

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1851

26 (31.1.1851)

Beilage zu Nr. 26 der Karlsruher Zeitung.

Freitag, 31. Januar 1851.

++ Karlsruhe, 27. Jan. Siebenundsechzigste öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer, unter dem Vorsitze des Präsidenten Bekk.

Von Seiten der Regierung sind gegenwärtig: Staatsrath v. Marschall, Staatsrath Stabel, Ministerialrath Cron.

Die Tagesordnung führt zur Diskussion über den Majoritätsbericht, erstattet von dem Abg. Mathy, und den Minoritätsbericht, erstattet von dem Abg. Dennig, den Staatsvertrag mit der Krone Württemberg über den Bau einer Eisenbahn betreffend.

Die beiderseitigen Anträge sind in Nr. 23 dieser Zeitung mitgetheilt worden.

Nach Eröffnung der Diskussion trägt Staatsrath Frhr. v. Marschall Folgendes vor:

Meine Herren! Ich habe schon gelegentlich der Vorlage des Staatsvertrags, worüber die Verhandlungen eröffnet sind, die Gründe dargelegt welche die Regierung zu seinem Abschluß bewogen haben und bewegen mußten, und namentlich gezeigt, daß und warum nur die Bruchsaler Linie es ist, die sowohl den allgemeinen Interessen, als den besondern Interessen des Großherzogthums entspricht, daß und warum auf deren Ausführung mit aller Entschiedenheit bestanden werden muß. Ihre verehrliche Kommission hat diesen Gründen noch weitere Gründe beigefügt und in höchst geistreicher, unwiderlegbarer Weise den Antrag auf Zustimmung zu dem Vertrag motivirt.

Es wäre in der That überflüssig, jetzt noch neue Gründe für den Antrag der Mehrheit der Kommission vorbringen zu wollen. Es wird nur nothwendig seyn, daß alle diejenigen, die bei der Entscheidung mitzuwirken haben, die gegebenen Gründe gehörig prüfen und würdigen, und ihr Vaterlandsgelübde nicht von lokalen Sympathien und Einflüssen beherrschen lassen. Jeder Zweifel in die Annehmbarkeit des Vertrags wird dann schwinden.

Eine Minorität der Kommission hat es versucht, den Vertrag zu bekämpfen, und namentlich die Motive der Regierung Schritt für Schritt verfolgen zu widerlegen. Die Widerlegung ist ihr, meines Erachtens, nicht gelungen; ich glaube vielmehr, daß sie überhaupt nichts Neues, Wesentliches vorgebracht hat, daß die Gegenargumente, die sie geltend macht, alle früher schon dagewesen sind; ja, ich gehe noch weiter und behaupte, daß die Einwürfe, die sie gegen die Regierungsmotive erhebt und ausführt, in diesen selbst schon vorbeugend als unzulässig bezeichnet sind, wenn auch nicht ausführlich, doch durch irgend eine Andeutung, so daß bei einer vorurtheilsfreien Würdigung die Regierungsmotive in dieser Weise gar nicht mehr hätten bekämpft werden können.

Wer gründlich prüfen will, wird sich hievon überzeugen. — Ich habe eben bemerkt, ich hätte in dem Bericht der Minorität keine neuen Gegenargumente gefunden, und muß mich verbessern. Einen neuen Gegengrund, und zwar einen unerhörten, habe ich allerdings gefunden, und zwar auf Seite 485 des Berichts die Klage, „daß durch den Staatsvertrag die Ehre des badischen Staates verletzt sey, und dem badischen Volk eine Demüthigung vor dem Nachbarstaate und der Welt zugemuthet werde.“ Schrecklich, meine Herren, wenn Dies wahr wäre, aber zur Heiterkeit stimmend, da es nicht wahr ist. Seitdem Posteinrichtungen bestehen, hat man nicht für nöthig gefunden, zur Wahrung der Souveränität die Einrichtung zu treffen, daß die Eilwagen an der Landesgränze Halt machen, damit die Passagiere in den Eilwagen des andern Staats übersteigen, sondern diese Wagen sind bis zur nächsten Station gefahren, und selbst in der Residenz konnte man die Postillons fremder Staaten — *horribile dictu* — sogar in deren Landesstraßen erblicken. Mit dem Eisenbahn-Betrieb verhält es sich vollkommen eben so. Niemand fällt es ein, den Betrieb der Landesbahnen in einem Bahnhof zu vereinigen, der an der Landesgränze auf freiem Felde zu errichten wäre, sondern die Einrichtung ist überall so getroffen, daß man den Betrieb der beiden Landesbahnen in einem der Gränze nahe gelegenen größern Orte vereinigt, und wenn man zu dieser Vereinigung einen Ort wählen kann, der in die Hauptbahn eines der beiden Staaten fällt, so zieht man natürlich diesen jedem andern vor. Es ist ja offenbar viel besser, daß der Betrieb zweier Hauptbahnen unmittelbar zusammengeführt werde, statt daß erst durch einen Zwischenbetrieb eine mittelbare Verbindung stattfindet. So, meine Herren, ist die Einrichtung überall, und so muß sie auch bei uns seyn, weil sie so die einzig vernünftige ist. Ich sehe nicht ein, wie es Baden sollte Schaden bringen können, wenn die württembergischen Wagen nicht in Bretten, sondern erst in Bruchsal auf der Hauptbahn Halt machen und sich erst dort den gegenseitigen Verkehr abliefern und abnehmen.

Der Hr. Berichterstatter der Minorität hat wohl auch selbst gefühlt, daß gegen eine solche Einrichtung eigentlich Nichts eingewendet werden kann. Er hat deshalb diese Frage auf die Geldfrage hinüber zu spielen gesucht, und will glauben machen, als ob der Bau deshalb Württemberg überlassen werde, weil der badische Staat nicht in der Lage sey, die für denselben nöthigen Summen aufzubringen, während doch in den Motiven der Regierung ausdrücklich bemerkt ist, daß bei einer so wichtigen Sache der Kostenpunkt von keinem Einfluß seyn dürfe, und daß die Ueberlassung des Betriebs an Württemberg nur deshalb stattfinde, weil jede andere Einrichtung eine unzweckmäßige wäre. Daß eine andere nicht unzweckmäßig seyn würde, ist von keiner Seite zu beweisen versucht worden, und wird auch nie bewiesen werden können. Mit dieser ganzen Sache hat also die badische Ehre in keiner Weise Etwas zu thun. Wenn hier von einer Ehrenver-

letzung oder Demüthigung dem Nachbarstaat gegenüber die Rede seyn könnte, so hätte sich ja Württemberg uns gegenüber dieselbe Verletzung und Demüthigung gefallen lassen; denn im Art. 22 ist bedungen, daß für eine von Pforzheim ins Württembergische zu bauende Eisenbahn der badischen Regierung alle diejenigen Rechte zustehen sollen, die Baden der württembergischen Regierung für die Eisenbahn von der Landesgränze bis Bruchsal zugestanden hat.

Mit solchen Argumenten kann man wohl diejenigen schrecken, die solche Verhältnisse nicht gehörig zu beurtheilen verstehen; aber mit solchen Argumenten wird man den Vertrag nicht umwerfen. Auch damit wird man ihn nicht umwerfen, daß man, wie die Minorität der Kommission thut, den Antrag der Mehrheit in seinem Werthe zu verkleinern sucht. Der Minoritätsbericht sagt, „daß die Majorität in ihrer Mehrzahl dem Vertrag nur zustimme als einer vollendeten Thatsache, einem fait accompli, das nicht mehr zu ändern ist, nicht aber zustimme aus innerer Ueberzeugung.“ Ich kann Dies nicht wissen, muß es aber nach dem Inhalt des Berichts der Mehrheit bezweifeln. Jedenfalls ist unrichtig, daß eine vollendete Thatsache in diesem Sinn vorliegt. In einem andern Sinn liegt sie allerdings vor. Die Gründe, die den Vertrag empfehlen, sind jetzt, nachdem auch die Mehrheit der Kommission gesprochen hat, so vollständig klar und schlagend auseinander gesetzt, daß sie nicht mehr widerlegt werden können. Die Widerlegung ist zur Unmöglichkeit geworden, und Dies ist allerdings ein fait accompli, wogegen man auch mit dem besten Willen nicht mehr aufkommen kann. Wenn man aber einmal die andere Linie will, so muß man dagegen aufzukommen suchen, und wenn die Gegenargumente fehlen, so müssen sich eben zur rechten Zeit die Worte einstellen. Dies ist ganz in der Ordnung. Aber nicht so ganz in der Ordnung ist es, wenn diese Worte verlegend und ungerecht gegen die Regierung werden, wie sich Dies der Minoritätsbericht an verschiedenen Orten zu Schulden kommen läßt. Ich gehe darüber hinweg. Der Hr. Berichterstatter der Minorität fühlt seine Vaterstadt hintangesetzt. Dies ist ein Gefühl, dem man Vieles hingehen lassen kann. Er glaubt Pforzheim mit Unrecht übergegangen, und ist von diesem Unrecht so fest überzeugt, und von dieser Ueberzeugung so fest durchdrungen, und in einer Weise befangen, daß er, wie Dies der Bericht klar zeigt, die entgegenstehenden Interessen des Landes gar nicht mehr gehörig zu sehen und aufzufassen vermag. Der Minoritätsbericht sucht sodann gleich im Eingang für seine Ansicht auch dadurch zu gewinnen, daß er der Regierung vorwirft, „sie habe die bis dahin vertretenen Grundsätze verlassen.“ Dies ist unrichtig. Die Regierung hat die Grundsätze, die sie früher hatte, unverändert festgehalten. Die jetzigen Grundsätze sind auch die früheren. Wenn der Minoritätsbericht etwa andeuten wollte, die Regierung als solche — die Mehrheit der Räte der Krone — habe früher die Pforzheimer Linie als die vorzügliche erkannt, so ist auch Dies unrichtig. Die Regierung hat, wie Sie sich wohl noch erinnern werden, bei der letzten Verhandlung in diesem Hause ausdrücklich erklärt, daß sie sich für keine der beiden Linien ausspreche, daß sie lediglich nur die Ansicht der Kammer hören wolle, und so weit ich die Akten zu lesen vermag, war die Mehrheit der Räte der Krone immer der Ansicht, für welche jetzt Einstimmigkeit unter denselben herrscht: der Ansicht nämlich, daß sowohl das allgemeine Interesse, als die speziellen Interessen des Großherzogthums die Ausführung der Zugrichtung über Bruchsal erheischen.

Ehe man aber wirklich handeln wollte, konnte man sich doch offenbar für die Bruchsaler Linie nicht aussprechen. Dies ist klar, und weiter ist klar, daß auch für diejenigen, die früher die Pforzheimer Linie als die vorzüglichere ansahen, die Verhältnisse sich inzwischen in einer Art und Weise anders gestaltet haben, daß die Frage in einem ganz andern Lichte erscheinen muß.

Der Minoritätsbericht sagt, „er könne und wolle zur Ehre Badens nicht annehmen, daß andere Motive, als die in der Regierungsbegründung entwickelten zu dem Abschluß des Vertrags mitgewirkt hätten, wie Dies im Publikum verbreitet sey.“ Von diesem Publikum ist mir erst aus dem Minoritätsbericht Etwas bekannt geworden. Ich halte diese Insinuation für unerlaubt, und hoffe, es werde darüber noch eine nähere deutliche Erklärung erfolgen. Ich weise sie jedenfalls im Gefühl der Würde der Regierung, als auch des allerentferntesten Grundes entbehrend, zurück. Die Minorität, meine Herren, beweist in der That die Schwäche ihrer Sache, wenn sie durch solche Mittel künstlich zu Gunsten ihrer Ansicht einwirken will. Wenn etwa damit gesagt werden sollte, daß die Regierung gegen bessere Ueberzeugung mächtigeren Einflüssen nachgegeben habe, so kann gerade das Gegentheil nachgewiesen werden. Oesterreich und Bayern haben an dem Streit, ob die Bruchsaler oder Pforzheimer Linie gewählt werden soll, nie mit einem einzigen Wort Theil genommen. Sie haben diese Frage immer als eine solche betrachtet und behandelt, die lediglich durch freundliche Verständigung zwischen den beiden beteiligten Regierungen zu erledigen wäre. In dieser Weise, und in keiner andern, kann und will ich die bezeichneten Worte deuten, und mit meiner eben erfolgten Erklärung wird sich sodann das Publikum der Minorität Ihrer Kommission beruhigen können. Meine Herren, seit den 10 Jahren, während welcher die Verhandlungen andauerten, haben sich Berge von Akten aufgehäuft, und doch glaubt die Minorität Ihrer Kommission, das Detail der Frage sey nicht gehörig erörtert und unter-

sucht. Sie sagt auf Seite 476 des Berichts ausdrücklich: „Wir hätten gewünscht, daß die Untersuchung nach allen Richtungen hin vollständig angestellt worden wäre; daß man sie nicht nur auf den Güterverkehr des großen Weltverkehrs, sondern auch auf den innern und nächsten Nachbarsverkehr, und vor Allem den Personenverkehr, diese wichtigsten Elemente eines ersprießlichen, die wahre Wohlfahrt des Landes am sichersten und dauerndsten fördernden Eisenbahn-Betriebs, ausgedehnt hätte; daß man die Bevölkerungs- und gewerblichen Verhältnisse des ganzen Landes, wie der zunächst theilhaftigen Bezirke mit ihren Gewerbesteuerkapitalien noch besonders in Betracht gezogen hätte. Wir hätten ferner gewünscht, daß neuere, genauere Vermessungen, neue Ueberschläge und Berechnungen nach den neuesten Erfahrungen im Gebiete der Technik für die Linie über Pforzheim stattgefunden hätten, und müssen bedauern, daß von all' Dem Nichts geschehen ist, weil wir der Ueberzeugung sind, daß das Endergebniß dieser Untersuchungen ein ganz anderes gewesen wäre.“

Meine Herren, alle diese Details liegen viel vollständiger vor, als es zur Beurtheilung der hier obsehenden Frage nur nothwendig wäre. Wozu neue Vermessungen, neue Ueberschläge und Berechnungen? Um Zeit und Kosten zu verlieren? Einen andern Zweck könnten sie nicht haben. Es liegen sogar Detailüberschläge vor, welche für die Pforzheimer Linie um 400,000 fl. unter den allgemeinen Erfahrungen stehen, die wir in Württemberg und Baden satfam gemacht haben. Diese allgemeinen Erfahrungen sagen klar und deutlich, daß der Bau einer Stunde Bahn im Durchschnitt 550,000 fl. erfordert. Der Detailüberschlag für die Pforzheimer Linie steht niedriger, und wenn er noch niedriger stünde, so würde Dies doch Nichts ändern. Um einige 100,000 fl. hin oder her, darauf kann es nicht ankommen, und wenn auch die Pforzheimer Linie die wohlfeilste wäre, so würden wir im Interesse des Landes doch nicht zu ihrer Ausführung rathen können. Die Bevölkerungstabellen liegen ebenfalls vor; allein diejenigen, die sie benutzen sollen, wissen nicht recht, was damit anfangen. Der Eine zieht nur diejenigen Orte in Betracht, die an der Linie liegen; der Andere nimmt auch auf 2 oder 3 Stunden Entfernung Rücksicht; der Eine nimmt die Städte, die ohnedies schon an der Bahn liegen, dazu, der Andere läßt sie weg. Daraus ist kein sicherer Schluß zu ziehen. Wer glaubt, daß man mit noch so vollständigen und ausführlichen Listen oder Tabellen über die Bevölkerungs- und Besteuerungsverhältnisse, über die Zahl der Eilwagen- und Omnibusreisenden etc. berechnen könne, welche Linie hier die richtige ist, ist eben bei Beurtheilung der ganzen Frage auf einem falschen Wege, und wenn er auf diesem Wege das Richtige fände, so würde er es dem Glück, aber nicht seinen Kombinationen verdanken. Die Gründe, aus denen die Minorität glaubt, daß das allgemeine Landesinteresse die Pforzheimer Richtung gebieterisch fordere, sind auf S. 477 des Berichts kurz zusammengefaßt, und es wird dienlich seyn, diese positiven Gründe für ihre Ansicht einer etwas nähern Betrachtung zu unterwerfen. Es heißt dort:

„Zwei Drittheile der Bevölkerung des Großherzogthums wohnen auf der Südseite der Bahn. Ihnen kommt den Produkten ihres Gewerbsfleißes und ihrer Landwirtschaft, so wie den Bedürfnissen, die sie aus dem nahen oder fernem Osten beziehen, soll der Umweg über Bruchsal zugemuthet, die gewerbsamen Ess- und Nagoldthäler mit der wichtigsten Fabrikstadt des Landes sollen von dem Eisenbahn-Verbande gänzlich ausgeschlossen werden.“

Meine Herren, was es für eine Bewandniß mit jenem Umwege hat, ist schon in den Regierungsmotiven gezeigt. Dort ist dargethan, daß von einem Umweg eigentlich gar nicht gesprochen werden kann, weil derselbe weniger belästigend ist, als die Steigung und der weitere Betriebswechsel der Pforzheimer Linie. Immerhin gibt aber die Minorität wenigstens zu, daß die südlich liegenden zwei Drittheile des Landes, der Oberrhein- und Seckreis, bei der Bahn wenigstens theilhaftig sind, denn sie haben einen Umweg von 2 Stunden. Aber von Pforzheim und den Enz- und Nagoldthälern wird behauptet, sie seyen ganz ausgeschlossen, während sie doch überhaupt nur 3, beziehungsweise 5 Stunden von der Bahn entfernt bleiben. Einen solchen Widerspruch sollte man sich nicht zu Schulden kommen lassen. Kalw ist nach der Ansicht der Minorität berücksichtigt, wenn die Eisenbahn durch Pforzheim geht, obgleich Kalw 5 Stunden von Pforzheim liegt. Letzteres dagegen ist, so fern es nicht unmittelbar berührt wird, sogleich ganz ausgeschlossen, wiewohl es nur 5 Stunden von Durlach liegt und auch auf der andern Seite nur 3 Stunden von der projektierten Eisenbahn entfernt ist. Solche Widersprüche sollten, wie gesagt, nicht vorkommen. Ferner heißt es im Bericht: „Alles zu Gunsten des großen Weltverkehrs, den es wenig kümmert, ob der Weg von dem Atlantischen Ozean nach dem Schwarzen Meere über Durlach, Bruchsal, oder Heilbronn führt, während der möglichsten Erleichterung und Förderung des innern Verkehrs und mit dem nächsten Nachbarlande die vorzüglichste Rücksicht getragen werden sollte. Allerwärts ist dieser Grundsatz anerkannt und zur vollen Geltung gekommen. Alle die großen Eisenbahn-Linien von Nord nach Süd, wie von Ost nach West, winden sich in Schlangenlinien, wie sie die lokalen Interessen erfordern, von einem Endpunkt dem andern zu. Keine versäumt, indem sie dem großen Verkehr dient, den wichtigeren Orten sich möglichst zu nähern, den Personenverkehr zu erleichtern, und den innern

Berkehr zu fördern und zu heben. Nur Baden steht im Begriffe, hiervon eine Ausnahme zu machen.

Ja, meine Herren, wenn wir im Begriff ständen, von diesen Grundrissen eine Ausnahme zu machen, sofern wir nicht über Pforzheim bauen, so müßten wir noch heute über Pforzheim bauen. Diese Gründe sind allerdings richtig, allein wir müssen sie cum grano salis anwenden.

Sie wissen, meine Herren, daß von solcher Anwendung der obigen Grundriss gar nicht die Rede seyn kann. Die Grundriss sind richtig; allein sehen Sie auf die Karte und Sie werden finden, daß Städte von viel größerer Bedeutung nach allen Seiten hin liegen bleiben: einmal, weil sie nicht in die Linie passen, und sodann weil man sie um besonderer Landesinteressen willen nicht an die Bahnlinie unmittelbar bringen will.

Es ist in dem Kommissionsbericht und auch in den Regierungsmotiven von einem auffallenden Fall dieser Art die Rede. Die französische Regierung hat die Stadt Metz, die doch eine sehr bedeutende Stadt und zugleich eine Festung ist, wiewohl es mit großer Kostenersparniß hätte geschehen können, absichtlich nicht an die Hauptbahn gelegt, gerade um eines ähnlichen Grundes willen, der auch hier dafür spricht, nicht die Pforzheimer Linie zu wählen, weil sich nämlich die dortige Regierung den großen Verkehr durch das Land nicht einführen, sondern innerhalb des Landes behalten wollte.

Abg. Dennig: Unter der in dem Berichte der Minorität angeführten, unter dem Publikum verbreiteten Meinung ist nichts Anderes verstanden worden, als das allerdings vielfach verbreitete Gerücht, die großh. Regierung sey durch politische Rücksichten zu dieser Entscheidung gedrängt worden.

Staatsrath Frhr. v. Marschall: Wir sind in keiner Weise durch die angeführten Rücksichten bestimmt worden. Es hat uns bei der Wahl der Linie nichts Anderes geleitet, als unsere Ueberzeugung. Allerdings wünschen auch andere

deutsche Staaten lebhaft die Herstellung einer Verbindungsbahn, und müssen sie wünschen; ob aber dieselbe über Bruchsal oder Pforzheim geführt werden soll, Dies wurde von allen Seiten stets als eine Angelegenheit betrachtet und behandelt, worüber sich einzig und allein die beiden theilhaftigen Regierungen zu verständigen hätten.

Abg. Bissing: Bei der frühern Verhandlung über diesen Gegenstand erklärte sich die Regierung für neutral; die Ansicht der Kammer entschied sich für Pforzheim. Damals äußerte der Abg. Dahmen die Ansicht: es werde am besten seyn, wenn unsere Regierung dem Nachbarstaat Württemberg keine Konzession ertheile, über Bruchsal und Bretten zu bauen. Da erhob sich eine allgemeine Protestation, ja Indignation gegen diese Aeußerung. Jetzt wird nicht bloß ein Bahnbau über Bruchsal und Bretten in Antrag gebracht, sondern selbst eine solche Konzession. Jedenfalls hätte die Regierung vor dem Abschlusse des Vertrags die Kammern hören sollen.

Es ist daher ein Schreckschuß, wenn man uns glauben machen will, daß Württemberg unter allen Umständen gegen Bretten bauen würde. Auch Das ist nicht zu fürchten, daß man bei der Bahn über Pforzheim eine Bahn von Wiesloch nach Heilbronn bauen würde. Der Majoritätsbericht stellt aber auch einen Zwang durch stärkere Macht in Aussicht. Wir als Repräsentanten des Volkes jedoch haben furchtlos nur die Rechte und die wahren Interessen des Landes im Auge zu halten. Will man aber, worauf der Bericht der Majorität dringt, Mannheim besonders im Auge haben, nun so bedroht die Bahn über Bruchsal viel mehr die Interessen Mannheims wegen des später nicht ausbleibenden Bahnbaues von Speyer nach Bruchsal.

Abg. Keller: Nach den beiden Berichten ist wenig Neues mehr zu sagen. Ich werde meine Betrachtungen über den Gegenstand zusammenbringen. Während wir ungehindert von Norden nach Süden, so wie gegen Westen an den Rhein die Eisenbahn bauen konnten, machen die Gebirgszüge an

den östlichen Gränzen den Bau nach Osten viel schwieriger. Am leichtesten ausführbar nach der Beschaffenheit des Terrains und nach allen übrigen jetzigen Verhältnissen stellt sich die Bahn über Bretten dar. Ich finde die Gründe gegen den vorgelegten Vertrag nicht stichhaltig. Wohl aber sollte im Interesse des Landes gleichzeitig mit dieser Bahn über Bretten die andere Verbindung nach Osten, die Bahn von Basel nach Konstanz in Angriff genommen werden. Darauf werde ich einen Antrag stellen.

Der Redner widerlegt hierauf mehrere Einwendungen des Minoritätsberichtes gegen den Vertrag, namentlich die Befürchtung wegen einer Bahn von Speyer nach Bruchsal, wegen des Absatzes des Oberländer Weines, wegen der vermeintlichen Demüthigung durch eine zu übernehmende Staatsverpflichtung. Er stellt den Antrag, dem vorgelegten Staatsvertrag beizutreten, zugleich aber zu Protokoll die Erklärung zu geben, welche in unserm ersten kürzern Bericht als von der Kammer angenommen mitgetheilt worden ist.

Abg. Stöffer: Der Redner vor mir hat zwischen Durlach und Pforzheim unübersteigliche Berge hingestellt. Aber es ist ausgemacht, daß weder die Steigung noch die Kosten so unüberwindlich noch so unerschwinglich sind. Ich stimme für den Minoritätsantrag. Der Redner wendet sich hierauf zur Beleuchtung einzelner Artikel des Staatsvertrages, namentlich des Art. 2. Er bemerkt, der Rückkauf sey durch die schmale Spurweite illusorisch gemacht. Ferner im Art. 19 sey die Polizei und somit ein Hebeitsrecht des Staates aufgegeben. Er setzt auseinander, wie unrecht es sey, eine Stadt wie Pforzheim von der Bahn auszuschließen; besonders da für den Verkehr von Norden und Nordwesten zur württembergischen Bahn die Verlängerung des Weges eine so geringe sey.

Abg. Prestinari: Nach jahrelangen Verhandlungen haben die beiden Regierungen von Württemberg und Baden endlich sich geeinigt. Sollen wir nun von unserer Seite Schwierigkeiten dagegen erheben? Das ist die Frage. Zugleich warten Bayern und Oesterreich auf diese Verbindung. Unsere Ehre und unsere Interessen rathen, die endlich ermöglichte Verbindung endlich auszuführen, ehe vielleicht eine höhere Macht in Deutschland die Sache in die Hand nimmt und entscheidet. Sieht man vorzugsweise auf die Interessen von Pforzheim, so müssen wir auf dieser Bahn bestehen; aber mit demselben Rechte kann dann Württemberg auf der Bahn über Wiesloch nach Heilbronn bestehen. Der Weg über Bruchsal und Bretten vermittelt die beiderseitigen Ansprüche Württembergs und Badens auf die beste Weise. Der Redner führt Dieses in einzelnen Hauptpunkten weiter aus, mit Widerlegung der entgegenstehenden Ansichten der Minorität, und schließt mit der Aufforderung, nicht durch Lokalinteressen sich bestimmen zu lassen, sondern das Ganze zu übersehen.

Abg. Friedrich schädt die Bemerkung voraus, daß hinsichtlich der Lokalinteressen seines Wohnortes die beiderseitigen Bahnen nicht von sehr verschiedener Wirkung seyen. Er führt aus, daß man bei der Anlage der Eisenbahn in unserm Lande von dem zuerst angenommenen Grundriss der kürzeren Linien längst abgegangen sey, und habe den andern Grundriss der vorzugsweisen Berücksichtigung des Personenverkehrs und des Lokalverkehrs adoptirt. Dieser letztere Grundriss spreche entscheidend für die Richtung über Pforzheim. Diese Richtung sey der Weg, der schon seit Jahrhunderten nach dem Osten und der Hauptstadt Württembergs führe. Alle Versuche, welche die Regierung früher gemacht habe, den Verkehr über Bruchsal und Bretten nach Stuttgart zu führen, seyen vergeblich gewesen. Die in Aussicht stehende Bahn von Speyer nach Bruchsal sey keine Chimäre. Wenn auch die badische Regierung diese Straße nicht bewilligen wolle, so würde wohl die deutsche Zentralgewalt uns einmal eine solche Bahn auferlegen, wenn die Bruchsaler Bahn bestände. Die Interessen von Karlsruhe würden bei der Richtung über Bretten nicht so beachtet, wie die Haupt- und Residenzstadt des Landes es anzusprechen habe. Eden so spreche die strategische Verbindung zwischen Ulm und Raftatt für die Bahn über Pforzheim. Man lasse aus dem Auge, daß außer den Goldfabriken zu Pforzheim, welche die Eisenbahn weniger brauchen, noch so viele andere Fabriken dort seyen. Eine Zweigbahn nach Pforzheim werde nicht zur Ausführung kommen. (Fortsetzung folgt.)

45. [10]3. Brustreiz-Krankheiten

Um die Brustkrankheiten, als Schnupfen, Husten, Katarrh, Engbrüstigkeit, Keuchhusten, Heiserkeit, gänzlich zu heilen, gibt es nichts Wirksameres und Besseres als die Pâte pectorale von George, Apotheker zu Epinal (Vogesen). Diese Pulver-Tabletten werden verkauft in Schachteln in allen Städten Deutschlands, in Augsburg bei H. Redlinger u. Komp., in Frankfurt a. M. bei Hrn. Konditor Schmitt, in Mannheim bei Hrn. K. Lehmann, in Karlsruhe bei Hrn. J. Weiten, Kunstbändler, Herrenstr. Nr. 23.

523. [2]2. Gernersheim. Bekanntmachung.

Montag, den 10. Februar 1851, Vormittags 10 Uhr, im großen Saale des Stadthauses dahier, wird vor dem königl. Landkommissariate Gernersheim in Befehl des königl. Forstamtes Speyer und auf Betreiben des unterzeichneten königl. Rentamtes zur öffentlichen Versteigerung nachbezeichneten Staatsrealität geschritten werden, nämlich: Ein Theil des Staatswaldes des Großgrund, innerhalb des Festungs-Kapons von Gernersheim, im Banne von Gernersheim gelegen, mit einem Flächeninhalt von 360 Tagewerken 39 Dezimalen, zum Theil produktives Land, und zum Theil neue Anlage und Wasser, in 61 Loos eingetheilt, und taxirt im Ganzen zu 15,644 fl. 37 fr. Dasselbe ist begrenzt von den Festungswerken, Privatgütern, dem Staatswalde, und dem Rhein und Rheinstrom, und ist zur Anlage von Aedern und Wiesen, zu Holzlagerplätzen u. dergleichen geeignet.

Plan, Abschlagsprotokoll und Versteigerungsbedingungen können bei dem unterfertigten Amte eingesehen werden. Gernersheim, den 14. Januar 1851. Das königl. Rentamt. M o h r.

Die Zusammenkunft findet an jedem der beiden Tage Morgens 9 Uhr auf dem Buzinalweg von Hagsfeld nach Blantenloch, am Büchiger Parthor, statt.

Karlsruhe, den 28. Januar 1851. Großh. bad. Bezirksforstf. Eggensein. S e i d e l.

708. Leipsiedingen. Schafweide-Verpachtung-Zurücknahme.

Die auf den 4. Februar d. J. ausgegebene Schafweide-Verpachtung der Gemeinde Leipsiedingen wird nun zurückgenommen. Leipsiedingen, den 24. Januar 1851. Bürgermeisteramt. S a l l. vdt. Rathsch. Straub. 703. [3]2. Karlsruhe. (Holzversteigerung.) Im großh. Hardwald, Distrikt Lachenlagen und Eichelader, werden öffentlicher Steigerung ausgelegt, Montag, den 3. Februar d. J.: 1 Stamm eichenes Nuzholz, 1 " eichenes ditto, 5 Stämme tannenes Bauholz, 30 Stück tannene Gerüst- und Leiterstangen, 1 Kasten eichenes Scheitholz, 35 " ditto Prügelpolz, 66 " forlenes ditto, 2 1/2 " birkenes ditto. Dienstag, den 4. Februar d. J.: 3025 Stück buchene Wellen, 950 " eichene ditto, 1100 " forlene ditto.

den und ihn im Betretungsfalle wohlverwahrt hierher liefern zu lassen.

Signalment desselben: Alter, 32 Jahre; Größe, 5' 8" badisch; Statur, schlant und kräftig; Haare, braun; Augen, grau; Nase, proportionirt; Mund, mittelmäßig, mit etwas aufgeworfenen Lippen; Zähne, gut; Backenbart, schwach und von brauner Farbe. A e t e r b e s c h r e i b u n g:

Ein leinerner, mit Baumwolle eingeschlagener blauer Wamm, ein Paar leinene, naturweißfarbene Beinkleider, dunkelfarbene Weste, und unter derselben ein gestrichter wollener Wamm, eine ruffisch-grüne alte Kappe mit ledernem, beschmußtem Schilde, und ein Paar frisch geflochtene lederne Halbhiel. Wertheim, den 28. Januar 1851. Großh. bad. Stadt- und Landamt. v. S t e n g e l. vdt. R i t s c h t y.

716. Nr. 3523. Säckingen. (Entmündigung.) Die ledige Martha Thoman von Säckingen wird wegen Geisteschwäche entmündigt, und unter Vormundschaft des Raimund Thoman von dort gestellt. Säckingen, den 25. Januar 1851. Großh. bad. Bezirksamt. L e i b e r.

563. [3]1. Offenb. (Erledigte Stelle.) Bei der unterzeichneten Verwaltung ist eine Gehilfenstelle mit einem im Staats-Rechnungswesen geübten Kameralpraktikanten oder Assistenten, welcher genügende Zeugnisse aufzuweisen hat, so gleich oder längstens bis 1. April zu besetzen. Der Jahresgehalt beträgt 300 fl. Offenb., den 15. Januar 1851. Großh. bad. Stiftungsverwaltung. E i s i n g e r.