

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1847

24.8.1847 (No. 231)

Karlsruher Zeitung.

Dienstag, 24. August.

N. 231.

1847.

Vorausbezahlung: jährlich 8 fl., halbjährlich 4 fl., durch die Post im Großherzogthum Baden 8 fl. 30 kr. und 4 fl. 15 kr.
Einrückungsgebühr: die gespaltene Petitzeile oder deren Raum 4 kr. Briefe und Gelder frei.
Expedition: Karl-Friedrichs-Straße Nr. 14., woselbst auch die Anzeigen in Empfang genommen werden.

Inserate für die Karlsruher Zeitung (Anzeigen) bittet man nicht an die Redaktion, sondern an die Expedition zu adressiren.

Uebersicht.

Die Eisenindustrie in Solingen.
Diplomatische Verhandlungen in der schleswig-holsteinischen Frage.
Deutschland. Karlsruhe (die Eisenbahn-Verbindung mit Würtemberg). Kassel (das Bezirks-Strafgefängnis; Einsetzung eines Minengangs). Pflittersdorf (die Aktionäre der Speyer-Lauterburger Bahn). Vom Rhein (Fagelversicherung). Trüberg (der König von Würtemberg). Stuttgart (Antwort Beckers auf die Stuttgarter Adresse). Aus Franken (der Betradhandel). Mainz (Springen eines Dampfessels). Frankfurt (Dessentlichkeit des gesetzgebenden Körpers). Stolzenau (Moorbrand). Hamburg (zwei Mordfälle). Danzig (Betradespekulation). Minden (Arbeiterunruhen bei Rehme). Wien (die Akademie der Wissenschaften; Bauhül).
Italien. Rom (neue Verfassung).
Frankreich. Paris (der Pöbel zusammenberufen; Tagesnachrichten; Gerücht von Abdankung der Königin von Spanien).
Großbritannien. London (die Wahlen; Irland die Schwierigkeit des Kabinetts).
Amerika. New-York (die Nachrichten aus Mexiko; zwei Prozesse).

Die Eisenindustrie in Solingen.

Die Nachener Zeitung theilt aus Solingen nachstehende Schilderung der in jenem gewerblichen Bezirke herrschenden Arbeitsnoth mit:

Wir haben oft Arbeitslosigkeit zu beklagen gehabt, jedoch seit zwei Jahren mehr, als je. Messerreider und Scheerenfeiler, Waffenschmiede, Schleifer, und andere Arbeiter in Eisen und Stahl haben Nichts zu thun, — und das nicht etwa Stümper, oder sonst unzuverlässige Arbeiter, sondern selbst werkgerichte und kunstfertige Meister. Ein tüchtiger Gabelfeiler unserer Bekanntschaft hat seit zehn Monaten keine Arbeit. Er schneidet aus krüppeligen Birken Holzspäne, die ihm seine Bekannten aus Erbarmen abkaufen, damit er mit Weib und Kind nicht verhungere. Ein Schmied von Federn in Zulegemessen hat seit einem Jahre keine Arbeit; er geht in Lumpen umher und bettelt; viele andere Werkgenossen sind in gleichen Verhältnissen, und es gibt Geböste, deren Bewohner, früher wackere und geachtete Schmiede, nun nichts als Bettler sind, — und zwar aus Mangel an Arbeit. Die Wohlthätigkeit thut in Solingen viel, aber bei aller Anstrengung kann sie doch nicht Arbeit erzeugen und von dem Arbeitslosen Hunger und Elend fern halten. Unsere Kaufleute aber sind so ungünstig gestellt, daß sie beim besten Willen und mit aller Selbstaufopferung unsere braven Schmiede nicht vollaus beschäftigen können.

Die Arbeitslosigkeit, welche unser biederes Volk so elend macht, hat zwar mehrere Faktoren, als da sind Theuerung, Mangel an Absatz auf heimischen und ausländischen Märkten, die verderbliche Konkurrenz mit Schwindlern, die erschwerte Konkurrenz mit dem weit günstiger gestellten Auslande, zumal mit Frankreich, Belgien, und England, dann unsere gänzliche Verlassenheit und Nichtvertretung Seitens des Zollvereines, sowohl in der alten als in der neuen Welt; aber ein Faktor, den wir noch nicht genannt haben, ist das Etablissement zu Burgthal, welches Solinger Artikel giebt. In diesem Etablissement, welches nach allgemeinem Rufe der See-Handlung gehört, werden unter Anderm auch Scheeren, Messer, Stollentropfmesser, Matrosenmesser, und Gabeln gegossen. Es ist aber die Natur der Schneidewerkzeuge, daß sie nicht gegossen werden können. Eine gegossene Scheere ähnelt zwar der geschmiedeten, ist aber für den Gebrauch gänzlich nutzlos. Da nun auf diese Gusswaaren nicht die Benennung Guss gesetzt wird, so ist es den Fabrikanten derselben selbst beim besten Willen unmöglich, zu verhindern, daß dieses Gussfabrikat als geschmiedetes verkauft werde. Geschieht aber Das — und es ist geschehen, und geschieht fortwährend — so kommt das gesammte Fabrikat als unzuverlässig in Verruf, was dann der englischen Konkurrenz gut zu Statten kommt.

So arbeitet denn das Etablissement zu Burgthal nicht dem vaterländischen, sondern dem englischen Interesse in die Hände, indem seine Gussartikel unseren Schmieden den Hammer entwenden und den Engländern in die Hände geben, die bergischen Arbeiter zu Bettlern und die englischen zu Kaufleuten machen, Solingen entvölkern und das Ausland mit werkgerichten und kunstfertigen Meistern versehen. Denn wer irgend die Reisegelder beschaffen kann, verläßt die arbeitslose Heimath, und wandert ins Ausland, wo Arbeit und Brod seiner warten.

Das sind die Wirkungen der Burgthaler Gussfabrik. Diese Wirkungen sind sicher nicht beabsichtigt worden. Denn wenn es kaum von einem Privaten gedacht werden darf, daß er ob geringen eigenen Nutzens eine ganze Gewerkschaft ruiniere, und tausend und tausend Familien um Arbeit und Brod bringen wolle; so lassen sich noch viel weniger einem Staatsinstitute solche verderbliche Tendenzen unterstellen. Allein die Wirkungen bestehen, obgleich sie nicht gewollt wurden, und doch hätten sie so leicht vermieden werden könn-

nen. Es bedurfte nur der Aufsprägung des Wörtchens „Guss“ auf das Fabrikat, und aller Verwechslung war vorgebeugt; wer dann Guss kaufen wollte, that es aus freier Wahl und auf eigene Gefahr. Die Handelskammern von Solingen und Kenney verfehlten auch nicht, höhern Orts zu beantragen, daß die Fabrikate von Burgthal als Guss gezeichnet werden möchten, sind aber mit diesem Antrage bis heute noch nicht durchgedrungen. Wahr ist indeß, daß einige Artikel für den Gebrauch eben so gut gegossen, als geschmiedet werden können, und hier ist der Guss nicht allein zu gestatten, sondern sogar zu empfehlen, weil er den Artikel wohlfeiler macht. Aber auf solche Artikel beschränke man das Gießen, und will man dennoch auch Schneidewaaren gießen, was an sich Unfug ist, so zeichne man sie auch als Guss, damit der Käufer sich versehen könne.

Diplomatische Verhandlungen in der schleswig-holsteinischen Frage.

Ein Schreiben aus Breslau in der Besezeitung meldet über diplomatische Verhandlungen zwischen den beiden deutschen Großmächten und Dänemark:

Die schleswig-holsteinische Erbfolgefrage war bisher kein Gegenstand diplomatischer Verhandlungen zwischen Dänemark und den beiden deutschen Großmächten, es sey denn, daß einige mündliche Eröffnungen und Meinungsäußerungen stattgefunden haben. Gegenwärtig sind indessen zwischen Kopenhagen und den beiden deutschen Höfen Noten gewechselt, deren genaueren Inhalt ich im Stande bin, Ihnen jetzt mitzutheilen, wozu ich mich um so mehr verpflichtet halte, als die allgemeine Nachricht davon Seitens dänischer Korrespondenten einiger deutschen Blätter mit vieler Bestimmtheit für unwahr erklärt wurde. Allerdings hat Dänemark wenig Ursache, sich über den Inhalt seiner eigenen, noch der dafür entgegengenommenen Erklärungen zu freuen.

Im Allgemeinen will Dänemark an dem offenen Briefe festhalten, es will die agnatische Sukzession des dänischen Königsgesetzes in den deutschen Herzogthümern einführen, scheint aber doch jetzt sich über die Existenz agnativer Rechte belehrt zu haben. In einer dem preussischen, wie dem österreichischen Kabinett mitgetheilten Note stellt der dänische Hof als Basis aller Verhandlung die Integrität des s. g. dänischen Gesamtstaates auf, dessen Nothwendigkeit natürlich des Beweises nicht bedarf; er gesteht dann freilich ein, daß agnatische Rechte existiren, meint aber, daß dieselben durch Entschädigung der Beteiligten zu entfernen seyen, und vindizirt im Kollisionsfalle jenem Ariom den Vorrang. Er erklärt sich bereit, zur Entfernung der agnativen Rechte Alles zu thun, und hält sich versichert, daß die beiden deutschen Höfe hierzu es an ihrer mächtigen Mitwirkung nicht fehlen lassen werden.

Von deutscher Seite ist hierauf eine Antwort erfolgt, welche den König von Dänemark wohl nur zum Theil zufrieden gestellt haben wird. Preußen und Oesterreich haben sich in Uebereinstimmung geneigt erklärt, zur Erhaltung der Integrität der dänischen Monarchie nach Kräften beizutragen, haben aber dagegen auf das bestimmteste abgelehnt, in einer unrechtlichen Weise die Erreichung dieses Ziels zu versuchen, oder einen solchen Versuch auch nur zu gestatten. Sie haben vielmehr die freie Vertheidigung mit den Agnaten als das einzige Mittel dazu bezeichnet, und ausgesprochen, daß, wenn die schleswig-holsteinischen Agnaten zu Verzicht nicht geneigt seyn würden, eine Trennung der Herzogthümer und Dänemarks stattfinden müsse.

Deutschland.

± Karlsruhe, 23. Aug. Betrachtet man die vielen Eisenbahn-Verzweigungen, die sich in neuer Zeit in Deutschland bilden, betrachtet man namentlich, wie im nördlichen Deutschland auch der Verkehr von Osten nach Westen und Nordwesten durch Eisenbahnen erleichtert wird, daß diese von Köln, Hannover, und Hamburg aus nach Berlin und nach Wien ziehen, so wird man zur Ueberzeugung gelangen, daß, wenn das südliche Deutschland in der Konkurrenz nicht Noth leiden soll, auch hier eine Linie vom Rhein durch Würtemberg und Bayern nach Oesterreich unerlässlich sey. Zur Erreichung dieses Zieles werden die im Plane liegenden Bahnen von Ulm nach Augsburg, von München nach Salzburg, und von da nach Brud und Wien dienen. Eben so gehört dazu als ein notwendiges Glied die Verbindung der badischen Rheinthal-Bahn mit der württembergischen Bahn, welche Verbindung bisher nur durch die Verhandlungen darüber, ob der Anschluß über Bretten oder über Pforzheim gehen soll, aufgehalten wurde.

Man kennt den Stand dieser Sache aus den landständischen Verhandlungen. Beide Kammern in Baden haben sich wiederholt für den Anschluß über Pforzheim ausgesprochen; daher hat auch die großherzogl. Regierung von diesem Standpunkte aus in ihrer Verhandlung mit Würtemberg

erklärt, daß sie zur Zeit nur wegen einer Bahn über Pforzheim einen Vertrag abschließen könnte, ohne jedoch dadurch die künftige Unterhandlung über eine etwaige weitere (mehr nördliche) Verbindung auszuschließen, insofern sich nach Herstellung der Pforzheimer Bahn dazu noch ein (ohne andere erhebliche Nachteile zu befriedigendes) Bedürfnis zeigen sollte. Nur in diesem Sinn erging vor etwa zwei Monaten der Staatsministerialbeschluss, von welchem ein im Pforzheimer Beobachter erschienenener und in andere Blätter übergegangener Artikel vom 9. Juli d. J. spricht. Man ersieht daraus, daß die (unpassend) dort erwähnte Aeußerung, welche Seine Königliche Hoheit ganz übereinstimmend mit dem gedachten Staatsministerialbeschlusse gegen die Pforzheimer Deputation machte, nicht ganz genau aufgefaßt und mitgetheilt worden ist.

○ Kassel, 22. Aug. Der Bau des hiesigen Bezirksstrafgefängnisses, das auf den alten Friedhof, unmittelbar an die Gärten des Lyzeums anstoßend, zu stehen kommt, ist in den jüngsten Tagen in Angriff genommen worden; wenigstens sind die Erdarbeiten im vollen Gange. Viele Familien haben daher die Gebeine ihrer Angehörigen, welche hier ihre Ruhestätte gefunden, ausgegraben und auf den neuen Friedhof verbringen lassen. Das Umherwälzen in den stillen Gräbern, der Anblick der zahlreichen, halb vermoderten Gebeine hat ein schmerzliches Gefühl erregt, und schon die Pietät gegen die Dahingeschiedenen hätte Veranlassung zur Wahl eines andern Plazes für das Bezirksstrafgefängnis werden sollen. Indes dürfte sich erst später noch mehr herausstellen, daß es selbst bei einem größern Kostenaufwand vortheilhafter gewesen wäre, diese Gebäulichkeiten an einen andern Plaz zu verlegen. Zunächst erleidet das Lyzeum wesentliche Nachteile, da dem schönen Gebäude dieser Anstalt auf der westlichen Seite nicht bloß Luft und Licht verkümmert wird, sondern vor Allem pädagogische Gründe und Rücksichten für die Gesundheit gegen ein Strafgefängnis in so unmittelbarer Nähe laut und lebhaft sprechen. Die Furcht ist nicht ungegründet, daß man von einer oder der andern Seite die Folgen zu spät erkennen wird.

Gestern in der Frühe ist eine ansehnliche Strecke eines zum Fort Leopold gehörigen Minenganges aus Unvorsichtigkeit der Arbeiter eingestürzt. Drei Arbeiter haben sich gerettet; zwei derselben wurden verschüttet. Nach angestrebter Arbeit ist es gegen 5 Uhr Abends gelungen, einen der Berunglückten, einen Zimmermann, auszugraben. Er war, wie vorauszusehen, todt, und hinterläßt eine Frau mit 3 Kindern. Die Arbeiten wurden mit aller Anstrengung zur Ausgrabung des zweiten fortgesetzt; allein bis in die späte Nacht konnte man noch nicht zu dem Berunglückten gelangen.

II Mittersdorf, 18. Aug. Auf Ende dieses Monats sind die Aktionäre der Speyer-Lauterburger Bahn zusammenberufen. Es steht zu erwarten, daß sich die Gesellschaft auflösen werde, da die Möglichkeit eines Erfolges abgeschnitten ist, wenn nicht die Straßburg-Lauterburger Bahn zu Stande kommt, und Letzteres dürfte schwierig der Fall seyn. Die französische Regierung wird die geforderte Unterstützung von 2 Millionen Franken nicht leicht bewilligen. Schon die seit 18 Monaten andauernde Geldkrise spricht dagegen; nicht weniger die Vorwürfe, welche man neuerdings der Regierung wegen zu weit gehender Unterstützung von Eisenbahn-Bauten gemacht hat. Auch ein Brief des Ministers der Staatsbauten an den Abgeordneten des Weissenburger Bezirks erklärt, daß man keine bestimmte Zusicherung einer Unterstützung des Baues der Straßburg-Lauterburger Bahn geben könne.

Hierzu muß man erwägen, daß für die Richtung einer Bahn von Straßburg an die bayrische Gränze bereits eine andere Linie, nämlich nach Weissenburg statt nach Lauterburg, vorgeschlagen ist, und dann noch den gewichtigen Punkt bedenken, daß der Straßburger Handelsstand in einer Eisenbahn von Straßburg nach Mainz den Untergang seines Expeditionshandels sieht.

Bereits im Jahr 1845 sprach sich die Straßburger Handelskammer in einem Berichte an die Regierung folgendermaßen aus: Man könne sich die ersten Folgen nicht verhehlen, welche eine Eisenbahn von Straßburg nach Lauterburg für den Straßburger Expeditionshandel haben würde, indem vorauszusehen sey, daß die Waaren, für welche man an der Lauterburger Zollstätte die Eingangsformalitäten erfüllt hätte, ohne nur in Straßburg die Wagen zu wechseln, nach dem Oberrhein, dem mittleren und mittägigen Frankreich, und der Schweiz gehen würden. Bis jetzt habe der Straßburger Expeditionshandel wenigstens die Waaren erhalten, welche über Kehl nach Frankreich und von Frankreich nach Deutschland gehen; allein sobald die Mainz-Straßburger Bahn gebaut sey, wären auch diese Waaren für den Straßburger Expeditionshandel verloren.

Der Straßburger Handelsstand wird demgemäß alle Mittel aufzubieten haben, um die Ausföhrung der erwähnten Bahn bei der Regierung zu hintertreiben. Es scheint, daß seine Bemühungen in der That bereits Erfolg gehabt haben, denn obgleich die Regierung im Jahr 1838 erklärt hatte, daß es im Interesse des Landes sey, die Basel-Straßburger Bahn

