

Lastenübergang geregelt werde. Für die Lastenregulirung wird es in einer Masse von Fällen keiner eingehenden Verhandlungen bedürfen.

„4. Einen ausdrücklichen von vorgängiger Prüfung des vorliegenden Falls abhängigen Consens würden wir erfordern, wo a. vinculirtes Grundeigenthum, sei es durch Uebergang an Rittergüter, Domainen etc., sei es durch Umgestaltung in frei veräusserliches Land seine bisherige Eigenschaft verlieren, b. wo aus einem Hofe durch Theilung, Abbau etc. mehrere Wohnwesen gemacht werden, c. wo Höfe durch Zusammenlegung eingehen sollen. d. Eventuell wären die oben erwähnten Fälle der Herabdrückung unter Spannfähigkeit oder einen gewissen Viehbestand mit aufzuführen.

Für den Consens wären Amts- und Amtsversammlungsausschuss geeignetenfalls nach Einziehung eines Gutachtens der Sachverständigen für Hofesabschätzungen, bei Divergenz der Ansichten die Landdrostei zuständig. Er wäre nur zu versagen, wenn erhebliche Bedenken im öffentlichen Interesse entgegenständen. Zuvorige Anhörung der Gemeinde und Lastenregulirung wären selbstverständlich.

„5. Endlich würden wir die Amtsversammlungen noch ermächtigen, mit oberer Genehmigung im Bedürfnissfalle gewisse Bodenminima für Anbauereien namentlich auf Mören und für die Zertheilung von Ackerstücken etc., festzustellen. Das Bodenminimum hat bekanntlich viele Verurtheilungen erfahren; wir sagen mit Recht, wo es sich um generelle gesetzliche oder verordnungsmässige Feststellung handelt. Damit ist aber nicht ausgeschlossen, dass man local auftauchenden Missbräuchen nicht einen Zaun entgegenstellen solle. Wir fühlen täglich in unserer Umgebung die wohlthätigen Folgen der älteren Minimalforderungen für (Moor-) Anbauereien, die nachtheiligen des Fehlens derselben in neuerer Zeit.“

---

—e. Julius Jäger, die Lehre von den Eisenbahnen auf Grundlage des Staates, München 1865. — Der Verfasser, Directionssecretär der bayerischen Ostbahnen, giebt „in Umrissen“ — und wir dürfen es anerkennen, in klarem Umriss — eine juristisch-publicistische Construction des Verhältnisses der Eisenbahnen zum Staate, sowie eine wohlgeordnete Skizze der Eisenbahnpolitik in Beziehung auf alle Verhältnisse des Baues und Betriebes. Die kleine Schrift ist sehr geeignet zu übersichtlicher Orientirung durch concise Darstellung, durch Erwähnung und Präcisirung aller wesentlichen Probleme, sowie durch erfahrungsmässige und litterarische Bekanntschaft mit dem Gegenstand. Der Verfasser ist kein Gegner der Privatbahnen, wie der Titel etwa nahe legen könnte, nur zieht er alle Konsequenzen des öffentlichen Characters der Eisenbahnen auch für Privatunternehmungen.

---

—e. Fr. J. Neumann, Krg. Ass., die Gestaltung der mittleren Lebensdauer in Preussen seit 1816 in ihren Beziehungen zu dem