

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Landtags-Zeitung. 1833-1846 1842

140 (2.9.1842)

Sechstes Abonnement.

Ein Abonnement besteht aus 25 Nummern und kostet 40fr. Durch die Post bezogen für Baden 48 fr. Die Bestellungen sind für jedes folgende Abonnement zu erneuern.

Landtags-Zeitung.

Man abonniert bei dem nächstgelegenen Postamte in Karlsruhe bei Malsch und Vogel, von welchen das Blatt auch im Buchhändlerwege zu beziehen ist.

[Nr. 140.] Verhandlungen der II. Kammer der badischen Stände im Jahre 1842. [2. September.]

Herausgegeben von den Abgeordneten

Bassermann, Bissing, v. Ihstein, Kuenzer, Martin, Hindeschwender, Sander, Welcher und Weller.
Redigirt von dem Abg. Karl Mathy. — Druck von Malsch und Vogel in Karlsruhe.

53ste öffentliche Sitzung der 2. Kammer.

Karlsruhe, 1. September. Präsident Bekk. Regierungskommission: Staatsrath Frhr. v. Rüdiger, Ministerialrath v. Marschall.

In der heutigen öffentlichen Sitzung wurden die rückständigen Positionen des außerordentlichen Budgets beraten. Der Bericht folgt morgen.

Am Schlusse der Sitzung verliest das Sekretariat die in der 44. Sitzung beschlossene Adresse wegen der Vermehrung des Armeekorps und Einführung einer Landwehr. Sie lautet, wie folgt:

Durchlauchtigster Großherzog!
Gnädigster Fürst und Herr!

Die zweite Kammer hat in ihrer 44. und 45. öffentlichen Sitzung das ordentliche und das nachträgliche Budget des Kriegsministeriums für die Jahre 1842 und 1843 beraten und die verlangten Summen mit unerheblichen Aenderungen bewilligt.

Das nachträgliche Budget enthält für beide Jahre die bedeutende Mehrforderung von 529,204 fl., welche, mit Ausnahme verhältnismäßig geringer Beträge für Dienstalterszulagen an Offiziere und Nichtstretende, so wie für Besserstellung und Vermehrung des Militär-sanitätspersonals, ausschließlich durch die Ergänzung und Vermehrung des Armeekorps begründet wird.

Der gegenwärtige Stand von 16,494 Mann, einschließlich der Nichtstretbaren, womit die Zahl der aus der Kon- scription zu ergänzenden Mannschaft von 10,122 auf 15,810, also um 5,688 Mann vermehrt wurde, ist in den Vorlagen des Kriegsministeriums als derjenige Stand bezeichnet, welcher den näheren Bestimmungen der Kriegsverfassung des deutschen Bundes ganz entspricht und in der ersten Hälfte des vorigen Landtags die Zustimmung der beiden Kammern erhalten habe.

Im Rückblicke auf die ständischen Verhandlungen in den Jahren 1822, 1831 und der späteren Landtage sowohl, als bei der Berathung in der 44. öffentlichen Sitzung

am 23. August d. J., konnte sich die Kammer jedoch nicht überzeugen, daß die näheren Bestimmungen der Kriegsverfassung des deutschen Bundes von den Jahren 1821 und 1822 diese Vermehrung des Armeekorps bedingen; wohl aber erkannte sie dieselben als geboten durch den Bundesbeschluß vom 24. Juni 1841, betreffend weitere Anordnungen zur Sicherung der Bereitschaft und Schlagfertigkeit des Bundesheeres.

Die Kammer konnte ferner die Behauptung nicht in ihrem ganzen Umfange zugeben, daß die Vermehrung des Armeekorps in der ersten Hälfte des vorigen Landtags die Zustimmung beider Kammern erhalten habe; indem die zweite Kammer damals zwar den Kredit für die außerordentlichen Rüstungen bewilligte und im Allgemeinen die Verstärkung des Armeekorps, zur Zeit als solche stattgefunden, als gerechtfertigt betrachtete, keineswegs aber diese Vermehrung als bleibend für die Zukunft ansah, vielmehr die Hoffnung aussprach, daß die Zukunft, ohne Beeinträchtigung der militärischen Zwecke des Bundes, die größtmögliche Erleichterung der schweren Last gewähren werde, welche in dem bewaffneten Frieden liegt.

Der Geist, welcher bei herannahender Gefahr alle Deutschen beseelte und in allen deutschen Kammern sich kund gab, scheute kein Opfer, um die Selbstständigkeit des Vaterlandes zu schützen und zu erhalten. Das badische Volk und die badischen Kammern haben ihre Liebe zum Vaterlande und ihre Aufopferungsfähigkeit für dasselbe nicht minder als die deutschen Bruderstämme bethätigt.

Dagegen kann die Kammer die, zur Abwendung der Gefahr von Außen, sowohl von dem deutschen Bunde als von den einzelnen Regierungen angeordneten Maßregeln, so weit sie eine Vermehrung des stehenden Heeres über den frühern Stand verfügen, nicht als bleibend im Frieden anerkennen.

Sollte der Gesamtaufwand für das Armeekorps auf der gegenwärtigen Höhe bleiben, wo er mit durchschnitt-

lich 1,954,000 fl. nahe auf ein Viertel der zur Bestreitung des eigentlichen Staatsaufwandes verfügbaren Mittel im Betrage von 9,326,000 fl. ansteigt, so würden damit die nothwendigen und dringenden, theilweise schon längst verheißenen Verbesserungen in der Rechtspflege und Verwaltung in die Ferne gerückt, die Mittel für Erziehung und Unterricht, für die Pflege der Volkswirtschaft geschmälert, das Anwachsen des Nationalvermögens gehemmt werden, ohne daß auf der andern Seite der Zweck einer wahren Landesvertheidigung durch die bleibende Vermehrung des Armeekorps auch nur annähernd erreicht wäre.

Ueberzeugt, daß der deutsche Bund die neuesten Bestimmungen nur als für die Zeit der Gefahr maßgebend und dauernd erlassen habe, und daß er die in dem Beschlusse vom 21. Juni 1841 vorbehaltenen umfassendere Revision der Bundeskriegsverfassung — in dem Sinne einer besseren Wehrverfassung und der Minderung des Aufwandes für das stehende Heer, unverzüglich anordnen und in das Leben führen werde, — hat die Kammer den Aufwand für die Vermehrung des Armeekorps in der laufenden Budgetperiode als vorübergehend bewilligt.

Eben so gibt sich die Kammer der Erwartung hin, daß die Regierung mit Nachdruck dahin wirken werde, den Aufwand für das Militär im Frieden auf ein Maß zurückzuführen, welches die Kräfte des Landes nicht zum Nachtheile seiner wichtigsten materiellen Interessen unverhältnißmäßig in Anspruch nehme.

Geleitet von dieser Ueberzeugung und eingedenk ihrer heiligen Pflichten für das von dem Wohle des Fürsten unzertrennliche Wohl des Landes, hat die zweite Kammer beschlossen:

Eure Königliche Hoheit unterthänigst zu bitten: 1) durch Höchst Ihre Gesandtschaft bei der hohen deutschen Bundesversammlung mit Nachdruck dahin wirken zu lassen, daß die umfassendere Revision der Kriegsverfassung des deutschen Bundes, welche der, unter dem Einflusse der Kriegsgefahr erlassene und nur als vorübergehende Maßregel anzusehende Beschluß vom 24. Juni 1841 in Aussicht stellt, zu dem Zwecke einer Erleichterung der drückenden Last für das stehende Heer und Einführung einer die Landesvertheidigung besser sichernden Wehrverfassung, möglichst bald vorgenommen und in das Leben geführt werde.

2) Dem nächsten Landtage einen Gesetzentwurf über Errichtung einer Landwehr, ebenfalls zu dem Zwecke einer wahren Landesvertheidigung und einer Verminderung des die Kräfte des Landes übersteigenden Aufwandes für das Militär, vorlegen zu lassen.

Die Adresse wird von der Kammer genehmigt und die Sitzung geschlossen, worauf eine geheime Sitzung stattfindet.

52ste öffentliche Sitzung der 2. Kammer.
(Schluß.)

Ministerialrath v. Marschall. Wir sind Alle einverstanden, daß nichts verwendet werde, als was nothwendig ist. Dies ist aber in jedem einzelnen Falle eine Thatfrage. Ich habe mir vorgenommen, alle Pläne durchzusehen und

jeden unnöthigen Aufwand zu beseitigen. Daß unsere Anstalten zum Theil größer sind, als anderwärts, kommt wohl daher, daß unsere Anstalten zugleich eine erweiterte Postanstalt sind, also etwas enthalten, wofür an andern Orten noch ein bedeutender Aufwand erfordert wird.

Erfurt und Hecker sprechen noch für möglichste Sparsamkeit bei den Bauten, welche nicht immer eingehalten werde, namentlich in Beziehung auf die Verwendung großer, glattbehauener Steine und die Holzverschwendung bei den Bahnhöfen.

Ministerialrath von Marschall entgegnet, daß die Bahnhöfe in andern Ländern, z. B. in Belgien, auf welche man verweise, nur provisorische seien, welche nach und nach durch definitive ersetzt werden, die theurer kommen als bei uns.

Hoffmann fügt bei, daß die äußere Ausstattung unserer Bahnhöfe nicht viel koste; wenn man nicht über die Größe und Zahl derselben klagen könne, so werde bei den andern Klagen nicht viel herauskommen. Bei den Modellen für Privathäuser habe man die Bahnwarthäuschen im Auge gehabt; diese kosten 13—1400 fl. für eine Familie, während die Bauernhäuser höher kommen. — Bader tritt dieser Ansicht bei.

Jörger dankt der Regierung, daß der Wunsch der Stadt Baden, eine Seitenbahn von Dös zu erhalten, berücksichtigt werde; dieselbe sei ein Bedürfniß, indem die vielen Fremden an Sommertagen von Dös nach Baden nicht in Omnibus befördert werden könnten.

Staatsrath Frhr. v. Rüdert bemerkt, daß man nicht beabsichtige, diese Seitenbahn auf Staatskosten zu bauen, da sich dieselbe als Privatunternehmen rentiren werde.

Kettig äußert, daß seither sehr große Klagen über die Wagen dritter Klasse bestanden, indem man darin allzu sehr der Witterung ausgesetzt sei. Ferner sollten auch die am wenigst besuchten Wagen an die gefährlichsten Stellen gesetzt werden.

Ministerialrath v. Marschall. Wenn man die Wagen dritter Klasse eben so bequem mache, wie die andern, so werden letztere nicht mehr besucht werden. Die ersteren aber seien bei uns besser eingerichtet als anderwärts.

Bassermann findet die Bemerkung des Abg. Kettig in nichts begründet; dagegen seien aber unsere Personwagen etwas zu nieder. Wenn man aufsteht, stößt man, selbst ohne Hut, mit dem Kopf an die Decke.

Bosselt schlägt vor, die Seitenwände der Wagen so weit zu verlängern, daß ein Herunterfallender nicht unter die Schienen gerathe.

Die allgemeine Diskussion wird geschlossen. Die Anträge der Kommission lauten: 1) Mit Einschluß des von den früheren Bewilligungen am letzten Dezember 1841 noch vorhanden gewesenen Creditrestes zu 162,797 fl. für die laufende Budgetperiode 6,322,399 fl. zu bewilligen. 2) An die Großherzogliche Regierung die Bitten zu stellen: a. in dem Orte Renchen einen Haltpunkt zu errichten, b. in der Section XII vom Isteiner Kloze an die Linie nach Lörrach zur Ausführung zu genehmigen. 3) Die Petition der Gemeinden des Renchthales, den Bahnhof in Appenweiler betreffend, mit dem Wunsche an das

Großherzogliche Staatsministerium zu überweisen, die Einrichtungen für den Bahndienst in dem Umfange herzustellen zu lassen, daß sie der auf dieser Station nach der Lage des Orts zu erwartenden bedeutenden Concurrenz genügen, und da hier in der Regel zwei Wagenzüge zusammen kommen werden, welche ihre Ladung gegen einander auszutauschen haben, die Anordnung zu treffen, daß zwei Wagengeleise bedeckt werden. Der erste Antrag der Kommission wird ohne Erinnerung angenommen.

Bei dem zweiten Antrag a. erklärt Ministerialrath von Marschall, daß man über die Hauptpunkte noch Erfahrungen machen werde; das Bedürfnis sei dann leicht zu befriedigen.

Hundt. Mit der von der hohen Regierung gegebenen Zusicherung kann ich mich beruhigen und ich erlaube mir nur, in Bezug auf die Errichtung eines Haltpunktes oder Stationsplatzes bei Renchen einige nähere Verhältnisse anzugeben. In der ersten Vorlage über den Eisenbahnbau war in der angefügten Karte die Errichtung eines Haltpunktes bei Renchen eingezeichnet, welchen ich jedoch in der letzten Vorlage mit Befremden vermiste. Warum man wieder davon abgegangen, oder ob dieses nur auf einem Versehen beruht, ist mir natürlich unbekannt. Die Straße nun, an welcher bei Renchen ein Stationsplatz errichtet werden soll, zieht sich aus dem Württembergischen, von Freudenstadt an durch das Renchthal und seine Bäder, über die Städte Oppenau, Oberkirch und Renchen, ferner über Wachshurst und Rheinbischofsheim bis an den Hafen zu Freistett. In den benannten Städten besteht bekanntlich ein nicht unbedeutender Handel mit Landesprodukten, namentlich aber im Renchthale. Dieser Handel und Verkehr verdient gewiß alle Berücksichtigung, so wie die oberhalb der Eisenbahn und Renchen liegenden Gemeinden, für welche die gleichen Gründe sprechen, wie für die in dem Kommissionsbericht aufgeführten Gemeinden, welche sämmtlich unterhalb der Eisenbahn bei Renchen liegen. Ich muß daher die Bitte stellen, den vorgetragenen Gründen alle Aufmerksamkeit zu widmen und ich unterstütze den Antrag der Kommission, den bei Renchen schon früher bestimmten Haltpunkt auch wirklich zu errichten, sowohl im Interesse der Umgegend, als auch der Handel- und Gewerbetreibenden.

Bader entgegnet auf die Bemerkung des Hrn. Regierungskommissärs: im vorliegenden Fall sei das Bedürfnis jetzt schon erkannt, man müsse es also gleich im Anfang befriedigen. — Der Antrag wird angenommen.

Kindeschwender glaubt, daß sich das Bedürfnis auch dahin herausstellen werde, bei Steinbach einen Anhaltspunkt zu errichten.

Zu 2, b äußert Böhm: Er sei erfreut, daß die Kommission der Verlegung des Bahnhofes nach Lörrach den Vorzug gegeben habe, weil dadurch der Vortheil der Bahn dem Lande erhalten werde, welcher durch die Ausmündung der Bahn in Weil dem Auslande, zunächst der Stadt Basel, zugewendet worden wäre. Er besorgt auch nicht, daß die Frequenz der Bahn dadurch gemindert werde, sondern erwartet eher eine Vermehrung derselben. In Beziehung auf die Kosten dürfe man nicht besorgen, daß der Voranschlag überschritten werde, da die Erfah-

rung vielmehr Ersparnisse gegen die Voranschläge zeige. Der Mehraufwand werde durch eine erhöhte Steuereinnahme ausgeglichen, wenn Lörrach und das Wiesenthal sich heben, so wie durch die Vortheile, welche den Bewohnern zugehen. Durch die Zustimmung der Kammer werden auch die Zweifel gelöst, welche die Regierung bisher über die Ausmündung der Bahn gehabt habe. Er bittet dieselbe, sich bald für diese Richtung zu entscheiden, damit die Arbeiten begonnen werden können.

Schanzlin unterstützt auf's Wärmste den Antrag der Kommission und bedauert, daß die Regierung dem Projekt der Ausmündung nach Basel geneigt sei; er hofft aber, daß die Regierung nach dem Wunsche der Kammer davon abgehen und die Unterhandlungen mit Basel abbrechen werde, welche in der obern Gegend Bestürzung erregt haben.

Staatsr. Frhr. v. Rüd. Es sind vor der Entscheidung über die Richtung zwei Punkte zu erledigen. Der erste ist der Kostenpunkt; dabei ist zu besorgen, daß der Voranschlag von 600,000 fl. durchaus nicht hinreichen werde. Der zweite Punkt sind die Verhandlungen mit einem Nachbarstaat, welche noch fortzusetzen sind, da bis jetzt kein Grund vorhanden ist, sie abzubrechen. Die Bitte sollte daher dahin beschränkt werden, die Richtung der Bahn näher zu erwägen.

Mördes erläutert, daß die Kommission bei näherer Erwägung der Verhältnisse einstimmig dem Antrage beigetreten ist. Bei Verhandlungen mit der Schweiz kann man eines trostlosen Ausganges gewiß seyn; es gehört ein hoher Grad von Hoffnung dazu, einen besseren Erfolg zu erwarten. Abgesehen davon sind aber andere Gründe für die Richtung nach Lörrach entscheidend. Es sei mit Zuverlässigkeit anzunehmen, daß der Voranschlag nicht überschritten werde und die großen Vortheile für das Wiesenthal können füglich in die Waagschale gelegt werden.

Schaff. Wir wollen mit der Stadt Basel in möglichst freundschaftlichem Verhältniß stehen; allein wir wollen ihr nicht die Vortheile unserer Eisenbahn zuwenden, wenn sie uns nicht entsprechende Vortheile bietet. Der Redner findet, daß der Bahnhof nach Lörrach gehöre und stimmt für den Vorschlag der Kommission.

Goll unterstützt den Antrag gleichfalls, weil er den beiden fremden Endpunkten Frankfurt und Basel nicht alle Vortheile eines Unternehmens zuwenden will, ohne daß sie zu den Kosten im Verhältniß beitragen.

Gottschalk freut sich, daß dem Oberlande in diesem Hause so viele Rechnung getragen wird und macht auf die große Baumwollen- und Papierindustrie nebst vielen andern, namentlich die Eisenproduktion im Wiesenthal aufmerksam, welche nicht ohne Einfluß auf die Eisenbahn bleiben; sodann komme in Betracht, daß dort, an der Grenze Zollgebäude nöthig sind, die man nicht auf dem Weiler Felde unter das Feuer der ausländischen Kanonen stellen sollte. Er wünscht, daß die Regierung bald mit den Arbeiten beginnen lassen möge.

Sander erinnert an die Anerbietungen der Baseler zur Bildung einer Gesellschaft für den Eisenbahnbau. Sollte man nun die Bahn auf Staatskosten nur darum

gebaut haben, um der Stadt Basel den Vortheil unentgeltlich zuzuwenden und sich von den Baseler auslachen zu lassen? Der Redner erklärt sich unter Anführung gewichtiger Gründe für Lörrach. Es handle sich hier nicht um einige Hundertausend Gulden, sondern um die Frage, ob die Bahn von Offenburg aufwärts für das Land von Nutzen seyn soll oder nicht. Jetzt, wo die ganze Bahn auf der Steuer ruht, wo alle Beiträge aus Grundstocksmitteln verweigert wurden, sei auch die Stimme der Kammer, welche die Steuern zu bewilligen hat, von Gewicht, und die Regierung habe keinen Grund, sich ihrem Wunsche zu widersetzen. Man könnte mit dem Anleihen auch die Bedingung verbinden, daß die Bahn nach Lörrach zu führen sei; doch hält er dies nicht für nöthig, da die Regierung die Nothwendigkeit einsehen werde; nur wünscht er eine beruhigende Zusicherung darüber zu erhalten.

Staatsrath Febr. v. Rüd. Meine Erklärung ging dahin, daß die Regierung nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge sich noch nicht definitiv entscheiden könne. Eine bestimmte Zusicherung zu geben, bin ich nicht ermächtigt. Es handle sich nicht davon, die Eisenbahn einem benachbarten Schweizerkanton zu schenken, nachdem man seine Anerbietungen zurückgewiesen; es sei nur die Rede von dem badischen Endpunkt der Bahn und in dieser Beziehung könne noch keine bestimmte Erklärung gegeben werden.

Hoffmann hat die bestimmte Ueberzeugung, daß im Interesse des Landes, des allgemeinen Verkehrs und der oberen Gegend, die Bahn nach Lörrach geführt werden muß. Er besorgt nicht, daß der Kostenüberschlag überschritten werde, schon darum, weil dort für den Tunnel bei Lörrach ein doppeltes Geleise vorgesehen sei, während ein einfaches genüge. Was man auch mit Basel unterhandeln mag, es kann die Nachtheile eines Zuges nach Weil nicht beseitigen.

Zimmer werde der Verkehr jener Gegenden belästigt, wenn man schweizerisches Gebiet passieren und sich der Zollkontrolle unterwerfen muß. Ebenso kann der Verlust des Verkehrs vom Bahnhofe nicht beseitigt werden, der bei der Verlegung nach Weil der Stadt Basel zufiele, bei Lörrach aber dem Lande erhalten und bei der Wichtigkeit der Bahn als Hauptverkehrsstraße für Mitteleuropa von hoher Bedeutung seyn wird. Unter diesen Verhältnissen könnte er selbst für die Fortsetzung der Bahn von Lörrach nach Basel nur dann stimmen, wenn Basel darum hätte und einen entsprechenden Beitrag zu den Kosten gebe.

Bassermann. Wir bauen die Bahn nicht, um bloß den Fuhrmann durch das Land zu machen, sondern um etwas von den Früchten des Verkehrs im Lande zu fixiren. Es gilt den Handel des Landes gegen den ausländischen; hiergegen kommt der Kostenaufwand nicht in Betracht.

Gretzer. Als Mitglied der Kommission hatte ich mir vorgenommen, keinen Antheil an der Diskussion zu nehmen, da in dem Bericht alles Wesentliche enthalten ist, was sich über die Mündung der Bahn sagen läßt, und kein Redner sich gegen denselben ausgesprochen hat. Ich habe mich daher bloß erhoben um den Mitgliedern, die so warm für Lörrach gesprochen, meinen Dank Namens der Stadt Lörrach auszusprechen. Aber Cines hat mich er-

schreckt, als ich von der Bank der Regierung vernahm, daß noch immer Unterhandlungen wegen des Bahnhofes mit Basel angeknüpft seien. Wahrlich, wenn diese Nachricht in das Oberland kommt, wird sie bestimmt keinen angenehmen Eindruck machen. Ich möchte daher die Regierung bitten, die Unterhandlungen mit Basel abzubrechen; denn sie mögen auch geführt werden, wie sie wollen, der Abschluß wird immer zu unserem Nachtheil ausfallen; ich erinnere nur an den Holländer Vertrag; mit Basel wird das Nämliche geschehen. Kommt der Bahnhof nach Weil, so werden die Basler sagen: bis hierher und nicht weiter, wie die Holländer bis an's Meer. Ich bitte daher nochmals die hohe Regierung, Basel das Ultimatum zu übergeben und dann die Verhandlungen abzubrechen. Cines muß ich noch bemerken: kommt der Bahnhof nach Lörrach, so bin ich gewiß, daß die Bahn von da aus bis an den Bodensee fortgeführt wird. Wenn die Regierung zu diesem Bau keine Lust haben sollte, so überlasse sie diesen Bau Privaten; ich habe von einem achtbaren Mann, einem Regierungsmann aus der Schweiz, die Versicherung erhalten, daß sich Actionäre genug finden würden, diesen Bau zu unternehmen, wenn ihnen auch nur geringer Zins garantiert würde. Auf dem Bodensee würden dann Reisende und Waaren nach dem Rheine gebracht werden. Durch eine weitere Gesellschaft würde sicherlich dann die Eisenbahn, dem oberen Rheinthal entlang, über Schur an den Fuß des Splügen gebaut und so mittelbar mit der Mailand-Benediger Bahn in Verbindung gesetzt, und so das adriatische Meer mit der Nordsee verbunden werden. Ich stimme mit dem Kommissionsantrag.

Böhme glaubt, daß die Abstimmung der Kammer der Regierung Anlaß geben werde, die Unterhandlungen mit Basel, wenn nicht abzubrechen, doch auf eine andere Basis zu stellen, nämlich auf die Führung der Bahn nach Lörrach, von wo aus sie später nach Basel geleitet werden könne.

Hecker hebt die Wichtigkeit von Lörrach als künftigem Stapelplatz des Handels von und nach Italien hervor.

Der Antrag der Kommission wird einstimmig angenommen.

Zu dem dritten Antrag äußert Knapp. Es sei die Frage, in wie weit dem eben einstimmig gefaßten Beschluß der Kammer Folge gegeben werde, wenn an dem Plane für die Bahn Aenderungen gemacht werden, wie diejenigen bei dem Bahnhofe in Appenweier. Er wünscht, daß es bei dem früheren Plane bleibe.

Ministerialrath v. Marschall. Die Regierung hat gegen den Antrag nichts einzuwenden und glaubt, daß die Kammer bei der Ausführung des Berichtes über die Sache hinweggehen könne.

Mehger, Sander, Hoffmann und Ministerialrath v. Marschall äußern sich dahin, daß sich die Petenten bei dem, was für Appenweier geschehen ist, beruhigen können, indem ein weiteres Bedürfnis, wenn es sich zeige, auch befriedigt werde. Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Die öffentliche Sitzung wird geschlossen.