

Dieser Trabant der
»Kronstäd. Zeitung«
erscheint jeden Dienst-
tag und Samstag.

Der Satellit.

Der Pränumerations-
preis für Satellit und
Zeitung ist halbjährig
4 fl. Mit Zusendung
der Post 5 fl. C.-M.

No. 32.

Kronstadt, den 21. April.

1852.

Siebenbürgen und die südöstliche Staatsbahn.

Die folgende Denkschrift, welche vor Kurzem vom Vorstande der Handelskammer zu Kronstadt Sr. Exc. dem Herrn Handelsminister überreicht worden ist, wurde uns zur Veröffentlichung zugesendet.

Bei dem hohen Interesse, welches die Ausbildung des österreichischen Eisenbahnnetzes in den weitesten Kreisen erregt, dürfte die gründliche, auf statistischen Daten beruhende Beleuchtung eines so wichtigen Theiles dieser Frage unsern Lesern willkommen sein.

D. Presse

Denkschrift.

Die großen natürlichen Ressourcen Siebenbürgens harren der Befreiung von den Fesseln, in denen sie die in früheren Zeiten geltenden Einrichtungen gebannt erhalten hatten. Der Umschwung der Dinge seit 1849, insbesondere aber die neuerlich bewiesene Bereitwilligkeit des Landes, an den Steuern und Lasten der übrigen Kronländer theilzunehmen, erfüllen dessen Bewohner mit der gerechten Hoffnung, daß ihnen auch die Vortheile des Gesamtstaates in gleichem Maße zu Theil werden.

Unter den dringendsten Mitteln, den Aufschwung des Landes anzubahnen, stehen jene der Communicationen oben an. Sind gleich im Inneren einzelne Strecken von Landstraßen kunstgemäß gebaut, welche in Hauptrichtungen den Verkehr vermitteln, so stellt doch Siebenbürgen nach Außen hin, das Bild einer jener Oasen dar, die, obwohl von der Natur sehr glücklich bedacht, in sich verkümmern, weil sie ringsum von unwegbaren Steppen umgeben sind. Wer das Sandmeer und die Moore, die sich von den Thoren Pest's bis zur siebenbürgischen Grenze erstrecken, aus eigener Anschauung kennt, wer endlich über die südlichen und östlichen Grenzen Siebenbürgens in die Nachbarländer Walachei, Moldau nur einen Schritt hinaus gethan hat, wird diesem Vergleiche die Wahrheit nicht absprechen und die Verwunderung darüber nicht bergen, daß Siebenbürgen ungeachtet seiner hiedurch erzeugten passiven Handelsstellung überhaupt noch nicht völlig zu Grunde gegangen ist. Der levantische Handel allein, und der mit demselben verbundene Transit hatten in früheren Zeiten dies Mißverständnis einigermaßen ausgeglichen; allein auch diese einzige Quelle activer Zufüsse hat durch die aus dem Schiffahrtsverkehr gegenüber dem siebenbürgischen Binnenhandel, hervorgehenden Vortheile sehr abgenommen, und droht bald zu versiegen. Während die Donauschiffahrt fast den ganzen Verkehr der Moldau und Walachei nach oben hin, nach und von Wien, Leipzig und Paris an sich gezogen hat, strömen die Naturprodukte dieser beiden Länder, an sich gezogen, die Wolle, Häute, Unschlitt, Knoppern u. s. w., welche die siebenbürgische Industrie mit Gewinn verarbeitete, und die sie, ohne zu verkümmern, kaum entbehren kann, durch die Donauhäfen des schwarzen Meeres (Braila und Galatz) in den großen Welthandel hinaus, der sie mit englisch-französischen Produkten bezahlt. Das Land, in allen übrigen commerciellen und industriellen Beziehungen an die Centralpunkte der Monarchie angewiesen, ist doch eben in dieser Richtung hin durch die unwegbaren Steppen Ungarns im Verkehr benachtheiligt. Reiset man doch von Wien schneller nach London als nach Hermannstadt, und empfängt von dort bereits die Antwort, ehe ein Brief von Siebenbürgen nur hier eingetroffen ist. Kein Zweifel, daß gegenüber den Vortheilen, welche die anderen Länder von der Regierung im Fache des Handels, der Gewerbe und der Communicationen, dann der Capitalsmittel (Bank) erhielten, und täglich mehr erhalten, Siebenbürgen, in seiner Verwahrlosung belassen, materiell sehr bald zu Grunde gehen müßte.

Zehn Jahre sind verflossen, seitdem das System der Staatsbahn aufgenommen und mit fester Hand in täglich fortschreitender

Erweiterung des Verkehrs durchgeführt wird. Es war eine Folge der eigenthümlichen Stellung Ungarns und Siebenbürgens zum Gesamtstaate, daß diese Länder damals in die Vortheile dieses großartig concipirten Unternehmens nicht einbezogen werden konnten. Der Versuch der Privat-Unternehmung in Ungarn, mit dem Staats-Eisenbahnbau in den anderen Ländern gleichen Schritt zu halten, war, wie die im entscheidenden Momente aus Abgang der erforderlichen Fonds ins Stocken gerathene Centralbahn thatsächlich bewiesen hat, auf Ueberschätzung der Privatmittel begründet, obgleich hier bei weitem mehr das Ausland, als Ungarn selbst concurrirte. Waren schon damals die Kräfte dieser Länder nicht ausreichend, um zu leisten, was nur der Gesamtstaat allein vermag, so ist dies heutzutage noch weniger der Fall, wo die unsinnige Revolution der Jahre 1848 und 1849 dem Privatwohlstande nur zu tiefe Wunden geschlagen hat.

Durch den thatsächlichen Ausbau und Betrieb der angekauften Privat-Centralbahn, sowie durch den bereits begonnenen Fortbau dieser Bahn in jener Richtung, welche vom allgemeinen österr. Standpunkte sich als besonders wichtig darstellt, sind auch Ungarn und Siebenbürgen in das System der Staatsbahn einbezogen worden. Wenn ohne Zweifel die Linie Gyegled Szegedin (14 Meilen,) welche bereits seit Jahresfrist in Angriff genommen wurde, was den Unterbau betrifft, bis zum März, der Oberbau aber bis zum Herbst 1852 beendigt sein wird, so wird dadurch ein Punkt erreicht werden, dessen commercielle Bedeutung nicht hoch genug angeschlagen werden kann. Szegedin, an dem Zusammenflusse der Theiß mit dem Hauptstrome Siebenbürgens und des Banates, der Marosch, wenige Stunden von der Ausmündung der Theiß in die Donau, sohin fast an diesem Hauptstrome der Monarchie selbst gelegen, endlich unmittelbar an das fabelhaft fruchtbare Banat angrenzend, vereinigt so großartige Vortheile der commerciellen Lage, daß dessen gesicherter Verband durch die Eisenbahnen mit dem nördlichen Theile des Staates von der höchsten Bedeutung ist.

Im Laufe des Jahres 1851 haben ferner die Vorarbeiten zur Fortsetzung dieser Bahnlinie von Szegedin gegen Temeswar und Arad, diese beiden Centralpunkte des Banater und südbungarischen Producten- und Getreidehandels und zugleich strategisch gleich wichtige Festungen, von denen das Schicksal der letzten ungarischen Rebellion entschieden wurde, stattgefunden.

Zwei Linien stehen in Frage. Von Seite der Stadt Temeswar wird beantragt, von Szegedin direkt über Groß-Kiskinda und Hahfeld nach Temeswar (14 Meilen) zu bauen. Auf diese Art bliebe Arad vom nächsten Punkte der Eisenbahn, von Hahfeld, 8 Meilen entfernt. Von Hahfeld über Temeswar wären nach Arad 11 Meilen. Die andere den Interessen beider Städte entgegenkommende Trace würde von Szegedin nahe dem linken Ufer des Maroschflusses fast in gerader östlicher Richtung aufwärts fortschreiten und an einem zur Verzweigung geeigneten Punkte über — Nagy-Szent-Miklós, in Barjas — rechts südlich ablenkend, nach Temeswar (7 Meilen,) die andere, die östliche Richtung verfolgend, nach der auf demselben linken Maroschufer gelegenen Festung und Stadt Neu-Arad (6 Meilen) sich verzweigen.

Zwischen diesen beiden Linien dürfte die Entscheidung in Kurzem zu treffen sein. Dabei sind aber die Interessen Siebenbürgens in erster Linie theilhaftig.

Je näher der Bau der Eisenbahnen der siebenbürgischen Grenze rückt, um so bedeutungsvoller tritt der Wunsch Siebenbürgens ohnehin des letzten aller Kronländer, welches die Locomotive von Angesicht zu Angesicht schauen wird, in den Vordergrund, nicht länger von den Vortheilen der unmittelbaren Eisenbahnverbindung ausgeschlossen zu bleiben. Daß politische Motive, sowie höher finanzielle

und kommerzielle Rücksichten, hier ein beschleunigtes Vorgehen anzuordnen, bedarf keiner umständlichen Erörterung. Es wäre nicht Bedauerliches, für Siebenbürgen Gefahrdrohenderes zu denken, als wenn der Eisenbahnbau gleichsam an dessen Thoren, und da ist er offenbar in Temeswar oder Arad unterbrochen und auf unbestimmte Zeit ausgesetzt würde, etwa in der Absicht, daß vorläufig andere Linien weiter gebaut, und dann erst über die Fortsetzung der einen oder andern Bahn nach Siebenbürgen entschieden und rücksichtlich deren Hand angelegt werde.

Die kommerzielle und auch strategische Bedeutung des österreichischen Eisenbahnsystems vereinigt sich in der Aufgabe, die zum Stromgebiete der Monarchie gehörigen Meere und Hafensplätze zu erreichen. Die Kaiser Ferdinands- und die Nordstaatsbahn hat durch die Verbindung mit den einschlagenden deutschen Bahnen die Nord- und Ostsee bereits erreicht. Die Gloggnitzer und Südstaatsbahn hat, mit den geringen Unterbrechungen des Semmerings und Karst, die Gestade des adriatischen Meeres ebenfalls mit dem Herzen der Monarchie in unmittelbaren Verband gebracht. Das dritte, und zwar das für den österreichischen Handel hoffnungreichste, weil von englisch-französisch-russischer Konkurrenz noch am wenigsten monopolisirte schwarze Meer, soll eben auf dem Wege durch Siebenbürgen erreicht werden.

Zieht man auf der Landkarte, von Szegedin immer östlich fortgehend bis zu den Donauhäfen Galatz und Braila, eine gerade Linie, so führt die Trace fortan an dem Ufer des Maroschflusses bei Arad, und an der siebenbürgischen Hauptfestung Karlsburg vorbei, zu den zwei Haupthandelsstädten Siebenbürgens Hermannstadt und Kronstadt, von wo die beiden Hafenstädte Braila und Galatz in gerader Linie nur etwa 20 Meilen entfernt sind. Ist auch bei der heutigen Lage der Moldau und Walachei der unmittelbare Fortbau unserer österreichischen Eisenbahnlinien durch dieselben vielleicht nicht in die allernächste Aussicht gestellt; obgleich fremde Capitalisten sich diesfalls bereits gemeldet, und der Bau einer Eisenbahn von Bukarest bis Braila schon derzeit dort verhandelt wird, auch bezüglich der Verbindung Bukarest's mit Siebenbürgen die Entschliebung der a. h. Regierung über die Bahnlinie nach Siebenbürgen mit Spannung erwartet wird, zumal mit Rücksicht auf die ermöglichte Realisirung des Kanals aus der Donau von Tscherna-Boda nach Kustendische am schwarzen Meere, und sohinige Vermeidung der fast ungangbaren Sulnamündung, — so ist doch so viel gewiß, daß Oesterreich eilen müsse, um die Verbindung mit jenen Fürstenthümern enger zu knüpfen, und dadurch die Ablenkung des ganzen moldauwalachischen Handels nach der entgegengesetzten Meeresküste, und in die englisch-französisch-russische Abhängigkeit, zu verhindern. Die Fürstenthümer, seit Jahrhunderten in Handelsverbindungen mit Siebenbürgen, und seit der großartigen Entwicklung der österreichischen Industrie zu dieser mehr und mehr hingezogen, fühlen das Bedürfnis leichterer Kommunikationen, wohlfeileren und schnelleren Transportes, und sind demselben in den letzten Jahren durch den begonnenen, wahrhaft großartigen Bau von Kanistrafen gegen Kronstadt und Hermannstadt (Ostos, Lömösch, Rothenthurm) entgegengekommen. Wäre es daher vorläufig nicht möglich, die Eisenbahnen über die Grenzen unseres Reiches hinaus in die Moldau und Walachei zu verlängern, so würden dieselben gleichwohl diesen Zeitpunkt näher rücken, und auch bis hin die vergleichsweise kürzeste Verbindung mit dem schwarzen Meere und bezüglich der Levante unmittelbar sicherstellen.

Die Aufgabe bei der Feststellung der entsprechenden Trace dürfte zunächst auf die Erreichung der bezüglichen Endpunkte und sodann auch dahin gerichtet sein, mit den möglichst geringsten Kosten die größte Anzahl von Gebieten und bedeutenden Orten in das Bahnnetz einzubeziehen. Daß bei den großen Kosten des Eisenbahnbaues die finanzielle Rücksicht wesentlich bestimmend, und bei gleichen oder gar überwiegenden Resultaten in national-ökonomisch-strategischer Hinsicht die geringere Ziffer den Ausschlag geben müsse, bedarf keiner Beweisführung.

Bei einem Blick auf die Landkarte fällt die Beziehung der drei wichtigen Waffenplätze Temeswar, Arad im Banat, und Karlsburg in Siebenbürgen zu einander entscheidend in die Augen. Indem Temeswar das untere Banat und die Verbindung mit der Donau zu decken hat, sichert Arad jene mit Siebenbürgen, während das gleichfalls am obern Maroschflusse gelegene Karlsburg Arad die Hand bietet, und Siebenbürgen, als dessen einzige Festung, zu decken berufen ist.

Die Einbeziehung dieser drei Festungen in ein Eisenbahnnetz ist ohne Zweifel eines der ersten Postulate des Eisenbahnbaues in diesen Gegenden. Da diese festen Plätze zugleich besonders kommerzieller und politischer Bedeutung sind, so müssen sich alle Rücksichten in der Aufgabe, die entsprechende Verbindung derselben unter einander und mit den übrigen wichtigen Orten zu vermitteln.

Wie bemerkt wurde, sind es zwei Projekte, nach welchen die Weiterführung der nach Szegedin bereits als anzunehmenden Südostrabahn von dort aus zu bewirken beantragt wird. Das erste, zunächst von der Stadt Temeswar vertretenen, wäre die Bahn von Szegedin über Groß-Kiskinda und Hatzfeld direkt an Temeswar (14 Meilen) zu führen, von da würde sie nach Luga (8 Meilen), Pracejaka (bei Karanisebes, 4 Meilen), bis zur siebenbürgischen Grenze bei Marga (5 Meilen), sodann in Siebenbürgen mit Ueberschreitung einer Wasserseide nach Hageg (6 Meilen), Szaszvaros (5 1/2 Meilen) und Muhlbach als Knotenpunkt (5 1/2 Meilen), — von welchem Karlsburg nur 1 1/2 Meilen entfernt ist — geführt werden; zusammen 48 Meilen. Bei dieser Linie ist, wie es in die Augen fällt, die Verbindung von Temeswar mit Arad nicht bedacht, für welche, da sie nicht ausbleiben könnte, eine Verbindungsbahn von 5 1/2 Meilen gebaut werden müßte, so daß die Verbindung zwischen Temeswar, Arad und Muhlbach zusammen 53 1/2 Meilen Bahnlänge betragen würde.

Das zweite Projekt geht dahin, daß von Szegedin, dem Laufe des Maroschflusses aufwärts folgend, die Bahn zu einem Punkt geführt werde, von welchem aus sowohl Temeswar als Arad erreicht, und die Fortsetzung der Bahn nach Siebenbürgen am Entsprechendsten bewirkt werden könnte. Diese Richtung würde von Szegedin auf Szentmiklos (7 Meilen), Barjas (3 Meilen) als Knotenpunkt hinleiten. In dieser Richtung würde daher die Bahnlänge von Szegedin über Barjas (10 Meilen), nach Temeswar (4 Meilen), zusammen 14 Meilen betragen. Die Ablenkung von Barjas nördlich nach Arad weitere 3 1/2 Meilen, zusammen von Szegedin bis Arad 13 1/2 Meilen Entfernung betragen. Beide Bahnen aber von Szegedin sowohl nach Temeswar als nach Arad 17 1/2 Meilen.

Die Verlängerung der Szegediner Bahn nach Siebenbürgen nach dem zweiten Projekte von Arad 13 1/2 Meilen, am linken Maroschufer fortlaufend nach Lippa (4 3/4 Meilen), Batta (5 Meilen), an die siebenbürgische Grenze bei Porlaga (4 3/4 Meilen), zusammen von Arad im Banat 14 1/2 Meilen, sodann aber in Siebenbürgen von der Grenze über Dobra und Deva bis Szaszvaros (8 3/4 Meilen) bis Muhlbach (5 1/4 Meilen), zusammen in Siebenbürgen 14 1/4 Meilen, im Ganzen von Arad bis Muhlbach 28 3/4 Meilen, und von Szegedin bis Muhlbach 42 1/4 Meilen betragen.

Wenn nun die Linie Szegedin, Hatzfeld, Temeswar, Hageg, Muhlbach einschließlich der Verbindungsbahn Temeswar-Arad von 53 1/2 Meilen, mit der Linie Szegedin, Barjas, Arad am linken Maroschufer bis Muhlbach einschließlich der Flügelbahn nach Temeswar, zusammen 46 1/4 Meilen verglichen wird, so stellt sich zu Gunsten der letzten Linie eine Differenz von 7 1/4 Meilen heraus, welche bedeutend genug ist, um für diese kürzere Linie die Entscheidung fallen zu machen, abgesehen davon, daß diese Bahnlinie den Salztransport aus Siebenbürgen im Werthe von vielen Millionen erleichtert und zwischen den beiden Festungen Arad und Temeswar in der Mitte und in fast gleicher Entfernung dahinfließt, und somit in strategischer Beziehung die kürzeste Verbindung beider sowohl mit Pest Szegedin, dann mit Karlsburg und ganz Siebenbürgen, als auch beider untereinander vermittelt. Oder sollte es gleichgültig sein, daß insofern die Bahn nach Arad und beziehungsweise nach Siebenbürgen über Temeswar geführt würde, bei eventueller feindlicher Absperrung Temeswar's damit auch Arad und Siebenbürgen zugleich abgeschnitten wären — während bei entsprechender Deckung des Knotenpunktes der Eisenbahn diese Verbindung und mit ihr die gegenseitige Unterstützung sichergestellt bleibt?

Da aber der Bau der Linie Szegedin-Temeswar im Grundsatz bereits bewilliget ist, so sind von obiger Bahnlänge bereits 14 Meilen als sichergestellt anzusehen, es erübrigen daher nach Arad bis Muhlbach lediglich 32 1/4 Meilen zu bauen.

Von Muhlbach in Siebenbürgen würde sodann die Verzweigung der siebenbürgischen Bahnen einerseits gegen Osten nach Hermannstadt (6 1/2 Meilen) und Kronstadt (18 Meilen) mit dem eventuellen Fortbau über die Reichsgrenze hinaus an die Häfen des schwarzen Meeres;

res; a
Marosch
burg C
D
Klausen
der Ne
Arad,
mit der
Sieben
Karlsb
Banat
Verbin
Bergle
Debrec
dem ob
über
Meilen
Szoln
Meilen
Wass
47 1/4
drei
diese
obigen
nach
der
bindun
welcher
Handel
blick p
nach
Stadt
baut,
sehung
15 1/2
etwas
mercie
gen M
Aufga
Nicht
in Si
Meer
eindre
gewen
staate

licher
ten st
der
nun
bestan
in de
ihnen
Maß
Borst
frem
Miß
Schu
ihrer
von

mehr
Uebe
folge
Bora
Gen

res; andererseits gegen Norden nach Karlsburg ($1\frac{3}{4}$ Meilen) am Maroschflusse fortlaufend über Tövis, Gayed, Thorda nach Klausenburg ($13\frac{1}{4}$ Meilen,) zusammen 15 Meilen sich erstrecken.

Die ganze noch nicht bewilligte Bahnlänge von Barjaß bis Klausenburg betrüge daher $47\frac{1}{4}$ Meilen, und es würde somit auch der Norden Siebenbürgens in der Richtung von Gyegeled, Szegebin, Arad, Mühlbach am besten und mit den geringsten Kosten nicht nur mit dem Centrum der Monarchie, sondern zugleich mit dem Innern Siebenbürgens, selbst mit allen drei Flußgebieten des Landes mit Karlsburg, Mühlbach, Hermannstadt, Kronstadt, und endlich mit dem Banate in Verbindung gebracht. Um wie viel vortheilhafter diese Verbindung speciell auch für den Norden Siebenbürgens ist, im Vergleiche zu einer anderweitig bevorworteten von Szolnok über Debreczin und Großwardein liegt auf der Hand. Während hier, von dem oben angenommenen Knotenpunkte zwischen Temesvár und Arad, über Mühlbach $32\frac{1}{4}$ Meilen, bis Klausenburg im Ganzen $47\frac{1}{4}$ Meilen zu bauen wäre, müßten nach dem dritten Projekte: von Szolnok aus über Debreczin (19 Meilen) nach Großwardein ($8\frac{1}{2}$ Meilen) $27\frac{1}{2}$ Meilen, und von hier unter Ueberschreitung der Wasserscheide bis Klausenburg weiter (20 $\frac{1}{4}$ Meilen), zusammen $47\frac{1}{4}$ Meilen gebaut werden, ohne daß doch außer den genannten drei Städten irgend ein namhafter Ort berührt würde. Wenn nun diese Bahn nach Süden verlängert werden sollte, so käme zu der obigen Meilenzahl nach die weitere bis Mühlbach 15 Meilen und nach Hermannstadt $6\frac{1}{2}$ Meilen, zusammen $69\frac{1}{2}$ Meilen hinzu.

Bei dieser Bahnführung ergäbe sich sodann erst noch die aus der strategisch commerciellen Rücksicht unhaltbare Lücke der Bahnverbindung zwischen Karlsburg, Mühlbach, Arad und Temesvár, in welcher Richtung wenigstens neun Zehnthelle des siebenbürgischen Handels sich bewegen. Es würde aber zugleich die für den Augenblick politisch und commerciell ganz werthlose Strecke von Großwardein nach Klausenburg von $20\frac{1}{2}$ Meilen, auf welcher nicht eine einzige Stadt gelegen ist, zwecklos und ohne Aussicht auf Rentabilität gebaut, deren Kosten, wenn sonst vorhanden, weit nützlicher zur Fortsetzung der Bahn von Klausenburg nach Bistritz gegen die Bukowina, $15\frac{1}{2}$ Meilen verwendet werden könnten.

Die Vergleichung der angeführten Ziffern dürfte nicht wohl etwas Weiteres als die Hinweisung angefügt werden, daß die commerciellen, sowie die strategischen und politischen Rücksichten der ganzen Monarchie mit den speciellen Bedürfnissen Siebenbürgens in der Aufgabe zusammentreffen, daß das Bahnnetz des Staates in der Richtung von Gyegeled-Szegebin an die Otagrenzen der Monarchie in Siebenbürgen, und der möglichsten Annäherung des schwarzen Meeres so bald als möglich in Angriff genommen, und dadurch das einbrechende Verderben Siebenbürgens in materieller Beziehung abgewendet, zugleich aber die höchste commercielle Blüthe des Gesamtstaates herbeigeführt werde.

Allerlei Neuigkeiten.

* Der Grazer Correspondent des Lloyd erwähnt einiger polizeilicher Maßregeln gegen die dortige protestantische Gemeinde. Es hatten sich bei derselben Mißbräuche eingeschlichen. Wie bekannt, hatte der Deutschkatholicismus in dortiger Stadt Anhang gefunden. Als nun gegen diese Secte Maßregeln ergriffen wurden, welche den Fortbestand unmöglich machten, da glaubten die deutschkatholischen Grazer in dem Uebertritte zum Protestantismus ein Mittel zu sehen, welches ihnen erlaubte, auf dem Boden der Geselligkeit die Wirkungen jener Maßregeln zu vereiteln. Es hat sich nun herausgestellt, daß der Vorsteher der protestantischen Gemeinde in Graz diesem Plane nicht fremd blieb, weshalb er seines Amtes entsetzt wurde. Ein anderer Mißbrauch war, daß man katholische Kinder in die protestantische Schule aufnahm. Die veranlaßte Ausscheidung derselben (es waren ihrer etwa fünfzig) vom protestantischen Unterricht rechtfertigt sich von selbst.

* Herr J. G. Pinter, Apotheker in Martonvasar, will nach mehrjährigen Forschungen ein Mittel gegen die Rinderpest (Löserdörre Uebergall) erfunden, und bereits bei vielen Anlässen mit bestem Erfolge angewendet haben. Der Erfinder ist bereit, die Arznei ohne Vorausbezahlung zu verabfolgen, und berechnet dieselbe nach erfolgter Genesung mit 1 fl. 30 kr. per Stück Vieh, ohne alles weitere Ho-

norar. Wer sich also an genannten Herrn wenden will, riskirt dabei offenbar nichts weiter als das Rindviehleben.

* Vom h. Ministerium für Landeskultur ist ein Comité ernannt worden, welches zum Zwecke hat, diejenigen Grundsätze aufzustellen, nach welcher bei Beobachtung der Kartoffelkrankheit vorgegangen werden soll. Es sollen sodann diese Beobachtungen in größter Ausdehnung und im umfassendsten Sinne gemacht werden.

* Rom, 10. April. Das französische Kriegsgericht hat mehrere Individuen wegen Mißhandlung und Verwundung französischer Soldaten verurtheilt; das höchste Strafmaß beträgt 5 Jahre Kerkerhaft.

* Venedig, 15. April. Ihre kaisert. Hoheiten der Großfürst Konstantin und die Großfürstin Alexandra von Rußland sind gestern Nachmittags 4 Uhr nach Modena und Parma abgereist. Die Rückkehr erfolgt über Monza, woselbst sie einige Tage verweilen werden.

* Genua, 12. April. Aus Nizza ist die englische Kriegskorvette Growler hier eingelaufen.

* Brüssel, 10. April. Alle ehemaligen polnischen Officiere und Unterofficiere, welche zur Zeit noch in der belgischen Armee dienen, sind in Ruhestand versetzt; sie sollen mit einer Aversionssumme abgefunden und entlassen werden.

* Aberglauben in Berlin. Einem hiesigen, recht ansehnlichen Bewohner wurde von einer Frauensperson so lange von Geistern vorgepredigt, bis er wirklich glaubte, sie stehe mit den Geistern derjenigen Leichen in Verbindung, die vor alter Zeit auf dem Petrifirchhofe beerdigt worden waren. Nun quälten die Geister den armen Mann vielfach bei Nacht, sie kniffen ihn an den Fußsohlen, ließen des Nachts sein Bett zusammenbrechen u. s. w. Der Mann kaufte ein Zauberbuch, suchte Rath bei Aerzten und Verwandten, aber nichts half, die Geister zwickten fort. Einem herzhaften Freunde des Gequälten gelang es endlich den Zauber zu lösen, er versteckte sich in dessen Schlafgemach und in der Nacht, wie der Geisterseher zu wimmern anfing, entzündete er rasch Schwefelhölzchen und fing das bewußte Frauenzimmer, die am Bette huckte und den Mann quälte. Es ergab sich aus der hierauf gepflogenen amtlichen Untersuchung, daß diese Frauensperson einem Muckervereine angehöre, die das Vermögen des Mannes an sich zu ziehen beabsichtigte. So was geschieht in dem aufgeklärten Berlin!

* Das h. Unterrichtsministerium soll die Frage betreffs der Eingehung von Ehehindnissen, welche ehemalige katholische Priester schließen wollen, die zum Protestantismus übergetreten sind, bereits entschieden haben. Nach dem Erlasse soll es bei den Bestimmungen des allgemeinen bürgerl. Gesetzbuches sein Bewenden haben, nach welchem solche Ehen nicht gestattet sind.

* Napoleon Bonaparte, Sohn Jerome's, welcher als der designirte Nachfolger des Präsidenten gilt, wird in einer Correspondenz der „N. A. Z.“ mit folgenden Worten geschildert: Er hat Muth, Energie, Ehrgeiz, Geist und Etwas, was dem Präsidenten ganz fehlt, wofür dieser vielleicht Millionen Franken und eine Million Stimmen gegeben hätte, wenn es zu erwerben gewesen wäre — ein vollkommen Napoleon'sches Gesicht, die überraschendste Ähnlichkeit mit dem Kaiser, ein Gesicht, das mehr werth ist, als alle Pergamente.

* Französische Blätter vom 10. bringen eine Correspondenz aus Konstantinopel, die vom 1. April datirt ist, und damit schon den Stempel ihrer Wahrhaftigkeit trägt. Sie meldet nämlich, Herr v. Rothschild wolle Syrien und Palästina für 500 Millionen dem Sultan abkaufen, um alle Juden der Welt in dem gelobten Lande ihrer Väter wieder anzusiedeln.

* Am 1. Januar d. J. waren in den vereinigten Staaten $10,814\frac{1}{2}$ engl. Meilen Eisenbahnen in Betrieb und $10,898$ Meilen noch im Bau begriffen, welche größtentheils im Laufe der nächsten fünf Jahre vollendet sein werden, wenn auch im Laufe dieses Jahres noch 1000 bis 1500 Meilen zu der angeführten Strecke kommen.

Das Projekt des Herrn Isa Whitney, eine Eisenbahn von St. Louis oder einem Orte am Mississippi bis nach San Francisco oder zur Mündung des Columbia River im Oregon anzulegen, wenn ihm der Staat eine 2000 Meilen lange und 60 Meilen breite Strecke Landes garantierte, wurde schon 1842 dem Kongresse vorgelegt, hat aber noch keine Erledigung gefunden, weil man das Unternehmen für unausführbar hält, da die Bahn eine weite, öde Wüste durchschneidet und ungeheure Terrainschwierigkeiten zu besiegen hätte. Aufgegeben ist das Projekt noch nicht und wird seine Ausführung

eine Nothwendigkeit werden, besonders da sich viele Stimmen für dessen Ausführbarkeit erhoben haben.

In den vereinigten Staaten wurde 1830 die erste Eisenbahn angelegt, und zwar vier Meilen lang, zum Eisentransport von einem kleinen See in Massachusetts. Aber schon in demselben Jahre baute man eine 136 Meilen lange in Süd-Carolina von Charleston nach dem Hafen in Georgia. Diese 1835 vollendete Bahn kostete mit dem Betriebs-Material 1,336,695 Doll. Die längste Bahn der Welt, und welche zugleich scheinbar unüberwindliche Hindernisse zu bewältigen hatte, ist die, ohne Zweigbahnen, 469 Meilen lange Bahn vom Hudson River nach dem Erie-See. Das ganze Terrain ist bergicht und außer vom Delaware und Susquehanna noch von vielen Strömen durchschnitten. In den Brücken und Viadukten ist auf dieser Bahn das Höchste geleistet, was die menschliche Beharrlichkeit nur zu leisten vermag. Es kommen mehrere 1200 Fuß lange, 100 bis 150 Fuß hohe Viadukte in Betracht, die ungeheuren, aus Stein aufgeführten Brücken und eine aus Holz, 184 Fuß hoch, mit einer einzigen Bogenspannung von 275 Fuß. Die Bahn wurde 1835 begonnen und kostete 23,580,000 Doll., von denen der Staat 6,000,000 übernommen, deren Zinsen er, als 1851 die Bahn eröffnet wurde, der Gesellschaft schenkte. Diese und die oben angeführte Unterstüßung der Central-Bahn in Illinois waren die einzigen, die bis dahin die allgemeine Regierung für Eisenbahnen leistete, welche sonst von Gesellschaften oder den einzelnen Staaten selbst gebaut werden, die jetzt aber auch anfangen, einzusehen, daß es im Allgemeinen weit besser, wenn die Eisenbahnen auf Kosten der Staaten selbst gebaut werden. In diesem Augenblicke liegen Anträge auf Ueberlassung von 20 Mill. Acres Staatsländereien zur Anlage von Eisenbahnen dem Kongresse vor.

Die Verwaltung der einzelnen Eisenbahnen ist ganz einfach; sie besteht aus gewählten Präsidenten, Sekretären und Direktoren, welche aus ihrer Mitte den Vorsitzer und Schriftführer wählen, die Beide stark honorirt werden. Die Direktoren erhalten kein Salaire.

Die Raschheit der Züge ist im Allgemeinen nicht so groß, wie in England; denn ein Personenzug läuft durchschnittlich 20 Meilen die Stunde, doch auf einigen Bahnen selbst 28 bis 30 Meilen. Extrazüge zur Ueberbringung von Depeschen u. s. w. machen sogar 45 Meilen die Stunde. Auf einer einzigen Bahn, der von New-York nach Albany, ist 40 Meilen die Stunde die gewöhnliche Schnelligkeit.

Die Einrichtung der Waggonen ist ganz anders, wie gewöhnlich in Europa. Man kennt nur eine Klasse. Die Waggonen sind auf 50 bis 60 Personen berechnet, die auf Sesseln sitzen zwischen denen ein Durchgang. Jeder Waggon hat sein Water-closet und sonstige Bequemlichkeiten. Außer dem Maschinisten und den Heizern hat ein jeder Zug nur einen Schaffner und allenfalls ein paar Bremser. Bahnwärter, Wärterhäuschen, Stationsgebäude für Zwischenstationen sind unbekannte Dinge. Gibt ein Reisender ein Zeichen, daß er mitgenommen sein will, so hält der Zug und nimmt ihn auf. Mit der Anlage, Dauerhaftigkeit und Zweckmäßigkeit wird es nicht immer sehr genau genommen. Der Amerikaner an und für sich ist wagehalsig und kennt keine Gefahr, weshalb man auch dort Anlagen sieht, selbst auf Eisenbahnen, die den bedächtigen Europäer schauern machen. So hatte man noch im Februar d. J. bei der furchtbaren Kälte, um einen großen Umweg zu ersparen, über die Eisdecke des Schuykill, eines eben so bedeutenden Flusses wie der Rhein, Eisenbahnschienen gelegt. Die Schienen waren auf dem Eise, so gut es ging, mit Klammern befestigt, und lustig brausten die langen Züge über die krachende und schwankende Decke, zum größten Jubel der Yankee's.

3. 715. 1845.

Bei dem von Fräulein Charlotte Plajer am 18. d. M. im hiesigen Theater zum Besten der Madegky-Stiftung und der durch Ueberschwemmung verunglückten Bewohner von Schäßburg veranstalteten Concerte, sind eingezogen . . . 125 fl. 18 fr. C.M.
hievon abgerechnet die Auslagen mit . . . 22 „ 35 „ „
Ergibt sich ein Reinertrag von . . . 102 fl. 43 fr. C.M.

welcher Betrag sogleich seiner Bestimmung zugeführt wurde; — was hiemit zur öffentlichen Kenntniß gebracht wird.

Zugleich wird der Concertgeberin und Allen, die sich bei diesem Concerte betheiligt haben, wie nicht minder der Hauseigentümerin Frau von Brünebarbe, welche die Lokalitäten in Berücksichtigung des wohlthätigen Zweckes bereitwillig überließ, hiemit der entsprechende Dank abgestattet.

Kronstadt, 19. April 1852.

Die k. k. Stadthauptmannschaft.

3. 3225 1852.

Rundmachung.

Um irrigen Auslegungen des 4. §. der provisorischen Handels- und Gewerbeinstruktion, vermöge dessen der Handel mit Leinwand im Großen freigegeben ist, zu begegnen, wird zu Jedermanns Wissenschaft und Darnachrichtung hiemit allgemein bekannt gemacht: unter Leinwand wird, dem echt deutschen Sprachgebrauch gemäß, Linnen (nämlich aus Hanf und Flach) erzeugte Gewebe, verstanden, deren Erzeugung auch laut §. 80 der gedachten Instruktion frei, dagegen aber die Baumwollweberei concessionirt ist, weßwegen auch Erzeugnisse der letztern nicht frei sind, und daher rothen und weißen Kattun nach dem siebenbürgischen Sprachgebrauch irrig „Leinwand“ benannt, feilzubieten bei ansonstiger Confiskation untersagt wird, indem solches zu den concessionirten Rechten der Weberzunft gehört.

Kronstadt, am 15. April 1852.

Der Magistrat.

Lizitations-Anzeige.

Das gefertigte Verſagamt gibt hiemit bekannt, daß die in dem Zeitraum

Vom 1. Januar bis letzten März 1851.

verſetzten und nicht ausgelösten Pfänder am 7. und 8. Juni l. J. Vormittags von 9—12 und Nachmittags von 2—6 Uhr im Verſagamt-lokale werden versteigert werden. Die hiernach zum Verkauf kommenden Gegenstände sind: Präctien, goldene und silberne Geräthschaften, Kupfer, Messing, Zinngeräthe, Uhren, Männer- und Frauenkleider, Stiefel u. s. w.

Der Ausrufspreis ist in C.M., und der Verkauf geschieht nur gegen baare Bezahlung.

Kronstadt, am 19. April 1852.

Das Kronstädter k. k. priv. Verſagamt.

Verordnung

der k. k. siebenbürgischen Finanz-Landes-Direction an die ihr unterstehenden Behörden, Aemter und Organe.

Das hohe k. k. Finanz-Ministerium hat sich laut Erlasses vom 3. Februar l. J. 3. 28297/3083 bestimmt gefunden, die Verordnung der bestandenen k. k. allgemeinen Hofkammer vom 15. Juni 1842 3. 19157/1468 welche rücksichtlich der Anweisung und Einstellung von Quartiergeldern an sämtliche damals bestandenen Kameral-Gefällen-Verwaltungen, dann an die Suberrien, mit Ausnahme jener in Mailand und Venedig sowie an die Oberpostverwaltung, dann an die Lotto-Gefälls- und Tabakfabriken-Direction erlassen wurde, auch in Siebenbürgen zur Geltung zu bringen.

Diesem zufolge hat unter Aufrechthaltung der für die Wiener Beamten, dann für die Grenz- und Gefällenwache bestehenden eigenen Quartiergelder-Vorschriften die Anweisung und Einstellung der Quartiergelder aller übrigen aus einer Kameral- oder Gefälls-Kasse bezahlten Beamten und Diener von nun an ohne weitere Berücksichtigung der in mehreren Orten zur Aufkündigung der Wohnung festgesetzten Termine genau nach den für Anweisung und Einstellung der Gehalte bestehenden Grundsätzen zu erfolgen.

Dies wird zur Nachachtung eröffnet.

Von der k. k. Finanz-Landes-Direction zu Hermannstadt am 27. März 1852.

2000 -- 3000 fl. C.M. sind gegen pupillarmäßige Sicherheit auszuleihen. Das Nähere erfährt man bei Johann Gött.