

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 **Bassermann.**

II.

Erwiderung auf einige Stimmen gegen den Aufsatz in dem ersten Hefte.

Ich nehme es als einen Beweis für die Güte meiner Gründe, daß nun schon drei Gegner zu deren Bekämpfung aufzutreten für nothwendig fanden. Sie wollen alle drei beweisen, daß Badens Handel und seine Handelsstadt Mannheim nichts von der Richtung der Darmstädter Bahn nach Heidelberg zu fürchten haben. Ich wünschte, sie hätten diesen Beweis wirklich geführt, wir könnten dann beruhigt dem ferneren Gange dieser Landesangelegenheit zusehen. Aber leider ist dieser Beweis in jenen drei ausgedehnten Erwiderungen nicht zu finden; und dies auch Denen klar zu machen, die nicht durch vollkommene Kenntniß der einschläglichen Verhältnisse befähigt sind, jeden Satz mit Kritik zu würdigen, ist der Zweck dieser Zeilen. Wenn ich aber auf eine Widerlegung der drei Aufsätze eingehe, so werde ich doch jene Stellen unberücksichtigt lassen, die nicht gegen die Sache, sondern nur gegen meine Person gerichtet sind; mit solchen Waffen kämpfe ich nicht.

Um den Gegnern Schritt für Schritt zu folgen, beginne ich mit Herrn Speyerers Satz, daß die Abweichung von der früher bestimmten Einmündung der Darmstädter Bahn eine Folge davon sei, daß man überhaupt von dem Systeme abgekommen, bedeutende Städte bloß durch gerade Linien zu verbinden, unbekümmert darum, ob diese Linien eine Bevölkerung berühren oder nicht; und daß man eingesehen habe, wie es sich mit diesem „größern Zwecke“ recht wohl vereinigen lasse, auch die „freundlichen Dörfer und blühenden Städtchen“ zu berühren. *) Hiemit gibt Herr Speyerer zu, daß die Verbindung bedeutender Städte der größere Zweck ist, und dies sollte beweisen, daß Mannheim nebenaus gelegt werden dürfe? Und während man zu der Ansicht gekommen, daß auch Dörfer und Städt-

*) Auch Herr Dr. Wisfing sagt S. 134, daß man in neuerer Zeit „den Grundsatz berücksichtigt, jeden bedeutenden Ort in die Bahn aufzunehmen“.

den von der Eisenbahn berührt werden müssen, soll diese Ansicht dafür sprechen, daß die erste Handelsstadt des Landes auf der Seite bleibe! Welche Bemerkungen ließen sich nicht darüber machen, daß Herr Speyerer seine Beweisführung auf solche Weise beginnt! Ich kann mich nun bei seinen folgenden Sätzen kurz fassen, und bedaure nur, daß eine Erwiderung auf drei verschiedene Schriften und deren einzelne Punkte zu einer Schreibart nöthigt, die auf harmonischen Zusammenhang keinen Anspruch machen kann. Hr. Speyerer sagt unter Anderem: „beherrschen aber werden sie (die Eisenbahnen) den Handel nicht mehr, als ihn Wasser- und Landstraßen bisher beherrscht haben.“ Da nun letztere dem Handel bekanntlich in der That seine Richtung vorzeigen, so gibt er zu, was auch von ihm als Kaufmann nicht anders zu erwarten war, daß die fragliche Richtung der Eisenbahn für den Mannheimer Handel entscheidend ist. Mit Recht kommt er bei der Betrachtung, wie unverbürgt es sei, ob nicht die Eisenbahnen den Güterzug noch mächtiger fesseln, als Ströme, zu dem Satze . . . „man muß nothwendig auf die Frage stoßen, ob denn die Eisenbahn dem Rhein entlang, nach Norden gerichtet, überhaupt Mannheims Interessen entspricht“. Allerdings ist dies eine große Frage. Ebenso sagt Hr. Righaupt ganz mit Recht, daß in Zukunft, wo die Frachttare auf der Eisenbahn für jedes Güterquantum gleich seyn wird (doch ist dies noch nicht entschieden), es keiner Ansammlung einer großen Gütermasse mehr bedürfe, um billige Frachten zu erzielen. Hr. Speyerer und Hr. Righaupt überheben mich durch diese beiden Sätze also selbst des Beweises, daß einer Handelsstadt, wie Mannheim, durch Erbauung von Eisenbahnen überhaupt nicht gerade die schönste Zukunft verbürgt ist; und wollte ich auch bloß im Interesse Mannheims sprechen, so könnte ich schon nach diesen Argumenten eine um so speziellere Berücksichtigung Mannheims bei der drohenden Veränderung des Verkehrs verlangen, und gerade diese Argumente der Gegner bezeugen, daß Mannheim in seinem Verlangen vor Allem auf das Erhalten dessen, was es bereits besitzt, bedacht ist.

Herr Righaupt will uns zwar mit einer Berechnung trösten, nach welcher, wenn auch nach dem Beschlusse der hessischen Kammer die Bahn von Mainz über Darmstadt nach Heidelberg geführt würde, doch die vom Niederrhein kommenden Güter zu Wasser bis Mannheim gehen und nicht schon bei Mainz die Bahn benutzen würden; er findet nämlich, daß Mannheim noch um 8 fr. per Centner gegen Mainz im Vortheil bleibe. Allein er kann unmöglich jetzt schon die künftige Waarentare der Darmstädter Eisenbahn berechnen, und

wenn er bedenkt, welche großen Opfer die Rheinuferstaaten durch Rückvergütung des Octrois ihrem Handel bringen, so wird er es auch wohl für möglich halten, daß eine Regierung, welche einen fremden Hafen mit Steinen zuwarf, auch durch niederen Anfaß seiner Eisenbahnfrachtare selbst mit Opfern ihrem Concurrenten zu schaden wissen wird. Darauf zielt auch schon der Präsident der Mainzer Handelskammer, der heßische Abg. Städel, indem er (S. 5) sagt: man müsse „ganz mäßige Frachtsätze, niedriger als der Fuhrlohn auf gewöhnlichen Straßen“ ansetzen, überhaupt „bei Festsetzung der Tarife im eigenen Lande freie Hand“ behalten. Bedenkt man ferner, daß während Herr Rixhaupt die Eisenbahnfracht für die Stunde auf $1\frac{1}{4}$ fr. annimmt, dieselbe jetzt schon auf der 16 Stunden langen Köln-Machner Bahn für Eisen nur 4 Sgr. oder 14 fr. und für Kohlen nur 7 fr., also per Stunde nur $\frac{1}{8}$ fr. und $\frac{1}{10}$ fr., beträgt, so wird Jedem klar seyn, daß eine solche für die Zukunft gemachte Berechnung keinerlei Werth hat. Ebenso ist Herrn Rixhaupt's Angabe: zwischen Mannheim und Straßburg bestehe kein Schiffsfahrtsvertrag, unrichtig, denn ein solcher besteht in der That. Dagegen besteht keiner zwischen Basel und Frankfurt, und Basel und Mainz, wie er angibt. Es ist übrigens entschuldbar, daß Herr Rixhaupt, der nicht Kaufmann, sondern soviel mir bekannt als Cameralpraktikant auf einer Kanzlei beschäftigt ist, diese Handelsverhältnisse nicht genauer kennt.

Ich komme nun wieder zu Herrn Speyerer zurück, um die Hauptstellen seiner Arbeit aufzusuchen. Eine solche wird wohl die nachstehende seyn: „ich behaupte kühn, daß Herr Baffermann mit seiner detaillirten Belehrung nicht bewiesen hat, wie Mannheim die Rolle eines Ruhepunktes auf der vorgesehnen großen Route neben dem dazu wegen des Mainthals gewiß gelegeneren Mainz und dem übermächtigen Frankfurt durch die direkte Richtung der Eisenbahn von Darmstadt nach Mannheim verschafft werden kann.“ Wie sollte man dergleichen beweisen können? Wie hätte man zum z. B. vorausbeweisen können, daß Mannheim dem übermächtigen Frankfurt fast alle (wenn nicht wirklich alle) Seidenexpedition abgewinnen werde? — Wenn auch hier wieder Herr Speyerer in Frage stellt, ob Mannheim jenen Städten gegenüber das, was es bereits an Expedition besitzt, werde erhalten können, so beweist er abermals, wie Billiges Mannheim in der schwebenden Streitfrage verlangt; wenn er mich aber zu jenem sonderbaren Beweis auffordert, so zwingt er umgekehrt mich, ihn zu dem Beweise aufzufordern, wie es für Baden möglich wäre, seiner

Handelsstadt einen Theil an der Expedition auf der großen von Süden nach Norden ziehenden Linie zu sichern, wenn diese Handelsstadt nicht einmal an der Linie läge. Berührt die Bahn Mannheim, so ist es (leider) nicht gewiß, daß letztere ihren Expeditionshandel behält; berührt sie aber, wie Herr Speyerer will, Mannheim nicht, so ist es nicht möglich. Herr Dr. Bissing und Herr Ritzhaupt behaupten zwar geradezu, Mannheim werde von den sich auf dieser Eisenbahnlinie bewegenden Gütern gar keine expediren, denn wo die Bahn ununterbrochen durchlaufe, werde man nicht unnöthig anhalten. Aber laufen denn die Landstraßen nicht auch ununterbrochen von Basel bis Bremen, Hamburg, Berlin und Leipzig und haben nicht dennoch ohne gezwungenen Stapel Straßburg, Mannheim und Frankfurt ihren großen Antheil an der Expedition auf dieser Linie? Wie ist dies zu erklären? Solche Handelsverbindungen, solche Vorzüge des einen Platzes vor dem andern, solche natürliche Stapelverhältnisse beruhen, genau betrachtet, auf einer Menge kleiner Ursachen, die sich im Laufe der Zeit, in Folge unablässiger kaufmännischer Bemühungen und wohlgepflegter Handelsverbindungen erweitert und geltend gemacht haben, und die Demjenigen, der den Handel nicht in lebendigem Anschauen und Mitwirken hat kennen lernen, unmöglich deutlich gemacht werden können; und doch wird vielleicht auch ein Nichtkaufmann begreifen, wie immerhin auch in Zukunft, wenn die Bahn von Basel bis Cassel, Leipzig, Berlin, Stettin und Frankfurt an d. N. reicht, Mannheimer Expediteure ihre Uebernahmlisten für die Kaufleute jener Städte zum Bezug südfranzösischer, italienischer und schweizerischer Güter einrichten können; jedoch natürlich immer nur dann, wenn Mannheim an dieser Linie liegt. Sagen aber Herr Dr. Bissing und Herr Ritzhaupt zu viel, wenn sie behaupten, Mannheim werde auf dieser Linie keine Expedition haben, so ist doch wahr, daß (soweit überhaupt menschliche Voraussicht reicht) die Expedition durch die Eisenbahn vermindert werden wird. Dies ist's, was ich in meiner ersten Schrift (S. 12) sagte. Und gerade, weil sich die Expedition vermindert, ist es so nothwendig, davon da, wo bereits welche ist, zu erhalten, was sich erhalten läßt, und gerade aus demselben Grunde ist es nicht denkbar, daß da, wo noch keine ist, sich erst eine bilde; und gerade darum geht das, was Mannheim verliert, nicht etwa an eine andere badische Stadt über, sondern kann nur an eine der ausländischen Expeditionsstädte, Basel, Straßburg oder Frankfurt übergehen.

Herr Speyerer kommt im Verlauf seiner Arbeit zu einer Beschuldigung, die ein Mann seines Alters nicht aussprechen sollte, ohne Beweise dafür zu haben. Ich wäre hier im vollen Rechte, scharfe Worte zu gebrauchen, doch es soll mir genügen, einfach das Falsche dieser Verdächtigung nachzuweisen. Er sagt, das Bestreben Mannheims gehe dahin, bei Mannheim eine Unterbrechung der Bahn, einen erzwungenen Stapel zu erwirken, und zwar dadurch, daß die Darmstädter Bahn nicht über, sondern nur bis an den Neckar geführt werde.

Ja, er sagt, die hessische Regierung sei, weil Mannheim den Uebergang über den Neckar verweigere, dadurch gezwungen worden, sich für die Richtung nach Heidelberg zu entscheiden, dieser Stadt, welche der Bahn die Ueberschreitung des Neckars nicht sretig mache. Hat die badische Regierung, wenn sie die Ueberschreitung des Neckars bei Mannheim mit Hessen vertragsmäßig bedungen hat, etwa erst vom Gemeinderath in Mannheim die Erlaubniß zum Brückenbau einzuholen? Dergleichen wäre nur im Scherz zu beantworten; aber mit Ernst muß ich Herrn Speyerer erinnern, daß Alles, was die Minorität der badischen Kammer verlangte, nur die Aufrechthaltung des Vertrags von 1838 war, des Vertrags, der im Art. II. ausdrücklich stipulirt, daß die Darmstädter Bahn über eine Brücke geführt werden und auf dem linken Neckaruser in den badischen Bahnhof einmünden soll. Wie kann nun Denjenigen, die für diesen Vertrag gestimmt, jene Beschuldigung gemacht werden? wie kann sie von Hrn. Speyerer gemacht werden, der diesen Vertrag genau kennt, der seiner Zeit selbst für ihn gestimmt hat? — Daß auch Hr. Dr. Bissing sich dieser Verdächtigung anschließt, hat mir leid gethan.

Eben so falsch ist die Beschuldigung, Mannheim würde es nicht gern sehen, wenn die Darmstädter Bahn sich spalte und in Mannheim und Heidelberg münde. Nur damit ist nichts erreicht, womit Hr. Dr. Bissing den Handel trösten will, daß man nach Heidelberg baue, und dann, wenn sich große Nachtheile für den Handel von Mannheim offenbarten, diese Stadt durch eine nachträglich zu erbauende Bahn nach Weinheim oder Heppenheim in nordöstlicher Richtung mit der Hauptbahn in Verbindung bringe. Dieß nußt deßwegen nichts, weil, bis man den Schaden bedeutend findet und constatirt; bis die Regierung sich zu einer Vorlage an die Stände entschließt und sie vorbereitet, bis diese zusammenkommen, berathen und die dazu nöthigen Mittel bewilligen, bis dann endlich die Bahn

und die Brücke gebaut sind, — unterdessen längst der Flug der Wagenzüge das, was man erhalten wollte, mit sich fortgerissen haben wird, bis zu einer andern Handelsstadt, die von Anfang an wirklich an der Bahn lag, von wo es dann auch der beste Wille einer Regierung und keine Anstrengung des Handelsstandes mehr zurückbringt. Will man dagegen vorerst in der Richtung nach Mannheim bauen, warum sollte Mannheim es Heidelberg nicht gönnen, wenn von Heppenheim oder Weinheim aus auch nach Heidelberg eine Bahn führte! Einen Antrag aber, beide Bahnen jetzt zu beschließen, hätte Hr. Speyerer selbst für so unfruchtbar gehalten, daß auch er, besonders, wenn er, wie ich, die Stimmung der Kammer gefühlt, es für fruchtlos gehalten hätte, ihn zu unterstützen. Herr Speyerer sagt ferner, daß man Darmstadt nicht verargen könne, daß, so wie Baden seine Bahn am Gebirg hinführe, auch es seine Bergstraße nicht verlassen wolle. Hört aber nicht die Darmstädter Bergstraße bei Heppenheim auf? Ist nicht die badische Grenze bei Heppenheim? und will nicht die badische Minorität die hessische Bahn von Darmstadt bis Heppenheim geführt wissen? Unsere Heidelberger Gegner brauchen daher nicht für das darmstädtische Interesse besorgt zu seyn.

Am Schlusse seiner Erwiderung sagt Hr. Speyerer noch, daß „die Gefahr einer Verminderung der Schifffahrt von Mainz nach Mannheim für ihn schon genug war, die Fortsetzung der Eisenbahn nach Darmstadt so lange zu versagen, bis die Gewalt der Umstände ihm in die Augen fallend dargethan worden wäre;“ ja er nennt an einer andern Stelle die Fortsetzung unserer Bahn in's Darmstädtische ein „Zugeständniß“. Wenn aber selbst Hr. Speyerer nichts weniger als darauf dringt, daß die badische Bahn nach Norden fortgesetzt werde, so bedarf ich Hrn. Dr. Biffing gegenüber schon kaum mehr der Rechtfertigung, wenn ich behaupte, daß nicht Baden, sondern Darmstadt das größere Interesse an der Fortsetzung der Bahn hat. Er führt folgenden Satz meiner Schrift als Beweis gegen mich an: „welcher Reisende, welches Gut entginge uns? Was vom Süden nach Norden will, gehört uns ohnehin bis an unsere nördlichste Grenze, ob es dann, um sich bei Kastell 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.“ Ich begreife nicht, was hier gegen mich sprechen soll. Ist dem nicht so? Kann es nicht in der That auch jedem Heidelberger gleichgültig seyn, ob ein aus dem Süden

kommender Reisender, wenn er an der hessischen Gränze keine Eisenbahn vorfindet, die Nordbahn bei Kastell oder bei Frankfurt erreicht? Hat er nicht schon die ganze badische Bahn befahren? und was ist somit für die Frequenz unserer ganzen Bahn und was ist somit für die Main- und Taubergegend, den Odenwald und Schwarzwald, den Seekreis, die Hr. Dr. Bissing zu Hülfe ruft, verloren? Wer sagt aber, daß eine Fortsetzung unserer Bahn nicht wünschenswerth sei, wenn nicht Hr. Speyerer? Nur das habe ich behauptet, und es ist mir auch von keinem der drei Heidelberger Gegner bestritten, daß Darmstadt ein weit größeres Interesse hat, sich erst eine Bahn zu bauen, als wir, unsere gebaute fortgesetzt zu sehen. Indem Hr. Dr. Bissing von der jetzt durch die Dampfschiffahrt verödeten Bergstraße (und in demselben Verhältniß ist die ganze Provinz Starkenburg) spricht und uns diese Verödung mit fast elegischen Farben malt, überhebt er mich damit nicht allen Beweises, wie wahr ich sprach, als ich sagte: Baden hat für seine Eisenbahn die herrlichste Fortsetzung am Rheine, auf welchem Darmstadt, vom Personen- und Güterzug auf das traurigste nicht allein umgangen werden kann, sondern auch schon umgangen wird? Hessen's Aufgabe ist nicht etwa, den Verkehr, den es hat, zu erhalten, sondern seine Aufgabe ist die viel dringendere, das schon jetzt Verlorene, namentlich auch für die Residenz Darmstadt wieder zu erlangen. Ich kann dabei Hrn. Dr. Bissing nicht begreifen, wenn er glaubt, man werde Darmstädtischer Seits wohl auch auf dem linken, statt auf dem rechten Rheinufer bauen. Geschieht dies schon aus strategischen Rücksichten nicht, so noch viel weniger aus denen, die man in unseren Staaten gegen die Residenzen beobachtet. So wie in Belgien Brüssel, in Preußen Berlin, in Sachsen Dresden, in Oesterreich Wien, in Hannover die Stadt Hannover, in Bayern München, in Württemberg Stuttgart, in Baden Karlsruhe u. (und zwar mit Recht) Haupt- und meistens Knotenpunkte der Bahnen sind, so umgeht auch Hessen um keinen Preis sein Darmstadt. Wir brauchen darum auch keinesfalls um die Fortsetzung unserer Bahn nach Darmstadt besorgt zu seyn; ergäbe es sich nicht von selbst aus der Lage der Dinge, so müßten ja die eigenen Worte der hessischen Regierung allen Zweifel nehmen. Ich will sie, mit Weglassung aller Aeußerungen von Abgeordneten, hier noch einmal ins Gedächtniß bringen: „Diese Umwandlung des Bestehenden ist jedoch durch ruhiges Abwarten nicht aufzuhalten, sondern es werden nur keine neuen Quellen des Erwerbs an die Stelle des Zerstörten (der

jetzt schon verlassenen Straße durch Starckenburg) treten, wenn sich ein Staat isoliren und von der allgemeinen Richtung ausschließen wollte, welche der Verkehr in neuester Zeit genommen hat.“ „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.“ — „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 zurückbleiben, wie dies vor 50 Jahren eben so bei den Straßenbauten der Fall war.“ — „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.“ „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.“ — „Unläugbar haben die Eisenbahnen in den meisten deutschen Staaten eine solche Ausdehnung erhalten, daß nunmehr derjenige Staat in seiner Entwicklung gegen seine Nachbarn zurückbleiben muß, welcher es versäumt, zu rechter Zeit sich dieses Verkehrsmittels zu bemächtigen.“

Wer mag da noch an einem entschiedenen Willen zu bauen zweifeln? Ob bei so bewandten Umständen Darmstadt der badischen Regierung Bedingungen wegen der Einmündung vorschreiben kann, mag sich Jeder selbst beantworten. Hr. Dr. Bissing ist gleichwohl der Meinung, Baden müsse nachgeben, und kann nicht glauben, daß die heßischen Abgeordneten ihre Abstimmung je ändern würden; als ob nicht tausendmal Beschlüsse geändert würden, wenn offenbar wird, daß es auf andere Weise nicht geht! Es fragt sich bei solchen Anlässen stets nur, wessen Interesse, nachzugeben, ist das größte und, um dies zu entscheiden: wessen Position ist die vortheilhaftere, in deren Verharren durch bloßes Zuwarten der Gegner mürbe gemacht werden kann? Hierauf aber bedarf es von unserer Seite keiner Antwort mehr, nachdem die traurige Erfahrung in der Provinz Starckenburg und die heßische Regierung diese Antwort selbst schon gegeben. Ich brauchte hiebei nicht mehr des noch fortbestehenden Vertrags von 1838 zu erwähnen, der die Fortsetzung und die Richtung

nach Mannheim festsetzt, wenn ich nicht Hrn. Dr. Bissing gegen-
über bemerken müßte, daß er im Irrthume ist, wenn er behauptet:
Darmstadt habe in diesem Vertrage sich bloß verpflichtet, einer Actien-
gesellschaft den Bau zu überlassen, und nicht vielmehr, eine Actien-
gesellschaft wirklich zu bilden, und zwar ohne alle weitere Bedin-
gungen. Darmstadt hat letztere Verbindlichkeit allerdings im Ar-
tikel III. übernommen. Und während selbst die darmstädtische Re-
gierung sich noch an den Vertrag gebunden fühlt, wie aus der un-
ten folgenden Stelle aus der Rede des hessischen Regierungskom-
missärs hervorgeht *), steht es wohl einem badischen Abgeordneten
nicht an, sie dieses Vertrags entbunden zu erklären, am wenigsten,
wenn er S. 129 selbst die Stelle aus der Rede des Hrn. Regie-
rungskommissärs Eckhard citirt, in welcher dieser sagt, die badische
Regierung sei es, die die Aufnahme Offenbachs in die Bahnlinie
verweigere. Auf welchen Grund hin könnte Baden die Aufnahme
einer hessischen Stadt in die hessische Bahn verweigern, und auf
welchen Grund hin könnte die darmstädtische Regierung sich dieser
Verweigerung fügen, und die darmstädtische Kammer ihren schon
gefaßten Beschluß abändern, wenn nicht auf den Grund eines noch
bindenden Vertrags!

Eben so streitet Hr. Dr. Bissing gegen sich selbst, indem er her-
vorhebt, wie die Starkenburger Bahn in den rheinhessischen und
oberhessischen Abgeordneten Gegner hatte; denn gerade dieser Um-
stand bewog die darmstädtische Regierung zu der Erklärung: wer
in Oberhessen eine Bahn haben wolle, der müsse auch für die Star-
kenburger Bahn stimmen **). Durch diese Erklärung bewies sie wie-
derholt, wie sehr ihr die Bahn durch die Residenz am Herzen liege,
und in dieser Erklärung liegt wiederum die Bürgschaft für meine
Ansicht, daß Hessen schon selbst für die Fortsetzung der Bahn sorgen
werde, und wir ihm dazu mit Nachgiebigkeit nicht entgegen zu kom-
men brauchen.

Auffallend ist mir ferner Hrn. Rishaupts und Hrn. Dr. Bis-
sings Behauptung, daß der bekannte Beschluß der hessischen Kam-

*) „— auch dieser Kammerbeschluß (der, wodurch die Richtung nach Heidelberg
zur Bedingung gemacht wird) hilft am Ende nichts; denn der bereits vor-
liegende Staatsvertrag aus früherer Zeit bestimmt, daß die Eisenbahn von
Mannheim aus geführt werden soll“

**) „Auf eine Trennung der beiden Bahnen in Starkenburg und Oberhessen
in Bezug auf den Bau wird die Staatsregierung nie und nimmermehr ein-
gehen. Dieß erkläre ich wiederholt, wie ich es schon früher gethan habe“

mer nicht gegen den badischen Handel gerichtet gewesen sei. Beide sind hier treffliche Verbündete von Darmstadt, nur erklärt Hr. Rixhaupt den hessischen Kammerbeschluß aus einem andern Grunde, der also lautet: „Erwägt man überdieß die Interessen der hessischen Bergstraße, so muß man anerkennen, daß die von den hessischen Kammern gewählte Bahnlinie durch das, was ihr Landeswohl, ja was die Pflicht der Selbsterhaltung gebot, so klar vorgezeichnet war, daß man diesem Beschluß durchaus keine dem badischen Handel feindseligen Absichten zu unterstellen braucht“. Hr. Rixhaupt muß hier die Landkarte nicht zur Hand gehabt haben, denn bei Hepsenheim hört ja die hessische Bergstraße auf, und nicht ein Dorf der hessischen Bergstraße fällt außerhalb der Eisenbahnlinie, wenn die Ansicht, die ich verteidige, angenommen wird. Man wird also doch wohl „dem badischen Handel feindselige Absichten unterstellen“ müssen. Sie sind überdem klar genug ausgesprochen. Was führt aber Hr. Dr. Biffing als Beweis an? Eine Stelle aus des Abgeordneten Aull Rede, in welcher derselbe seine Furcht ausdrückt, Mainz werde einen Theil des Fremdenzugs verlieren. Ist das ein Beweis? Gerade wer diese Stelle genau liest, findet, wie unrichtig ihr Inhalt ist. Nach ihr sollten in dem Falle weniger Reisende die für Mainz wichtigeren Dampfsboote benutzen, wenn die Bahn in Mannheim den Rhein, also auch die Dampfschiffe berührt, als wenn sie 4 Stunden davon entfernt vorüber fährt? Es sollte für Mainz zu hoffen seyn, daß die aus dem Süden kommenden und nach dem Niederrhein ziehenden Reisenden dann eher die Rheinstrecke zwischen Mannheim und Mainz befahren, wenn die Bahn sie von Heidelberg in gerader Linie parallel mit dem Rheine weiter führt? Solche Stellen wollte ich nicht citiren und ich bedauere, dergleichen hier besprechen zu müssen. Wenn aber Hr. Dr. Biffing behauptet, daß der Beschluß der hessischen Kammer nicht gegen den badischen Handel gerichtet war, so muß ich dahin gestellt seyn lassen, wie sich diese Behauptung damit verträgt, daß der Ausschuß, der über den Antrag, die Bahn nach Heidelberg zu führen, berichtet, unter Anderem sagt: . . . „Wobei namentlich für Mainz der große Vortheil gewonnen (also nicht blos erhalten) wird, daß dort die Ausladung von Personen und Waaren stattfindet, die sonst nach Mannheim gehen würden“. Wie stimmt jene Behauptung ferner mit den darmstädtischen Verhandlungen, aus denen ein Paar Stellen hier anzuführen genügt.

Der Abg. Hesse: „Ich berücksichtige vorzugsweise unsere Haupt-

handels- 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.“ —

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. Null (S. 60): „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 ins Auge fassen müssen.“

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

Was nützt es, solch klar ausgesprochener Absicht gegenüber, wenn uns Hr. Dr. Bissing versichert, er habe in Darmstadt hinter die Coulissen geschaut! Nein! gegen „den Mannheimer Hafen“, wie der Präsident der Handelskammer in Mainz, der Abg. Städel, sagt, ist jener Beschluß gerichtet und Hr. Dr. Bissing fordert mich daher auch S. 125 vergebens auf, ihm „auch nur ein zu Gunsten der Mannheimer Richtung gesprochenes Wort aus den hessischen Kammerverhandlungen zu citiren“. Und hier wiederhole ich denn die Frage, ob es Baden geziemt, diesem Beschlusse nachzugeben, mit wahrhaft naiver Gefälligkeit das Verlangen des Concurrenten zu erfüllen.

Herr Dr. Bissing, obwohl er zugibt (S. 122), daß dieser hessische Beschluß der Hauptgrund für den Beschluß der badischen Majorität war, verlangt nichtsdestoweniger ein Nachgeben von badischer

Seite, da ja auch die hessische Kammer nachgegeben und darauf verzichtet habe, Offenbach in die Linie mit aufzunehmen. Aber wenn die hessische Kammer beschloß, daß 1) Offenbach in die Linie aufgenommen werde, daß 2) von Darmstadt eine Bahn nach Mainz gebaut werde und daß 3) ein bestehender Staatsvertrag abgeändert werde, ist es da wohl ein großer Beweis von Mäßigung, wenn sie eines dieser drei großen Begehren zurücknimmt? Und ist dieß zu vergleichen mit unserem Verlangen, das nur darin besteht, daß eine von Darmstadt eingegangene Verbindlichkeit erfüllt und eine schon seit 4 Jahren bestimmte Richtung eingehalten werde? Hr. Dr. Bissing verlangt aber die Verwirklichung seines Wunsches, damit wir „dem Ruin unserer Finanzen und unserer Städte“ entgehen; damit „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,“ damit eine „feindliche Invasion“ uns nicht in „furchtbares Unglück“ stürze &c. Hierauf zu antworten, verbietet mir der Ernst der Sache, wie ich denn auch die Aeußerungen „es ist mir beinahe widerlich, auf Dinge, die jedes Kind weiß, hier eingehen zu müssen“ . . . „es ist daher eine Lächerlichkeit“ und dergleichen lediglich auf sich beruhen lassen kann. Ich wende mich zu andern Stellen der Bissing'schen Erwiderung.

Er sagt S. 128: Baden habe sich durch den Vertrag von 1838 verbindlich gemacht, von Mannheim direkt nach Karlsruhe zu bauen, und da dies nicht geschehen, so sei auch hiedurch der Vertrag erloschen. Es ist aber, wie Herr Dr. Bissing selbst weiß, falsch, daß der Vertrag von einer direkten Verbindung zwischen Mannheim und Karlsruhe spricht; der Art. VI. sagt nur, daß Baden verpflichtet sei, in derselben Zeit eben so viel Bahn von Mannheim aus rheinwärts zu bauen, als die von Hessen zu bildende Actiengesellschaft nach Frankfurt zu. Dieser Artikel ist wohl von Baden nicht unerfüllt geblieben.

Im Plan war es früher, daß die Bahn von Mannheim nach Karlsruhe ziehen sollte, ohne Heidelberg zu berühren; aber aus allerdings verdienter Rücksicht für Heidelberg ist dieser Plan geändert und Heidelberg mit in die Linie aufgenommen worden; um so weniger steht es ihm an, nun zu verlangen, daß gar Mannheim nebenaus gelegt werde.

Ich muß Manches aus meiner Gegner Schriften übergehen, um für meine Leser nicht allzuunübersichtlich zu werden, doch werden diese

es billig finden, daß ich den Beguern wenigstens in den Punkten Schritt für Schritt folge, wo sie meiner ersten Schrift widersprechen wollen. So behauptet Herr Bissing, die Bergstraße sei, und dies sei gerade ihre auffallende Eigenthümlichkeit, nicht so geformt, daß die Eisenbahn nicht die dort liegenden Orte unmittelbar berühren könne. Nun ist aber, da Bensheim und Heppenheim nach dem Wunsche der Minorität jedenfalls berührt werden, Weinheim der an der Bergstraße allein noch übrige bedeutende Ort, um den es sich handelt, und da brauche ich denn doch nicht erst zu fragen, ob es möglich wäre, diese Stadt unmittelbar an die Bahnlinie zu legen. Hat man doch selbst die Chaussee an Weinheim vorüber führen müssen, so daß die Weinheimer von dieser Chaussee so gut wie nichts mehr sehen und hören. Nicht besser ginge es ihnen mit einer Eisenbahn; dabei gebe ich aber zu und gab schon in meiner ersten Schrift zu, daß wenn auch kein großer, es doch ein Nachtheil für die badische Bergstraße und also auch für Baden sei, wenn die Bahn von Heppenheim direkt nach Mannheim gehe, und sagte ausdrücklich, diesen Nachtheil müsse man abwägen gegen den, welchen die erste badische Handelsstadt und somit der badische Handel erleiden würde, wenn diese erste Handelsstadt von der Bahn ganz umgangen würde. Von Weinheim wäre es daher weit natürlicher gegen die Richtung nach Mannheim zu streiten als von Heidelberg, welches bereits an der Bahn liegt und auf keine Weise umgangen werden kann. Um so schöner ist es von Weinheim, daß es, wie ich vernehme, sich bei dem Vorschlage, die Bahn über das ihm nahe Birnheim zu führen, vollkommen beruhigt, und nur, was ganz natürlich, eine erleichterte Kommunikation mit der Bahn verlangt, dann aber viel zufriedener ist, mit einer Stadt wie Mannheim, denn mit Heidelberg verbunden zu werden.

Den Uebergang über die Weschnitz betreffend, bin ich bereit Herrn Dr. Bissing das von mir erwähnte sehr ausführliche Gutachten eines bewährten Technikers mitzutheilen, das ich zu meinem Bedauern nicht veröffentlichen darf. Uebrigens gibt Herr Dr. Bissing den schwierigen und kostspieligen Uebergang über die Weschnitz bei Weinheim selbst damit zu, daß er sagt, man könne ja diesen verheerenden Bach weiter unterhalb überschreiten und sich dann durch einen Bogen der Stadt nähern.

Ich gehe nun zu dem bedeutenderen Punkte über: zu den Verhältnissen des Handels, bei welchen die Herrn Dr. Bissing und Rishaupt mir mehrfach widersprechen.

Zuerst stellen hier Herr Dr. Biffing sowohl als Herr Ritzhaupt die von mir mitgetheilten Frachten nach Norden und Nordosten in Abrede. Die von Mainz aus sind von dem Präsidenten der Mainzer Handelskammer in den Protokollen der hessischen Verhandlungen S. 5 mitgetheilt und zwar in einer Absicht, die ihn eher verleiten könnte, sie niedriger, als sie wirklich sind, anzugeben. Die von Mannheim aus sind wirkliche häufig bedungene Frachten, und auf Verlangen steht jedem der Beweis durch hiesige Handelsbücher zu Diensten. Daß demohngeachtet Mainzer Spediteure ihre nach Magdeburg, Leipzig u. s. w. bestimmten Güter nicht durch Mannheimer Spediteure gehen lassen, würde Herrn Ritzhaupt nicht auffallen, wenn er Kaufmann wäre. Er würde alsdann bedenken, daß dadurch der Mainzer Spediteur seinem Magdeburger oder Leipziger Empfänger ja auf das Ungeschickteste die Augen darüber öffnen würde, daß nicht Mainz, sondern Mannheim der geeigneteren Expeditionsplatz für seine Güter sei. Dergleichen thut ein Kaufmann nicht. Aber gerade damit ein solches für Mannheim günstiges Verhältniß aufhöre, darum verlangt Mainz, daß Mannheim seine direkte Eisenbahn-Verbindung nach Nordosten habe, sondern über Heidelberg einen Umweg von 6 Stunden machen müsse. So wie die Herren Biffing und Ritzhaupt obige Frachten bezweifeln, so kommt ihnen vielleicht auch ungläublich vor, daß vor etwa 10 Tagen von hier nach Prag zu 2 fl. 54 kr. und nach Wien zu 3 fl. 6 kr. (pr. schweren öst. Centner) verladen wurde. Wie ausgedehnt die directen Versendungen Mannheims nach Norden und Nordosten jetzt sind, mag daraus entnommen werden, daß in diesem Sommer directe und zwar mit Wein befrachtete Fuhren von Mannheim nach Breslau, Bromberg, Stettin und Danzig gingen. Ich frage, sind solche directe und billige Versendungen nicht von dem größten Nutzen für ein Land, das reich ist an Produkten? Wird deren Absatz nicht um eben so viel erleichtert, deren Markt nicht um eben so viel ausgedehnt, als die Versendungen unmittelbar, billig und weit geschehen können? Und wenn dann die Expedition, die bekanntlich nur in dem Weiterbefördern von Gütern besteht, diese Versendungen anbahnt und in einer gewissen Regelmäßigkeit erhält, wie kann man dann den Werth, den der Expeditionshandel für ein Land hat, so gering anschlagen, wie es meine Gegner thun? Wenn auch nicht Kaufmann, so hätte doch Herr Ritzhaupt als Cameralist aus den Kollegien über Nationalökonomie wissen sollen, daß selbst Murhard (Theorie und Politik des Handels 1ster Thl. S. 183 u. f.) von dem Durchfuhrhandel

sagt: „Es bringt derselbe nämlich Gewinn 1) den Kaufleuten, welche die Förderung der Waaren durchs Land übernehmen, 2) Denjenigen, welche im Lande mit der Durchfuhr unmittelbar oder mittelbar beschäftigt sind, als Fuhrleuten, Schiffern, Wirthen u., 3) den Ur- und industriellen Producenten, deren Erzeugnisse dabei verzehrt oder gebraucht werden. Einen je weiteren Raum die Waaren durchziehen, desto mehr Vortheil gewährt dieser Handel dem Lande. Auch hat derselbe öfters eine Vergrößerung des Waarenabsatzes zur Folge, indem die Durchfahrenden nicht allein Gelegenheit geben, Landes-Erzeugnisse bequem und wohlfeil weiter zu schaffen, sondern auch dem Auslande diese Erzeugnisse kennen lehren und in Erfahrung bringen, welche von denselben nach anderen Ländern mit Nutzen verführt werden können.“

Wie richtig namentlich die letzten Worte sind, beweisen gerade die Mannheimer Expeditions-handlungen, denn sie sind es, die durch ihre auswärtigen Verbindungen veranlaßt werden, bedeutende Versendungen von Landesprodukten zu machen. Hätten aber auch die Gelehrten andere Ansichten hierüber, was würde dies an einer praktischen Frage ändern? Ebenso hat man seiner Zeit theoretisch auf das Herrlichste bewiesen, daß der holländische Vertrag, dem auch Herr Speyerer zugestimmt hat, nicht schädlich, sondern für Deutschland nur vortheilhaft wirken werde, und doch war es in der Wirklichkeit umgekehrt. Wäre der Expeditions-handel nicht von so außerordentlicher Wichtigkeit, so hätte wohl schwerlich der Zollverein zu seiner Begünstigung so viele und starke Abweichungen von dem allgemeinen Zollsatz eintreten lassen; und die französische Regierung hätte dann nicht durch eine Ordonnanz vom 10. Dezember d. J. den in Frankreich bisher bestandenen Transit-zoll gänzlich aufgehoben. Auch die badische Regierung und die badischen Stände sind über diesen Punkt ganz anderer Meinung als Herr Ritzhaupt, sonst hätten sie wohl schwerlich die großen Summen bewilligt, die der Mannheimer Freihafen und die bedeutenden Lagerhäuser kosten, welche zum größten Theile der Expedition nützlich sind, denn der Eigenhandel bedarf hier nur in selteneren Fällen eines Transit-lagers. Doch ich habe wohl schon zu viel über diesen Punkt gesprochen, und wende mich zu den statistischen Notizen, mit welchen Herr Ritzhaupt meine Angaben bestreiten will. Zuerst fragt es sich, ob sie richtig sind; dann ob sie, wenn auch richtig, etwas beweisen. Herr Ritzhaupt gibt an, daß im Jahre 1841 mit Segelschiffen nach Mannheim

versendet wurden von Basel	3251 Str.
von Straßburg	2639 "
	Zusammen 5890 Str.

Nach den hiesigen authentischen Tabellen betragen sie indeß 2840 Str. mehr. Außerdem versendeten aber Basel und Straßburg per Dampfboot nach Mannheim 7620 Str., also zusammen 16350 Str. Was beweist aber dies? Beweist es wohl einen geringen Verkehr zwischen Mannheim und jenen Städten? Auch nur wieder ein mit den badischen Handelsverhältnissen Unbekannter kann diesen Schluß ziehen, denn jeder Andere weiß, daß ein ungemein starker Landverkehr von Mannheim rheinaufwärts besteht, daß die dahin und zurück gehenden Fuhrn theils durch ihre Schnelligkeit, theils durch ihre beispiellose Billigkeit auf das Vortheilhafteste mit der Schifffahrt konkurriren, und daß gerade dieser Umstand es ist, der es dem Mannheimer Handelsstande unnöthig und unmöglich macht, einen Schifffahrtsvertrag mit Basel abzuschließen. Aber gerade dieser Umstand, daß nämlich jetzt schon das Landfuhrwerk die Schifffahrt fast überflüssig macht, ließ mit Recht voraussagen, daß die Eisenbahnen noch weit mehr und glücklicher mit den Wasserstraßen wetteifern werden und daß man daher eine Handelsstadt nicht mit ihrer Lage an einem Flusse trösten kann, sondern voraussehen muß, daß die Eisenbahnen in Zukunft den Handel beherrschen werden, und daher mit der Anlage von Eisenbahnen der Flor des Landes eng zusammen hängt. Herr Dr. Bissing glaubt übrigens nicht daran, daß die deutschen Eisenbahnen für den Güterverkehr von großer Bedeutung seyn werden, und behauptet namentlich, daß für die schweren und wohlfeileren Güter die Eisenbahnfracht stets zu theuer bleiben und diese daher immer auf andere Straßen angewiesen seyn werden. Diese Ansicht steht in Widerspruch mit aller Erfahrung. Sieben deutsche Eisenbahnen beförderten (nach einer Tabelle der Allgemeinen Zeitung vom 1. Dezember) von dem ersten bis zum letzten October d. J. — also in einem Monat — zusammen 464,783 Str., die Berlin-Frankfurter Bahn, von welcher noch keine Notizen vorliegen, ungerechnet. Die Köln-Machner Bahn erscheint allein mit 47445 Str., also per Jahr 529,000 Str. Und das sind alles erst Anfänge! Bekanntlich haben sich gleich bei Eröffnung der Frankfurter an d. D.-Berliner Bahn so viele Güter darauf gedrängt, daß man sie nicht alle rechtzeitig zur Messe befördern konnte, bekanntlich ist der Gütertransport auf der jungen Elsäßer Bahn bereits so wichtig, daß dort Specialconvois dafür gebaut werden, und auf

der Cockerill'schen Fabrik werden jetzt besondere Locomotive für den Waarentransport gebaut; deswegen besondere, weil die Waaren nicht so schnell befördert zu werden brauchen als die Personen und weil bei etwas verminderter Schnelle eine Veränderung der Dampfmaschinen und damit eine bedeutende Ersparniß an Feuerung möglich ist. Die Frachtpreise auf den Eisenbahnen werden daher nicht immer „sehr hoch“ bleiben, wie Herr Dr. Bissing S. 135 glaubt, denn sie sind es jetzt schon nicht und wenn bereits Gegenstände, wie Eisenbahnschienen und Kohlen (auf der Köln-Machner Bahn), Salz (auf den Oesterreichischen) und Brennholz (auf den Berliner Bahnen) befördert werden, um wie viel mehr sind auch Tabak, Del, Krapp, Wein, Colonialwaaren u. dgl. immer mehr und mehr auf die Bahnen angewiesen. Ich wiederhole, daß es mit dieser Umwandlung geht, wie mit der durch die Dampfsschiffe auf den Strömen bewirkten, deren Bedeutung für den Gütertransport auch nicht Alle vorausgesehen haben.

Ich kehre zu Herrn Rishaupt zurück, der mich mit einer Statistik unserer Verladung von Schafwolle schlagen will. Aber was ist es für ein Unterschied, wenn diese Wolle statt zu Wasser, zu Lande weiter geht? Was ist mit dergleichen Notizen bewiesen? Sind doch erst vorige Woche 600 Ctr. Schafwolle von hier abgegangen, und die Hummel'sche Eilfuhr bringt im Durchschnitt wöchentlich 50 Ctr.

Ebenso wird die Bedeutung des Güterzugs von Mannheim landwärts nach Nordosten in Abrede gestellt und Herr Rishaupt bezieht sich dabei auf die Notirungen, die an der ehemaligen Grenze zwischen dem sogenannten nördlichen und südlichen Vereinsgebiet gemacht wurden. Aber abgesehen davon, daß seine Notiz vom Jahre 1840 herrührt, während ich gerade in der von ihm selbst citirten Stelle von der „neueren Zeit“ sprach, ist es auch wohl bekannt, daß diese Notirungen, mit welchen keinerlei Folgen, weder die Zahlung eines Zolles noch die einer Gebühr verbunden war, auf welche also gar nichts ankam, keineswegs genau gemacht wurden; daher ist auch diese ganze Controle schon seit einem Jahre aufgehoben, und es gehen viele tausende von Centnern die Straße, von denen in den amtlichen Tabellen nichts mehr erscheint. Herr Dr. Bissing schätzt nach einem Briefe, den er aus Mannheim erhalten hat, den Güterzug nach derselben Richtung nur auf 20,000 Ctr., wobei aber ausdrücklich alle Landesprodukte (warum, weiß ich nicht) außer Rechnung geblieben sind.

Ich kann nun diesen Verkleinerungen keine offiziellen Zahlen entgegensetzen, weil keine darüber existiren (da ja Gottlob der Verkehr

im Inneren des Vereinsgebietes frei ist); allein ich will nur anführen, daß nach allgemeinsten Schätzung blos an Tabak 30,000 Centner und an Wein 4000 Centner nach Sachsen gehen, daß fast alle Güter, die diese Straße nach und über Frankfurt gehen, nicht mehr zu Wasser, sondern zu Lande dahin reisen (die Landfracht von Mannheim nach Frankfurt ist auf 24, selbst 22 fr. gesunken), daß außer den vielen unregelmäßigen Führen allein Fuhrmann Würsching wöchentlich einmal mit einem, öfter auch zwei Güterwagen und die Hummel'sche Fuhr wöchentlich dreimal, und zwar über die Neckarbrücke als regelmäßiges Geschäft hin- und zurückfahren. Ich will mich nun aller Schätzung der Summe von Gütern, welche diese Straße ziehen, enthalten, aber auch ein Nichtkaufmann wird zugeben, daß die Handelsstraße sehr belebt seyn muß, auf welcher solch' regelmäßige Fuhrwerke geschäftsmäßig eingerichtet werden können, und daß eine Abdämmung dieser wichtigen Straße (und ein Umweg von 6 Stunden, wäre wohl nichts anderes, als eine Abdämmung) eine der ersten Handelsstadt des Landes versetzte tiefe Wunde wäre. — Wenn aber auch die Herren Ritzhaupt und Dr. Bissling mit der Behauptung recht hätten; daß der Verkehr auf dieser Straße wirklich nicht so bedeutend sei, wäre damit nicht noch mehr bewiesen, wie sehr man das Aufblühen dieser Handelsstadt, ich will nur sagen, schonen muß! So wie der Güterverkehr in dieser Richtung bisher nur immer zugenommen, so ist der Handel Mannheims überhaupt noch im Aufblühen, und mit allem Grunde sagte ich in meiner ersten Schrift, daß Baden seiner Zeit an Mannheim vielleicht noch die erste Handelsstadt am Rheine besizen könne und eine solche ist doch wohl eine Perle in der Krone. Aber freilich kann dies auch gewaltsam gestört werden. Entschieden wird darüber jetzt, wo die Frage offen steht, ob man den großen eisernen Strom, der Weser, Elbe und Oder, der die Nord- und Ostsee mit dem Süden verbindet, so führen will, daß Badens erste Handelsstadt gar nicht davon berührt wird; wo die Frage offen steht, ob Baden eine Strecke von 63 Stunden mit einem Aufwand von 16 Millionen bauen will, ohne die bedeutendste Stadt des Landes in die große Linie zu legen. Es ist wohl genug zu bedauern, daß dies nur konnte zur Frage gemacht werden, wie auch wohl in ganz Deutschland keine ähnliche Frage besteht; aber es ist doch in unserer Zeit, wo die Begünstigung des Handels eine Hauptforge und ein Ehrenpunkt für die Regierungen geworden ist, mit einiger Beruhigung zu erwarten, daß man nicht

dem gegnerischen Nachbar zu Liebe eine Art Selbstmord begehen wird.

Herr Nishaupt zwar erkennt die Wichtigkeit einer Handelsstadt nicht an, ihm scheint es gleichgültig, ob die Verbindungswege bei dieser Handelsstadt münden oder nicht und er betrachtet, um über diesen Punkt hinweg zu kommen, das ganze Land als eine große Stadt, für die es denn am besten sei, wenn die Bahn auf dem kürzesten Weg mitten durchlaufe. Wie soll man mit Ernst auf solche und ähnliche Sätze erwiedern? Ist das badische Land eine große Stadt, und ist es deshalb gleichgültig, ob die Bahn gerade diese oder jene Stadt, ob sie Mannheim berührt, so wäre es ja auch gleichgültig gewesen, ob sie Heidelberg berührt hätte, dann könnte man eben so gut die Bahn über Wallstadt, Ostersheim, St. Leon, Kronau u. s. w. führen, dann wäre sie wohl noch mehr in der Mitte der Stadt als bei Weinheim, an welches bekanntlich Hessen ganz nahe gränzt. Und während die Gegner rühmen, daß man von dem früheren System der geradesten Linien abgegangen ist, und jetzt selbst „Dörfer und freundliche Städtchen“ berührt, während sie mit keinem Worte es rügen, daß um Ettlingen zu berühren ein Umweg von $\frac{1}{2}$ St. mit einem Mehraufwand von 110,000 fl. um Bruchsal u. Dur-

lach zu berühren ein solcher von . . . 1 „ „ „ „ „ 300,000 „

um Freiburg zu berühren ein solcher von 2 „ „ „ „ „ 500,000 „

ja während selbst um Heidelberg zu berühren, gegen den ersten Plan ein bedeutender Umweg gemacht wurde, verlangen sie jetzt plötzlich wieder desselben Heidelbergs wegen die geradeste Linie, und zwar da, wo diese geradeste Linie nicht etwa bloß ein „freundliches Städtchen“ neben auslegen würde, sondern die erste Handelsstadt des Landes — und zwar da, wo diese geradeste Linie nicht etwa, wie in den obengenannten Fällen, eine bedeutende Ersparniß zur Folge hätte, nein, wo sie bekanntlich weit höher käme, als die Linie über Mannheim. Es ließen sich von diesem Widerspruch der Gegner mancherlei Schlussfolgerungen auf ihre Absichten machen; doch ich gehe zu der Wichtigkeit des Heidelberger Handels über, den die Gegner dem Mannheimer entgegenstellen, denn ich glaube, mich bei den Vergnügungsreisenden von Frankfurt und Darmstadt nach Heidelberg nicht aufhalten zu müssen. Herr Dr. Bissing beginnt mit dem Viehmarkt, den übrigens Mann-

heim auch hat, eben so den Fruchtmarkt, dessen Bedeutung ich indes schon in meiner ersten Schrift anerkannte. Was den Delhandel betrifft, so weiß jeder Heidelberger, daß Heidelberg darin bedeutender war, als es jetzt ist; nur in Mohnöl behauptet es noch seinen früheren Vorzug. Wenn aber Herr Rishaupt von Versendungen dieses Oels nach Preußen und Sachsen spricht, so muß ich ihm dagegen sagen und ein Heidelberger Delhändler wird es mir bestätigen, daß umgekehrt dieses Jahr Mohnöl von Nordhausen in Preussisch-Sachsen nach Heidelberg bezogen werden mußte. In dem weit bedeutenderen Rübol aber macht Mannheim seit mehreren Jahren weit größere Versendungen als sonst, die jetzt wenigstens eben so bedeutend sind, als die von Heidelberg, und zwar sind es die von den Gegnern so gering geachteten Expeditionshäuser, welche, durch ihre weitgehenden Verbindungen dazu veranlaßt wurden, diesem wichtigen Landesprodukte einen ausgedehnten Markt zu verschaffen; den dortigen drei Tabakfabriken stehen in Mannheim fünf entgegen, den Gerbereien hier eine höchst bedeutende Schwefelsäurefabrik; und was stellt Heidelberg den beiden großen Mannheimer Zuckerfabriken, was stellt es einer Bleiweißfabrik, einer Carottenfabrik, einer großen Spiegel- und Möbelfabrik *z. z.* entgegen? *) — Was hat es dem Mannheimer Weinhandel, der Versendungen sowohl nach England als nach Danzig macht, was dem Mannheimer Colonialwaarenhandel, der wenigstens 4 Millionen Gulden beträgt gegenüber zu stellen? u. s. w.

Doch Herr Rishaupt spricht vom Handel mit Blättertabak und führt als Beweis für dessen Blüthe in Heidelberg an, daß die Mannheimer Kaufleute sich „manch schöne Partie“ daselbst holen. Nun, sie holen sie auch in Käferthal, Seckenheim und wie die Dörfer alle heißen, und Herr Rishaupt beweist durch nichts mehr als durch diese Stelle, wie gerade Mannheim es ist, welches dieses wichtige Landesproduct durch seine Handelsverbindungen erst auf den größeren Markt zu bringen weiß. Dies ist aber auch nicht in Heidelberg, sondern nur in einer größeren Handelsstadt, die große und durch Expedition und directe Straßen belebte Verbindungen hat, möglich; darum ist auch schon vor mehreren Jahren die be-

*) Mannheim hat z. B. vierzehn größere Expeditionshandlungen, die fast alle bedeutende Commissionseinkäufe in Landesproducten machen; zwei große Handlungen, die bloß in Landesproducten verkehren; neun Colonialwaarenhandlungen, die gar keinen Detail führen; neun dergleichen Weinhandlungen *z.*

deutendste Blätter-Tabak-Handlung von Heidelberg nach Mannheim übergesiedelt, und Heidelberg hat, so viel mir bekannt, nur noch eine solche.

Von den circa 175000 Centnern Tabak, welche die ehemalige Pfalz erzeugt, versendet der Mannheimer Handel circa 100,000 Centner. Wenn es nicht überflüssig wäre, die Bedeutung des Handels von Mannheim im Vergleich mit dem von Heidelberg hervorzuheben, so würde ich hier fortfahren; ich will indeß statt Allem nur noch zwei offizielle Zahlen hierhersetzen, die geeignet sind, auch dem Unkundigsten von dem Umfang des Mannheimer Handels einen Begriff zu geben. Vom 1. Januar bis 1. October dieses Jahres sind in dem hiesigen Hafen 1,128,086 Centner aus- und eingeladen worden, was auf das Jahr anderthalb Millionen Centner beträgt, und circa 900,000 fl. *) sind im Jahr 1841 von Mannheimer Kaufleuten hier an Zoll erlegt worden.

Es ist mir unter diesen Verhältnissen angenehm, daß Herr Righaupt zu der Frage Anlaß gibt, ob wohl die von Heidelberg nach Frankfurt gehenden Güter den Umweg über Mannheim (der nur drei Stunden beträgt) oder ob die von Mannheim nach der Frankfurter Richtung gehenden Güter den Umweg über Heidelberg (der sechs Stunden) beträgt, machen sollen. Wo ein Verhältniß wie zwischen Loth und Centner stattfindet, ist die Antwort leicht. Uebrigens muß ich hier wiederholen, daß ich als Heidelberger um keinen Preis für diese Sache die Feder anrühren würde. Wohl wäre es am Ende für jeden Ort erwünscht, nach allen möglichen Richtungen hin Eisenwege zu besitzen, aber vernünftiger Weise kann doch eine Stadt nicht mehr verlangen, als daß sie an der Bahn liege und folglich dieselbe nach zwei Richtungen auf- und abwärts besitze. So liegt Heidelberg an der Bahn; es besitzt dieselbe nach zwei Richtungen, Mannheim nur nach einer Richtung, obgleich es wegen seiner weit größeren Wichtigkeit für den Staat eine größere Berücksichtigung ansprechen könnte, verlangt gleichwohl nichts, als daß es an der Eisenbahn einen gleichen Antheil wie Heidelberg erhalte, daß es ebenfalls die Eisenbahn nach zwei Richtungen besitze. Ist dies nicht ein billiges Begehren? Aber Heidelberg tritt ihm entgegen und verlangt auf Kosten seiner Schwesterstadt die Bahn auch noch nach einer dritten Richtung. Ich wiederhole, dies Benehmen,

*) In ganz Baden sind nur eingegangen 1,481,137 fl.

dessen sich wohl keine andere Stadt in ganz Deutschland schuldig macht, ist mehr als häßlich *).

Ich hoffe daher, wenn diese Landesangelegenheit ferner besprochen werden soll, daß es andere, als Heidelberger Stimmen seyn mögen, die sich darüber vernehmen lassen. Sollte aber diese Sache noch erörtert werden, so mag es wohl möglich seyn, an diesem oder jenem Worte oder auch an meiner Persönlichkeit zu zerren; wenn man aber die Hauptsache: — daß Eisenbahnen Handelsstraßen seyn werden, und zum großen Theile schon sind; daß mit ihrer Anlage also auch der Handel bedingt, daß aber ein Umweg von 6 Stunden vernichtend ist; daß Mannheim die erste Handelsstadt Badens, und dessen einzige am Rheine ist; daß die Blüthe einer solchen auf das ganze Land zurückwirkt; daß mit der Einmündung der Darmstädter Bahn bei Heidelberg dieses Mannheim aber um $4\frac{1}{4}$ Stunden von der großen Bahnlinie nebenaus gelegt würde, und daß das Verlangen des auswärtigen Concurrenten kein Grund seyn kann, das badische Interesse dem darmstädtischen zu opfern; daß ferner einer solchen Stadt mindestens der gleiche Antheil an der Eisenbahn gebührt, wie einer viel minder wichtigen, — ich sage, wenn an diesen Sätzen nichts geändert werden kann, dann sollten wir uns um Nebenumstände nicht länger streiten (obschon vielleicht noch Jahre verfließen werden, bis die Unterhandlungen durch alle Instanzen entschieden sind.) **).

Wenn aber durch die Gegner die Bedeutung, welche diese Frage für den badischen Handel hat, nicht geläugnet werden kann, so frage ich, ob auch von den anderen früher schon angeführten Nachtheilen auch nur einer durch die Erörterung beseitigt worden ist:

1) Würde etwa die Bahn, an der Bergstraße hingeführt, nicht theurer? (daß bei Mannheim nicht gut eine Brücke zu bauen sei, widerlegen die diesen Sommer mit Leichtigkeit gegründeten Pfeiler).

2) Ist die Strecke bis zur hessischen Grenze von Heidelberg aus nicht dreimal länger als von Mannheim aus?

*) Leid thut es mir, daß Herr Dr. Bissing gar so weit geht, Mannheim vorzurechnen, welche Staatszuschüsse es für zwei seiner Anstalten erhält. Soll ich ihm die weit größeren Summen hierher setzen, welche die Heidelberger Anstalten aus der Staatskasse beziehen und dergl.? Solche offenbare Gehässigkeiten sollten doch wahrlich vermieden werden.

**) Herr Dr. Bissing scheint auch auf alle fernere Polemik zu verzichten, denn er sagt S. 142, daß, wer sich jetzt durch seine Widerlegung nicht überzeugt habe, sich auch durch weitere Gründe nicht werde belehren lassen.

3) Stünden nicht, wenn die Bahn in Heidelberg mündete, die Heidelberger und Mannheimer Bahnhöfe gerade verkehrt?

4) Wäre nicht die große Summe verloren, die der Mannheimer Bahnhof deswegen mehr gekostet hat, weil man ihn zur Einmündung der Darmstädter Bahn einrichtete?

5) Und würde nicht die Mannheim-Heidelberger Bahn nur zu einer Seitenbahn herabsinken, und als solche weit weniger ertragen, als wenn sie ein Theil der ganzen Bahn bliebe? Und ist dieser Ausfall nicht ein jährlich wiederkehrender für alle Steuerpflichtigen ein ewig bleibender Verlust?

6) Und sollen etwa die badischen Steuerpflichtigen die eben so bleibende Ausgabe tragen, die aus einer beabsichtigten Frachtverminderung für Mannheimer Güter entsteht, und deren wachsende Größe gar nicht abzusehen wäre, und ebenfalls ewig bliebe? Und wenn auch Darmstadt hieran einen Theil trägt und für 2) und 4) vielleicht ganz entschädigte; ist damit nicht offenbar, daß es uns einen Vortheil abkauft. Und wenn es für 1, 3, 5 und 6 ebenfalls vollständig entschädigen könnte, wenn also Baden wirklich keinen Nachtheil mehr zu fürchten hätte, wo bleibt ein Vortheil, den man dann badischer Seits errungen hätte?

Der Vortheil wäre bloß der, das Verlangen des Gegners erfüllt zu haben, von welchem Verlangen Herr Dr. Bissling selbst sagt (S. 122), daß es der Hauptgrund für den Kammerbeschluß gewesen sei.

Sieht man aber einen so übergroßen Vortheil in der Verbindung unserer Bahn mit der Nordbahn, so lasse man jene Nordbahn nur erst gebaut seyn, ehe man sich mit ihr verbinden will. Baden hat an seiner Bahn noch mehrere Jahre zu bauen; dann ist die Nordbahn vielleicht bis Frankfurt a. M. vorgerückt (und dies wäre schon sehr schnell), bis dahin wird Darmstadt noch hinreichendere Erfahrungen gemacht haben, wie Roth es ihm thut, sich durch eine eigene Eisenbahn vor gänzlicher Verödung zu bewahren; dann wird es einsehen gelernt haben, wie wenig es in der Lage ist, Baden Bedingungen vorzuschreiben, und dann, wenn Baden einmal seine einheimische Bahn von Mannheim bis Lörrach befahren sieht, dann ist es Zeit, an des Nachbars Bahn zu denken. Aber dem Gegner bereitwillig entgegenzukommen und bei seiner Aufforderung die Waffen zu strecken, hat noch nie für ehrenvoll, noch nie für klug gegolten.