

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1843

13 (14.1.1843) Extrabeilage

Samstag, den 14. Januar 1843.

Erwiderung auf den Rishaupt'schen Aufsatz in Betreff der baden-darmstädter Eisenbahn.

Es ist charakteristisch, wie die bis jetzt das Wort für Heidelberg genommen habenden Aufsätze im Beginne leise austreten, beiseiden daran zweifeln, ob die schwachen Gründe dem starken Gegner gegenüber nicht spurlos verhallen werden, bald darauf aber einen sehr bestimmten Ton annehmen, absprechend werden, weil sie zufälliger Weise einige irrige Zahlen nachweisen konnten, und schließen, als wäre gar keine Widerlegung möglich, jede Entgegnung also überflüssig.

Sehen wir zu, ob dem so sey, denn die Wahrheit ist's ja, auf die man sich zu stützen behauptet, Prüfung der gegebenen Gründe wird ja verlangt! Nun denn: der erste jener Aufsätze hat bereits seine Würdigung in den mannheimer Blättern gefunden, „Mannh. Journ.“ Nr. 344, und „Abd. Jtg.“ Nr. 294; der zweite hält sich mehr an die Sache und bringt, wie es scheint, aus amtlichen Quellen Notizen, die, wenn gleich vom Jahre 1840 und nur zum Theil von 1841, ihn in dieser Hinsicht beachtenswerther machen. Obschon diese Daten sich seitdem bereits anders gestellt, und am Schlusse dieses Jahres nochmals anders lauten werden, auch sich nur einseitig auf den Wasserverkehr beziehen und von dem weit bedeutenderen zu Lande schweigen, so verdient er dennoch unsern Dank dafür, und dieser sey ihm durch Nachweisung seiner Mängel dargebracht.

Man bemüht sich, darin zu zeigen, daß Heidelberg ein Platz sey, der neben seiner schönen Gegend, guten Lage und Hochschule in der Betriebsamkeit seiner Bürger und in seinem Handel noch bedeutende Substanzmittel besitze, die es ihm in Zeiten der schwachen Frequenz der Universität möglich gemacht haben, den dadurch entstandenen Ausfall zu verschmerzen, und will dadurch beweisen, daß ihm die Bahnverbindung nach Weinheim werden müsse, solle es nicht gleich zur unbedeutenden Landstadt werden. Beweist man aber dadurch nicht gerade das Gegentheil, nämlich daß Heidelberg auch ohne dieselbe ganz gut bestehen könne? denn was ihm dadurch entginge, heißt ja nichts im Vergleiche zu dem Unterschiede zwischen einer schwach oder stark besuchten Universität. Bedingt aber die Beweiskraft des Vorderatzes die Bewilligung jener Verbindung, mit wie viel größerem Rechte kann denn nicht Mannheim dieselbe in Anspruch nehmen, durch Aufweisung seiner vorhandenen Mittel und Bedürfnisse, mit seinen verschiedenartigen Gewerben, seiner größeren Bevölkerung, seinem Kolonial-, Wein-, Safran-, Tabak-, Früchte-, Del-, Bauholz- und Bord-, Krapp- und anderen Landesprodukten- wie Manufakturwaaren-Handel, seinen Raffinerien, die alle mehr der Bahnunterstützung bedürfen, als die Gewerbe Heidelbergs; und wird man nicht zugeben müssen, daß es stark ist, zu verlangen, die aus diesem Handel hervorgehenden Güter sollen, wenn gleich ein bei weitem größeres Quantum, den Umweg über Heidelberg nach dem Norden nicht scheuen, während man nicht einsehen will, daß es eher an dem kleineren heidelberger Quantum wäre, nöthigenfalls den über Mannheim zu machen. — Und warum? — Immer nur, weil bisher Mannheim keine Verbindung direkt mit der Bergstraße gegeben war, will man sich nicht an den Gedanken gewöhnen, daß diese Unnatürlichkeit endlich einmal aufhören könne und müsse. — Ebenso will man nicht einsehen, wie man mit sich selbst in Widerspruch geräth, wenn nicht dasselbe staatswirtschaftliche Prinzip für Mannheim wie für Lörrach gilt; wenn man an dem einen Endpunkte des Landes große Summen aufwendet, um einem gut gelegenen Orte die Möglichkeit zu geben, sich zu einem Handelsplatze emporzuheben, während man am andern, wo noch größere angewendete Summen bereits ihre Früchte tragen, durch Verlassen dieses Prinzips das Erworbene und Kommenne wieder aufgibt. — Nichts weniger als „beschränkte Auffassung“ ist es, wenn man glaubt, daß bei Lörrach, Basel gegenüber, durch Erschaffung eines Ein- und Ausgangspunktes in unserem Lande richtig zu Werke gegangen werde, und ebenso, wenn man behauptet, daß Rücksicht auf höhere Interessen nicht gleich das Aufgeben aller niederen, wenn man sie so nennen will, wie z. B. Verzinsung des angelegten Kapitals, bedingt. Hierzu aber trägt der bestehende Ein- und Ausgangspunkt zu Mannheim bereits das Seinige bei, und es ist nicht denkbar, daß man daneben nochmals mit weiteren großen Kosten sich einen zweiten derartigen Ort, der nichts Neues brächte, erschaffen wollen könne.

Was ist's denn aber gar, das Heidelberg entginge? Stellt man nicht mit derselben gewissen leidenschaftlichen Heftigkeit, die man Anderen zur Sünde machen will, alle Nachteile in das grellste Licht, die Heidelberg davon hätte, wenn Mannheims Wunsch erfüllt würde? wird man nicht gestehen müssen, daß es Uebertreibung ist, wenn man von Verkümmelung des Landes, von verkümmertem Genuß spricht, dadurch entstanden, daß man die halbe Stunde länger auf der Bahn zwischen Heidelberg und Mannheim zubringt, während man doch gewiß weiß, daß dasselbe Verhältniß in weit größerem Maße auf der Berlin-Leipziger Eisenbahn stattfindet, wo man sogar bis nach Röhren hin fahren muß, ohne daß es Jemand noch eingefallen wäre, sich darüber zu beklagen, daß man zur Zeit des Baues genöthigt war, den Rücksichten, die eine gute Regierung *) für ihr Land hatte, ein Opfer zu bringen. — Würde man aber nicht eher sich mit einem Umwege von Heidelberg nach Mannheim, wenn auch die ganze Strecke einer wäre, was er aber nicht ist, befreundeten, als mit einem von Halle nach Röhren? Man vergleiche nur diese Anhaltspunkte mit einander.

Nur als Folge leidenschaftlicher Heftigkeit kann ferner angesehen werden, wenn vom Interesse der Bergstraße gesprochen wird, wo es nur heißen sollte: des Theils der Bergstraße von Heidelberg bis Schriesheim; ich sage absichtlich nicht bis Weinheim, denn wenn man dessen Bewohnern ihr Stimmrecht in dieser Angelegenheit zu üben nicht wehren will, so ist mit Gewißheit anzunehmen, daß dessen Resultat zu Gunsten

Mannheims und nicht Heidelbergs lauten würde. *) Desgleichen, wenn man sich die Aufgabe stellt, zu beweisen, daß das Interesse Mannheims mit dem Gesamtinteresse des Landes im Widerspruch stehe, und dies dann nicht geschieht, sondern höchstens sich zeigt, daß auch damit wieder nur Heidelbergs Interesse gemeint sey; wenn man sich ferner vornimmt, eine umsichtige, vollkommene Untersuchung anzustellen, und mit einer halben Aufzählung der Gründe des selbstgewählten Gegners beginnt, — wenn man die Bürger Heidelbergs mit dem Verlust ihrer Vieh- und Fruchtmärkte und des dadurch wegfallenden Kleinverkehrs allarmirt, während allgemein bekannt ist, daß dieselben sich auf ganz andere Verhältnisse basiren, als auf solche, die mit der Eisenbahn zusammenhängen, mithin dafür eben so wenig Nachtheil zu fürchten ist, als für, wie man angibt, den größeren Handelsverkehr der ganzen Gegend, den Eigenhandel, die Delmühlen, Gerbereien und Fabriken Heidelbergs.

Hiernach kann nun daran gegangen werden, das Wesen und die Wichtigkeit des Expeditions-Geschäfts zu betrachten, von dem man glauben machen will, es sey nur der Diener des Eigenhandels, und Expediture würden sich für diesen immer und überall finden.

In letzterem Punkte hat man Recht, so gewiß Recht, als sich wohl in jeder Stadt eine Gelegenheit finden wird, um die Reisenden gegen den von ihr zu bestimmenden Preis weiter zu schaffen, — sind aber darum die Postanstalten und Omnibus u. etwa überflüssig? und werden sich nicht mehr Reisende da einfänden, wo diese regelmäßigen, billigeren und bequemeren Reismittel geboten werden? Sollen sich aber nun nicht Güter und Geschäfte ebenso dahin ziehen, wo durch Konkurrenz billigere Preise für Beförderung und Besorgung berechnet werden? Nicht immer gründen sich die billigen Preise der Landfrachten auf Kalkulation und Vergleichen mit der Wasserfracht, sondern Zeit und Umstände, sowie die sich eingefunden habende größere Menge von Fuhrgelegenheiten, übt darauf bedeutenden Einfluß und macht billige Verladungen zu gewissen Zeiten möglich, die dann den Expeditionspfad hinwieder beliebt machen und ihm neue Waaren zuführen. Frankfurt, welches in früherer Zeit sein Interesse erkannt und dafür geforgt hat, liefert hiezu den treffendsten Beweis. Ebenso möchte Mainz jetzt sein verlorenes, durch Traktate bewilligt gewesenes Zwangsstapelrecht durch auf Eisenbahn sich gründende Verhältnisse wieder auf Kosten Mannheims erringen, obgleich die Abgeordneten in der Kammer nur von Erhaltung des alten Bestandes, nämlich eben dieses nur durch andere Gründe herbeigeführten Stapels, sprechen, und sich von ihrer Regierung trefflich unterstützt sehen. Diese hat aufs Neue durch die Maßregeln gegen Dieberich bewiesen, daß die Anerkennung der großen Wichtigkeit der Sache bei ihr nicht fehlt, die nassau'sche dadurch zur Nachahmung vermocht, und auch andern einen Wink gegeben.

In Bezug auf den ersten Punkt aber, ob Expedition lediglich Dienerin des Eigenhandels sey, ist unbestreitbar, daß es eine Menge Waaren gibt, die nur von dem Platze bezogen werden können, von wo man sie mit direkter Fuhrgelegenheit erhält, da ihnen verzögerte Beförderung oder Umladen nachtheilig ist, z. B. ein Hauptartikel: Wein.

Seinen direkten Fuhrgelegenheiten nach allen Richtungen den größten Theil des Jahres hindurch verdankt Frankfurt seinen Handel in Wein zum größten Theil, und nur weil Mannheim in der letzten Zeit ebenfalls direkt nach Sachsen, Preußen, Schlessen verladen konnte, haben jetzt einige Häuser mit diesen Ländern Verbindungen anknüpfen können, die sich ausdehnen oder wieder verschwinden werden, je nachdem sie sich ihr Vertrauen zu erhalten wissen, und die Fuhrgelegenheiten sich mehren oder mindern; ersteres allein, ohne letzteres kann nicht helfen. — So ist's aber nicht mit diesem Artikel allein, sondern mit vielen andern, und in's Auge fallend ist's, daß aller dieser Handel mit Gegenständen, die zwar werthvoll sind, aber nicht in's Gewicht fallen, nur da gedeihen kann, wo sich durch Transport anderer größerer Gütermassen Gelegenheit für sie zur schnellen sicheren Beförderung bietet; diese aber bringt die Expedition, die sich demnach, wenn auch nicht als Erzeugerin von neuen Geschäftszweigen im Allgemeinen, doch als probate, vermittelnde Kraft zeigt, die Geschäfte dem einen oder dem andern Platze zuzuführen, je nachdem sie selbst da oder dort gehegt und gepflegt wird.

In dem Maße aber nun hieraus hervorgeht, daß der Expeditionshandel, wenn gleich nicht Grundlage alles Eigenhandels, doch wenigstens eines Theils desselben und nicht nur dessen Diener ist, zerfällt auch das ganze auf die letztere Behauptung gebaute Raisonnement; ganz und gar aber zerfällt es durch die Hinweisung auf Lahr und den Schwarzwald. Der Verkehr des ersteren beruht bekanntermaßen zum größten Theil auf seinem Weinhandel, auf Fabrikation der in der Nähe gebauten Erzeugnisse, auf der Eigenthümlichkeit eines besonderen Zweiges derselben, dann der Blüthe eines andern, die aber hauptsächlich auch nur der früheren großen Expedition Lahr's nach der Schweiz entsprossen; gleichwie der höchst bedeutende Zwischenhandel mit Indigo Stuttgart und Kannstatt nie ganz eigen geworden wäre, hätte die Sorge für ihre Expedition nicht die Möglichkeit täglicher Verladung nach allen Richtungen geboten. Der Verkehr des Schwarzwaldes aber gründet sich bekanntlich auf die Gründungsgabe, den Fleiß, die Sparsamkeit und Betriebsamkeit der durch die Armuth des Bodens darauf hingewiesenen Bevölkerung, und der Verkauf ihrer Erzeugnisse, wenn gleich auch eine Art Handel, ist dennoch wesentlich verschieden von dem Zwischenhandel für eigene Rechnung mit allen möglichen Erzeugnissen und Fabrikaten anderer Gegenden, auf den Mannheim durch seine Lage hauptsächlich angewiesen ist, und hiermit gar nicht zu vergleichen. Er bedarf nicht wie letzterer aller Pflege und Sorgfalt der ihn unterstützen wollenden Regierung, denn dieser

*) Die Anhalt'sche.

*) Wie sich seitdem durch den Aufsatz des Herrn v. Babo bereits erwiesen hat.

letztere ist nicht fest an einen Ort gebunden, sondern fixirt sich da, wo man ihm, von Anfang wenigstens, die nöthige Hülfe leistet. — Mit obiger Hinweisung also dargethan haben zu wollen, daß der Expeditionshandel keinen besondern Werth für Mannheim habe, wird nicht als gelungen anzusehen seyn.

Im Gegentheil: „das Eine thun und das Andere nicht lassen“, ist die wahre Maxime, weil nirgends mehr als im Handel eines das Andere bedingt und bringt; gerade England, worauf man sich berufen will, legt so großen Werth auf Expedition, daß es nicht zugibt, daß auch nur das Geringste von fremden Waaren in die Länder gebracht werde, über die es seine Macht ausdehnt, wenn es nicht durch englische Hände dahin spedirt wird; und das nicht allein, sondern es läßt sogar nur zu, daß es durch englische Schiffer und Schiffe dahin gebracht werde; nicht allein für seine Spediteure sorgt es, sondern auch für seine Schiffer und seine Rhederei; es weiß, daß seine Handelsmacht nicht auf eines allein sich gründet. — Alles, Alles will es selbst thun: erzeugen, verarbeiten, verkaufen, spediren, wegfahren, seine Schiffe selbst bauen, an Allem seinen Nutzen haben, mit allem Diesem nur seine Angehörigen beschäftigen: wie es einer großen Regierung auch wohl ansteht, und das nennt es dann seine Nationalökonomie.

Um nun wieder zurück zu unserer Angelegenheit zu kommen, so wissen wir recht wohl, daß, was bis jetzt über Mannheim von dem Güterzuge aus dem Süden nach Norden ging, viel weniger Bedeutung hatte, als was nach Mainz und Frankfurt adressirt war; die jetzt amtlich gebrachten vergleichenden Zahlen beweisen aber nicht, daß man deshalb nichts thun soll, um diese Zahlen zu verbessern, sondern daß wir in unseren Bestrebungen Recht haben, und daß die Sache der Mühe lohnt; — sie beweisen, daß Mannheim aus der Unterstützung durch die Verbindungsbahn Nutzen für sich und indirekt für das Land ziehen kann und wird, weil es schon ohne diese Unterstützung den Anfang zu machen gewußt hat. Heidelberg aber wird keinen Vortheil davon haben, wenn Mannheim durch Versagung der Bahn die Möglichkeit genommen wird, mit Mainz und Frankfurt in einer Konkurrenz zu bleiben, in die es selbst, vermöge seiner Lage, nie treten kann. Wir wissen ferner, daß uns nicht alle schwerwiegenden, nicht pressante sogenannte holländische Güter entgehen werden; wir wissen sogar, daß wir uns durch die neu eingerichtet werdende Dampfschleppschiffahrt so gut gegen Ausfälle zu schützen suchen werden, als es dem für sich allein stehenden Kaufmann, ohne Beihilfe der Regierung möglich ist; wir wissen aber auch, daß der vorgeführte Unterschied zwischen Wasserfracht und Eisenbahntare häufig in den Augen mancher Waarenbesitzer zu Gunsten der Bahn, durch die größere Sicherheit in Lieferzeit und Frachtpreis, besonders in der späteren Jahreszeit verschwinden wird; und endlich, daß uns die kleineren Kolli oder die pressanten Güter jedenfalls entgehen würden; diese sind aber gewiß nicht die mindest zu beachtenden. Wir wissen, daß Mannheim zwar nicht gleich ganz ruinirt seyn wird, wenn es einen Theil seiner Expedition verliert, aber wir können deswegen diesen Theil des Ganzen nicht misachten, um so weniger, als wir, soll unser Platz die Bedeutung erhalten, die ihm durch seine Lage angewiesen, nicht allein nichts von dem bereits Errungenen wieder aufgeben dürfen, sondern mit allem Fleiß nach weiteren Fortschritten streben müssen.

Nur dadurch machen wir uns dessen werth, was unsere hohe Staatsregierung bereits durch Anlegung des Hafens u. d. g. gethan, und setzen sie in den Stand, das angelegte Kapital für nicht umsonst aufgewendet ansehen zu müssen. Der kleinste Fehler könnte große Folgen haben; es wäre aber ein nicht geringer, wollten wir jetzt schweigen, wo es gilt, unser Interesse an's Licht zu stellen.

Wiederholt sey es darum hier ausgesprochen: Mannheims nächstes Interesse fordert: gar keine Eisenbahnverbindung zwischen ihm und Darmstadt für die erste Zeit; dagegen eine gute direkte Schaufsee nach Bensheim, wie es sie längst hätte haben sollen.

Nichts kann dem badischen Rheinhandelsplaz dann entgegen, und er wird wachsend gedeihen; wer und was bei Frankfurt oder Mainz die Taunuseisenbahn verläßt und südllich reisen will, wird unsere Bahn aussuchen, mag nun die Zwischenstrecke zu Wasser oder zu Lande zurückgelegt werden. Es handelt sich hier nicht um einige tausend Zentner Expeditionsgüter für die jetzt schon bestehenden Häuser, sondern um Vermehrung dieser durch hinzukommende neue, wieder zu den allgemeinen Landesbedürfnissen beitragende Etablissements, von umsichtigen Kaufleuten geleitet, die, sind sie einmal eingebürgert, durch ihren Unternehmungsgeist, ihre Kenntnisse und Kapitalien auch noch andere Geschäfte herbeiziehen, und so größeres vermehrtes Leben bringen werden, gerade wie die Wohlfahrt anderer Handelsplazs sich auch entwickelt hat.

Wir wollen hier nur Köln anführen, wofür die preussische Regierung Alles aufgeboden, um ihm eine möglichst große Expedition zuzuführen.

Wir sind weit davon entfernt, in Abrede zu stellen, daß es die Gold-, auch wohl nur Silberförner, welche der Eisenbahnstrom mit sich führen soll, also, mit einem Worte, unser Interesse es ist, welches unsere Wünsche und Bemühungen motivirt; hat aber Heidelberg etwa einen andern Grund zu dem seinigen, und hat es nicht auch Theil an den Vortheilen? wird sich Jemand, der nach Heidelberg's schöner Gegend hin will, etwa dadurch davon abhalten lassen, daß er eine kurze Zeit darauf mehr verwenden muß und dabei Gelegenheit hat, in Mannheim zu seyn?

Nein, nimmermehr kann dies ernstlich gemeint seyn, und nur die Furcht vor vermeintlichem eigenem Nachtheile hat hier gewirkt. Was aber unsere Stellung, Hessen oder Frankfurt gegenüber, betrifft, so ist nicht zu fürchten, daß man uns Mangel an Rationalität nachweise, wenn wir dem heftigen Bruder, der den Steindamm baut und Inseln ankauft, um vor Allem für sein eigenes und seiner Angehörigen Wohlergehen zu sorgen, sowie dem bereits übermächtigen Frankfurt zu Liebe, nicht gleich aller Vortheile uns begeben, die unsere Lage uns gibt, sobald man es uns nur zumuthet. — Recht gute Nachbarn und Freunde wollen wir seyn, auch im Falle der Noth und Gefahr treulich einander beistehen, nur bleibe vor der Hand in ruhigen Zeiten Jedem das Seine!

Zum Schluß die Versicherung, daß wohl gerne jeder Mannheimer das augenblickliche Interesse bereitwillig den Fortschritten der Zeit zum Opfer bringen, mit Wohlgefallen die Herstellung der Bahn nach Darmstadt begrüßen und seine Anstrengungen am eigenen Herde verdoppeln wird. Nur werde uns nicht zum Lohne hiefür eine Hintansetzung, die an vielen

mit uns verkehrenden Orten den übelsten Eindruck machen und mehr als eine bloße Kränkung seyn würde. — Vertrauen und hoffen wir aber das Beste!

Mannheim, im Dezember 1842.

Erwiderung auf den gestern erschienenen Aufsatz des Hrn. Dr. Rishaupt in Betreff der Richtung der baden-darmstädter Eisenbahn.

Nachdem Herr Dr. Rishaupt, nicht zufrieden, seine Meinung in Bezug auf obige Angelegenheit dem Publikum vorzuführen zu dürfen, bereits durch den Gehalt seiner letzten Erwiderung auf den v. Babo'schen Aufsatz gezeigt hat, daß es ihm hauptsächlich nur darum zu thun sey, das letzte Wort zu haben, durfte erwartet werden, daß er auch in weiterem Falle nicht von dieser Taktik abgehen würde. — Bei der jetzigen ziemlich allgemeinen Aufklärung indessen genügt es nicht mehr, dieses letzte Wort zu haben, sondern soll es Eindruck machen, so muß es dann noch eindringlicher und kräftiger als alles vorher Gesagte seyn. — Ist dies aber nicht der Fall, und greift man statt zu neuen Gegengründen zu der einfachen Aeußerung: „man sey doch noch nicht überzeugt“, zu wohlfeiler Beschuldigung von sogar mehrfach vorgekommen seyn sollender Sinnentstellung, wo nicht eine einzige nachgewiesen wird; vergißt man sich so weit, mit Persönlichkeiten zu antworten, wenn Unüberlegtheit im Ausdrucke nachgewiesen wird, während eine einfache Erklärung genügt hätte, daß ein solcher Ausdruck unabsichtlich gebraucht worden sey; vergißt man sogar, daß, „wer unhöflich wird, immer Unrecht hat“, dann wird dieses letzte Wort gerade die der eigenen Erwartung entgegengesetzte Wirkung haben. —

Ich habe keine von den vielen tausend Broschüren des Rishaupt'schen Aufsatzes erhalten, die, um die öffentliche Meinung gegen Mannheim's Interesse zu gewinnen, im ganzen Lande unter Kreuzband umhergeschickt wurden, weiß nichts von einem ersten oder zweiten Abdrucke, geschweige von welchem Tage dieser zweite datirt. — Ich konnte daher den Ausdruck „beschränkte Auffassung“ nicht anders nehmen, als wie er im Zusammenhange in der „Karlsruher Zeitung“ sich darstellte und wie ihn wohl Jedermann, der jenen zweiten Abdruck nicht erhielt, genommen haben wird, also auch mit mir das Schicksal theilen muß, nach des Hrn. Dr. Rishaupt Meinung darin „unedel“ gehandelt zu haben, daß man einem Gelehrten und Schriftsteller, der auf wichtige Interessen unseres Landes Einfluß zu üben begehrt, ohne ihn persönlich anzugreifen, nicht passiren ließ, wenn er sich so ausdrückte, daß daraus der Vorwurf der Beschränktheit an dritte Personen entnommen werden muß, die uns werth sind. — Hieraus aber gleich auf Mangel an Edelmut schließen zu wollen, oder diesen, wenn überhaupt hier davon die Rede seyn kann, noch zu erwarten, wo man selbst nicht verschmäht, zu falscher*) Dialektik und hinkenden Vergleichen**) zu greifen, wie in dem letzten kurzen Aussätze noch geschieht, zeugt von einer „sehr beengten Auffassung“ der Dinge dieser Erdenwelt, speziell aber Dessen, was ein Organ der öffentlichen Meinung erwarten und ruhig hinnehmen muß, wenn es sich in ein Thema mißt, wozu es wohl bescheidene Beiträge liefern, nicht aber, gleich einer Autorität, abschließend zu urtheilen sich vermaßen darf. —

In Betreff des neu gebrachten, letzten Einwandes, resp. Frage aber: ob denn die Erfüllung der Hoffnung unserer Stadt so wesentlich von der verlangten Bahnführung abhängt, ist zu erwidern: Allerdings! denn, wenn in den Handelsverhältnissen Unkundige glauben, daß diese Frage verneint werden dürfe, weil offenbar nur zwei Fälle möglich, so sagen die Kundigen, daß der Fälle drei seyen. Diesen dritten Fall bilden die Güter, die weder zu Wasser noch per Eisenbahn, sondern durch Landfuhrwerk von hier weiter gehen werden, da von hier eben so billig und billiger als von Mainz und Frankfurt nach dem inneren Deutschland verladen werden kann, und es allen nicht an den Bahnen selbst liegenden Güterbesitzern durchaus nur konveniren kann, ihre Waaren direkt an's Haus, ohne nochmalige Vermittelung eines Spediteurs von der Bahn aus zu erhalten, um so mehr, als die Bahntare immer weit höher stehen muß, als die gewöhnliche Landfracht, welcher letztere Umstand nicht verfehlen kann, auch auf solche Ladungen zu wirken, deren Empfänger an der Bahn selbst wohnen; und dieses Güterquantum zusammen ist bedeutend, denn dazu gehören auch noch diejenigen, die uns vom Süden her jetzt noch durch Landtransporte zukommen, und drei- bis viermal stärker im Betrage sind, als was uns zu Wasser von daher zukommt, von denen aber Herr Dr. Rishaupt, wie ich schon berichtete, zu reden unterlassen hat. — Alle diese Güter aber, die nach dem Norden bestimmt sind, werden uns entgegen, sobald die Bahn von Basel fertig und ihre Richtung über Heidelberg, die Bergstraße und Darmstadt nach Mainz gehen wird, wo sie dann in die dasigen Dampfschleppschiffe aufgenommen werden, während, wenn die Bahn schon hier den Rhein berührte, sie auch hier die hiesigen Schiffe zur Reise nach dem Niederrhein, Holland und England schon benutzen würden, da die Fracht billiger als auf der Eisenbahn und kein Umladen mehr nöthig ist. Hiedurch aber würde ein inländisches Unternehmen mehr gefördert, und mit Bestimmtheit wäre zu erwarten, daß auch ein großer Theil der nach England und Amerika gehenden Schweizer- und italienischen Güter, welche jetzt in St. Louis durch Frankreich transitiren und in Havre verladen werden, ihren Weg den Rhein hinunter über Mannheim nehmen würden; und dies ist auch eine Sache von Bedeutung. —

Solcher Aufschlüsse aber werden in Kurzem noch mehrere folgen für den Theil des Publikums, der in merkantilischen Verhältnissen nicht so kundig ist, sich aber doch ein Urtheil verschaffen möchte; auf Einzelne aber, die selbst erklären, daß alle Gründe bei ihnen zu keiner Ueberzeugung führen, wird man wohl keine Rücksicht zu nehmen haben.

Mannheim, den 5. Januar 1843.

W. Sachs.

*) Ich will nicht sagen „verfälscht“, und bitte, „edel genug“ zu seyn, das Wort „falsch“ nicht gleich in der schlimmsten Bedeutung zu nehmen, sondern ihm die beste Auslegung geben zu wollen.

**) Ich habe nirgendwo gesagt, daß ich glaube, daß Heidelberg den Verlust seines Handelsverkehrs sehr leicht ertragen könne; ich habe im Gegentheil behauptet, daß weder für den größeren Handelsverkehr der ganzen Gegend, wie von der anderen Seite angegeben wurde, noch für den Eigenhandel, die Gerbereien, Fabriken, Dampfmühlen und Gewerbe Heidelberg's irgendwie Gefahr darin sey, wenn Mannheim die direkte Verbindung mit der Bergstraße bewilligt würde. Das Wenige aber, was am Kleinverkehr verloren gehen könnte — ich wiederhole meine Frage — heißt dies denn etwas im Vergleiche zu einer schwach oder fast bedrückten Universität? — Wie nennt man aber eine „Auffassung“ wie sie uns Hr. Dr. R. von seiner Seite hier produziert? Nach ihr zu urtheilen, kann man sich freilich nicht mehr über das spätere naive Geständniß wundern, daß, was seitdem über das Weien der Expedition mitgetheilt worden, bei ihm ohne Wirkung geblieben sey.