

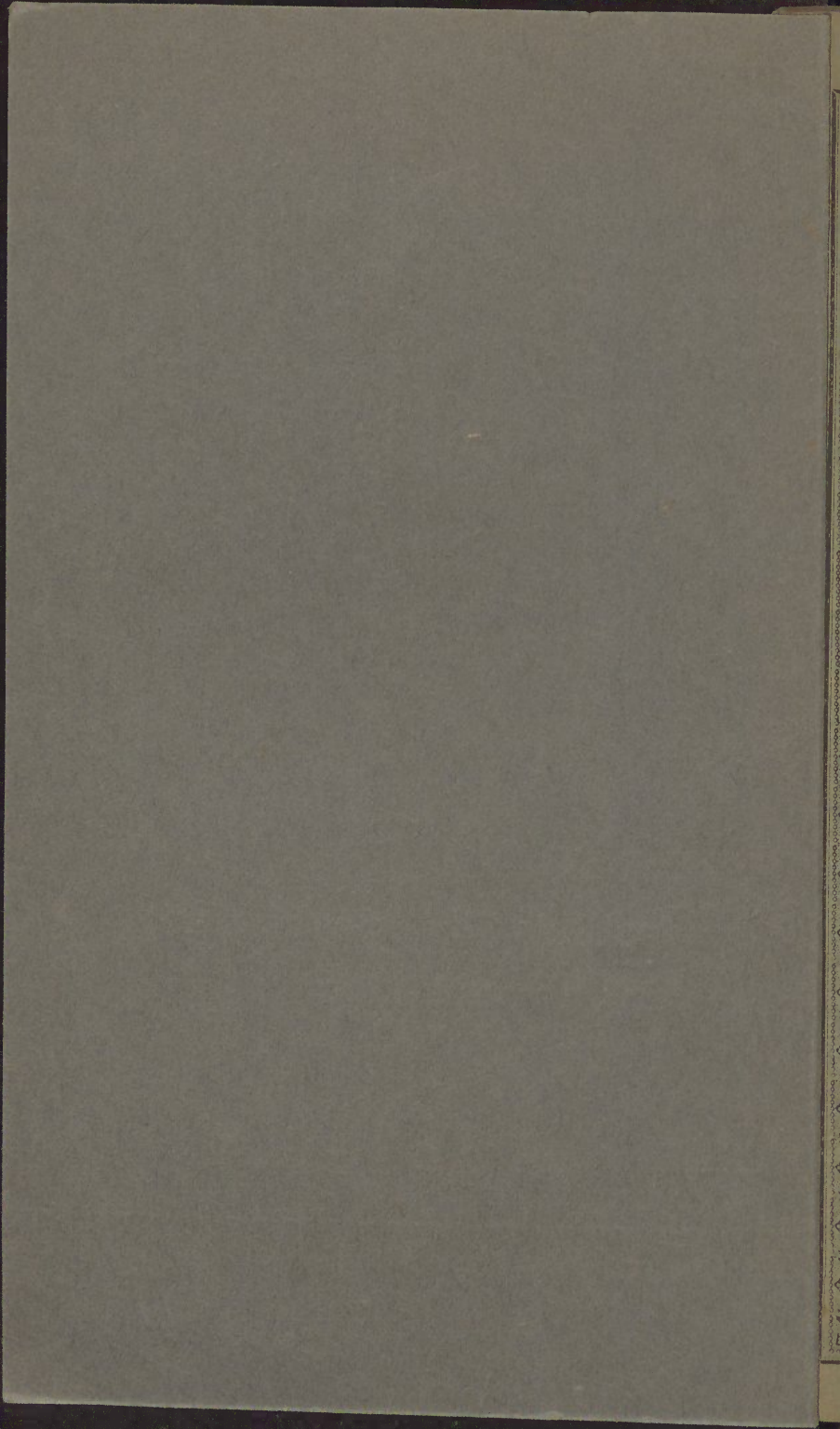


**Bibliothek  
des Instituts für Weltwirtschaft  
an der Universität Kiel**

**Signatur**

**A** 9949







*2.*

# Beiträge

zur richtigen

## Darstellung der Verhältnisse,

welche bei den verschiedenen Projekten:

Darmstadt, Frankfurt, Mainz und Wiesbaden

durch

## Eisenbahnen

zu verbinden,

in Erwägung kommen.

---

Mainz, 1837.







# Beiträge

zur richtigen

## Darstellung der Verhältnisse,

welche bei den verschiedenen Projekten:

Darmstadt, Frankfurt, Mainz und Wiesbaden

durch

## Eisenbahnen

zu verbinden,

in Erwägung kommen.

---

Mainz, 1837.



Zeitung

1936

Veröffentlichung der Zeitschrift

Verlag des Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts

Wissenschaften, Wirtschaftswissenschaften, Naturwissenschaften



Hofbuchdruckerei von Theod. v. Sacken in Mainz.



Der Ausschuß der Eisenbahngesellschaft in Darmstadt hat unterm 18. August 1837 einen Bericht an seine Committenten veröffentlicht, worin er, unter Abdruck seiner an die Großherzogliche Staatsregierung gerichteten Eingabe v. 11. August 1837 und einigen anderen Aktenstücken, sich zum Ziele gesetzt zu haben scheint, die Bemühungen des Mainzer Eisenbahn-Comites, zur Errichtung einer Eisenbahnverbindung der Städte Darmstadt, Frankfurt, Mainz und Wiesbaden, in einem solchen Lichte darzustellen, daß jeder mit den wahren Verhältnissen nicht Vertraute daraus leicht die Schlußfolge ziehen könnte: das Mainzer Comite habe die Interessen seiner Vaterstadt verrathen, die hohe Staatsregierung durch falsche Vorspiegelungen zu täuschen gesucht, und mit Frankfurt und Nassau einen Vertrag vorbereitet, der den Ruin des Expeditionshandels in Mainz, die Verarmung der Stadt und eine Auswanderung ihrer kaufmännischen Notabilitäten zur unabwendbaren Folge haben müsse. Unumwunden wird in jener Druckschrift das Comite beschuldigt: es habe mit allzu großer Gefälligkeit den Nutzen von Frankfurt ausschließlich befördert und



eine feindselige Gesinnung gegen das ganze Vaterland, insbesondere gegen die Residenz und die Bewohner von Starckenburg, an den Tag gelegt.

So harte Beschuldigungen gegen zwölf, durch die Majorität von mehr als 200 Mainzer Bürgern, die sich als Aktionäre bei dem Eisenbahn-Unternehmen betheiligt haben, aus allen Ständen gewählte Männer, womit man deren Absichten bei hoher Staatsregierung zu verdächtigen und das in sie gesetzte Vertrauen bei dem Publikum zu schwächen sucht, wodurch man aber auch zugleich das ganze Unternehmen zu untergraben und dem gesammten Großherzogthume, und Mainz besonders, die Möglichkeit der Vortheile einer Eisenbahn zu entziehen trachtet, können unmöglich länger mit Stillschweigen übergegangen werden.

Das Mainzer Eisenbahn-Comite würde schon früher eine Erwiderung haben folgen lassen, wenn es nicht zu seiner Kenntniß gelangt wäre, daß die versuchte, möglichst allgemeine Verbreitung dieser in Darmstadt erschienenen Brochüre selbst hier in Mainz eine größere Aufregung erzeugt habe. Eine solche herbeizuführen, wurden auch keine Mittel gescheut; die Leiter aller dieser Bewegungen, die wahren nur schlecht verborgenen Motive sind hinlänglich bekannt. Das Comite, sich frei von jedem gegründeten Vorwurfe wissend, wollte die erste heftige Aufregung vorüber gehen lassen; es vertraute dem schon bei so vielen Gelegenheiten bewährten richtigen Takte seiner Mitbürger, und war fest überzeugt, daß selbst die meisten, bei reiflicher kalter Ueberlegung, die wahre



Sachlage erkennen, und die vorgeschobenen Scheingründe zu widerlegen, im Stande sein würden. Wir haben uns nicht getäuscht; die Gemüther sind beruhigter und Mancher, der sich wohl für einen Augenblick irreleiten lassen konnte, ist seitdem schon zu der Ueberzeugung gekommen, daß die Angaben unserer Gegner nur auf falschen Vorstellungen beruhen und daß die auswärtigen Verfechter der Ehre und der Interessen unserer Vaterstadt dabei nur ihren eigenen Vortheil im Auge hatten, und viele, welche von hier sich ihnen anschlossen, theils aus Unkenntniß, theils aus anderen Beweggründen gehandelt haben.

Dem von dem Eisenbahn-Ausschuß in Darmstadt herausgegebenen Schriftchen legen wir gern das Zeugniß bei, daß es, wie sich auch von Männern, aus welchen dieser Ausschuß größtentheils besteht, nicht anders erwarten läßt, mit gewandter Feder geschrieben und eine mit vieler Sorgfalt und Aufmerksamkeit gefertigte Arbeit ist. Allein, ungeachtet dieser sehr geschickten und künstlich verwebten Zusammenstellung, wird es uns dennoch nicht schwer fallen, darzuthun, daß manche Thatsache sehr entstellt vorgetragen ist, und offenbare Unwahrheiten als geschichtliche Facta erzählt sind. Von der Richtigkeit des Gesagten wird sich ein jeder, der auch bisher dem Gange unserer Eisenbahnangelegenheiten nicht immer gefolgt, und mit allen dabei zur Sprache gekommenen Verhältnissen nicht völlig bekannt ist, leicht überzeugen können, sobald er nur unparteiisch prüfen will. Man untersuche daher, ehe man das Urtheil spricht, ob von allen den uns in den mehr erwähnten Berichten



des Eisenbahn-Ausschusses von Darmstadt zur Last gelegten Absichten und Handlungen auch nur eine uns zum Vorwurfe reichen kann, ob an allen den anderen, in hiesiger Stadt absichtlich verbreiteten, nachtheiligen Gerüchten auch nur ein wahres Wort ist, ob wir das von der höchsten Staatsregierung uns gnädigst erwiesene Vertrauen auf eine unwürdige Art mißbraucht, ob wir das Interesse von Mainz und den andern Bewohnern des Großherzogthums verletzt haben?

Wir leben in dem beruhigenden Bewußtsein, daß wir dem uns von unseren Committenten gewordenen Auftrage, unter steter Berücksichtigung des wahren Vortheils unserer Vaterstadt und des Großherzogthums und möglichster Entfernung eines jeden drohenden Nachtheils getreulich nachgekommen sind, daß wir es uns immer zur angelegentlichsten Aufgabe gemacht haben, bei einem, allerdings für die ganze Mit- und Nachwelt so wichtigen, und folgereichen Werke alle unsere Thätigkeit nur dahin anzuwenden, das eigene vaterländische Interesse vor Allem zu wahren, ohne uns jedoch dem Vorwurfe auszusetzen, in egoistischer Aengstlichkeit und Habsucht, die Interessen der Nachbarstaaten verkümmern zu wollen.

Wegen der Wichtigkeit des Gegenstandes und um nicht mit Recht der Oberflächlichkeit bei unserer Arbeit beschuldigt zu werden, glauben wir etwas weiter ausholen zu müssen und wir werden daher zuerst zeigen, von wem und wo die erste Idee zur Anlegung einer Eisenbahn in unserem Lande ausge-



gangen ist und wie sich die Verhältnisse in dieser Angelegenheit nach und nach gestaltet haben.

Nachdem am 12. und 20. Januar 1836 von dem Handelsstande in Mainz eine Kommission erwählt worden war, welche die nöthigen Einleitungen treffen sollte, um die Städte Mainz, Frankfurt und Wiesbaden durch Eisenbahnen zu verbinden, und zu gleicher Zeit eine aus den Herren Staedel und Dael bestehende Deputation bei dem Großherzoglichen Ministerium um die allerhöchste Genehmigung genannter Bahn nachgesucht hatte, kam der in einer am 31. Januar 1836 in Darmstadt statt gehabten Versammlung erwählte provisorische Ausschuss noch denselben Tag unmittelbar bei Sr. Königl. Hoheit dem Großherzoge mit der unterthänigsten Bitte ein:

„Die Darmstädter Gesellschaft dergestalt allergnädigst zu bestätigen, daß der Sitz des Direktoriums in Darmstadt sei, daß für die von ihr zu leitende Anlage sämtlicher Eisenbahnen im Großherzogthum nur in so weit, als es künftig nöthig erscheinen wird, an Ausländer Aktien vergeben werden dürfen“<sup>1)</sup>.

Damals, nämlich am Tage dieses Gesuches, zählte die Darmstädter Eisenbahn-Gesellschaft 355 Personen<sup>2)</sup>, welche die Summe von fl. 432,050 unter der Bedingung unterschrieben hatten, daß die Zeichner

---

<sup>1)</sup> Seite 12 in der im März l. J. gedruckt erschienenen ersten berichtlichen Mittheilung des provisorischen Ausschusses der Eisenbahngesellschaft zu Darmstadt an seine Committenten. Wir werden diese Druckschrift in den Anführungen mit „I“ bezeichnen.

<sup>2)</sup> I. Seite 10.



zurücktreten könnten, wenn sie die Statuten der Gesellschaft, die Richtung und Ausführung der Bahn nicht ansprechen würden<sup>1)</sup>).

Dagegen überstiegen in Mainz bei der zu diesem Zwecke veranstalteten Subscription 247 Unterschriften die Summe von einer Million, welche mit Rücksicht auf die Betheiligung der Nachbarstädte, und indem die höchste Zeichnung nur für die Summe von fl. 5000 angenommen werden konnte, auf fl. 500,000 und eventuell auf fl. 600,000 reducirt wurde. Eine Stadt, in welcher sich pekuniäre Kräfte solcher Bedeutung entwickelten, wäre doch wohl einiger nachbarlicher Rücksicht werth gewesen bei einem Unternehmen, was sie unmittelbar berührt. Daß unsere wohlmeinende hohe Staatsregierung jenes Gesuch nicht gewährte, war indeß um so sicherer vorauszusehen, da solche besondere Begünstigungen und ausschließliche Privilegien bei uns nicht statt finden sollen<sup>2)</sup>).

Während also nur eine weise Entschließung unserer Regierung verhütete, daß Mainz von der Leitung der es selbst mit den Nachbarstädten in Verbindung bringenden Eisenbahnen gänzlich und für immer ausgeschlossen wurde, blieb es vor wie nach die in einer spätern Eingabe vom 8. Februar 1836 klar und unverholen<sup>3)</sup> ausgesprochene Absicht der Darmstädter Gesellschaft, ein Monopol zur Anlegung aller Eisenbahnen in dem ganzen Großherzogthume für sich zu erwerben,

---

<sup>1)</sup> I. Seite 15. — <sup>2)</sup> I. S. 14. — <sup>3)</sup> I. S. 19.



indem sie in dieser (ihrer dritten) Vorstellung die frühere Bitte dahin wiederholte:

„ihr die gnädige Zusicherung zu geben, daß keiner andern Gesellschaft die Befugniß zugestanden werden solle, innerhalb des Großherzogthums eine Eisenbahn anzulegen, welche ebenfalls eine Verbindung einiger der genannten Orte (worunter namentlich auch Mainz mit Frankfurt) beabsichtigte.“<sup>1)</sup>

Zu einer solchen rücksichtslosen unnachbarlichen Beeinträchtigung der mindestens ebenbürtigen Schwesterstadt Mainz hatte diese nie Anlaß gegeben. Der hiesigen Eisenbahngesellschaft wäre es wohl nie in den Sinn gekommen, eine Bahn von Mannheim, oder von Frankfurt nach Darmstadt zu unternehmen und die Darmstädter Gesellschaft in ihren eigenen Angelegenheiten bevormunden, oder gar sie ganz von der Leitung derselben ausschließen zu wollen.

Was aber den Darmstädter Eisenbahn-Ausschuß sogar bewegen konnte, in seiner Eingabe an das Großherzogl. Ministerium des Innern und der Justiz vom 18. Juni 1836, das hiesige Comité verdächtigen zu wollen, es habe den Namen der Staatsregierung zu mißbrauchen sich erlaubt, um gewinnsüchtige Speculationen zu unterstützen<sup>2)</sup>, ist uns eben so unbegreiflich, als uns die dort unterstellte Thatsache völlig fremd ist, so daß wir dieselbe für die Erdichtung gekränkter selbstsüchtiger Phantasie halten müssen.

Ungeachtet dieser Vorgänge behielt die Mainzer Gesellschaft, bei allen ihren frühern Unterhandlungen

<sup>1)</sup> I. S. 28. unten und 29. oben. — <sup>2)</sup> I. Seite 48.



wegen Vereinigung mit den Comité's in Frankfurt und Wiesbaden, zur Anlage einer Bahnverbindung mit diesen beiden Städten, das Interesse des Mutterlandes und, somit auch das der Darmstädter Gesellschaft, unverrückt vor Augen. Der offenkundigste Beweis hiefür liegt darin, daß es lange geführte Verhandlungen mit den genannten Comité's vorzüglich darum abbrach, weil ihm nicht möglich war, nach allen Zugeständnissen, die beinahe noch einzig und allein festgehaltene und bedungene Einmündung der Mannheim = Darmstädter Bahn in die, Mainz und Frankfurt verbindende Eisenbahn auf der rechten Mainseite zu erlangen.

Unter diesen Verhältnissen wurde der, anfangs mit Besorgnissen für einen Erfolg gewählte Plan, auf der linken Seite des Mains die Bahn von Frankfurt nach Mainz anzulegen, zum Beschlusse der hiesigen Gesellschaft erhoben, weil es nur in dieser Ausführung möglich wurde, die Neckarmainbahn von der Residenz kommend, in jene aufzunehmen und dadurch auch in direkte unmittelbare Verbindung (d. h. ohne Umladung unterwegs) mit Darmstadt und Mannheim kommen zu können.

Unsere neuerlich so heftig angegriffenen patriotischen Gesinnungen gegen das, mit der Darmstädter Gesellschaft gemeinschaftliche, Vaterland konnten wir aber nicht offener und aufrichtiger an den Tag legen, als indem wir in einem, unserem unterthänigsten Gesuche um gnädigste Concession der Mainz = Frankfurter Eisenbahn (auf dem linken Ufer) vom 10. Febr. 1837 beigegebenen Promemoria unserer hohen Staatsregie-



rung beinahe  $\frac{2}{3}$  unseres Aktienkapitals zur Begebung an eine andere inländische Gesellschaft zur Verfügung stellten und den auf diese Art Betheiligten somit die ihnen statutenmässig zustehende Mitwirkung an der Leitung und Verwaltung einräumten. <sup>1)</sup>

Damals bestand neben unserer Gesellschaft keine andere, als jene in Darmstadt, welche zu betheiligen wir also nur beabsichtigen konnten und aus freiem Antriebe <sup>2)</sup> betheiligen wollten, während doch die von uns projektierte Bahn Darmstadt nicht berührte.

Freilich hat sich hierauf nunmehr der provisorische Ausschuss der Darmstädter Eisenbahn-Gesellschaft in einer spätern Eingabe vom 19. Februar 1837 dazu verstanden, von dem für die eine der von ihm projektierten Bahnen, nämlich jener auf der linken Mainseite zwischen Frankfurt und Mainz

„veranschlagten Kapitale von 1  $\frac{1}{2}$  Million ein Drittel den Mainzer Aktionären zu überlassen“ <sup>3)</sup>

und denselben

einen ihrem Antheil an dem Gesellschaftskapital entsprechenden Antheil an der Vertretung im allgemeinen Comité (für alle Bahnen im Großherzogthum nämlich) zu gestatten <sup>4)</sup>

dies alles nur unter der Bedingung, daß der Sitz der Direktion in Darmstadt sein müsse, indem sonst die dortigen Aktionäre

„eine unverschuldete Zurücksetzung gegen die Aktionäre der Mainzer Gesellschaft, welche eine von der Natur ohnedies reichlich gesegnete, für den Handel höchst günstig gelegene, durch Dampfschiffahrt belebte Stadt hinlängliche Mittel zu sonstigen Anlagen darbietet, treffen werde“ <sup>5)</sup>.

---

<sup>1)</sup> I. Seite 65. — <sup>2)</sup> I. S. 89. — <sup>3)</sup> I. S. 59. — <sup>4)</sup> I. S. 61.  
— <sup>5)</sup> daselbst.



Daß Se. Königliche Hoheit der Großherzog der Mainz-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft die nachgesuchte Concession allergnädigst verliehen und das hohe Ministerium, in seinem Erlasse an den Großherzoglichen Oberschulrathsdirektor Hrn. Hesse vom 25. Februar 1837, demselben, unter Verwerfung der geltend gemachten Priorität der Anmeldung, eröffnete: sein Gesuch sei in der Ausdehnung, in welcher es gestellt, allerhöchsten Ortes nicht gewährt worden, mußte die in Mainz constituirte Eisenbahngesellschaft und mit ihr die ganze Stadt mit tiefgefühltem ehrerbietigstem Danke anerkennen. Diese Entscheidung war das Resultat höchst weisen Ermessens und unparteiischen Erwägens der bestehenden Verhältnisse, wobei der Residenz, zum Nachtheile der in der väterlichen Fürsorge unseres Fürsten nicht nachstehenden Provinzial-Stadt, keine besondern Rechte und Vorzüge eingeräumt werden sollten; eine Zurücksetzung der Bewohner der ersteren gegen jene der letzteren<sup>1)</sup> wird aber darin gewiß nicht zu finden sein.

In dem zuletzt erwähnten Ministerial-Erlasse wurde die Darmstädter Gesellschaft aufgefordert:

„nunmehr darüber einen Beschluß zu fassen, ob sie unter den festgesetzten Verhältnissen sich der Anlegung der reservirten Eisenbahnen in der Richtung von Mannheim über Darmstadt nach dem Main hin *ic.* unterziehen wolle<sup>2)</sup>.“

und derselben zugleich eröffnete:

„daß die Mainz-Frankfurter Eisenbahngesellschaft das Gebieten, dem Ministerium 800 und beziehungsweise 1000

<sup>1)</sup> Vergleiche die vorhergehende Note und I. S. 63. — <sup>2)</sup> I. S. 65.



Aktien zur Disposition zu stellen, unter der Voraussetzung gemacht habe, daß man einer anderen im Großherzogthume concessionirt werdenden Eisenbahngesellschaft eine gleiche Verpflichtung gegen sie auslegen werde<sup>1)</sup>.

Der provisorische Ausschuß erklärte sich genügend ermächtigt und bereit, die der Darmstädter Gesellschaft reservirte Bahn auszuführen und nahm die Zusage Großherzoglichen Ministeriums, dieselbe concediren zu wollen, mit Dank an; ob er gleich in seiner Eingabe vom 19. Februar 1837 bestimmt und klar ausgesprochen hatte:

„daß zwei getrennte Bahnen und zwar die eine von Mannheim nach Mainz und Frankfurt, die andere von Mainz nach Frankfurt nicht neben einander bestehen können, daß aber eine Bahn von Mannheim bis an den Knotenpunkt der Frankfurt=Mainzer Bahn der Willfür der mit dieser concessionirten Gesellschaft gänzlich preisgegeben und ohne Werth sein würde, daß sonach die Verbindung der genannten vier Städte nur allein durch eine, ein Ganzes bildende Bahn mit ihren Seitenverzweigungen bewirkt werden und durch einen Verwaltungs-Ausschuß geleitet werden kann.“<sup>2)</sup>.

Dem Ebengesagten gebührt hier nur darum eine Stelle, weil wir daraus die Hoffnung schöpfen dürfen, es werde der Darmstädter Ausschuß sich noch überzeugen, daß seine und des Landes Interessen bei unserem neuen Plane eben so gut gewahrt seien, als bei unserm früheren wegen seiner Unausführbarkeit verlassenen. Von dem Knotenpunkte aus, ohngefähr in der Mitte der Städte Mainz und Frankfurt<sup>3)</sup>, bis wohin Er

<sup>1)</sup> I. S. 80 und 81. — <sup>2)</sup> I. S. 59. und 60. — <sup>3)</sup> Vergleiche die beigeheftete Karte, auf welcher die nach unserem neuen Plane projectirten Bahnen mit rothen Linien bezeichnet sind.



die Neckar-Mainbahn ja immer führen wollte, wird der eine Zweig nach Mainz, statt früher ganz auf dem linken, nunmehr theilweise auf dem rechten Mainufer angelegt, und rücksichtlich des andern, früher von der Mainz-Frankfurter, jetzt aber von der Darmstädter Eisenbahn-Gesellschaft nach Frankfurt (Sachsenhausen) zu führenden Astes würde Er dagegen völlig unabhängig, und also nicht „der Willkür einer andern Gesellschaft preis gegeben sein“<sup>1)</sup>.

Wir dürfen um so mehr der Hoffnung Raum geben, alle Wirren in freundliches Einverständnis über die Ausführung beider Bahnen aufgelöst zu sehen, wenn wir uns daran erinnern, daß der Darmstädter Ausschuss einen dem jetzt vorliegenden Projekte ganz ähnlichen Plan Großherzogl. Ministerium am 29. März 1836 vorlegte, um die Interessen von Darmstadt, Mainz und Nassau möglichst zu vereinigen.

Der Ausschuss hat in genannter Vorstellung selbst den schönen Grundsatz ausgesprochen:

„daß einseitiges Haschen nach partikularen und lokalen Vortheilen die Gesamtheit benachtheiligt und wie dagegen, bei unbefangener Einsicht und gutem Willen, die verschiedenen Interessen möglichst mit einander zu vereinbaren, die Summe der Vortheile für alle Interessenten am größten wird;“<sup>2)</sup>

und weiter gesagt:

„Von diesem Streben geleitet, haben wir in sorgfältige Erwägung gezogen, bei welcher Modifikation unseres Planes die Vortheile, welche das Mainzer Co-

<sup>1)</sup> Vergl. oben, und die vorige Nota. — <sup>2)</sup> I. Seite 38.



„mit doch wohl für die Stadt Mainz beabsichtigen wird,  
„ohne die eben berührten Nachtheile erreicht werden  
„könnten.

„Es ist uns sehr erfreulich, dieser höchsten Staats-  
„behörde nun eine solche Modifikation vorschlagen zu kön-  
„nen, welche die Interessen möglichst vermittelt, und  
„sogar dem Herzogthum Nassau die Erlangung aller der  
„Vorthelle erleichtert, die es nach seiner Lage, nach  
„Beschaffenheit des dortigen Terrains und nach den vor-  
„liegenden Verhältnissen von den Eisenbahnen nur immer  
„in Anspruch nehmen kann.

„Diese Modifikation würde darin bestehen, daß die  
„Bahn von Mainz bis in die Gegend von Rüsselsheim,  
„ganz nach dem Plane des Mainzer Comite's auf dem  
„rechten Mainufer, von da an aber, mittelst einer Brücke  
„über den Main gehend, nach dem Plane der hiesigen  
„Gesellschaft, auf der linken Mainseite fortgeführt würde,  
„wobei der Knoten- oder Gabelpunkt mit der Darmstadt-  
„Mainheimer Bahn noch etwas weiter nördlich, allenfalls  
„in die Gegend von Walddorf, verlegt werden könnte.

„Daß diese Modifikation wirklich die Interessen ver-  
„einbart, daß sie weniger kostet, und mehr einbringt,  
„und daß es lediglich von der Großherzoglichen Staats-  
„regierung abhängt, sie vorzuschreiben und die Gefahr  
„irgend einer nachtheiligen Konkurrenz entfernt zu halten,  
„dürfte aus folgenden Gründen hervorgehen.

„1. Der Furcht der Mainzer Unternehmer  
„vor dem Uebergange bei der Bleiau wer-  
„den die besonderen Vorthelle desselben für  
„die Provinz Starkenburg zum Opfer ge-  
„bracht. Diese Vorthelle würden sich aller-  
„dings bald äußern, die Dampfschiffe wür-  
„den bei dieser Mündung oberhalb des  
„Main's anlegen, und es würden auf der  
„Mainspitze blühende Etablissemments errich-



„tet werden können, um einen dieser Gegend  
„vortheilhaften und dem Großherzogthum  
„ebenso werthvollen Expeditionshandel  
„zu betreiben, als wenn er zu Mainz selbst  
„betrieben würde.“<sup>1)</sup>

Darf dieses höchst uneigennützig, der Stadt Mainz schon früher dargebrachte Opfer, welches zwar nicht den Darmstädter Aktionnären oder der Residenz, vielmehr nur der Provinz Starkenburg oder doch wenigstens der täglich mehr an Celebrität gewinnenden Bleiaue und Mainspitze zum Nachtheile gereichen könnte, uns dormalen nicht zu der frohen Hoffnung berechtigen, daß nun auch die Aktionnäre selbst die vielleicht nur geträumte Agiotage-Vorthteile für die Erreichung des Gesamtzwedes: Eisenbahnverbindung der Städte Wiesbaden, Mainz, Frankfurt, Darmstadt und Mannheim, willig hingeben werden, um in der glücklichen Vollendung dieses Unternehmens solidere, sichere und allgemeinere Vorthteile für die ganze Zukunft zu begründen!

Der Wunsch, daß beide Gesellschaften sich über die Direktion der Mainz-Frankfurter Bahn in Bezug auf die zu ermittelnden Einmündungspunkte verständigen möchten, wurde schon in dem Rescripte des Großherzoglichen Ministeriums an den provisorischen Ausschuß der Darmstädter Eisenbahn-Gesellschaft vom 20. März 1837 ausgedrückt und es fand am 30. Mai l. J. in Großgerau eine freundschaftliche Besprechung zwischen einigen Mitgliedern der beiden Comite's von Darmstadt und Mainz über die gemeinschaft-

<sup>1)</sup> I. Seite 38 u. 39.



lichen Interessen beider Eisenbahn-Gesellschaften statt; daß aber dort förmliche Verhandlungen gepflogen, oder bestimmte Zusicherungen gegeben worden sind, wozu der Darmstädter Ausschuß in seiner Eingabe vom 12. Juni 1837 jene vorläufige Besprechung erheben zu wollen scheint, ist durchaus nicht der Fall.

Den zu jener Konferenz deputirten Mitgliedern des Mainzer Comité's wurde in dessen Sitzung vom 29. Mai (laut Protokoll) <sup>1)</sup> nur der Auftrag erteilt, vorerst die An- und Vorträge der Darmstädter Deputirten anzuhören, mit der ausdrücklichen bestimmten Weisung: dort keine feste Verabredungen zu treffen.

Es wurde bei dieser Zusammenkunft auch nicht einmal ein Protokoll aufgenommen, wohl aber wurden die wesentlichen Punkte dieser Besprechung, ohne unsere Mitwirkung, von dem Darmstädter Ausschuß einseitig und nachträglich aufgesetzt und uns „zu näherer Erwiderung“ mit einem Schreiben vom 1. Juni l. J. zugeschickt <sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> 41ste Sitzung. Mainz, den 29. Mai 1837. Auf einen Brief des Darmstädter Eisenbahn-Ausschusses wurde demselben per Eskafette geschrieben: daß die hierzu erwählten Comité-Mitglieder sich andern Tages in Großgerau zur Berathung einfinden würden.

Dieser Kommission wurde lediglich der Auftrag erteilt, vorerst die An- und Vorträge der Darmstädter Deputirten anzuhören und keine festen Verbindlichkeiten einzugehen.

Als Gegenstände, worüber etwa besonders gesprochen werden könne, wurden: die Einmündung der Mannheim-Darmstädter Bahn und das zu vergütende Bahngeld bezeichnet.

Vorgelesen, genehmiget und unterzeichnet: J. Kerte II, G. Dacl, Dr. Streckler.

<sup>2)</sup> In Folge unserer gemeinsamen Berathung vom 30. v. M. beehren wir uns, dem von Ihnen geäußerten Wunsche gemäß, in



Ob aber selbst aus diesem Aussage des Darmstädter Ausschusses irgend eine Verbindlichkeit für das Mainzer Comité abgeleitet werden könne, wird jeder Un-

der Anlage eine Abschrift von den wesentlichen Punkten der zwischen uns statt gehaltenen Besprechung Ihnen ergebenst mitzutheilen, nunmehr näherer Erwiderung Ihrer Seits hierüber entgegensehend.

Darmstadt, den 1. Juni 1837.

Sesse. Jaup. Schenk. Ernst Emil Hoffmann.

Bei der am 30. Mai 1837 zu Großgerau zwischen den Beauftragten der beiderseitigen Eisenbahn-Gesellschaften im Großherzogthum Hessen stattgehabten Besprechung wurden von Abgeordneten des Mainzer Comité's die bis dahin zwischen diesem und den für die Bahnanlage auf dem linken Mainufer von Mainz nach Frankfurt interessirten Frankfurtern gepflogenen Verhandlungen mitgetheilt, und hinsichtlich der in dem Entwurfe enthaltenen Bestimmung, daß wenn auch Frankfurt die Concession für eine Bahnanlage durch's Frankfurter Gebiet nach Sachsenhausen nicht gebe, die Frankfurter doch bei gedachter Unternehmung theilhaftig werden könnten, von Seiten der Abgeordneten von Darmstadt bestimmt und entschieden erklärt:

1. Daß die Darmstädter Gesellschaft nie zu einer Verbindung und Theilnahme der Frankfurter an der Bahnanlage von Mainz nach Frankfurt auf der linken Mainseite zustimmen könnten, wenn diese nicht von dem Frankfurter Senate die Concession zur Führung der Bahn nach Sachsenhausen ohne die mindeste Beschränkung erlangen würden, und daß man sich vorbehalte, in diesem Falle über die mit den Frankfurter Theilnehmern näher zu treffende Uebereinkunft sich auszusprechen.

2. Darmstädtischer Seits wurde, in Erwägung, daß, da die Darmstädtische Gesellschaft bei dem ihr überwiesenen Antheile von Aktien an der Mainzer Bahn, und bei der ihr Höchsten Orts eingeräumten Befugniß diese gegen Bahngeld vom Knotenpunkte an nach Mainz und Frankfurt zu benutzen, bei den Verhandlungen mit den Frankfurtern wesentlich interessirt ist, das Verlangen ausgesprochen, daß der Darmstädtische Ausschuß von nun an den Verhandlungen des Mainzer Comité's mit den Frankfurtern Theilnehme, und daß von jenen mit dieser keine feste Verabredung ohne Zustimmung des diesseitigen Ausschusses getroffen werde. Darm-



parteiliche nach Durchlesung der hierbei gedruckten Anlage verneinen müssen! um so mehr, wenn man bedenkt, daß eine Erklärung des Mainzer Comité's

städtischer Seits wurde ein gleiches Verfahren hinsichtlich möglicher Verhandlungen mit Frankfurtern wegen der Mainz-Frankfurter Bahn vorbehaltlich der Zustimmung des Ausschusses zugesichert.

Die Herren Abgeordneten von Mainz, die Billigkeit dieses Anspruchs anerkennend, behielten sich vor, die übrigen Mitglieder des Comité's hievon in Kenntniß zu setzen, und dessen Beschluß später mitzutheilen.

3. Aus den unter 2 erwähnten Gründen wurde zugleich der Wunsch geäußert, Abschriften von den zwischen Mainz und Frankfurt bis dahin gepflogenen Verhandlungen, welche von den Herren Abgeordneten von Mainz vorgelesen wurden, zu erhalten.

4. Aus gleichem Grunde um die Mittheilung der beabsichtigten Bahnanlage, Bauart, Ueberschläge etc. ersucht und zugestanden.

5. Für den Vollzug der Ministerialverfügung vom 27. Mai d. J. wurde beschlossen, die Aufnahme und das Nivellement einer Bahnlinie von Walldorf aus nach Offenbach innerhalb des Großherzogth. Hessischen Gebiets durch von beiden Gesellschaften zu bestimmende Geometer gemeinschaftlich in den nächsten Tagen ausführen, die Bestimmung des Knotenpunkts hiergegen jetzt noch ausgesetzt zu lassen. Mainzer Seits wurde zugleich bemerkt, daß man nichts dagegen habe, wenn der Großherzogliche Bürgermeister zu Offenbach durch den Geometer Budden, welcher die Linie von da nach Neufenburg bereits gemessen und nivellirt haben soll, sie vorher schon auf diesseitige Anforderung mit Fahnen bezeichnen lassen.

6. Die Verhandlungen über das zu regulirende Bahngelb, sowie

7. Ueber die Art des gegenseitigen Aktienaustausches wurden noch ausgesetzt.

8. Hinsichtlich des von den Herren Abgeordneten von Mainz geäußerten Wunsches, daß von Seiten des Darmstädter Ausschusses der Verlauf des Mainzer Aktienanteils für die Darmstädter Gesellschaft nicht unterstützt werden möge, erklärten die Darmstädter Abgeordneten, daß sie dieses Verlangen nur in der Billigkeit begründet anerkennend, dem Ausschuss empfehlend vorlegen würden, jedoch gleiche Erwiderung Mainzer Seits voraussetzend, welche auch zugestanden wurde.

Hesse. Jaup. Schenk. Ernst Emil Hoffmann.



auf jene Mittheilung durch die eingetretenen veränderten Verhältnisse nicht mehr erfolgen konnte.

Und dennoch will der Darmstädter Ausschuss aus seinem Protokoll-Entwurfe von dem Mainzer Comité zu seinem Vortheile eingegangene Verpflichtungen ableiten, und erwartet, nach seiner Eingabe vom 14. Juli l. J.,

„das Großherzogliche Ministerium werde berücksichtigen, daß die Mainzer Gesellschaft, obgleich ihre Abgeordneten zu Großgerau sich verbindlich gemacht hätten, ohne seine Mitwirkung keine weitere Verhandlungen mit den Frankfurtern einzuleiten, dies dennoch geschehen sein soll. <sup>1)</sup>“

Der Darmstädter Ausschuss fügt aber gleich, uns gleichsam anklagend, hinzu: wir hätten die von der Staatsregierung selbst in dem Erlasse vom 27. Mai 1837 (der uns niemals zur Nachachtung mitgetheilt wurde) empfohlene Verständigung mit der Darmstädter Gesellschaft unbeachtet gelassen <sup>2)</sup>.

Wahrlich eine, sich in sich selbst schnurstracks widersprechende Beschuldigung der Treulosigkeit und Anklage des Ungehorsams! Auf der einen Seite sollen wir wortbrüchig geworden sein durch Nichterfüllung der gegen die Darmstädter Gesellschaft eingegangenen Verbindlichkeiten, auf der andern Seite uns gegen die höchste Staatsregierung ungehorsam gezeigt haben durch Nichtverständigung mit dieser nämlich Gesellschaft.

---

<sup>1)</sup> u. <sup>2)</sup> Seite 26 der berichtlichen Mittheilungen des Ausschusses der Eisenbahngesellschaft zu Darmstadt an seine Committenten vom 18. August 1837. Wir werden diese Brochure bei den übrigen Anführungen durch „II.“ bezeichnen.



Wir können also mit Festigkeit den Vorwurf der „sichtbaren Feindseligkeit gegen diese (Gesellschaft) und gegen das ganze Inland“, den uns der Darmstädter Ausschuss in seiner neuesten Eingabe vom 11. August 1837 macht <sup>1)</sup>, zurückweisen und zur ruhigen Beleuchtung der Gründe übergehen, welche uns dazu bestimmt haben, die allerhöchste Autorisation zum Abschlusse eines mit den Comité's der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft projektirten Vertrages und die gnädigste Concession zur Anlegung dieser Bahn auf dem Großherzoglichen Gebiete unterthänigst nachzusuchen, und damit, als eine konsequente Folge des veränderten Planes, die weitere Bitte zu verbinden, daß die der höchsten Staatsregierung zur Disposition gestellte Aktienbetheiligung von fl. 400,000 der Verfügbareit der Mainzer Gesellschaft anheim gestellt bleiben möchte, weil dadurch die Möglichkeit der Ausführung der Vereinigung bedingt sei.

Ueber den letzten Punkt glauben wir, ehe wir weiter gehen, hier sogleich anführen zu müssen, daß die Staatsregierung jene 800 oder 1000 Aktien nur unter der Voraussetzung der Darmstädter Gesellschaft überlassen hatte, daß die auf dem linken Mainufer damals projektirte Bahn wirklich zu Stande komme, und daß im entgegengesetzten Falle aus diesen Eröffnungen keinerlei Verbindlichkeiten für die Staatsregierung abgeleitet werden könnten <sup>2)</sup>.

Nur in dieser Voraussetzung hatte auch die Darmstädter Gesellschaft das ihr gemachte Anerbieten ange-

---

<sup>1)</sup> II. Seite 47 unten u. 48 oben. — <sup>2)</sup> I. Seite 90.



nommen <sup>1)</sup> und durch unser Gesuch um freie Dispositions-Befugniß über diesen Aktienbetrag werden wir um so weniger den Vorwurf der Unbescheidenheit und Eigennützigkeit auf uns laden, als heute die Voraussetzungen, unter welchen früher das Anerbieten geschah und angenommen wurde, nicht mehr bestehen, und durch die inzwischen eingetretenen veränderten Umstände es der Gesellschaft in Darmstadt möglich geworden ist, sich selbstständig und mit Vortheil durch Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Darmstadt und Mainz und Frankfurt zu theiligen. Der Darmstädter Ausschuß scheint auch weniger Gewicht auf die Zurückhaltung dieses Aktienbetrags zu legen, da er die frühere Ueberlassung nur so obenhin in seiner Eingabe vom 11. August 1837 berührt und es nicht für nothwendig erachtet, sich über diesen Punkt weiter zu äußern.

Wir gehen nunmehr zur Angabe der Motive über, welche uns zu dem ursprünglichen Plane, auf der rechten Mainseite nämlich unsere Eisenbahnverbindung zwischen Mainz und Frankfurt herzustellen, zurückführten; dieselben sind in unserer an die Großherzogl. Staatsregierung unterm 30. Juli 1837 gerichteten Eingabe bereits enthalten und bestanden:

1) In der Unmöglichkeit eine Concession von Seiten

<sup>1)</sup> I. S. 81 pos. 2) unten und 82 oben; II. S. 6. pos. 4). In den Darmstädter Eisenbahn-Certifikaten steht daher auch: „Hierbei ist für den Fall einer Theiligung der hiesigen Eisenbahn-Gesellschaft an den Aktien der Mainz-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft ein verhältnismäßiger Antheil an den Aktien der letztgenannten Gesellschaft mit einbegriffen.“



des Senats der freien Stadt Frankfurt zur Einmündung unserer Bahn auf das Frankfurter Gebiet zu erwirken.

Es ist bekannt, daß wir die uns in Aussicht gegebene definitive Concession für unsere Bahn nach dem hohen Ministerial-Erlasse vom 25. Februar 1837 nur dann erwarten durften, wenn von Seiten der freien Stadt Frankfurt die Erlaubniß zur Anlegung der Mainz-Frankfurter Eisenbahn auf ihrem Gebiete erteilt worden war. Um diese zu erlangen, vereinigten wir uns mit einem sich zu gleichem Zwecke in Frankfurt gebildeten zweiten Comité, welches unter seine Mitglieder mehrere der angesehensten Banquier-Häuser und Notabilitäten Frankfurts zählte, und von dessen kräftiger Unterstützung wir uns den besten Erfolg versprechen mußten.

Drei nach einander von diesem Comité bei dem Senate, um Verleihung der Concession, eingereichte Gesuche wurden von der Hand gewiesen, und das letzte schon am 6. Juni übergebene scheint lediglich zu den Akten genommen worden zu sein, wenigstens wurde uns eine Entscheidung darauf bis heute nicht mitgetheilt.

Alle Einleitungen und Bemühungen, eine günstige Entschließung hohen Senates zu erwirken, blieben fruchtlose Versuche; sogar die nachgesuchte Erlaubniß zur Aufnahme und Nivelirung des Frankfurter Gebietes, zur Ermittlung der Bahnlinien auf dem linken Mainufer, wurde abgeschlagen, während wir früher die Erlaubniß für das rechte Ufer sehr bereitwillig erhalten hatten.

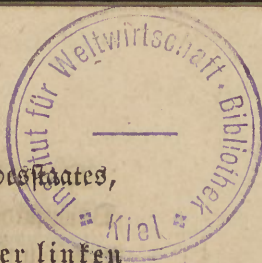


2) In den von uns nicht zu beseitigenden Schwierigkeiten der Führung der Bahn von der linken Mainseite nach Kastel.

Aus Rücksichten für die Vertheidigung der Festung wird wohl nur eine solche Bahn die Genehmigung der competenten Militärbehörden erhalten können, welche in direkter Verbindung mit der Festung selbst steht und in dieselbe einmündet. Man wird, so viel uns bekannt ist, gegen jede andere Bahn, welche in einer bestimmten Nähe der Festung ausmündet, Einsprache erheben, weil die Festungen nach ihren Bestimmungen, die Land- und Wasserkommunikationen schließen sollen. (Hierdurch allein zeigt sich also auch schon, abgesehen von allen andern, die Unausführbarkeit des neuesten Darmstädter Projekts, die Ausmündung auf der Bleiaue). Die Führung der Eisenbahn mittelst einer Brücke über den Main müßte ebenfalls zu manchen Anständen und Bedenklichkeiten Anlaß geben, da diese Brücke über einen Fluß in der Nähe der Festung nicht ohne ein besonderes neu zu errichtendes Vertheidigungswerk wird zugelassen werden können, dessen Ausführung, vielleicht selbst auf unsere Kosten, manches andere, hier nicht zu berührende Hinderniß finden dürfte.

War es uns möglich, hier einen Ausweg zu finden, und stand zu erwarten, daß unsere hohe Staatsregierung, durch das Bestehenlassen der einmal ertheilten provisorischen Concession, das Interesse der Vertheidigung des gesammten deutschen Vaterlandes, auf Kosten unerwiesener kommerzieller und indu-





strieller Vortheile zweier Städte eines Bundesstaates, gefährden würde?

Für die Führung der Bahn auf der linken Mainseite fehlte uns also weiter nichts, als zu wissen: wo wir dieselbe anfangen, und wo wir dieselbe endigen sollten?

In dieser Ungewißheit konnten wir unmöglich gleichgültig eine sichtbare Annäherung der Taunus-Eisenbahn=Comites bemerken, und unsere Hoffnungen wurden bald zu lebhaften Unterhandlungen über die gemeinschaftliche Ausführung der von Frankfurt nach Mainz und von da nach Wiesbaden projectirten Taunus-Eisenbahn; der Vertrags-Entwurf, unser eingereichtes Gesuch ist bekannt; der Darmstädter provisorische Ausschuß hat uns der Mühe überhoben, für deren Veröffentlichung zu sorgen.

In dieser von uns dem Großherzgl. Ministerium unterm 30. Juli d. J., dem Tage nach der abgehaltenen Generalversammlung, übergebenen Bittschrift sind, außer den so eben ausgeführten zwei Hauptpunkten, noch verschiedene andere Gründe hervorgehoben, welche uns zu dem vorgelegten Vertrage mit der Taunus-Eisenbahngesellschaft bestimmten. Unsere Gründe sind in dieser Eingabe nur gedrängt aufgeführt, eigentlich nur angedeutet, weil sie allein der umsichtigen Prüfung einer Staatsregierung vorgelegt werden sollten, welche zu ihrer Entschließung unserer ausführlichen Deduktionen wahrlich nicht bedurfte, und, mit allen Verhältnissen vertraut, die sich unserem Unternehmen entgegenstellenden Hindernisse genau kannte.



Die über diese Eingabe verbreitete Beleuchtung des Darmstädter Ausschusses hat jedoch diese Motive und damit unsere Absichten in ein ganz falsches und gehässiges Licht zu stellen gesucht, daß wir uns veranlaßt sehen, durch eine ausführliche Entwicklung das, dadurch vielleicht irre geführte Publikum in den Stand zu setzen, ein richtiges Urtheil darüber zu fällen. Wir führen die Gründe in der früher beliebten Reihenfolge und Fassung auf und werden in der näheren Auseinandersetzung derselben zugleich die Einwendungen des Darmstädter Ausschusses widerlegen.

### Erster Grund.

„Eine Verbindung zweier Städte, deren kommerzielle Verhältnisse so vielfache Berührung erzeugen, wird von dem höchsten gewichtigsten Einflusse auf die glücklichen Resultate des Unternehmens sein, und eine Trennung zugleich eine Relation stören, welche die Lage dieser Städte und die Zeit gleichsam geheiligt und konsolidirt hat“<sup>1)</sup>.

Die Richtigkeit dieser Ermägung ist zu sehr in die Augen fallend, als daß sie nicht unumwunden zugegeben werden müßte; auch beschränkt sich der Darmstädter Ausschuß darauf, zu bemerken:

„Auch wir erachten eine Verbindung zweier Städte, wie Mainz und Frankfurt, mittelst Eisenbahnen von hohem und wichtigem Einfluß auf die glücklichen Resultate der in Frage stehenden Eisenbahn-Unternehmung. Allein nur eine Verbindung beider Städte, nicht ihre Trennung ist ja auch der Zweck des bisher dießseits gehegten Pro-

<sup>1)</sup> II. Seite 33. 1) u. S. 44. 1). —



jetzt. Sollte man auch in Frankfurt fürs erste in dem bisherigen System verharren und dadurch die aus dem Großherzogthum Hessen hervorgehende Unternehmung genöthigt sein, sich an Frankfurt vorbei nach Offenbach zu wenden, so wäre damit doch immer Mainz von Frankfurt nicht getrennt, sondern es wären beide Städte einander schon unendlich näher gebracht<sup>1)</sup>.

Wir sind von dem Erfolge, die Verbindung auf diese Weise hergestellt zu sehen, nicht so überzeugt, wohl aber als Mainzer viel zu sehr dabei theilhaftig, als daß wir uns beruhigen könnten, die Ausführung in unbestimmter Zukunft zu erblicken. In dem Umstande, daß die Bahn bis Offenbach oder Neuisenburg geleitet werden soll, fanden wir aber keine erfolgreiche Annäherung der Städte Mainz und Frankfurt, vielmehr würde dieser Weg ganz unbenutzt bleiben, indem Frankfurt durch den Zug seiner Bahn nach Bieberich eine neue Verbindungsstraße mit dem Rheine gewinnt, welche die gewohnte Communication mit Mainz entbehrlich macht und die vorzugsweise gewählt werden wird, so lange keine direkte Eisenbahn von Mainz nach Frankfurt führt. Unsere Befürchtung ist aber um so begründeter, da als bekannt vorausgesetzt werden darf, daß Frankfurt und Nassau die Eisenbahn von Frankfurt an die Grenze der Koftheimer Gemarkung, so wie auch nach Wiesbaden, mit einem Zweige nach Bieberich, bauen, um so zuverlässiger bauen, da hierzu die Concessionen von Sr. Durchlaucht dem Herzoge von Nassau und dem

---

<sup>1)</sup> II. S. 44.



hohen Senate der freien Stadt Frankfurt ertheilt, bereits 40 Prozent eingezahlt und dadurch Verpflichtungen der Unternehmer den Aktionnären gegenüber eingegangen sind, welche die Vollendung nothwendig erheischen und dieselbe auch jenen Unternehmern, abgesehen von den ihnen zu Gebote stehenden großen Mitteln, zur wahren Ehrensache machen.

Es ist ferner bekannt und gewiß, daß dieser Bau schon binnen einigen Wochen beginnen wird, da das nach bereits abgeschlossenen Verträgen zu liefernde Eisen aus England theilweise unterwegs ist, die Baurequisiten bereits angeschafft sind, auch ein Theil des Geländes zwischen Frankfurt und Höchst erworben und außerdem zur Ausführung des ganzen Bau's der bekannte Ingenieur Hr. Denis für mehrere Jahre kontraktmäßig gewonnen ist.

Diesem in der Ausführung bereits begriffenen Unternehmen gegenüber sollte, unter Verwerfung des von uns vorgelegten Planes, und Adoptirung des von der Darmstädter Gesellschaft ausgehenden Projektes, der Bau einer Eisenbahn von der Mainspitze (Bleiaue) nach Offenbach zuerst einmal versucht werden!?!<sup>1)</sup>

---

<sup>1)</sup> Sachverständige geben an, man brauche von dem Fischthor bis an die Bleiaue mit einem Dampfschiffe 15 Minuten, das Abfahren und Anlanden nähme auch 10 Minuten Zeit in Anspruch, so daß also 25 Minuten nöthig seien, um auf die Eisenbahn zu gelangen.

Auf der rechten Seite kann die Taunus-Eisenbahn, selbst bei dem Ausflusse der Stadt Mainz von derselben, dennoch auf Nassauischem Gebiete bis auf eine Entfernung von etwa einer halben Stunde von Kastel geführt werden, so daß man wohl von Mainz aus eben so schnell auf die Taunus-Eisenbahn, als auf die Bleiaue gelangen kann.



Das letztere Unternehmen steht also schon insofern gegen Ersteres im Nachtheil, als es erst später ausgeführt werden kann und überdies die Verbindung zwischen Mainz und der Mainspitze neben dem größten Zeitaufwande so bedeutenden Inconvenienzen unterliegt, daß wir auch, selbst bei billigeren Preisen, nicht einmal eine Hoffnung auf Erfolg bei dem Fremdenverkehre auf dieser Concurrencybahn sehen können. Im Winter, wenn der Rhein Eis führt, müssen die Dampffähren ihre Fahrten einstellen, und der Reisende ist genöthigt, in einem Kahn nach Weisbaden überzusetzen, um von da nach Mainz zu gelangen. Bei hohem Wasserstande ist das ganze Terrain auf der Mainspitze überschwemmt, die Bahn und die Etablissements, welche ohnedies mit bedeutenden Kosten sehr viel höher gelegt werden müssen, liegen wie ein Eiland in einem See.

Wir möchten darum die gewerbetreibenden Bürger unserer Vaterstadt nicht theilnahmslos auf die sehr leicht unterbrochene Verbindung mit Frankfurt auf der linken Seite warten lassen, wenn die auf der rechten durch unsern Beitritt gewiß und bald errichtet sein wird.

Wir werden die Frage: ob Frankfurt sich bewegen finden wird, später die Bahn in sein Gebiet aufzu-

---

Die Schnelligkeit der Fahrt auf den beiden Bahnen selbst mag sich gleich sein; allein auf der linken Seite kommt man zu demselben Zeitpunkte, an welchem die Rechts-Reisenden in Frankfurt sind, in Offenbach an, und hat dann noch das Vergnügen, eine gute Stunde Wegs, ohne Eisenbahn, nach Sachsenhausen in einem Blamagewagen zurückzulegen.



nehmen, welche von der Mainspitze nach Offenbach zu führen beabsichtigt wird, hier noch unberührt lassen, glauben aber, nach Vorstehendem, annehmen zu müssen, daß auf der Bahn von Frankfurt nach der Koftheimer Gemarkungs-Grenze sich mehr Passagiere bewegen werden, als auf einer Eisenbahn von der Mainspitze nach Neuisenburg und Offenbach, wenn diese je ausgeführt werden sollte. Gütertransport ist zwar untergeordneter Zweck unserer Eisenbahn, allein derselbe wird sich auf der linken Seite, aus den bereits bei dem Personen-Transporte entwickelten Gründen, eben so wenig günstig gestalten, ja für ihn wird noch die weitere Belästigung eintreten, daß alle dem Rheinzölle unterworfenen Güter, bei der weiteren Ueberschiffung von Mainz aufwärts nach der Mainspitze, den bestehenden Abgaben von 13½ Cts. per Centner unterliegen.

### Zweiter Grund.

„Eine Verbindung mit Wiesbaden erscheint durch  
„die Frequenz während eines großen Theiles des  
„Jahres dem industriellen Vortheile der Stadt  
„Mainz höchst förderlich.“

Der Darmstädter Ausschuss hat an und für sich diesen Grund nicht widerlegt, behauptet vielmehr:

„daß die Anlegung einer Eisenbahn zwischen Mainz und Wiesbaden, als etwas ganz Unabhängiges von der Anlegung einer Eisenbahn zwischen Mainz und Frankfurt erscheine; sie könne erfolgen, wenn auch die Eisenbahn-Verbindung zwischen letzteren beiden Städten auf dem linken Mainufer eintrete, — ja, sie könne erfolgen, wenn



auch Frankfurt und Mainz auf keiner Seite des Maines mit einer Eisenbahn beglückt werde <sup>1)</sup>."

Dieser Ansicht vermögen wir indeß nicht beizupflichten, da die Bahn von Frankfurt nach Wiesbaden, wie sich nach dem beharrlichen Sinne unserer reichen Nachbarn erwarten läßt, unbezweifelt zu Stande kommt, und so eine selbstständige Eisenbahn-Verbindung zwischen Mainz und Wiesbaden nothwendig eine solche zwischen Mainz und Frankfurt herstellen würde, indem man alsdann auf dem für eine Eisenbahn unbedeutenden Umwege direkt von Kastel über Wiesbaden nach Frankfurt fahren könnte. Daß es dann Niemand einfallen wird, von der Bleiaue nach Neuenburg oder Offenbach zu fahren, um nach Sachsenhausen und von da erst über die Brücke nach Frankfurt zu gelangen, bedarf keines nähern Beweises.

Würde eine Bahn von der Bleiaue nach Offenbach gebaut, so ist die Ausführung der Bahn von Mainz nach Wiesbaden unmöglich, weil alsdann mittelbar und gegen die von der Darmstädter Gesellschaft bei der Großherzoglichen Regierung erbetene Ausschließung einer rechtseitigen Eisenbahn von dem Großherzoglichen Gebiete eine Verbindung der Städte Mainz und Frankfurt hergestellt wäre. Die Richterrichtung der Bahn von Mainz nach Wiesbaden müßte aber als nächste Folge haben, daß Mainz den bisher zwischen beiden Städten bestandenen bedeutenden kommerziellen und industriellen

---

<sup>1)</sup> II. Seite 45.



len Verkehr, der allerdings für unsere Stadt wesentliche Beachtung verdient, größtentheils einbüßte und Frankfurt zuflösse, welche Verhältnisse der provisorische Ausschuss in Darmstadt — vielleicht aus Unbekanntheit — nicht gebührend zu würdigen scheint. <sup>1)</sup>

### Dritter Grund.

„Zwei nebeneinander herlaufende Bahnen, zwischen denen die so gewichtige dritte Kommunikation durch den Mainfluß sich befindet, müssen sich wechselseitig untergraben <sup>2)</sup>.“

Auf diese Behauptung des Mainzer Comite's geschieht der Darmstädter Ausschuss selbst ein:

„es wäre allerdings eine nicht eben erfreuliche Erscheinung, eine Eisenbahn auf jedem Ufer des Mains zwischen Frankfurt und Mainz hinziehen zu sehen <sup>3)</sup>.“

Nun ist aber ad. 1 nachgewiesen worden, daß die Bahn von Frankfurt nach der Rostheimer Gemarkungsgrenze gebaut wird und muthmaßlich von einem größern Personenverkehr, vermöge des einfachern Fortkommens, der größern Annehmlichkeiten der Gegend und deren stärkern Bevölkerung, belebt werden wird, als die projektirte Bahn von der Bleiaue nach Offenbach.

Wäre die herzogl. nassauische Grenze nicht so nahe bei Mainz und zwar näher, als die Großherzoglich Hessische bei Frankfurt, so würde der Darmstädter Ausschuss recht haben, wenn er sagt:

---

<sup>1)</sup> Wird eine Bahn von Wiesbaden nach Frankfurt, und keine von Wiesbaden nach Mainz geführt, so ist durch die Fahrt auf der Eisenbahn Wiesbaden Frankfurt näher gebracht, als Mainz, welches gewiß für den Handel und die Gewerbe unserer Stadt beachtungswerth ist. — <sup>2)</sup> II. Seite 33 u. 45. — <sup>3)</sup> II. Seite 45.



„Die Unternehmer sind alsdann beschränkt auf den nur während weniger Monate im Jahr bestehenden Verkehr zwischen Frankfurt und Wiesbaden. Denn voraussichtlich wird sich ihrer Bahn kein Verkehr von und nach Mainz zuwenden, wenn zugleich auf der linken Mainseite eine Eisenbahn bis dicht an diese Stadt besteht“<sup>1)</sup>).

Allein die leichtere Verbindung der Taunus-Eisenbahn mit Mainz wird verhindern, daß die Starkenburger, nach Offenbach führende, Bahn

„das ganze Jahr hindurch einen wahren Handelsweg abgebe“).

Die fernere Behauptung:

„daß die linke Bahnstrecke zwischen Frankfurt und Mainz höchstens nur die Hälfte jenes rechtseitigen Anlagekapitals erfordert;“<sup>2)</sup>

scheint auf irrthümlichen Voraussetzungen zu beruhen. Man hält sich hier nämlich an die gewöhnliche Behauptung: die rechte Bahn koste 3 Millionen, die linke dagegen nur 1½ Millionen Gulden.

Wenn aber für die Taunus-Eisenbahn 3 Millionen Gulden Aktienkapital in Aussicht genommen sind, so muß man nicht vergessen, daß darin zugleich das Kapital zur Erbauung der Bahn von Mainz nach Wiesbaden und der Zweighahn nach Bieberich mit einbegriffen ist, das Kapital auch mit deswegen so hoch gegriffen wurde, um Nachforderungen, welche leider bei Erbauung der Eisenbahnen fast überall stattfanden, von vorn herein zu beseitigen.

Fassen wir die Gründe, weshalb die Eisenbahn auf dem rechten Mainufer mehr kosten soll, als auf der

---

<sup>1)</sup> II. Seite 46. — <sup>2)</sup> Daselbst. — <sup>3)</sup> Daselbst.



linken, näher ins Auge, so finden wir nur eine Ursache, daß die Erwerbung des Grund und Bodens für die Eisenbahn auf dem rechten Mainufer mit mehr Schwierigkeiten und Kosten verknüpft ist, als auf dem linken Ufer, denn:

- a) das Terrain auf dem rechten und linken Mainufer zwischen Frankfurt und Mainz ist fast gleich günstig zur Anlage einer Eisenbahn auf beiden Ufern, besonders schwierige Erdarbeiten sind nicht auszuführen;
- b) da beide Bahnen fast gleich lang sind, so ist der Oberbau derselbe;
- c) die Brücke über die Nidda und die übrigen auf der rechten Mainseite zu überbrückenden Bäche können füglich einer Brücke über den Main oder den Kosten einer Dampffähre an der Blei-Lue gegenübergestellt werden.

Nun aber sind für eine Bahn von Mainz nach Frankfurt bei einer Länge von 13,200 Klafter, bei 5 Klafter Bahnbreite, 165 Morgen heff., mithin, einschließlich der sonstigen Etablissemens, etwa 170 Morgen erforderlich.

Wir wollen annehmen, der Morgen koste durchschnittlich 800 fl. auf der rechten Mainseite, so werden zum Ankauf des Grundeigenthums daselbst 136,000 fl. erforderlich sein.

Dagegen soll der Boden auf der linken Mainseite nur 200 fl. per Morgen angenommen werden, so kostet das erforderliche Gelände für die Bahn auf dieser Seite 34,000 „



Unter diesen Voraussetzungen würde daher die Bahn auf dem rechten Ufer mehr kosten als auf dem linken, 102,000 fl. nicht aber das Doppelte, wie der Darmstädter Ausschuss behauptet hat.

Dem Leser dürfen wir hiernach das Urtheil überlassen, ob diese Mehrkosten auf die Höhe des Bahngeldes bedeutend influenciren werden.

Uebrigens hatte der Darmstädter Ausschuss in seiner Eingabe an das Großherzogl. Hess. Ministerium vom 29. März 1836 aus andern Gründen selbst vorgeschlagen, die Eisenbahn von Mainz auf dem rechten Mainufer bis Flörsheim und dann die Bahn auf einer festen Brücke über den Main auf dem linken Ufer nach Sachsenhausen zu führen<sup>1)</sup>. Dieser Bahntheil auf dem rechten Mainufer durchzieht aber gerade das theuerste Terrain der ganzen Bahn, nämlich die Weinberge bei Hochheim, denn das übrige Terrain auf der rechten Mainseite, welches von der Bahn durchzogen wird, besteht, mit wenigen Ausnahmen, nur in Ackerland und Wiesen.

#### Vierter Grund.

„Es ist der nicht unbedeutenden Beachtung werth, „ein bisher bestandenes freundschaftliches Verhältniß zwischen den drei Ländern und ihren Bewohnern „nicht durch ein mehr oder minder feindlich sich entgegengetretendes Unternehmen zu stören“<sup>2)</sup>.

---

<sup>1)</sup> I. Seite 38, 39 u. a. — <sup>2)</sup> II. Seite 33 u. 47.



Daß wir hier, wo von einer Störung des guten Einvernehmens zwischen drei Nachbarländern nur in Beziehung auf Verkehr, Handel und Gewerbe die Rede ist, nicht das Großherzogthum Hessen, das Herzogthum Nassau und die freie Stadt Frankfurt als Staaten, in politischer Hinsicht, betrachtet und, von diesem Gesichtspunkte aus, das Eintreten einer feindlichen Stellung vorausgesetzt haben, brauchen wir wohl nicht, der Darmstädter Auslegung gegenüber, zu erklären.

Ob es aber eine erfreuliche Erscheinung für den wahren Freund des Vaterlandes sein kann, wenn der Hesse, aus kleinlichem Egoismus oder habfüchtiger Gewinnsucht, mit „sichtbarer Feindseligkeit“ des Nachbarn Gebiet in Nassau oder in Frankfurt bei einem Unternehmen meidet, welches Alle zu einem Interesse vereinigen sollte, ist eine Frage, die wir, bei den bekannten Gesinnungen vieler Mitglieder des Darmstädter Ausschusses, in einem ganz andern Sinne beantwortet hätten erwarten dürfen.

Preußen hat durch den großen deutschen Zollverein ein festes Band um die meisten Bundesstaaten geschlungen, — Hessen wird, durch Genehmigung unseres Unternehmens, seine Provinzen Starkenburg und Rheinhessen mit Nassau und Frankfurt, namentlich auch Darmstadt mit Wiesbaden <sup>1)</sup>, in eine Nähe und gegenseitige Verührung bringen, die dem

---

<sup>1)</sup> Viele der Rücksichten, welche einer Eisenbahn-Verbindung der Städte Mainz und Wiesbaden Bedeutung geben, machen eine solche auch zwischen Darmstadt und Wiesbaden wichtig.



Wohlstande ihrer Bewohner nur höchst förderlich sein können, alte in langer Zeit sich bewährte Verbindungen erhalten und befestigen, neue segenbringende Beziehungen anknüpfen müssen.

Mit welchem „großen Ernste,“ mit welcher unermüdlchen Festigkeit wir die Ausführung des von der Landesregierung gutgeheißenen Projectes der linken Bahn verfolgten, davon zeugen die halbjährigen Unterhandlungen mit dem zweiten Comité in Frankfurt, dessen und unsere beharrliche Sollicitationen und Bemühungen zur Erlangung der Frankfurter Concession und der Genehmigung des Militär-Gouvernements, und unsere vollständig beendigten Vorarbeiten.

Allerdings fanden wir in unserem Verhältnisse zu Darmstadt die Aufforderung zu einer Verständigung mit seinem Ausschusse, — der wir auch bereitwillig folgten, indem wir eine solche Verständigung in Großgerau einleiteten, obgleich unsere projectirte Bahn Darmstadt nicht berührte.

Wie jener Ausschuß an unserer Stelle gehandelt haben würde, läßt sich aus seiner Eingabe vom 29. März 1836 entnehmen, indem er sagt:

„Dadurch, daß die hiesige Gesellschaft sich wegen der Mannheim-Frankfurter Bahn ohnedies schon mit der Frankfurter Gesellschaft vereinbart, wird für die gleichzeitige Mitverwendung dieses Stückes Bahn nach Rüsselsheim und Mainz eine besondere Vereinbarung des Mainzer Comité's mit den Frankfurtern völlig entbehrlich. Daß Mainzer Comité hat in keinerlei Benehmen und in keinerlei Verbindung mit den Frankfurter Unternehmern zu treten.“<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> I. Seite 41.



### Fünfter Grund.

„Wenn auch vorerst der auf der rechten Seite „projektirte Bau nur bis Hochheim geführt wird, „so muß doch die Möglichkeit, ja Wahrscheinlichkeit „angenommen werden, daß eine Verlängerung bis „Kastel in künftigen Zeiten eintreten werde, wo dann „Mainz um die Vortheile wäre, die ihm jetzt bei „einer Gemeinschaft der ganzen Bahn zugewiesen „worden“ <sup>1)</sup>.

An eine Erlaubniß zur Einmündung der Taunus-Eisenbahn auf Großherzogl. Hessischem Gebiete auf der rechten Mainseite nach Mainz, wenn die allerhöchst ertheilte Concession zur Führung einer Bahn von Mainz bis nach Frankfurt auf der linken Seite auszuführen gewesen wäre, haben wir in dem von dem Darmstädter Ausschuss unterlegten Sinne niemals gedacht.

Es ist aber bekannt, daß der Senat zu Frankfurt die Concession zur Einmündung der Mainz-Frankfurter Eisenbahn auf Frankfurter Gebiet nicht ertheilt; es ist ferner bekannt und notorisch sicher, daß die Taunus-Eisenbahn gebaut und bis an die Großherzoglich Hessische Grenze bei Kastel geführt wird. Ist dies der Fall, so wird gewiß mit der Zeit die Gesamtzahl der Bürger von Mainz und Kastel so dringend die Herstellung der Eisenbahn-Verbindung mit Frankfurt und Wiesbaden, durch den Bau der Strecke von Kastel bis in die Taunus-Eisenbahn, nachsuchen, daß die Aktionäre in Mainz, zu deren

---

<sup>1)</sup> II. S. 33 u. 48.



Gunsten und Schutze ihres Unternehmens, die allerhöchste Zusicherung der Ausschließung einer rechtzeitigen Eisenbahn von Frankfurt nach Mainz von dem Großherzogl. Hessischen Gebiet bei Kastel doch nur allein gegeben worden ist, nicht länger das Interesse von Mainz ihrem Aktienvortheile unterzuordnen, und dem allgemeinen stürmischen Verlangen zu widerstreben vermögen werden; — sie selbst werden sich der Bitte ihrer Mitbürger anschließen, und vielleicht die Staatsregierung, im wohlverstandenen Interesse des Landes und, um Mainz nicht ohne direkte Eisenbahnverbindung mit Frankfurt zu lassen, derselben willfahren.

Sagt doch auch der Darmstädter Ausschuß in seiner Erklärung vom 11. August:

„was die erste Zeit nicht vermocht hätte — die Herstellung einer direkten Verbindung beider Städte diesseits des Main — dies würde uns unzweifelhaft die nächste Zukunft bringen, wenn Leidenschaft und Vorurtheil von dem Gebote des allgemeinen Bedürfnisses sich überflügelt sähen“<sup>1)</sup>.

Soll denn Frankfurts Regierung allein geneigt sein, das Gebot des allgemeinen Bedürfnisses anzuerkennen, und unsere erleuchtete Staatsregierung in dieser Hinsicht nachstehen!? Würde aber der Plan des provisorischen Ausschusses der Darmstädter Gesellschaft, von der Bleiche, mit Umgehung des Frankfurter Gebiets, nach Offenbach zu bauen, einmal in's Leben getreten sein, und dann erst die Bewilligung

---

<sup>1)</sup> II. Seite 44.



des hohen Senates für die Ausmündung der linken Bahn nach Frankfurt (Sachsenhausen) erlangt werden, so wäre schon die Bahn in einer ganz andern Richtung und ohne irgend einen evidenten Vortheil zu weit von Frankfurt weggeführt.

Dasselbe muß man auch einwenden, wenn behauptet wird: man solle einerseits nach Offenbach bauen, und andererseits die Eisenbahn auf der Bleiaue ausmünden lassen, um auf diese Art Frankfurt zu zwingen, seine Erlaubniß zur Einmündung der Bahn zu ertheilen. Dieses setzt aber, außer vergeblich aufgewendeten ungeheuren Kosten, ganz besonders noch voraus: „daß für Frankfurt ein Zwangsmittel vorhanden ist und es sich überhaupt zwingen lassen will.

#### Sechster Grund.

„Eine Verlängerung der Bahn von Wiesbaden, sollte sie je zur Ausführung kommen, wird, bezüglich der Expedition von Gütern, weniger von nachtheiligen Folgen sein, als wenn Mainz ohne allen Einfluß dabei bleibt, indem namentlich die Tarifbestimmung dann mit von Mainz abhängen muß, die sonst der willkürlichen Bestimmung der anderen Gesellschaft überlassen ist.“<sup>1)</sup>

Gegen diesen Grund erwidert der Darmstädter Ausschuß, daß die Stadt Mainz selbst bei der Taunusbahn nicht vertreten sei, nur einzelne Bewohner von Mainz, die ihre Aktien verkaufen könn-

<sup>1)</sup> II. Seite 33, 34 u. 48.



ten, dabei betheiligt erschienen; Mainz, d. h. den Theilhabern aus dieser Stadt, nur  $\frac{1}{3}$  der Stimmen zuständen und endlich der Expeditionshandel weit besser durch zulässige geringe Tariffsätze auf der linken, als der rechten Seite geschützt sei.

Auf diese Einwendung diene Folgendes als Widerlegung:

Die Stadt Mainz ist allerdings nicht vertreten, eben so wenig aber auch die Städte Frankfurt und Wiesbaden als solche. Allein so gut wie die Interessenten von Frankfurt und Wiesbaden, werden jene von Mainz, als ihr eignes Interesse, jenes ihrer Vaterstadt zu wahren wissen. Diese Vertretung ist übrigens unabhängig von dem Aktienbesitze, da nach dem Vertrage der zu constituirende Ausschuss gleichmäßig aus Mitgliedern der Comité's von Frankfurt, Mainz und Wiesbaden besteht. Ausserdem wird man einräumen müssen, daß es immer besser ist, bei 6 Stimmen mit zwei Stimmen bei solchen Verathungen, als mit keiner einzigen betheiligt zu sein. Konnten wir auch bei diesem Gesellschaftsvertrag, unter 3 Contrahenten abgeschlossen, und da wir doch nur einen zu vertreten haben, mehr als  $\frac{1}{3}$  der Stimmen verlangen?

Daß der Expeditionshandel von Mainz weit sicherer durch die linksseitige Bahn geschützt werde, weil auf diesem Wege weit geringere Tariffsätze zulässig wären, so vermögen wir dieses, nach dem zu dem dritten Grunde Bemerkten, was auf keinen Täuschungen und falschen Voraussetzungen beruhet, keineswegs zuzugeben.



Wir müssen hierbei noch bemerken, daß wir uns in Bezug auf den Expeditionshandel wesentlich bei der Ausführung des Baues auf der linken Seite, selbst nach der früheren Aeußerung des Darmstädter Ausschusses, und wenn seine Prophezeihungen, was wir nicht hoffen, wahr würden, keinen besonderen Vortheil zu erwarten haben; indem ja dieser Ausschuss in seiner Eingabe an die Staatsregierung vom 29. März 1836 darüber selbst Folgendes sagt:

„In diesem wichtigen Vortheile des Uebergangs unweit der Bleiaue kommt noch dessen leichte Zugänglichkeit für die ganze Provinz Rheinhessen, so daß die dortigen Einwohner, Produzenten und Transport-Unternehmer dann nicht nöthig haben, die Stadt und Festung Mainz zu passiren, um auf die Eisenbahn zu gelangen“<sup>1)</sup>.

### Siebenter Grund.

„Bei einer Vereinigung kommt der Aktiennutzen des  $\frac{1}{3}$  Antheils von den drei Millionen den diesseitigen (Mainzer) Aktionnären zu gut, während, bleibt die Million an Frankfurt und Wiesbaden überlassen, diesen die alleinigen Vortheile und so die Erleichterung ihrer Unternehmungskosten zufällt“<sup>2)</sup>.

---

<sup>1)</sup> I. Seite 34. Das heißt doch mit klaren Worten: unserer Stadt sogar die ganze Provinz abschneiden! — Dies wäre zwar kein unhessisches, undeutsches Unternehmen, wie der Darmstädter Ausschuss II. Seite 67 unseren neuesten Plan titulirt, gewiß aber ein unmainzisches. — <sup>2)</sup> II. Seite 34, 49 u. 50.



Hätten wir diesen Grund allein, ohne Verbindung der übrigen, bei unserer hohen Staatsregierung geltend gemacht, so würde die Klage des Darmstädter Ausschusses: wir wollten hohe und wichtige Landesinteressen gewinnstüchtigen Spekulationen opfern, uns vielleicht mit Recht gemacht worden sein. Wenn aber, neben acht gewichtigeren Gründen, für eine, die hohen Interessen von drei Ländern fördernde Unternehmung gegen einen, nur den vermeintlichen Vortheil von einer Stadt beabsichtigenden (unausführbaren) Plan, auch noch das weitere Motiv in die Waagschale gelegt wird, daß durch eine Entscheidung zu Gunsten unseres Unternehmens große und empfindliche Verluste von vielen Familien abgewendet werden, so dürfte dieser Punkt, im Interesse unserer Mitbürger und Committenten hervorgehoben, bei der bekannten Fürsorge unserer Regierung ebenfalls einige Beachtung finden!

Die Darmstädter Aktionnäre werden um so mehr hiermit einverstanden sein, als der Ausschuß in seiner Erklärung vom 11. August 1837, worin er unserem siebenten Grunde alles Gewicht abspricht, zur Unterstützung seines Gesuches anführt:

„daß eine große Anzahl der Bewohner dieses Landes, welche im Vertrauen auf das glückliche Gedeihen der von hoher Staatsregierung bisher so sehr in Schutz genommenen diesseitigen Eisenbahn-Unternehmung Aktien um namhaften Preis bis zu 30—35 pCt. Ago an sich gekauft haben, mit bangen Gefühlen der nächsten entscheidenden Entschließung der hohen Staatsregierung entgegensteht, und von den nähern Verhältnissen nicht unterrichtet, nicht ohne Grund darum bang entgegensteht,



weil bei einem bereits zum Durchschnittspreis von etwa 25 pCt. stattgefundenen Umsatz von mehreren 100,000 fl. der dieseitigen Aktien der Verlust eines sehr bedeutenden Kapitals auf dem Spiele zu stehen scheint“<sup>1)</sup>.

Uebrigens müssen wir der Darmstädter Beleuchtung des siebenten Grundes noch entgegenen: Der Werth, den das allgemeine Vertrauen einem Unternehmen bleibend gibt, mag doch wohl etwas mehr, als bloße Jobberei sein, denn anderwärts hat das rastloseste Bemühen nicht gleich günstigen Erfolg gehabt, obgleich die regelmäßigen Mittheilungen von bedeutenden Umsätzen zu steigendem Course in mehreren öffentlichen Blättern von der Thätigkeit der Darmstädter Stockbörse Zeuge sind.

Da wir unter „Aktien n u z e n“ auch die später von dem Ertrage der Bahn zu hoffenden Zinsen und Dividenden verstehen, so fällt der im zweiten Theile der jenseitigen Beleuchtung dieses Motivs behauptete „d i a m e t r a l e W i d e r s p r u c h“ weg.

#### Achter Grund.

„Die Vortheile und das Interesse unserer Stadt, sowie des Großherzogthums, welche eine Verbindung zwischen Mainz und Darmstadt und der zu erwarten stehenden Verbindung mit Mannheim und Karlsruhe erzeugen muß, sind durch die reservirte Einmündung eines Armes von Darmstadt aus nach Frankfurt und auf den Einmündungspunkt auf die Taunus-Eisenbahn in Aussicht stehenden Bahn gewahrt, deren Richtung die so unablässig bewiesene

<sup>1)</sup> II. Seite 69 u. 70.



„Sorgfalt der höchsten Staatsregierung auf das Vortheilhafteste anzuordnen sich veranlaßt sehen wird“.)“

Es wird dem Mainzer Comite der Vorwurf gemacht, es habe durch den Artikel 10 des Vertrags die vaterländischen Interessen sorglos behandelt.

Eine klare Ansicht der Verhältnisse wird den Grund dieser Behauptung überzeugend beweisen.

Der Artikel 10 bedingt vor Allem, daß die zur Verbindung von Darmstadt und Mainz dienende Bahn das Recht habe, in die Taunusbahn einzumünden.

Für dieses zum Vortheil von Hessen und Nassau erworbene Recht bedingt sich Frankfurt ein Gleiches für sich, (woraus jedoch Hessen einen gleichmäßigen Nutzen zieht,) daß nämlich, wenn eine Bahn von Darmstadt nach Mainz gehe, eine gleiche von dort nach Frankfurt gehen müsse. — Ueber die Art der Ausführung ist bedungen, daß:

gleichzeitig — also nicht früher als die Eisenbahn-Verbindung zwischen Darmstadt und Mainz, eine solche zwischen Darmstadt und Frankfurt hergestellt sein müsse.

Daß die Einmündung der Darmstadt-Mainzer Bahn in die Taunusbahn nicht eher geschehen soll, bis die Bahn zwischen Darmstadt und Frankfurt befahren werden kann. Daß die Genehmigung der betreffenden Regierungen eingeholt, und dann erst über den Ort der Einmündung und über alle übrigen festzusetzenden Bedingungen eine Vereinbarung mit der Taunus-Eisenbahn statt zu finden hat.

---

\*) II. Seite 34, 50 u. 51.



Die zu lösende Aufgabe war: die Städte Frankfurt, Darmstadt, Mainz und Wiesbaden auf geradesten Wegen in unmittelbare Verbindung zu bringen, und dabei die Interessen der betheiligten Staaten allerseits zu befriedigen, ohne der Unternehmung selbst unnöthige Opfer aufzulegen.

Eine Bahn durch das eigene Land zu führen, mag ein Vortheil sein, derselbe darf aber, wenn mehrere Länder kontrahiren, zu keiner Uebervortheilung ausarten, und dabei den Unternehmern selbst kein unnöthiger Nachtheil zugefügt werden, der doch offenbar wäre, wenn man die Bahn durch ein weniger bevölkertes Land führte, während dem man, bei Vermeidung eines doppelten Flußüberganges, eine Stadt und eine Menge Flecken zur Alimentation der Frequenz benutzen könnte.

Die Bahn, welche Darmstadt mit Frankfurt und Mainz verbindet, soll gleichzeitig befahren werden, eine Bedingung, die blos aus der von Frankfurt befürchteten Möglichkeit entsteht, daß das Großherzogthum Hessen, im größern Interesse seines Landes, blos die Einmündungsbahn nach Mainz erbauen, und dann erst, oder vielleicht gar nicht eine Bahn von Darmstadt nach Frankfurt führen werde.

Es sollen beide Verbindungen direkt und unmittelbar sein; diese Bedingung entsteht aus der nämlichen Furcht, daß Hessen die Verbindungsbahn bis Höchst, oder gar tiefer Mainabwärts führe, daß mithin bei dem Durchgange zu Höchst eine Umladung der Personen oder Waaren stattfinde, also nur eine mittelbare Verbindung mit Frankfurt hergestelle



werde, während jene nach Mainz direkt und unmittelbar stattfinde.

Beide Bedingungen sind also im Gefühle der Billigkeit zugegeben, und keinem Unbefangenen kann dabei einfallen, daß unter einer direkten (unmittelbaren) Verbindung zugleich eine gradlinigte, separirte Bahn zu verstehen, und daß nicht eine solche Verbindung mittelst einer einzigen Bahn, die eine Strecke Wegs von Darmstadt nach dem Main hinzieht, herzustellen sei <sup>1)</sup>, und dann mit einem Arm die direkte Verbindung mit Frankfurt resp. Sachsenhausen und mit dem andern Arm jene direkte unmittelbare Verbindung mit Mainz, welche alsdann gewiß nicht gradlinigt und doch direkt ist, zu bewirken.

Da nun die kontrahirenden Gesellschaften den betreffenden Regierungen keine Gesetze vorzuschreiben, wohl aber solche von diesen zu empfangen haben; so ist festgesetzt: daß alle diese Stipulationen vorher von den betreffenden Regierungen die Genehmigung erhalten müssen, und dann erst der Ort der Einmündung bestimmt, die Bedingungen für dieselbe festgesetzt und alle übrige Vereinbarungen mit der Taunus-Eisenbahngesellschaft getroffen werden sollen. In dieser Absicht wurde, ohne unserer hohen Staatsregierung etwas vorschreiben zu können oder zu wollen, dieselbe in unserer Eingabe vom 30. Juli jüngst Art. 8. gebeten, die Richtung der Einmün-

---

<sup>1)</sup> Siehe die rothgezeichnete Bahnstrecke von Darmstadt nach Walldorf auf beigeodrucker Karte.



dungsbahn auf das Vortheilhafteste anzuordnen, um das Interesse unserer Stadt, so wie des Großherzogthums zu wahren, überzeugt, daß man um dieses nicht besorgt zu sein brauche, wenn dasselbe in die Hände unserer weisen väterlichen Regierung niedergelegt wäre.

Wer wird zweifeln, daß nicht unsere Regierung von ihrem erhabenen Standpunkte aus auch andern Staaten gegenüber, einem von ihren Unterthanen zum Vorthelle des ganzen Landes ausgehenden Unternehmen, durch Abschließung von Staatsverträgen den nöthigen Schutz wird angeheißen lassen?

Den Beweis der Uebereinstimmung der Ansichten des Frankfurter Comite's mit den hier entwickelten und die Widerlegung der Behauptung des Darmstädter Ausschusses<sup>1)</sup>, welche man, aus zuverlässiger Quelle geschöpft zu haben, sich das Ansehen gibt, ersehe man aus der unten abgedruckten Erklärung des Frankfurter Comite's.<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> II. Seite 52.

<sup>2)</sup> Frankfurt a. M., den 11. September 1837. Das Frankfurter Eisenbahn-Comite nimmt keinen Anstand zu erklären:

Daß es bei Stipulirung des Art. 10 des Vertrags mit Mainz in Betreff der Bahneinrichtung von Darmstadt nach Mainz und Frankfurt, kein anderes Interesse zu bewahren hatte, als daß der Reisende, welcher von Darmstadt nach Frankfurt sich begeben will, nicht genöthigt sein müsse, durch die Einmündung bei Raunheim, oder dem sonst aufzufindenden, von den vereinigten Comite's zu Frankfurt und Wiesbaden zu consentirenden Einmündungspunkte, durch den von Mainz abzuwartenden Dampfwagen nach Frankfurt zu gelangen.

Das Comite hält sich nicht für befugt, die Richtung jener Bahnen zu bestimmen, was einzig denjenigen Comite's in Frankfurt und



**Zweiter Grand.**

„Wird die Erbauung einer Brücke bei Klostheim  
 „nicht gestattet, oder unausführbar, so muß die Her-  
 „stellung jener Verbindung mit Mainz von der Main-  
 „spitze aus mit einer Dampföhre bewirkt werden, wo-  
 „bei, abgesehen von den Hindernissen des Waarentrans-  
 „ports, die Betriebskosten und Zinsen des Kapitals  
 „sogar höher sich stellen, als die Zinsen der Anlage  
 „und Unterhaltungskosten einer Brücke über den Main  
 „und des Stücks Eisenbahn von der Brücke bis Kastel.  
 „Auch angenommen, die Bewilligung des hohen  
 „Senats für die Einmündung der Bahn auf der lin-  
 „ken Seite nach Frankfurt dürfte noch in Aussicht  
 „gestellt werden, so wird jedenfalls die Herstellung  
 „einer zweiten Brücke bei Sachsenhausen nach Frank-  
 „furt der Gesellschaft zur Last fallen und bedeutenden  
 „Kostenaufwand erheischen.“<sup>1)</sup>

Indem wir Alles, was der Darmstädter Ausschuß  
 in seiner Druckschrift<sup>2)</sup> gegen die Mainbrücke bei  
 Klostheim sagt, als richtig anerkennen, und als Be-  
 weis der Unausführbarkeit der linken Mainz-Frankfur-

Darmstadt, welche diese Bahnen zu bauen beabsichtigen, so wie  
 der Genehmigung der resp. hohen Staats-Regierungen überlassen  
 bleiben muß.

Wollte das Frankfurter Comité gegen die Richtungen in vorge-  
 legter Planskizze (man sehe die hier beigelegte Karte), welche nicht  
 zwei verschiedene, sondern eine Stammbahn, von Darmstadt  
 ausgehend, und in zwei Zweigbahnen sich theilend, ausweist, Ein-  
 spruch thun, so würde sich dasselbe der Annahme einer Bestim-  
 mung schuldig machen, was nicht in seiner Absicht liegt.

Namens des Comité

Gedr. Bethmann.

<sup>1)</sup> II. Seite 34 u. 53. — <sup>2)</sup> II. S. 53 u. 54.



ter Eisenbahn gelten lassen wollen, müssen wir die Verbindung der Bahnausmündung bei der Bleiaue mit Mainz durch Dampffähren, welche von dem Darmstädter Ausschuss wegen ihrer Einfachheit, Wohlfeilheit und Zweckmäßigkeit ganz besonders hervorgehoben wird, in nähere Betrachtung ziehen.

Ueber die speziellen Einrichtungen und sonstigen Verhältnisse der Dampffähren und deren Beziehungen zu den Eisenbahnen sind bis jetzt, so viel uns bekannt ist, in Europa keine Erfahrungen gewonnen worden; Amerika liegt uns aber zu fern, um uns aus den dort angestellten Versuchen einen sicheren Haltspunkt zu verschaffen. Wir lassen deshalb die Angaben des Ausschusses in Darmstadt darüber auf sich beruhen, — wollen uns aber einen praktischen und, wie wir glauben, sichern Anhaltspunkt hinsichtlich des Kosten-Aufwands an Kapital und Betrieb dadurch verschaffen, daß wir die Resultate der, für die Dampfschiffahrt auf dem Rheine gewonnenen Erfahrungen hier anführen, um daraus zu zeigen, wie kostbar der Betrieb einer Dampffähre ist.

Ein Schiff mit mindestens 40 Pferdekraft <sup>1)</sup>, ohne Kajüten, jedoch mit Obdach für die Reisenden, mit Hingewlassung der sonst gewohnten Eleganz, würde wenigstens kosten . . fl. 40,000.

Zinsen vom Kapital 5%

Verschleiß . . . . . 10%

Reparatur . . . . . 5%

<sup>1)</sup> Die Rheinischen Dampfschiffe haben 80 bis 100 Pferdekraft, kosten fl. 100,000 bis fl. 110,000 und Viele behaupten, 40 Pferdekraft sei bei weitem für eine solche Fährre nicht zureichend. Wir nehmen indeß nur die niedrigsten Sätze an.



Im Ganzen . . . . . 20% p. Jahr fl. 8000,  
 und per Tag . . . . . fl. 21 = 55  
 Kohlenverbrauch per Stunde 5 Ctr. à 14½  
 Sgr., mit Traglohn 52 fr., macht per  
 Stunde 4 fl. 20 fr., per Tag, durch-  
 schnittlich 14 Stunden, mit Anmachen . „ 60 = 40  
 1 Capitän mindestens zu fl. 700 —  
 3 Matrosen per Tag fl. 3,  
 und per Jahr . . . . . „ 1095 —  
 3 Stocher . . . . . „ 1095 —  
 1 Machinist . . . . . „ 700 —  
 1 Schornsteinfeger 40 fr.  
 per Tag . . . . . „ 243 = 20  
 fl. 3833 = 20  
 macht per Tag . . . . . „ 10 = 30  
 Wellen, Fett, Hanf, Werg, Del ic. per Tag „ 5 —  
 fl. 98 = 5

Da an der Maschine aber Stücke brechen  
 können und dadurch der Dienst gestört werden  
 würde, so ist schon deshalb ein Ersatzschiff ab-  
 solut nöthig <sup>1)</sup> und muß also zu vorstehender  
 Summe wenigstens hinzugefügt werden:

1. Zinsen vom Kapital die-  
 ses zweiten Schiffs . . 5%  
 2. Verschleiß u. Reparatur 5%  
 10% fl. 4000  
 per Jahr, und per Tag . . . . . „ 10 = 57  
 Also zusammen per Tag fl. 109 = 2

<sup>1)</sup> Treten nämlich, wie dies bei complicirten Maschinen häufig  
 der Fall ist, Beschädigungen ein, so haben die Reisenden die Unan-



Nimmt man nun ferner an, daß die Bahn so frequent wird, als man sucht, glauben zu machen, so wird es nöthig sein, daß das zweite oder Reserve-Schiff — fortwährend im Dienst bleibt, damit ein Theil der Passagiere sich nicht genöthigt siehet, warten zu müssen, bis der andere übergeschifft ist. In diesem Falle würde man, wenn nicht doppelt, wenigstens die Kosten auf fl. 150 per Tag oder fl. 54,750 per Jahr, in Ersterem nach jener genauen, von praktischen Sachkundigen aufgestellten Berechnung auf fl. 109. 2 per Tag, oder fl. 39,797. 10 per Jahr, anschlagen müssen<sup>1)</sup>.

Nehmen wir nur die kleinere Summe von fl. 39,797. 10 fr. per Jahr, so ergibt sich daraus ein Normal-Kapital von fl. 795,943. 20, also beinahe fl. 800,000. Dieses zu den Kosten der Bahn, welche von der Bleiaue nach Offenbach nur fl. 1,200,000 betragen sollen, gerechnet, stellt sich ein Kapital von fl. 2,000,000 heraus und nach der neuesten Berechnung von dem Ingenieur Herrn Denis soll die ganze Taunus-Eisenbahn, also auch die Strecke von Mainz nach Wiesbaden, mit der Seitenbahn nach Bieberich, nicht mehr als fl. 2,500,000 kosten.

Die Behauptung, daß es nicht darauf ankomme, ob ein solches Unternehmen den Aktionären mehr, oder weniger Nutzen, wegen der größern Kostspieligkeit der Ausführung, abwerfen werde,<sup>2)</sup> hören

nehmlichkeit, wenn keine zweite oder Reserve-Dampffähre vorhanden ist, in einem Kahn nach Weissenau, oder nach Mainz zu fahren.

<sup>1)</sup> Hierbei sind nun noch nicht die Kosten eines durchaus nöthigen Winterhafens, so wie einer Assekuranz der Dampffähren gegen etwaige Unglücksfälle in Rechnung gebracht.

<sup>2)</sup> II. Seite 45 alinea 2) und S. 53.



wir hier zum erstenmal und stehet in sonderbarem Widerspruche mit den mehrfach hervorgehobenen Vortheilen, welche, gerade aus dem Grunde der größeren Wohlfeilheit, die linksseitige Bahn vor der rechtsseitigen bieten soll. <sup>1)</sup>

Uebrigens scheint der Darmstädter Ausschuss nicht daran gedacht zu haben, daß die Aktien-Gesellschaft für den Ausfall, welcher durch den Transport der Reisenden mittelst Dampffähre an der Einnahme der Rheinbrücke bei Mainz entsteht, die Verpflichtung aufgelegt erhalten wird, wie billig, den Staat dafür zu entschädigen. Während, was hier wohl ebenfalls in finanzieller Hinsicht nicht übersehen werden darf, bei einer Ausmündung der beiden von Frankfurt und Wiesbaden kommenden Theile der Taunus-Eisenbahn in Kastel, vor der Rheinbrücke, dem Staate durch den Transport über dieselbe eine bedeutende Einnahme-Vermehrung erwachsen muß.

---

Nach dieser Auseinandersetzung, bei welcher wir, um nicht zu ausführlich zu werden, nur dasjenige herausheben wollten, was uns das Wesentlichste schien, und welchem daher vielleicht noch Manches hinzugefügt werden könnte, dürfte es nur noch darauf ankommen, zu untersuchen, ob Mainz durch Ausführung der Bahn auf der rechten Mainseite, in der angegebenen Richtung, für seine Interessen irgend einen Nachtheil zu befürchten hat. Diese Frage wird bei ruhiger, unpar-

---

<sup>1)</sup> I. S. 31. — II. S. 46.



teilscher Prüfung ohne Zweifel verneint werden müssen, da ja Mainz, wie oben gezeigt, in direkter Verbindung mit drei andern in beständigem Verkehre miteinander stehenden größeren Städten jetzt schon sich im Genuße aller der Vortheile befinden wird, welche ihm dormalen die Ausführung des sogenannten patriotisch hessischen deutschen Unternehmens auf der linken Mainseite keineswegs zu bieten vermag. Schließt sich das Großherzogthum Baden, was jedoch in weiter Ferne zu stehen scheint, dieser Eisenbahn-Verbindung an, und wird auf diese Art die Führung einer Bahn von Mannheim nach Darmstadt möglich werden, so entstehen dadurch für Mainz neue Aussichten auf glänzende Erfolge, welche ihm, ziehe alsdann die Bahn auf der rechten oder linken Mainseite, durch die gesicherte direkte Verbindung mit Darmstadt immer werden müssen.

Man hat die Meinung zu verbreiten gesucht, daß, nach dem neuesten, von uns der Staatsregierung zur höchsten Genehmigung vorgelegten Plane, die von Frankfurt über Kastel nach Wiesbaden zu führende Bahn, nicht in Kastel einmünden, sondern um Kastel herum, weiter nach Wiesbaden ziehen werde. Allein die in dieser Hinsicht geäußerten Besorgnisse müssen durch die bestimmt gegebene Versicherung schwinden, daß bei uns hiervon noch nie die Rede gewesen ist, also noch viel weniger, irgend eine Uebereinkunft oder ein Plan vorliegt.

Die Bahn soll und muß in Kastel einmünden, und wird sodann von dort aus wieder an dem geeignetesten Orte auslaufen und ihre Richtung nach



Wiesbaden erhalten. Durch die Einmündung in Kassel (die dieser Gemeinde erwachsenden Vortheile sehen wir nicht mit neidischen Augen an, und ebenso wenig befürchten wir für uns irgend einen erheblichen Nachtheil) erhalten die vielfachen und langjährigen, auf gegenseitigem Vertrauen beruhenden Geschäftsverbindungen einen kräftigen Schutz und Mainz wird dann jede fremde Konkurrenz bestehen können. In Kassel wird zwar die Eisenbahn für uns ihren Endpunkt erreichen, allein die direkte Verbindung mit Frankfurt und den andern Städten wird sich bis nach Mainz selbst erstrecken, indem, einmal in Kassel angelangt, wir keiner sehr kostspieligen Einrichtungen bedürfen, um die uns auf der Eisenbahn zugeführten Reisenden und ebenso auch die Waaren, ohne irgend einen Aufenthalt und Zeitverlust, über die Brücke nach Mainz zu bringen; auf dieselbe leichte Art werden alle Transporte für die Eisenbahn von hier aus für dieselbe abgehen können.

Der so sehr angefochtenen Seitenbahn nach Bieberich geschehe hier ebenfalls mit einigen Worten Erwähnung. Diese Bahn wird, sobald die jetzt noch bestehenden Schwierigkeiten wegen der Möglichkeit und Zulässigkeit deren Ausführung im Allgemeinen durch die Herzogl. Nassauische Regierung beseitigt sind, auch ohne unsern Anschluß an das Eisenbahnunternehmen auf der rechten Mainseite, bei der Festigkeit und Beharrlichkeit der beiden anderen kontrahirenden Theile, welche keine Opfer scheuen, zur Ausführung kommen. Diesen Bau können wir durch uns zu Gebote stehende Mittel auf keine Art hindern und lassen wir



uns mit Frankfurt und Wiesbaden in keine Vereinigung ein, so wird Biebrich allein in Verbindung mit Frankfurt große Vortheile genießen, die Mainz ohne diese Verbindung entbehren müßte. Einleuchtend und rathsam ist es aber, nach unserer Meinung, von zwei nicht zu vermeidenden Nebeln immer das kleinere zu wählen, und weit vortheilhafter wird es für Mainz sein, selbst in Gemeinschaft mit Biebrich, eine Eisenbahnverbindung nach Frankfurt zu haben, die jedenfalls Mainz (Kastel) berühren, und einen Ausmündungs- resp. Verbindungspunkt für die von Frankfurt nach Wiesbaden ziehende Bahn abgeben wird, als von jeder Konkurrenz auf dieser Bahn und mithin von jeder direkten Verbindung mit Frankfurt und Wiesbaden ausgeschlossen zu sein.

Die Nachtheile, welche dem ganzen Großherzogthum durch den Bau der Eisenbahn auf der rechten Mainseite bevorstehen sollen, sind uns nicht klar und deutlich geworden.

Nur davon haben wir uns überzeugt, daß, wenn die Darmstädter Gesellschaft die Taunus-Eisenbahn in der Richtung, welche man ihr dormalen zu geben gedenkt, jedoch ohne Ausschluß der Verbindung zwischen Mainz und Wiesbaden, ganz hätte verhindern können, und Mainz und Frankfurt nur durch die beiden Aeste der Mannheim-Darmstädter Eisenbahn verbunden gewesen wären:

dies den Aktionnären jener Gesellschaft einen höhern Gewinn an dem ganzen Unternehmen abgeworfen haben würde.



War es Frankfurt und Nassau zu verargen, wenn sie darauf bedacht waren, das neue herrliche Kommunikationsmittel, welches, leider wie alle neuen Unternehmungen der Art, mehrere Nahrungszweige bedroht, nur mit möglicher Schonung bestehender, durch die Zeit geheiligter Verhältnisse einzuführen? Nassau hat eine dichte Bevölkerung auf dem rechten Mainufer; diese würde keinen Ersatz für die Verödung der Landstraßen, welche die Eisenbahnen herbeiführen, gehabt haben. Frankfurt als Stadt und Staat mußte auf denjenigen Theil der Stadt, welcher Nutzen und Erwerb von den zuströmenden Fremden zieht, Rücksicht nehmen.

Mainz, Frankfurt und Darmstadt kann es übrigens nur Vortheil bringen, mit der bedeutenden Bevölkerung des rechten Mainufers, in Eisenbahnverbindung gesetzt zu werden, und augenfällig sind namentlich für Darmstadt die Vortheile, welche es durch die sonst nicht mögliche Vereinigung mit Wiesbaden ziehen wird.

Der Hauptzweck, vier große Städte mittelst Eisenbahnen zu verbinden, war unter den jetzigen Verhältnissen nur auf der rechten Seite zu erreichen, und ist es denn ein wirklicher Schaden für die Provinz Starkenburg, daß ihre in der Richtung von Darmstadt nach Frankfurt und Mainz hin gelegene Gegend, nach unserm Plane, vielleicht auf zwei Stunden weniger von einer Eisenbahn durchzogen wird, und bleibt für sie nicht immer, auf die eine oder auf die andere Art, die allein wünschenswerthe



Verbindung mit Darmstadt, Mainz, Frankfurt  
und Wiesbaden bestehen?

Kann man mit einem Scheine von Recht und  
Billigkeit verlangen, daß solchen kleinlichen, örtlichen  
Interessen einzelner Gemeinden, die doch nie an  
Bedeutung gewinnen werden, die Wohlfahrt und  
das noch kräftigere Emporblühen der größten und  
reichsten Stadt des Großherzogthums zum Opfer  
gebracht werden soll, deren Handel und glückliche  
Verhältnisse den wichtigsten Einfluß auf die Lage des  
größten Theils ihrer Bevölkerung und jener einer  
ganzen Provinz äußern?

Mainz, den 12. September 1837.

### Das Eisenbahn-Comite.

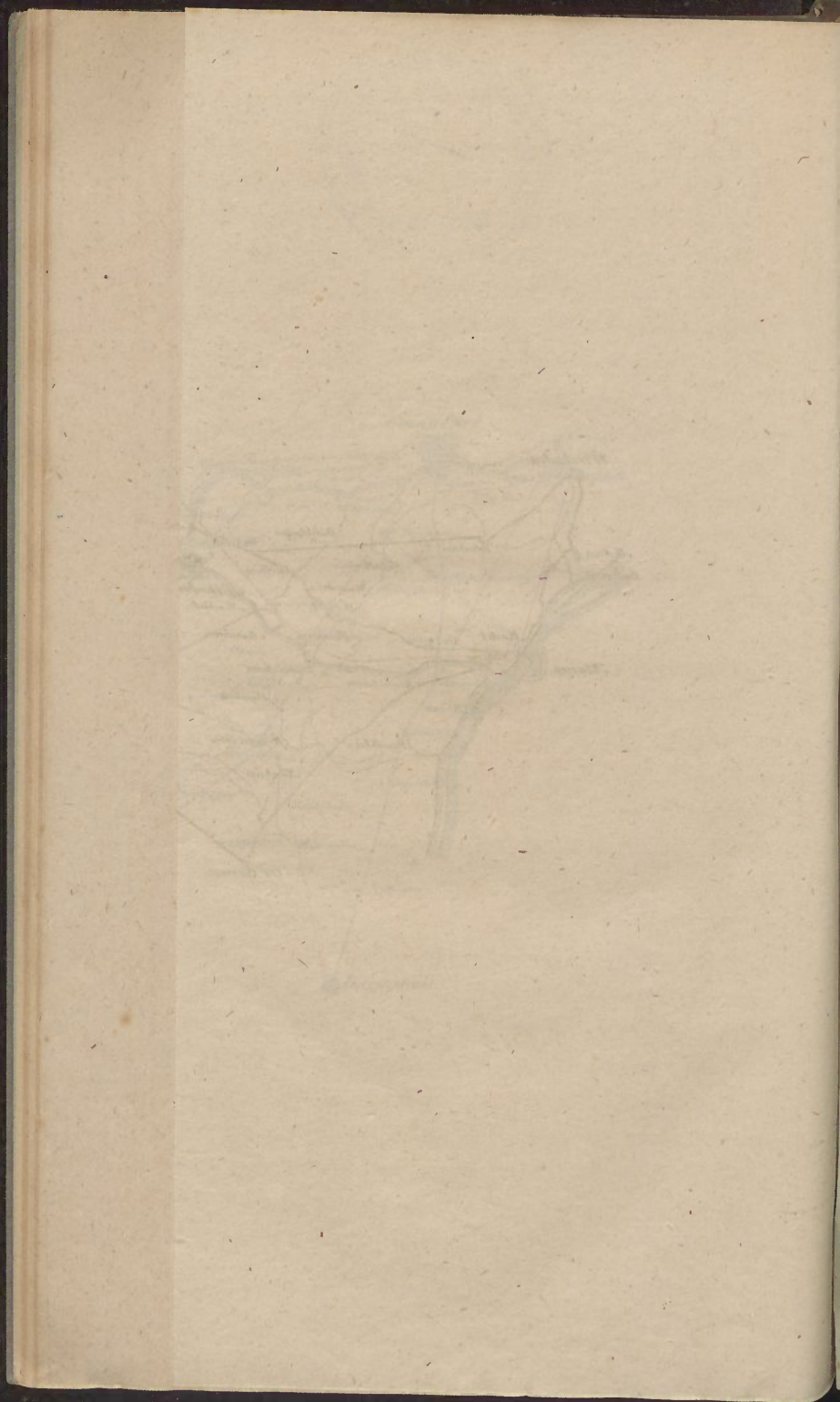




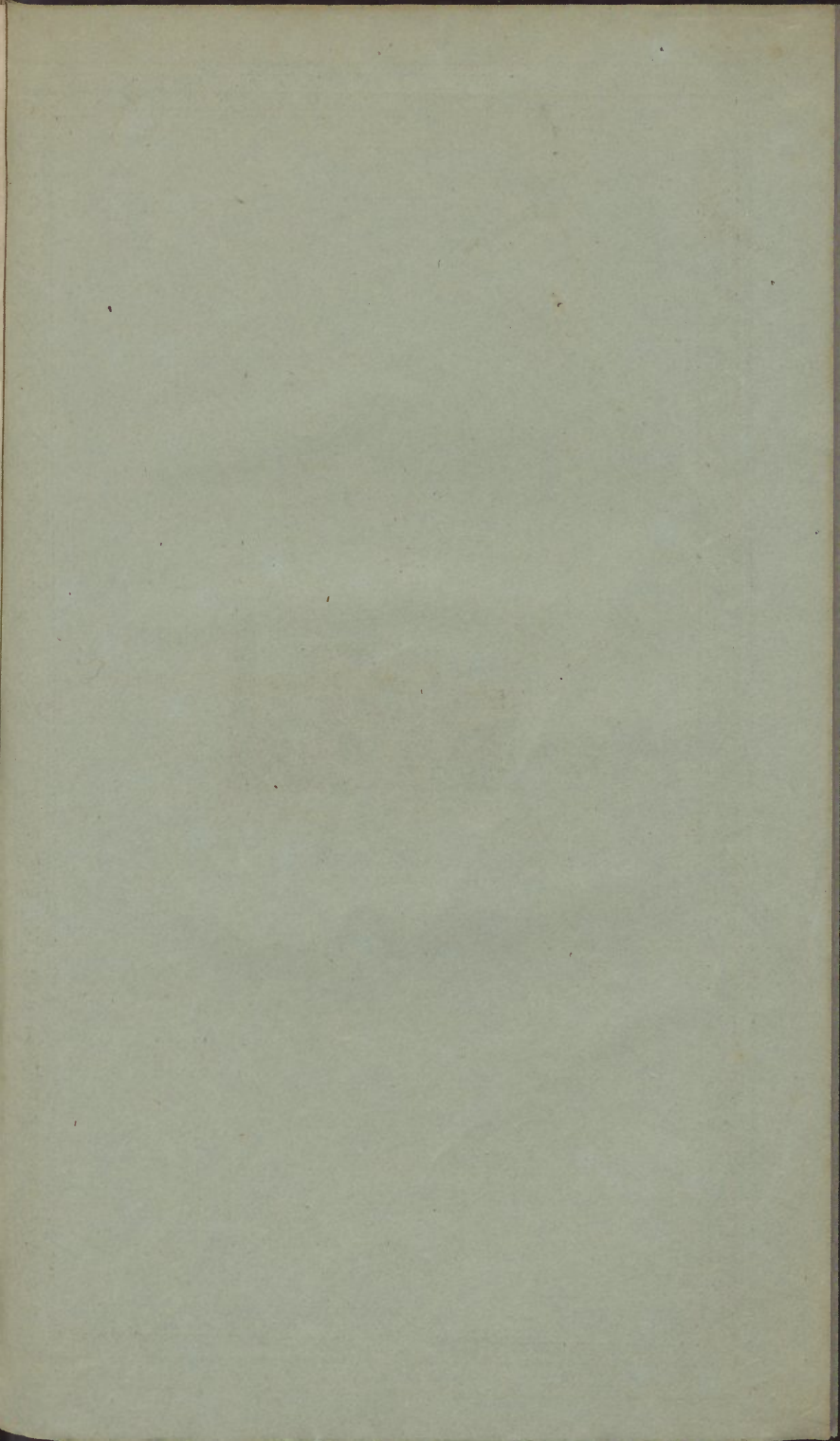








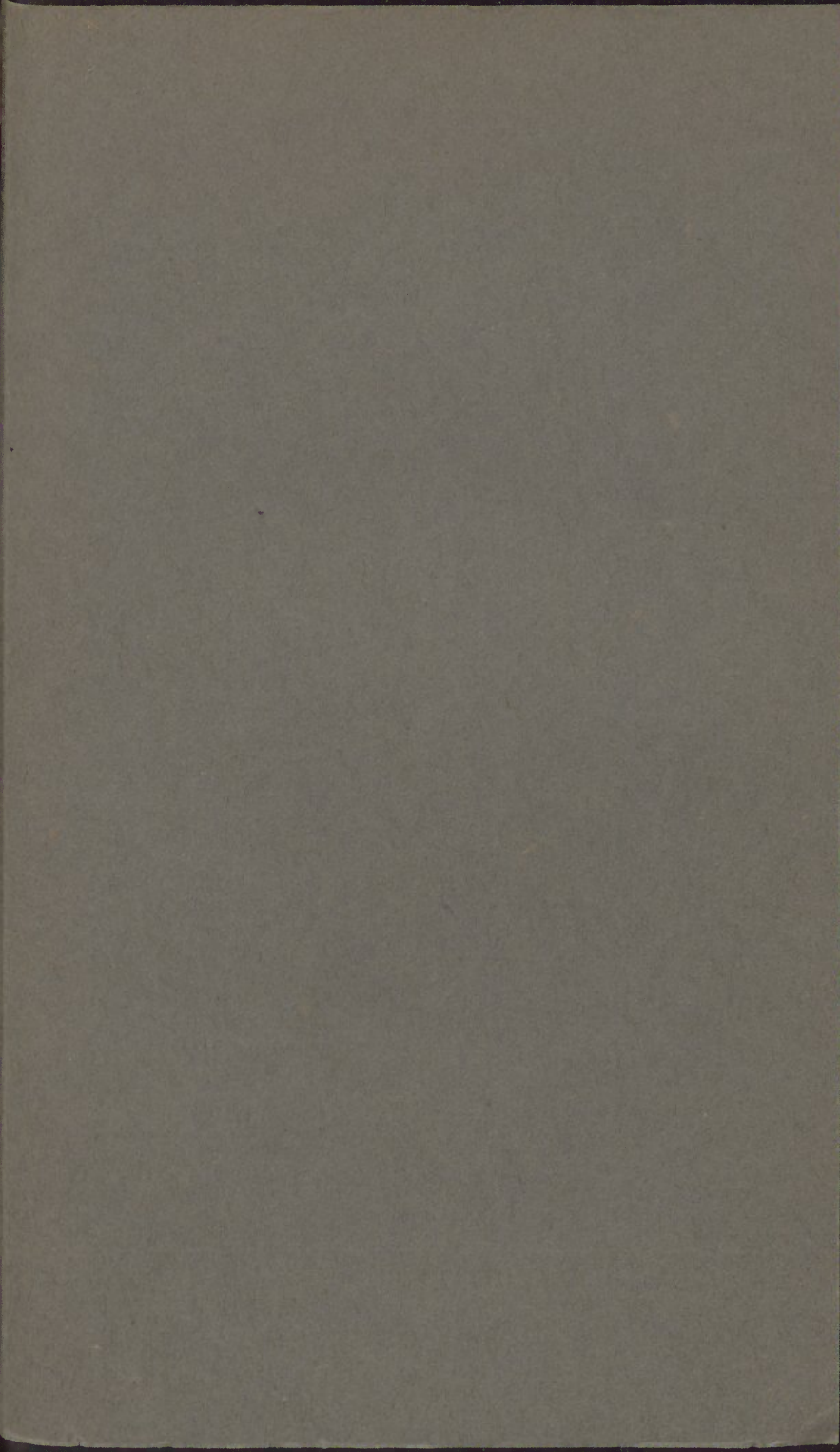
















206\$01463713