

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1851

8.1.1851 (No. 6)

Karlsruher Zeitung.

Mittwoch, 8. Januar.

N. 6.

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

1851.

Vortrag

des Präsidenten des Ministeriums des Innern, Hrn. Staatsraths Frhrn. v. Marschall, zur Begründung des zwischen der großh. badischen und der königl. württembergischen Regierung unter dem 4. Dezember v. J. abgeschlossenen Staatsvertrags über die Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen, gehalten in der Sitzung der Zweiten Kammer vom 7. d. M.

Hochgeehrte Herren!

Die Frage wegen Herstellung einer Verbindung zwischen den Eisenbahnen von Baden und Württemberg befindet sich in einer Lage, die eine endliche Lösung verlangt.

Das nördliche Deutschland besitzt mehrere Schienenwege, die sich in ununterbrochener Linie von Osten nach Westen erstrecken, und beiderseits an die Eisenbahnwege der Nachbarstaaten anschließen. Der Süden Deutschlands entbehrt einer solchen Verbindungslinie. Zu seiner großen Beinträchtigung sind die natürlichen Verkehrsverhältnisse hierdurch verübt. Die Nachteile dieses Zustandes werden mit reißender Schnelligkeit wachsen, auf alle volkswirtschaftliche Thätigkeiten des südlichen Deutschlands, und somit auch auf die geistige Regsamkeit seiner Bewohner hemmend zurückwirken, wenn nicht auch hier die Herstellung einer großen Ost-West-Bahn herbeigeführt wird.

Durch die in neuester Zeit zwischen Oesterreich und Bayern, und Bayern und Württemberg getroffenen Verabredungen ist sie als gesichert zu betrachten, der Vollzug des Baues aber, namentlich der Strecke von Ulm nach Augsburg, von dem Bau einer Verbindungsbahn zwischen den badischen und württembergischen Eisenbahnen — als eines notwendigen Gliedes zu ihrer Vervollendung und zum Anschluß an die französischen Bahnen — abhängig erklärt.

Baden wird zur Ausführung dieses ausgedehnten, höchst wichtigen Verkehrsmittels, welches — Europa mitten durchziehend — den Atlantischen Ocean und die Nordsee mit dem Schwarzen Meere und den Adriatischen Häfen verbinden soll, gerne die Hand bieten. Baden ist Dies dem allgemeinen Handel und Verkehr, dem Wohl der Süddeutschen, den freundlichen Verhältnissen zu seinen Nachbarn, vor Allem aber dem eigenen Lande schuldig, das nach den Opfern, die es seinem Eisenbahn-Unternehmen gebracht hat, auch die Vortheile, welche dasselbe gewähren kann, vollständig genießen, und insbesondere jene nicht entbehren will, welche ihm die Verbindung mit einem süddeutschen Eisenbahn-Netz unfehlbar zuführen wird.

Eine Vereinbarung mit Württemberg zum Zweck der Verbindung beider Landesbahnen kam — wiewohl der Gegenstand mit kürzern oder längern Unterbrechungen seit mehr denn einem Jahrzehnd verhandelt wird — bisher nicht zu Stande, weil man badischerseits in Betreff der beiden dabei in Frage liegenden Zugrichtungen, der Bruchsaler und der Pforzheimer Linie, mit aller Bestimmtheit auf letzterer bestand, ohne sich jedoch gleichzeitig bereit zu erklären, zu deren Bau auch wirklich zu schreiten und die finanziellen Opfer zu bringen, welche die Durchführung dieser Linie erfordert.

Diesen Standpunkt darf man ferner nicht festhalten. Die Zeit zum Handeln ist gekommen; und wenn wirklich die Interessen des Großherzogthums den Bau nur nach der Pforzheimer Linie gestatten sollten, so wird man die finanziellen Opfer, die er in Anspruch nimmt — mögen sie zur Zeit auch noch so schwer fallen — nicht länger scheuen dürfen. Die Geldfrage darf bei einer so wichtigen, für alle Zukunft folgenreichen Maßnahme nicht entscheidend einwirken.

Bei dieser Lage der Sache mußte sich übrigens die großh. Regierung vor allem Andern dringend aufgefördert fühlen, die Frage: ob wirklich eine Eisenbahn-Verbindung nach der Bruchsaler Linie die Landesinteressen gefährdet, oder wenigstens minder berücksichtigt und fördert, als eine Verbindung nach der Pforzheimer Linie, einer nochmaligen gründlichen und unbefangenen Prüfung zu unterwerfen; sie mußte sich um so mehr hierzu aufgefordert fühlen, als die Ansichten über diese Frage nicht nur stets sehr getheilt, sondern auch, bei der Abwägung der Gründe für und wider, sehr schwankend waren, und als überdies in neuerer Zeit gar mancherlei, bei der Beurtheilung in Betracht kommende Verhältnisse sich wesentlich gegen früher verändert haben.

Die Bruchsaler Verbindungslinie ist offenbar die den natürlichen Terrainverhältnissen und allgemeinen Handelsrichtungen entsprechende. Sie ist um 1,98 badische*) Stunden kürzer, als die Verbindung über Pforzheim, viel günstiger in ihrem Gefälle, viel leichter und wohlfeiler auszuführen, viel leichter und wohlfeiler zu betreiben. Sie verkürzt den überdies im Gefälle viel günstigeren Weg zwischen Mannheim, beziehungsweise Heidelberg und Stuttgart (nördliche Richtung, Wien-Amsterdamer Straße), um 5,72 Stunden, während sie jenen zwischen Straßburg, beziehungsweise Appenweier und Stuttgart (südliche Richtung, Wien-Pariser Straße), nur um 1,92 Stunden verlängert, eine Verlängerung, die, da sie zugleich die bedeutende Steigung der Pforzheimer Linie (1/6 auf 1,6 Stunde) beseitigt, hier kaum als eine solche in Anschlag zu bringen ist. Zudem sind

*) Es ist in diesem Vortrag durchaus nach badischen Stunden gerechnet.

die Transporte, die sich in der nördlichen Richtung bewegen, weit bedeutender, man sagt wohl sechsmal massenhafter, wie jene, welche die südliche Richtung einhalten. Was die Wien-Pariser Straße auf ihrem Weg über Bruchsal verliert, verschwindet hienach gegen den Gewinn, welcher der Wien-Amsterdamer Straße zu Theil wird.

Der größere allgemeine Verkehr muß daher die Ausführung der Bruchsaler Zugrichtung sehr lebhaft wünschen. Dies anerkennt Jedermann. Aber man sagt, der größere allgemeine Verkehr sey auch bei Ausführung der Pforzheimer Linie nicht gerade so wesentlich verlegt, daß er sich nicht auch mit dieser Linie begnügen könne, und er müsse sich mit ihr begnügen, da nur mittelst derselben die speziellen Landesinteressen Badens gewahrt werden könnten, man aber von Baden nicht verlangen dürfe, daß es unter solchen Verhältnissen seine eigenen Interessen preisgebe.

Diese Schlussfolgerung, meine Herren, ist richtig, sofern die Thatsache richtig ist, auf welche sie gebaut wird. Ob letzteres der Fall, wird näher zu unteruchen seyn.

Die Gründe, warum man bei Ausführung der Bruchsaler Zugrichtung die badischen Interessen für gefährdet und verlegt erachtet, lassen sich auf drei Punkte zurückführen, die wir einzeln andeuten und kurz beleuchten wollen. Sie betreffen Badens Durchfahr nach der Schweiz, seine Beteiligung an der großen Ost-West-Bahn, und die Belegung seines Nachbarschaftsverkehrs.

1) Vor Allem weist man darauf hin, daß Badens Expedition nach der Schweiz durch den kürzern Verbindungsweg zur konkurrierenden württembergischen Bahn in Nachtheil komme, und hiedurch nicht nur die Rentabilität unserer Bahn, sondern auch unser gesamtes Oberland beeinträchtigt werde.

Dem ist aber durchaus nicht so. Eine einfache Betrachtung der Verhältnisse und die Erfahrung bestätigen Dies. Die Güter, welche für die westliche Schweiz bestimmt, oder aus der westlichen Schweiz kommend, zwischen der nördlichen Landesgränze und Basel sich bewegen, können der badischen Rheinthalbahn nicht entgehen, und eben so jene Güter, welche nach oder aus der Schweiz am schicklichsten über Schaffhausen oder über die Gränzlinie zwischen Basel und Schaffhausen transitiren. Dagegen können aber auch jene Güter, welche für die östliche Schweiz bestimmt, die Bodensee-Region suchen, der württembergischen Bahn nicht entzogen werden, mag man die Verbindungsbahn zu ihr über Bruchsal oder über Pforzheim oder selbst gar nicht ausführen.

| | | |
|---|-------|----------|
| Die württembergische Bahn vom Neckarhafen in Heilbronn bis Friedrichshafen mißt | 56,55 | Stunden. |
| Die Eisenbahn von Mannheim über Bruchsal und Bretten nach Friedrichshafen | 73,17 | „ |
| Der Weg von Mannheim bis zum See bei Ludwigshafen auf der Bahn bis Offenburg | 32,71 | „ |
| von da nach der Kinzigthalstraße bis zum See bei Ludwigshafen | 33,28 | „ |
| | 65,99 | „ |

Es ist nun klar, daß man lieber einen um 7,18 Stunden, oder wenn man über Pforzheim bauen wollte, selbst um 12,90 Stunden längern Weg auf der Eisenbahn zurücklegen würde, als 33,28 Stunden auf gewöhnlichen Straßen. Ja, dem letztern würde man, falls keine Verbindungsbahn ausgeführt würde, sicherlich den Wassertransport auf dem Neckar bis Heilbronn oder die gewöhnliche Straße von Mannheim dahin, da diese nur 18,5 Stunden mißt, vorziehen.

Daß der Transit vom Norden nach dem Bodensee der württembergischen Bahn zufällt, ist nichts Neues; es entspricht den frühern Verhältnissen. Seit Aufhebung der Zollschranken und Regulirung der Neckarzölle waren die württembergischen Straßen für diesen Transit im Uebergewicht.

Nur der Umstand, daß Baden seine Eisenbahn bis Offenburg und Freiburg vorgeschoben hatte, während in Württemberg eine Landesbahn noch fehlte, konnte vorübergehend Baden wieder in Vortheil bringen. Dieser Umstand mochte vielleicht rechtfertigen, daß man, die Pforzheimer Zugrichtung voranstellend, die Ausführung einer Verbindungsbahn überhaupt verzögerte, kann aber keinen Grund abgeben, an dieser Zugrichtung auch jetzt noch festzuhalten, nachdem die württembergische Bahn vollendet dasteht, und in allen Fällen den Verkehr, den man hier im Auge hat, an sich zieht, bis etwa unsere Eisenbahn von Offenburg oder Haltingen aus weitere Verzweigungen erhält.

2) Eine zweite Befürchtung, welche sich mit dem Gedanken an die Bruchsaler Zugrichtung verbunden hat, ist die, daß der Verkehr zwischen Osten und Westen — der Verkehr auf der Wien-Pariser Straße — die gewohnte Richtung über Karlsruhe, Keßl, und Straßburg verlassen, und sich von Bruchsal über Mannheim, oder gar direkt über Speier, nach der Verbacher Bahn und so über Metz nach Paris wenden möchte. Auch diese Befürchtung ist ungegründet.

Die Bahn von Bruchsal über Mannheim und Metz nach Frouard, wo die von Metz und die von Straßburg nach Paris

ziehenden Bahnen zusammentreffen, mißt 70,35 Stunden, dagegen jene von Bruchsal über Straßburg nach Frouard nur 60,19 „

es bleibt daher zu Gunsten der letzteren und der bisherigen Richtung eine Differenz von 10,16 Stunden.

Dazu kommt noch, was wesentlich ist, daß die Mannheim-Pariser Bahn unter verschiedenen Regierungen und Verwaltungen steht, während die Straßburg-Pariser Bahn den großen Vorzug eines einheitlichen Dienstes hat, und überdies die französische Regierung in allen Fällen dafür sorgen wird, daß der Verkehr nach dem südlichen Deutschland die Straßburger Linie auch ferner, wie bisher, einhalte. Sie hat diesen Zweck bereits mit einem bedeutenden Opfer sichergestellt, indem sie die Paris-Straßburger Bahn nicht über Metz führte, sondern letztere Stadt nur mit einer Zweigbahn bedachte.

Daran, daß die Wien-Pariser Straße den Weg über Straßburg verlasse, ist nicht zu denken. Es wäre Dies allerdings zu beklagen, einmal im finanziellen Interesse der badischen Bahn, welche über Mannheim nur mit 11,59 Stunden, statt über Straßburg mit 22,50 Stunden in die große Ost-West-Bahn fiele, sodann insbesondere im Interesse der Residenz und der zwischen ihr und Straßburg gelegenen Landesgegend, welche diesen Verkehr bisher besaß, und denselben in Folge der herzustellenden Eisenbahn-Verbindung nicht entbehren, sondern mit Recht wachsen sehen will. Zwar haben sich Stimmen erhoben, die eine Ablenkung des Verkehrs über Mannheim selbst als im Interesse Badens liegend schildern wollten, indem der Stadt Mannheim dann zufalle, was sonst Straßburg genieße. Aber diese Stimmen täuschen sich, nicht nur, wie oben bemerkt, in Betreff der Thatsache, sondern auch in Betreff der Schlussfolgerung; es handelt sich nicht bloß um Mannheim und Straßburg, sondern um ganze Landesgegenden, und kommt für diese in Betracht, daß man viel leichter einen Vortheil entbehrt, den man nie besessen, als auf einen Genuß verzichtet, dessen man sich seit lange erfreut.

Das Schreckbild, daß der Verkehr von Bruchsal aus sich über Speier nach der Verbacher Bahn wenden möchte, darf uns noch weniger berühren. Speier kann sich bei der Nähe von Mannheim und Ludwigshafen, und den Schwierigkeiten, welche das Flußbett des Rheins der Schifffahrt dahin bietet, nicht als Handelsplatz ausbilden. Wenn man demungeachtet heute eine Eisenbahn von Bruchsal über Germersheim oder selbst in gerader Linie nach Speier führen wollte, so würde die über Straßburg gehende Ost-West-Bahn immer noch um 6,10, beziehungsweise 4,52 Stunden kürzer seyn, als jene über Speier, und außerdem die oben bezeichneten Vortheile gewähren. Aber wie ist es, auch abgesehen hiervon, nur möglich, den Gedanken zu fassen, daß Baden zum Bau einer solchen Bahn je die Hand bieten würde? Nachdem es der west-östlichen Verkehrsrichtung zwei Wege, jenen über Mannheim und den in allen Fällen tauglichsten über Straßburg, eröffnet hat, wie könnte man wagen, ihm auch noch die Eröffnung eines dritten in der unmittelbaren Nähe von Mannheim anzufinnen? Welchen höhern Zweck sollte er erfüllen? Wenn ein solches Ansinnen, unter Verhältnissen wie die vorliegenden, je nur gestellt, oder gar wenn es nicht beseitigt werden könnte, so müßte Baden in einer Lage sich befinden, in der es seine Interessen überhaupt nicht mehr zu wahren fähig wäre, möchten wir heute so oder anders handeln.

Die Ablenkung des Verkehrs über Speier ist hienach eine Chimäre, die auf den wichtigen Beschluß, den wir zu fassen haben, und der sich auf sachgemäße Kombinationen gründen muß, nicht einwirken darf. Wäre sie wirklich denkbar, so läge, bei Ausführung der Pforzheimer Linie, die Möglichkeit einer für die Landesinteressen gewiß nicht minder nachtheiligen Ablenkung des Verkehrs über Knielingen, in kürzester Richtung auf die Bahn, welche jenseits des Rheins unfehlbar zwischen Mainz und Straßburg hergestellt werden wird, noch näher.

Aber Baden wird in allen Fällen weder über Knielingen, noch über Speier eine Ablenkung des Verkehrs von Mannheim und Keßl zugeben, und sich in dieser Beziehung seine Stellung gerade dadurch unantastbar erhalten, daß es jetzt, durch die Einmündung der Ost-West-Bahn bei Bruchsal, mit Hintanzetzung eines lokalen Wunsches, die höhern Interessen nach allen Richtungen hin gehörig beachtet und vermittelt.

3) Mehr als die beiden oben besprochenen Befürchtungen ist es der dritte Punkt, welcher die Gemüther bewegt und der Bruchsaler Zugrichtung abgeneigt macht; nicht weil er der wichtigste wäre, aber weil er den einzelnen Betheiligten näher liegt.

Hienach behauptet man, daß eine Verbindungsbahn von Bruchsal über Bretten den innern Verkehr — den Nachbarschaftsverkehr —, der für den Nutzen und die Rentabilität einer Bahn so wichtig sey, weniger beleben werde, als eine solche von Durlach über Pforzheim, die eine weit bevölkertere und gewerbreichere Gegend durchziehe.

Diese Behauptung ist richtig, jedoch nur in so weit, als dabei die Verhältnisse der Städte Karlsruhe und Pforzheim mit in Betracht kommen; kann aber im Uebrigen in keiner Weise zugegeben werden. Die Bevölkerungs-, Produktions-, und Verkehrsverhältnisse des Saalbachtals und seiner Um-

gebung sind keineswegs der Art, daß sie mindere Berücksichtigung verdienen, als jene des Pfingstbals.

Für Karlsruhe, welchem im größern Verkehr die Bruchsaler Bahn leistet, was ihm die Pforzheimer leisten könnte, wäre es allerdings wünschenswerth, wenn es mittelst legerer zugleich in erleichterte unmittelbare Verbindung mit dem industriellen Pforzheim treten könnte; ein fühlbar regeres Leben und eine merkliche Erhöhung des gewerblichen Verkehrs in der Residenz könnte diese Verbindung aber sicherlich nicht herbeiführen. Für Karlsruhe ist die Frage der Zugrichtung ohne wesentliche Bedeutung.

Von großer Bedeutung ist sie freilich für die Stadt Pforzheim. Zwar sagt man, ihre Bijouteriefabriken bedürften der Eisenbahn nicht, und ihr Holzhandel würde sie zum eigenen Vortheil kaum benützen können; aber Pforzheim hat noch andere Gewerbszweige, denen ein Schienenweg willkommen wäre, und abgesehen hiervon, ist für jeden größern und wohlhabenden Ort von hohem Werthe, unmittelbar an einer großen Verkehrslinie zu liegen, und das Leben, das eine solche herbeiführt, mit seiner eigenen Regsamkeit und seinen Interessen in nächste Verbindung bringen zu können. Pforzheims Industrie wird zwar auch ohne Dies fortan blühen, und bei der ihr inwohnenden Kraft fortan wachsen, mancher ihrer Zweige aber in geringerm Maß, als wenn ihm dieser weitere Hebel beigelegt würde. Pforzheim ist derjenige Ort, welchem von den mit Eisenbahn-Verbindungen noch nicht bedachten Städten des Großherzogthums eine solche Berücksichtigung in erster Reihe zu wünschen wäre. Es ist gewiß zu bedauern, wenn seine geographische Lage die Erfüllung dieses Wunsches erschwert. Die Rücksicht auf Pforzheim allein hat aber offenbar keine solche Grundlage, daß sie bei Verhältnissen, wie sie bereits geschildert sind und noch geschildert werden sollen, entscheidend einwirken könnte. Wer Landesinteressen zu berathen und zu wahren hat, muß auch im Stande seyn, lokale Wünsche und Interessen, selbst im Widerspruch mit der persönlichen Neigung, in zweite Linie zu stellen.

Wenn durch das bisher Gesagte dargethan ist, einerseits, daß der große allgemeine Verkehr auf die Ausführung der Bruchsaler Zugrichtung mit Recht hohen Werth legen muß, und andererseits, daß die Befürchtungen, welche man für die befondern Interessen des Großherzogthums mit dieser Zugrichtung in Verbindung gebracht hat, abgesehen von den Wünschen für die zuletzt berührte Stadt, nicht begründet sind, so dürfte schon hieraus die Schlussfolgerung erlaubt, ja geboten seyn, daß für Baden kein Grund vorliegt, ihrer Ausführung entgegenzutreten.

Wie viel mehr wird Dies aber der Fall seyn, wenn man sich bei weiterer Verfolgung der thatsächlich bestehenden Verhältnisse überzeugen muß, daß nicht nur für die Allgemeinheit, sondern auch für die speziellen badischen Interessen die Verbindungsbahn über Bruchsal Vortheile bietet, welche jene über Pforzheim nimmermehr gewähren kann.

Auch diese Vortheile sollen mit wenigen Worten angedeutet werden.

1) Die Bruchsaler Zugrichtung erleichtert der Handelsstadt Mannheim, und damit auch einem Theile der badischen Eisenbahn, für die gesammte nach dem Bodensee oder über Ulm nach Bayern und Oesterreich bestimmte Waarenmasse die Konkurrenz mit Heilbronn und einem Theile der württembergischen Bahn.

Der Heilbronner Handelsstand hat bereits direkte Beurlaufungen mit Köln, ja sogar mit Rotterdam und Amsterdam eröffnet. Die Schiffe lichten nöthigenfalls an der Mündung des Neckars und fahren an Mannheim vorüber. Ihre Zahl wächst fortwährend.

Die Wasserfracht von Mannheim bis Heilbronn ist bis auf 8 fr., oder einschließlich 2 fr. Neckarzoll (Württemberg rückvergütet bei ausländischen Gütern 4 fr.) auf 10 fr. für den Zentner gesunken.

Die Eisenbahn-Taxe von da bis Vietigheim (dieses als den Einmündungspunkt der Verbindungsbahn angenommen) beträgt für 8 württembergische Stunden nach der wohlfeilsten Frachtklasse zu 0,5 fr. für den Zentner 4 fr.

Die Fracht dahin über Heilbronn beträgt daher im Ganzen 14 fr.

Dagegen berechnet sich die Eisenbahn-Taxe von Mannheim über Bruchsal nach Vietigheim ebenfalls nach der wohlfeilsten Klasse für 23,34 badische Stunden zu 0,6 fr. *) auf 14,00 fr.

Ist daher gleich mit jener über Heilbronn, würde sich aber bei der Zugrichtung über Pforzheim für weitere 5,72 Stunden um 3,43 fr., also auf 17,43 fr. erhöhen, und somit nicht unbedeutend mehr betragen. Hiebei ist der besondere Aufwand von 2 Kreuzern für den Zentner, welcher in Mannheim für den Transport vom Hafen zum Bahnhof zur Zeit erwächst, noch nicht einmal in Betracht gezogen. Mit den höhern Frachtklassen, mit welchen die Transportkosten auf der Eisenbahn für den Zentner bis auf 2 fr. für die Stunde anwachsen, wächst natürlich auch dieser Unterschied zwischen den Transportkosten auf beiden Routen zum Nachtheil des Eisenbahn-Transports. Für die höchste Frachtklasse würde der 5,72 Stunden betragende Umweg über Pforzheim allein auf 11,4 fr. für den Zentner zu stehen kommen.

Mit einer ausnahmsweisen Ermäßigung der Gütertaxe, welche bei der Wahl der Pforzheimer Zugrichtung etwa in Aussicht genommen werden wollte, kann nicht nachgeholfen werden; denn einmal ist die Tare der niedersten Frachtklasse schon so gering, daß sie keinen großen Gewinn abwirft, und sodann könnte Württemberg für die Verkehrsrichtung über Heilbronn einen gleichen Nachtheil, und zwar, da die Güter auf seiner Bahn eine größere Strecke zurücklegen, mit ver-

hältnismäßig kleinern Opfer, verwilligen, und so den beabsichtigten Zweck vereiteln.

Es wird zwar die Ausführung der Pforzheimer Linie von einem Theile der Neckarregion gerade deshalb lebhaft bevorzogen, weil sie die Neckar-Schiffahrt begünstigen werde. Aber einer solchen Begünstigung bedarf diese nicht, da sie auch mit der Bruchsaler Linie, wie wir eben gesehen haben, sehr wohl konkurriren kann, und da die Güter, welche in mehreren Millionen von Zentnern jährlich zu Thal gehen, insbesondere die massenhaften Transporte an Schnittwaaren, Holz, Steinen etc., nebst einer angemessenen Rückfracht jedenfalls nach wie vor dem Neckar verbleiben.

In allen Fällen wird klar seyn, daß der Vortheil, welcher durch Umleitung der Bahn über Pforzheim der Neckar-Schiffahrt und den dabei betheiligten badischen Staatsangehörigen verschafft werden könnte, verschwindet, gegen den Nachtheil, welchen der erste badische Handelsplatz und die badische Eisenbahn dabei erleiden müßten.

Zu berücksichtigen ist ferner, daß die von Mannheim nach Ulm führende Bahn auch mit dem Main-Donau-Kanal, der sich im Genuß der Transitollfreiheit befindet, und mit den andern west-östlich ziehenden Bahnen, insbesondere jener, welche von Frankfurt über Aschaffenburg und Würzburg nach Nürnberg gebaut wird, muß konkurriren können.

Es ist unbestreitbar von der höchsten Wichtigkeit, diese Konkurrenz nicht durch Ausführung einer Zugrichtung zu erschweren, welche auf Umwegen schwierige Steigungen aufweist. Schon diese eine Betrachtung sollte den Vorzug der Bruchsaler Linie auch für die badischen Interessen erkennen lassen.

2) Ein weiterer Vorzug dieser Linie ist der, daß sie die Einheit des Betriebs von der Ausmündung aus der badischen Rheinthal-Bahn bis zur Einmündung in die bayrische Bahn bei Ulm, beziehungsweise bis Friedrichshafen, ermöglicht.

Von Bruchsal bis Bretten, der letzten badischen Station auf dieser Linie, sind es nur 3,5 Stunden. Es ist klar, daß für diese kurze Strecke nicht wohl ein besonderer Betrieb eingerichtet werden kann, und daß, falls diese Zugrichtung gewählt wird, eine solche Vereinbarung mit Württemberg getroffen werden muß, bei welcher der Betrieb der württembergischen Bahn gleichmäßig bis Bruchsal fortgesetzt wird, und nur hier ein Abstoß erfolgt.

Bei Ausführung der viel ausgedehnteren Pforzheimer Linie, welche bis zu dieser Stadt 5,79 und bis zur Landesgränze 7,29 Stunden mißt, wäre eine solche Einrichtung nicht ausführbar. Man müßte sich entschließen, zwischen die Rheinthal-Bahn und die württembergische Bahn eine Bahn mit besonderm Betrieb zu legen, und einmal in Durlach, und sodann hinwiederum an irgend einem Punkt der württembergischen Bahn, im Ganzen also zweimal, abzustossen.

Wie lästig ein solcher öfterer Betriebswechsel ist, ist bekannt. Jedermann weiß, daß man lieber einige Stunden mehr auf einer Bahn zurücklegt, als sich dem Zeitverlust, den Unannehmlichkeiten, und den Kosten eines Betriebswechsels unterwirft.

Aus diesen Verhältnissen geht zugleich hervor, daß die Bruchsaler Linie, sogar auch für die südliche Verkehrsrichtung — für jene zwischen Straßburg und Stuttgart — vortheilhafter ist, als die Pforzheimer, denn den Umweg von nicht einmal 2 Stunden auf ersterer kann man sich leichter gefallen lassen, als die bedeutende Steigung und den weiten Betriebswechsel auf letzterer.

Man muß aber der nördlichen Verkehrsrichtung — jener zwischen Mannheim und Stuttgart — mit der Pforzheimer Linie, neben dem Umweg von 5,72 Stunden und der bedeutenden Steigung, auch noch einen weiten Betriebswechsel zumuten, so wird es mehr und mehr an haltbaren Gründen fehlen, sie zu verteidigen.

3) Bei Vergleichung der beiden in Frage liegenden Zugrichtungen hat man in der Regel auch den strategischen Gesichtspunkt als einen wichtigen bezeichnet.

In dieser Beziehung ist nun einleuchtend, daß man auch für militärische Operationen jener Linie den Vorzug geben muß, welche die Bewegungen in der nördlichen Richtung so sehr erleichtert, ohne jene in der südlichen Richtung zu belästigen; es ist weiter einleuchtend, daß die bedeutende Steigung der Pforzheimer Linie — welche sich nur mit einer außergewöhnlichen bewegenden Kraft besiegen läßt — gerade für solche Operationen, bei denen massenhafte Transporte oft gleichzeitig befördert werden sollen, besonders nachtheilig werden kann. Abgesehen hiervon, hat sich aber die Kriegsverwaltung bereits früher dahin ausgesprochen, daß sie dem Anknüpfungspunkt bei Bruchsal deshalb den Vorzug geben müsse, weil derselbe im Allgemeinen mehr im Schwerpunkt des Aufstellungsterrains sich befindet.

4) Einen nicht zu übersehenden Vortheil bietet die Ausführung der Bruchsaler Zugrichtung dadurch, daß sie eine Fortsetzung der württembergischen Eisenbahn von Heilbronn aus in nördlicher Richtung für alle Zukunft ausschließt.

Der Handelsstand von Heilbronn hat mit aller Kraft den Bau der Verbindungsbahn in der Richtung von Pforzheim bei der königl. württembergischen Regierung bevorzogen, nicht nur mit Rücksicht auf die Neckarschiffahrt, sondern auch in der Hoffnung, daß das Bedürfnis des Verkehrs nach dem Niedererhein sodann auch einen Schienenweg von Heilbronn über Sinsheim nach Wiesloch hervorrufen werde. Selbst badische Staatsangehörige, Freunde des Pforzheimer Zugs, — in der Unmöglichkeit, diesen als einen der nördlichen Verkehrsrichtungen genügenden darzustellen — haben sich an den Gedanken gewöhnt, die Ausführung desselben von Württemberg durch das gleichzeitige Eingehen auf eine Bahn von Heilbronn nach Wiesloch zu erkaufen. Wie nachtheilig eine solche Kombination für die badischen Interessen seyn würde, bedarf keines Beweises; sie kann aber nicht leichter und gründlicher beseitigt werden, als durch Ausführung der Verbindungsbahn über Bretten und Bruchsal, weil sodann für die nördliche Verkehrsrichtung eine Bahn besteht, die beinahe 2 Stunden kürzer und günstiger im Gesammt, als

diejenige wäre, welche von Heilbronn nach Wiesloch gebaut werden könnte.

5) Endlich kommt noch in Betracht, daß die wünschenswerthe und unbedingt notwendige Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen der badischen und württembergischen Staatsbahn ohne irgend einen Aufwand für die badische Staatskasse durchgeführt werden kann, falls die Bruchsaler Zugrichtung gewählt wird.

Da nämlich der Betrieb der hiebei auf badisches Territorium fallenden Bahnstrecke, wie wir gesehen haben, nur dann ein angemessener und entsprechender seyn kann, wenn er mit dem Betrieb der württembergischen Bahn ein zusammenhängendes Ganze bildet, so wird er nothwendig an Württemberg überlassen werden müssen. Daraus folgt aber sodann auch ganz naturgemäß, daß Württemberg nicht nur die Lasten des Betriebs im engern Sinne übernimmt, sondern daß es eben so die Kosten des ursprünglichen Baues trägt, da diese nur als Vorauslagen erscheinen, um den Betrieb überhaupt möglich zu machen.

Aus einem solchen Verhältniß, wobei die württembergische Betriebsverwaltung gleichsam als der Aktionär für diese Bahnstrecke erscheint, kann für Baden irgend ein Nachtheil nicht entstehen, sofern die Hoheitsrechte vertragmäßig gehörig gewahrt werden, und für alle Fälle das Recht des derzeitigen Rückkaufs der herzustellenden Bahn vorbehalten wird. Der Einfluß Badens auf den Betrieb der württembergischen Bahn, soweit er überhaupt wünschenswerth und möglich ist, wird dadurch nicht gefährdet, oder verringert; im Gegentheil, dieser Einfluß ist leichter und besser auszuüben, wenn der Bahnhof, welcher die Bahnen des beiderseitigen Betriebs verbindet, in die badische Hauptbahn fällt, als wenn er erst durch einen Seitenbetrieb zu erreichen wäre.

Allerdings dürfte der Umstand, daß die eine der beiden in Betracht kommenden Zugrichtungen ohne Kosten, die andere aber nur mit Kosten durchgeführt werden kann, nimmermehr dazu beitragen, diejenige zu wählen, welche den badischen Interessen minder entspricht. Wenn derselbe aber gerade mit der Wahl jener Richtung zusammentrifft, die auch ohne dies weitaus die vortheilhaftere ist, so wird er immerhin als eine sehr angenehme Zugabe zu betrachten seyn. Der Bau der Pforzheimer Linie, könnte er — wie nicht der Fall ist — als den allgemeinen und den besondern badischen Interessen entsprechend erkannt werden, würde für die badische Staatskasse nach frühern approximativen Anschlägen einschließlich des Betriebsmaterials einen Aufwand von 3,600,000 fl., nach den allgemeinen Erfahrungen bei dem Bau der badischen Eisenbahn aber einen solchen von mehr als 4,000,000 fl. herbeiführen. Diese Summe im gegenwärtigen Augenblick für ein Eisenbahn-Unternehmen aufzunehmen zu müssen, dürfte für die Finanzen des Staats nicht sehr ersprießlich seyn. Wollte und könnte man sie aber zu solchem Zweck flüssig machen, so dürfte man sie doch nimmermehr verwenden, um mittelst Durchsetzung der Pforzheimer Linie unbegründete Vorzünisse zu verschleichen, und gewisse Mißstände herbeizuführen, sondern man müßte sie im wahren Interesse des Landes der Fortsetzung unserer Rheinthalbahn, zunächst der Schweiz, und damit dem Beginn einer weitern großen Ostwestbahn an der südlichen Gränze Deutschlands widmen.

Können wir unsere Landesbahn über Basel, oder wenn die wünschenswerthen Bedingungen von diesem Kanton nicht zu erreichen sind, mit Umgehung von Basler Gebiet, nach Konstanz fortführen, einstmals wenigstens bis Waldshut vorchieben, und dort mit dem Eisenbahn-Netz in Verbindung setzen, welches die vom Bundesrath berufenen englischen Ingenieure kürzlich in Kombination mit der Dampfschiffahrt auf den Seen für die Schweiz entworfen haben, so dürfen wir — abgesehen von andern Vortheilen — für die Durchfuhr nach jenem Lande denjenigen Zweck wirklich erreichen, welchen Manche mit der Pforzheimer Bahn einigermassen fördern zu können ohne allen Grund vermeinten. Eines ist sicher. Wie sich auch das Eisenbahn-Netz im Süden Deutschlands noch ausbilden mag, unsere nächste und wichtigste Aufgabe bleibt die Fortsetzung unserer Landesbahn in der eben bezeichneten Weise. Erst durch diese Fortsetzung wird sie ihre volle wirtschaftliche Bedeutung erlangen; erst dann wird sie ganz den Ertrag abwerfen, den ihre günstige Lage hoffen läßt.

Eine solche Zukunft für unsere Landesbahn werden wir aber wahrlich nicht durch unnötige Verwendung großer Summen auf illusorische Zwecke in weite Ferne rücken dürfen.

Meine Herren! Nachdem die groß. Regierung aus den Betrachtungen, welche Ihnen hiermit vorgeführt wurden, die Ueberzeugung geschöpft hatte, daß der Bau einer Verbindungsbahn nach Württemberg nicht länger verzögert werden dürfe, daß bei Ausführung derselben nur durch die Wahl der Bruchsaler Linie die Interessen des allgemeinen Verkehrs befriedigt werden können, und daß eben diese Linie auch den besondern Interessen des Großherzogthums mehr entspreche, als jene über Pforzheim, ich sage, nachdem die Regierung diese Ueberzeugung geschöpft hatte, konnte sie nicht mehr zweifelhaft seyn, daß es in ihrer Pflicht liege, eine endliche Vereinbarung mit Württemberg auf Grundlage der Bruchsaler Zugrichtung zu erzielen.

Es wurde dabei noch die Frage aufgeworfen, ob es nicht angemessen sey, vor Abschluß des Vertrags die versammelten Stände zu hören. Man entschied sich verneinend: einmal, weil die Regierung, bei der festen Ueberzeugung, die sie gewonnen, den Kammern nicht anscheinend zweifelhaft und unentschieden gegenüber treten wollte; sodann, weil ihre Stellung in den Verhandlungen mit Württemberg vor eingetretener ständischer Berathung eine günstigere war; endlich, weil sie in ihrem eigenen Interesse, wie nicht minder in jenem der Stände und des gesammten Landes wünschen mußte, daß die ständischen Berathungen in einer so wichtigen Landesfrage nicht in geheimen, sondern in öffentlicher Sitzung möchten gepflogen werden können.

Die Regierung säumte unter diesen Verhältnissen nicht, die Verhandlungen mit Württemberg zum Schluß zu führen. Der Staatsvertrag liegt mit Vorbehalt ständischer Genehmigung

*) Da 5 badische Stunden gleich 6 württembergischen sind, die niederste Frachtklasse aber in Württemberg 0,5 fr. und in Baden 0,6 fr. per Stunde und Zentner beträgt, so sind die Taxen beider Länder gleich.

gung abgeschlossen vor; er wurde unter dem 4. Dezember v. J. von den Bevollmächtigten unterzeichnet, und die Auswechslung der Ratifikationsurkunden unterm 23. desselben Monats vollzogen.

Durch ein allerhöchstes Reskript, das ich mir zu verlesen erlaube, bin ich beauftragt, hochgeehrte Herren, Ihnen denselben zur Zustimmung vorzulegen.

Der Vertrag, den ich Ihnen diesem höchsten Befehle gemäß übergebe, ist sehr einfacher Natur. Er bestimmt die Richtung der herzustellenden Verbindungsbahn im Allgemeinen, vorbehaltlich der besondern Verständigung im Einzelnen; er überläßt den Bau und Betrieb der Bahn, nebst sämtlichen damit verbundenen Lasten und Vorteilen, auch innerhalb badischen Gebiets, der kön. württembergischen Regierung, damit die gesammte Bahn zwischen Bruchsal und Friedrichshafen in ihrer ganzen Ausdehnung als eine einzige, ununterbrochene Hauptbahn betrieben werde; er wahrt, durch eine ausdrückliche Bestimmung und durch eine Reihe von Artikeln, sämtliche Hoheitsrechte und behält überdies der großh. Regierung das Recht des Rückkaufs der badischen Bahnstrecke mit einjähriger Kündigungsfrist vor; er bedingt eine Mitwirkung der badischen Behörden beim Bau, die öffentliche Vergebung der Bauten, um den badischen Staatsangehörigen die Konkurrenz zu sichern, den Vollzug des Baues binnen zwei Jahren und die Mithinwirkung der badischen Staatsbürger bei Besetzung der Dienststellen für den Betrieb; er enthält ferner die Bedingung, daß die von und nach Bruchsal gehenden Züge auf der Einnundungsstation der Verbindungsbahn nicht abstoßen, sondern als Hauptzüge durchlaufen; daß die Fahrten auf der Verbindungsbahn nicht höher gestellt werden dürfen, als auf der württembergischen Bahn überhaupt; daß der Verkehrsrichtung von und nach Heilbronn keine Begünstigung eingeräumt werden darf, die nicht auch jener von und nach Bruchsal eingeräumt wird; daß die Briefpost unentgeltlich, die Paketpost aber gegen Bezahlung der Gütertaxe nach dem monatlich sich ergebenden Gesamtgewicht zu befördern ist; daß Baden in Beziehung auf eine zur Verbindung mit Pforzheim etwa herzustellende Seitenbahn alle Rechte ausüben darf, welche Württemberg in Beziehung auf die Bruchsaler Verbindungsbahn eingeräumt werden; daß auch eine Telegraphenverbindung hergestellt werden soll, und überhaupt was sonst dienlich seyn kann.

Das Nähere werden Sie aus dem Vertrage selbst entnehmen, dessen einzelne Bestimmungen einer Erläuterung nicht bedürfen werden.

Hiermit, hochgeehrte Herren, glaube ich die tatsächlichen Verhältnisse angedeutet zu haben, welche bei Beurteilung der vorliegenden Angelegenheit in Betracht kommen müssen, wie nicht minder die Motive, welche die Regierung bei ihrer Handlungsweise geleitet haben. Je mehr man diese Andeutungen in ihr Detail verfolgt, desto mehr wird man die Wichtigkeit der aufgestellten Ansichten anerkennen müssen. Ich glaube, diese Ueberzeugung aussprechen zu dürfen.

Die Regierung ist sich bewußt, bei der endlichen Entscheidung dieser so lange in der Schwebe gehaltenen Frage mit der größten Sorgfalt, Gewissenhaftigkeit, und Unbefangtheit vorgeschritten zu seyn, nur die wahren Interessen der Gesamtheit und des Landes im Auge behaltend, ohne Vorliebe nach irgend einer Seite, aber auch ohne Furcht, sie und da eine Hoffnung unerfüllt lassen zu müssen, deren Befriedigung, ohne Verletzung höherer Rücksichten, mit dem besten Willen eben nicht im Reiche der Möglichkeit lag.

Ihre weiteren Beratungen und Verhandlungen werden Dies — ich hoffe es — befähigen und in vollkommen klarem Licht stellen. Dieselben werden sodann auch beruhigend auf alle diejenigen wirken, welche ein anderes Resultat gewünscht und erwartet haben; denn nur der Glaube, daß man mit Unrecht seine Wünsche und Interessen unberücksichtigt sehe, verlegt und erbittert; die Ueberzeugung aber, daß nicht menschliche Willkür, sondern die Macht der in der Natur der Sache begründeten Verhältnisse hemmend entgegenreten, und daß man nur im Interesse des allgemeinen Wohls Verzicht leiste, beschwichtigt und befriedigt.

Gemeinhin Sie, meine Herren, den abgeschlossenen Vertrag — woran die Regierung nicht zweifeln kann —, so wird sich Ihr Beschluß in kurzer Frist verkörpern, und unserm schönen Vaterlande neue Segnungen zuführen.

Deutschland.

† **Karlsruhe**, 7. Jan. Tagesordnung der einundvierzigsten Sitzung der Ersten Kammer auf Mittwoch, den 8. Januar, Morgens 10 Uhr: 1) Anzeige neuer Eingaben. 2) Fortsetzung der Beratung des Gesetzentwurfs über das Vereins- und Versammlungsrecht. 3) Beratung der Berichte: a) des Herrn v. Göler über den Gesetzentwurf, die Entschädigung für die aufgehobenen Besitzveränderungsabgaben betr.; b) des Oberforstmeisters v. Kettner, über den Gesetzentwurf, den Holzzerlös aus Staats-Domänenwaldungen betr.

* **Karlsruhe**, 7. Jan. Heute Nachmittag um 3 Uhr ist das 3. Bataillon des k. k. österr. Regiments Benedek hier dazupassirt. Das ganze Regiment (3 Bataillone, à 6 Kompagnien, d. i. zu 1200 Mann) ist jetzt also vollständig in Nassau eingerückt.

○ **Nassau**, 6. Jan. Heute Abend gegen 5 Uhr ist das zweite Bataillon des Regiments Benedek bei uns eingerückt; in gleicher Weise, wie das erste, freundlich bewillkommt von den badischen Offizieren mit dem Gouverneur an der Spitze, und herzlich begrüßt von der hiesigen Bevölkerung.

Das erste wie das zweite Bataillon besteht aus kräftiger Mannschaft. Unter dem Offizierkorps bemerkt man ziemlich viele junge Männer. Von den älteren scheinen manche verbeiratet; wir sahen mehrere Frauen mitkommen. Unseren Häuserbesitzern mag jetzt eine günstige Zeit kommen, da die vielen seit Jahr und Tag leer stehenden größern und kleinern Wohnungen nun wohl besetzt werden dürften.

Freiburg, 4. Jan. Die „N. Fr. Ztg.“ berichtet: Heute

Vormittag versammelten sich die Bürgermeister des Oberamts Emmendingen dahier, um Sr. großh. Hoh. dem Prinzen Friedrich Namens ihrer Gemeinden für den Besuch im Oberlande besonders zu danken und Höchstdenselben zu bitten, Seinem erlauchtem Herrn Vater, unserm gnädigsten Fürsten, ihre Treue und Anhänglichkeit zu versichern und Allerhöchstdenselben zu ersuchen, dem Wunsch des Oberlandes, den Landesvater recht bald in seiner Mitte sehen zu dürfen, gnädigst entsprechen zu wollen. — Der edle Prinz nahm diese Zeichen echter Liebe und Verehrung huldvoll entgegen, unterhielt sich längere Zeit mit Interesse über die einzelnen Verhältnisse des Bezirks und ließ den Bürgermeistern selbst die Hoffnung eines Besuchs. Die Ortsvorstände, welche sich zu einem Mahle vereinigen, sprachen in Toasten dem Großherzog und dem Prinzen ihre Huldigung aus.

Dasselbe Blatt meldet ferner: Die Eröffnung der Eisenbahnstrecke von Efringen nach Haltingen findet demnächst statt, nachdem die Probefahrten ganz befriedigend ausgefallen sind. Ist diese Strecke dem Verkehr übergeben, so reicht die große Landesbahn bis eine starke Wegstunde von Basel. Von Haltingen aus kann bei Fortsetzung des Baues das Basler Gebiet umgangen werden, falls der Vertrag mit Basel nicht zu Stande kommt. — In dem Besonderen der vor einigen Monaten unter dem Namen einer Gräfin v. Isenburg nach der Irrenanstalt Illenau gebrachten kön. bayr. Prinzessin soll bereits einige Besserung eingetreten seyn, so daß man noch nicht alle Hoffnung auf Wiedergenesung aufgibt.

Kassel, 2. Jan. (Schw. M.) Hr. Obermüller ist hier angekommen und wird die bisher in Frankfurt herausgegebene „Kasseler Zeitung“ von nun an hier redigieren und drucken lassen.

Kassel, 2. Jan. (Kass. Z.) Aus sicherer Quelle erfahre ich, daß mit der heutigen Bremer Post ein österreichischer Major abgereist ist, um den päpstlichen Weg für das Exekutionskorps nach Holstein zu ermitteln. Man ist noch unschlüssig, ob man die Exekutionsstruppen bei Karlsbade zu Schiffe über die Weser setzen soll, was etwas lange aufhalten dürfte, oder ob man sie bei Hörter die Brücke passieren lassen wird.

Vockenheim, 5. Jan. (Fr. Z.) Das hier liegende kurbesische 3. Infanterieregiment hat Ordre erhalten, morgen und übermorgen in seine frühere Garnison Hanau zurückzufahren.

Berlin, 4. Jan. Die „D. Ref.“ schreibt: Aus zuverlässiger Quelle hören wir, daß die Bayern bis auf 2 Kompagnien Kassel verlassen haben. Von Bequartierung zc. ist nicht mehr die Rede. Daß hier kursierende Gerüchte von Prügelstrafen gegen Bürger und Beamte zc. in das Gebiet böswilliger Erfindungen gehören, versteht sich von selbst.

Wien, 2. Jan. Laut einer gestern eingegangenen telegraphischen Depesche hat der Feldmarschall Graf Radetzky in Verona vorgestern Nachmittag um 5 Uhr, als er zu Pferde steigen wollte, durch Ausgleiten des Fußes aus dem Steigbügel einen Fall gethan, in Folge dessen er sich am Arme, jedoch glücklicher Weise nicht bedeutend, beschädigte. „Uebrigens“, berichtet die „Wiener Zeitung“, „sind keine Symptome eingetreten, welche zu irgend einer Besorgnis Anlaß geben könnten. Se. Excellenz ist fortwährend heiter und in unveränderter Laune geblieben und hat sich nicht zu Bette begeben.“ Wir beilen uns, diese Nachricht mitzutheilen, um allen die Sachlage entstellenden Gerüchten vorzubeugen und die Verehrer des gefeierten Helden zu beruhigen.

Dem „Wanderer“ zufolge werden den zum Militär abgestellten ehemaligen Honveds einige Begünstigungen gewährt werden, indem solche, deren bisherige Conduite vortheilhaft lautet und die nicht besonders gravirt waren, im Offertwege um ihre Entlassung einschreiten dürfen. Die bezügliche Verordnung wird übrigens noch gewärtigt.

Das Kriegsministerium hat die Einleitung getroffen, daß von Monat zu Monat die in der Armee vorgekommenen Beförderungen und Transferirungen nach der Reihenfolge der Regimenter übersichtlich zusammengestellt und in Druck gegeben werden.

Wien, 3. Jan. (D. Ref.) Nachrichten von gestern zufolge befindet sich Feldmarschall Radetzky, ungeachtet des erlittenen Unfalles, fortwährend wohl.

Baron Rübed hat sich für die Hauptgrundzüge der Politik des jetzigen Finanzministeriums ausgesprochen, diesfalls eine ausführliche Arbeit vorbereitend.

Gerüchte in Betreff eines baldigen Anlebens mit und ohne Zwang sind unbegründet.

Schweiz.

Bern, 6. Jan. (Basel. Z.) Bei Anlaß der Eröffnung, daß die Freizügigkeit zwischen der Schweiz und dem Großherzogthum Baden nun auch von diesem letztern Staat in ihrem vollen Umfang anerkannt werde, spricht der großh. badische Ministerresident bei der schweizerischen Eidgenossenschaft den Wunsch seiner Regierung aus, daß auch bezüglich der Niederlassungsverhältnisse und des Gewerbesens möglichst erleichternde und gleiche Behandlung der Bürger beider Staaten stipulirt und namentlich die Militärtaxe abgeschafft werden sollte, welche in verschiedenen Kantonen von den badischen Angehörigen bezogen werde, bei deren Fortbestand Baden sich genöthigt sähe, die im Großherzogthum Baden wohnenden Schweizer mit einer gleichen Taxe zu belegen. Die Kantone werden um ihre Ansicht angegangen.

Frankreich.

† **Paris**, 5. Jan. Die neue Ministerliste ist bis zum Augenblick noch nicht definitiv entschieden. Bei einem gestern Abend stattgehabten Diner im Elysee beobachtete der Präsident der Republik über die Ministerkrise ein sehr zurückhaltendes Schweigen. Gleichwohl gilt es im Augenblick für ausgemacht, daß nur eine theilweise Kabinettsmodifikation stattfinden wird. Baroche, Rouher, und Schramm werden

allein zurücktreten und durch Léon Faucher fürs Innere, Abatucci, Vater, für die Justiz, und General Régnaud de St. Jean d'Angely für den Krieg ersetzt werden, welche drei Namen dem Ministerium einen etwas mehr bonapartistischen Anstrich geben würden. Es gibt im Augenblick drei Parteien unter den Vertrauten des Elysee; die eine will den Präsidenten bewegen, sich der gemäßigten Linken anzuvertrauen, und von ihr aus sind auch ganz bestimmt schon gestern Schritte bei den bedeutendsten Mitgliedern der konstitutionellen Partei geschieden; die andere dringt auf ein rein bonapartistisches Ministerium, das ohne Zweifel mit der Nationalversammlung sofort in Konflikt gerathen würde; die dritte ist für obigen Ausweg, und diese hat bis jetzt die Oberhand.

Ueber die Ursachen der Ministerkrise sind verschiedene Gerüchte in Umlauf. Einer der Minister hat geäußert: „Wir ziehen uns zurück, weil wir kürzlich mehrere Niederlagen erlitten haben, und weil gestern die Nationalversammlung den General Changarnier auf unsere Kosten erhöht hat.“ Der „Constitutionnel“ scheint auch die vorgezogenen Ereignisse in der Nationalversammlung für die nächste Veranlassung zu halten. Nach seiner Ansicht ist die Rücksichtslosigkeit, mit der die Kammer dem Ministerium jeden Aufschub der Interpellationen Napoleon Bonaparte's verweigert habe, der Tropfen gewesen, der das schon volle Gefäß zum Ueberlaufen gebracht habe. Um indessen den Rücktritt der Minister in seiner vollen und eigentlichen Bedeutung würdigen zu können, verdient folgendes Faktum ganz besondere Berücksichtigung. Die Minister begaben sich nach dem Triumph Changarnier's ins Elysee, wo sie sammt und sonders zur Tafel blieben. Auf die Mittheilung von dem Vorgefallenen schlug Ludwig Napoleon Bonaparte die sofortige Absetzung Changarnier's vor. Allein der Unterrichtsminister de Parieu entgegnete: „Dies war gestern möglich; heute ist es nicht mehr möglich!“ und seine Kollegen pflichteten ihm bei. Dies ist positiv. Der wahre Schlüssel zu dem Benehmen der Minister — wir nehmen keinen Anstand, es zu verbürgen — ist also: einerseits Entmuthigung über die fortgesetzten Kundgebungen feindseliger Gesinnungen in der Nationalversammlung (die freilich weniger gegen ihre Person, als gegen den Chef der Exekutivgewalt gerichtet waren) und andererseits Zurückweichen vor offensiven Schritten, die eine gewaltsame Krisis unvermeidlich machten.

Türkei.

Konstantinopel, 20. Dez. (D. Ref.) Eine Bosphorus-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat sich gebildet. Said Pascha ist wegen der Angelegenheit des preussischen Unterthanen Romano von Damaskus verurtheilt worden, bis das Gericht sein Urtheil spricht. Mehmed Pascha ist zu Aleppo mit 4000 Soldaten eingetroffen.

Badische Nachrichten.

† **Karlsruhe**, 4. Jan. (Eingefandt.) Dieser Tage sahen wir im hiesigen Bahnhofs eine große Feuerpritze für die Fabrik Baghäusel bestimmt; es ist dies die hundertste Maschine aus der Fabrik des Hrn. Mez in Heidelberg.

Die Schönheit der Konstruktion, so wie die Eleganz dieser Arbeit entspricht ganz dem bereits in vielen Gauen Deutschlands anerkannten Rufe des Künstlers. — Diese Spritze arbeitet bei 24 Mann Betriebskraft beliebig mit 1, 2, 3, und 4 Wasserstrahlen zu gleicher Zeit, und soll bei 2 Strahlen noch eine Höhe von 10' erreichen; besondere Vortheile daran sind, daß dieselbe weder durch Unvorsichtigkeit noch durch unreines Wasser verdorben, oder auch nur auf kurze Zeit arbeitsunfähig gemacht werden kann.

Hr. Mez, welcher im Spätjahr 1846, also ein Vierteljahr vor dem Brand des hiesigen Theatergebäudes, seine ersten Vösch- und Rettungsversuche an jenem Bau machte, ist als Gründer der meisten Feuerwehren Deutschlands zu betrachten, und hat sich als gewandter Instruktor in diesem Fache um die Menschheit viele Verdienste erworben. Sehr bezeichnend spricht sich der Koburger Magistrat in einem Zeugnis über denselben in folgenden Worten aus: „Wir können ihn als einen Mann empfehlen, der die Verbesserung des Feuerlöschwesens sich zur Lebensaufgabe gemacht zu haben scheint, und der dieses Ziel mit einem wahren Missionseifer verfolgt.“

Nachricht.

Kassel, 6. Jan. (Kass. Z.) Aeußern Vernehmen nach sind die außerordentlichen Bequartierungen in hiesiger Stadt vorläufig aufgehoben, weil die hier quartierenden Truppentheile des schleswig-holsteinischen Truppenexekutionskorps an der ordnungsmäßigen Unterbringung und Verteilung gehindert seyn würden. Sämtliche Exekutionen sollen im Kurfürstenthum nunmehr erledigt seyn; nur der hiesige Stadtrath leistet allein noch Widerstand. Er allein im Lande hat noch Exekution. Man ist gespannt, wie es mit demselben enden werde.

Die „Kass. Ztg.“ enthält im amtlichen Theile eine kurfürstliche Verordnung, welche die Zurückverlegung der Regierung nach Kassel ausspricht.

Wien, 3. Jan. (Allg. Z.) Verlässliche Mittheilungen aus Holstein lassen vermuthen, daß man dort nicht gesonnen ist, den deutschen Exekutionsstruppen bewaffneten Widerstand zu leisten, wenn man den Holsteinern die Versicherung gebe, daß nicht auch zu gleicher Zeit eine Okkupation durch Dänen stattfinden, sondern daß das Land bis zur völligen Schlichtung der Angelegenheit bloß von deutschen Truppen besetzt werden soll. In sonst wohlunterrichteten Kreisen glaubt man, daß diese Bedingung leicht gewährt werden dürfte. — Die gestrige „Oesterreichische Correspondenz“ (vom 2. d.) und nach ihr sämtliche hiesige Journale brachten die Nachricht, daß Fürst Schwarzenberg bereits vorgestern — also schon am 1. — Abends hier eingetroffen sey, was sich jedoch als falsch ergeben hat. Der Fürst ist bis zur Stunde noch nicht hier angekommen.

Redigirt unter Verantwortlichkeit des Verlegers.

Litterarische Anzeigen.
121. In der Chr. Fr. Müller'schen Hofbuchhandlung in Karlsruhe ist erschienen:
Kriegs- und Staatschriften
des Markgrafen

Ludwig Wilhelm von Baden
über den spanischen Erbfolgekrieg,
aus den Archiven von Karlsruhe, Wien und Paris,
mit einer geschichtlichen Einleitung und Facsimile
herausgegeben von
Freiherrn Philipp Röder von Diersburg,
Großherzoglich Badischer Obrist, Kommandeur des
Jägerbataillons m. G., Ritter des Karl
Friedrich Militär-Verdienstordens, des Königlich
Preussischen St. Johanniter- wie auch Rother Adler-
ordens 3. Klasse m. Schw., des Königlich Nieder-
österreichischen Ordens der Eisernen Krone und des Kö-
niglich Würtembergischen Kronordens.
Zwei Bände Royal 8.
Ladenpreis, geheftet, 6 fl. 48 fr. — 4 Rthlr.

Bei Herausgabe dieses Werkes hat der Herr Verfasser sich die doppelte Aufgabe gestellt, die Thätigkeit des berühmten badischen Markgrafen in dem spanischen Erbfolgekrieg in ihrem ganzen Umfange darzustellen und gleichzeitig die in verschiedenen historischen Werken gegen denselben aufgetauchten entehrenden Angriffe entschieden niederzuschlagen.
Durch Einsicht der wichtigsten Originalurkunden in den Archiven zu Karlsruhe, Wien und Paris, die in dem Werke getreu wiedergegeben sind, ist es dem Herrn Verfasser möglich geworden, den beabsichtigten Zweck vollständig zu erreichen. Dadurch ist aber auch gleichzeitig ein reicher Beitrag für das Studium der auf dem Titel angeführten Spezialgeschichte gewonnen worden.
Auf dem Felde der Politik und der Kriegswissenschaft werden die Kriegs- und Staatschriften des Markgrafen mit Interesse aufgenommen werden; seine Zeiten haben mit den jetzigen manchen Ähnlichkeitspunkte, und die in den Urkunden ausgesprochenen militärischen Gutachten sind dieselben Ideen, deren Ausführung von vielen Seiten in der gegenwärtigen Zeit dringend verlangt wird.

Interessante Erscheinung.
122. **Ausführliche Anleitung**,
in Form und Farbe vollendet schön
Wappen und Siegel
darzustellen.

Für Standespersonen, öffentliche Behörden, Kanzleien, Archive, Wappensammler, Geschäftsmänner, Graveure u. s. w. für das elegante briefschreibende Publikum im Allgemeinen, insbesondere aber für die korespondierende Damenwelt.
von Dr. S. Bergmann.

Auf das Elegante und Farntonirt, mit farbigem Umschlag und eingestrichelten Probefesteln.
Dritte Auflage. Nur 24 fr.
Die Schlarbaum'sche Erfindung hat bereits ein ungewöhnliches, aber gerechtfertigtes Aufsehen gemacht und es ist die Zweckmäßigkeit dieser neuen und eleganten Siegelmethode durch Erfindungspatente in Oesterreich, Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen und Frankreich u. s. w. anerkannt worden.
Geschäftsmänner, welche mit eleganten Neuigkeiten Geschäfte machen, werden ganz besonders auf dieses Schriftchen aufmerksam gemacht.
In Karlsruhe zu beziehen durch
A. Vielesfeld.

K. 303. In Karl Jügel's Verlag in Frankfurt a. M. ist so eben erschienen und in allen Buchhandlungen zu haben, in Karlsruhe bei G. Braun:
Ollendorff's, S. G., neue Methode,
die französische Sprache in sechs Monaten lesen, schreiben und sprechen zu lernen. Zweiter, oder theoretisch-praktischer Kursus.
Nach dessen Grammatik für Engländer gearbeitet und für den deutschen Schul- und Privatunterricht eingerichtet von Professor J. M. Werfaint. 8. kart. 1 fl. 30 fr. Rhein.

Der erste von J. G. and's bearbeitete Kursus der Ollendorff'schen neuen Methode, die französische Sprache zu erlernen, hat in kurzer Zeit vier Auflagen erlebt, was ihm unstreitig zur besten Empfehlung dienen wird. Die Lehrweise desselben weicht in so fern von den bisher befolgten Systemen ab, als sie das theoretische Lehrgebäude der Sprache weniger in's Auge faßt und die Regeln derselben mehr auf praktischem Wege einzulernen strebt. Diese Methode führt rascher zum Ziele und bringt den Schüler in kurzer Zeit so weit, daß er sich mit Leichtigkeit ausdrücken und sich selbst weiter helfen kann. Denjenigen aber, welche tiefer in den Geist der Sprache eingehen und sich besonders in freier schriftlicher Arbeiten zu vervollkommen wünschen, wird der hier angekündigte zweite theoretisch-praktische Kursus die letzte Vollenendung geben, wozu er auch für alle diejenigen als ein selbstständiges Lehrbuch bestimmt ist, welche diesen Zweck verfolgen und bereits Unterricht in der franz. Sprache nach irgend welcher anderen Grammatik genossen haben. Der Schlüssel zu den Aufgaben dieses zweiten Kursus wird demnach erscheinen.

21. [33]. Freiburg.
Anzeige.
Von großh. Justizministerium bin ich zum Advokaten und Prokurator bei großh. Hofgerichte des Oberkreises ernannt worden, was ich hiemit zur öffentlichen Kenntniss bringe.
Freiburg, 29. Dezember 1850.
R. Raf.

64. [32]. Karlsruhe.
Gasthof zu verkaufen.

In einer der größeren Städte des Seckreises wird ein gut eingerichteter Gasthof, dessen Besitzer sich seit vielen Jahren einer starken Frequenz zu erfreuen hat, von demselben wegen Krankheit zu verkaufen gewünscht.

Frankirte Anfragen, mit dem Zeichen W. A. versehen, befördert die Expedition dieser Ztg. 116. [21]. Offen- burg.

Weinverkauf.
Friedrich Bahrie in Offenburg hat in Kommission zu verkaufen:
18 Dhm 1846er Durbacher Klingelberger,
10 " 1846er " Klevner,
15 " 1811er "
45 " 1848er und 1849er Zeller Rother,
45 " 1848er Weißer,
24 " 1849er Weißer.

K. 766. [33]. Offen- burg.
Weinversteigerung.
Dienstag, den 14. Januar 1851, Vormittags 9 Uhr, werden bei der unterzeichneten Verwaltung folgende selbstgezogene Weine gegen baare Bezahlung bei der Abfassung veräußert, als:
203 neue Dhm 1847r weißer Bergwein,
27 " " 1847r Weißherbst,
22 " " 1847r Klingelberger,
27 " " 1847r Rother,
104 " " 1848r weißer Bergwein,
57 " " 1849r dtw. dtw.,
15 " " 1849r Klevner,
6 " " 1849r Klingelberger,
15 " " 1849r Rother,
23 " " 1849r Klevner;

wozu man die Steigerungsliebhaber einladet.
Offenburg, den 28. Dezember 1850.
St. Andr. Hospital-Verwaltung.
König.

K. 764. [32]. Leopoldshafen.
Haus-Versteigerung.
Auf Anordnung des großh. Landamtsverwalters Karlsruhe vom 16. Dezember l. J. werden aus der Verlassenschafts- Masse der Frau Spediteur E. G. Loth's Wittve, der Erb- schaft wegen, am

Dienstag, den 21. Januar 1851, Mittags 2 Uhr, auf hiesigem Rathhause öffentlich zu Eigentum veräußert:
1) Ein zweistöckiges Wohnhaus an der Haupt- straße gelegen, mit 11 Zimmern, 2 Küchen und verschiedene Kammern enthaltend, mit Keller, wohnbar eingerichteten Seitenbau mit Waschküche, Holzremise und Schwein- fällen;
2) Scheuer, Stallung für Pferde und Kühe, und zwei Meisen;
3) ein großes, massiv von Stein erbautes Ma- gazin mit drei Speichern;
4) ein großer Gemüse- und Grasgarten mit Bienensand;
5) ein großer Holzhof von ungefähr einem Morgen Fläche;
sämmtliche Realitäten bilden ein für sich ab- geschlossenes Ganze.

Diese Lokalitäten sind für den Handelsbetrieb zweckmäßig hergerichtet, und eignen sich, da der hiesige Hafen immer noch viel Verkehr hat, vorzüg- lich zur Errichtung eines jeden Geschäftes, zu welchem von Seiten der Interessenten manche Unter- stützung zugesagt werden kann.
Die Kaufoverbedingungen können jederzeit hier oder bei Kaufmann Ernst Glock in Karlsruhe, welcher zu jeder näheren Auskunftserteilung bereit ist, eingesehen werden.
Leopoldshafen, den 24. Dezember 1850.
Bürgermeisteramt.
Schärr.

110. Königsbach.
Schafversteigerung.
Nächsten Freitag, den 10. d. Mts., Nachmittags 1 Uhr, werden hier beim Rathhause etwa 20 Stück Schafe gegen baare Bezahlung versteigert, wozu die Liebhaber eingeladen werden.
Königsbach, den 4. Januar 1851.
Bürgermeisteramt.
Doll.

120. [21]. Grözingen.
Stammholzversteigerung.
Von Seiten der hiesigen Gemeinde werden Mittwoch, den 15. d. M.,
67 Holländeriden, 49 Erlen, 43 Kuscheln,
3 Weiden, 1 Esche, 1 Pappel, 1 Bell und
1 Hagendube, zusammen also 166 Stämme;
Donnerstag, den 16. d. M.,
66 Stämme Pappeln und 3 Eichen,
im Borg- und Bruchwald versteigert werden, wozu die Liebhaber eingeladen werden. Der Versam- lungsort ist am Rathhaus zu Grözingen.
Grözingen, den 7. Januar 1851.
Bürgermeisteramt.
Schmidt.

109. [21]. R. 49. Lahr.
Holzversteigerung.
Am Montag, den 15. d. Mts.,
Vormittags 9 Uhr,
werden aus den hiesigen Stadtwaldungen, Bran- denbühl Abtheil. 8, im Schlage selbst, öffentlich versteigert:
152 Stämme eichenes Bau- und Nutzholz,
5 " " Fannen,
42 1/2 Klafter eichenes Scheiterholz,
3 1/4 " " eichenes Kieferholz,
2 " " gemischtes Scheiterholz,
25 1/2 " " eichenes Prügelholz.

2425 Stück eichene Wellen,
1 Loos Schlagraum.
Lahr, den 4. Januar 1851.
Der Gemeinderath.
Groß.

118. [21]. Mahlsberg.
Stammholzversteigerung.
Am Freitag, den 10. Januar 1851, Mor- gens 9 Uhr, läßt die Gemeinde Mahlsberg in ihrem Gebirgswald, Distrikt Sandbühl, 132 Fannenstämme von verschiedener Größe versteigern.
Die Zusammenkunft findet auf der Diebstelle, oberhalb Schmiedheim, statt.
Mahlsberg, den 6. Januar 1851.
Gemeinderath.
Beyer, Bürgermeister.

117. Durlach. (Holzversteigerung.)
Freitag, den 10. d. M., präzis Mittags 2 Uhr, wird im hiesigen Schlossgarten folgendes Holz versteigert:
4 tannene Bauholzstämme,
1 Holländertanne, 50' lang 3' dick,
1 Schneidholzstanne,
575 hainbuche Wellen,
3/4 Klafter Scheit- und Stumpenholz.
Durlach, den 6. Januar 1851.
Großh. bad. Domänenverwaltung.
Lang.

107. [32]. Karlsruhe. (Holzversteige- rung.)
Aus dem großh. Hardwald, Forstbezirk Friedrichsthal, werden öffentlich versteigert, Freitag, den 10. d. M.,
Distrikt Weinfußl:
111 Klafter eichene Stumpen;
Samstag, den 11. d. M.,
Distrikt Lippelsack und Weinfußl:
1/2 Klafter buchenes Scheitholz,
15 1/2 " " forneses Prügelholz,
117 1/4 " " eichene Stumpen, und
1475 Stück buchene Wellen.
Die Zusammenkunft ist am 10. auf der Friedrichsthaler Allee am Friedrichsthaler Parkthor, und am 11. auf dem Herrenweg bei Stutensee, jedesmal früh 9 Uhr.
Karlsruhe, den 6. Januar 1851.
Großh. Sofforhamt.
v. Schönau.

119. Nr. 429. Karlsruhe. (Aufforderung.)
In einer dahier anhängigen Unterschuldungs- sache sollen Joseph Piazolo aus Dachsenheim, und Jo- hann Adam Dalmas aus Hirschbach als Zeugen vernommen werden. Da ihr derzeitiger Aufent- haltort nicht bekannt ist, werden sie aufgefordert, denselben sogleich hieher, anzuzeigen. Zugleich werden die Polizeibehörden, denen der Aufenthalts- ort der Genannten bekannt ist, ersucht, dies sogleich hieher mitzutheilen.
Karlsruhe, den 4. Januar 1851.
Großh. bad. Landamt.
Rebenius.

87. Nr. 37,960. Mühlheim. (Fahndungs- zurücknahme.)
Johann Jakob Hess, jung, in Jenerbach, hat sich dahier gestellt, weshalb das Fahndungsschreiben vom 19. September d. J. zurückgenommen wird.
Mühlheim, den 23. Dezember 1850.
Großh. bad. Bezirksamt.
Lang.

95. [31]. Nr. 27,373. Ettlingen. (Vor- ladung.)
In Sachen der großh. Generalstaats- kasse gegen den künftigen Thierarzt Franz Ignaz Kunz und dessen Söhne Peter und Franz Karl Kunz von Mahls, Richtigkeit einer Vermögens- übergabe betreffend.
Die großh. Generalstaatskasse hat gegen Oben- benannte eine Klage folgenden wesentlichen Inhalts dahier erhoben:
Thierarzt Kunz habe sich schon vor der Revo- lution als einer der Führer der radikalen Partei erwiesen, insbesondere aber während derselben seine Anhänglichkeit an die provisorische Regierung dadurch an den Tag gelegt, daß er bei dem Landes- ausschuss Waffen gekauft, treugefährte Gemein- debeamte, welche den Ausmarsch des ersten Aufgebots zu verhindern suchten, bei der revolutionären Be- fürde demüthigte und angegriffen habe; auch sey er durch hofgerichtliches Urtheil vom 8. Mai d. J. wegen Theilnahme an den hochverrätherischen Un- ternehmungen neben Zuchthausstrafe zum Ersatz sämmtlichen Schadens unter Samtverbindlichkeit mit den übrigen Theilnehmern verurtheilt worden.
Am 23. April d. J. habe derselbe aber mittelst öffentlicher Urkunde sein ganzes Vermögen an seine Söhne, die beiden Mitbeklagten, zu Eigentum übergeben.

Dieses Rechtsgeschäft sey offenbar zum Abbruch und zur Gefährde der Gläubiger abgeschlossen, und werde darum von dem durch die unrichtigen Handlungen des Uebergebers beschädigten Fiskus als nichtig angefochten.
Der Vertrag sey nämlich am 23. April d. J., also zu einer Zeit abgeschlossen worden, wo dem Thier- arzt Kunz aus dem mit ihm abgeschlossenen Verhöre die ganze Masse der gegen ihn vorliegenden In- dizen und Beweisgründe bereits bekannt war, so daß er seine Verurtheilung habe voraussehen müssen; zur Rettung seines Vermögens sey ihm kein anderes Mittel übrig geblieben, als dasselbe an dritte Personen, von denen er keinen Nachtheil gegen sich selbst erwarten konnte, zu übergeben. Auch der Inhalt des Vertrages selbst zeuge für die dabei unterlaufene Gefährde, indem die Forderung der Uebernehmer überall in runden Summen an- gegeben, das Vermögen des Uebergebers in seinen einzelnen Stücken nicht taxirt und aufgezogen worden seyen, vielmehr die Fahrnisse wie die Liegenschaften eine beliebige Werthbestimmung er- halten haben. Auch seyen die Studienkosten des einen der Vermögensübernehmer Peter Kunz nicht erwähnt, während die Zinsen aus dem Vermögen der Uebernehmer von ihrer Mündigkeit an genau berechnet worden seyen; endlich seyen aber Letztere wie ihr Vater in gleichen Massen interessiert, das das Vermögen dem Fiskus entzogen werde, und sie hätten deshalb auch das Vermögen angenommen, und wie zum Hohne sey in §. 4 des Vertrages bei einem Vermögen von einigen tausend Gulden ein Ausgleichungsgeld von 3 fl. 55 kr. bedungen wor- den.
Gestützt auf diese Thatsachen, stellt die großh. Generalstaatskasse das Gesuch, nach gegossener Verhandlung zu erkennen, die zwischen Ignaz Kunz und dessen beiden Söhnen Peter und Franz

Ignaz Kunz abgeschlossene Vermögensübergabe sey unter Verfallung der Beklagten in die Kosten als nichtig aufzuheben.

Mit dieser Klage wird zugleich das Begehren um Beschlagnahme der übergebenen Fahrnisse ge- stellt, und dieses durch das oben Vorgetragene, womit die Ansprüche der Klägerin beschneidet seyen, sowie durch den Umstand begründet, daß der eine der Beklagten flüchtig, und es den Uebrigen ein Leichtes sey, während der beschwebenden Verhand- lungen die Fahrnisse zu veräußern.
V e s t i u s.
1) Der Ortsvorstand in Mahls erhält den Auf- trag, die von Thierarzt Kunz unterm 23. April d. J. mittelst öffentlicher Urkunde übergebenen Fahrnisse unverzüglich in sichere Verwahrung zu nehmen, und wie gesehen zu berichten.
2) Zur mündlichen Verhandlung über die Haupt- sache, sowie über das vorgetragene Arrestgesuch, wird Tagsfahrt auf
Freitag, den 28. Februar 1851,
Vormittags,
angeordnet, wobei die Beklagten sich durch einen gemeinschaftlich zu bestellenden Bevollmächtigten vertreten zu lassen haben, widrigenfalls die vorge- tragenen Klageparthien für zugehanden und et- wazige Einreden für veräußert erklärt, das Arrest- verfahren fortgesetzt, und die Beklagten mit ihren Einreden gegen die Rechtmäßigkeit des Arrestes ausgeschlossen werden.
Da der Mitbeklagte Ignaz Kunz flüchtig ist, so wird demselben diese Ladungsverfügung hiermit öffentlich verkündet.
Ettlingen, den 20. Dezember 1850.
Großh. bad. Bezirksamt.
Siehn.

114. [31]. Nr. 42,766. Offenburg. (Voll- streckungserfügung.)
J. S. des großherzogl. Steuerfiskus gegen den künftigen Wegger Se- bastian Berger hier, Forderung von 111 fl. 24 fr. an Sporeln, Steuern und Prozessen, wird ge- gen den Beklagten Liegenschaftsversteigerung er- kannt, und das Bürgermeistamt hier angewiesen, dieselbe auf das Haus des Beklagten zu vollziehen.
Offenburg, den 11. Dezember 1850.
Großh. bad. Oberamt.
R. Wieland.

113. [31]. Nr. 42,497. Offenburg. (Un- bedingter Zahlungsbefehl.)
J. S. des Alt- bürgermeisters Köstler von Offenburg, von dessen Erben, gegen den künftigen Bauführer Müller von da, wird die eingeklagte Darlehensforderung von 108 fl. nebst 10 fl. verfallenen, und dem laufen- den Zins vom 6. Januar d. J. an, nachdem Beklagter in der am 18. Oktober d. J. gegebenen 14tägigen Frist seine Schuld weder bezahlt noch die Forder- ung widerproben hat, für zugehanden erklärt, und demselben die Zahlung
binnen 14 Tagen
bei Vollstreckungsvermeidung aufgegeben.
Offenburg, den 6. Dezember 1850.
Großh. bad. Oberamt.
R. Wieland.

90. Nr. 96. Bruchsal. (Bekanntmachung.)
J. S. der Anna Maria Pabst Wwe. in Heils- heim gegen ihren Sohn Engelhard Pabst von da, und großh. Generalstaatskasse, nomine fisci, als Interdentin, Leibgebingsforderung betr., wird die gegen das Urtheil vom 23. September von der Klägerin angezeigte Appellation für verfallen er- klärt; wovon der Beklagte auf diesem Wege Nach- richt erhält.
Bruchsal, den 28. Dezember 1850.
Großh. bad. Oberamt.
v. Berg.

97. [31]. Nr. 456. Bruchsal. (Bekannt- machung.)
Mit Bezug auf das diesseitige Aus- schreiben vom 30. Oktober v. J. wird nunmehr Michael Kraus von Neuenbürg in Besiz und Gewähr der Verlassenschaft seiner verstorbenen Ehefrau eingesetzt.
Bruchsal, den 2. Januar 1851.
Großh. bad. Oberamt.
Sifher.

81. Nr. 8. Konstanz. (Bekanntma- chung.)
Mit Bezugnahme auf die diesseitige öf- fentliche Aufforderung vom 20. November v. J., Nr. 26, 281, wird die hiesige Spitalstiftung in Besiz und Gewähr der Verlassenschaft der Wittve des Küblers Johann Moog, Helena, geborne Rein- hart von hier, hiemit eingesetzt.
Konstanz, den 2. Januar 1851.
Großh. bad. Bezirksamt.
Schable.

80. Nr. 9. Konstanz. (Bekanntma- chung.)
Mit Bezugnahme auf unsere öffentliche Aufforderung vom 20. November v. J., Nr. 26, 280, werden die Erbnachfolgerin Kanette und Jose- phine Linder dahier in Besiz und Gewähr der Verlassenschaft der Wittve des Regierungstheolo- gen Manz dahier hiemit eingesetzt.
Konstanz, den 2. Januar 1851.
Großh. bad. Bezirksamt.
Schable.

112. Nr. 48,421. Ertenheim. (Ausschluß- erkenntniß.)
In Sachen
mehrerer Gläubiger, Liquidanten,
gegen
die Gantmasse des Michel Kneier
von Mahlsberg, Liquidatin,
Forderung u. Vorzugsrecht betr.,
werden alle jene Gläubiger, welche in der heutigen Schuldenliquidations-Tagfahrt ihre Forderungen nicht angemeldet haben, von der vorhandenen Masse ausgeschlossen.
B. R. B.
Ertenheim, den 28. November 1850.
Großh. bad. Bezirksamt.
Himmelspach.

71. [22]. Konstanz. (Dienstvertrag.)
Auf kommenden 1. April — längstens 1. Mai d. J. — ist bei uns die erste Gehilfenstelle mit jährlichem Gehalt von 500 fl. zu besetzen. Qualifizierte Be- werber wollen ihre Anzeigen, unter Aufschluß der erforderlichen Zeugnisse, in Balde anher ge- langen lassen.
Konstanz, den 3. Januar 1851.
Großh. bad. Steuer-Revisions des Seckreises.
Kern.

Mit einer Besize, Ziehungsliste der großh. bad. Eisenbahn-Schuldenliquidations-Kasse über das Lotte- rianlehen vom Jahre 1845.