

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

**Erster Band**

**Mathy, Karl**

**Carlsruhe, 1842**

Ueber die Einmündung der Main-Neckar-Eisenbahn in die badische, eine  
Lebensfrage für den badischen Handel

[urn:nbn:de:bsz:31-323345](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-323345)

## Ueber die Einmündung der Main-Neckar-Eisenbahn in die badische, eine Lebensfrage für den badischen Handel.

Von **Wassermann.**

Der badische Finanzminister Herr v. Böck sagte in einer Sitzung des letzten Landtags: „es gibt keine geheime Sitzung.“ Er hat recht. Zwei Tage nach jener geheimen Sitzung, in welcher über die Frage, ob die Main-Neckar-Eisenbahn in Mannheim münden müsse oder auch in Heidelberg münden könne, berathen wurde, konnte man in verschiedenen Zeitungen lesen, daß die badischen Stände ihre Regierung ermächtigt haben, im Nothfalle von dem Staatsvertrage des Jahrs 1838, also von der Einmündung in Mannheim, abzustehen. Es wurde aber auch Irriges mitgetheilt, nämlich, dieser Beschluß sei mit großer Stimmenmehrheit gefaßt worden, während er doch nur mit 30 gegen 27 Stimmen, also mit sehr unbedeutender Majorität gefaßt wurde.

Diese so kleine Majorität wird nun Manchen zu dem Schlusse führen, die Gründe für und gegen müßten ziemlich gleich stark gewesen seyn, so wie man denn überhaupt, wenn man die Gründe nicht, sondern nur den Beschluß kennt, sich mit dem Gedanken beruhigen muß: es werden wohl alle Gründe gehörig gewürdigt worden seyn. Aber gerade nirgends mehr, als in geheimen Sitzungen, wo das öffentliche Urtheil nicht mitwirkt, ist es möglich, daß einseitige Beschlüsse gefaßt werden (das liegt nun einmal in der menschlichen Schwachheit) und diese Wahrheit ist es gewiß, welche die weisen Gesetzgeber aller Zeiten für die Oeffentlichkeit bestimmte, und die es erklärlich macht, warum diejenigen Epochen der Geschichte, in denen man der Heimlichkeit huldigte, die traurigsten sind. Am wenigsten sollte man die Mitwirkung des öffentlichen Urtheils bei einer Frage verschmähen, deren Beantwortung eine Entscheidung für die Zukunft ist, für die den Meisten dunkle Zukunft, wo man der Einsicht, der Kenntnisse, der Beleuchtung von den verschiedensten Seiten nicht genug zur Hand haben kann. Be-  
trübend war es daher, daß die badische Regierung auf den Antrag des Abg. Hoffmann, die geheimen Verhandlungen drucken zu lassen, nicht einging, während Darmstadt doch, in gleicher Lage, durch den Druck seiner geheimen Verhandlungen über denselben Gegenstand,

mit schönem Beispiel vorangegangen war. Diesem Mangel sollen diese Blätter, so viel thunlich, abhelfen. Ich will zwar die nöthige Rücksicht nicht verlegen, ich werde keine Redner nennen, ich werde namentlich aus den Verhandlungen zwischen der badischen und darmstädtischen Regierung, wegen welcher allein die Sitzung geheim war, nichts mittheilen, aber ich darf die Gründe für und gegen in einen gemeinsamen Rahmen fassen, ich darf die gedruckten hessischen Verhandlungen, die für uns von der größten Wichtigkeit sind, benutzen und so das öffentliche Urtheil zu einer Frage beziehen, die nicht in die Klasse gemeiner Lokalfragen gehört, nein, die über die Blüthe des badischen Handels entscheidet, und mit deren Beantwortung eine Regierung sich den Ruhm der Umsicht und Weisheit, oder den Ruf vor Deutschland erwerben kann, daß sie den Handel, die jetzige Grundlage des Wohlstandes der Staaten, dem frohlockenden Nachbarlande preis gibt. Jetzt, wo durch ganz Deutschland Unterhandlungen über die Anlage von Eisenbahnen statt finden, jetzt ist es gerade dieser Punkt, in welchem eine Regierung ihre Befähigung beweisen kann. Trage ich daher durch diese Zeilen etwas, und sei es auch nur wenig, zur Beleuchtung dieser Sache bei, so glaube ich selbst von unserer Regierung nur Dank zu verdienen.

Bekanntlich hat im Jahre 1838 Baden mit Darmstadt einen Vertrag abgeschlossen, nach welchem durch eine Aktiengesellschaft eine Eisenbahn von Frankfurt nach Darmstadt und von da in gerader Linie nach Mannheim gebaut werden sollte. Warum dieser Vertrag nicht sofort zur Ausführung kam, will ich hier nicht erörtern, ich führe ihn jetzt nur an, um zu beweisen, daß man die Einmündung in Mannheim damals beiderseits für die vortheilhafteste hielt. Man hält sie jetzt darmstädtischerseits nicht mehr für vortheilhaft und verlangt die Einmündung in Heidelberg und zwar, wie sich aus den darmstädtischen Verhandlungen ergibt, aus folgenden Gründen:

- 1) erreiche man von Darmstadt aus in der Richtung nach Heidelberg eher die hessische Grenze, als in der Richtung nach Mannheim; man habe daher auch weniger zu bauen, erspare also ein Bedeutendes;
- 2) auf dem Wege nach Heidelberg berühre man Weinheim, wo durch das birkenauer Thal ein großer Theil des hessischen Oberrheins ausmündet, dem dadurch die Bahn ebenfalls zu Gute komme, während in der Richtung nach Mannheim die

Bahn 3—4 Stunden Weges durch eine fast gar nicht bevölkerte Gegend ziehen würde, und

- 3) werde die Einmündung der Bahn in Mannheim dem Handel dieser Nebenbuhlerin von Mainz nützen und dem Mainzer Handels-Interesse schaden.

Die hessischen Verhandlungen geben dem Leser die Gewißheit, daß der letzte Grund der durchschlagende für die hessische Kammer war. Von rheinhessischen Abgeordneten wurde der Antrag gemacht, die Genehmigung des ganzen Gesetzes an die Bedingung zu knüpfen, daß die Bahn nicht in Mannheim einmünde; alle rheinhessischen, alle loyalen hessischen Abgeordneten wurden bei ihrem Patriotismus aufgefordert, dem Auslande nicht den inländischen Handel zu opfern, und so beschloß die Kammer mit 24 gegen 23 Stimmen, daß sie nur dann eine Eisenbahn überhaupt genehmige, wenn diese nicht in Mannheim einmünde.

Die darmstädtische Kammer hat, das ist hierdurch offenbar, das hessische Interesse verstanden, und sich durch ihren Beschluß sehr energisch dafür verwendet. Was folgt nun aber daraus für Baden? Sind nicht der erste und dritte Grund umgekehrte Gründe für Baden?

Der zweite Grund, das muß man offen sagen, ist ein gemeinschaftlicher. Auch Baden kann es nur erwünscht seyn, wenn ihm seine allgemeinen Interessen gestatten, die Eisenbahn an die Bergstraße zu legen, in jene gesegnete Gegend, die schon seit uralter Zeit im Besitze der großen Heerstraße ist. Doch wer die Vertiklichkeit kennt, wird unschwer sich überzeugen, daß diese ganze Gegend, von Heppenheim bis Heidelberg, von der Eisenbahn doch den Vortheil nicht haben würde, den sie sich davon verspricht. Das Gebirg würde nämlich durch seine Gestalt, durch sein an mehreren Orten stattfindendes Hervorspringen, die Bahn, die solch' kleineren Wellenbiegungen nicht folgen darf, immerhin auf eine gewisse Entfernung in die Ebene nöthigen, und die hart am Gebirge liegenden, theilweise sich daran hinaufziehenden Orte hätten der Hauptsache nach nur den Genuß davon, daß sie eine Viertel- oder halbe Stunde unter sich den Wagenzug dahin fliegen sähen, der ihnen weiter nichts, als eine Rauchsäule hinterließ. Freilich ist dieß immer besser für sie, als wenn sie 1 bis 1½ Stunden Weges zu machen haben, bis sie das herrliche Verbindungsmittel erreichten, das ihre Personen, wie ihre Produkte weiter befördert. Aber wohin befördert er sie dann? Etwa nach der bedeutendsten Stadt der

ganzen Gegend? Nach dem großen Handelsmarkt, dem wichtigen Hafen Mannheim, wo Tag für Tag Schiffe in Ladung liegen, die Getreide für Holland einnehmen, die sich mit allen möglichen Erzeugnissen des Landbaues für ihre Reisen verproviantiren? Nein, dahin führt die Eisenbahn sie nicht, sie führt sie nach der todten Residenz Darmstadt, oder nach Heidelberg, das trotz seines Fruchtmarktes doch nur eine Universitätsstadt ist. Der Vortheil, den die Bergstraße von der Eisenbahn hätte, ist nicht bedeutend, er ist aber einer, und es fragt sich nun nur, ob dadurch auf der andern Seite nicht ein Nachtheil entstände, der überwiegt. In menschlichen Dingen hat bekanntlich Alles zwei Seiten, und unsere Aufgabe ist nie, uns dafür zu bestimmen, wo sich alle Vortheile vereinen, sondern stets nur Vortheile gegen Nachtheile abzuwägen, und uns dann für die sinkende Wagschale zu erklären.

Wenn ich nun, ich geborner Mannheimer und Abgeordneter für Mannheim, diese Abwägung in diesen Blättern unternehme, so weiß ich wohl, daß ich mich dem Verdachte der Partheilichkeit aussetze. Ich könnte dagegen Thatsachen aus meinem obschon kurzen parlamentarischen Leben anführen, welche wohl Jedem beweisen würden, daß mein Patriotismus über die Stadtmauern reicht, und sich erforderlichen Falls auch gegen diese kehren kann; ich brauchte statt Allem nur auf das einzige: meinen Antrag auf Einführung einer Kapitalsteuer, die doch Niemanden leidiger seyn könnte, als den Städtern, hin zu weisen. Allein ich habe ja hier nicht ein Votum abzugeben, ich habe ja Gründe vorzutragen und zwar öffentlich, dem öffentlichen Urtheil preis zu geben.

Ich führe keinen jener häßlichen Lokalstreite, es fragt sich hier nicht zwischen Mannheim und Weinheim. Es ist ein großes allgemeines badisches Interesse im Spiele. Es ist eine Frage, die über die Zukunft des badischen Handels entscheidet, und für die lohnt es sich wohl der Mühe, das Wort zu ergreifen.

Um diese Frage zu entscheiden, sollte man, wenn auch nicht gerade selbst Kaufmann seyn, doch so weit in Dingen des Handels Erfahrung haben, daß man den ungeheuern Einfluß ermessen kann, den oft der Handel eines Plazes auf ein ganzes Land hat, und wie der Wohlstand eines ganzen Landstrichs darauf beruht, daß dieser Handel ihm für seine Produkte einen möglichst großen, wenn auch entfernten Markt verschafft, daß er ihm dagegen seine Bedürfnisse auf dem billigsten Wege zur Hand bringt, daß er zu seinem Betriebe alle Kräfte der Gegend in Anspruch nimmt und also be-

lohnt, daß er durch seine Versendungen und Beziehungen weite Strecken nach allen Richtungen hin belebt, kurz, daß der Handel die Locomotive ist, ohne welche auch der noch so stark besetzte Wagenzug nicht von der Stelle kommt. Die reichste Gegend erstickt in sich, wenn nicht der Handel ihr Ab- und Zufluß verschafft.

Diese Wahrheiten sind indeß gottlob in neuester Zeit fast allgemein erkannt, und die Regierungen haben in jetziger Zeit es sich zur Ehrensache gemacht, vor allem den Handel ihrer Länder zu heben, und die größten Ausgaben unserer Tage geschehen (mit Ausnahme der Kosten für das Militär) für diesen Zweck.

Aber diese Einsicht, daß der Handel den Wohlstand bedingt, genügt nicht; die Mittel zu kennen, durch welche der Handel befördert wird, sie anzuwenden und deren Folgen in der Zukunft zu ermessen, das ist die schwierige Aufgabe.

Zollgesetzgebung, Staatsverträge und Eisenbahnen gehören unter die Mittel, welche die Zukunft des Handels entscheiden.

Das erste Mittel haben die deutschen Regierungen verstehen lernen, indem sie den Zollverein bildeten, obschon seitdem unsere Zollcongresse wieder hinter ihrer Aufgabe zurückblieben.

Das zweite Mittel haben unsere Regierungen bei allem ihrem Eifer noch nicht verstehen lernen. Wie hoch wurde nicht der unglückselige holländische Vertrag in der badischen Kammer von der Regierungsbank aus gepriesen, und gegen einsichtsvollere Mitglieder vertheidigt — und wie schlimm ist diese Weisheit zu Nichte worden! Steht nicht im Eingange der badischen Verordnung vom 29. Januar 1842, daß vom 31. Dezember 1841 an in Preußen die Befreiung vom Rheinoctroi nicht mehr statt finde, während doch gerade von jenem Tage an in Preußen an die Stelle der Rückvergütung die Befreiung trat, eine Anordnung, die die schlimmsten Folgen für die badische Industrie hatte, was die Regierung hinten nach einsah und nun auf dem Zollcongresse zu ändern bemüht seyn muß. Solche Fehler müssen unsere Regierung selbst mißtrauisch machen in ihre kaufmännischen Einsichten, am meisten aber da, wo es gilt, dem Handel durch die Anlage einer Eisenbahn seine Richtung zu geben oder zu nehmen; denn eine fehlerhafte Zollgesetzgebung läßt sich auf dem nächsten Zollcongresse wieder verbessern; ein Staatsvertrag läuft ab oder läßt sich kündigen, aber eine Eisenbahn läßt sich, ist sie einmal gebaut, nicht verlegen. Was sie bringt, ist unverwüßlich, was sie hinwegführt, ist unwiederbringlich verloren.

Daß aber die Eisenbahnen den Zug des Handels, seine Zukunft bedingen, wer wird dieß wohl noch in Abrede stellen! Freilich sind jetzt noch die meisten Bahnen hauptsächlich auf den Personenverkehr angewiesen, aber wer über solche Sachen urtheilen will, dessen Blick muß auch über die nächsten Tage hinausreichen. War es nicht mit den Dampfschiffen ebenso, war es nicht auch vorzugsweise der Personenverkehr, für den sie bestimmt schienen, und wie weit ist es jetzt damit gekommen? Seit einem Jahre schon gehen Schleppdampfschiffe, bloß für Waaren bestimmt, von Rotterdam bis Mainz, die Rheinschiffer Mannheim's haben bereits zwei Boote bestellt, und vor Kurzem ging eines den Rhein herauf nach Straßburg, das zwischen diesem Plage und Mainz den Dienst ausschließlich für Waaren versehen soll. Die Zeit ist gewiß nicht fern, wo auf den größeren Strömen keine anderen als Dampfschiffe mehr gehen, denn die Dampfschiffe sind nur verbesserte Schiffe.

So sind auch die Eisenbahnen nur verbesserte Straßen. Der Güter-, nicht der Personenverkehr war's, der die erste Eisenbahn (die zwischen Liverpool und Manchester) in's Leben rief; der Güterverkehr ist's, für den die Verbindung zwischen Antwerpen und Cöln geschaffen wurde, die Bahn von Etienne nach Lyon befördert fast nichts als Güter (und zwar beförderte sie im letzten halben Jahre 6,252,180 Centner); der Güter wegen baut Oestreich die schwierige Bahn von Triest nach Wien, und wer einigermaßen die Resultate der deutschen Bahnen, wie der Eisenbahnen überhaupt verfolgt, der weiß, daß auf ihnen Allen der Gütertransport sich von Halbjahr zu Halbjahr mehrt \*). Befördert man ja doch jetzt schon an vielen Orten ganze Viehheerden auf den Eisenbahnen. Und warum sollte auch nicht der Dampfswagen da in wenigen Stunden Billigeres leisten können, wo ein Frachtwagen oder ein stromaufwärts gehendes Schiff sich mehrere Tage lang muß durch einen großen Pferdezug hinschleppen lassen, der auf jeder Station nicht allein auszuruhen, sondern auch einzukehren nothwendig hat?

Nein, nichts ist sicherer, als daß die Eisenbahnen den Güterzug (wozu schon die Nachtfahrten hinreichen) an sich fesseln werden, und zwar riesig, wie dieß Verkehrsmittel ist, mit riesigen Fesseln \*).

\*) Im Monat Januar 1842 betrug auf den belgischen Bahnen die Einnahme aus dem Personenverkehr . . . . . 254,956 Franks  
aus dem Waarentransport . . . . . 201,537  
also ist letzterer dort jetzt schon fast eben so bedeutend als ersterer. Die Köln-Nachter Bahn befördert jetzt täglich 2000 Ctr. Güter, und zwar zu Frachten, die keinem Landfuhrwerk möglich sind, z. B. Steinkohlen à 2 Sgr., Eisen zu 4 Sgr., Manufakturwaaren zu 6 Sgr.

\*\*) Ganz richtig sagt daher der Herr Regierungskommissär Eckhardt in der zweiten belg-

Für sie gibt es (Flüsse stromabwärts ausgenommen) keine Nebenbuhler mehr. Sie werden die Beherrscher des Handels. Indem sie ihn aber beherrschen, werden sie ihn auch verändern, namentlich den Expeditionshandel. Der Expeditionshandel beruht darauf, daß der Eigenhandel auf einer Strecke, auf welcher er Beziehungen oder Versendungen zu machen hat, einen Umschlag, einen Stapel nöthig findet. Derjenige auf dieser Strecke gelegene Ort, der dazu die günstigsten Bedingungen darbietet, wird die Expedition auf dieser Linie besitzen. Sobald aber der Eigenhandel diesen Stapel nicht mehr für nöthig findet, wird er diesen Ort übergehen, er wird ihn um so leichter übergehen, je mehr sich die Verbindungsmittel vervollkommen. Je besser und rascher diese, um so weniger bedarf man eines Ruhepunktes, eines Stapels. So gehen bereits Frachtschiffe nicht allein von Rotterdam direkt bis Mannheim, sondern an Mannheim vorüber bis Speier, Leopoldshafen, bis Heilbronn; und Mainz und Köln flagen. So gehen direkte Fuhren von Mannheim nach Thüringen, Sachsen und Böhmen, so kommen direkte Fuhren aus Elberfeld, Magdeburg, Tyrol und Triest. Nichts ist sicherer, als daß die Eisenbahnen den Umschlag, den Expeditionshandel (auf ihren Richtungen wenigstens) vermindern werden. Der Handelsplatz, der Staat, welcher Expeditionshandel besitzt, mag zusehen, daß er ihn erhalte; wo jetzt noch keiner ist, da wird alle Regierungskunst nicht vermögen, ihn zu schaffen, eben so wenig, als da ihn wieder herbeizuziehen, wo ihn eine fehlerhafte Eisenbahnanlage einmal mit sich fortgerissen hat.

Nun wird die badische Eisenbahn seiner Zeit einen Theil derjenigen großen Eisenbahnlinie ausmachen, die den Norden mit dem Süden verbindet, welche von der Schweiz nach der Weser und Elbe zieht. Je größer diese Linie, desto außerordentlicher der Verkehr auf ihr, und nicht Phantasten, sondern sehr umsichtige Männer sind's, die nicht daran zweifeln, der große Güterzug, der jetzt

fischen Kammer: „Es ist bei den Eisenbahnen nicht wie bei andern Straßen der Fall, daß jedes Fuhrwerk sich darauf bewegen und sie benutzen kann, sondern die Eisenbahnen verbinden gleichzeitig Fuhrwerk und Fuhrbahn mit einander und bilden daher ein Monopol, welches durchaus alle übrigen Transportmittel in der nämlichen Richtung und im Großen überbietet. Aber in diesem Monopol liegen auch zu gleicher Zeit die Keime der ungeheuren Kraft, welche sie entwickelt; denn nun stehen ihr Mittel zu Gebot, die Anstalt zu vervollkommen und die Preise herabzusetzen, wodurch sie durchaus jede Konkurrenz, die in ihre Nähe kommt, erdrücken muß.“ Diese Worte dienen auch denen zur Antwort, welche mit der naiven Aeußerung kommen: einem Handelsplatze, wenn er auch von einer Eisenbahnlinie nebenangelegt wird, bleiben ja seine bisher benutzten Wege nach wie vor.



aus dem Orient, aus Griechenland, so wie aus Italien und dem südlichen Frankreich zur See durch die Straße von Gibraltar und durch den Pas de Calais nach den Hanseestädten geht, werde — wie dieß im Mittelalter aus andern Gründen geschah — seinen Weg auf den Eisenbahnen durch Deutschland nehmen. Wenn die Frachten einigermaßen klug angesetzt werden, so kann dieß auch kaum fehlen, denn zu Schiffsgelegenheiten muß der Versender oft zwei Monate warten, bis die Fracht vervollständigt ist, die Gefahren der See machen stets die Versicherung nothwendig, die je nach der Jahreszeit  $1\frac{1}{2}$  —  $2\frac{1}{2}$  Prozent des Werthes beträgt, und die Reise dauert drei bis vier, ja oft mehr Monate.

Ob aber der große Handel diesen Weg einschlägt oder nicht, der Güterzug auf unserer Bahn wird immer ein höchst bedeutender, ein ungeheurer werden. Welche von den an dieser Linie liegenden Städten zu Speditionsplätzen werden mögen, wer kann dies mit Bestimmtheit voraussagen? aber so viel läßt sich voraussagen, daß von dem vorüberfliegenden Waarenzug nur derjenige Platz eine Spedition für sich zu fixiren hoffen kann, der bereits Speditionspatz ist und vor Allem unmittelbar an der Linie liegt. Denn daß auch der thätigste Speditionspatz nichts davon erhält, wenn er nicht an der Linie selbst liegt, dies braucht man ja gar nicht erst zu sagen \*).

Und nun wollte oder sollte die badische Regierung die einzige Speditionshandelsstadt, die das Land besitzt, nicht an die Bahn legen? Wer würde dies begreifen? Baden sollte 63 Stunden Weges Eisenbahn mit einem Aufwande von 16 Millionen bauen, um statt des Spediteurs nur den gemeinen Fuhrmann für das Ausland zu machen? Wie viel von der großen Spedition aus dem Süden nach dem Norden Mannheim dem sonst monopolisirenden Frankfurt schon aberobert hat, welcher Kaufmann unserer Gegend weiß dies nicht? Wer hat nicht schon die Klagen der Frankfurter über den Verlust ihrer Seidenspedition gehört? Meine Frankfurter Freunde hätten nicht erst nöthig gehabt, mir zu schreiben, wie man sich dort über den Beschluß der badischen Kammer freue. Ich habe diesen Jubel vorausgesagt. Wir gäben ja 16 Millionen aus, um Frankfurts Nebenbuhler zu beseitigen, und ihm das wieder zuzu-

\*) Wer daran zweifeln wollte, der sollte sich wohl etwas in dem heutigen Speditionshandel umsehen, der so beschaffen ist, daß der Vorzug eines Platzes vor dem andern oft nur auf einem Fracht- oder andern Unterschied, von 2 auch 1 Kreuzer per Centner beruht.

führen, was wir ihm vor Erbauung der Eisenbahn mit Unternehmungsgeist und Ausdauer abgerungen hatten!

Aber nicht allein Frankfurt, auch Mainz setzt seine Hoffnungen auf einen Fehler unsererseits.

Auch Mainz hat von seinem, durch gezwungenen Stapel geschützten Expeditionshandel seit Aufhebung desselben einen Theil an Mannheim abgeben müssen; woher sollte es auch sonst kommen, daß Mannheims Handel sich seit 15 Jahren so außerordentlich gehoben hat? Es ließe sich darüber ein langes Collegium lesen; in diesen Blättern aber muß ich mich auf Weniges beschränken, auch genügt ein Beispiel. Nehmen wir den Waarenzug aus dem südlichen Frankreich, dem Elsaß und der Schweiz nach dem Norden und Nordosten; dieser ging früher von Basel oder Straßburg aus den Rhein hinab bis Mainz oder zu Wasser bis Frankfurt und von da zu Lande weiter. Seit neuerer Zeit gehen diese Güter folgenden Weg: Auf dem französischen Canal bis Straßburg, von da auf dem Rheine bis Mannheim und von da über die Neckarbrücke direct und über Frankfurt hinaus nach Braunschweig, Sachsen und Preußen. Warum? Weil es Mannheim durch einen großen Zusammenfluß von Gütern gelungen ist, sehr billige Frachten nach Norden und Nordosten zu bedingen. So verladet es jetzt zu  $2\frac{1}{10}$  fl. per Centner nach Magdeburg, während laut den hessischen Verhandlungen die Fracht von Mainz nach Magdeburg 3 fl. beträgt. Dieser Zusammenfluß von Gütern bewirkt auch unter anderem, daß die Frachtfuhrleute, welche die Massen roher Produkte, insbesondere Wolle aus Sachsen, Schlesien und Böhmen nach den Industrien Rheinpreußens und Belgiens bringen, auf dem Rückwege oder zur Rückreise von Cöln hierher Ladungen nehmen und zwar bis zu 16 Sgr. (56 Kreuzer per Centner) einschließlich der Weggelder, was der Wasserfracht mit dem Detroi ziemlich nahe kommt, hier aber dieselben Fuhrleute alsdann volle Ladungen von Wein, Tabak, Delen, Krapp, sonstige Produkte des Landes, und die stets bereitliegenden Dispositionsgüter zu  $1\frac{3}{4}$  fl. per Centner nach Leipzig aufnehmen, während die Fracht von Mainz nach Leipzig 3 fl. beträgt. Die Produkte unserer Gegend können also um  $1\frac{1}{4}$  fl. per Centner leichter oder theurer in Sachsen verkauft werden, als diejenigen, welche durch Mainzer Hände gehen, und warum? bloß weil in Mannheim ein solcher Zusammenfluß von Waaren ist, daß jene Fuhrleute, welche eine Rückfracht suchen, sicher sind, sie hier stets und vollständig zu finden. Lenkt man den Waarenzug auch nur

von einer Richtung ab, so ist diese Sicherheit gestört, dann werden die Rückfrachten nicht mehr in Mannheim gesucht, dann wird auch Mannheim nach Leipzig und Magdeburg nur zu 3 fl. per Centner verladen können; geschieht dies, dann wenden sich auch die zum Versandt dahin bestimmten Güter nicht mehr vorzugsweise nach der badischen Handelsstadt, dann kann überhaupt nur Weniger unserer Landesprodukte in Sachsen abgesetzt werden u. s. w., kurz im Handel bedingt Eines — Alles.

Wäre übrigens die Straße von Mannheim nach der Bergstraße in besserem Zustande, wie dies Mannheim schon seit einer langen Reihe von Jahren petitionirt, so wären die Frachten nach Norden und Nordosten noch billiger. Welchen Werth aber Mannheim auf eine sichere Verbindung in dieser Richtung legt, geht daraus hervor, daß es aus eigenen Mitteln gegenwärtig an die Stelle der Neckarschiffbrücke eine Kettenbrücke für alle Lasten mit einem Aufwande von 230,000 fl. baut. Gehen aber die Güter einmal auf der Eisenbahn und mündet die Darmstädter Bahn in Heidelberg statt in Mannheim, so müssen alle Güter, die diese Richtung von Mannheim aus einschlagen, zuerst südöstlich nach Heidelberg und können dann erst im spitzen Winkel nördlich gehen. Dies ist ein Umweg von sechs Stunden, und daß ein solcher für den Handel vernichtend ist, das weiß Jedermann \*). Dann werden die aus dem Süden kommenden Güter den billigen Wasserweg nicht mehr bei Mannheim verlassen \*\*), sie werden ihn bis Mainz oder Bieberich verfolgen (Mainz findet, daß Bieberich ihm jetzt schon Abbruch thut), wo die Taunusbahn sie bereitwillig und ohne Umweg für die Nordbahn aufnimmt. Ebenso wird es mit dem umgekehrten Zug, z. B. mit der großen Masse Wolle gehen, die aus Preußen und Sachsen nach dem Elfaß und der Schweiz geht, sie wird den billigen Wasserweg, um einen Umweg von 6 Stunden zu vermeiden, schon bei Mainz, statt wie jetzt erst bei Mannheim aufsuchen. So wird es auch für die Güter aus Rheinbayern seyn. Wie viel Tabak und Wein geht nicht von dort nach Sachsen u. s. w. Dnehin hängt, was nicht häufig genug zu erwähnen ist, im Handel Eines am Andern: fehlen auch nur 100 Centner um eine

\*) Die Bahn von Frankfurt über Heppenheim nach Mannheim mißt nämlich nach offiziellen Mittheilungen 16,82 Stunden. Die aber von Frankfurt nach Heidelberg 13,29 St.  
von Heidelberg „ Mannheim 4,25 „  
Zusammen 22,54 St.

\*\*\*) Jetzt schon empfindet es der Mannheimer Expositionshandel, daß die Adler die Schweizer Güter in directen Fahrten von Basel nach Mainz bringen.

Schiffsladung zu vervollständigen, so ist der Schiffer zu billiger Fracht nicht bereit. Wo Fuhrleute und Schiffer nicht sicher sind, immer volle Ladungen zu finden, dahin kommen sie nicht regelmäßig, da gibt es keine sicheren und billigen Transporte, und ohne diese gibt es keinen bedeutenden Handelsplatz. Der Verlust einer einzigen Richtung schadet allen anderen; was auf der einen Seite nicht abgehen kann, kommt auf der andern nicht mehr an; dieser Verlust wird für den konkurrierenden Platz Gewinn, ein Zuwachs seiner Handelsvorteile, ein Zuwachs, der vielleicht gerade nur zum Uebergewichte fehlte \*). Daß aber der Expeditionshandel die beste Unterlage für den Eigenhandel ist, wer weiß dies nicht? Je mehr Expedition, um so mehr Güter zu versenden; je mehr Versandt um so billiger die Frachten, je billiger die Frachten, um so billiger der Bezug, und um so weiter hin die Möglichkeit der Concurrenz, um so ausgedehnter der Markt, der Absatz der Landesprodukte; um so blühender also der Eigenhandel. Eines steht und fällt mit dem andern, mag dies auch nicht immer der begreifen, der nicht selbst Kaufmann war, mag dies auch nicht jede Regierung begreifen. Die preussische freilich hat es begriffen, die jährlich 100 Tausende von Thalern Detroi-Rückvergütung nicht scheut, um ihrem Cöln einen Vorsprung vor Mainz und Mannheim zu

\*) Auf welchen Ursachen beruht es denn anders, daß das Quantum der im Freihafen zu Mannheim aus- und eingeladenen Güter wie folgt zunahm:

1836 . . . . .	530685	Centner.	Der bedeutende Inlandshafen und die von Schiff zu Schiff übergeschlagenen Güter sind hier gar nicht in Betracht gezogen.
1837 . . . . .	672697	"	
1838 . . . . .	707899	"	
1839 . . . . .	790320	"	
1840 . . . . .	793729	"	
1841 . . . . .	962700	"	

und in den ersten 6 Monaten von 1842 schon 747368 Centner, worauf anders, als auf dem ausgedehnten Expeditionshandel zu Lande nach allen Richtungen. Das Wenigste von dem zu Wasser ankommenden geht zu Wasser weiter, wohl fünf Sechstel zu Lande. Darum hat auch eines der bedeutendsten Expeditionshäuser Mannheims, das eigene Fuhrwerke nach fast allen Richtungen geben läßt, und das sich blos mit dem Landtransport beschäftigt, sich gerade dem Freihafen gegenüber angekauft. So die schon erwähnten von Straßburg rheinabwärts kommenden Güter, so z. B. die Rhein aufwärts kommende Baumwolle, welche in directen Fuhrn nach Winterthur, St. Gallen und Zürich geht. Man sage daher nicht, Mannheim bleibe ja jedenfalls seine Wasserstraße. Die Wasserstraße geht auch an Mannheim vorüber, und nur dann werden die Schiffe in Mannheim ihre Güter ausladen, wenn dieser Platz gute Verbindungen zu Lande hat, und ihm diese nicht durch künstliche Umwege verkümmert werden. Die Landwege alimentiren den Wasserweg, darum müssen sie auch dahin führen, darum muß auch die Bahn nicht nach einer landeinwärts liegenden Universitätsstadt, darum muß sie nach einem Rheinhafen führen. Darum wird auch die westphälische Bahn bei Cöln münden, die Nordbahn durch die Taunusbahn bei Mainz, und bei der dritten bedeutendsten Stadt des Rheins sollte unsere Bahn nicht münden? Der Expeditionshandel würde, daran zweifelt wohl Niemand mehr, verkümmert.

geben, die ganz enormen Kosten nicht scheute, um ihr Aachen un- mittelbar an die Cöln-Antwperper Bahn zu legen, während sie mit einer ganz billigen Seitenbahn diese Stadt mit der Hauptbahn hätte verbinden können \*). Die darmstädtischen Stände begreifen dies, denn sie beschloffen nicht allein, daß ihre Bahn nicht nach Mann- heim geführt werde, sie beschloffen auch, daß eine Bahn von Darm- stadt nach Mainz gebaut werde. Diese steht ganz sicher in Aussicht, wie aus folgender Aeußerung des hessischen Regierungskommissärs Hrn. Eckhardt hervorgeht: „— Dagegen kann auf der anderen Seite nicht gelängnet werden, daß Mainz zwischen mächtigen Ri- valen liegt, und mit diesen einen schweren Kampf zu bestehen hat, weßwegen die beantragte Bahn von Mainz nach Darmstadt aller- dings eine höhere Bedeutung erhält. Für jetzt möchte es jedoch die Kräfte des Staates übersteigen, wenn auch diese Bahn gleichzeitig mit der Hauptbahn in Bau genommen werden sollte, und es scheint mir daher, daß es rathsam seyn dürfte, denselben bis zur Haupt- bahn zu verschieben.“ Dann ist also für die badische Handelsstadt nicht allein der Handel nach und von Nordosten verloren (und damit also auch der correspondirende von und nach Südwesten) sondern dann ist auch die Gefahr für Baden vorhanden, daß die rheinaufwärts nach dem Süden ziehenden Güter nicht wie bisher bei Mannheim, sondern schon bei Mainz die Wasserstraße verlassen. Sage man nicht, diesen Stapel könne man Mannheim nicht nehmen, er sei ein natürlicher. Er war nur so lang ein natürlicher, als mit den Wasserströmen keine eisernen Ströme wetteiferten. Schon aber habe ich erwähnt, daß stromaufwärts eine Wasserstraße mit einer Eisenbahn nicht concurriren kann; und dann hinge es ledig- lich von der hessischen Regierung ab, eine sehr niedere Frachttare für die Mainz-Darmstädter Bahn festzusetzen, bis es ihr gelungen wäre, den Güterzug an einen Umschlag in Mainz zu gewöhnen. Sie würde selbst ein Opfer nicht scheuen, ihrer Handelsstadt diesen Sieg über ihre Nebenbuhlerin zu verleihen. Man befehdet sich im Innern Deutschlands gottlob nicht mehr mit den Waffen der Ge- walt, aber mittelst Straßenanlagen, Rheinoctroi-Rückvergütungen und Eisenbahnen sucht jeder Staat seinen Handelsvorteil gegen den andern geltend zu machen; hat ja doch Hessen den Nassauern über Nacht den Hafen selbst mit Steinen zugeworfen! Dagegen aber ist sich leichter vorzusehen, als gegen schlimme Folgen, die

\*) Die Ersparung hätte für die Aktiengesellschaft 2-3 Millionen Thaler betragen.

erst in der Zukunft liegen, und die nicht jedes Auge so deutlich unterscheidet, als einen Zug feinbeladener Schiffe. Aber ohnehin wollte ich mir lieber den Hafen mit Steinen zuwerfen als meinen Handel durch eine Eisenbahnanlage verkümmern lassen: die nassauische Regierung konnte die Steine wieder herausnehmen lassen, aber die badische kann einen einmal gebetteten eisernen Strom nicht mehr abgraben. Bis sie an die Heilung des Uebels denkt, hat er in seinem dämonischen Fluge längst die Blüthe des Handels mit sich fortgerissen, und Wehklagen und Vorwürfe, auch Opfer rufen das Verlorene nicht wieder zurück.

Daß der badische Handel es ist, gegen den die hessischen Stände ihren Beschluß faßten, dies leuchtet aus einer Menge Stellen ihrer Verhandlungen hervor; diese sind für uns überhaupt in so hohem Grade lehrreich, daß ich es zweckmäßig finde, einige Auszüge hier mitzutheilen:

Der Abg. Hesse: „Ich berücksichtige vorzugeweise unsere Haupthandels- und Fabrikplätze Mainz und Offenbach.“ An einer andern Stelle (S. 60): „sehr wichtig scheint mir sodann, daß die Bahn nicht direct nach Mannheim, sondern der Bergstraße entlang nach Heidelberg geführt wird, und zwar theilweise aus ökonomischen, theilweise aus den Handel von Mainz berührenden Gründen.“ — „Sodann würde der directe Zug nach Mannheim für die Stadt Mainz einen sehr empfindlichen Nachtheil mit sich bringen, wie ich kaum auseinander zu setzen brauche; ja man kann sagen, daß die Stadt Mainz im eigentlichen Sinne des Wortes, Mannheim gegenüber, dadurch trocken gelegt würde.“

Indem der Abg. Votheissen von der später von der hessischen Kammer beschlossenen Bahn von Darmstadt nach Mainz spricht, äußert er unter andern (S. 4) „und es wird durch die fragliche Bahn die der Stadt Mainz gefährliche Concurrenz der Städte Mannheim und Biberich einigermaßen neutralisirt.“

Der erste Präsident der ersten Kammer: „Auch in anderen Staaten ist es bei Anlagen von Eisenbahnen durchaus nichts Ungewöhnliches, daß man im Interesse der Industrie und des Verkehrs bedeutender Orte noch größere Umwege als der hier in Rede stehende macht, um solchen Städten die Vortheile der Eisenbahnen zu gestatten.“

Der Abg. Glaubrecht (S. 52): „Die Hauptvortheile, welche die Eisenbahnen mit sich führen, können nur bei größeren Handels- und Fabrikstädten, wie z. B. Mainz und Offenbach, sich zeigen, in-

dem die Belegung der Fabriken und des Großhandels nicht nur den Handelsstand selbst berühren, sondern auch durch ihre mannigfaltigen Kanäle auf das wohlthätigste auf den ganzen Staat und auf den Wohlstand aller Classen der Gesellschaft zurückwirken.“

Diese Worte mögen doch auch alle die beherzigen, die beschränkten Blickes in unserer Frage etwa gar nur eine Lokalfrage sehen wollen.

Der Abg. Glaubrecht sagt ferner (S. 19): „Dies ist auch der Hauptgesichtspunkt, von welchem man in allen Staaten, wo Eisenbahnen gebaut werden, ausgeht, indem man, wenn man nicht etwa eine Bahn aus rein strategischen Gründen erbaut, immer darauf hinausgeht große Handelsplätze durch die Eisenbahnen mit einander zu verbinden“ — später (S. 22) „sollten unsere in Frage stehenden wichtigen Handelsplätze, Mainz und Offenbach, wider Erwarten, außer der Linie der Eisenbahn bleiben, so ist es klar, daß dieselben zu Grunde gehen müssen, und zwar zum großen Schaden unseres Landes und zum Nutzen und Vortheil ausländischer Handelsplätze, wie Frankfurt, Mannheim u. s. w.“

Der Abg. Städel, Präsident der Handelskammer von Mainz sagt am Schlusse einer Rede: „sollte man auf gleichzeitige Ausführung der Bahn — von Heidelberg über Darmstadt nach Mainz — nicht eingehen wollen, so müßte ich mich, mit Bedauern zwar, doch entschieden, gegen die Ausführung überhaupt erklären, weil ohne diese umfassende, durch alle Verhältnisse gebotene Rücksicht das Interesse des Ganzen und der verschiedenen Provinzen nicht gewahrt erschiene, und bloß unsere Nachbarn, nicht aber wir, die wir die ungeheuern Kosten tragen, den Vortheil davon ernten würden.“

Der Abg. Falkenberg (S. 59): „Wir betrachten Mannheim als die stärkste Concurrentin von Mainz. Darum wäre allerdings zu wünschen, daß die Bahn nach Heidelberg gebaut wird.“

Der Abg. Aull (S. 60): „Wenn die Bahn nach der Südgrenze der Provinz Starkenburg nicht in Heidelberg ausmündet, sondern nach Mannheim geführt würde, so wäre das Todesurtheil über Mainz gesprochen . . . ich berge daher nicht, daß ich für die südliche Bahn nur dann stimmen werde, wenn ihre Richtung nach Heidelberg ausdrücklich beschlossen und die Vereinbarung über deren Erbauung an die Bedingung, daß sie nach Heidelberg, und nicht nach Mannheim mündet, geknüpft wird. . . . ich erwarte von jedem loyalen hessischen Deputirten, daß sie die erste Handelsstadt des Landes — durch ihre Zustimmung zu einer nach Mannheim mündenden

Bahn nicht zu Grunde richten lassen.“ . . . „am Schlusse rufe ich Ihnen wiederholt zu: „Keine Bahn nach Mannheim!“ (S. 63).

Der Abg. Städel (S. 66): „Nach demjenigen, was der Abg. Null gesprochen, und was allseitige Anerkennung gefunden, habe ich zu dem von ihm Gesagten lediglich meine Zustimmung zu erklären. Ich will mir nur erlauben, Ihnen einen einzigen Punkt hervorzuheben, daß, wie die badische Regierung so Bedeutendes für die Stadt Mannheim und den Mannheimer Hafen gethan hat, es doch nicht an uns ist, dasjenige zu fördern, was sie beabsichtigt, sondern daß wir so viel als möglich die eigenen Interessen wahren und in's Auge fassen müssen, und es findet auch diese Ansicht schon darin Begründung, daß im ganzen Verlauf der gestrigen und heutigen Diskussion in dieser verehrlichen Kammer von keiner andern Richtung als von der Heidelberger die Rede war. Wenn die Richtung nach Mannheim in Aussicht genommen werden könnte, so müßte sich natürlich jeder rheinhessische Abgeordnete, so würde sich überhaupt auch jeder loyale Abgeordnete dagegen aussprechen, nachdem nachgewiesen ist, welcher ungeheure Nachtheil hierdurch einem Theil des Landes zugefügt werden würde.“

Glaubrecht (S. 67): „Ich muß es gestehen, daß ich es aufs tiefste beklagen müßte, wenn bei einer Frage, wie die gegenwärtige, die wichtigen Interessen von Mainz zum Nachtheil dieser Stadt und des Großherzogthums verkannt werden sollten, um so mehr, da wir für Mainz, nicht etwa um neue Vortheile zu erwerben, sondern nur um Abwendung großen Unglücks und großer Verluste kämpfen. Ich unterstütze daher den Antrag des Abg. Null, daß die Bahn nach der badischen Grenze unter keiner Bedingung nach Mannheim geführt werden darf.“

Der Abg. Grolmann (S. 69): „Ich erkläre, daß ich in Beziehung auf diese spezielle Richtung ganz den Ansichten des Abg. Null beitrete, daß ich auch hier selbst für die Stellung einer Bedingung stimmen werde, weil ich davon überzeugt bin, daß wenn diese Bahn nicht in der Richtung nach Heidelberg ausgeführt, sondern nach Mannheim gehen sollte, dies uns nachtheilig, jedenfalls aber für die Stadt Mainz der größte Verlust daraus entstehen würde, was ich natürlicher Weise als Hesse gewiß nicht wollen kann.“

Aus den Motiven, mit welchen die hessische Regierung ihre Gesetzesvorlagen begleitete: „— es ist mit Gewißheit vorauszusetzen, daß diejenigen Staaten einen Vorsprung erhalten, und vielleicht für



immer den Zug des Handels an sich ziehen werden, welche zuerst die für sie zweckmäßigste Bahnlinie in Bau nehmen, und in Betrieb setzen . . . dann weiter vor Allen wird es erforderlich seyn, einen Unterschied unter denjenigen großen Bahnlinien zu machen, welche dazu bestimmt sind, der Hauptrichtung des Handels zu folgen . . . und solchen Lokalbahnen . . . . .“

Der Abg. Kilian: „Meine Herren! ich glaube, es wäre besser, gar keine Eisenbahn zu bauen, als dadurch Städte, wie unsere, zu Grunde zu richten. Wenn die Eisenbahn von hier direkt nach Mannheim geführt werden sollte, so ist dieses der Todesstoß für die Stadt Mainz . . . .“

Der Abg. Frank: „Ich glaube nun, daß wir lieber die Starkenburger Eisenbahn aufgeben sollten, als darauf eingehen, zum Schaden für den Handel in Mainz die badische Eisenbahn in Mannheim aufzunehmen.“

Daß die Richtung nach Heidelberg ganz vorzugsweise, um nicht zu sagen, ausschließlich, im Interesse des Mainzer Handels beschlossen wurde, wird zum Ueberflus auch wohl am klarsten daraus, daß der Bericht des ersten Ausschusses, der jene Richtung beantragt, und die nach Mannheim unter jeder Bedingung verwirft, gleichwohl zugestehet, daß letztere den höchsten Ertrag liefern würde. Siehe Beilage Nr. 10. zum Protokoll vom 13. Mai 1842, wo es im Verlauf eines Satzes heißt: „Die Richtung nach Mannheim, welche wohl finanziell den höchsten Ertrag liefern würde . . .“

Was spricht deutlicher als diese Stellen? Sind sie auch zum Theil übertrieben, um zu dem bekannten Beschlusse hinzureißen; gehen sie auch gar nicht auf die Gründe ein, aus welchen die Bahnrichtung nach Mannheim dem Mainzer Handel schaden würde — und zwar wohlweise, denn es würde sich dann gezeigt haben, daß diese Richtung nur Mannheim erhalten soll, was es jetzt hat — so viel ist klar und genügt uns: Der Beschluß der hessischen Stände, die Bahn nach Heidelberg führen zu wollen, ist gegen den badischen Handel gerichtet, und die von mir ausgesprochene Ansicht von den Folgen einer Bahnrichtung nach Heidelberg ist vom Gegner selbst, also unwidersprechlich bestätigt. Längst schon, im Januar oder Februar d. J. habe ich diese meine Ansicht in der Karlsruher Zeitung ausgesprochen; je länger ich darüber nachdachte, je deutlicher und größer trat mir die Wahrheit derselben hervor; die merkantilische Zukunft der ersten und so zu sagen ein-

zigen Handelsstadt Badens bei dieser und jener Bahnrichtung, wie klar lag sie mir vor Augen, als die geheime Sitzung sich nahte, jene geheime Sitzung, welche über die Zukunft zu entscheiden hatte — und siehe da! den Tag vorher erhalte ich die hessischen Ständeverhandlungen, die Alles, Alles bestätigen. Hatte ich vorher beklagt, daß so wenige Kaufleute in der badischen Kammer sind, so erschien mir diese Sorge jetzt überflüssig; nicht nur jedem Kaufmann, nein Jedermann, so meinte ich, müsse nun klar werden, was man von uns verlangte. Ich täuschte mich; aber darin täusche ich mich nicht, wenn ich behaupte, die hessischen Stände hätten an unserer Stelle nimmer unseren Beschluß gefaßt. Sie, die die ganze Erbauung einer Bahn auf dem rechten Rheinufer an eine Verbindung knüpfen, die für ihre acht Stunden entfernte auf dem linken Rheinufer gelegene Handelsstadt sorgen soll — sie hätten nimmermehr ihre Hand dazu gegeben, daß die größte Handelsstadt des Landes, die nach Plan und Staatsvertrag schon an der Bahn lag, nebenauf gelegt würde, nebenauf gelegt nicht allein zur stillen Freude der Nebenbuhler, sondern auf deren ausdrückliches Verlangen.

Aber auf der anderen Seite müssen doch auch Gründe liegen, wird man sagen; allerdings, und sie sollen nun genannt werden. Zuerst kommt ein Lokalinteresse in's Spiel (in meinen Augen nur ein vermeintliches). Heidelberg, an welcher Stadt Jeder von Norden oder Süden Kommende, wenn er auf der Eisenbahn reist, vorbei muß, welchem demnach keine Person und kein Centner Gut entgeht, Heidelberg, von dem Jedermann weiß, daß sein ganzer Flor auf der Universität beruht, glaubt sich benachtheiligt, wenn die Orte der Bergstraße nicht durch die Eisenbahn mit ihm verbunden werden, es glaubt, wenn von Heppenheim eine direkte Bahn nach Mannheim ginge, würde der auch in Heppenheim mündende Odenwald allzu unwiderstehlich nach Mannheim geleitet, und von ihm gleichsam abgeschnitten.

Angenommen, dies Alles wäre auch etwas Nachtheiliges, so sollte doch eine Stadt, die einmal an der Eisenbahn liegt, nicht dafür sich bemühen, daß ihre Schwesterstadt nebenauf gelegt werde; am wenigsten sollte sie dieß, wenn es sich dabei um ein größeres als ein enges Lokalinteresse handelt, wenn es die Blüthe des badischen Handels gilt, und am allerwenigsten, wenn sie dadurch dem auswärtigen Gegner in die Hände arbeitet. Dieß ist mehr als häßlich und nur bei denen entschuldbar, die aus Umgang und Er-

fahrung wissen, wie bei vielen, an sich ganz guten Menschen der Volkspatriotismus alles Andere, Größere, oft unbewußt, zudeckt und verschüttet. Es erklärt sich Alles psychologisch natürlich, es braucht deßhalb kein Neid dabei im Spiele zu seyn. — Es gibt indeß sehr verständige Heidelberger, welche, wie folgt, urtheilen: 1) Mündet die darmstädter Bahn in unserem Heidelberger Bahnhof, so muß unterhalb Neuenheim eine Brücke über den Neckar gebaut werden. Ist dort in der Ebene der Uebergang hergestellt, so wird unsere jetzige Brücke so gut wie verödet werden, und unsere im Thal drinnen liegende Stadt wird nichts davon merken, was Alles außen in der Ebene an ihr vorüber fliegt. 2) Wer von Heppenheim aus einen Markt, eine Stadt sucht, geht ohnehin nicht nach Heidelberg, sondern in das größere und nicht fernere Darmstadt, oder in das viel nähere Worms — beides hessische Städte — wohin das hessische Heppenheim und der hessische Odenwald an sich schon durch vielerlei Beziehungen gewiesen sind. Von jener Gegend hat jetzt schon Heidelberg keinen Vortheil. 3) Von der südlicher gelegenen Gegend, von Weinheim, Großsachsen und den paar andern Drißchaften aber wird Heidelberg nichts entzogen, diese bleiben ja zu Heidelberg ganz im alten Verhältnisse.

Nicht Heidelberg, nur diese Orte hätten Grund, einigen Nachtheil bei der Bahnrichtung nach Mannheim zu fürchten, doch von ihnen gilt, was der hessische Abgeordnete von Dörnberg in seinem großen, ganz vortrefflichen Vortrag sagt; „... indessen theilen sie dann dieses Schicksal (umgangen zu werden) mit so vielen andern Orten, welche durch neue Straßenanlagen umgangen wurden. Hier muß das Interesse des Einzelnen dem Allgemeinen weichen.“ Für diejenigen, welche glauben, die Bahn würde, wenn nicht an der Bergstraße hingeführt, eine geringere Frequenz haben, will ich die Bevölkerung der an der Bergstraße zwischen Heppenheim und Heidelberg liegenden Orte hierher setzen:

Unterlaudenbach . . .	1724	Einwohner.
Hemsbach . . . . .	1781	„
Sulzbach . . . . .	541	„
Weinheim . . . . .	4969	„
Großsachsen . . . . .	1036	„
Lügelsachsen . . . . .	996	„
Schriesheim . . . . .	2831	„
Handschuchsheim . . . .	1883	„
zusammen		15761 Einwohner.
Mannheim hat dagegen	20584	„

Den bei Weinheim ausmündenden Odenwald darf man nicht in Anrechnung bringen, ohne nicht auch die bei Mannheim ausmündende bayerische Rheinpfalz in Anrechnung zu bringen. Was aber für die Personenfrequenz nur auf Seiten Mannheims liegt, das sind die dort täglich ankommenden und mit Reisenden angefüllten Dampfschiffe; darum auch sagte der erste Ausschuss der hessischen Kammer: in der Richtung nach Mannheim würde die Bahn den höchsten Ertrag abwerfen. Das Interesse der Bergstraße läßt sich indeß vielleicht mit dem allgemeinen auf eine Weise vermitteln, die ich weiter unten berühren werde.

Weder die Bergstraße noch Heidelberg geben aber auch den Hauptgrund gegen die Richtung nach Mannheim ab. Dieser lautet, wie folgt: Die Hessen haben die Frage: soll eine Bahn nach der badischen Grenze (also ohne genauere Bestimmung der Richtung) gebaut werden, einstimmig verneint, und den Bau einer Bahn mit bestimmter Richtung nach Heidelberg nur mit 24 gegen 23 Stimmen bejaht. Diese Ansicht ist also zu entschieden ausgesprochen, als daß sich hoffen ließe, sie werde sich ändern. Ständen etwa, wie bei uns, 30 gegen 27, so ließe sich denken, daß sich diese Zahl umkehren werde, aber eine einstimmige Verneinung in eine Majorität für unzuwandeln, das können wir nicht hoffen \*). Es stellt sich also die Frage so: Wollen wir lieber keine Verbindung mit der Nordbahn, als eine, die nicht im Mannheimer Bahnhofs mündet? Und darauf antworten wir: Der Nachtheil, den der Handel im letzteren Falle erlitte, ist nicht so bedeutend, als der, den die Frequenz der ganzen Bahn im ersteren erlitte. Wir können nicht um jeden Preis auf alle Verbindung mit dem Norden verzichten; den Nachtheil, den der Handel erleidet, erkennen wir an, aber er ist ein nicht zu hoher Preis; auch soll er uns noch Gegenvergünstigungen eintragen, und davon soll ein Theil den Handel für seinen Verlust entschädigen, namentlich mittelst einer ausnahmsweise niedrigeren Frachttaxe für die von Mannheim aus nach Nordosten reisenden Güter.

Dieser ganze Hauptgrund, der uns zur Nachgiebigkeit bestimmen soll, hat, wie man sieht, seine einzige Wurzel in der Abstimmung der hessischen Kammer, er besteht nur in dieser Abstimmung. Dies wußten die

\*) Es fehlte übrigens nur eine Stimme und die Richtung nach Heidelberg wäre nicht zur Bedingung gemacht. Beharrt Baden auf der Richtung nach Mannheim, so schlägt sich mehr denn eine der 24 Stimmen zu den 23, damit die Bahn nicht ganz unterbleibe.

Hessen voraus, und welche Vermuthung ist natürlicher, als die, daß die Hessen diesen Beschluß faßten, damit er für uns ein Grund zur Nachgiebigkeit werde, daß sie damit ihrer Regierung eine Waffe für ihre Unterhandlungen mit Baden in die Hände geben wollten? Auch fiel es mir beim Lesen der Verhandlungen gar nicht auf, daß der hessische Regierungskommissär nur sehr gelinde gegen diesen Beschluß angekämpft hat, ja es ist gewiß bezeichnend, daß die hessische Regierung schon von vornherein in ihrer Gesetzesvorlage nicht von einer Eisenbahn von Mannheim nach Darmstadt u. s. w. spricht, während doch zur Stunde noch der Vertrag von 1838 besteht, sondern nur von einer Bahn „von der badischen Grenze nach Darmstadt“ u. s. w. (Man scheint sich in Darmstadt überhaupt darüber schon im Voraus so gut wie verständigt zu haben, denn gleich die ersten Redner sprechen von der hessischen Bahn immer nur als von der Heidelberg-Frankfurter). Wie dieser Beschluß als Waffe in den Händen der hessischen Regierung gegen die unsere angesehen wurde, geht unter andern auch aus folgenden Aeußerungen hervor.

Der Präsident der zweiten Kammer bemerkt: „Was die Richtung von hier nach Heidelberg betrifft, so ist die Staatsregierung auf das vollkommenste geschützt; sie hat den Beschluß der Kammern in Händen. Einen ähnlichen hätte sie bezüglich der Offenbacher Richtung mit Wohlgefallen von den Ständen entgegen nehmen sollen, denn alsdann wäre sie auch dort außer aller Verlegenheit gewesen.“ (Wollte sich Jemand das Auslegen dieser Worte zur Aufgabe machen, so könnte er ohne Verdrehung den Sinn darin finden, daß die hessische Regierung einen ähnlichen Beschluß auch für Offenbach hätte erlangen können, wenn sie ihn mit demselben Wohlgefallen, mit welchem sie den für Mainz resp. Heidelberg aufnahm, hätte entgegen nehmen wollen. Zwischen „mit Wohlgefallen entgegen nehmen“ und im Stillen veranlassen, ist kein großer Abgrund.)

Der Herr Freiherr von Breidenstein äußerte in der ersten Kammer: „Vergleichen, an Bedingungen geknüpft ständische Beschlüsse geben aber doch zugleich auch einen festeren Anhalts- und Stützpunkt für die Verhandlungen. Wenn man sich z. B. den Fall denkt, daß die übrigen Regierungen auf dem einmal Geforderten fest bestehen, und von den diesseitigen Ständen nur Wünsche ausgedrückt sind, so würde die großh. Regierung vielleicht genöthigt seyn, in Punkten nachzugeben, die sie, ihrer eigenen Ansicht nach, nicht gerne concedirt. Vergleichen Bedingungen

gen haben also immer Werth“ (S. 521). Welche Lehre lag nicht hierin für die badische Kammer, ihrer Regierung doch wenigstens die gleiche Waffe in die Hand zu geben, sie durch einen ähnlichen Beschluß eben so zu schützen! Die allgewöhnlichste Klugheit gebot, unsererseits eben so fest zu halten, wie es die Hessen ihrerseits gethan. Der hessische Beschluß durfte nicht ängstigen — und — schrecken; wer nur die Landkarte ansieht, und sich die Nordbahn bis Frankfurt vollendet denkt, der hat auch bei dem ersten Blicke die Ueberzeugung, daß, ob früher oder später, Hessen bauen muß. Leitet die Taunusbahn nicht in einer Stunde Alles, was mit der Nordbahn in Frankfurt ankommt, auf die Dampfschiffe des Rheins, die wieder bei Mannheim anlegen, wo unsere Eisenbahn Alles wieder aufnimmt, und ist Darmstadt dann nicht gänzlich umgangen und trocken gelegt? Klagt es doch jetzt schon, daß die Dampfschiffahrt die Bergstraße veröde! Gewiß die Hessen müssen, sie werden und sie wollen bauen. Wer ihre Verhandlungen liest, hat daran, trotz ihrem Beschluß, nicht den mindesten Zweifel. So heißt es in den Regierungsmotiven selbst: „Diese Umwandlung des Bestehenden ist jedoch durch ruhiges Abwarten nicht auf zu halten, sondern es werden nur keine neuen Quellen des Erwerbs an die Stelle des Zerstorten (der jetzt schon verlassenen Straße durch Starkenburg) treten, wenn sich ein Staat isoliren und von der allgemeinen Richtung ausschließen wollte, welche der Verkehr in neuester Zeit genommen hat.“ Ferner äußerte der Herr Regierungskommissär Eckhardt selbst in der ersten Kammer am 21. Mai 1842: „Betrachtet man unsere Nachbarstaaten, so wird man sich leicht überzeugen, daß wir, wenn wir mit der Erbauung von Eisenbahnen zurückbleiben wollten, bald wie eine isolirte Insel daliegen, zu spät bereuen und uns umsonst nach Rettung umsehen würden.“ — Derselbe äußert in derselben Sitzung ferner: „Diese (die Erbauung von Eisenbahnen überhaupt) hängt gar nicht einmal von uns ab; denn, wenn solche in andern Ländern gebaut werden, so können wir ohne Nachtheile nicht zurück bleiben, wie dieß vor 50 Jahren eben so bei den Straßenbauten der Fall war.“

Um zu veranschaulichen, wie wenig man warten könne, führt der Abg. Schmitt h e n n e r folgende passende horazischen Verse an:

„Ein Bauer kam an einen Fluß,  
 „Und sah der Strömung großen Guß.  
 „Um! dacht er klug, da wart' ich ab,  
 „Bis sich die Strömung etwas gab.  
 „Die Strömung hat bis jetzt nicht abgenommen,  
 „Das Bauerlein ist lanat verkommen.“

Der Abg. Kahlert sagt: „Wir können darum nicht zu frühe bauen.“

Der Abg. Falkenberg: „Aber ich bin von vornherein durchaus für die Erbauung der Eisenbahnen, weil ich nicht damit einverstanden seyn kann, daß man sie aufschiebt.“

Regierungskommissär Eckhardt: (S. 65) „Meine Herren! bedenken Sie die Lage des Großherzogthums und sehen Sie auf die Karte, um sich davon zu überzeugen, daß bereits Deutschland mit einem Netz von Eisenbahnen übersponnen ist, wovon jeder Staat, der sich jetzt ausschließt, dann auf immer ausgeschlossen seyn würde.“ Ja er sieht, daß man selbst zu einem Opfer bereit seyn müsse, denn er äußert in derselben Rede: „es werden allerdings dabei manche Einzelne zu Grunde gehen, aber dies darf uns nicht abschrecken, ein solches Mittel, welches das Ganze für die Zukunft aus dem Verderben rettet, zu ergreifen, und uns an die allgemeine Bewegung anzuschließen.“

Der Abg. Graf von Lehrbach: „Meine Herren! wir können uns nicht den Staat Paraguay und seinen früheren Dictator Franzia zum Muster nehmen, wir können uns nicht abschließen.“

Der Abg. Hesse: „Ich bin zu der Ueberzeugung gelangt, daß wenn unser Staat nicht etwa größere Nachteile für die Zukunft erleiden wolle, er den Bau in dem gegenwärtigen Augenblick oder in einer nahen Zukunft unternehmen müsse.“

In dem Vortrag, womit der Herr Regierungskommissär Eckhardt den Gesetzesentwurf begleitete, heißt es an einer Stelle: „Unlängbar haben die Eisenbahnen in den meisten deutschen Staaten eine solche Ausdehnung erhalten, daß nunmehr derjenige Staat in seiner Entwicklung gegen seine Nachbarn zurück bleiben muß, welcher es veräumt, zu rechter Zeit sich dieses Verkehrsmittels zu bemächtigen.“

In dem Berichte des ersten Ausschusses der zweiten Kammer heißt es an einer Stelle: „Da kein einzelner Staat lange zurück bleiben kann, ohne sehr bald in dem Rückgang seines Wohlstandes die Strafe zu fühlen, so . . .“

Dies ist auch so sehr die Ueberzeugung der hessischen Kammer, daß, wenn sie auch einstimmig beschloß, der Regierung nicht die Bestimmung der Richtung nach Mannheim zu überlassen, sie doch den Antrag, den Gesetzesentwurf überhaupt abzulehnen, mit 34 gegen 13 Stimmen verwarf. Nein! Darmstadt will bauen, es will bald bauen, es sucht nur vorher noch Vortheile auf unsere Kosten zu

erlangen, und an uns ist die Frage, ob wir sie ihm gewähren sollen.

Welche Nachtheile unser Handel durch das Gewähren der hessischen Verlangen erlitte, habe ich bereits für jeden auch nur einigermaßen Kundigen angedeutet und haben uns die Hessen in ihren Verhandlungen selbst eindringlich genug gesagt; wir hätten deren aber noch mehr:

1) Wenn die Richtung der Bergstraße entlang geht, erreicht die hessische Bahn früher unsere Grenze, als in der Richtung nach Mannheim. Der Unterschied beträgt etwa vier Stunden Weges, der, da die Stunde im Durchschnitte 200,000 fl. kostet, für uns einen Mehraufwand von 800,000 fl. verursachen würde.

2) Dieser Mehraufwand würde noch dadurch erhöht, daß der Boden längs der Bergstraße wohl sechs- und mehrfach theurer ist, als in der Richtung nach Mannheim.

3) Dadurch, daß, nach einem ausführlichen technischen Gutachten, das ich vor mir liegen habe, der Uebergang über die Bergwasser, besonders der über die Weschnig an der Bergstraße ungemein viel schwieriger und kostspieliger ist, als in der Ebene.

4) Stünden dann der Mannheimer wie der Heidelberger Bahnhof gerade verkehrt, weil sie auf den Vertrag von 1838 berechnet waren.

5) Würde eine große Summe, die der Mannheimer Bahnhof mehr gekostet hat, um ihn für die Einmündung der Darmstädter Bahn einzurichten, verloren seyn.

6) Würde die Mannheim-Heidelberger Bahn, indem sie aus der Hauptlinie herausfiel, nichts weiter als eine Seitenbahn werden, als solche sich nie besser als jetzt rentiren, und ihr Wenigerertrag wäre, nicht wie bei den vorher aufgezählten Nachtheilen, eine ein für allemal gemachte verlorene Ausgabe, sondern ein jährlich wiederkehrender, ein ewig bleibender Verlust.

Wenn man noch den Hessen nachgäbe, um einen großen Vortheil zu erreichen! aber der Preis unserer Nachgiebigkeit besteht nur in Nachtheilen. Baute etwa Hessen nicht, so wäre dies kein Nachtheil für uns. Welcher Reisende, welches Gut entginge uns? Was vom Süden nach dem Norden will, gehört uns ohnehin bis an unsere nördlichste Grenze, ob es dann, um sich bei Castel oder Frankfurt wieder auf die Nordbahn zu begeben; den Weg dahin zu Land oder mittelst Dampfschiff zurücklegt, uns kann das gleichgiltig seyn, unsere Bahn hat es befahren.



Was vom Norden nach dem Süden will, und auf der Nordbahn in Frankfurt oder Castel ankommt, wird uns das entgehen? Welchen anderen Weg sollte es von dort aus nehmen? Wird es nicht, sei es Reisender oder Gut, unsere Bahn aufsuchen, die es in 8 oder 10 Stunden durch eine Strecke von 63 Stunden führt? Wo ist die concurrirende Bahn, die es von Frankfurt ablenken könnte? Nein! wir können nicht umgangen werden, wie die Hefsen auf dem Rhein umgangen werden können. Wir haben gerade am Rhein und seinen Dampfschiffen die herrlichste Fortsetzung der Eisenbahn, und hierin liegt ein unendlicher Vortheil, den wir nicht hätten, wenn unsere Bahn nördlich nur in Heidelberg endete, von wo wir freilich dringend suchen müßten, eine Fortsetzung zu Land zu erhalten. Wir haben die herrlichste Position, in der wir durch bloßes Zuwarten den Feind mürbe machen und zur Uebergabe zwingen können.

Unsere Lage gestaltet sich aber durch folgendes Verhältniß noch günstiger. Der Staatsvertrag von 1838 ist noch in Kraft, und bindet Darmstadt. Er bedingt die Richtung nach Mannheim. Wie aus den hessischen Verhandlungen hervorgeht, wird zwar, daß er noch bindend sei, angefochten, weil er eine Actiengesellschaft voraussetzte, die sich seitdem aufgelöst habe.

Die Actiengesellschaft hat sich allerdings aufgelöst, aber warum hat man ihr den Bau nicht überlassen, als sie noch bestand? Die hessischen Verhandlungen enthalten Stellen, die eigenthümlichen Vermuthungen Raum geben und mindestens zu dem Glauben führen, die hessische Regierung habe die Auflösung der Actiengesellschaft gern gesehen. So z. B. sagt der Bericht der Minorität des ersten Ausschusses der zweiten Kammer, indem er behauptet, man könne jetzt noch die Bildung einer Actiengesellschaft veranlassen (S. 31): „— wir halten dies durchaus nicht für so schwierig, als es dargestellt werden will, und hegen gegentheils die feste Ueberzeugung, daß der Zweck aufs Vollkommenste erreicht werden wird, sobald man den guten Willen dazu zu zeigen und mit loyalen Bedingungen entgegen zu kommen ernstlich bereit ist. — Man spreche doch nur nicht von den bei einem früheren Projekt gemachten Erfahrungen; wer die Geschichte davon kennt, weiß was er davon zu halten hat.“ (Die hier großgedruckten Worte sind in den hessischen Verhandlungen durch die größte Schrift hervorgehoben). Auch sagt der Abg. Glaubrecht an einer Stelle (S. 51): — „so kann ich meine Behauptung, daß sich gewiß Privatgesellschaften zum

Bau der Eisenbahnen melden würden nur wiederholen.“ Daß aber eine Actiengesellschaft unter Zinsengarantie sehr leicht zu bilden wäre, daran zweifelt Niemand auch nur einen Augenblick, und wenn zur Erfüllung eines Vertrags eine Actiengesellschaft gehört, und zu dieser eine Zinsengarantie, so gehört eben die Uebernahme dieser Garantie von Seiten der Vertragskontrahenten zu deren Verbindlichkeiten, zur Erfüllung des Vertrags. Und diese Garantie wäre ja kein gewisses, nur ein mögliches, wahrscheinlich gar kein Opfer; denn 3%, und einer größeren Garantie bedarf es nicht, wird diese Bahn, die den Norden und Süden verbindet, doch gewiß ertragen. Der Vertrag ist also jedenfalls ausführbar und hat vor allem die Kraft, daß er Hessen nöthigt, wenn es überhaupt Eisenbahnen bauen will, vorerst in der durch diesen Vertrag vorgeschriebenen Richtung zu bauen. Ohne Badens Einwilligung kann es nirgend, auch nicht in Oberhessen, bauen. Daher auch folgende Stellen in den hessischen Verhandlungen: Hr. Regierungskommissär Eckhardt: „— auch dieser Kammerbeschluß (der, wodurch die Richtung nach Heidelberg zur Bedingung gemacht wird) hilft am Ende nichts; denn der bereits vorliegende Staatsvertrag aus früherer Zeit bestimmt, daß die Eisenbahn von Mannheim aus geführt werden soll . . .“ Derselbe Redner: „Auf eine Trennung der beiden Bahnen in Starkenburg und Oberhessen in Bezug auf den Bau wird die Staatsregierung nie und nimmermehr eingehen. Dies erkläre ich wiederholt, wie ich es schon früher gethan habe . . .“

Daß aber Darmstadt jedenfalls in Oberhessen baldigst bauen dürfe, daran hat es ein sehr bedeutendes Staatsinteresse; denn Kurhessen hat im Plane, von Kassel aus über Hersfeld, Fulda und Hanau nach Frankfurt zu bauen, um diese seine Städte in die große Linie zu bringen und da es damit ganz auf eigenem Gebiete bleibt, so bedarf es dazu keiner Einwilligung irgend eines Nachbarstaats. Kommt es damit Darmstadt zuvor, welches die Bahn zwischen Kassel und Frankfurt über Marburg und Gießen durch seine Provinz Oberhessen führen will, so ist diese ganze reiche Provinz umgangen. Daß Darmstadt nun dort sich nicht zuvorkommen lasse, liegt in der Hand von Baden, und somit erhöht auch dies Verhältniß wieder das Gewicht der Gründe, die da entscheiden, warum bei uns nicht, wohl aber auf Seiten der Gegner Gefahr auf dem Verzuge steht.

Ich frage nun wieder, was in aller Welt kann uns veran-

lassen, uns dem Willen unserer Nachbarn zu fügen; was kann uns bestimmen folgsam zu seyn, wenn sie verlangen, ihr sollt eure große Handelsstadt, euren einzigen Expeditionsplatz nebenauslegen, damit euer Schaden unser Nutzen sei. Ihr sollt den einzigen Rheinhafen, den ihr besizet, auf den ihr, weil ihr seine Wichtigkeit erkanntet, bereits große Summen verwendet, der in raschem Steigen begriffen ist, der vielleicht noch zum ersten Handelsplatz am Rheine, zu einem Köln oder mehr emporblühen kann, ihr sollt ihn nebenauslegen unserm Mainz zum Nutzen? — Und wo sind die großen Vortheile, die für ein solches Opfer geboten werden? Unbegreiflich! Nur Nachtheile, nur neue Opfer würden die Folgen seyn. Welche Regierung läßt sich solche Anträge bieten!

Aber, so entgegnet man, man wird sich, gibt man die Richtung nach Mannheim Preis, für die daraus folgenden Nachtheile Entschädigung ausbedingen. Die Nachtheile sind dadurch also zugestanden; zugestanden, daß sie durch keine Vortheile aufgewogen werden und damit will man sich begnügen, das soll jetzt der Triumph diplomatischer Kunst werden, daß ein eingestandenes Opfer nicht wenigstens neue erzeuge! Wer berechnet aber und wer entschädigt Baden für den ewig wiederkehrenden Ausfall bei der Einnahme der Mannheim-Heidelberger Bahn, wenn sie statt ein Stück der Hauptbahn nur Seitenbahn wird? Und wenn auch Darmstadt von den von Heppenheim aus auf uns fallenden 6 Stunden Weges 4 übernimmt und wenn es auch 50,000 fl. für den Mehraufwand des Mannheimer Bahnhofes zahlt, wird es allein die Minderung der Frachttare, die für Mannheims Güter, welche nach Norden reisen, oder von da kommen, bestimmt werden soll, tragen; eine Verminderung, welche ja so berechnet seyn müßte, daß der Umweg, also die Fahrt auf einer Strecke von 6 Stunden Weges, gar nicht vergütet würde, und zwar im Anfang vielleicht nur für 200,000 Centner, aber auch für jede auch noch so enorme Centnermasse, bis zu welcher der Verkehr in dieser Richtung im Laufe der Zeit ansteigen kann? Und wenn es diesen jährlich wiederkehrenden Verlust nicht allein tragen will (da ja der ganze Winkel, der den Umweg bedingt, auf badischem Gebiete liegt), sollen dann gar die badischen Steuerpflichtigen einen Theil dieses Verlustes auf sich nehmen!

Angenommen aber, es verstünde sich jetzt auch zur vollen Entschädigung und verpflichtete sich mittelst Vertrags dazu: wie lange

sind die blüdigsten Verträge, von denen die Geschichte spricht, wirksam geblieben, sobald ein Theil den ernststen Willen hatte, ihn wieder aufzuheben? Haben wir in Deutschland schon ein Beispiel von gewaltfamer Execution gegen einen Staat gesehen? Und wenn auch dies nicht: liegt nicht die ganze Existenz eines darmstädtischen, eines badischen Staates allein in Gottes Hand? Kann nicht der erste Krieg Grenzen wie Verträge verwischen?

Darum müssen Staatsmänner bei Anlagen, wie die von Eisenbahnen, bedenken, daß sie nicht für die nächste Zeit, daß sie für Jahrhunderte unternommen werden; darum müssen sie dieselben berechnen nicht nach einem papiernen Vertrag, sondern nach der Natur der Verhältnisse und ihrer Macht. Liegt eine Handelsstadt in der Wirklichkeit neben aus, so mögt ihr durch eine schriftliche Uebereinkunft noch so eindringlich glauben machen, sie liege doch an der Bahn: Die Macht der natürlichen Lage wird sich immer wieder geltend und euer Papier — nur zu spät — zu Schanden machen. Wer weise ist im Anfang, braucht später keine Künste. Gälte es für Baden zu entscheiden zwischen zweien seiner Städte und Gegenden, gewönne noch die eine seiner Städte, was die andere verliert, oder hätte eine allgemeine deutsche Regierung die Frage zu entscheiden, so wäre es nur der Entscheid eines Streitiges zwischen Stadt und Stadt, zwischen Provinz und Provinz; so lange aber die hessische Regierung das hessische Interesse, die badische das badische zu wahren haben, so lange ist dieser Streit ein Streit zwischen Staaten, und keine Regierung darf der andern das ihr anvertraute Gut opfern \*). Und wenn in einem solchen Streite der eine Staat für die Befolgung seines Verlangens eine Geldsumme anbietet, so ist dies nichts anderes, als wenn von zwei Kämpfenden der eine den andern mit einer Gabe besticht, damit er sich besiegen lasse. Je mehr der Gegner anbietet, um so größer ist für uns der Beweis, daß wir ihm nicht nachgeben dürfen.

In e i n e m Punkte nur könnte man Darmstadt entgegen kommen, der

\*) Dies erwartete auch der hessische Regierungskommissär Hr. Eckhardt, denn er äußerte in der ersten Kammer: „... was auf der einen Seite zur Bedingung gemacht wird, kann auf der anderen Seite wieder direct widerstrebende Bedingungen hervorrufen; auf diese Weise können die Verhandlungen sehr erschwert werden, und so vielleicht das ganze Unternehmen scheitern.“ Ebenso wenig glaubt der Abg. Valkenberg an ein Nachgeben auf badischer Seite, indem er unter anderem äußert, nachdem nämlich die Abstimmung schon erfolgt war: „... Ich glaube namentlich, daß, da man über die Ausmündung der Starkenburger Bahn in Mannheim oder in Heidelberg noch stets im Zweifel sich befindet, man auch noch weit vom Ziel entfernt ist, hier die Bahn beginnen zu können.“

auch unserer badischen Bergstraße Vorthail bringen würde: man führe die Eisenbahn von Darmstadt über Heppenheim und Birnheim nach Mannheim. Der Weg von Frankfurt über Heppenheim nach Mannheim beträgt . . . . . 16,82 Stunden, der über Heppenheim und Birnheim beträgt . . . 17 — " also nur  $\frac{1}{100}$  Stunden, nicht ganz  $\frac{1}{2}$  Stunde Weges mehr. Weinheim ist dann nur eine kleine Stunde von der Bahn entfernt, ebenso der in Weinheim durch das Birkenauer Thal ausmündende hessische Odenwald und das hessische wegen seiner Bevölkerung von circa 2848 Seelen, und wegen seines reichen Tabakbaues wichtige Birnheim ist mit in die Bahn aufgenommen. Vergleicht man die Entfernungen, und denkt sich, Darmstadt und Baden seien ein Land und ihre Interessen nur einer Regierung und nur einer Kammer anvertraut, so kann man gerade dann am wenigsten begreifen, wie Jemand vorschlagen mag, von Frankfurt oder Darmstadt aus gerade an den entferntesten Einmündungspunkt der badischen Bahn zu bauen und warum man nicht den nächst liegenden, den auf der kürzesten Strecke erreichbaren Punkt wählen sollte. Die offiziell gemessenen Entfernungen sind folgende:

Von Frankfurt über Darmstadt, direct über Pfungstadt nach Mannheim . . . . .	16,42 St.
Von Frankfurt über Darmstadt und Heppenheim nach Mannheim . . . . .	16,82 "
Von Frankfurt über Darmstadt, Heppenheim und Birnheim nach Mannheim . . . . .	17 — "
Von Frankfurt über Darmstadt, Heppenheim und Weinheim nach Mannheim . . . . .	18,05 "
Von Frankfurt über Darmstadt an der Bergstraße nach Heidelberg . . . . .	18,29 "

Man sieht hieraus, der Weg nach Heidelberg ist der längste, und selbst in der Richtung über Weinheim nach Mannheim hat man noch weniger Bahn zu bauen.

Und während Baden Umwege und Kosten nicht gescheut hat, um Städte wie Bruchsal, Ettlingen, Achern, Freiburg (die Berührung Freiburgs erfordert einen Mehraufwand von einer halben Million) zu berühren, wird es doch wahrlich keinen Umweg machen um Mannheim nicht zu berühren! Während die Kammer einstimmig beschloß, selbst einen Mehraufwand von 6—800,000 fl. nicht zu scheuen, um dem im Handel rivalisirenden Basel nicht alle Vorthelle einer Bahnausmündung zu unserem Schaden zu über-

lassen, um für das frohlockende Basel nicht bloß den Fuhrmann zu machen, in der Hoffnung, Lörrach werde diese Vortheile benutzen, und es könne aus Lörrach eine Handelsstadt werden, — sollte Baden am andern Ende seiner Bahn nicht ebenso einen Platz berücksichtigen, von dem man nicht erst die ungewisse Hoffnung zu hegen braucht, daß er die Handelsvortheile einer Eisenbahn zu benutzen wissen werde, sondern der bereits ein vollkommener Handelsplatz ist, den es in seiner Blüthe zu erhalten gilt; man sollte dies bei Mannheim nicht thun, wo es, nicht wie bei Lörrach, keines Opfers bedarf, nein, wo man noch neue dazu bringen müßte?

Nein! ich bin es fest überzeugt und alle weitere Erörterung ist unnöthig: es ist nicht möglich. —

## Ueber die Verhältnisse der Schullehrer.

Von **Zittel.**

(Auszug aus dem Berichte des Abg. Zittel über 14 Petitionen von Schullehrern, um Revision des Schulgesetzes.)

Auf jedem Landtage, seit 1835, kommen Beschwerden und Wünsche von Lehrern ein, in Beziehung auf die Besoldungsverhältnisse und die Stellung, welche das Schulgesetz von 1835 ihnen angewiesen hat. Die Kammer hat jeweils die meisten dieser Wünsche als begründet erkannt und dem Groß. Staatsministerium mit Empfehlung überwiesen. Einerseits fand man aber das Gesetz noch zu neu, um ohne weitere Erfahrungen daran zu ändern, andererseits schreckten die Schwierigkeiten einer gründlichen Revision, da hierbei so vielgestaltige Gemeindeverhältnisse in Betracht kommen, und wenn es sich in der Kammer um thatsächliche Abhülfe offener Uebelstände handelte, so war gewöhnlich der Schluß des Landtags vor der Thüre, es blieb keine Zeit mehr zu gründlicher Erörterung und Schlußfassung.

Indessen ist der Gegenstand zu wichtig, als daß er nicht die unausgesetzte Aufmerksamkeit der Regierung und der Kammern, insbesondere aber auch eine Erwähnung in diesen Blättern verdienen sollte, welche den inländischen Angelegenheiten gewidmet sind. Wir glauben unsern Lesern die Punkte, um welche es sich hier handelt, nicht einleuchtender darstellen zu können, als wenn wir die Haupt-