

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1843

38 (8.2.1843) Extrabeilage

Mittwoch, den 8. Februar 1843.

Ueber die Richtung der Neckar-Main-Eisenbahn. Als Erwiderung auf die Replik des Herrn Bassermann, von Dr. Friedr. Nishaupt.

Der oben genannte Verteidiger der mannheimer Bahnrichtung nimmt es als einen Beweis für die Güte seiner Gründe, daß zu deren Bekämpfung bereits drei Gegner aufgetreten sind. Obwohl nun der Satz, daß eine Behauptung desto richtiger sey, je mehr Widerlegung dieselbe finde, eine eigenthümliche Logik voraussetzt, so geht doch aus dieser Annahme des Herrn Bassermann hervor, daß er nicht minder die Triftigkeit der Gegengründe anerkennt, weil er ungeachtet der am Schlusse seiner ersten Abhandlung ausgesprochenen Erklärung für nothwendig findet, sich in weitere Erörterungen einzulassen.

Da Herr Bassermann in dieser Replik keine neuen Behauptungen aufstellt, sondern nur die gegen seine erste Schrift erhobenen Einwände zu beseitigen sucht, so kann ich mich darauf beschränken, nach dem Faden meiner frühern Ausführung die gegen diese gerichteten Bemerkungen näher zu beleuchten.

In Betreff des bekannten hessischen Kammerbeschlusses habe ich behauptet, derselbe sey so klar durch das dortige Landesinteresse geboten gewesen, daß man ihm keineswegs dem badischen Handel feindselige Absichten zu unterstellen brauche. Da ich mich hierbei, neben den dort besüchteten Handelsverlusten, auch auf die Interessen der hessischen Bergstraße berief, so meint mein Gegner, ich müßte die Landkarte nicht zur Hand gehabt haben, indem ja nach der von ihm verteidigten Ansicht die Bahn jedenfalls bis Heppenheim geführt würde, hier aber die hessische Bergstraße aufhöre. Allein er vergißt, daß es sich hier um die Motive dieses Beschlusses handelt; es wurde derselbe aber von den hessischen Kammern bekanntlich nicht mit Rücksicht auf die von Herrn Bassermann verteidigte Ansicht gefaßt — und zwar schon deshalb, weil diese zu der Zeit noch gar nicht veröffentlicht war — sondern man hatte den östererwähnten Staatsvertrag vor Augen, wonach diese Bahn von Darmstadt in gerader Linie, also mit gänzlicher Ausschließung der Bergstraße, nach Mannheim geführt werden sollte.

Uebrigens ist gar nicht einzusehen, was man mit all diesen, aus dem Zusammenhang gerissenen und nicht einmal zutreffenden Stellen der hessischen Kammerverhandlungen beweisen will. Soll etwa unsere Eisenbahn je nach den in Hessen darüber umlaufenden (richtigen oder unrichtigen) Meinungen erbaut werden? oder handelt es sich nicht vielmehr darum, seine Ansicht mit solchen Gründen zu unterstützen, welche der Sache selbst, und insbesondere unsern innern Verhältnissen entnommen sind? Hier aber habe ich nachzuweisen gesucht, daß es keineswegs von unserm Gesamtinteresse geboten sey, der seit unvordenklichen Zeiten von Heidelberg aus an dem Saume des Gebirges hinziehenden nördlichen Verkehrsstraße zu Gunsten Mannheims nun eine andere Richtung zu geben, und hierdurch Heidelberg und der badischen Bergstraße eine Menge von Einkommensquellen zu entziehen, von welchen der Werth ihrer Grundstücke, ihrer Häuser, von welchen bei Vielen ihr ganzer Wohlstand abhängt.

Man entgegne nicht, daß die alte Straße ja fortbestehen werde; denn darin bin ich mit Herrn Bassermann einverstanden, daß die mit den Eisenbahnen parallel laufenden Landstraßen den größern Verkehr vollständig an jene abtreten werden, sonach in dieser Beziehung so gut wie gar nicht mehr vorhanden sind.

Da man hauptsächlich die dem mannheimer Expeditions-handel drohenden Verluste heraus hob, habe ich zunächst ausgeführt, wie eine lebhaftere Expedition zwar für den Expeditionsplatz selbst sehr vortheilhaft seyn möge, keineswegs aber jene volkswirtschaftliche Bedeutung habe, welche man ihr beilegen wolle, daß es jedenfalls für unser Staatsganzes höher anzuschlagen sey, wenn in die durch den Bahnverband bewirkte innige Vereinigung unserer Landestheile, ohne Mannheim von derselben auszuschließen, auch die badische Bergstraße, somit eine der bevölkertsten und schönsten Gegenden unseres Großherzogthums aufgenommen werde, als der Gewinn von einigen tausend Gulden Expeditionsgebühren, welcher allenfalls den mannheimer Kaufleuten entgehen könnte. Nachdem ich den Sinn dieser unter der Hand des Herrn Bassermann etwas unkenntlich gewordenen Stelle wieder hergestellt habe, kann ich seine hiergegen gerichteten Bemerkungen füglich mit Stillschweigen übergehen.

Es wird geltend gemacht, man habe Umwege und Kosten nicht gescheut, um Orte von geringer Wichtigkeit in den Bahnverband aufzunehmen. Ist dies etwa ein Grund, einen ganzen Landestheil, der in den natürlichen Zug der Bahnlinie fällt, davon auszuschließen?

In Betreff des Einflusses der Expedition auf den Absatz unserer Landesprodukte verweist mich Herr Bassermann auf die Kollegien über Nationalökonomie. Allein einem Staatswirthschaftslehrer, der seine Lehrsätze nicht je nach ihrer Tauglichkeit für einen vorliegenden Fall konstruirt, ist es wohl noch nie in den Sinn gekommen, die Expedition für die „beste Grundlage“ des Eigenhandels auszugeben, und selbst der zu Hülfe gerufene Murhard ist weit entfernt von einer derartigen Behauptung.

Wenn in unserm Lande Waaren erzeugt werden, welche den Bedürfnissen an andern Orten entsprechen, wenn wir durch gute Straßen mit diesen Gegenden in Verbindung gesetzt sind, wenn letztere die Mittel besitzen, unsere Waaren zu kaufen, wenn solches durch Zollverhältnisse und dgl. nicht künstlich verhindert ist, kurz, wenn die Grundbedingungen des Handels vorhanden sind, so werden sich — wir dürfen dessen sicher seyn — auch Kaufleute finden, welche den Austausch vermitteln, und an den Transportgelegenheiten wird es nicht fehlen.

Die Unterschiede in den Frachtsätzen zwischen Mainz und Mannheim, wie sie Herr Bassermann angegeben, und welche, was ein Kaufmann am ersten einsehen sollte, geradezu unmöglich sind, sollen nun dadurch erklärt werden, daß die mainzer Handelsleute klug genug wären, ihre magdeburger und leipziger Güter nicht über Mannheim gehen zu lassen, wenn sie auch an jedem Zentner 30 Kreuzer bis 45 Kreuzer Fracht sparen könnten, indem ja sonst an den Tag käme, daß Mannheim der geeigneteren Expeditionsplatz für diese Güter sey.

Was soll man hierauf erwidern? Sind etwa die mannheimer Kaufleute zu schüchtern, die Waarendisponenten über ihren Vortheil aufzuklären?

Uebrigens brauchen wir uns mit der Frage, welchen Einfluß die Expedition auf den Absatz unserer Landesprodukte äußert? so lange gar nicht zu befassen, als nicht nachgewiesen ist, daß mit der Richtung der Neckar-Main-Eisenbahn wirklich bedeutende Interessen der mannheimer Expedition zusammenhängen.

In Uebereinstimmung mit Herrn Bassermann habe ich angenommen, daß durch Erbauung von Eisenbahnen die Nothwendigkeit der Expedition und somit diese selbst sich sehr vermindern werde; ich habe ferner behauptet, daß eine solche in der Regel nur da noch vorkommen werde, wo ein Frachtwechsel oder eine Durchschneidung von Zolllinien sie unvermeidlich macht; daß dagegen eine Zwischenpedition von jenen Gütern, welche ohne solche Hindernisse ihren Weg ununterbrochen auf der Eisenbahn zurücklegen können, voraussichtlich nicht eintreten werde.

Dies will Herr Bassermann nicht gelten lassen, da ja auch die Landstraßen von Basel bis Bremen und Hamburg nicht unterbrochen seyen, gleichwohl aber Straßburg, Mannheim und Frankfurt ihren großen Antheil an dieser Expedition hätten. Er findet den Grund davon „in einer Menge kleiner Ursachen, die sich im Laufe der Zeit, in Folge unablässiger, kaufmännischer Bemühungen und wohl gepflegter Handelsverbindungen erweitern und geltend gemacht haben, und die demjenigen, der den Handel nicht in lebendigem Anschauen und Mitwirken hat kennen lernen, unmöglich deutlich gemacht werden können.“ Ohne die offen zu Tage liegende Verschiedenheit zwischen den Transportverhältnissen auf Eisenbahnen und jenen auf Landstraßen zu berücksichtigen, zieht der Herr Verfasser hieraus den Schluß, daß auch nach Herstellung von fortlaufenden Eisenbahnlinien diese Zwischenpeditionen in größerem Maasstabe — denn zufällige Ausnahmen kommen hier nicht in Betracht, auch richtet man für sie keine Uebernahmslisten ein — fortbestehen werden. Wenn es einem Nichtkaufmann zustände, sich über die Aussprüche des Herrn Bassermann in Handelsfachen zu verwundern, so würde ich hier dazu versucht seyn. Kaum hält man es für möglich, daß diese Worte aus derselben Feder fließen, welche uns erst vor wenigen Monaten belehrt hat, daß die ganze Richtung eines Zuges von Expeditions-gütern oft nur von einem Kostenunterschiede von 2 auch 1 Kreuzer per Zentner abhängt. Die „kaufmännischen Bemühungen und wohl gepflegten Handelsverbindungen“, welche noch vor kurzem an dem Mehrkostenbetrage von einem Kreuzer scheiterten, sollen jetzt auf einmal die Kosten einer unnöthigen Zwischenpedition, die sich bekanntlich nicht auf einen, sondern auf viele Kreuzer belaufen, aufwiegen!

Nein! Es läßt sich vielmehr mit Sicherheit voraussehen, daß alle Waarenbezüge, welche auf Eisenbahnen gemacht werden, soweit diese reichen, ohne Zwischenpedition direkt gehen; und deshalb werden alle Güter, welche auf der künftigen Bahnlinie von Basel nach Bremen, Hamburg u. von Norden nach Süden oder in umgekehrter Richtung geführt werden, die mannheimer Expedition überspringen, die Neckar-Main-Eisenbahn mag nun den einen oder den andern Mündungspunkt erhalten.

In Betreff jener Güter, welche nach der Behauptung des Herrn Bassermann früher zu Wasser bis Mainz und Frankfurt und von da zu Lande weiter geführt worden seyen, jetzt aber in Mannheim den Rhein verlassen, um durch mannheimer Expedition weiter befördert zu werden, glaube ich durch statistische Nachweisungen genügend dargethan zu haben, daß die ganze detaillirte Beschreibung dieses Handelszuges auf Irrthum beruht. Herr Bassermann will hier in meinen Angaben zwar ebenfalls verschiedene Unrichtigkeiten finden, entschuldigt dieselben jedoch, da man mir, als einem „auf einer Kanzlei beschäftigten Kameralpraktikanten“ eine nähere Kenntniß dieser Handelsverhältnisse nicht zumuthen könne. Abgesehen davon, daß Herr Bassermann zunächst Ursache gehabt hätte, seine eigenen irrigen Behauptungen zu entschuldigen, so würde er, im Falle seine Ausstellungen begründet wären, allzunachlässig gegen mich seyn, indem ich als Schiffahrtsbeamter in Mannheim begreiflicherweise ungleich bessere Gelegenheit hatte, den dortigen Rheinverkehr genau und vollständig kennen zu lernen, als ein hauptsächlich mit seinen eigenen Angelegenheiten beschäftigter Kaufmann. Ich würde also eine solche Nachsicht keineswegs verdienen, bin aber auch ebensoweit entfernt, sie in Anspruch zu nehmen.

Was zunächst meine Behauptung betrifft, es bestehe von Basel, Straßburg und Freistett keine regelmäßige Rangfahrt für die Thalgüter nach Mannheim, so widerspricht dieselbe Herr Bassermann damit, daß zwischen Mannheim und Straßburg allerdings ein Schiffahrtsvertrag bestehe.

Dies habe ich auch nicht in Abrede gestellt, weil ich wohl weiß, daß eine regelmäßige Rangfahrt für die hier nicht in Rede stehenden Berggüter bestehe. Herr Bassermann scheint aber nicht zu wissen, daß diese mannheim-strasburger Beurtshiffer bei ihrer Thalfahrt mit wenigen Ausnahmen in Mannheim leer ankommen und bei weitem der größte Theil der wenigen strasburg-mannheimer Güter von den strasburg-mainzer Beurtshiffen gelegentlich mitgebracht werden.

Daß ferner eine regelmäßige Rangfahrt für die Thalgüter von Basel bis Mainz und Frankfurt besteht, wird Herr Bassermann mir, der ich diese Schiffe vielmal besuchte und ihre Papiere verifizirte, doch nicht abprechen wollen?!

Meine Angaben der im Jahr 1841 von Basel und Straßburg im manheimer Hafen angekommenen Güter gründen sich auf die, authentischen Quellen entnommenen regelmäßigen Mittheilungen des manheimer Journals über die Bewegung des dortigen Freihafens; ob nun diese oder die Angaben des Herrn Bassermann unrichtig sind, lasse ich dahingestellt seyn, und berühre dies überhaupt nur, um den Vorwurf der Ungenauigkeit von mir abzulehnen, denn in der Sache selbst wird nichts geändert, ob nun die Summe dieser Güter 5890 oder 8730 Zentner beträgt. Da in demselben Jahre die von Basel und Straßburg nach Mainz und Frankfurt geführten Güter 45,870 Zentner betragen, so geht daraus unverändert klar hervor, daß die Behauptung, die manheimer Expedition habe diesen Güterzug Mainz und Frankfurt aberobert, unrichtig ist, daß sie also auch diese Eroberung nicht verlieren kann.

Daß hier aber auch künftig nichts zu erobern ist, habe ich bei einer frühern Gelegenheit schon erwähnt, indem diejenigen Güter, welche sich mehr für die Eisenbahn eignen, dieselbe schon in Basel oder Rehl aufsuchen werden, jene aber, für welche der Wasserweg angemessener ist, denselben bis Mainz oder Frankfurt nach wie vor fortsetzen werden, so, daß in beiden Fällen — auch wenn die Neckar-Mainbahn nach Mannheim geführt werden sollte, die dasige Expedition dennoch übergegangen wird.

Daß bezüglich des Waarenzuges in umgekehrter Richtung mit der Schaafwolle ein Verthum unterlaufen, gibt Herr Bassermann zu, fragt jedoch, was es für einen Unterschied mache, ob dieselbe zu Wasser oder zu Land weiter südlich geführt werde?

Der Unterschied liegt einfach darin, daß im letztern Falle auch nicht zu befürchten ist, diese Wolle werde künftig „den billigen Wasserweg schon bei Mainz, statt wie jetzt erst bei Mannheim“ aufsuchen.

Dieselbe wird vielmehr entweder nach wie vor ihre gegenwärtige Route einhalten, oder sie wird schon da auf die Eisenbahn übergehen, wo sie dieselbe erreicht; in Ansehung beider Fälle aber kann die Richtung der Neckar-Main-Eisenbahn der manheimer Expedition gleichgültig seyn.

Doch dieses sind lauter untergeordnete Gesichtspunkte; die Hauptfrage ist: wird durch die bergträger Bahnführung die manheimer direkte holländische Schifffahrt benachtheiligt?

Ich habe ausgeführt, daß die nach dem Oberrhein bestimmten holländischen Güter selbst dann, wenn einmal von Mainz eine Bahn nach Darmstadt geführt werden sollte, über Mannheim um 8 fr. per Zentner wohlfeiler spedirt werden können, als über Mainz, und habe meiner Berechnung als Bahnfracht $1\frac{1}{2}$ fr. per Stunde und Zentner zu Grunde gelegt. Herr Bassermann will nun dieser Berechnung jeden Werth absprechen, weil auf der köln-aachener Bahn die Fracht von Steinkohlen $\frac{1}{10}$ fr. und von Eisen $\frac{1}{10}$ fr. per Stunde beträgt. Geschieht es etwa zur Aufklärung des Sachverhalts, daß der Herr Verfasser hier zwei Waarenartikel heraushebt, welche für die vorliegende Frage gar nicht maßgebend sind? Warum verschweigt er den allein entscheidenden Satz der II. Frachtklasse dieser Bahn, wohin alle jene Güter gehören, aus welchen die Zufuhren der holländischen Schifffahrt fast ausschließlich bestehen? Von ihnen beträgt die Fracht auf dieser Bahn 5 Silbergroschen oder $17\frac{1}{2}$ fr. per Zentner. Warum verschweigt Herr Bassermann, daß — wie ihm wohl ebenfalls bekannt seyn wird — auf der 6 Stunden langen düffel-dorf-elberfelder Bahn die Fracht von Kaufmannsgütern 3 Silbergroschen oder $10\frac{1}{2}$ fr. per Zentner beträgt? Und liegt es nicht am Tage, daß in der Nähe von Steinkohlengruben wegen Wohlfeilheit des Heizungsmaterials die Bahnfrachten wohlfeiler seyn können, als wo dieses günstige Verhältnis nicht stattfindet? Ferner sagt Herr Bassermann, die hessische Regierung werde Mainz zum Nachtheile von Mannheim besonders begünstigen.

Warum ignorirt er meine frühere Bemerkung, daß in einem solchen Falle die badische Regierung durch die Strecke von Landenbach bis Heidelberg, wie man zu sagen pflegt, das Heft in der Hand hat, und jede derartige Begünstigung paralysiren kann? Wird endlich — kann man fragen — der für die manheimer directe Schifffahrt drückende mainzer Rheinzoll, welcher 8 fr. per Zentner beträgt, ewig bestehen? Ist nicht wenigstens ein baldiger Nachlaß des badischen und bayerischen Antheils daran zu erwarten, wodurch er von 8 auf 6 fr. herabstinken würde? und wird nicht selbst Hesse, namentlich wenn durch Einrichtung der Dampfschleppschifffahrt die reale Begründung dieser Abgabe — die Benützung der Leinpfade — weggefallen ist, durch die Macht der Verhältnisse gezwungen werden, darauf zu verzichten? Ich weiß nicht, ob Herr Bassermann alle diese Punkte erwogen hat, so viel aber glaube ich annehmen zu dürfen, daß es ihm mit seiner Befürchtung, Mannheim werde seinen gegenwärtigen Stapel an Mainz

abtreten müssen, selbst nicht Ernst ist, und man auch im Allgemeinen in Mannheim über diesen Punkt keine sonderliche Unruhe empfindet.

Aus dieser Würdigung der verschiedenen hier in Betracht kommenden Handelszüge geht wohl zur Genüge hervor, daß es mindestens Selbsttäuschung ist, wenn man die Fortblüthe der manheimer Expedition oder gar die Zukunft des badischen Handels als von dem Mündungspunkte der Neckar-Main-Eisenbahn abhängig darstellt.

Veruft man sich aber auf den Platzverkehr in Mannheim, welcher vermöge seiner Bedeutung eine möglichst unmittelbare Verbindung mit dem nördlichen Deutschland in Anspruch nehmen könne, so ist zu bedenken, daß eine direkte Linie für Mannheim nur durch einen entsprechenden Umweg für unser ganzes übriges Land gewonnen werden könnte.

Man mag aber von der Bedeutung Mannheims einen noch so hohen Begriff haben, so wird man doch nicht behaupten können, daß seine Ansprüche die unseres ganzen übrigen Landes zusammen genommen überwiegen.

Herr Bassermann beweist durch spezielle Angaben, daß der manheimer Handel bedeutender sey, als der heidelberger.

Diesen Beweis hätte er sparen können, denn es hat noch Niemand das Gegentheil behauptet. Er gefällt sich, durch große Zahlen zu imponiren, ohne daß die vorliegende Frage hierdurch im Geringsten aufgeheilt würde. Was nützt es uns, zu wissen, daß vom 1. Januar bis 1. Oktober 1842 in dem manheimer Hafen 1,128,086 Zentner aus- und eingeladen worden sind, wenn wir nicht zugleich erfahren, wie viel Kaufmannsgüter und wie viel Schiefersteine, Kalksteine, Gyps, Steinkohlen, Bausteine u. dergl. sich unter dieser Ziffer befinden?

Den heidelberger größern Handelsverkehr zählte ich keineswegs deshalb auf, um ihn jenem von Mannheim gegenüber zu stellen, sondern ich wollte, wie leicht ersichtlich ist, nur beweisen, daß die Behauptung des Herrn Bassermann, Heidelberg wäre bloß Universitätsstadt, und habe als solche kein Interesse bei dieser Bahnführung, unrichtig ist, daß vielmehr von der Erhaltung ihres Handelsverkehrs der Wohlstand dieser Stadt wesentlich abhängt.

Was den heidelberger Delhandel betrifft, so befaßt sich dieser hauptsächlich damit, aus dem Saamen das Del zu gewinnen, und so ein sehr bedeutendes Landesprodukt in den Handel zu bringen. Wenn also die Delfaat bei uns misrath (wie dies im verflossenen Jahre der Fall war), so kann es nicht auffallen, daß Zufuhren in diesem Artikel von Außen her stattfinden.

In Beziehung auf den Handel in Heidelberg mit Blättertabak macht Herr Bassermann die Bemerkung, die manheimer Kaufleute holten denselben eben so auch in Käferthal, Seckenheim „und wie die Dörfer alle heißen“. Allein an letztern Orten holen sie ihn, weil er da gebaut wird, in Heidelberg aber würden sie ihn nicht holen, wenn nicht bedeutende Tabakhändler dort zu finden wären, und nur dieses wollte ich beweisen. Herr Bassermann sagt ferner, gerade aus dem erwähnten Umstande — daß nämlich von Heidelberg nach Mannheim Blättertabak verkauft wird — gehe hervor, daß dieses Landesprodukt nur von Mannheim aus, welches große und durch Expedition und direkte Straßen belebte Verbindungen habe, auf den größern Markt gebracht werden könne; „darum“ — fährt er fort — „ist auch schon vor mehreren Jahren die bedeutendste Blättertabakshandlung von Heidelberg nach Mannheim übergesiedelt.“

Die Ueberfiedelung dieses allerdings bedeutenden Handlungshauses hat stattgefunden zu einer Zeit, wo nicht Mannheim, sondern Heidelberg eine direkte nördliche Straßenverbindung hatte, und schon die Lage am Rhein war hinreichend, Mannheim diesen Gewinn zuzuführen.

Wie würde es erst seyn, wenn Heidelberg seine direkte nördliche Verkehrsstraße an Mannheim abtreten müßte?

Ist meine Behauptung, daß in diesem Falle aller größere Handelsverkehr sich nach und nach in die Nachbarstadt übersiedeln würde, hierdurch nicht vollkommen bestätigt? Und darum ist Heidelberg in seinem guten Rechte, wenn es auf Achtung der bestehenden Verhältnisse dringt, wenn es aus allen Kräften gegen ein Verlangen ankämpft, durch dessen Erfüllung es einer der Hauptwurzeln seines bisherigen Wohlstandes lediglich im Lokalinteresse Mannheims beraubt würde.

Von unbefangenen Standpunkte aus wird man es daher den Heidelberger nicht verargen können, daß sie die von Mannheim ausgehenden einseitigen Darstellungen zu sichten bemüht sind, sollte auch dieses von Herrn Bassermann unbequem und sogar „häßlich“ gefunden werden.

Uebrigens verräth es ein geringes Vertrauen zu seiner eigenen Sache, wenn man von der Kritik seiner Behauptungen abzuhalten sucht.

Karlsruhe, im Januar 1843.