stimmen, die auch die mainzer Handelswelt bei der Verwaltung betheiligen, erwächst der Stadt der Nutzen, den sie ansprechen darf, den sie aber jetzt entbehrt, weil sie eine eigenthümlich mainzer Dampfschifffahrt entbehrt. —

---

## Mainz und die Taunus-Eisenbahn.

Wir überspringen einen Zeitraum von drei Jahren, den ganzen Zeitraum, in welchem die Idee des Unternehmens keimte, und die Krämer sich ängstigten, ob sie nicht ein paar Batzen weniger des Jahres einnehmen würden, wenn einmal die Eisenbahn im Gang sey, den Zeitraum, wo man sich um die Actien schlug, wo die Börse ihre Krallen an das menschheitliche Unternehmen legte, wo man viel dummes Zeug über den Bau auf der rechten oder auf der linken Mainseite discutirte, wo die Comödie des Boden-Ankaufs gespielt wurde, wo man baute und baute, und nie vorwärts kam, kurz wir überspringen die ganze Periode des deutschen Geprägs einer industriellen Unternehmung, und gehen gleich zur ersten Eröffnung der mainz-wiesbadner Strecke über. —

Also doch endlich ein Stückchen fahrbarer Bahn! Sagt ich's doch immer, geduldet euch nur, man bringt den Tunnel unter der Themse fertig, man wird auch die zweistündige Eisenbahn fertig bringen. Nur hübsch gemach! Denn der Deutsche verdankt alles, was er ist und hat, der Trägheit; das Stürmische wollte uns nie recht glücken, und wenn wir uns so recht zum Rennen anschickten, sind wir grade am ersten hingepurzelt. Und wozu war's nöthig,

sich mit dieser Strecke zu eilen? Um im „Adler“ zu speisen, um bei Chabert sein Geld zu verlieren, um hinter dem Cursaal zu gähnen, dazu laufen die armen Thierchen, die man in Kastel Pferde nennt, schnell genug nach Wiesbaden. Die Spieler hätten zu Fuße wandern können, denn die Schritte des Spielers werden durch die Hoffnung des Gewinnes beflügelt; für den „Adler“ war der Magen die beste Locomotive, und für das Ennui hinter dem Cursaal war sogar eine starke Bewegung sehr probat, denn sie bringt Schlaf. Wozu die Bahn nach Wiesbaden? Unser Handelsverkehr mit dieser Stadt ist etwas weniger als null, man müßte denn unter Handel verstehen, daß die wiesbadner Wirthe Gemüse und Fische in Mainz holen, und die Mainzer ihre Bretzeln in Wiesbaden. Darum war's auch jedem so ziemlich gleichgültig, ob die mainz-wiesbadner Bahn ein paar Jahre früher oder später eröffnet würde, und nur die Actionäre und die Wirthe schrieen über die heillose Verzögerung, erstere, um früher geträumte Dividenden einzustreichen, letztere aus einer etwas nobleren Gattung des Egoismus! dabei ging's anfangs so rasch mit den Fahrten, daß man Börne's deutsche Postschnecke leibhaftig vor sich zu sehen glaubte. Ich fuhr einmal eine ganze halbe Stunde den kurzen, graden, glatten Schienenweg zwischen Kastel und Wiesbaden; die Locomotive bewegte sich so langsam dahin, daß ich die Landschaft hätte aufnehmen können, wenn sie überhaupt von der Eisenbahn aus etwas Romantisches hätte. Ist das der Triumph des Dampfes, in die Schranke zu treten mit einem invaliden Pegasus aus Kastel? Kurz die erste Eröffnung der Bahn schien eine Parodie auf den Eisenbahnflug industrieller Ideen der Zeit zu seyn, und ließ männiglich unbefriedigt. —

Eine andere Gestalt nahm die Sache, als die ganze Bahnstrecke zwischen Wiesbaden, Mainz und Frankfurt dem öffentlichen Verkehr überantwortet wurde. Das vielbesprochene Ganze war jetzt in die Reihe verwirklichter Thatsachen getreten, drei bedeutsame Städte waren bis auf die Entfernung einer Stunde zusammengerückt worden. Wohl gewiß ein wichtiges Ereigniß, und zwar nicht deßwegen, weil nun die mainzer Damen ihren Flitter aus den großen frankfurter Flitter-Magazinen mit Leichtigkeit beziehen können; auch nicht deßwegen, weil die Frankfurter, statt ihren Aepfelwein in Bockenheim zu nehmen, nun mit derselben Leichtigkeit rheingauer Nectar schlürfen können; sogar nicht deßwegen, weil nun die Mainzer wie die Frankfurter das wiesbadner Kochbrunnenwasser zu ihrem gewöhnlichen Getränke erheben können. Nein; es ist vielmehr ein wichtiges Ereigniß, weil nun eine Bevölkerung von mehr als 100,000 Menschen zu jeder Stunde in einen beliebigen, geistigen und materiellen Verkehr treten, und sich nebenbei das Leben versüßen und erleichtern können. Jetzt kann man eben so gut eine frankfurter Kunstausstellung, wie eine frankfurter Messe besuchen; hat eine dieser Städte eine gute Oper, so hat sie dieselbe für drei Städte zugleich. Man ißt in Frankfurt gut zu Mittag, nimmt den Nachtisch-Kaffee in der neuen Anlage zu Mainz, und hält zu Wiesbaden das Nachtisch-Schläfchen; dann besucht man um drei Uhr-Mittags das Antiken-Cabinet zu Wiesbaden, um vier Uhr das Museum in Mainz und um fünf Uhr die Städel'sche Gemäldegallerie in Frankfurt; dann hat man immer noch Zeit genug, zu überlegen, ob man in Wiesbaden ein Lustspiel, in Mainz ein Schauspiel, oder in Frankfurt eine Oper sehen, und wiederum in welcher der

Städte man soupiren will. Und das alles wird in dem Zeitraume eines halben Tages vollbracht — ist das nicht herrlich? Will das nicht mehr sagen, als die alberne Frage, ob eine Actie dieser Bahn einen Gulden mehr oder weniger Werth hat? Wie die wichtigste Sache herabgewürdigt werden kann, das sah man wieder recht deutlich an dieser Taunusbahn. Drei Jahre lang haben sie die Sache als Waare betrachtet, und damit nach Herzenslust geschachert; die altkluge Börse hat die Bedeutung des Unternehmens nach Groschen abgewogen, und die Mäkler haben sie ausgebeutet, als wäre sie blos des Agio's wegen da. Daß diese Eisenbahn aber mehr bedeutet, als eine Mäklerseele begreifen kann, das hat sich bereits durch den allenthalben lebendiger gewordenen Verkehr zwischen den dreien Städten herausgestellt. Man sollte nie eine Eisenbahn anders, als auf Staatskosten bauen! —

Noch eine Frage wollen wir erörtern, die mit dieser Eisenbahn in genauer Verbindung steht. Man hat in Mainz befürchtet, wenn Frankfurt uns so nahe gerückt sey, müßte der mainzer Detailhandel zu Grabe getragen werden. Obgleich nun die Sache sich grade nicht so arg herausstellt, so ist sie doch leider arg genug. Ehe der liebe Gott die Taunus-Eisenbahn erfunden hatte, ging jede patriotische mainzer Dame in diesen und jenen mainzer Putzladen, suchte sich ihre Sommer- und Winter-Luxusartikelchen aus, ließ sich dieselben nach Hause bringen, ließ dann die Schneiderin für das Verfertigen, und den Ehemann für das Zahlen sorgen. Damit war die Sache abgethan, und die Mode- und Putzhändler beteten jeden Morgen das Stoßgebet: „Gott schütze uns die luxuriösen Regentinnen der Familie, und erhalte die braven Eheherren in gehöriger

Unterthänigkeit." Die Untugend aber, die schönen Sächelchen von Paris, London und Frankfurt herkommen zu lassen, überließ man, mit noch mehreren anderen Untugenden den Großen. Wie ist's dagegen jetzt? Die ehrsame Hausfrau fliegt auf der Eisenbahn gen Frankfurt, besteigt dann den Fiaker, und läßt sich direct in das Magasin des Modes bringen, und von da, mit einem Packetchen beschwert, wieder in den Bahnhof. So sieht man täglich Schaaren facketenbeschwerter, patriotischer Damen von Frankfurt zurückkommen, nachdem sie redlich der Modegöttin ihren Tribut gezollt. Ist das Patriotismus? Die Frankfurter fahren nach Mainz, um eine Tasse Kaffee in der neuen Anlage zu trinken, und genießen als Zugabe die paradiesische Aussicht; wir fahren nach Frankfurt, um unsere Luxusbedürfnisse dort zu kaufen, und uns an der kalten Brust der Geldmenschen zu erwärmen. Bald wird es dahin kommen, daß man nach Frankfurt fährt, um sich ein paar Beinkleider, ein paar Schuhe dort arbeiten, oder vom Friseur das Haar schneiden zu lassen; die Cultur ist im Fortschreiten begriffen, man muß auf alles gefaßt seyn. Diesem Unwesen abzuhelfen, sollte man eine geheime Verschwörung anzetteln, und der erste Paragraph des revolutionären Programms müßte also lauten: "Derjenige, welcher die Eisenbahn benutzt, um in Frankfurt Gegenstände zu kaufen, die er eben so billig und eben so schön in Mainz erhalten kann, muß knieend Abbitte vor dem mainzer zweiräderigen Wappen thun, wenn der Sünder ein Mann ist; ist es eine Frau, so muß sie baarfuß auf Frauenlobs Grab drei Mal pater peccavi beten, und die eingekauften Artikel fallen verschämten Armen heim, die auch gerne Hüte und Shawls trügen, wenn sie nur das Geld dazu hätten!"

Ich gebe den Patrioten diesen Vorschlag zu bedenken. Daß die Eisenbahn Mainz keinen Nutzen bringt, mag ihr verziehen werden; aber offenbaren Nachtheil, dagegen muß man eifern! —

Die Taunusbahn als solche anlangend, so ist sie unstreitig die rentabelste und frequenteste Deutschlands, vielleicht des ganzen europäischen Continents, und die Capitalisten hatten Recht, daß sie bei der Actienzeichnung ein paar Büffe nicht scheueten, um nur dieses gold-geschwängerten Papiers habhaft zu werden. Allein daß sie sich von der frankfurter Börse nasführen ließen, und alsbald die Actien wieder gegen kleines Agio abgaben, so daß die frankfurter Bankiers jetzt fast allein den großen Nutzen der Bahn einstecken und zugleich auch — da die Zahl der Stimmen nach der Actienzahl normirt ist, — fast einzig auf die Verwaltung influiren, dieser Geniestreich der mainzer Capitalisten war weder klug noch weise, noch patriotisch.

Den Dienst der Eisenbahn betreffend, so läßt dieser gegenwärtig kaum mehr was zu wünschen übrig. In den Bahnhöfen ist man jetzt sehr freundlich gegen die Passagiere, und für die Bequemlichkeit der Reisewelt ist bestens gesorgt. Die Fahrten gehen präcis und rasch, man hört selten etwas von einem Eisenbahn-Malheur, Ordnung, Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit werden nirgends vermißt. Nur die Doppelbahn wird zur Zeit vermißt, und über die hohen Fahrpreise wird noch geklagt. Die erstere dürfte indeß recht bald gebaut werden, die hohen Preise aber werden wir noch lange behalten, denn diejenigen, welche darüber zu bestimmen haben, sind der festen Meinung, die Eisen-

bahn sey gebaut worden, um einige hundert habsüchtige Actionäre zu bereichern.

---

## Fremde in Mainz.

Reisen ist Leben! Von dieser Wahrheit wollten die Generationen vor uns nichts wissen, sie sangen vielmehr:

„Das Reisen ist eine Lust,
Nur daß es viel kust.“

und blieben hübsch in der Heimath, hinter dem Ofen; die vier Wände waren ihre Welt, und die Schlafmütze ihre Seligkeit. Seitdem aber Eisenbahnen und Dampfschiffe ihren länderbegattenden Zauber üben, ist die ganze Welt europamüde geworden, und mit jedem neuen Frühlinge beginnen die modernen Völkerwanderungen, und athemlos durchrennen sie die Welt, als triebe sie der böse Feind. Aber unsere Altvordern ahnten auch die große, weltumfassende Bedeutung des Reisefiebers nicht, sie ahnten nicht, daß durch das Reisen der kleinliche, pedantische Provinzialstolz schwindet, indem wir dadurch alle Menschen wie Brüder ehren lernen und die Erde als unser Vaterland; sie ahnten nicht, daß durch das Reisen die Intelligenz durch alle Canäle des Volkslebens getrieben wird, sie ahnten auch die Wohlthat des Reisens für das industrielle Leben nicht, sondern sie sahen eben nichts anders in der Reiselust, als eine Weltlüderlichkeit, die viel Geld kostet.

Wer am Rheine, wer in Mainz wohnt, sollte glauben diese unschuldige Schlafmützen-Zeit läge Jahrhunderte hinter uns, und doch hat man noch vor dreißig Jahren nicht