

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1851

29 (4.2.1851) []

Beilage zu Nr. 29 der Karlsruher Zeitung.

Montag, 3. Februar 1851.

Programm

zum Schluß der Ständeversammlung.

Die Ständeversammlung wird Dienstag, den 4. Februar d. J., geschlossen.

Im Höchsten Auftrag Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs und in Höchster Namen wird der Präsident des Ministeriums des Innern dieselbe schließen. Morgens um halb 11 Uhr versammeln sich die Mitglieder der Ersten und Zweiten Kammer in ihren respektiven Sitzungssälen.

Die Mitglieder der Zweiten Kammer nehmen ihre gewöhnlichen Sitze ein.

Die Mitglieder der Ersten Kammer, der durchsichtige erste Vizepräsident an ihrer Spitze, begeben sich um 1/11 Uhr, unter Vortritt eines Zeremonienmeisters, in den Saal der Zweiten Kammer, und nehmen die für sie bereiteten Sessel vor den Sigen der Zweiten Kammer ein.

Um 11 Uhr werden der großherzogliche Kommissarius und die übrigen Mitglieder des Staatsministeriums aus ihrem obern Versammlungssaal von einem Zeremonienmeister in den Sitzungssaal der Zweiten Kammer geführt, wo sie die für sie bereiteten Sitze einnehmen.

Hierauf wird der großherzogliche Kommissarius die Versammlung schließen.

Nach erfolgtem Schluß wird sich der Zug in der nämlichen Ordnung, in welcher er eingetreten, zurückgeben.

Karlsruhe, den 2. Februar 1851.

Oberstammerherrn-Amt.

Ferd. Frhr. Röder von Diersburg.

vd. Bertou.

Deutschland.

† Karlsruhe, 27. Jan. Siebenundsechzigste öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer, unter dem Vorsitze des Präsidenten Bekk. (Schluß.)

Abg. Lamey: Es scheint mir, daß unsere badischen Staatsmänner die Verhältnisse, welche bei den Eisenbahnen unseres Landes obwalten, nicht frühzeitig genug vollständig überschauten, und daß man von allen Seiten nicht mit der gehörigen Energie diese Frage zu lösen gesucht. Davon haben wir jetzt die Folgen zu leiden. Mit Unrecht wirft man den Verantwortlichen der Bahn über Pforzheim die Partikularinteressen vor; es ist und muß dies nur als eine Taktik der andern Seite betrachtet werden, welche die Sache so darstellt, als seien die Verantwortlichen der Pforzheimer Bahn gleichgültig hinsichtlich der Verbindung des Westens und Ostens. Dies ist nicht der Fall; sie wollen diese Verbindung eben so, wie die Anhänger der Bruchsaler Bahn. Beide Theile sind über die Nothwendigkeit der Verbindung einig; es handelt sich nur von der Art der Ausführung. Die Entscheidung einer höhern Macht, wenn wir die Bahn über Bruchsal verwerfen, fürchte ich nicht. Eine solche höhere Macht würde entweder zwei Bahnen, über Wiesloch und Pforzheim, oder wenn eine Bahn über Pforzheim bestimmen, wenn sie alle Interessen gehörig würdige. Jedenfalls könnten wir für die Interessen unseres badischen Landes nichts Schlechteres als die Bahn über Bruchsal bekommen. Warum besteht Württemberg durchaus auf der Bahn über Bruchsal? Offenbar, weil es seinen Interessen vorzugsweise entspricht, mehr als den unsrigen. Aber folgt daraus, daß wir Württemberg unbedingt nachgeben müssen? Außer dem freundschaftlichen Nachgeben zu Gunsten Württembergs sehe ich keinen andern Grund, als die ausschließliche Beachtung der Interessen Mannheims. Lassen Sie uns aber dabei nicht übersehen, daß die Eisenbahnen an die Stelle der Chausseen getreten sind; daß wir nach und nach fast so viele Eisenbahnen als solche Straßen erhalten werden. So wird dann auch eine Eisenbahn zwischen Heilbronn und Wiesloch in einer gewissen Zeit doch erfolgen, und die Berechnungen der Bruchsaler Bahn täuschen. Daß Württemberg die Baukosten bestreitet bei der Bruchsaler Bahn, kann nicht von entscheidender Wichtigkeit seyn. Wir in Baden haben nicht minder die Mittel dazu. Die in Aussicht gestellte Zweigbahn von Pforzheim kann fast als illusorisch gelten; jedenfalls, wenn sie zu Stande käme, müßte sie auf badischem Gebiete einmünden. Hinsichtlich des Rückkaufes bleibt auch für mich die Schwierigkeit wegen der engern Spurweite, welche im Art. 1 stipulirt ist, ohne daß für den Fall des Rückkaufes eine Aenderung derselben ausbedungen ist. Bauen wir über Bretten, so erleichtern wir unsern Konkurrenten den Verkehr nach dem Bodensee, wohn auch unsere Konkurrenz geht, auf die zuvorkommendste Weise. Ein fait accompli ist nicht vorhanden; es steht ganz noch in unserer Hand, anzunehmen oder zu verwerfen. — Schließlich unterstützt der Redner den Antrag des Abg. Weller, wegen der Bahn von Haltingen nach Waldshut.

Abg. Regenauer: Bei der vorgerückten Stunde und selbst ermüdet werde ich Ihre Geduld nicht lange in Anspruch nehmen. Ich bin für Genehmigung des vorliegenden Vertrags; ich stimme damit wie vor sechs Jahren schon für die Eisenbahn-Verbindung über Bruchsal und Bretten. Mir scheint es, man habe von drei Voraussetzungen auszugehen. Die erste dieser Voraussetzungen ist: Baden kann bauen. Als vor sechs Jahren von der Eisenbahn nach Württemberg die Rede war, da sprach sich eine Mehrheit von 15 Stimmen für den Zug über Pforzheim aus. Einige stimmten für diesen Zug, weil er ihnen der beste, Andere, weil er ihnen der am wenigsten passende schien, und wieder Andere, die große Mehrzahl, weil sie überhaupt eine Eisen-

bahn nach Württemberg nicht wollten. Damals war die Waarendurchfuhr durch das Kinzigthal sehr schwunghaft, und diese fürchtete man mittelst der Eisenbahn nach Württemberg abzulenken. Inzwischen aber haben sich die Verhältnisse geändert. Der Nachbarstaat hat seine Bahn von Heilbronn nach Friedrichshafen vollendet; er hat damit den Waarenverkehr nach der östlichen Schweiz, so weit er der geographischen Lage nach eben ihm gebührt, wieder an sich gezogen; das Kinzigthal hat den Transit, dessen es sich, begünstigt durch die Eisenbahn von Mannheim nach Offenburg, vorübergehend bemächtigt hatte, wiederum verloren; alle Kunst kann ihm diesen Verkehr nicht erhalten; die Hoffnungen, die der Abg. Bader in dieser Hinsicht hegte, sind von der Regierungsbank mit Recht als eitel bezeichnet; gegen die Natur der Dinge läßt sich mit Erfolg nicht ankämpfen. Die Rücksichten auf das Kinzigthal, die im Jahr 1845 Viele von Ihnen genommen haben, sie können leider jetzt nicht mehr von Gewicht seyn. Mit einem Worte also: Baden kann bauen.

Meine zweite Voraussetzung ist: Baden muß bauen. Vor sechs Jahren, meine Herren, mochten wir in gemüthlicher Ruhe erst die Dinge abwarten, die da kommen würden. Seitdem sind aber die Schienenwege in Deutschland riesenhaft vorangeschritten. Im Norden unseres großen Gesamtwaterlandes haben Ost und West durch Eisenbahnen sich die Hand gereicht und mehrere derselben ziehen in dieser Richtung. Im Süden steht es heute noch an der Verbindung von West und Ost und durch unnatürliche Umwege muß man sie zu ersetzen suchen. An den Süden geht die Aufforderung, dem Norden nachzustreben; an Baden hängt es, daß Dies geschehe. Können wir diesen Ruf ungehört lassen? Gewiß nicht! Baden muß bauen!

Meine dritte Voraussetzung ist: Nicht, ob über Bretten oder Pforzheim, sondern ob über Bretten oder über Pforzheim und Wiesloch, das ist die Frage. Täusche man sich doch ja nicht! Die im Berichte der Majorität unserer Kommission verzeichnete Geschichte der württembergischen Stände-Verhandlungen und neuerlich wieder die gedruckt ausgegebene Petition des Heilbronner Handelsstandes zeigen es ja ganz klar, daß eine Forderung für Pforzheim vom Nachbarstaat nun und nimmer zugestanden werden würde, außer in Verbindung mit einem Gegenständnisse für Wiesloch. Also nur Eines oder das Andere kann erreicht werden: Entweder eine Bahn über Bretten, oder zwei Bahnen, die eine über Pforzheim, die andere über Wiesloch; entweder eine Bahn ohne Kosten, oder zwei Bahnen mit sehr großen Kosten; entweder eine Bahn, die der überwiegenden Summe unserer Interessen zusagt, oder zwei Bahnen, deren eine Dies minder thut, deren andere wir nicht wünschen können.

Ich dachte, diese drei Voraussetzungen seyen mehr als genug, um uns zu zeigen, was wir zu thun haben. Und in diesem Entschlusse werden wir in vollem Maße bestärkt, wenn wir auf die Rücksichten hinsehen, die wir für das große deutsche und die wir für unser engeres badisches Vaterland haben müssen, und ferner auf die Rücksichten, die wir unserer Staatsfinanzen schuldig sind.

Deutschland muß wollen, daß auch im Süden seines Gebiets ein Schienenweg von Osten nach Westen ziehe, daß er bald, daß er gut angelegt werde. Wäre die Schienenweg-Anlage zwischen zwei konkurirenden Gewerbetreibenden in Frage, nun so möchte, wie vorhin bemerkt worden ist, Einer dem Andern die Anlage verweigern. Man würde von ihm wohl etwas zu viel verlangen, wenn man verlangte, daß er den Weg zum Nachbar einrichte, damit seine Kunden fortan auch diesen mit Leichtigkeit besuchen können. Anders aber von Staat zu Staat. Da sind denn doch höhere Rücksichten zu nehmen; zumal bei zwei Staaten eines und desselben großen Ganzen. Das Gesamtwaterland kann fordern, daß auch wir, seine Söhne, für Förderung des großen Verkehrs das Unrige thun, daß wir neben unseren eigenen Interessen auch die des Ganzen im Auge haben. Auch für dieses haben wir Verpflichtungen. Sie sind hier, daß die Eisenbahn-Verbindung bald, daß sie gut hergestellt wird. Bald wird es nur geschehen, wenn wir dem vorliegenden Staatsvertrag unsere Zustimmung geben; gut für den allgemeinen Verkehr nur durch die eine Bahn über Bretten oder durch zwei Bahnen, die ich vorhin nannte.

Die Ansprüche, die das große deutsche Vaterland an uns macht, sie sind glücklicher Weise auch die der engern Heimath. Vor sechs Jahren ist lebhaft darüber gestritten worden, welcher Weg — ob über Bretten oder Pforzheim — vom Standpunkte Badens aus dem großen Verkehr am meisten dienlich sey. Jetzt ist darüber kein Streit mehr; auch die Minderheit Ihrer Kommission räumt dem Wege über Bretten den Vorrang ein. Und diesen Vorrang verdient er auch. Allerdings ist nicht bloß der Verkehr in Waaren, nein, es ist auch der der Personen, und dieser vorzugsweise, ins Auge zu fassen. Aber Jedermann erkennt jetzt an, daß derselbe von Nordwest her und dahin, um sehr Vieles stärker sey, als von Südwest her und dahin, daß darum der Linie über Bretten der Vorzug gebühre. Freilich die Minorität Ihrer Kommission will diesen Vorzug wieder in etwas verringern. Sie hat der Oberländer Weine, der Oberländer Fabrikate, der Neckar-Schiffahrt gedacht. Sonderbar, ein Württemberger Weinkäufer, in Bruchsal auf der Eisenbahn anlangend, soll hier eher verleiht seyn, sich nach dem Ueberreim zu wenden, als wenn er mit der Eisenbahn über Pforzheim in Durlach ankäme! Und doch liegt Durlach dem überreimischen Neckergebirge keineswegs ferner als Bruchsal! Wahrelich, meine

Herren, unsere Weinproduktion, der wir mit Recht alle Sorgfalt widmen, ist dabei, ob die Eisenschiene nach Württemberg über Bretten oder Pforzheim laufe, gänzlich unbetheilt. Hohen Werth muß sie jedoch darauf legen, daß die Verbindungsbahn endlich zu Stande komme; dann wird man unsere Weine landaufwärts fast im Eisenbahn-Wagen selbst kaufen können, da ja die Bahnlinie im Rheinthale durch unsere Weingelände hinzieht oder sie nahe berührt. Also nicht, daß man über Pforzheim baue, wohl aber, daß man baue, das muß der Wunsch der Oberländer Weinproduzenten seyn. Die Fabrikate der Industrie des badischen Oberlandes sollen beim Bahnzuge über Pforzheim auf der Reise nach Württemberg besser daran seyn. Wie ganz unerheblich jedoch dieser Vortheil ist, Das, meine Herren, wird Ihnen klar seyn, wenn Sie erwägen, daß es sich beim Zuge über Bretten noch nicht um zwei Stunden Umweg handelt. Auch die Neckar-Schiffahrt ist zu Gunsten des Pforzheimer Zugs in die Schladtlinie gerufen; ja, sie hat Petitionen hierfür eingereicht; sie fürchtet Verderben vom Schienenweg über Bretten. Würde sie wohl ihre Petitionen auch dann eingegeben haben, wenn man sie belehrt hätte, daß ein Votum für Pforzheim eine Eisenbahn über Wiesloch nach Heilbronn zur Folge haben könnte, daß sie sich damit den Konkurrenten näher rücke, den sie zu entfernen meinte? Ich glaube — schwerlich! Auch wir sind die Verhältnisse der Neckar-Schiffahrt nicht ganz unbekannt. Niemals war der Neckar belebter, als in neuerer Zeit, und ein Bahnzug über Bretten wird ihn nichts weniger als veröden machen. Freilich, die Lage der Neckarschiffahrt ist eben so wenig günstig, als die der Segelschiffahrt anderwärts. Ihre stets wachsende Anzahl und die Mitbewerbung der Dampfboote hat die Frachten sehr herabgedrückt. Leider können wir Dies nicht ändern. Die Wasserzölle sind sehr mächtig und von Herabsetzung der Rheinzölle ist fortbin die Rede. Tritt diese ein, und lange kann sie nicht ausbleiben, so wird sich auch die Neckar-Schiffahrt einer weiteren Erleichterung zu erfreuen haben. Den Schienenweg über Bretten sollte sie aber jedenfalls eher wünschen, als bekämpfen.

Kurz also, die Gesamtinteressen des badischen Landes sind für den Zug über Bretten. Allerdings kommen aber auch lokale Interessen in Betracht; sie knüpfen sich an Mannheim, Karlsruhe, Pforzheim. Seit mehr als sechs Jahren kämpft Mannheim unausgesetzt für die Bahnlinie über Bretten mit einem Eifer, mit einer Wärme, mit einer Ausdauer, die den großen Werth bekräftigen, den der Handelsstand Mannheims auf diese Zugrichtung legt. Es ist Dies eigentlich auch gar kein lokales Interesse, für das er streitet. Mannheim ist nun eben, das wissen wir ja Alle, der Hauptstützpunkt unseres Expeditions-, unseres Großhandels; was für diesen gewonnen wird, ist nicht für ein örtliches Interesse, es ist vielmehr für den Handel des Landes gewonnen.

Auch unsere gastliche Wohnstätte, die Residenz, hat man in den Streit gezogen; ihr Gewicht soll mit und für Pforzheim entscheiden. Bei aller Vorliebe für Karlsruhe, das so lange schon auch meine Heimath ist, habe ich indeß nicht finden können, daß es bei der Frage irgend erheblich theilhaftig wäre. Wohl müssen wir auch für Karlsruhe und mit allem Eifer sorgen, aber wir müssen anderweit sorgen, wo Dies in der That von Bedeutung und möglich ist. Hier könnte es ohne ganz überwiegende Nachteile nicht geschehen. Bedeutend mehr als Karlsruhe ist freilich Pforzheim theilhaftig, und in Pforzheim stoßen wir auf das einzige erheblichere Lokalinteresse, dem durch die Entscheidung für Bretten zu nahe getreten wird. Ich erkenne Dies gerne an. Warum sollte eine voll- und gewerbreiche Stadt wie Pforzheim den Dampfswagen vor ihren Mauern nicht willkommen heißen? Gleichwohl bin ich sehr weit von der Ansicht Derer entfernt, die in der Eisenbahn-Frage eine Lebensfrage für Pforzheim finden wollen. Mir dünkt, die Eisenbahn sey für Pforzheim denn doch immer nur von untergeordnetem Werth. Wäre Pforzheim eine Handelsstadt, wären Expeditionen- und Großhandelsgeschäfte sein Hauptberuf, so möchte man von einer Lebensfrage reden können. Aber Pforzheim ist nicht Handels-, es ist Fabrikstadt. Ich achte es darum keineswegs geringer; meine Brust ist vielmehr von freudigem und stolzem Gesühle erfüllt, wenn ich diese rührige, fleißige, hochachtbare Stadt eine badische nenne. Allein Fabrikstädte haben nun einmal andere Lebensbedingungen als Handelsstädte: sie können nach wie vor blühend fortbestehen ohne Schienenweg. Für den Hauptzweig der Pforzheimer Großgewerbe, für die Bijouteriefabriken, hat Dies ja die Minorität der Kommission bereits zugegeben; für Leder, Tuch, Papier, Eisen, chemische Fabriken u. s. f. wird man es doch auch nicht läugnen können. Dem ausgedehnten Holzhandel Pforzheims soll die Eisenbahn an Fracht ersparen; allerdings dann, wenn eine Umladung bei Durlach nicht eintreten müßte. Aber würde der Vortheil nicht im Falle der Umladung ausgezehrt, und wie will man denn diese vermeiden? Zudem hat Pforzheim die Floßstraße vor der Thüre und billige Fuhrgelegenheit stets zur Hand. Auf einen Punkt will ich noch aufmerksam machen; er scheint mir ganz überschen zu seyn. Pforzheim ist für einen ziemlich weiten Umkreis Hauptmarktort; seine beträchtlichen Kleingewerbe sind darauf eingerichtet. Denken wir uns nun den Schienenweg über Pforzheim nach Karlsruhe und Stuttgart; würden dann nicht Viele ihren Bedarf in einer dieser großern Städte suchen, die jetzt den Kleingewerben Pforzheims Nahrung und Verdienst gewähren? Und würde darum die Eisenbahn diesen Kleingewerben nicht entschieden nachtheilig werden? Meiner Ansicht nach — allerdings! Für Pforzheim wird

indes immerhin Etwas geschehen können und müssen. Ich denke nicht an die Zweigbahn; sie scheint mir ohne erheblichen Werth. Aber ich denke an mögliche Verbesserung der Postverbindung und an gute Straßen. Hier ist es, wo man für Pforzheim wirken kann und wirken muß.

Also das Landesinteresse ist für den Zug über Bretten; kein hinreichend gewichtiges Lokalinteresse dagegen. Aber auch die Staatsfinanzen, meine Herren! müssen bei unserer Frage recht ernstlich in Betracht gezogen werden. Ich weiß wohl, wir fühlen uns wieder kräftiger; die Lage des Staatshaushalts bessert sich Tag für Tag, und mit der Gnade der Vorsehung werden wir hoffentlich dessen frühere Blüthe zurückkehren sehen. Das darf uns indes doch nicht bestimmen, in mehr als heroischem Uebermuth ohne gewichtige Gründe die Last zu steigern, die uns jetzt schon obliegt. Unsere Rheinthal-Eisenbahn hat das Land mit einer Schuldsumme von mehr als 32 Millionen Gulden belastet. Man sage mir nicht, daß der Bahnbetrieb in gesegneten Jahren die Schuldzinsen deckt und noch Etwas für Tilgung übrig lasse. Man denke doch auch an den Fall großartiger Störungen im Verkehr, die gar nicht außer dem Bereiche der Möglichkeit sind und die uns in den letzten Jahren so nahe standen; und man denke, daß dann der Bahnertrag nicht reicht, daß die Steuerpflichtigen zur Hilfe kommen müssen, daß ihnen alsdann vielleicht eine sehr große Last aufzubürden ist. Ich sage Dies nicht, um von jedem fernern Eisenbahn-Unternehmen auf Staatskosten abzurathen, ich sage es aber, um Sie darauf hinzuweisen, daß wir die Staatsmittel recht sehr zu Rath halten müssen, damit sie parat seyen, wo ein ganz entschiedenes Staatsinteresse den Staatsbau fordert.

Dieses Interesse, meine Herren, ist vorhin schon besprochen worden; es wird Ihnen in die Augen springen, wenn Ihr Blick auf der Linie unserer Rheinthal-Bahn hingeleitet. Diese Bahn, die Westgrenze von Mannheim bis Basel verfolgend, ist nahe an diesem Endpunkte angelangt; sie wird alsdann ihre Aufgabe als Nord-Süd-Bahn erreicht haben, sie wird der Schienenweg seyn, der auf deutschem Gebiet den Verkehr mit der westlichen Schweiz vermittelt, mit der westlichen und mit einem Theile der mittleren Schweiz. Aber damit ist unsere Bahn noch nicht, was sie Alles werden kann. Soll sie Dies werden, soll sie die Konkurrenz anderer mit ihr jetzt oder später wetteifernden Bahnen kräftigst bestehen, dann dürfen wir sie noch nicht bei Basel oder Haltingen für beendet halten, dann müssen wir sie bis Waldshut vorschreiben. Basel ist ihr einer, aber nicht ihr einziger Endpunkt; ihr anderer Endpunkt ist Waldshut, gegenüber dem Ausgange der Flußgebiete der Aar, der Limmat, und der Reuß, gegenüber dem Punkte, in welchem das einst werdende Schweizer Eisenbahn-Netz dem deutschen Schienenwege die Hand reichen muß. Nach Waldshut zu bauen, ist darum unsere nächste und wahrlich keine kleine Aufgabe. Hier angelangt, mag man mit Ruhe den Zeitpunkt abwarten, in welchem Schweizer Kapitalien den Bahnbau bis Schaffhausen und vielleicht noch über Schaffhausen nach Konstanz fortsetzen, und in welchem die Privatindustrie nach vollkommen wieder befestigtem Vertrauen endlich auch das Projekt unserer Kinzigthal-Bahn ins Leben rufen wird. Alles Das selbst zu vollbringen, wäre dem Staate beim besten Willen rein unmöglich; es ginge leider weit über seine Kräfte. Alles, was er vermag, ist der Fortbau der Bahn bis Waldshut, und wir müssen an diesen Fortbau denken, sobald es nur immer geschehen kann.

Aber eben, weil wir Dies müssen, wie wäre es möglich, ja wie wäre es zu verantworten, den Bahnbau über Bretten, der uns Nichts kosten wird, zurückzuweisen, um die Bahnen über Pforzheim und Wiesloch herbeizuführen, welche die Staatskasse nicht wenige Millionen kosten würden?

Unsere Wahl, meine Herren, kann nicht zweifelhaft seyn; ich stimme für den Vertrag.

Abg. Schaaff von Mosbach: Ich habe im Jahr 1845 für die Bahn über Bruchsal und Bretten gesprochen; ich habe diese Ansicht auch heute noch, und stimme für den Kommissionsantrag der Majorität. Indem ich Dieses thue, habe ich aber zwei Anträge damit zu verbinden. Der erste betrifft das erhobene Bedenken wegen der Spurweite. Wir müssen bei dem Rückkauf auf unsere Spurweite umbauen dürfen.

Um hierin ganz sicher zu gehen, stelle ich den Antrag: die Kammer möge den vorliegenden Staatsvertrag genehmigen, in der Voraussetzung, daß der Art. 1 in einer solchen Weise verstanden werde, wonach bei einem eintretenden Rückkauf der Umbau der Spurweite dem badischen Staate frei bleibt. Mein zweiter Antrag bezieht sich auf die schon in Anregung gebrachten Interessen der Neckar-Schiffahrt. Ich beantrage nämlich, daß die Genehmigung des Vertrags außer der vorhin angeführten Voraussetzung gegeben werden soll in der Erwartung, daß der Schiffahrt auf dem Neckar durch Ermäßigung der Zölle eine solche Erleichterung gegeben werde, daß die Eisenbahn über Bruchsal-Bretten sie nicht benachtheiligt.

Staatsrath Frhr. v. Marschall erklärt sich gegen beide Anträge. Daß beim Rückkauf, wenn die Eisenbahn in das volle Eigenthum des badischen Staates übergehe, ein Umbau der Spurweite vorgenommen werden könne, wenn man sich nicht, wie anzunehmen, in zweckmäßiger Weise über den ferneren Betrieb vereinige, darüber sey durchaus kein Zweifel. Eine Versicherung aber darüber, daß durchaus kein Nachtheil der Neckarschiffahrt aus dem Bau der neuen Bahn je erwachse, könne der Natur der Sache nach nicht vertragsmäßig gegeben werden.

Hierauf vertheidigten sowohl der Berichterstatter der Minorität (Abg. Dennig) als der Majorität (Abg. Mathy) die von beiden Seiten gestellten Anträge in ausführlicher Begründung.

Bei der hierauf erfolgten Abstimmung werden die oben angeführten beiden Anträge des Abg. Schaaff abgelehnt und im Uebrigen die Beschlüsse gefaßt, welche in dem ersten kurzen Berichte über die Sitzung schon angegeben worden sind. (Schluß der Sitzung.)

† Karlsruhe, 31. Jan. Einundachtzigste öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer; unter dem Vorsitze des Präsidenten Bekk.

Von Seiten der Regierung sind gegenwärtig: die Staatsräthe Regenauer und Frhr. v. Marschall; die Geh. Referendare Kirchgessner und Weizel; Ministerialrath Rühl.

Die Tagesordnung führt zur Diskussion des Kommissionsberichtes des Abg. Hildebrandt über den Gesegentwurf, die Entschädigung für die aufgehobenen Besitzveränderungs-Abgaben betr.

Nach der Eröffnung der Diskussion ergreift der Abg. v. Dusch das Wort und gibt in Beziehung auf eine Stelle in dem Berichte der Ersten Kammer eine Erklärung zur Rechtfertigung des Ministeriums vom Jahr 1848.

Abg. Weller äußert sich in gleichem Sinne und schließt mit Ausdrücken der Anerkennung für das frühere Ministerium. Er fordert die Mitglieder der Kammer auf, ihre Zustimmung auszusprechen, was auch geschieht.

Bei der Diskussion der einzelnen Artikel stellt der Abg. Weller den Antrag: die Entschädigung nicht auf die Staatskasse zu übernehmen in der Weise, wie hier bestimmt wird, sondern die Fassung der Regierungsvorlage wieder herzustellen. Dieser Antrag wird von den Abgg. Jungmanns und Böhm unterstügt, von dem Abg. Preinaria bekämpft, unter Beziehung auf das Gesetz vom 10. April 1848. In dem Sinne des letztern Abgeordneten erklären sich die Abgg. Schaaff von Mosbach, Fischer, der Berichterstatter, der Präsident des Finanzministeriums, Abg. v. Dusch, Schmitt.

Der Antrag des Abg. Weller wird verworfen. In dem §. 6 soll nach dem Entwurf der großh. Regierung und der Ersten Kammer das Ablösungskapital in dem achtzehnfachen Betrag der Rente bestehen. Die Kommission der Zweiten Kammer schlägt dagegen den zwölffachen Betrag vor. Der Abg. Weller stellt den Antrag auf den achtfachen Betrag, der Abg. v. Soiron auf den zehnfachen Betrag.

Die Regierungskommissionäre, der Präsident des Finanzministeriums und Geh. Referendär Kirchgessner, rechtfertigen den Regierungsentwurf; der Präsident des Ministeriums des Innern erklärt, in Beziehung auf die gestellten Anträge weiterer Herabsetzung des Ablösungskapitals, daß

eine Ermäßigung unter den Betrag des fünfzehnfachen Betrages der Rente sich von dem Maße der billigen Entschädigung so weit entferne, daß die Regierung dieselbe bei den weitem Verhandlungen in der andern Kammer nicht unterstützen könne.

Abg. v. Dusch stellt den Antrag auf den fünfzehnfachen Betrag. Er bemerkt: je sicherer ein Staat stehe, je sicherer das Recht in ihm geschügt sey, desto höher werde auch der Werth einer rechtmäßig zu beziehenden Rente stehen. Als eine solche gesicherte Rente müßten wir im vorliegenden Falle die abzulösende Abgabe betrachten.

Der Antrag des Abg. v. Dusch kommt zuerst zur Abstimmung; er wird verworfen.

Darauf wird der Antrag der Kommission auf den zwölffachen Betrag zur Abstimmung gebracht und angenommen. Die übrigen Paragraphen werden mit einigen Redaktionsveränderungen genehmigt. Das ganze Gesetz wird bei der Abstimmung durch Namensaufruf mit allen übrigen Stimmen gegen acht (Dörr, Kaiser, Kiefer, Schey, v. Soiron, Sutter, Weller, Zittel) von der Kammer angenommen.

Der Berichterstatter (Hildebrandt) erstattet noch mündlich Bericht über eine Petition der Gemeinde Eberstadt im Amt Buchen, Ablösung alter Abgaben betreffend, und trägt auf Tagesordnung an, weil der Gegenstand durch die Annahme dieses Gesetzes erledigt sey.

Der Abg. Mayer-Kasperer erstattet einen Bericht der Budgetkommission über die Forderungen von Truppen-Verpflegungsgeldern von Seiten verschiedener Gemeinden.

Die Kommission stellt den Antrag: Der großh. Regierung durch Erklärung zu Protokoll die Ermächtigung zu ertheilen, den dürftigeren Gemeinden auf ihre rüchständigen Guthaben für Verpflegung der Reichstruppen Vorschüsse zu leisten.

Nach einer Diskussion, an welcher die Abgg. Mathy, Weller, v. Soiron, Kirsner, Huber, die Regierungskommissionäre, der Präsident des Finanzministeriums und Geh. Referendär Weizel, Theil nehmen, wird der Antrag der Kommission angenommen.

Hierauf folgt die Diskussion über den Bericht des Abg. Rettig über den zur Motion erhobenen Bericht der Petitionskommission, die Aufhebung des §. 54 des Gesetzes über die Rechte der Gemeindebürger betreffend.

Die Kommission stellt den Antrag: Die hohe Kammer wolle beschließen, in Erwägung, daß die Einweisung der Israeliten in Baden in die gemeinbürgerlichen Rechte durch Aufhebung des §. 54 der Gemeindeordnung zur Zeit nicht rathlich und nicht thunlich ist, über den Antrag der Petitionskommission zur Tagesordnung überzugehen.

Der Abg. v. Soiron spricht gegen mehrere Aeußerungen in dem Kommissionsberichte, und stellt den Gegenantrag:

In einer Adresse an Se. königl. Hoheit unterthänigst zu bitten, einen Gesegentwurf ausarbeiten und an nächstem Landtage vorlegen zu lassen, durch welchen die Israeliten, welche angeborenes Bürgerrecht haben, den übrigen Staatsbürgern, wenn auch mit Beschränkung hinsichtlich des Allmendgenusses, gleichgestellt, die Bürgerannahmen der übrigen Israeliten dagegen den Gemeinden übertragen und ihrem freien Willen überlassen werden.

An der darauf folgenden Diskussion betheiligen sich die Abgg. Weller, Zittel, Ramey, und der Berichterstatter.

Der Abg. Ramey stellt den Antrag: Die großh. Regierung zu bitten, ein Gesetz vorzulegen, wodurch der §. 54 aufgehoben und die Gleichstellung der Israeliten angebahnt wird.

Bei der Abstimmung wird der Antrag des Abg. v. Soiron angenommen. (Schluß der Sitzung.)

612. [33]. Nr. 469. Philippsburg. (Vorladung.) Klage, in Sachen der großh. Generalstaatskasse in Karlsruhe, nomine huius, gegen den ehemaligen Lieutenant Arnold von Karlsruhe, Erlassforderung betr.

Die Klägerin verlangt, legitimirt von großh. Finanzministerium, von dem Beklagten auf Grund seiner Betheiligung bei der Revolution des Jahres 1849, insbesondere bei dem Treffen von Waghäusel, und des hierwegen erfolgten verurtheilenden kriegsrechtlichen Erkenntnisses den Erlass des der Staatskasse durch die Revolution des Jahres 1849 zugefügten Schadens von 3 Millionen, eventuell in noch zu bestimmendem Betrage, unter sammtverbindlicher Haftbarkeit mit den übrigen Theilnehmern an jenem Aufstande, und unter Verfallung des Betr. in die Kosten. Der stüchtige Beklagte wird daher auf

Montag, den 10. Februar d. J. anher vorgeladen, um sich auf die Klage bei Vermeidung des Rechtsnachtheils vernehmen zu lassen, daß sonst der thatsächliche Klagevortrag für zugestanden und jede Einrede für versäumt erklärt werden soll.

Philippsburg, den 12. Januar 1851. Großh. bad. Bezirksamt. A. A. Stein.

638. [33]. Nr. 2448. Lahr. (Bekanntmachung.) In Sachen des großh. Generals Frhr. v. Rotberg in Karlsruhe gegen den gewesenen Anwalt Ziegler von da, Forderung betreffend.

Wird der unter dem 17. Oktober v. J. mit Beschlag belegte Guthabensbetrag des Beklagten an die kaiserliche Paarsche Gantmasse nunmehr dem

großh. General Frhr. v. Rotberg an Zahlungsstatt zugewiesen. Lahr, den 17. Januar 1851. Großh. bad. Oberamt. S. A. S.

635. [33]. Nr. 1071. Waldbörn. (Bekanntmachung.) Die Verlassenschaft des Balthasar Hof von Waldbörn betr. Auf Vorlage der Acten Beschl. u. s.

Wird erkannt: Es seye Katharina Beuchert, Wittve des dahier verstorbenen Balthasar Hof, in die Gewähr der Verlassenschaft desselben in Gemäßheit der diesseitigen Verfügung vom 18. September v. J. nach Ansicht des L. R. S. 770 einzuweisen. Waldbörn, den 15. Januar 1851. Großh. bad. Bezirksamt. S. A. S.

709. [22]. Nr. 3520. Rastatt. (Vorladung.) Mathäus Trautmann von Rastatt, welcher sich im Jahr 1824 als Schneidergesell auf die Wanderschaft begab, später in neapolitanische Militärdienste getreten seyn soll, und seit 8 Jahren keine Nachricht mehr über seinen Aufenthalt nach Hause gelangen ließ, wird hiermit aufgefordert, sich binnen einem Jahre dahier zu stellen und sein in 537 fl. bestehendes Vermögen in Empfang zu nehmen, widrigenfalls er für verfallen erklärt und sein Vermögen seinen gesetzlichen Erben in fürsorglichen Besitz gegeben würde. Rastatt, den 27. Januar 1851. Großh. bad. Oberamt. v. Pennin.

649. [33]. Holzhausen. (Erdbvorladung.) Dorothea Jost, Ehefrau des Zimmermanns Michael Pummel von Rheinischhofheim, welche

vor vielen Jahren nach Amerika ausgewandert ist, ist zur Erbschaft ihrer am 7. December 1850 kinderlos verstorbenen Schwester Salomea Jost, gewesene Ehefrau des gleichfalls verstorbenen Bürgers und Webermeisters Michael Stabl von Holzhausen, berufen. Da deren Aufenthalt hierorts unbekannt ist, so wird dieselbe oder ihre Rechtsfolger hiermit aufgefordert,

binnen drei Monaten sich zu melden, als sonst nach Ablauf dieser Frist die Erbschaft denjenigen zugetheilt würde, welchen sie zufälle, wenn dieselbe zur Zeit des Erbanfalls nicht mehr am Leben gewesen wäre. Rheinischhofheim, den 23. Januar 1851. Großh. bad. Amtsreferat. S. Bodemüller, D. S.

739. [22]. Stetten am Heuchelberg, k. würt. Gerichtsbezirks Bratenheim. (Erbenaufruf.) Die beiden ledigen Geschwister: Friedrich und Johanne Rosine Dehler von Nordheim, Kinder des weil. Joseph Dehler von da, welche sich im Großherzogthum Baden in Diensten befinden sollen, werden aufgefordert, die ihnen auf Absterben des ledigen Christian Gottfried Dehler zugefallene Erbschaft von je 105 fl. in Empfang zu nehmen, und zu diesem Behufe innerhalb 45 Tagen von heute an ihren Aufenthaltsort anzuzeigen, widrigenfalls sie als verfallen betrachtet, und ihr Vermögen in pflegschaftliche Verwaltung gestellt würde. Am 27. Januar 1851. A. Amtsnotarlat Schwabern. A. J. Jörn.

634. [33]. Nr. 708. Karlsruhe. (Erdbvorladung.) Karl Wagner, lediger Buchdrucker von hier, welcher sich im Jahr 1839 nach Amerika begeben hat, ist zur Erbschaft seines verlebten Vaters Kaspar Wagner von hier berufen. Da der Aufenthaltsort des Karl Wagner dies-

seits unbekannt ist, so wird dieser oder seine etwaigen Abkömmlinge hiermit aufgefordert, binnen 4 Monaten,

von heute an, zur Erbschaftsbildung dahier zu erscheinen, widrigenfalls die Erbschaft lediglich denjenigen zugetheilt werden würde, welchen sie zufälle, wenn der Vorgeladene zur Zeit des Erbanfalls nicht mehr am Leben gewesen wäre. Karlsruhe, am 24. Januar 1851. Großh. bad. Stadtamtreferat. S. B. d. A. R. Meyer.

715. [22]. Nr. 2397. Durlach. (Schuldenliquidation.) Die Landwirthe Ludwig Kögeler'schen Eheleute von Weingarten wollen nach Nordamerika auswandern. Alle diejenigen, welche Ansprüche an dieselben zu machen haben, werden daher aufgefordert, solche in der auf

Dienstag, den 11. Februar l. J., Vormittags 9 Uhr, anberaumten Schuldenliquidationstagfahrt um so gewisser anzumelden, als ihnen zu ihrer Befriedigung später nicht mehr verholten werden könnte. Durlach, den 28. Januar 1851. Großh. bad. Oberamt. Eichrodt.

717. [32]. Nr. 3469. Mannheim. (Ausforschungsverkenntnis.) Diejenigen Gläubiger, welche ihre Forderungen an die Verlassenschaft des Lorenz Hfeger von Mannheim in der heutigen Tagfahrt nicht angemeldet haben, werden mit denselben von der vorhandenen Gantmasse ausgeschlossen. Mannheim, den 9. Januar 1851. Großh. bad. Stadtamt. A. A. Grohe.

717. [32]. Nr. 3469. Mannheim. (Ausforschungsverkenntnis.) Diejenigen Gläubiger, welche ihre Forderungen an die Verlassenschaft des Lorenz Hfeger von Mannheim in der heutigen Tagfahrt nicht angemeldet haben, werden mit denselben von der vorhandenen Gantmasse ausgeschlossen. Mannheim, den 9. Januar 1851. Großh. bad. Stadtamt. A. A. Grohe.