

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Erster Band

Mathy, Karl

Carlsruhe, 1842

Die Fortsetzung der badischen Eisenbahn durch eine
Main-Neckar-Eisenbahn, eine Lebensfrage für Baden, als Erwiederung
gegen den Aufsatz des Abg. Bassermann

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

Die Fortsetzung der badischen Eisenbahn durch eine Main-Neckar-Eisenbahn, eine Lebensfrage für Baden, als Erwiderung gegen den Aufsatz des Abg. Baffermann *).

Von Bissing.

Die zweite Kammer der badischen Ständeversammlung hat am 1. September d. J. folgenden Beschluß hinsichtlich der Fortsetzung der Eisenbahn vom Neckar bis zum Main gefaßt:

„Die Kammer ermächtigt die Großherzogliche Regierung, die Main-Neckar-Eisenbahn mit dem Großherzogthum Hessen und der freien Stadt Frankfurt auf gemeinschaftliche Kosten der beteiligten drei Staaten herzustellen. Sie empfiehlt der Regierung, in dem deshalb abzuschließenden Staatsvertrage die Interessen des Großherzogthums, und insbesondere auch jene der Stadt Mannheim als Handelsplatz zu wahren, somit namentlich dahin zu wirken:

1) daß Baden, auch wenn die Bahn der Bergstraße nach angelegt werde, gleichwohl nur einen kleinen Theil, etwa ein Achtel der Kosten zu übernehmen habe, wie er der Strecke entspräche, auf welcher die Bahn nach dem Vertrage von 1838 das Badische Gebiet durchschneiden würde;

2) daß aber Baden dabei für berechtigt erklärt werde, später gegen Ersatz der Kosten das Eigenthum eines größeren Theils der Bahn nach dem Verhältnisse derjenigen Strecke, welche der Bergstraße nach das badische Gebiet durchschneidet, zu erwerben;

3) daß Baden sich, wenn die Bahn an der Bergstraße hin nach Heidelberg geführt werde, das Recht vorbehalte, auf eigene Kosten eine Bahn von Mannheim aus in die an der Bergstraße hinziehende Bahn anzulegen, und sie beliebig auch durch großh. hessisches Gebiet zu führen;

4) daß im nämlichen Falle Baden auch eine Entschädigung für dasjenige erhalte, was es für den Bau der Heidelberg-Mannheimer Bahn deswegen mehr aufgewendet hat, weil es dabei unterstellte, daß diese Bahn von Mannheim aus nach Darmstadt weiter fortgeführt werde; und

*) S. erstes Heft.
Vaterl. Seite. 3.

5) daß bedungen werde, daß für die Handelsgüter, welche auf der Bahn von Mannheim aus nach dem Norden, oder von Norden nach Mannheim versandt werden, das Bahngeld ermäßigt werde, so daß es nicht höher kommt, als wenn die Bahn nach dem Vertrage von 1838 von Darmstadt direct nach Mannheim gienge.“*)

Diesem Beschlusse trat die erste Kammer bei.

Nach den Anstrengungen, welche von Mannheim aus gemacht wurden, um die Regierung und die Kammern zur Herstellung einer directen Bahn von Darmstadt nach Mannheim zu bewegen, war zu erwarten, daß sich gegen das Votum der Stände Stimmen erheben würden.

So hat es denn auch mein College Bassermann unternommen, durch einen im ersten Hefte dieser Zeitschrift befindlichen Aufsatz den obigen Beschlusse anzugreifen, und, die Nachtheile Mannheims mit denen des Großherzogthums identificirend, darzustellen versucht, daß der ganze badische Handel hiedurch bedroht sei.

Die Beantwortung dieses Bassermann'schen Aufsatzes scheint mir um so nöthiger zu seyn, da man — veranlaßt durch die mehrfach darin enthaltenen Verdächtigungen — so lange die Verhandlungen über die Sitzung der zweiten Kammer nicht gedruckt werden dürfen, der Majorität der Kammer unreine Motive oder mindestens völlige Unkenntniß der badischen Handelsverhältnisse zuschreiben könnte.

Mit Uebergehung alles Persönlichen will ich mich lediglich an die Sache halten.

Es ist ganz richtig, daß der Hauptgrund gegen die Richtung nach Mannheim in dem Beschlusse der Hessen-Darmstädtischen Ständeversammlung lag. Um dieses Motiv genau zu würdigen, ist es nothwendig, ein treues Bild der verschiedenen Ansichten zu entwerfen, welche sich in der Hessischen zweiten Kammer geltend zu machen suchten. Ich benutze hierin gleichfalls die gedruckten Verhandlungen (Supplementband, Darmstadt 1842).

Ein Theil der Abgeordneten erklärte sich durchaus gegen den von der Regierung vorgelegten Gesetzes-Entwurf hinsichtlich des Baues einer Eisenbahn durch das Großherzogthum Hessen.

*) Nachdem bereits der Hauptinhalt dieses Kammerbeschlusses durch öffentliche Blätter und gleichfalls durch den Abg. Bassermann mitgetheilt wurde, so wird man mich wohl einer Indiscretion nicht beschuldigen können, wenn ich den Beschlusse zur bessern Darstellung der Motive der Majorität wörtlich angebe.

Ein anderer Theil wollte vorerst eine Eisenbahn durch die Provinz Oberhessen erbaut haben, und widersetzte sich einer Bahn durch die Provinz Starkenburg bis zur Badischen Gränze.

Ein dritter Theil willigte nur unter der ausdrücklichen Bedingung in die Proposition der Regierung und namentlich in den Bau einer Bahn durch die Provinz Starkenburg, wenn noch eine weitere Eisenbahn direct von Darmstadt nach Mainz geführt würde.

Ein vierter Theil endlich erklärte sich für das von der Regierung vorgeschlagene Unternehmen, stellte jedoch die Bedingung, daß die Richtung der Bahn nach der Badischen Gränze nicht unbestimmt gelassen, sondern sogleich im Gesetze beigefügt werde, daß die Einmündung in dem Heidelberger Bahnhof stattfinden müsse. Dieser Bedingung schloß sich auch der dritte Theil der Abgeordneten an.

Es waren wahrlich keine verwerfliche Gründe, welche die beiden ersten Fractionen für ihre Ansicht anführten. Um zu beurtheilen, ob Hessen eine Eisenbahn bauen muß, will ich sie kurz angeben. Die Gegner der ganzen Eisenbahnlinie durch das Großherzogthum Hessen führten Folgendes an: die Lage des Landes sei für eine Eisenbahn durchaus nicht günstig, seine Bewohner lebten nicht vom Handel und Fabriken, sondern von den Erzeugnissen des Bodens; für die An- und Ausfuhr reichten die drei großen Wasserstraßen, der Rhein, Neckar und Main, an denen das Großherzogthum liegt, hinlänglich aus; die Finanzen seien nicht so blühend, daß der Staat ein neues Kapital von 10 Millionen (wahrscheinlich aber 15 Millionen) zu 4% aufzunehmen im Stand sei; dieses Kapital würde sich nicht rentiren bei der dünnen und keinen Handel treibenden Bevölkerung; die Bahn durchschneide nur eine ganz kleine Strecke des Landes; das Land sei überdies viel zu unbedeutend, als daß man aus politischen Gründen eine Bahn zu errichten nöthig habe. Männer wie Brunk, Glaubrecht, G. Schenk, Peerrot, Georgi, Zulauf, welche unter diesen Gegnern sich befanden, waren wohl geeignet, ihrer Meinung Aufmerksamkeit und Geltung zu verschaffen.

Die Gegner der Starkenburger Bahn, worunter sich die oberhessischen Deputirten Buff, Becker, Bausch, Rampspek, so wie mehrere rheinheffische, wie Balkenberg befanden, brachten folgende Gründe vor: die Bahn nach der Badischen Gränze laufe parallel mit dem nahe gelegenen Rheine, sie würde mit diesem concurriren und sollte sie sich rentiren, so würde sie einen großen Theil des Verkehrs von diesem Strome ableiten, und hiedurch der Provinz Rhein Hessen einen sehr empfindlichen Nachtheil verursachen; zudem habe die Ausführung

dieser Bahn keine Gile, da Hessen durch Herstellung einer andern Bahn niemals an dieser Seite umgangen werden könne; endlich würden die Kosten dadurch, daß man die ganze Bahnlinie auf einmal in Angriff nehmen wolle, so bedeutend, daß sie die Kräfte des Großherzogthums überstiegen.

Wie aus der Abstimmung der Hessischen Abgeordneten ersichtlich ist, betrug die Zahl derer, welche sich dem ganzen Unternehmen der Erbauung einer Eisenbahn durch Hessen widersetzten, 13, hiezu kamen noch die Gegner der Starkenburger Bahn*), so daß bei der Abstimmung, ob die Kammer der Proposition der Regierung ihre Zustimmung geben wolle, wenn die Eisenbahn der Bergstraße entlang direkt in den Bahnhof zu Heidelberg geführt würde, die ansehnliche Minorität von 23 Stimmen (gegen 24) die Frage verneinte**). Hätten nicht die Starkenburger Abgeordneten sich dazu verstanden, für den von den Mainzer Abgeordneten Städel, Aull u. gestellten Antrag hinsichtlich einer Zweigbahn von Darmstadt nach Mainz zu stimmen, so wäre die Erbauung einer Eisenbahn durch die Provinz Starkenburg, welche nur durch Majorität einer Stimme durchgegangen war, jedenfalls nicht genehmigt worden.

Da nun überdies der Antrag der Regierung auf Erbauung einer Eisenbahn von der nördlichen Gränze der Provinz Oberhessen über Gießen und Darmstadt bis an die südliche Gränze der Provinz Starkenburg nur aus dem Grunde einstimmig verworfen wurde, weil die Ausmündung der Bahn im Badischen nicht näher bezeichnet war und man darum fürchtete, sie würde nicht durch die Bergstraße geführt, so ist mit vollster Gewisheit anzunehmen, daß die Darmstädtische Regierung zur Führung der Starkenburger Bahn nach Mannheim niemals gezwungen werden kann; und es ist daher ganz unbegreiflich, wie der Abg. Bassermann aus der oben bemerkten bedeutenden Minorität von 23 Stimmen ableiten will, daß diese Minorität zu Gunsten Mannheims gestimmt

*) Ihre Anzahl ersieht man aus dem Beschluß auf den Antrag des Abg. Rausch, der dahin gieng: daß die Staatsregierung ersucht werden möge, vorerst nur den Bau der nördlichen Bahn von der kurhessischen Gränze über Gießen nach Frankfurt in Angriff zu nehmen und auszuführen. Dieser Antrag wurde mit 25 gegen 22 Stimmen angenommen, und erst später auf Veranlassung der I. Kammer und der Regierung wieder abgeändert.

***) Der Abg. Glaubrecht war der einzige von den Gegnern des ganzen Eisenbahn-Gesetzesentwurfs, welcher sich für die Starkenburger Bahn erklärte.

habe und daß sie zur Majorität werden würde, wenn Baden auf der Richtung nach Mannheim beharre. Ich wiederhole, die hessische Kammer hat sich ja einstimmig gegen die Richtung nach Mannheim erklärt, und fordere den Abg. Bassermann auf, mir auch nur ein zu Gunsten dieser Richtung gesprochenes Wort aus den hessischen Kammerverhandlungen zu citiren. Aus der bezeichneten Abstimmung ist vielmehr ein ganz anderer Schluß zu ziehen, die Befürchtung nämlich, daß, wenn die Hessen-Darmstädtische Kammer wieder zusammenkommt, ohne daß die Starfenburger Bahn in Angriff genommen ist, der Beschluß für die Errichtung einer Eisenbahn nach der Badischen Gränze wieder zurückgenommen wird. Jedemfalls steht fest, daß Hessen, welches noch keine Capitalien auf ein Eisenbahnunternehmen verwendet hat, mit dem Eisenbahnbau eher abwarten kann, als Baden, das in kurzer Zeit 16 Millionen verbaut haben wird, und dann seinen Nachbarländern den Fuhrmann machen muß.

Wenn also bei einem starren Festhalten auf der Richtung nach Mannheim unsere Bahn durch Hessen niemals fortgesetzt wird, so fragt es sich, was sind die Folgen hievon? Der Abg. Bassermann findet keine Nachteile, und begründet seine Ansicht mit folgenden Worten: „Welcher Reisende, welches Gut entgehe uns? Was vom Süden nach Norden will, gehört uns ohnehin bis an unsere nördlichste Gränze, ob es dann, um sich bei Castell oder Frankfurt wieder auf die Nordbahn zu begeben, den Weg dahin zu Land oder mittelst Dampfschiff zurücklegt, uns kann das gleichgültig seyn, unsere Bahn hat es befahren. . . . Wir haben gerade am Rhein und seinen Dampfschiffen die herrlichste Fortsetzung der Eisenbahn.“ So spricht der Mannheimer, aber nicht der Badener. Hätte der Abg. Bassermann erklärt, er wolle nur das Interesse von Mannheim im Auge haben, so gäbe ich ihm vollkommen Recht. Mannheim kann nur dabei gewinnen, wenn die Eisenbahn durch Hessen nicht fortgesetzt wird, wenn es einen Endpunkt von der nach der Schweiz ziehenden Eisenbahn bildet, wenn die Reisenden, ehe sie weiter fahren können, dort übernachten, oder zu Mittag speisen müssen, wenn sie noch Zeit haben, sich dort umzusehen und Einkäufe zu machen; wenn die Güter dort einen Stapel haben müssen, um von der Eisenbahn auf die Schiffe oder umgekehrt verbracht zu werden.

Allein ich glaube, bei jener Frage handelt es sich nicht um Mannheim allein, sondern um ganz Baden, und in dieser Beziehung stellen sich überwiegende Nachteile klar vor Augen. Es ist mir

beinahe widerlich, auf Dinge, die jedes Kind weiß, hier eingehen zu müssen. Die Rentabilität unserer Badischen Eisenbahn ist durch die Fortsetzung derselben durch Hessen bedingt. Es hat sich bisher bei allen Eisenbahnen gezeigt, daß je größer ihre Länge ist, je mehr sie mit Haupthandelsplätzen in Verbindung gesetzt werden, desto besser und höher ihre Rentabilität. Das nächste Ziel der Fortsetzung unserer Bahn muß Frankfurt, das weitere muß Kassel, Leipzig und Berlin seyn. Erst dann können wir auf eine entsprechende Rente unseres bedeutenden Kapitals rechnen. Während in früheren Jahren, wo noch nicht die verschiedenen Linien vollendet waren, sich die Belgischen Eisenbahnen nur zu $3\frac{1}{4}\%$ rentirten, warfen sie nach ihrer Weiterführung im Jahre 1841 eine 5% Rente ab. Dasselbe Verhältniß finden wir auf den Sächsisch-Preussischen Bahnen. Darum wird denn auch die Fortsetzung unserer Bahn nach Frankfurt, wo sie sowohl in die oberhessische als in die Taunus-Eisenbahn mündet, einen höhern Ertrag von $1\frac{1}{2}\%$ sicherlich abwerfen, also bei einem Kapital von 16 Millionen eine jährliche Mehreinnahme von 240,000 fl. — Hat Mannheim etwa Lust, den Staat für einen solchen Ausfall in der Einnahme zu entschädigen? Und wenn nicht, sollen wir alsdann, wie sich ein Redner der Hessischen Kammer ausdrückt, die Generosität so weit treiben, daß wir Badener auf unsere Kosten, auf unserm Boden, unter dem Ruin unserer Finanzen und unserer Städte, lediglich einen bequemen Transit schaffen? Sollen wir den gemeinen Fuhrmann für das Ausland machen?

Wenn nun der Abgeordnete, tren seinem Eide, nur das allgemeine Beste des Landes im Auge zu haben, für den im Gange bemerkten Kammerbeschluß mitgewirkt hat, wer darf sich dann herausnehmen, seine Abstimmung zu verdächtigen? Im Hinblick sowohl auf das ganze Land, als insbesondere auf den Seekreis, den Schwarzwald, den Odenwald, und die Main- und Taubergegend, deren Bewohner keinen besonderen Nutzen aus dem großen, 16—20 Millionen kostenden Eisenbahn-Unternehmen ziehen, obgleich sie dafür zahlen müssen, müßte der Abgeordnete für eine schnelle und sichere Rente, welche aus diesem Unternehmen fließen soll, stimmen, oder er müßte sich dem gegründeten Vorwurf aussetzen, daß man jene ungeheuerer Summe auf ein Unternehmen verschleudere, welches wegen seines geringen Ertrags noch jährlich eines namhaften Zuschusses aus der Staatskasse bedarf.

Doch nicht allein als Badener, nein, auch als Deutscher

mußte der Badische Abgeordnete in dem Beschluß der Hessischen Kammer ein Motiv finden, für die Richtung nach Heidelberg zu stimmen. Denn es ist gewiß die dringendste Aufgabe, die heiligste Pflicht eines jeden redlichen Deutschen, dahin zu wirken, daß die Zersplitterung in fast allen unseren deutschen Zuständen einmal aufhöre, daß unser gemeinsames Vaterland zu einem Ganzen zurückgeführt, daß es zu der ihm gebührenden Größe emporgehoben werde. Was der Zollverein erst halb zu Stande gebracht, sollen die Eisenbahnen, nach allen Richtungen hin unser Vaterland durchkreuzend, fortsetzen und vollenden helfen. Und nun sollte die Badische Kammer die Veranlassung geben, daß jene großartige Verbindung des deutschen Südens mit dem Norden nicht zu Stande käme, oder doch auf lange Zeit hinausgeschoben würde? Hierzu durfte der Abgeordnete nicht die Hand bieten, und zwar um so weniger, als diese Verbindung auch in strategischer Hinsicht dringend geboten scheint. Frankreich bedroht durch seine Eisenbahn nach Sträßburg den deutschen Süden, der von Germersheim bis Basel — wenigstens auf längere Jahre hinaus — nicht gedeckt ist; die Ueberschwemmung des Badischen Landes von einem feindlichen Heere kann mit der größten Leichtigkeit bewirkt werden. Wenn nun Hessen, das überdies zu unserm Armeekorps gehört, mit uns durch eine Eisenbahn verbunden ist, so kann schnelle, kräftige Hülfe uns vor jedem Handstreich schützen. Ist aber Rastatt einmal besetzt, so gewinnt unsere Eisenbahn als schnellstes Verkehrsmittel dieser Festung mit Mainz eine hohe Bedeutung. Während Preußen seinen durch Festungen hinlänglich gedeckten Rheinprovinzen vermittelst Schienenwegen aus seinem Innern noch weitem Schutz verleiht, während Oesterreich durch die Eisenbahn nach Triest seinem bedrohten Italien zu Hülfe kommt, sollen wir für unser ganz offen daliegendes Land eine derartige Hülfe zurückweisen? Man denke an die Millionen, welche eine feindliche Invasion kosten würde, und man sollte nicht Alles anwenden, um ein solches furchtbares Unglück zu verhüten?

Ich will hier gleich anschließen, was weiter erfolgen könnte, wenn Baden auf der Richtung der Eisenbahn nach Mannheim stehen bliebe. Rheinhessen und Rheinbaiern — diesen beiden sehr gesegneten, wohlhabenden Provinzen — droht durch die Fortsetzung der Badischen Bahn nach dem Norden bedeutender Nachtheil. Um diesen zu verhindern, würde man die Elsäßer Bahn bis Mainz fortsetzen und sich durch eine Zweigbahn zu den reichen Kohlenlagern von Verbach und Saarbrücken einen blühenden Handel, eine sichere Rentabilität verschaffen. Diese

Bahn, nach Darmstadt und von da nach Oberhessen weiter geführt, liegt mehr, als die nach Baden fortgesetzte, im Interesse von Hessen Darmstadt, und würde unserer Badischen — alsdann isolirten — den Todesstoß versetzen.

Der Abgeordnete Bassermann meint zwar, der Staatsvertrag vom Jahre 1838, worin die Richtung nach Mannheim festgesetzt ist, sei noch in Kraft und binde Darmstadt, welches also als Vertrags-Contrahent verpflichtet gewesen sei, die von einer Actiengesellschaft verlangte Zinsengarantie zu leisten und hiedurch eine solche Gesellschaft ins Leben zu rufen. Im Falle der Richtigkeit dieser Behauptung war es Ehrensache eines jeden Badischen Abgeordneten, der sich von der Richtung nach Mannheim nur einigermaßen Vortheile für das Land versprach, durch den Hessischen Kammerbeschluß sich keinen Zwang anthun zu lassen, und auf den Bedingungen jenes Staatsvertrages von 1838 zu beharren. Allein die Sache verhält sich anders. Hessen Darmstadt hatte sich durchaus nicht verpflichtet, eine Actiengesellschaft zum Bau einer Eisenbahn nach Baden, unter allen Umständen aufzubringen und selbst dann, wenn eine Zinsengarantie nöthig sei, dafür einzustehen; es hatte sich bloß bereit erklärt, einer Actiengesellschaft den Bau zu überlassen. Diese fand sich zwar, aber sie stellte solche Anforderungen wegen Garantie der Zinsen ic., daß die Regierung unmöglich darauf eingehen konnte. Da sie nun innerhalb vier Jahren, was der Vertrag von 1838 bestimmte, den Bau der Eisenbahn nicht vollendet hatte (sie hatte ihn ja nicht einmal begonnen), so war die Hessische Regierung (ebenfalls laut ausdrücklicher Bestimmung jenes Vertrags) berechtigt, ihre Concession zurückzunehmen und die Actiengesellschaft aufzulösen. Somit war der Vertrag erloschen. Zudem hatte Baden, welches nach jenem Vertrage die directe Richtung von Mannheim nach Carlsruhe einhalten sollte, die Bahn über Heidelberg geführt, so daß also auch aus diesem Grunde Hessen nicht gezwungen werden kann, seinerseits die Bahn in directer Richtung von Mannheim nach Darmstadt zu bauen. Dieselben Rücksichten, welche Baden bestimmten, seine Bahn nahe am Gebirge durch volkreiche Gegenden zu führen, bewogen auch Hessen, nunmehr, da es auf Staatskosten bauen will, auf der Richtung der Bergstraße entlang zu bestehen. Indessen verkenne ich nicht, daß Badischer Seits (und dies geschieht auch) aus diesem Staatsvertrage bei den Unterhandlungen mit Darmstadt so viel Vortheil gezogen werden soll, als nur immer möglich. Denn, wenn er auch nicht mehr rechtskräftig besteht, so

muß er doch als Grundlage bei dem neu abzuschließenden Vertrage betrachtet werden, und kann er somit den Forderungen unserer Regierung einen größern, moralischen Nachdruck verleihen. Man kann ja dieß schon daraus entnehmen, daß ungeachtet der stärksten Anstrengungen so vieler Hessischen Deputirten, die Bahn von Darmstadt über Offenbach nach Frankfurt zu führen, die Hessische Regierung, sich auf den frühern Vertrag mit Baden und auf dessen Widerspruch gegen diese Richtung stützend, die directe Richtung durchsetzte, obgleich hiedurch ein großes Opfer gebracht wurde, welches für die nicht so günstig gelegene Stadt Offenbach härter ist, als die Seitenbahn für Mannheim. Der Groß. Hessische Regierungs-Commissär, Geheimrath Eckhardt, sagte hierüber in der Sitzung vom 7. Juli d. J. wörtlich Folgendes: „Nach den verschiedenen Aeußerungen, welche gefallen sind, sollte man wirklich am Ende glauben, die Staatsregierung wäre gar nicht für das Interesse der Stadt Offenbach besorgt, die Staatsregierung hätte bis jetzt alle Bemühungen, die Stadt Offenbach in den abzug aufzunehmen, unterlassen: es wäre ihr ganz gleichgiltig, ob die Stadt Offenbach in den Bahnzug aufgenommen werde, oder nicht. Ich muß diese Bemerkungen, wenn sie Vorwürfe seyn sollen, zurückweisen; denn die Staatsregierung hat, und dies habe ich schon mehrmals erklärt, sich bis jetzt unendlich Mühe gegeben, die Haupttrichtung der Bahn über die Stadt Offenbach, entweder durch die Nord- oder durch die Südbahn, zu bewerkstelligen, und alle Mittel, die ihr zu Gebote standen, benützt, und zwar nicht allein bei der Regierung der Stadt Frankfurt, sondern namentlich auch bei der Badischen Regierung, und es ist vornehmlich die Groß. Badische Regierung, welche immer fest dabei beharrt, daß die directe Richtung von Darmstadt nach Frankfurt beibehalten werden müsse.“ Der Abg. Bassermann rühmt mehrfach von der Hessischen Kammer, sie habe das Interesse ihres Landes verstanden, sie habe sich durch ihre Beschlüsse sehr energisch dafür verwendet; er citirt uns als weitere Belege die Aeußerungen mehrerer Abgeordneten. Gerade diese Abgeordneten verwendeten sich energischer für Offenbach, als für Mainz, und scheiterten gleichwohl an der bestimmten Erklärung des Regierungs-Commissärs, Baden gebe die Richtung nach Offenbach nicht zu. Was also hier von den gerühmten Hessischen Abgeordneten geschehen ist, haben die Badischen Abgeordneten auch gethan, wohl bedenkend, daß nur durch gegenseitiges Nachgeben das große Werk ausgeführt werden kann.

Durch vorstehende Erläuterungen glaube ich mich hinlänglich über das Hauptmotiv, warum die Badische Ständeversammlung sich für die Zulassung und beziehungsweise Empfehlung der Richtung nach Heidelberg erklärte, verbreitet zu haben. Es gibt aber auch noch andere wichtige Gründe, welche dem Beschlusse zu Grunde lagen und den Behauptungen des Abg. Bassermann geradezu entgegengestellt werden können. Ich führe hier vor Allem das Interesse der Badischen Bergstraße und des Odenwaldes an. Es war sonst eine Lust, durch diese mit Naturschönheiten reichbegabte Gegend zu reisen, wo ein hundertjähriger außerordentlicher Verkehr einen seltenen Wohlstand, eine rege Industrie geschaffen hatte. Wohin sich das Auge wandte, kehrte es befriedigt zurück; denn die Natur, belebt durch menschliche Betriebsamkeit, entfaltete einen unendlichen Reiz. Doch die hellen Farben dieses anmuthigen Bildes sind verschwunden, und verwandeln sich allmählig in die dunklen Zeichen bitterer Nahrungslosigkeit. Wo vor wenigen Jahren noch Wagen an Wagen sich reihte, wo Personen- und Gütertransport die Straße belebte und Wohlstand brachte, herrscht jetzt tiefe Grabesstille. Und was anders ist die Ursache hievon, als die Dampfschiffahrt auf dem Oberrhein und die Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn? Wohl ziemt es darum einer weisen Regierung und redlichen Volksabgeordneten, der gänzlichen Verödung und Verarmung einer solchen Gegend abzuhelpen, und ihr wieder denjenigen Verkehr zuzuwenden, auf welchen sie durch hundertjährigen Besitz ein wohlverworbenes Recht erlangt hat. Die Eisenbahn wird ihr etwas anderes hinterlassen, als eine Rauchsäule, mit der sie der Abg. Bassermann beschenkt. Die schönen Thäler des Odenwaldes, die romantischen Höhen der Bergstraße werden die Bewohner von Frankfurt, Darmstadt, Heidelberg, Mannheim und Karlsruhe zu vielfachen Besuchen einladen; die Stationsplätze werden sich durch den Verkehr aus dem Odenwalde bis zum Main rasch emporheben, die Produkte auch noch weiter, als in der „todten Residenz Darmstadt“ und in Heidelberg, angeblich bloß Universitätsstadt *), große Märkte sin-

*) Ob Heidelberg nicht mehr als eine Universitätsstadt ist, kann man aus Nachstehendem entnehmen. Im Jahr 1841 wurde auf dem dortigen Viehmarkte die Summe von 480,000 fl., und auf dem Fruchtmarke über 500,000 fl. umgeschlagen. Der Delhandel daselbst ist der bedeutendste in Baden, ebenso die Ledertabrikation; auch in Tabak, Krapp und Materialwaaren werden wohl eben so viele Geschäfte gemacht als in Mannheim.

den und in jenen wasserreichen Thälern, wo schon jetzt bedeutende industrielle Unternehmungen blühen, werden noch weitere Stablissements zum Nutzen der ganzen Gegend hervorgerufen. Daß hier mehr als eine Rauchsäule hinterlassen wird, beweist wohl der Schmerzensruf der Gemeinde Seckenheim am besten, welche jetzt gerne Hunderttausende dafür geben würde, wenn dort, wie die Regierung es früher gewollt und nicht in Friedrichsfeld der Stationsplatz zwischen Heidelberg und Mannheim errichtet wäre.

In gleichem Maasse ist auch der Odenwald bei dieser Frage interessiert, seine Thäler, die sich so mancher schönen und großen Fabrik-Anlage zu erfreuen haben, münden insgesammt gegen die Bergstraße und bringen durch ihre vortrefflichen bis zum Main reichenden Chaussees der Eisenbahn bedeutenden Zufluß an Personen und Waaren.

Gestützt auf eine Stelle des Ausschussesberichtes der Hessischen Kammer glaubt der Abg. Baffermann, daß die Richtung nach Mannheim der Bahn den höchsten Ertrag abwerfen müsse, und verneint, daß der zu Gunsten der Richtung durch die Bergstraße in Anrechnung gebrachte Odenwald durch die bayerische Rheinpfalz ausgeglichen würde. Gerade vom Gegentheile bin ich überzeugt. Während die directe Bahn nach Mannheim eine menschenleere Sand- und Waldgegend durchziehen und nicht einen einzigen Ort berühren würde, sollte sie eine größere Frequenz darbieten, als jene Richtung durch die Bergstraße, deren Bewohner (es sind nicht ca. 16000, sondern 22—23000, da die Drie Hochsachsen, Leutershausen, Heddesheim, Ladenburg und Doffenheim doch wohl auch in Anrechnung kommen) seit langen Jahren in hundertfacher Beziehung gegenseitigen Verkehr unterhalten, deren Naturschönheiten eine Masse von Fremden anziehen werden? Auch die bayerische Pfalz kann man nicht für Mannheim anführen, denn der Reisende von da oder dorthin kann selbst bei der directen Richtung keinen nähern und bequemern Stationsplatz, als Mannheim erreichen, und die Benutzung der Bahn, mag sie direct nach Mannheim ziehen oder nicht, wird nur davon abhängen, ob das Ziel eines solchen Reisenden, wenn er stromabwärts geht, Mainz oder Frankfurt ist. Im ersten Falle wird er das Dampfboot besteigen, im zweiten die Eisenbahn vorziehen. Dagegen wird der Reisende nach der Pfalz der kürzeren Eisenbahnfahrt den Vorzug geben vor der langweiligen Wasserschiffahrt zu Berg und für den kleinen Umweg über Heidelberg in der Reise durch die reizende Gegend der Bergstraße eine hinlängliche Entschädigung finden. Dasselbe

gilt für den Reisenden von oder nach Mannheim, und es ist daher ebenso unrichtig, die Bevölkerung Mannheims jener der Bergstraße entgegenzusetzen. *)

Der Abg. Baffermann gibt uns ferner eine Berechnung über die Länge der Bahn nach Mannheim und nach Heidelberg, und folgert daraus, daß man einen Umweg machen müsse, wenn Mannheim umgangen wird. Spricht er als Mannheimer, und glaubt nur eine Frankfurt-Mannheimer Bahn vor sich zu haben, so hat er Recht, denn Derjenige, der nach Mannheim gehen will, reist über Heidelberg 5—6 Stunden um. Allein ich denke, wir bauen eine Badisch-Hessische Bahn, deren einer Endpunkt die Schweiz, der andere Kurhessen berührt. Nun beträgt aber die Strecke von Mannheim nach Heidelberg bekanntlich $4\frac{1}{4}$ Stunden, welche der weiter Reisende zu befahren nicht nöthig hat, diese also zu den $16^{\frac{82}{100}}$ Stunden gerechnet, welche die Bahn von Frankfurt nach Mannheim messen würde, geben einen Umweg von ca. 3 Stunden für alle Reisende und Güter, deren Ziel weiter geht, als nach Mannheim. Es fragt sich nun: können die Mannheimer aus dem Grunde, daß sie den Weg von Frankfurt um $\frac{1}{2}$ Stunde schneller zurücklegen, verlangen, daß das große reisende Publikum durch jenen Umweg mehr Kosten und Zeit aufwenden soll, oder kann der große Verkehr seinerseits von Mannheim ein solches Opfer fordern? Doch es wird sogar behauptet, was ich aber nicht glauben mag, der Egoismus der Mannheimer ginge noch weiter, es sei ihre Absicht, daß die Bahn von Frankfurt auf dem rechten Neckarufer und nicht in dem jetzigen Bahnhofe ausmünde, daß die Reisenden und Güter hiedurch gezwungen wären, die neue Kettenbrücke zu überschreiten und die Strecke bis zum andern Bahnhofe durch Vermittelung der Mannheimer Kutscher, Wirths und Expediture zurückzulegen. Das wäre allerdings ein schöner Stapel, ein erzwungener auf Kosten der Allgemeinheit!

Der Abg. Baffermann kommt dann auf den Kostenpunkt, er klagt, daß die Bahnrichtung nach Heidelberg mehr kosten würde, und daß Baden an diesen Kosten mehr zu tragen habe, weil sein Gebiet hier weiter reiche, als bei der Richtung nach Mannheim. Es ist allerdings richtig, daß das Grundeigenthum an der Bergstraße viel theu-

*) In Parenthese will ich hier noch bemerken, daß bisher gar keine directe Postverbindung zwischen Frankfurt und Mannheim bestand; Jeder, der mit dem Silwagen reiste, mußte über Heidelberg gehen.

rer ist, als in der Sand- und Waldgegend von Heppenheim bis Mannheim. Allein, was hier die Erwerbung des Grundes und Bodens mehr kostet, würde auf andere Weise hinreichend wieder eingebracht. Denn, wie man mich versichert hat (ich selbst habe keine genaue Kenntniß hierüber), soll das Terrain zwischen Mannheim und Heppenheim zum Theil nicht eben seyn und seine durch Flugsand bewirkte Wellenform häufige und kostspielige Durchschnitte erfordern, ebenso jene Sumpfsgegend, wo in früheren Zeiten der Neckar floß, mancherlei Schwierigkeiten wegen Dämmen und Brücken verursachen. Was aber die Errichtung einer Brücke bei Mannheim über den Neckar anbelangt, so ist sie schwierig, kostspielig und Gefahr bringend. Die Ufer daselbst sind flach, bieten sehr schlechte Fundamente und verlangen verschiedene Dämme gegen Eisgang und Ueberschwemmungen. Die Brücke würde noch in dem Staugebiete des Rheins errichtet werden, und gerade an eine Stelle zu stehen kommen, wo, wie die Erfahrung bewiesen hat, in manchem Winter sich sämtliches Neckareis aufgethürmt hatte und große Ueberschwemmungen stattfanden. Da ich kein Techniker bin, so kann ich mich auf dieses Kapitel nicht näher einlassen; so viel aber ist klar, daß jene Gefahr des Stehenbleibens des Eises durch die Errichtung einer Brücke mit steinernen Pfeilern, welche das Fortschieben des Eises verhindern, noch vermehrt würde, daß die Dämme eingerissen werden könnten, und dadurch die Verbindung zwischen den beiden Ufern auf lange Zeit zum großen Nachtheile des Eisenbahn-Unternehmens, wie des Publikums, unterbrochen wäre. Von der Gefährlichkeit einer steinernen Brücke über den Neckar hat man sich schon längst überzeugt, und darum beschloffen, eine Kettenbrücke zu erbauen. Dieser Uebelstand ist bei einer Brücke unterhalb Heidelberg durchaus nicht zu fürchten, wo die Ufer Alles darbieten, was einen solchen Bau erleichtern kann. Größere Kostspieligkeit und die Gefahr, daß die Verbindung öfters unterbrochen werden könnte, sprechen also gegen die Richtung nach Mannheim.

Freilich hat Baden eine größere Strecke zu bauen, wenn die Richtung durch die Bergstraße eingehalten wird. Stellt man aber die Sache so, daß dann ein größerer und zwar ein sehr bevölkerter Theil den Vortheil der Eisenbahn hat, so fällt diese kleinliche Berechnung von selbst weg. Baute man gar nicht, so würde es gar nichts kosten. Ueberdem wird ja durch den im Eingang angeführten Kammerbeschluß der Badischen Regierung empfohlen, es dahin zu bringen, daß nur ein kleiner Theil der Kosten nach Verhältnis

der Strecke, die jener Vertrag von 1838 festgesetzt hatte, von Baden zu tragen wäre.

Was der Abg. Baffermann von dem schwierigen Uebergang über die Weschnitz bei Weinheim angeführt hat, verdient nach der Aussage eines Technikers kaum eine Widerlegung. Dergleichen Uebergänge über unbedeutende Bäche finden sich in Menge in unserem Lande und werden von erfahrenen Technikern gar nicht angeschlagen; auch hat man bei Weinheim die Alternative, etwas weiter unterhalb die Weschnitz zu überschreiten und sich dann in einem Bogen der Stadt zu nähern. Ebenso unrichtig ist die Bemerkung, daß die Eisenbahn nicht alle bedeutende Orte der Bergstraße wegen des hervorspringenden Gebirges berühren könnte; denn es ist eine der auffallendsten Eigenthümlichkeiten des dortigen Gebirges, daß dasselbe keine Vorgebirge und deswegen auch keine Vorsprünge hat; wären sie aber auch da, so weiß man ja, daß man in neuerer Zeit von den ganz geraden Linien abgegangen ist, daß man alle Terrainschwierigkeiten durch kleine Ablenkungen von der geraden Linie zu vermeiden sucht, und dabei den Grundsatz berücksichtigt, jeden bedeutenden Ort in die Bahn aufzunehmen.

Hinsichtlich der Stellung der beiden Bahnhöfe zu Heidelberg und Mannheim hat der Abg. Baffermann vollkommen Recht; sie kann jedoch keinen Zeitverlust verursachen, da die Expedition in Heidelberg mindestens 5 Minuten erfordert, binnen welchen die Locomotive gedreht und an das andere Ende des Zuges gehängt werden kann.

Die große Summe, welche der Mannheimer Bahnhof mehr gekostet hat, um ihn für die Einmündung der Darmstädter Bahn einzurichten, ist nicht verloren; ich verweise hierüber auf den Beschluß der Kammer, daß Darmstadt für alles dasjenige Entschädigung zu leisten hat, was Baden in der Unterstellung, daß die Bahn von Mannheim aus nach Darmstadt weiter fortgeführt werde, für den Bau der Heidelberg-Mannheimer Bahn mehr aufgewendet hat.

Auch darin kann ich meinem Collegen Baffermann nicht beipflichten, daß die Mannheim-Heidelberger Bahn sich nie besser rentiren wird, als jetzt. Abgesehen davon, daß durch eine größere Länge einer Bahn (also hier durch die Fortsetzung nach Frankfurt und Oberhessen) sich die Reisenden unendlich vermehren, werden auch die Reisenden von und nach der bairischen Pfalz und Mannheim, wie ich oben bemerkt habe, die Eisenbahn in den meisten Fällen den Dampfschiffen vorziehen, und derselben eine sehr bedeu-

tende Frequenz verschaffen. Diese Reisenden würden aber die Bahn von Mannheim nach Heidelberg nicht benützen, wenn die directe Richtung nach Mannheim eingehalten wird.

Ich wende mich schließlich zu den Handelsverhältnissen. Jeder, welcher auch nur von der Ferne den Handel beobachtet hat, wird dessen wohlthätigen und unermesslichen Einfluß auf das Gedeihen eines Staates nicht verkennen; eben so wenig wird er in Abrede stellen, daß durch die Errichtung von Eisenbahnen dem Handel eine bedeutende Umwandlung bevorsteht, deren größeres oder geringeres Maaß jedoch von der Beschaffenheit der bisherigen Verkehrs- und Verbindungsmittel abhängt. Je unbedeutender und naturwidriger diese letztern waren, desto vollständiger wird die Umwandlung seyn; wo dagegen die Natur durch Wasserstraßen ausgeholfen hat, wo noch gar große, schiffbare Flüsse einem ganzen Lande zu Gebot stehen, da wird der Handel wenige Veränderungen erleiden. In dieser letztern Beziehung ist vielleicht kein Binnenland glücklicher gelegen, als unser Großherzogthum Baden, welches durch den Bodensee, den Rhein, Neckar, Main und so manche holzstöbenden Nebenflüsse die schönsten, natürlichsten und darum wohlfeilsten Verkehrsmittel besitzt. Unser reiches Land kann niemals „in sich selbst ersticken,“ denn der Ab- und Zufluß ist ihm durch seine Wasserstraßen gesichert. Es ist daher eine Lächerlichkeit, behaupten zu wollen, daß der Güterverkehr unsere badische Eisenbahn ins Leben gerufen habe. Ein Blick auf die Eisenbahn-Anlagen des deutschen Vaterlandes, welches hinsichtlich der Lage, des Handels, der Fabriken, der Bevölkerung und der Sitten weder mit den vereinigten Staaten Nordamerikas, noch mit England oder Belgien sich vergleichen läßt, lehrt uns, daß hier die Eisenbahnen wegen des Personenverkehrs oder aus politischen Gründen gebaut werden. Nur selten, wie bei den sächsischen Bahnen, beträgt der Gütertransport die Hälfte der Einnahme des Personentransports. *)

*) Die von dem Abg. Wassermann angeführte Einnahme aus dem Personen- und Waarentransport auf den belgischen Bahnen beweist nichts für Deutschland; außerdem ist es die Einnahme vom Monat Januar, wo die wenigsten Personen reisen. — Ueberdies lehrt die Erfahrung, daß der Gütertransport die Schienen, die Locomotive und Wagen auf eine ganz unverhältnismäßige Weise gegen den Personentransport abnutzt, woraus man den weitern Schluß ziehen kann, daß die Frachtpreise für Waaren auf den Eisenbahnen immer sehr hoch bleiben müssen, daß also die Segel- und Dampfschiffe eine Concurrenz sehr gut bestehen können.

Die Wirkung einer Eisenbahn auf unsern Eigenhandel wird im Ganzen nicht so bedeutend seyn, als in andern Ländern, da unsere Produkte und Fabrikate, wohin ich namentlich Wein, Tabak, Holz, Del, Krapp, Getreide, Mehl, Leder &c. zähle, von der Beschaffenheit sind, daß sie die wohlfeilste — wenn auch langsamere — Fracht auffuchen müssen, und diese ist eben die Wasserfracht. *) Ebenso wenig vertragen die Einfuhr-Artikel, wie Colonial-Waaren, Wolle, Baumwolle, Eisen &c. eine theure Fracht; zudem kommen sie meist den Rhein herauf und benutzen ihn mindestens bis Mannheim.

Dagegen wird allerdings die Eisenbahn eine stärkere Wirkung auf den Expeditionshandel äußern; es ist dies aber eine Wirkung, die nothwendig eintreten muß und von der hier in Frage stehenden Bahnrichtung durchaus nicht bedingt ist. Ein Expeditionsplatz innerhalb einer ganzen Eisenbahnlinie ist für Güter, die weiter bestimmt sind, nicht gedenkbar (wenn nicht ein erzwungener Stapel geschaffen werden soll), und nur an den beiden Endpunkten möglich. Wenn sich sonach die Expeditionsplätze vermindern, so kann dies dem Eigenhandel nur zu gute kommen, da die Spesen für Expedition nicht unbeträchtlich sind, und der Werth des versendeten Guts um so viel gewinnt, als die Anslagen für den Transport sich verringern. Die Richtigkeit dieses Grundsatzes hat die Hessen Darmstädtische zweite Kammer sehr wohl eingesehen und darum auf den Antrag des zweiten Präsidenten Hesse einstimmig beschlossen, „daß in Frankfurt bezüglich des Verkehrs der Nord- und Südbahn unter sich, so wie rücksichtlich des Verkehrs beider mit der Taunus-Eisenbahn keinerlei Stapel rücksichtlich der Waaren und Personen ausgeübt werden dürfe, sondern eine unmittelbare Beförderung von der einen Bahn auf die andere bewirkt werden müsse.“ So wenig als Frankfurt hierdurch vermittelt der Eisenbahn einen Stapel erhält, ebenso wenig würde ihn Mannheim, auch wenn es an der unmittelbaren Linie läge, von Gütern, die auf der Eisenbahn bereits verladen und

*) Der Eigenhandel ist doch wohl bei weitem wichtiger, als der Expeditionshandel; wohl fördert der eine den andern, allein selbst das Wegfallen des letztern übt noch keinen vernichtenden Einfluß auf den erstern. Die Wechselwirkung beider wird für die Umgegend stattfinden; aber ich bezweifle sehr, ob das badische Oberland oder der Seekreis bei dem Expeditionshandel Mannheims besonders interessiert sind.

weiter bestimmt sind, erhalten. Dagegen wird letzterem die Expedition derjenigen Güter bleiben und nie entzogen werden können, welche auf dem Rheine dahin gelangt sind und zu Land weiter geschafft werden sollen, oder die zu Land dahin gekommen sind, um auf dem Rhein weiter expedirt zu werden *). Ja, durch den so eben angeführten Beschluß der Hessischen Kammer steht Mannheim im Vortheile gegen Frankfurt, indem es Güter, die aus dem Süden kommen, auf der Eisenbahn direct nach Norden verladen kann, ohne daß sie irgend einem weitem Stapel unterworfen sind **). Und gerade auf die Expedition dieser Güter, welche aus dem südlichen Frankreich, aus der Schweiz und Italien zu Wasser nach Mannheim kommen, und von da nach dem Norden Deutschlands verbracht werden, legt der Abg. Bassermann das meiste Gewicht, und fürchtet in dieser Beziehung die Concurrenz von Mainz. Man hat diesen Mannheimer Expeditions-handel den Badischen Abgeordneten auf 300,000 Zentner angegeben, und gerühmt, daß er durch die billigen Frachten von Mannheim der Stadt Mainz aberobert worden sei. So findet man in der Schrift der Mannheimer Handelskammer, welche ihr Vizepräsident Lauer verfaßt hat, und gleichlautend in dem Bassermann'schen Aufsatze, daß die Fracht von Mannheim nach Leipzig $1\frac{3}{4}$ fl. und nach Magdeburg $2\frac{1}{10}$ fl. pr. Ztr. betrage, während von Mainz nach Leipzig und Magdeburg 3 fl. bezahlt würden. — Was die Anzahl der Güter anbelangt, welche von Mannheim aus nach Norddeutschland expedirt werden, so besitze ich hierüber folgende Nachricht eines der angesehensten Mannheimer Expediteure:

„Auf Ihre Anfrage, wie viele Zentner Güter beiläufig im Laufe des Jahres von Italien, der Schweiz und Frankreich hierher kommen, und von hier per Achse nach Norddeutschland verladen werden,

*) Wenn ich auch im Allgemeinen dem Abg. Bassermann zugeben wollte, daß der Einfluß der Eisenbahnen auf den Zug des Handels so „riesig“ sei, so muß ich doch hinsichtlich unserer Eisenbahn widersprechen. Der durch den Rhein begründete Handel wird unverändert bis Mannheim bleiben, da von Mainz abwärts niemals eine Eisenbahn gebaut werden kann und alle großen Rheinschiffe bis Mannheim gehen werden.

***) Ist einmal eine bedeutende Strecke unserer Eisenbahn vollendet, so wird Mannheim an Expedition nach und von Rheinländern gewinnen; denn dann werden solche Güter, die sich für die Eisenbahn eignen, die aber jetzt entweder zu Wasser in Speier, in der Rheinschanze oder Worms verladen werden, oder per Achse vom oder bis zum Bestimmungsorte gehen, einen Stapelplatz in Mannheim nehmen müssen.

haben wir die Ehre, zu erwiedern, daß die Beantwortung höchst schwierig ist, weil die Güter durch verschiedene Schaffner, welche keine derartige Zusammenstellungen machen, den Fuhrleuten übergeben werden. Indessen, nach den Notizen, die wir uns verschafft haben, mag das ganze von hier zunächst nach Frankfurt und Offenbach beförderte Quantum Güter jährlich 20,000 Zentner betragen, wobei freilich Krapp und Tabak, als Landesprodukte, nicht eingeschlossen sind. Die Segelschiffe, Dampfboote und Fuhren von Zürich und Basel bringen natürlich beinahe das Dreifache, allein es geht davon ein großer Theil per Dampfboot nach Holland weiter, und ein kleinerer Theil, für Norddeutschland bestimmt, wird nach Cöln und Düsseldorf per Dampfboot instradirt, von wo aus sich sehr billige Gelegenheiten nach den Wesergegenden finden.“

Da diese letztern Güter hier nicht in Betracht kommen, so bleiben von jenen 300,000 Ztrn. nur 20,000 Ztr. übrig!!

Auch hinsichtlich der angegebenen Preise der Frachten nach Norddeutschland vermag ich die Unrichtigkeit nachzuweisen. Nach verschiedenen, unterm gleichen Datum geschriebenen Briefen von Speditoren aus Mannheim und Mainz, die ich auf Verlangen vorzuzeigen bereit bin, beträgt die Fracht von Mannheim nach Leipzig per Schiffspfund (oder 3 Ztr.) $4\frac{1}{2}$ Thlr. (nur unter günstigen Umständen erklärt sich ein Spediteur zu 4 Thlr. bereit) und von Mannheim nach Magdeburg 5 Thlr. per Schiffspfund, sonach per Zentner nach Leipzig 2 fl. 37 fr., nach Magdeburg 2 fl. 55 fr. Von Mainz nach Leipzig fordert man $4\frac{1}{2}$ — $4\frac{3}{4}$ Thlr. und nach Magdeburg 5 Thlr. per Schiffspfund. Somit sind die Preise nach Magdeburg gleich, dagegen liefern die Mannheimer Speditoren um 9—17 fr. den Zentner billiger nach Leipzig, aber nicht um 1 fl. 15 fr. billiger, wie die Herren Lauer und Bassermann angeben.

Uebrigens begreife ich nicht, wie man eine Gefährdung dieser Expedition darin finden kann, daß Mannheim nur durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden ist, wenn nach dem Beschlusse der Badischen Stände für die Handelsgüter, welche auf der Bahn von Mannheim aus nach dem Norden oder vom Norden nach Mannheim versandt werden, eine Ermäßigung des Bahngeldes eintritt, so daß es nicht höher kommt als wenn die Bahn nach dem Vertrage vom J. 1838 von Darmstadt direct nach Mannheim gieng. Die Expedition hängt, wie der Abg. Bassermann richtig bemerkt hat, von den billigen Frachttaren ab; und da nun hierin Mannheim

gerade so angesehen werden kann, als läge es an der Hauptbahn, so ist ein nachtheiliger Einfluß nicht zu befürchten. Den Umweg von 5—6 Stunden, welcher einen Zeitverlust von $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ Stunden verursacht, wird Niemand, der Güter versendet, in Anschlag bringen. Wenn aber Mannheim schon jetzt bei seinem nach Weinheim gehenden sehr schlechten, noch nicht chaussirten Wege, bei seiner Schiffbrücke, welche im Winter häufig abgeführt ist und keine größere Ladung, als 60 Centner, verträgt, die Concurrnz von Mainz, das ja auch an eine Zweighahn gelegt wird, siegreich besteht, um wie viel mehr wird es geschehen können, wenn ihm eine Eisenbahn zu Gebote steht. Außerdem ist auch die Lage von Mainz auf dem linken Rheinufer für die Expedition von Gütern, die aus dem Süden nach Norddeutschland bestimmt sind, lange nicht so günstig, als die von Mannheim auf dem rechten Ufer.

Doch mehrere Hessische Abgeordnete scheinen meinen Kollegen Baffermann durch einige Kraftausdrücke beunruhigt, ja ihn zur Befürchtung gebracht zu haben, der Handel Mannheims sei vernichtet, wenn dasselbe nicht in den direkten Bahnzug aufgenommen würde. Ich gestehe aufrichtig, auch mich haben die Aeußerungen jener Abgeordneten im ersten Augenblicke sehr überrascht; allein meine Ueberraschung hat sich gar sehr vermindert, als ich die Darmstädter Protokolle las und von wohlunterrichteten, glaubwürdigen Männern nähere Details über das erfuhr, was nicht auf der Bühne, sondern hinter den Coulissen in Darmstadt aufgeführt wurde. Es muß gewiß Jedem, der die Aeußerungen der Hessischen Deputirten anseht, auffallen, daß sie, mit Ausnahme des Abg. Null, ihre Behauptung, Mainz würde einen empfindlichen Nachtheil erleiden, wenn Mannheim an die direkte Bahlinie gelegt würde, nicht näher begründen. Es scheint darum und wird dem, der sich etwas näher unterrichtet hat, gewiß, daß die Mainzer Abgeordneten durch ihren gegen Mannheim gerichteten Nothschrei etwas Anderes zu erreichen suchten, und daß dieses nichts Geringeres war, als eine Eisenbahn von Mainz nach Darmstadt. Die Stadt Mainz leidet bekanntlich durch die Concurrnz von Bieberich sehr bedeutend; dies spedit Waaren und Personen, welche den Rhein heraufkommen, mit Umgehung von Mainz direkt nach Frankfurt (und umgekehrt). Wenn aber eine südliche Bahn in Frankfurt ausmündet, so muß dieser Nachtheil noch in viel höherm Maasse eintreten, indem alsdann die Reisenden und Waaren die Taunus-Eisenbahn bis Bieberich und von da das Dampfsboot be-

benutzen *); dadurch aber Zeit und Geld, welches der Aufenthalt in Mainz und die Ueberschreitung der dortigen Schiffbrücke erfordern würde, sparen. Um diesen auf der Hand liegenden, sehr empfindlichen Nachtheil abzuwenden, war die Herstellung einer directen Eisenbahn von Mainz nach Darmstadt nothwendig, und um ein solches sehr kostspieliges Unternehmen in der Hessischen Kammer und bei der Regierung, die in dieser Beziehung ihren Ständen gar nichts vorgelegt hatte, und nicht die Absicht hegte, hierin zu willigen, durchzusetzen, wurden Uebertreibungen, die sich sowohl auf die Rentabilität dieser Zweigbahn, als auch auf den Verlust bezogen, der Mainz, sowohl hiedurch, wie durch eine direkte Bahn nach Mannheim, erwachsen würde, vielfältig angewendet. Es gelang endlich, diesen Antrag durchzusetzen, wobei sich denn wiederum zeigte, welche Gewalt Gewandtheit und besonders feurige Beredsamkeit in einer Kammer auszuüben vermögen.

*) Hierüber äußerte sich der Abg. Glaubrech also: „Wenn, wie wir doch wohl allen Grund zu hoffen haben, in Zukunft die Eisenbahnen von Heidelberg über Darmstadt nach Mainz, so wie nach Offenbach, resp. Frankfurt, ausgeführt werden, so ist es klar, daß es besser wäre, wenn die Concession für die Taunus-Eisenbahn niemals ertheilt worden wäre, da wir in dieser den gefährlichsten Concurrenten haben und schon jetzt dasjenige, was man in Bezug auf Bieberich von der Concessionirung der Taunus-Eisenbahn vorausgesagt hat, sich theilweise bewährt und man alle Tage in den Zeitungen die Vortheile lesen kann, welche Denjenigen angeboten werden, die in Bieberich auf die Dampfsboote gehen, oder von da Waaren und Effecten auf die Dampfsboote bringen.“

Der Abg. Hesse sagt, daß diese Zweigbahn nach Mainz dessen Handel, der in den letzten Zeiten, wie ihm aus glaubwürdiger Quelle versichert wurde, theils durch die Taunus-Eisenbahn, theils durch die fatalen Verhältnisse des Rheinschiffahrts-Detrois so sehr gelitten hat, heben und von Neuem beleben müsse.

Der Abg. Aull: „So wie Sie aber eine Eisenbahn von Heidelberg über Darmstadt nach Frankfurt bauen, so können Sie versichert seyn, daß alle Passagiere, welche von der Schweizergränze und dem Oberrhein herkommen, wenn sie nicht aus besondern Gründen nach Mainz gehen müssen, das Dampfsboot bei Mannheim verlassen, auf der Eisenbahn bis Frankfurt, von da direct nach Bieberich oder Wiesbaden gehen und Mainz nicht berühren werden. Es ist also klar, daß die Bahn höchst nachtheilig für die Stadt Mainz ist, wenn sie, ohne Zweigbahn nach Mainz, von Heidelberg nach Frankfurt gebaut wird.“

Im ähnlichen Sinne sprachen noch die Abg. Kahlert, Lohseisen u. A. — Man sieht hieraus, daß man in Mainz bei weitem mehr die Concurrenz von Frankfurt und Bieberich fürchtet, als die von Mannheim.

Wer aber, wie der Abg. Baffermann, glaubt, dieser Kammerbeschluf sei gegen den Badischen Handel gerichtet, ist gewaltig im Irrthum. Die Rede des Abg. Aull, aus welcher mein Colleague nur so viel genommen hat, als ihm gerade für seine Behauptung taugte, gibt hierüber den besten Aufschluß; sie ist die einzige, welche Gründe gegen die directe Bahn nach Mannheim enthielt, — Gründe, die kein anderer Redner in Abrede stellte. Man fürchtete für Mainz den Verlust des Personenverkehrs. Zum Beweise hiefür diene die Rede des Abg. Aull, die ich etwas vollständiger hier geben will, als es vom Abg. Baffermann geschehen ist. Es heißt darin wörtlich: „Wenn die Bahn nach der Südgränze der Provinz Starkenburg nicht in Heidelberg ausmündet, sondern nach Mannheim geführt würde, so wäre das Todesurtheil über Mainz gesprochen. Der Abg. Städel ist bekanntlich Präsident der Handelskammer von Mainz, also instruir in Allem, was sich auf den Handel und die Schifffahrt von Mainz bezieht. Er wird Ihnen bezeugen, daß alle Reisende, welche vom Oberrhein kommen, und welche die Dampfschifffahrt bisher zum großen Theile der Stadt Mainz zugeführt haben, die Dampfboote, wenn die projectirte südliche Bahn in Mannheim mündet, zu Mannheim verlassen, von da mit der Eisenbahn nach Frankfurt und dann weiter, mit Umgehung von Mainz, nach Bieberich gehen und sich dort wieder in die Dampfschiffe einschiffen werden. Mainz wird den Verlust des Fremdenzugs, der bisher den Gastwirthen, Lohnkutschern und Lohnbedienten und einer nicht unbedeutenden Anzahl von f. g. Commissionären eine erkleckliche Nahrungsquelle verschaffte, zum Vortheil einer Badischen Stadt erleiden.“

Man sieht hieraus zweierlei, einmal, daß der Beschluß der Hessischen Kammer nicht gegen den Badischen Handel gerichtet war, und dann, daß er nur aus conservativen Rücksichten gefaßt wurde; man wollte, wie sich der Abg. Glaubrecht ausdrückte, nicht „etwa neue Vortheile für Mainz erwerben, sondern nur großes Unglück abwenden“, man wollte erhalten, was man bisher hatte, man wollte aber auf Kosten Mannheims oder Badens keinen neuen Vortheil erlangen. *)

*) In dieser Ueberzeugung, daß der Mannheimer Handel von Mainz nicht bedroht sei, wurde ich noch weiter bestärkt durch die erwähnte Brochüre des Herrn Lauer. Dieser umsichtige Kaufmann, der mit den Handelsverhältnissen Mannheims wohl am besten vertraut ist, spricht gleichfalls von den

Ich sollte hier schließen. Denn wer sich aus meiner bisherigen Widerlegung nicht überzeugt hat, daß die Behauptungen des Abg. Basser mann übertrieben und unrichtig sind, wer jetzt noch nicht eingesehen hat, daß der Beschluß der Badischen Ständeversammlung unter den vorliegenden Verhältnissen zum Wohl des ganzen Landes gefaßt wurde, der wird sich auch durch weitere Gründe nicht belehren lassen. Doch ich schreibe ja nicht allein, um Behauptungen wegen des Handels zu widerlegen, sondern auch um die Ehre des Deputirten, die da angegriffen wurde, fleckenlos darzustellen.

Wie sehr die Badischen Deputirten das Interesse der Stadt Mannheim berücksichtigten, geht doch wohl unzweifelhaft aus ihrem Beschlusse hervor, wornach Baden sich das Recht vorbehalten soll, auf eigene Kosten eine Bahn von Mannheim aus in die an der Bergstraße hinziehende Bahn anzulegen und wonach ferner bedungen werden soll, daß für die Handelsgüter, welche auf der Bahn von Mannheim aus nach dem Norden oder vom Norden nach Mannheim versandt werden, das Bahngeld ermäßigt werde, so daß es nicht höher kommt, als wenn die Bahn nach dem Vertrage von 1838 von Darmstadt direkt nach Mannheim gienge.

Von einer umsichtigen Regierung läßt sich erwarten, daß sie von dem Rechte, eine direkte Bahn später nach Mannheim zu führen, wenn der Handel dieser Stadt gefährdet seyn sollte, Gebrauch macht.*) Das ist ja gerade der große Vortheil der Eisenbahnen, welche auf Staatskosten angelegt werden, daß nicht immer pekuniäre Gründe, sondern auch staatswirthschaftliche Gründe hierbei in Anschlag kommen. Eben so fest ist anzunehmen, daß die durch die Ermäßigung des Bahngeldes zu Gunsten Mannheims getroffene Erleichterung

Nachteilen, welche Mannheim zufielen, wenn es nicht an der direkten Eisenbahn läge und sagt dann Seite 16: „wem kämen die Vortheile zu? den Städten Frankfurt, Straßburg und Basel.“ Der Stadt Mainz gedenkt er aber mit keinem Worte. Nun ist aber doch anzunehmen, daß, wenn Mainz auf Kosten von Mannheim Vortheile erhalten sollte, dies dem Hrn. Lauer und dem ganzen Mannheimer Handelsstande nicht entgangen wäre; es ist dagegen nicht zu unterstellen, daß erst dem Abg. Basser mann nach Durchlesung der Darmstädter Protokolle diese wichtige Entdeckung vorbehalten war!

*) Von einer andern Seite steht noch dem Handel Mannheims eine sehr schöne Zukunft bevor. Die Eisenbahn von Mannheim nach Verbach ist es, welche einen sehr großen Einfluß ausüben wird.

nachhaltig bleiben wird, da Baden, wenn dem abzuschließenden Vertrage von Hessen nicht nachgekommen werden sollte, Retorsionsmaßregeln zu Gebote stehen. Und wenn der Abg. Bassermann in seinen darüber ausgesprochenen Befürchtungen so weit geht, daß er die Frage aufwirft: „liegt nicht die ganze Existenz eines Darmstädtischen, eines Badischen Staates allein in Gottes Hand?“, so mag ich ihm hierauf nichts erwidern, als die Gegenfrage: hängt nicht die ganze Zukunft unserer Eisenbahnen von der Entdeckung der Luftschiffahrt ab?

Wie sehr sich der Abg. Bassermann abgemüht hat, durch seine grelle Schilderung die badische Handelswelt für die Interessen Mannheims zu gewinnen, wie sehr er die Majorität der Badischen Kammer durch die geheime Abstimmung und das den Hessischen Ständen reichlich gespendete Lob herabzusetzen gesucht hat, so glaube ich doch, er wird seinen Zweck nicht erreicht haben. Gerade durch seinen Ausruf wird erst recht die Wahrheit, die durch die Nichtveröffentlichung des Protokolls der geheimen Sitzung umschleiert war, ans Tageslicht befördert. Die Veröffentlichung meiner Abstimmung habe ich niemals gefürchtet, und ruhig und reinen Gewissens darf ich vor alle meine Mitbürger mit der Frage hintreten: wer kann mich aus irgend einer meiner Abstimmungen eines Eigennuzes oder anderer schlechter Motive zeihen?

Sollte aber Mannheim wirklich nicht so viele Vorteile einern, wenn die Bahn direkt nach Heidelberg geführt wird, als es bei der andern Richtung erhalten hätte, so erinnere ich meinerseits den Abg. Bassermann an die Worte des Hessischen Deputirten v. Dörnberg: „hier muß das Interesse des Einzelnen dem Allgemeinen weichen“. Doch ich wünsche aus innerster Brust, daß Mannheim groß werde, daß es in seinem Wohlstande zunehme, „daß es zur ersten Handelsstadt am Rhein emporblühen“ möge, aber nimmermehr kann ich als Abgeordneter zugeben, daß es lediglich auf Kosten unseres ganzen Landes geschieht. Millionen sind bereits aus Staatsmitteln zum Hafen dieser Stadt geflossen, 8000 fl. bezieht sie jährlich als Staatszuschuß zu ihrem Theater, und 13,000 fl. ebenso für ihre Armen. Es ist „kein Reid dabei im Spiele“, wenn man dies anführt, um zu beweisen, welche Opfer der Staat für Mannheim gebracht hat und noch bringt.

So wenig Baden jemals den Bau seiner Eisenbahn begonnen haben würde, wenn nicht die Fortsetzung derselben durch die Main-Neckar-Bahn in Aussicht gewesen wäre, eben so wenig kann es

nunmehr, wo 16 Millionen für das große Unternehmen bald verwendet seyn werden, darauf verzichten, die Fortsetzung seiner Bahn zu erlangen. Auch ich rufe aus: „Es ist nicht möglich“.

Freiheit der Meinungen. Kampf. Rechte Mitte. Friede.

Von **A. v. Siron.**

Man hört heutzutage so viel von der Nothwendigkeit sprechen, die Freiheit der Meinungen zu schützen, daß man glauben sollte, es sei ein ähnlicher Barbarismus eingerissen, als wie zur Zeit der Religionskriege, wo man wegen anderer Confession angefeindet und verfolgt wurde. Ja, die Sache wird von einer Partei so weit getrieben, als hätte sich ihre Gegnerin das Monopol der allein richtigen Ansicht über die politischen Fragen der Zeit angemaßt. Blickt man aber hin auf die verschiedenen Kampfplätze, auf welchen beide Theile einander gegenüberstehen, so bemerkt man wohl Erbitterung auf beiden Seiten, allein nirgends kann man die Freiheit der Meinung gefährdet finden. Denn wegen anderer Meinung wurde noch Niemand angegriffen. Dagegen erklärt sich die oft hervortretende Erbitterung gerade daraus, daß man sich nicht um die Richtigkeit von Meinungen streitet, daß vielmehr zwei Parteien von durchaus entgegengesetzten Grundsätzen sich bekämpfen. Jede dieser Parteien rühmt sich der lautersten Grundsätze und beschuldigt die andere des Gegentheils.

Auf dem Boden von Grundsätzen, welche man für die allein ächten hält, wächst aber etwas anderes, als eine bloße Meinung. Denn eine bloße Meinung ist lediglich das Geschöpf des Verstandes, während Grundsätze, wie die angeführten, sich der ganzen Seele bemächtigen und, je nachdem der Verstand oder das Gefühl vorherrscht, eine unumstößliche Ueberzeugung oder doch einen festen Glauben erzeugen.

Solchen Ueberzeugungen, solchem Glauben in politischen Dingen kann man nicht im Stillen nachleben, wie dies in göttlichen Dingen, bei der Religion, möglich ist. Sie müssen, wenn sie nicht zur nutz-