkschrift ist, nachdem die Ausführung der übrigen Verbindungen bereits im Wege der Privat-Unternehmung unter Betheiligung und Unterstützung des Staates erfolgt oder für gesichert anzunehmen ist, im Wesentlichen nur noch die wichtige Eisenbahn-Verbindung von Berlin nach Danzig und Königsberg herzustellen, um ein umfassendes Eisenbahn-Netz, welches die Hauptstadt mit den Provinzen und die Provinzen untereinander verbindet, auch in den Hauptrichtungen das Ausland berührt, zur Ausführung zu bringen.

Wenn nun die gegenwärtigen Verhältnisse des Geldmarktes keine Aussicht gewähren, diese große Eisenbahn-Verbindung durch ein Privat-Unternehmen in bisheriger Weise unter Betheiligung und Unterstützung des Staats herzustellen, so bleibt nur übrig, den Bau und Betrieb dieser Bahn für unmittelbare Rechnung des Staates zu übernehmen. — Unsere getreuen Stände werden aus der Denkschrift ersehen, daß der Bau der gedachten Bahn mit den Mitteln des Eisenbahn-Fonds und den vielleicht aus den Ueberschüssen der Staatskasse künftig zu erübrigenden Geldmitteln ausgeführt werden kann, ohne daß dazu die Beschaffung außerordentlicher Geldmittel durch Benutzung des Staats-Credits unumgänglich nothwendig ist; der Bau würde aber, wenn er auf diese Weise ausgeführt werden sollte, erst in einer langen Reihe von Jahren zur Vollendung gelangen können. — Diese ist in einer angemessen kurzen Frist nur dadurch herbeizuführen, daß die eine fortlaufende Rente repräsentirende jährliche Einnahme des Eisenbahn-Fonds in Kapital umgesetzt und zu einer aus demselben zu verzinsenden und zu amortisirenden Anleihe benutzt wird. — In Anerkennung der wichtigen Gründe, welche nach Inhalt der Denkschrift sowohl im Interesse der betheiligten Provinzen, als im allgemeinen Interesse dafür sprechen, den Bau auf diesem letzteren Wege in Ausführung zu bringen, fordern Wir Unsere getreuen Stände auf:

zum Behuf der Herstellung der großen preußischen Ostbahn und der damit in Verbindung stehenden Brückenbauten und sonstigen Anlagen die Aufnahme einer aus dem durch Unseren Erlaß vom 22. Nov. 1822 bis zum Betrage von jährlich 2,000,000 Thlrn. ausgesetzten Eisenbahn-Fonds zu verzinsenden und zu tilgenden Staats-Anleihe in Erwägung zu nehmen und sich über die dazu nach §. 5 der Verordnung über die Bildung des Vereinigten Landtags vom 3. Febr. 1847 erforderliche ständische Zustimmung zu erklären,

damit demnächst, falls diese Zustimmung erfolgt, zu geeigneter Zeit, sobald der Zustand des Geldmarktes die Abschließung dieser Anleihe unter angemessenen Bedingungen möglich machen wird, auf diesem Wege, nach Maßgabe des sich ergebenden Bedarfs, die Mittel zu jenem wichtigen und großartigen Unternehmen beschafft werden.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, 28. März 1847.

Friedrich Wilhelm.

Prinz von Preußen.

v. Boyen. Mühler. Rother. Eichhorn. v. Thile. v. Savigny. v. Bodelschwingh. Gr. zu Stolberg. Uhden. Frhr. v. Canitz. v. Düesberg.

Denkschrift,

die Ausführung des Eisenbahn-Netzes in Preußen betreffend.

In Uebereinstimmung mit dem Gutachten der vereinigten ständischen Ausschüsse haben des Königs Majestät mittelst Allerhöchster Ordre vom 22. Novbr. 1842 (Gesetz-Samml. S. 307) zu bestimmen geruht, daß die Ausführung des für ein dringendes Bedürfniß erachteten

Eisenbahn-Netzes, welches die Hauptstadt mit den Provinzen und die Provinzen unter einander verbinde, auch in den Hauptrichtungen das Ausland berühre,

durch die dem Staate zu Gebote stehenden Mittel und insbesondere auch durch Uebernahme einer Garantie für die Zinsen der Anlage-Kapitalien mit Kraft und Nachdruck befördert werden solle.

Da bei den hiernach zu treffenden Einleitungen in Gemäßheit der Verhandlungen der Vereinigten ständischen Ausschüsse das System zu Grunde zu legen war, daß die Ausführung der zu jenem Netze gehörigen Eisenbahnen der Privat-Unternehmung überlassen, dabei jedoch, behufs des raschen Beginnes und Fortganges derselben, eine kräftige Unterstützung und Mitwirkung Seitens des Staates gewährt und zugleich für die Wahrung der öffentlichen Interessen Fürsorge getroffen werde, so kam es darauf an, einestheils dem Staate eine wirksame Theilnahme und Einwirkung bei der Ausführung und Verwaltung vorzubehalten, anderentheils die pekuniäre Betheiligung und Unterstützung so zu bemessen, daß der Erfolg gesichert werde, gleichzeitig aber auch dafür Sorge zu tragen, daß die Staats-Kasse nicht für alle Folgezeit mit dauernden Belastungen verpflichtet bleibe. Von diesen Gesichtspunkten aus sind für die Betheiligung und Mitwirkung des Staates im Wesentlichen folgende Grundlagen angenommen worden:

I. In Betreff der Theilnahme und Einwirkung des Staates bei der Ausführung und Verwaltung des Unternehmens:

1) Der Staat bestellt seinerseits ein Mitglied des Gesellschafts-Vorstandes, welches an der Ausführung der Bahn und der Verwaltung des ganzen Unternehmens selbst thätig Antheil nimmt.
2) Der Staat bedingt sich bei den General-Versammlungen der Gesellschaft ein seiner Kapital-Betheiligung entsprechendes Stimmrecht aus, und zwar dergestalt, daß ihm bei der Betheiligung mit einem Siebentel des Aktien-Kapitals (siehe unten II. 1.) in jeder General-Versammlung ein Siebentel sämmtlicher anwesender oder vertretener Stimmen zusteht.
3) Der Tarif sowohl für die Güter- als auch für die Personen-Beförderung, sowie der Tarif für das Bahngeld, ingleichen jede Aenderung dieser Tarife, bedarf der Zustimmung des Staates.
4) Auch bleibt demselben nicht nur die Genehmigung, sondern auch die Abänderung der Fahrpläne vorbehalten.
5) Die Gesellschaft hat sich den zur Wahrnehmung der Interessen der Militär-Verwaltung festgesetzten Bedingungen in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für militärische Zwecke (siehe Gesetz-Sammlung für 1843 S. 373) zu unterwerfen.

II. In Betreff der pecuniären Betheiligung und Unterstützung:

1) Der Staat übernimmt den siebenten Theil des bei der Begründung des Unternehmens angenommenen Aktien-Kapitals und behält es, für den Fall, daß sich demnächst ein Mehrbedarf ergeben sollte, der weiteren Bestimmung vor, ob solcher durch Erhöhung des Aktien-Kapitals oder im Wege der Anleihe beschafft werden solle.
2) Für den Fall, daß der Reinertrag des Unternehmens nicht ausreichen sollte, um für die sämmtlichen Aktien einen Zinsgenuß von $3\frac{1}{2}$ Prozent zu gewähren, wird vom Staate der hierzu nöthige Zuschuß geleistet und dieser Zinsgenuß unbedingt garantirt, so lange nicht die Amortisation der Privat-Aktien vollständig beendigt ist.
3) Um die Amortisation der Privat-Aktien zu bewerkstelligen und dadurch einestheils die durch die Zins-Garantie übernommenen Verpflichtungen zu beseitigen, anderentheils die Erwerbung der Bahn von Seiten des Staates zu sichern, werden die auf das Siebentel des Staates fallenden Zinsen zu einem Tilgungs-Fonds bestimmt, von welchem die Privat-Aktien allmälig mittelst Ausloosung und Einlösung nach dem Nennwerthe erworben werden. Die Zinsen der daraus eingelösten Privat-Aktien fließen dem Tilgungs-Fonds zu. Da in Folge der Zins-Garantie (zu 2) die Zinsen für das Siebentel des Staates zu $3\frac{1}{2}$ Prozent gesichert sind, so beträgt der hierdurch jährlich aufkommende, zur Tilgung der übrigen sechs Siebentel dienende Fonds ein halbes Procent des gesammten Aktien-Kapitals, und es wird mittelst dieses Fonds und der ihm zuwachsenden $3\frac{1}{2}$ procentigen Zinsen der eingelösten Privat-Aktien die Amortisation des Privat-Aktien-Kapitals im 57. Jahre vollendet.
4) Mit Rücksicht auf die für den Fall eines geringen Ertrages des Unternehmens den Actionären vom Staate gewährte Zins-Garantie wird andererseits, falls der Reinertrag sich auf mehr als 5 Procent des Actien-Capitals belauft, von dem Ueberschusse über 5 Procent der dritte Theil der Staatscasse überwiesen.
5) Sollte der Staat in Folge der Zins-Garantie genöthigt seyn, eine gewisse Reihe von Jahren hindurch einen Zuschuß zu leisten, oder sollte der Zuschuß in einem Jahre einen gewissen Betrag übersteigen, so steht dem Staate die Befugniß zu, die Verwaltung und den Betrieb der Bahn selbst zu übernehmen.

Bei diesen Stipulationen, in Folge deren nicht nur ein Zinsgenuß von $3\frac{1}{2}$ Proc., sondern auch die dereinstige Zahlung des vollen Nominal-Betrages der Aktien gesichert ist, hat es denn auch keinem Bedenken unterliegen können, die Beschaffung der Geldmittel für die in Rede stehenden Eisenbahn-Unternehmungen auch dadurch zu fördern, daß die betreffenden Eisenbahn-Aktien hinsichtlich der Annahme als pupillen- und depositalmäßige Sicherheit den Staats-Schuldscheinen gleichgestellt werden, wie dies durch die Allerhöchste Ordre vom 22. Dezember 1843 (Gesetz-Sammlung für 1844, S. 45) geschehen ist.

Die obigen Grundlagen haben indessen nicht als eine unter allen Umständen festzuhaltende Norm festgestellt werden können; vielmehr mußte es vorbehalten bleiben, bei den verschiedenen Eisenbahn-Unternehmungen nach den dabei obwaltenden Verhältnissen und nach Zeit und Umständen Modifikationen eintreten zu lassen. Namentlich erschien es angemessen, darauf Bedacht zu nehmen, die Staats-Casse nicht in zu ausgedehntem Maße mit einer Zinsgarantie zu belasten, wie denn auch die in der Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 22. November 1842 enthaltene Bestimmung, daß die zur Förderung des Eisenbahnbaues auf die Staats-Casse zu übernehmenden fortlaufenden Ausgaben den Betrag von jährlich zwei Millionen Thalern nicht übersteigen dürfe, die tunlichste Beschränkung der Zinsgarantie nothwendig machte. Zu diesem Zwecke bot sich insbesondere die Maßregel dar, daß den Umständen nach für das Privat-Aktien-Kapital eine Zinsgarantie überhaupt nicht bewilligt oder solche doch nur für einen Theil desselben gewährt, dagegen aber aus dem Reinertrage des Unternehmens vorweg ein gewisser Zinsgenuß für das Privat-Aktien-Kapital oder für den nicht garantirten Theil desselben prioritätisch zugestanden würde, dergestalt, daß jener Ertrag nur in so weit, als nach Gewährung dieses Zinsfußes etwas übrig bliebe, zur Verzinsung des vom Staate übernommenen Kapital-Antheiles, resp. des garantirten Aktien-Kapitals in Anspruch genommen werden dürfte.

Nach Inhalt der Denkschrift vom Oktober 1842, welche der Berathung der vereinigten ständischen Ausschüsse zum Grunde gelegt worden, wurden zur Herstellung jenes Eisenbahn-Netzes insbesondere folgende Bahnlinien, im Anschluß an die schon im Betriebe stehenden oder als gesichert anzunehmenden Eisenbahnen, in Aussicht genommen:

1) eine Bahn von der hannoverischen Landesgränze bei Minden nach Köln;
2) eine Bahn von Halle durch Thüringen in der Richtung auf den Mittelrhein;
3) eine Bahn, die mit Benutzung einer der im Bau begriffenen Bahnen von Berlin zur Oder Berlin mit Königsberg und vermittels einer Zweigbahn, mit Danzig verbände, auch unter Umständen bis zur russischen Gränze fortgesetzt werden könnte;
4) eine Bahn von Frankfurt nach Breslau und von Oppeln zur östreichischen Gränze;
5) eine Bahn zur Verbindung von Posen einerseits mit der nach Preußen, andererseits mit der durch Schlesien führenden Linie.

Es war daher vorzugsweise das Augenmerk darauf zu richten, diese Eisenbahn-Verbindungen ins Leben zu rufen.

Die Ergebnisse der darüber gepflogenen Verhandlungen sind folgende:

Zu 1. Die Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmung ist nach den obigen Grundlagen zur Ausführung gediehen und die Bahn der Vollendung nahe. Es ist nämlich für diese Unternehmung unterm 18. Dezember 1843 (siehe Gesetz-Sammlung für 1844, S. 21 ff.) eine Actien-Gesellschaft mit einem vorläufig auf 13,000,000 Thlr. angenommenen Aktien-Kapital konzessionirt worden, von welcher der Bau kräftig betrieben wird, so daß die ganze Bahn im Laufe des Jahres 1847 dem Betriebe wird eröffnet werden können. Auch ist durch einen Staats-Vertrag vom 4. Dez. 1845 — 2. Febr. 1846 (Gesetz-Sammlung für 1846, S. 77 ff.) die Ausführung der Eisenbahn von Min-

den nach Hannover, welche sich der schon fertigen Bahn von Hannover nach Magdeburg anschließt, bis Ende des Jahres 1847 gesichert. Der Staat hat sich bei dem Aktien-Kapitale für die Bahn von Köln nach Minden mit 1,860,000 Thlr. betheiligt, und für das ganze Kapital von 13,000,000 Thlr. die Garantie von 3½ pCt. Zinsen, zum Belaufe von 455,000 Thlr., übernommen, wobei für die allmälige Amortisation des Privat-Actien-Kapitals mittels der für obige 1,860,000 Thlr. aufkommenden Zinsen und Dividenden Fürsorge getroffen worden ist.

Zu 2. Die Bahn von Halle durch Thüringen in der Richtung auf den Mittelrhein ist, nachdem hierüber mit den betheiligten Regierungen mittelst Staats-Vertrages vom 19. April 1844 (Gesetzsammlung S. 444) die nöthigen Vereinbarungen getroffen, auf der Strecke von Halle über Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach nach der kurhessischen Gränze durch die unterm 20. August 1844 bestätigte Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft (siehe Gesetzsamml. S. 419 ff.) in Bau genommen worden und wird voraussichtlich im Jahre 1847 vollendet werden. In Folge des Staats-Vertrages vom 20. Dez. 1841 (Gesetzsamml. für 1844, S. 438 ff.) ist die weitere Fortsetzung der Bahn nach Kassel und von dort nach der preußischen Gränze auf Paderborn, zum Anschlusse an die diesseitige über Lippstadt und Soest nach Hamm zu führende Eisenbahn eingeleitet, und da sich in Kurhessen die Bahn von Kassel nach Frankfurt a. M. an die Halle-Kasseler Bahn anschließen wird, so ist auch die Verbindung mit dem Mittelrhein als gesichert anzunehmen. Von dem Aktien-Kapitale der Thüringenschen Eisenbahn-Gesellschaft zum Belaufe von 9000000 Thlrn. ist, nach Inhalt des Staats-Vertrages vom 19. April 1844 diesseits, in Gemeinschaft mit der großherzoglich sächsischen und der herzoglich sachsen-koburg-gothaischen Regierung, der vierte Theil übernommen worden, (wovon auf Preußen ein Betrag von 810000 Thlrn. trifft) es findet jedoch hierbei eine Betheiligung der Staatskasse nicht statt, da dieses Kapital aus einem von des hochseligen Königs Majestät ausgesetzten Legate gewährt wird. Auch ist eine Zinsgarantie Seitens des Staates nicht zugestanden, dagegen aber den Privat-Aktien von den betheiligten drei Regierungen hinsichts des Zinsgenusses für 30 Jahre der Vorzug von den ihrerseits übernommenen Aktien dergestalt eingeräumt worden, daß für letztere auf den Zinsgenuß aus dem Ertrage des Unternehmens in so weit verzichtet worden, als es nöthig ist, um für die Privat-Aktien eine Dividende von 3 Prozent zu gewähren.

Zu 3. In Ansehung der Bahn von Berlin nach Königsberg und nach Danzig kam es zunächst auf sorgfältige Untersuchungen in Ansehung des für den Uebergang über die Weichsel zu wählenden Punktes und in Betreff der für die Bahn anzunehmenden Richtung an. Nach mehrfachen gründlichen Erörterungen ergab es sich als das Zweckmäßigste, die Bahn bei Dirschau über die Weichsel und demnächst bei Marienberg über die Nogat zu führen, wobei zugleich die direkteste Verbindung zwischen Königsberg, Elbing und Danzig erzielt wird. Da die großartigen Bauwerke, mittelst deren der Uebergang über beide Ströme zu bewerkstelligen ist, und die dabei nothwendigen Strom- und Deich-Regulirungen, welche zugleich für die Landesmelioration sehr wesentliche Vortheile mit sich bringen, erst in einem Zeitraume von mehreren Jahren zur Ausführung gebracht werden können, vor deren Vollendung aber die ganze Bahn ihrem Zwecke nicht entsprechen würde, so ist zunächst sofort die Ausführung der Weichsel- und der Nogat-Brücke, so wie der Strom- und Deich-Regulirungen, eingeleitet worden, unabhängig von den Verhandlungen über die Ausführung der Bahn selbst. Die Kosten für diese Bauten, deren Vollendung im Jahre 1857 in Aussicht genommen werden darf, berechnen sich nach den nunmehr vollständig ausgearbeiteten Anschlägen auf 8,865,000 Thlr., welche aus den für die Berlin-Königsberger Eisenbahn disponibel zu machenden Fonds zu gewähren seyn werden; vorläufig sind die zunächst erforderlichen Geldmittel aus den zur Beförderung des Eisenbahnbaues überhaupt zu Gebote stehenden Fonds vorgeschossen worden.

Was die Richtung der Bahn anlangt, so ist, nach reiflicher Erwägung der mannigfachen in Betracht kommenden Verhältnisse und Interessen, die Linie

von Frankfurt über Küstrin und von Küstrin aus in der Richtung auf Driesen, Schneidemühl, etwas westlich von Bromberg nach Dirschau, von dort über Marienburg, Elbing, Mühlhausen, Braunsberg nach Königsberg, mit einer Zweigbahn von Dirschau nach Danzig,

zur Ausführung bestimmt worden, vorbehaltlich der dereinstigen Ausführung einer directen Bahn von Berlin nach Küstrin. Die Kosten berechnen sich nach den vorliegenden Ueberschlägen für die Bahn:

1) von Frankfurt nach Küstrin bei einer Länge von $4_{,100}$ Meilen auf . . . . . Thlr.	1600000
2) von Küstrin nach Dirschau bei einer Länge von $49_{,95}$ Meilen auf	14848034
3) von Dirschau nach Königsberg bei einer Länge von $21_{,04}$ Meilen, ohne die Kosten der Brücken-Uebergänge ꝛc. auf	5939201
4) von Dirschau nach Danzig bei einer Länge von $4_{,42}$ Meilen auf	1500000
Hierzu treten	
5) für die Brücken über die Weichsel und die Nogat, vorbehaltlich einer Verminderung des Kosten-Aufwandes, welche sich aus der bereits eingeleiteten anderweitigen Untersuchung über die nöthige Stärke des Oberbaues als zulässig ergeben möchte	5686027
und für die damit in Verbindung stehenden Strom- und Deich-Regulirungen .	3178331
zusammen . .	8864358

so daß sich im Ganzen ein Kosten-Aufwand von 32751593 ergibt. Dafür würden dann, außer den auch für den allgemeinen Verkehr wichtigen Brücken bei Dirschau und bei Marienburg und außer den zugleich im Landeskultur-Interesse segensreichen Deich- und Strom-Regulirungen, im Ganzen $79_{,92}$ Meilen Eisenbahn neu gebaut werden, wovon auf die Hauptbahn von Frankfurt nach Königsberg $75_{,49}$ Meilen, auf die Zweigbahn von Dirschau nach Danzig $4_{,43}$ Meilen treffen. Die Eisenbahn-Verbindung von Berlin über Frankfurt nach Königsberg würde dabei, mit Hinzurechnung der 10½ Meile langen Bahn von Berlin nach Frankfurt, eine Länge von $85_{,99}$, rund 86 Meilen, die Verbindung zwischen Berlin und Danzig eine Länge von $68_{,92}$ Meilen, die Verbindung zwischen Königsberg und Danzig eine Länge von 26 Meilen erhalten.

Bei dem Bau einer direkten Bahn von Berlin nach Küstrin, in einer Länge von $11_{,95}$ Meilen, mit einem Aufwande von 2, 774,326 Thlrn., würden, falls dabei von der oben zu a. gedachten Verbindung zwischen Küstrin und Frankfurt abgesehen würde, die Kosten sich auf 33,925,919 Thlr. stellen, dagegen im Ganzen $87_{,67}$ Meilen neu gebaut werden und die Verbindungen von Berlin nach Königsberg und nach Danzig sich um ungefähr 2½ Meile abkürzen.

In Betreff der Ausführung des obigen Eisenbahn-Unternehmens haben zwar, sobald sich die zu wählende Richtung und der Kostenpunkt näher übersehen ließen, vorläufige Verhandlungen mit einem zu dessen Vorbereitung zusammengetretenen Vereine Statt gefunden, wobei die Absicht dahin ging, nur für die Hälfte des zu 32,000,000 Thlrn. angenommenen Aktien-Kapitals eine Zinsgarantie des Staates zu 3½ pCt. in Anspruch zu nehmen, der anderen Hälfte dagegen prioritätisch aus dem Ertrage des ganzen Unternehmens einen Zinsgenuß von 4 pCt. einzuräumen.

Bei dem inzwischen sowohl im Inlande wie im Auslande eingetretenen ungünstigen Stande des Geldmarktes haben diese Verhandlungen jedoch nicht weiter verfolgt werden können. Um schon während der umfassenden und zeitraubenden Erörterungen über die diesseits der Weichsel zu wählende Richtung der Ausführung des Unternehmens näher zu treten, sind vorläufig auf der Strecke von Marienburg nach Elbing und nach Braunsberg für Rechnung des für die Berlin-Königsberger Eisenbahn disponibel zu machenden Fonds die Grunderwerbungen eingeleitet und die Erdarbeiten und Brückenbauten in Angriff genommen worden, wozu die Mittel vorschußweise aus den zur Beförderung des Eisenbahnbaues überhaupt zu Gebote stehenden Fonds entnommen sind. Nachdem sich indessen ergeben hat, daß es bei den inzwischen eingetretenen Verhältnissen nicht möglich sey, das Berlin-Königsberger Eisenbahn-Unternehmen nach ähnlichen Grundlagen, wie sie bei den oben erwähnten, mit Betheiligung des Staates ausgeführten Eisenbahn-Unternehmungen festgesetzt worden sind, ins Leben zu rufen, sind seine vorläufigen Einleitungen dahin beschränkt worden, daß sie nur noch zu einem passenden Abschluß gebracht werden; der große Brückenbau bei Dirschau und Marienburg wird dagegen mit den disponibeln Mitteln des Eisenbahn-Fonds weiter fortgesetzt.

Zu 4. Die Eisenbahn von Frankfurt nach Breslau ist bereits nach den oben bezeichneten Grundlagen zur Ausführung gebracht worden und eben so zum größten Theile die Bahn von Oppeln nach der östreichischen Gränze. Die erstere, schon im Betriebe stehende Bahn ist von der unterm 27. November 1843 bestätigten Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (siehe Gesetzsammlung S. 371 ff.) ausgeführt worden, welche auch die sich anschließende Bahn von Berlin nach Frankfurt erworben (siehe Gesetzsammlung für 1845 S. 459 ff.), und außerdem die Anlagen einer Seitenbahn nach Görlitz zum Anschlusse an eine Bahn von Görlitz nach Dresden übernommen hat, deren Bau und Vollendung im Laufe des Jahres 1847 durch einen Staatsvertrag vom 24. Juli 1843 (Gesetzsamml. S. 403 ff.) gesichert ist.

Von dem Aktien-Kapitale zum Belaufe von 10,000,000 Thlrn. hat der Staat einen Betrag von 1,437,500 Thlrn. übernommen; zugleich ist für jenes Aktien-Kapital die Garantie von 3½ pCt. Zinsen zum Betrage von 350,000 Thlrn. bewilligt, dabei aber für die allmälige Amortisation des Privat-Aktien-Kapitals mittels der auf das Staats-Aktien-Kapital fallenden Zinsen gesorgt worden.

Was die Bahn von Oppeln nach der östreichischen Gränze anlangt, so ist zuförderst die Fortführung der von der oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft ausgeführten Bahn von Breslau nach Oppeln in der Richtung über Kosel, Gleiwitz und Myslowitz nach dem Gränzpunkte Berun von eben dieser Gesellschaft unternommen (siehe Gesetzsamml. für 1843 S. 310 ff.), der Bau jedoch demnächst auf die Strecke bis Myslowitz vorläufig beschränkt worden (siehe Gesetzsamml. für 1846 S. 73), da die Fortsetzung der östreichischen Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bis in die Gegend von Berun vorerst Anstand gefunden hat, andererseits aber das in der Ausführung begriffene Unternehmen einer Eisenbahn von Krakau nach der oberschlesischen Gränze bis Myslowitz eine zweckmäßige Fortsetzung der Bahn darbietet, welche mittelst einer kurzen Anschlußbahn nach der Landesgränze mit der Krakauer Bahn in Verbindung zu bringen ist. Die Bahn ist bereits in ihrer ganzen Ausdehnung von Breslau bis Myslowitz im Betriebe. Dagegen ist die Verbindung mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch eine Abzweigung von Kosel über Ratibor nach der Landesgränze bis Oderberg eingeleitet, nachdem die Fortführung der Nordbahn bis Oderberg gesichert worden. Die Kosel-Oderberger Bahn ist durch die unterm 10. Mai 1844 bestätigte Wilhelmsbahn-Gesellschaft (Gesetzsamml. S. 127 ff.) zum größten Theile bereits ausgeführt, so daß die Eröffnung des Betriebes bis Annaberg unweit der Landesgränze im Frühjahre 1847 zu erwarten steht, bis zu welcher Zeit auch die Vollendung und Eröffnung der Nordbahn bis Oderberg hin erwartet werden darf. Es bleibt dann nur noch die kurze Strecke von Annaberg bis Oderberg mit der Gränzbrücke über die Oder zu bauen, worüber die beiderseitigen Gesellschaften sich bereits verständigt haben, so daß es nur noch auf die Erledigung der dieserhalb mit der kaiserl. östreichischen Regierung schwebenden Verhandlungen ankommt. Von dem auf 2,400,000 Thlr. festgesetzten Aktien-Kapitale für die Weiterführung der oberschlesischen Eisenbahn von Oppeln nach der Landesgränze ist vom Staate ein Betrag von 343,000 Thlrn. übernommen worden, so wie die Garantie von 3½ pCt. Zinsen für obige 2,400,000 Thlr. zum Belaufe von 84,000 Thlrn.; dabei ist die Amortisation des Privat-Aktien-Kapitals von 2,057,000 Thlrn. durch Aussetzung eines jährlichen Betrages von 12,000 Thlrn. aus dem Zinsbetrage, welcher auf das Staats-Aktien-Kapital fällt, ausbedungen. Bei der Kosel-Oderberger Bahn ist eine Betheilung des Staates oder eine Zins-Garantie nicht nöthig gewesen.

Zu 5. Was die Bahn zur Verbindung von Posen, einerseits mit der nach Preußen, andererseits mit der durch Schlesien führenden Linie anlangt, so ist deren Ausführung wenigstens theilweise schon näher getreten. Es ist nämlich unterm 4. März 1846 eine Aktien-Gesellschaft zur Ausführung einer Bahn von (Pommersch-)Stargard nach Posen, welche sich mit der nach Preußen führenden Linie (zu 3) in der Gegend von Driesen kreuzt, concessionirt worden (siehe Gesetzsammlung S. 89 ff.). Zur Sicherung dieses bereits in der Ausführung begriffenen Unternehmens ist, da der dermalige Stand des Geldmarktes dasselbe ins Stocken zu bringen drohte, demnächst von Seiten des Staates eine Betheiligung an dem auf 5,000,000 Thaler festgesetzten Aktien-Kapitale mit einem Kapitalbetrage von 714,300 Thalern übernommen und die Zinsgarantie von 3½ pCt. für jenes Aktien-Kapital zu dem Belaufe von 175,000 Thlrn. gewährt worden, mit der Maßgabe, daß mittelst der auf die Staats-Aktien fallenden Zinsen die allmälige Amortisation der Privat-Aktien bewerkstelligt werden soll. Die Ausführung der Bahn von Stargard nach Posen ist hierdurch gesichert, so daß es zur Herstellung der in Rede stehenden Verbindung nur noch auf die weitere Fortführung der Bahn nach Schlesien ankommt. Für diesen Zweck sind nun zwar auch schon vorläufige Einleitungen getroffen, indem sowohl von Posen als von Breslau aus vorbereitende Ermittelungen behufs der Ausführung einer Bahn von Posen nach Breslau, mit einer Seiten-Verbindung von Lissa nach Glogau, zum Anschlusse an die niederschlesische Zweigbahn vorgenommen worden sind; bei den gegenwärtigen Verhältnissen darf jedoch zur Zeit auf die Ausführung dieser Verbindung im Wege der bloßen Privat-Unternehmung nicht gerechnet werden.

Außer den oben zu 1 bis 5 bezeichneten Eisenbahn-Unternehmungen sind dann noch

6) Die Bahn von Elberfeld nach Dortmund,

sowie

7) die Rheinische Eisenbahn von Köln über Aachen nach der belgischen Gränze, zu einer pecuniairen Unterstützung Seitens des Staates geeignet befunden worden.

Zu 6. Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Bahn von Elberfeld nach Dortmund für den inneren Verkehr und namentlich für die Kohlen-Anfuhr nach dem bergischen Fabrik-Distrikte, und insbesondere mit Rücksicht darauf, daß die Ausführung einer Bahn von Elberfeld nach Witten schon gleichzeitig mit der Eisenbahn von Elberfeld nach Düsseldorf eingeleitet war, das Unternehmen aber zu Gunsten der damals projektirten Rhein-Weserbahn wieder aufgegeben werden mußte, ist nämlich zur Förderung des demnächst wieder aufgenommenen Unternehmens bei der dafür gebildeten Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft eine Kapital-Betheiligung mit einem Viertel des zu 4,000,000 Thlr. angenommenen Aktien-Kapitals Seitens des Staates übernommen worden (siehe Gesetz-Sammlung für 1844 Seite 315 ff.), und zwar in der Art, daß den Privat-Aktien für einen Zinsgenuß von 3½ Prozent während 30 Jahren der Vorzug vor der vom Staate übernommenen 1,000,000 Thlr. eingeräumt worden ist.

Ferner ist

Zu 7 bei der Rheinischen Eisenbahn, mit Rücksicht auf die bei den Verhandlungen der vereinigten ständischen Ausschüsse hervorgehobene Nothwendigkeit einer Unterstützung des Staats Behufs der Fertigstellung dieser Bahn für eine Anleihe von 1,250,000 Thlrn. die Garantie der Zinsen zu 3½ pCt. vom Staate bewilligt worden (siehe Gesetz-Sammlung für 1843 S. 326 ff.), zum Gesammt-Betrage von 43,750 Thlrn., und zwar mit Vorbehalt des Vorzugsrechtes einer früher gemachten vierprozentigen Anleihe von 2,500,000 Thlrn. (siehe Gesetz-Sammlung für 1840 S. 295 ff.). Die Amortisation jener Anleihe erfolgt Seitens der Eisenbahn-Gesellschaft, welche dazu jährlich ½ pCt des Kapitals und die Zinsen der eingelösten Obligationen zu verwenden verpflichtet ist.

Die Geldmittel, welche in Gemäßheit der Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 22. Nov. 1842 zur Beförderung des Eisenbahn-Baues ausgesetzt worden sind, bestehen:

A. in einem Kapital-Fonds von 6,000,000 Thlr., welche im Jahre 1843 mit 2,905,490 Thlr. in zinstragenden Effecten, unter Anrechnung eines durch die aufgekommenen Zinsen noch nicht gedeckten Agios von 5245 Thlr. 11 Sgr. 6 Pf. und mit 3,089,264 Thlr. 18 Sgr. 6 Pf. baar zur Disposition gestellt worden ist,

und

B. in einem laufenden jährlichen Fonds, welcher vom Jahre 1843 an etatsmäßig mit 500,000 Thlr. ausgebracht worden und sich um den Betrag der Mehrüberschüsse aus der Salz-Debits-Verwaltung gegen den Voranschlag von 1843 erhöht, bis derselbe auf das in jener Allerhöchsten Kabinets-Ordre bestimmte Maximum von jährlich

zwei Millionen Thlr. gebracht seyn wird; dieser Fonds hat hiernach betragen:

im Jahre 1843	. . .	500000 Thlr.
„ „ 1844	. . .	528300 „
„ „ 1845	. . .	629500 „
„ „ 1846	. . .	1021100 „
im Ganzen also		2678900 Thlr.

Der erstgedachte Fonds (zu **A.**) hat die Bestimmung, die Mittel zu der Kapital-Betheiligung zu gewähren, welche von Seiten des Staates bei mehreren Eisenbahn-Unternehmungen übernommen worden ist. Es fließen demselben auch die Zinsen zu, welche von den ihm angehörigen Effekten aufkommen, so wie die Zinsen der Aktien-Kapitalien, welche Seitens des Staates in Folge der vorerwähnten Kapital-Betheiligung eingeschlossen werden, so weit diese Zinsen nicht statutenmäßig zur Amortisation der Privat-Aktien-Kapitalien zu verwenden sind. Bis jetzt ist Seitens des Staates statutenmäßig eine Kapital-Betheiligung übernommen worden:

	Thlr.
I. bei der oben zu 1 erwähnten Köln-Mindener Eisenbahn mit	1860000
II. bei der oben zu 4 erwähnten Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn mit	1437500
III. bei der oben zu 4 erwähnten Oberschlesischen Eisenbahn mit	343000
IV. bei der oben zu 5 erwähnten Stargard-Posener Eisenbahn mit	714300
sowie	
V. bei der oben zu 6 erwähnten Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit	1000000
zum Gesammt-Betrage von	5354800

Die oben zu 2 gedachte Betheiligung des Staates bei der Thüringischen Eisenbahn mit einem Kapital-Betrage von 810,000 Thlrn. kommt hier nicht in Betracht, da derselbe, wie vorerwähnt, aus einem von des hochseligen Königs Majestät ausgesetzten Legate gewährt worden.

Der letztgedachte Fonds (zu **B.**) ist wesentlich dazu bestimmt, nicht nur die laufenden Ausgaben der Eisenbahnverwaltung, die Kosten für Vorarbeiten u. s. w. zu bestreiten, sondern auch die Mittel zur Leistung der Zuschüsse zu gewähren, welche in Folge der bei mehreren Eisenbahnen Seitens des Staates übernommenen Zins-Garantie der Staatskasse zur Last fallen möchten. Eine solche Garantie ist bis jetzt bei folgenden Eisenbahnen übernommen worden:

	Thlr.
a) bei der oben zu 1. erwähnten Köln-Mindener Eisenbahn zu $3\frac{1}{2}$ pCt. für ein Aktien-Kapital von 13,000,000 Thlrn. zum jährlichen Betrage von	455000
b) bei der oben zu 4 erwähnten Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu $3\frac{1}{2}$ pCt. für ein Aktien-Kapital von 10,000,000 Thlrn. zum jährlichen Betrage von	350000
c) bei der oben zu 4 erwähnten Oberschlesischen Eisenbahn zu $3\frac{1}{2}$ pCt. für ein Aktien-Kapital von 2,400,000 Thlrn. zum jährlichen Betrage von .	84000
d) bei der oben zu 5. erwähnten Stargard-Posener Eisenbahn zu $3\frac{1}{2}$ pCt. für ein Aktien-Kapital von 5,000,000 Thlrn. zum jährlichen Betrage von	175000
sowie	
e) bei der oben zu 7. erwähnten Rheinischen Eisenbahn zu $3\frac{1}{4}$ pCt. für eine Anleihe von 1,250,000 Thlrn. zum jährlichen Betrage von .	43750
also für einen Gesammt-Betrag von . .	1107750

Bis jetzt ist der Fall, daß in Folge der Zins-Garantie ein Zuschuß Seitens des Staates zu leisten wäre, noch nicht eingetreten; es haben daher die Bestände des laufenden Fonds (zu **B.**), so weit derselbe nicht zu den laufenden Ausgaben der Eisenbahn-Verwaltung in Anspruch genommen worden, zur Verstärkung des Kapital-Fonds (zu **A.**) verwendet werden können. Mit Hülfe dieser Bestände, so wie der aufgekommenen Zinsen, sind aus dem Kapital-Fonds (zu **A.**) auf die oben unter **I.** bis **V.** aufgeführten Kapital-Beträge bis Ende 1846 bezahlt worden:

zu **I.** . .	1488000 Thlr.	
zu **II.** . .	1437500 „	
zu **III.** . .	343000 „	
zu **IV.** . .	162942 „	6 Sgr.
zu **V.** . .	400000 „	
im Ganzen	3831442 Thlr.	6 Sgr.

Zu **IV.** betragen die bis jetzt ausgeschriebenen 30 pCt. der vom Staate übernommenen 714300 Thlr. Aktien 214290 Thlr.; da die Quittungsbogen für jenen Nominalbetrag aber unter Pari erworben sind, so ist nur der angegebene geringe Betrag zur Zahlung gekommen.

Die hierfür erworbenen Staats-Aktien und Quittungsbogen bilden ein Objekt, über welches nicht disponirt werden kann, da bei den zu **I.** bis **IV.** bezeichneten Eisenbahnen die darauf fallenden Zinsen statutenmäßig zur Amortisation der Privat-Aktien verwendet werden müssen, bei der zu **V.** gedachten Bergisch-Märkischen Eisenbahn aber die Privat-Aktionäre 30 Jahre statutenmäßig aus dem Ertrage des Unternehmens $3\frac{1}{2}$ pCt. Dividende vorab zu beziehen haben und sonach es dahin steht, ob und zu welchem Betrage den Staats-Aktien eine Verzinsung werde zu Theil werden.

Außerdem ist der mehrgedachte Fonds dazu benutzt worden, um bei den ungünstigen Verhältnissen, welche auf dem Geldmarkte eingetreten sind, den vorzugsweise zur Beförderung geeigneten Eisenbahn-Unternehmungen durch Abnahme oder Ankauf eines Theiles der dafür ausgegebenen Effecten zu Hülfe zu kommen. Deßgleichen sind daraus die Ausgaben bestritten worden, welche für Rechnung des für die Preußische Eisenbahn disponibel zu machenden Fonds vorschußweise auf die Brückenbauten bei Dirschau und Marienburg und die damit in Verbindung stehenden Strom- und Deich-Regulirungen, so wie auf den vorläufigen Beginn der Arbeiten zwischen Marienburg, Elbing und Braunsberg, nach dem oben zu 3. Bemerkten, verwendet worden sind. Die zu diesen Zwecken überwiesenen Fonds belaufen sich bis Ende 1846 auf resp. 483000 Thlr. und 430000 Thlr.

Ohne Mitberechnung dieser 913000 Thlr., welche aus den für die Berlin-Königsberger Eisenbahn disponibel zu machenden Fonds zu erstatten, resp. darauf anzurechnen seyn werden, besteht der Kapital-Fonds (zu **A.**) am 1. Januar 1847 in 4440250 Thlrn. an zinstragenden Effecten. Die nicht in den Verkehr zu bringenden Staats-Aktien und Quittungsbogen über die vom Staate übernommene Kapital-Betheilung bei den oben zu **I.** bis **V.** bezeichneten Eisenbahnen sind unter den obigen 4440250 Thlr. Effecten nicht begriffen. Auf diese Kapital-Betheilung sind vom 1. Jan. 1847 ab noch zu zahlen:

zu **I.**	372000 Thlr.	
zu **II.** nichts,		
zu **III.** nichts,		
zu **IV.**	500000 „	
zu **V.**	600000 „	
im Ganzen	1472000 Thlr.	

Der laufende Eisenbahn-Fonds (zu **B.**) beträgt für 1847 1205200 Thlr.

Faßt man die oben im Eingange unter 1 bis 7 bezeichneten Linien mit den anderweit schon ausgeführten oder eingeleiteten Bahnen zusammen, so stellt sich ein ausgedehntes und mannigfach verzweigtes Eisenbahn-Netz dar, welches den bei der Berathung der vereinigten ständischen Ausschüsse aufgefaßten Gesichtspunkten vollständig entspricht.

a) Die Hauptstadt wird mit sämmtlichen Provinzen verbunden, nämlich:

mit Westfalen und der Rheinprovinz durch die Berlin-Potsdam-Magdeburger (Gesetz-Sammlung für 1845 S. 555), die Magdeburg-Oschersleben-Halberstädter (Gesetz-Sammlung für 1842 S. 58) und die Köln-Mindener Eisenbahn, deren Verbindung mit der zweitgedachten Bahn durch die Braunschweigische und Hannover'sche Staatsbahn von Oschersleben über Braunschweig und Hannover nach Minden bewerkstelligt wird;

mit Sachsen theils durch die schon erwähnte Berlin-Potsdam-Magdeburger, theils durch die Berlin-Anhaltische Bahn (Gesetz-Sammlung für 1839 S. 177), welche durch die Magdeburg-Halle-Leipziger Bahn mit der Thüringischen Eisenbahn von Halle über Merseburg, Weimar, Erfurt, Gotha nach Eisennach in Verbindung steht;

mit Schlesien durch die Niederschlesisch-Märkische Bahn von Berlin über Frankfurt, Bunzlau, Liegnitz nach Breslau und durch die dort sich anreihende Oberschlesische Bahn;

mit Pommern durch die Berlin-Stettiner Bahn (Gesetz-Sammlung für 1840 S. 305);

mit Preußen durch die oben bezeichnete Linie über Küstrin, Driesen, Bromberg, Dirschau nach Danzig und nach Königsberg;

mit Posen durch eben diese Linie und die bei Driesen dieselbe kreuzende Stettin-Stargard-Posener Bahn.

b) Die Verbindung der Provinzen unter einander findet auf mannigfache Weise statt.

Die Verbindung der Provinz Brandenburg mit den übrigen Provinzen wird durch die oben zu a. erwähnten Bahnen bewerkstelligt.

Westfalen und die Rheinprovinz werden unter einander nicht nur durch die Köln-Mindener Bahn, der sich die Bahn von Hamm nach Münster anschließt, sondern auch durch die Elberfeld-Dortmunder Bahn (Gesetz-Sammlung für 1844 S. 315) verbunden, welche durch die Düsseldorf-Elberfelder Bahn wieder bei Düsseldorf mit der Köln-Mindener in Verbindung tritt. Mit Sachsen kommen beide Provinzen einestheils durch die Köln-Mindener Bahn über Hannover und Braunschweig nach Magdeburg hin in Verbindung, anderentheils auch durch die Bahn von Hamm über Soest, Lippstadt, Paderborn nach der kurhessischen Gränze (Gesetz-Sammlung für 1846 S. 303), welcher sich die kurhessische Bahn über Kassel nach Eisenach zur Thüringischen Bahn anschließt.

Sachsen und Schlesien stehen nicht nur mittelst der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Berlin-Anhaltischen Bahn über Berlin, sondern auch mittelst der Bahn von Leipzig über Dresden nach Görlitz und die dort sich anreihende Niederschlesisch-Märkische Bahn über Kohlfurt, Bunzlau und Liegnitz nach Breslau mit einander in Verbindung.

Die Verbindung von Schlesien mit Posen, Pommern und Preußen wird durch die nach Breslau weiter zu führende Stettin-Stargard-Posener Bahn und die bei Driesen dieselbe kreuzende Preußische Bahn bewerkstelligt, und beide Bahnen bringen dann auch die letztgedachten drei Provinzen unter sich in Verbindung.

c) Für den Verkehr mit dem Auslande wird in den Haupt-Richtungen durch folgende Bahnen eine Verbindung dargeboten:

mit Belgien durch die Rheinische Eisenbahn von Köln über Aachen nach Antwerpen, Ostende, Brüssel u. s. w., wodurch zugleich die Verbindung mit Frankreich nach Paris bewerkstelligt wird;

mit Hamburg durch die Berlin-Hamburger Bahn (Gesetz-Sammlung für 1845, S. 167), welche durch die in Einleitung begriffene Magdeburg-Wittenberger Bahn auch den über Magdeburg gehenden Verkehr aufnimmt;

mit Oesterreich durch die Oberschlesische Bahn mit den beiden Abzweigungen über Myslowitz nach Krakau und über Ratibor nach Oderberg in der Richtung auf Wien;

mit dem mittleren und südlichen Deutschland durch die Breslau-Görlitz-Dresden-Leipziger, die Magdeburg-Leipziger, die Thüringische nach Frankfurt a. M. und nach Kassel zu führende und die Hamm-Lippstadt-Kasseler Eisenbahn.

Endlich wird auch mit Polen durch die Preußische Bahn über Bromberg nach Dirschau eine Verbindung vorbereitet, indem es, wenn in der Folge eine Umgestaltung der dermaligen Verkehrs-Verhältnisse in Polen eine Eisenbahn-Verbindung mit Warschau zum Bedürfniß machen möchte, nur auf den Bau der kurzen Strecke von Bromberg über Thorn nach der Landesgränze ankommt, um nicht nur nach Königsberg, Danzig und Stettin hin, sondern auch mit Posen, Berlin u. s. w. eine Verbindung herzustellen.

Es wird hiernach durch die oben bezeichneten Bahnen ein weit umfassendes, den ausländischen Bahnen sich anschließendes Eisenbahn-System zu Stande gebracht, vermöge dessen die preußischen Staaten in weiter Ausdehnung von Süden nach Norden durch die Verbindung des adriatischen Meeres mit der Ostsee und der Nordsee, von Osten nach Westen durch eine zusammenhängende große Linie von Königsberg nach Aachen in der Richtung auf Antwerpen, Ostende, Brüssel und Paris durchzogen werden, woran sich dann mannigfache innere Verbindungen und Abzweigungen anreihen.

Ein ganz wesentliches Glied dieses Eisenbahn-Systems bildet in Ansehung der östlichen Provinzen die mehrgedachte Verbindung von Berlin mit Königsberg und Danzig. Wie oben zu 3. erwähnt worden, waren die Einleitungen zu deren Ausführung im Wege der Privat-Unternehmung nach der Grundlage getroffen worden, daß nur für die Hälfte des zu 32,000,000 Thlr. angenommenen Anlage-Kapitals, also für 16,000,000 Thlr., eine Zins-Garantie zu $3\frac{1}{2}$ pCt. zum jährlichen Belaufe von 560,000 Thlr. gewährt, dagegen für die andere Hälfte prioritätisch aus dem Ertrage des ganzen Unternehmens ein Zinsgenuß von 4 pCt. eingeräumt, und zugleich Seitens des Staates mit Hülfe der ferner zu gewärtigenden Bestände des Eisenbahn-Fonds ein ansehnlicher Theil des Anlage-Kapitals übernommen werden sollte, um mittelst der darauf fallenden Zinsen die allmälige Tilgung der Privat-Aktien und die dereinstige Erwerbung der ganzen Bahn zu bewerkstelligen.

Nachdem aber der Geldmarkt eine den Eisenbahn-Unternehmungen ungünstige Wendung genommen hat, muß die Hoffnung aufgegeben werden, für jetzt und in der nächsten Zukunft die Berlin-Königsberger Eisenbahn im Wege der Privat-Unternehmung nach jener Grundlage ins Leben zu rufen. Es würden jetzt, wenn der Weg der Privat-Unternehmung verfolgt werden sollte, viel weiter gehende Bewilligungen Seitens des Staates gemacht werden müssen, wie dies die Erfahrung darthut, daß 5pCtige für ganz sicher zu erachtende Eisenbahn-Papiere dermalen nur zu Pari (oder wenig darüber) unterzubringen sind und gute 4pCtige Eisenbahn-Papiere ansehnlich unter Pari stehen, während die Staatsschuldscheine mit $3\frac{1}{2}$ pCt. Zinsen sich noch immer auf 92 pCt. und darüber gehalten haben. Wenn aber die Ausführung im Wege der Privat-Unternehmung hiernach jedenfalls nur mit sehr beträchtlichen Opfern Seitens des Staates zu bewerkstelligen seyn würde, so drängt sich insbesondere die Frage auf:

ob es sich nicht empfehle, die Berlin-Königsberger Eisenbahn ganz für Rechnung des Staates zur Ausführung zu bringen?

Schon bei der Berathung der Vereinigten ständischen Ausschüsse haben sich zahlreiche Stimmen im Allgemeinen dafür ausgesprochen, dem Bau der Eisenbahnen für Rechnung des Staates überhaupt den Vorzug zu geben. Wenn es damals Anstand gefunden hat, in dieser Angelegenheit auf den Bau für Staatsrechnung einzugehen, so kommt dagegen jetzt in Betracht, daß es sich nicht mehr darum handelt, das ganze Netz auf diesem Wege zur Ausführung zu bringen, daß vielmehr dieses Netz bis auf die eine große Bahn nach Preußen im Wesentlichen schon ins Leben gerufen ist, und daß sonach es nur darauf ankommt, für diese eine Bahn zu dem Staatsbau überzugehen, um das Ganze zum Abschluß und zur Vollendung zu bringen. Ueberdies tritt gerade bei dieser Bahn zu den allgemeinen Gründen, welche für den Bau auf Staatsrechnung geltend gemacht werden, insbesondere noch die Rücksicht hinzu, daß bei der großen Preußischen Bahn wenigstens für eine Reihe von Jahren voraussichtlich auf bedeutende Ausfälle zu rechnen seyn dürfte, welche bei der Ausführung der Bahn im Wege der Privat-Unternehmung unter Zinsgarantie des Staats von diesem übertragen werden müßten, während bei den übrigen unter Zinsgarantie eingeleiteten Eisenbahn-Unternehmungen, mit etwaniger Ausnahme der Posen-Stargarder, erhebliche Zuschüsse Seitens der Staatscasse kaum in Aussicht zu nehmen seyn möchten. Unter diesen Umständen möchte gerade bei der Preußischen Bahn es von besonderer Wichtigkeit seyn, das ganze Unternehmen in der Hand des Staates zu behalten, dessen pecuniaires Interesse dabei mehr, wie bei den anderen Bahnen, im Spiele ist, wie denn auch deren große Bedeutsamkeit für die allgemeine Landes-Communikation und für die allgemeinen politischen und militairischen Interessen vorzugsweise bei dieser Bahn es angemessen erscheinen läßt, die ganze Leitung des Baues wie des Betriebes dem Staate vorzubehalten.

Soll aber auf diesem Wege die große Eisenbahn-Verbindung von Berlin mit Königsberg und Danzig ins Leben gerufen werden, so lassen sich zur Erreichung dieses Zweckes zweierlei Wege bezeichnen.

A. Der eine Weg besteht darin, daß die erforderlichen Geldmittel im Wesentlichen vermittelst einer Anleihe beschafft werden, deren Verzinsung und allmälige Amortisation aus dem Eisenbahn-Fonds zu bewirken wäre.

Die Mittel zur Verzinsung dieser Anleihe werden sich aus dem durch die Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 22. November 1842 zur Beförderung des Eisenbahn-Baues ausgesetzten jährlichen Fonds von . . . . . 2000000 Thlr.
von welchen nach Abzug des auf . . . . 1107750 „
sich belaufenden Gesammtbetrages der übernommen Zinsgarantie noch . . . . . 892250 „
disponibel bleiben, entnehmen lassen.

Zwar reicht diese Summe von 892,250 Rthlr., welche bei einem Zinssatze von $3\frac{1}{2}$ pCt. einem Kapitale von

25,492,857½ Rthlr. und bei einem Zinssatze von 4 pCt. einem Kapitale von 22,306,250 Rthlr. entspricht, nicht aus, um die Zinsen des Anlage-Kapitals von 32,000,000 Rthlr. zu decken, welches sich für die Preußische Bahn in der oben zu 3. bezeichneten Richtung von Frankfurt über Küstrin, Driesen, Schneidemühl u. s. w. nach Dirschau und von dort einerseits nach Danzig, andererseits nach Königsberg als erforderlich ergibt. Es läßt jedoch der beabsichtigte Zweck im Wesentlichen auch schon durch vorläufige Beschränkung des Projekts in der Art, daß der Bau der Strecke von Frankfurt über Küstrin bis in die Gegend von Driesen, woselbst die Preußische Linie von der Stargard-Posener Bahn gekreuzt wird, vorerst noch ausgesetzt bleibt und zunächst nur von dem Kreuzpunkte ab über Dirschau nach Danzig und Königsberg gebaut wird, sich erreichen. (Schluß f.)

Amtliche Nachrichten.

Das 17. Stück der Gesetzsammlung enthält unter Nr. 2832 das Patent über die Publication des Beschlusses der deutschen Bundesversammlung vom 14. Juni 1832, die Auslegung des §. 7 des Bundesbeschlusses vom 20. Sept. 1819 betreffend; vom 8. April d. J.

Deutschland.

Berlin, vom 14. April. Für die Ueberreichung einer Adresse haben auch mehrere Prinzen gestimmt. Zur Entwerfung der Adresse ist eine Kommission von 24 Mitgliedern ernannt, nämlich drei aus jeder Provinz, als Repräsentanten der drei Stände, unter welchen wir namhaften Männern begegnen, z. B. dem Hrn. v. Auerswald aus Ostpreußen, dem Hrn. v. Beckerath vom Rhein, dem Grafen von Schwerin aus Pommern, dem Fabrikbesitzer Milde aus Schlesien u. s. w. (Aach. Z.)

Berlin, vom 15. April. Der von der Kommission abgefaßte Adreß-Entwurf wird heute der Plenar-Versammlung vorgelegt werden, und es wird jedenfalls zu einer äußerst lebhaften Debatte darüber kommen. Jedoch ist es nicht bestimmt, ob dieselbe schon heute eröffnet werden wird, da es nicht unwahrscheinlich ist, daß von Seiten der Gegner des Entwurfes der Antrag gestellt werden dürfte, denselben gedruckt an die Deputirten zu vertheilen, damit diese ihre Ansicht darüber in Ruhe feststellen und etwaige Amendements, wie es die Geschäftsordnung vorschreibt, schriftlich dem Landtags-Marschall einreichen können. Wird dieser Antrag gestellt und angenommen, so kann die eigentliche Debatte erst morgen beginnen, und dann ist es bei der vielleicht großen Anzahl der für und gegen auftretenden Redner sehr zweifelhaft, ob die Abstimmung schon in der ersten Sitzung erfolgen werde. Jedenfalls ist aber zu erwarten, daß am 17., als dem letzten Tage der Woche, diese Frage erledigt wird, welche hier alle Gemüther in der lebhaftesten Spannung erhält. Es ist zu hoffen, daß der Entwurf der Kommission ohne erhebliche Abänderung mit beträchtlicher Majorität durchgehen werde.

Die gestern Abends in der „Allg. Pr. Zeitung" publicirten Verhandlungen haben, was die Leistungen der Stenographen betrifft, nicht sonderlich befriedigt. Doch muß man damit, wie mit jedem Anfange, Nachsicht haben, und noch mehr, wenn man bedenkt, daß die Stenographen so placirt waren, daß sie dem Gange der Verhandlungen nicht gehörig folgen konnten. Den meisten Beifall von den in der ersten Sitzung aufgetretenen Deputirten hat hier im Publikum entschieden der Abgeordnete aus Posen.

Es befindet sich auch seit Eröffnung des Vereinigten Landtages Graf Eduard Reichenbach hier, um persönlich eine Angelegenheit zu betreiben, welche für die Wahlfreiheit unserer ständischen Abgeordneten von Wichtigkeit ist. Er war zum Abgeordneten der Ritterschaft der Kreise Brieg, Oppeln, Kreuzburg und Falkenberg in Subsidium seines Bruders, Oskar, ernannt, für den Fall, daß derselbe, welcher letztere den zehnjährigen Grundbesitz nicht hat, die königliche Entbindung von dieser Bedingung nicht erhielte. Als aber in der Mitte Dezembers v. J. gegen ihn auf Cabinets-Befehl eine Criminal-Untersuchung wegen Majestäts-Beleidigung eingeleitet wurde, weil gegen ihn denuncirt war, eine Schrift von Karl Heinzen einem Andern gegeben zu haben, so glaubte der Ober-Präsident der Provinz Schlesien eine neue Wahl veranlassen zu müssen, weil Graf Eduard R. im Sinne des §. 5 des Gesetzes vom 1. Juli 1823, wegen Anordnung der Provinzialstände, bescholtenen Rufes und also wahlunfähig sey. Die Wahl wurde auch trotz des Protestes des Grafen Eduard R., dem auf dem Wahltage zu erscheinen verboten war, und trotz des Protestes mehrerer Wähler, neu vollzogen und fiel auf den Grafen Strachwitz, der auch, als dem Grafen Oskar R. die königliche Entbindung von der Bedingung des zehnjährigen Grundbesitzes versagt war, zu dem Vereinigten Landtage einberufen wurde. Nichts desto weniger sieht sich der Graf Eduard R. als rechtmäßig gewählt an und nimmt die Ehre der Mitgliedschaft des Vereinigten Landtages für sich in Anspruch, um so mehr, da der §. 7 der Kreisordnung für Schlesien vom 2. Juni 1827 sagt: „Wird die Unbescholtenheit des Rufes bestritten, so hat, wenn dies ein Mitglied der Ritterschaft oder einen Vertreter eines solchen trifft, die Ritterschaft des Kreises die Befugniß, in einem besondern Convente durch Stimmenmehrheit von ⅔ der Anwesenden darüber in erster Instanz zu entscheiden und, wenn die Entscheidung für die Bescholtenheit des Rufes ausfällt, die Ausschließung zu bestimmen."

Der Ober-Präsident hat aber nicht dieser Bestimmung gemäß gehandelt, und Graf R. holte nach, was dem Ober-Präsidenten obgelegen hätte: er beantragte das Gericht seiner Standesgenossen, und diese haben, durch die Behörde in gesetzlicher Weise zusammenberufen, in einem zu Neisse am 31. März abgehaltenen Convente einstimmig erklärt, daß er, trotz der gegen ihn eingeleiteten Untersuchung wegen Majestätsbeleidigung, weil er Jemanden eine Schrift von Karl Heinzen gegeben haben sollte, für unbescholten zu halten. Graf Eduard R. hat daher in einem Gesuche an den Vereinigten Landtag seine Einberufung gefordert, ist aber mit der Hinweisung auf den §. 20 der Verordnungen vom 3. Februar d. J., daß Bitten und Beschwerden bei dem Vereinigten Landtage von Andern, als von Mitgliedern desselben, weder eingebracht noch zugelassen werden dürfen, durch den Landtags-Marschall beschieden worden. Indessen wird diese Angelegenheit doch in der nächsten Plenar-Sitzung zur Sprache kommen, da nachträglich Graf R. gegen die Gültigkeit der Beschlüsse des Vereinigten Landtages, so lange nicht alle gesetzlich gewählten Mitglieder in demselben sitzen, protestirt hat und andererseits schlesische Deputirte sein Gesuch als das ihrige bei dem Vereinigten Landtage einzubringen entschlossen sind. (S. die gestr. Z.)

Breslau, vom 13. März. Das neueste Amtsblatt der hiesigen königl. Regierung enthält folgende Bekanntmachung:

„Es ist zu unserer Kenntniß gelangt, daß die aus dem christlichen Alterthum herstammende, in der evangelischen Kirche seit der Reformation allgemein bestehende, und eben darum auch in den Vorschriften über die gottesdienstliche Ordnung als bestehend vorausgesetzte Sitte, zu der Taufe der Neugebornen zwei oder drei Zeugen zu wählen, und zum Tauf-Akte mitzubringen, in der Provinz nicht überall gleichmäßig beobachtet wird, vielmehr noch hier und da Kinder ohne Pathen zur Taufe gebracht werden. Wir finden uns daher veranlaßt, die evangelischen Geistlichen unseres Aufsichtsbereichs anzuweisen, jenem Mißbrauche in angemessener Weise durch Belehrung in den einzelnen Fällen, oder auch, wo es zweckdienlich scheint, durch eine Ansprache an die versammelte Gemeinde von der Kanzel herab entgegen zu wirken, und nicht ferner zu gestatten, daß in Ermangelung der vorschriftsmäßigen Taufzeugen auf augenblickliche Requisition Pathenstellen von Glöcknern, Balgentretern oder Hebammen blos zum Scheine übernommen werden, da ein solches Verfahren lediglich als eine unzulässige Umgehung der Vorschrift zu erachten ist. Breslau, den 11. März 1847. Königliches Konsistorium für die Provinz Schlesien. Graf zu Stolberg."

Köln, vom 13. April. Diesen Morgen wurde die Civilsache Brust gegen Demuth von dem hiesigen Appellhofe dahin entschieden, daß ein Theil der von Brust für sich stipulirten Summe, als den Gesetzen über erlaubtes Zinsenmaß zuwider, verworfen wurde. Der Fall ist im Wesentlichen folgender: Demuth ist vermöge Erbrechtes zu einem Nachlaßtheile berechtigt, auf welchem jedoch noch das lebenslängliche Nießbrauchrecht einer andern Person haftet. Durch diesen Nießbrauch wird die Ausübung seines über 1000 Thlr. betragenden Rechtes hinausgeschoben. Er braucht aber Geld, und verkauft einen Theil seines eventuellen Rechtes gegen baares Geld an Brust, und zwar in folgender Weise. Brust erhält ein Recht auf 500 Thlr. aus dem fraglichen Nachlasse, welche Demuth ihm nach dem Tode der zum Nießbrauch berechtigten Person zahlen soll. Dafür bezahlt Brust baar an Demuth 400 Thlr., wovon noch 5 Thaler für die Kosten des Aktes abgezogen werden. Demuth erhält also für 500 Thlr., die er nach dem Tode des Nießbrauchberechtigten, der übrigens schon sehr alt war, erhalten haben würde, gegenwärtig baar 395 Thlr. Wenn ich nicht irre, sollte Demuth noch außerdem Zinsen von einer Summe von 500 Thlr. bis zum Todestage der gedachten Person entrichten. — Ferner wurde stipulirt, daß Demuth binnen 6 Monaten sein abgetretenes Erbrecht gegen Zahlung von 450 Thaler wieder einlösen könne. In diesem letzteren Falle würde also Brust nach dem Vertrage von einem Kapitale von 400 Thaler für eine Frist von 6 Monaten 50 Thaler Zinsen erhalten haben, während die gesetzlichen Zinsen von 400 Thlr. für ein halbes Jahr nur 10 Thaler ausmachen. — Der Appellhof bestätigte das Urtheil erster Instanz, welches die Forderung, soweit sie über den gesetzlichen Zinsfuß hinausgeht, ebenfalls verworfen hatte. Das Zuchtpolizeigericht hatte zwar den Beschuldigten von der beantragten Strafe freigesprochen. Aber dem Strafgesetze verfällt ja bekanntlich nicht der einmalige, sondern nur der Gewohnheitswucher. (T. Z.)

Crefeld, vom 18. April. Nach dem Vorgange einiger andern Städte der Monarchie hatte auch der Gemeinderath in Crefeld den ständischen Abgeordneten der Stadt eine Anzahl Aufträge eingehändigt. Es ist demselben jetzt ein Erlaß des königl. Oberpräsidiums an die Regierung in Düsseldorf mitgetheilt, worin sich dasselbe dahin ausspricht, daß es die Gemeinderäthe zwar für berechtigt halte, dem provinzialständischen Abgeordneten Aufträge zu ertheilen, jedoch nur solche, welche die Gemeinde-Verwaltung betreffen. Ueber andere Angelegenheiten habe der Gemeinderath nur dann zu berathen, wenn solche durch besondere Gesetze oder in einzelnen Fällen durch Verfügung der Regierung an ihn verwiesen seyen. Es bestehe aber kein Gesetz, wodurch den Gemeinderäthen das Recht verliehen worden, den provinzialständischen Abgeordneten in andern als Gemeinde-Angelegenheiten Aufträge zu ertheilen und es könne insbesondere nicht anerkannt werden, daß ein solches Recht durch §. 42 des Gesetzes vom 27. März 1824 oder durch den Allerhöchsten Landtagsabschied vom 27. Dez. 1845 nd Nr. 23 begründet werde.

Es ist von der königlichen Regierung in Düsseldorf die Anzeige hierher ergangen, daß der Staat von dem zur Unterstützung solcher bedürftigen und nothleidenden Gemeinden von ihm angekauften Korn 2000 Scheffel für den Kreis Krefeld zur Disposition stellen, und daß dieses Quantum in den Magazinen zu Wesel, Düsseldorf oder Köln zum Marktpreise könne abgenommen werden. (Rh. B.)

* **Solingen**, vom 17. April. „Dem Handel nach der Levante dankte einst Deutschland seinen Flor. Unermeßlich war der Verlust, welchen Deutschland und Italien durch die Entdeckung des Weges um das Cap der guten Hoffnung nach Ostindien erlitten. In finanzieller Beziehung war dieser Verlust für Deutschland noch größer und bleibender als jener, welcher ihm aus den religiösen Streitigkeiten und ihren Folgen erwuchs. Die großen Handels-Plätze sanken von ihrer Höhe herab. Deutschland wurde von einem Vorlande zum Hinterlande." So spricht sich der Artikel in Nro. 104 dies. Bl. „die Eisenbahn von Bonn nach Bingen" aus.

Wir unterschreiben dieses Alles. Aber die Verkümmerung des Handels mit der Levante setzen wir auf Rechnung der Ausdehnung der Eroberungen der Osmanen, und der mit denselben im gleichen Schritt gegangenen Zerstörung der europäischen Civilisation. Mit der Rückkehr dieser Civilisation, mit dem Siege derselben über das muselmännische Reich wird der Handel mit der Levante und so auch unser deutsches Vaterland wieder aufblühen.

Wir können den klaren Beweis liefern. Wenn z. B. Messer, Gabel und Löffel in Gebrauch kommen, wie sie bei uns gebraucht werden: beim Essen, (der Osmane ißt mit den bloßen Fingern) welchen Aufschwung würden dann nicht unsere Fabriken nehmen!

Aber mit der europäischen Civilisation wird es nicht voran gehen, so lange der Franke oder was synonym ist, der christliche Religionsgenosse nicht befähigt ist, im osmanischen Reiche Grundeigenthum auf eigenen Namen zu erwerben, und die Franken entweder zu allen bürgerlichen Aemtern zugelassen werden, oder unter ihrer eigenen, aus Franken, ohne Rücksicht zu welcher christlichen Kirche sie sich bekennen, gebildeten Jurisdiction und Administration stehen und demgemäß dem Sultan einen verhältnißmäßig auf sie zu vertheilenden Tribut zahlen.

Für diese Eroberung des osmanischen Reichs durch die europäische Civilisation ist das Königreich Griechenland von unendlicher Wichtigkeit und eben desfalls für ganz Deutschland. Dieses nahe Interesse Deutschlands an dem Emporblühen und der Kräftigung von Griechenland sollte ersteres auch bestimmen, dasselbe von England zu emanzipiren. So wie der Private nur frei wird, wenn er von Schulden frei ist, so kann Griechenland nur dadurch von England emanzipirt werden, wenn es von seiner Schuld an England liberirt wird.

Die deutschen Griechen-Vereine haben so kräftig zur Befreiung Griechenlands vom osmanischen Joche beigetragen. Wohlan, lassen wir das Werk vollführen. Es möge sich ein deutscher Griechen-Verein bilden, welcher mit England über den Preis unterhandelt, für welchen es seine Forderung an Griechenland verkaufen will, das für diesen Preis von Griechenland Domainen in Zahlung nimmt und diese an deutsche Kolonien, welche der Verein auf seine Kosten auf den erworbenen Domainen etablirt, in Pacht gibt, und später an dieselben veräußert.

† **Vom Rhein**, im April. In der Beilage zu Nr. 106 der Elberfelder Zeitung werden über unsere Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn Gedanken und Vorschläge vorgebracht, gegen die wir nichts zu erinnern finden, uns vielmehr bis auf Einen Punkt einverstanden erklären, gegen diesen Einen aber um so stärker protestiren müssen, gegen den Vorschlag nämlich, die Dividende fortan, bis ein zweites Geleise beschafft sey, auf 6 pCt. zu beschränken.

Der Verfasser gehört wohl nicht zu der Zahl der ältern Aktionäre, die „eine Vergangenheit voll Irrthum und Schuld gebüßt" und ihre Opfer und Verluste noch nicht vergessen haben! Nachdem diese so lange beim Storch zu Gaste gewesen, haben sie ein Recht, die volle Schüssel unverkürzt zu genießen und eine gleich lange Reihe glücklicher Jahre den **vollen** Rein-Ertrag einzustreichen.

Zudem wird ein zweites Geleise noch gute Weile haben können, da bei Einrichtung von vier Nachtzügen die Steinkohlen- und Baumaterialien-Förderung der Hauptsache nach bewältigt werden wird.

Wir nehmen daher dem Verfasser seinen dritten Vorschlag als einen Druckfehler an, indem wir seine Feder von den sieben weitern loossprechen und Letztern seinem Setzer zuschieben.

Karlsruhe, vom 15. April. Die Nachrichten einiger Blätter, welche von wirklich ausgebrochenen Unruhen im Odenwalde sprechen, sind ungegründet; der gesunde Sinn des Volkes und die vorgekehrten Sicherheitsmaßregeln kamen jedem Versuche zuvor.

Was die Untersuchung gegen Stoll betrifft, so soll dieselbe auf die Spur geführt haben, daß mehrfache Aufforderungen zum Erscheinen auf dem angesagten Sammelplatze mit der Bemerkung geschahen, daß es nur auf das Ausplündern einiger vermöglicheren Bürger abgesehen sey. Hierin lag, wie man richtig voraussah, sowohl die Gefahr als die Schutzpflicht für einen Ueberraschungsfall; um ein anderes Resultat hätte es jedenfalls sich nicht handeln können. (Karlsr. Z.)

Vom Neckar, vom 8. April. Die „Deutsche Zeitung" wird nun zuverlässig bis zum 1. Juli erscheinen, wahrscheinlich werden schon die nächsten Tage die förmlichen Ankündigungen und Einladungen dazu bringen. Der Berliner Scharfsinn, der das Erscheinen des Blattes bereits zum Mythus hatte zusammen schwinden lassen, und die vielerprobte Sachkenntniß eines beobachtenden Blattes am Rhein hätten also abermals ein Dementi erhalten; indeß sie die Lesewelt mit müßigen Erfindungen amüsirten und Zeitungsenten ausschwammen von allen Seiten her, hat der Redactionsausschuß (Mittermaier, Gervinus, Mathy, Häusser) die langwierigen Vorarbeiten eines solchen Unternehmens begonnen, die äußern Bedingungen festgestellt, und ist nun im Stande in kürzester Zeit dem Publikum Rechenschaft abzulegen. Soviel war aus zuverlässiger Quelle erfahren, wird der Redaktionsausschuß als Herausgeber genannt werden; als verantwortlicher Redakteur, der nach dem badischen Preßgesetz ein badischer Staatsbürger von mindestens 30 Jahren seyn muß, wird sich Gervinus nennen. Verleger ist F. Bassermann in Mannheim, der Ort des Drucks und der Herausgabe natürlich Heidelberg. Für das schwierige Geschäft einer unmittelbaren und

(Fortsetzung in der Beilage.)