

**Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

**Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn im  
Grossherzogthum Baden, von Mannheim bis Basel und an  
den Bodensee**

**Newhouse, Ludwig**

**Karlsruhe, 1833**

XVII.

[urn:nbn:de:bsz:31-246637](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-246637)

den allerhöchsten Preis anzunehmen, der auch für eine viel breitere und vielleicht mit drei- und vierfachen Geleisen belegte Eisenbahn sich nicht höher herausstellen würde: also für die Gesamtkosten unsrer badischen Eisenbahn 13,440,000 fl., und noch weitere 60,000 fl., also im Ganzen dreizehn und eine halbe Million Gulden anzunehmen.

Indessen wiederhole ich, daß ich fest überzeugt bin, vertrauend auf die Verheißungen des Herrn von Baader, am bereits angeführten Orte, alle günstige Verhältnisse sonst noch berücksichtigend, es werde diese Bahn auf's Vollkommenste, und wahrscheinlich, nach der niedrigsten Angabe des Herrn Perdonnet, für 6,794,666 fl. 40 fr. ausgeführt werden können.

Daß ich diese letztere Behauptung mit voller Ueberzeugung ausgesprochen habe, bitte ich den geneigten Leser in Erinnerung zu behalten. Ich denke damit jedem Zweifel in Bezug auf Reinertag zu begegnen, wie nicht weniger den Bedenklichkeiten und dem Widerspruche einseitiger Kritik, in Betreff der Frequenz, so zwar, daß wenn letztere um die Hälfte geringer bliebe (was ich weit entfernt bin einzuräumen), der Actienbesitzer dennoch den vortheilhaftesten Dividend in semestriellen Abrechnungen erhalten würde: ein Gewinn, der bedeutend mehr als der gewöhnliche Zinsfuß betragen wird.

---

## XVII.

Da nun, wie ich hoffe, vorliegende Fragen in jeder Hinsicht genügend gelöst worden sind; da Anwendbarkeit von Orts- und Sachverhältnissen, Ausführbarkeit von der Sicherheit der Capitalanlage, bei Nachhaltigkeit eines günstigen Ertrages, bedingt, als vorhanden, mit Gewißheit schon aus Vor-

hergehendem angenommen werden können: so läßt sich nun leicht und mit überzeugender Bündigkeit durch Zahlen der Beweis vervollständigen, und so zu sagen handgreiflich machen. Dadurch wird denn auch nachgewiesen, was der letzte Theil meiner Aufgabe ist, nemlich: In wiefern Eisenbahnen von so günstigem Einflusse auf unsern Nationalreichtum und Gedeihen von Handel und Gewerbe seyn werden?

Es ist schon in den ersten Abschnitten gesagt worden, daß die Landfracht zwischen Mannheim und Basel, bei vorgeschriebener Lieferzeit von 8 bis 12 Tagen, zwar nicht übertrieben hoch, aber dennoch nicht anders als zu 2 fl. im allergünstigsten Fall, gewöhnlich zu 2 fl. 8 fr. bis 2 fl. 15 fr. vom Centner, Transitozoll zu 30¼ fr., oder zu 15 fr., wenn durch badische Speditöre versendet, besonders bedungen werde; und die Wasserfracht aufwärts zu 1 fl. 52 fr. vom Centner, die Rheinzölle einbegriffen, dies aber bei größter Unbestimmtheit der Ablieferung, so daß, im günstigsten Fall, die nöthige Zeit hierzu etwa 3 Wochen beträgt, und daß sie ebensogut 3 Monate betragen könne und noch mehr. Könnten wir nun dem Handelsstande den eminenten Vortheil verschaffen, seine Güter in ebensoviel Stunden, bei höchstens gleichem Frachtpreise von Mannheim nach Basel zu liefern, als die Fuhrleute Tage, und meistens die Schiffer Wochen dazu brauchen; so könnten wir um so gewisser darauf rechnen, daß er alle seine Güter auf unsrer Eisenbahn beziehen würde, als es immer von großem Vortheil für ihn ist, so schnell wie möglich in den Besitz derselben zu gelangen.

Bei den Land- und Frachtfuhrleuten ist eine Ermäßigung des Preises zu 2 fl. 15 fr. bis 2 fl. 45 fr. (Zoll inbegriffen) nicht, oder nur in unbedeutendem Maße zu erwarten, und ebensowenig von dem oberrheinischen Schiffer, daß er von jenem zu 1 fl. 52 fr., einschließlich der Rheinzölle, abweichen werde. Diesen ältern

Preis mußte man ihm nach Billigkeit, seit Einführung der neuen Schifffahrtsordnung (17. Juli 1831) um so mehr gestatten, als die Zölle auf dem Oberrheine um die Hälfte erhöht worden sind. Der Schiffer, der früher kein reicher Mann geworden ist, dem nun nach entrichteter Rheinzölle von  $27\frac{1}{16}$  fr. nur noch 1 fl.  $24\frac{1}{16}$  fr. Frachtlohn übrig bleibt, wird schwerlich bei Herabsetzung desselben um 4 oder um 7, oder gar noch um einige Kreuzer mehr, sein Bestehen finden, wenn auch nothgedrungen er dazu einwilligen muß. Rheinabwärts ist der Frachtpreis, bei geringerer Mühe, kürzerer Fahrtzeit, bei halbem Rheinzölle von  $12\frac{7}{12}$  fr., als Rückfracht günstiger, fortwährend wie ehemals auf 1 fl. 12 fr. vom Centner geblieben.

Die Eisenbahn würde weder die Schiffer noch den Frachtfuhrmann zu Concurrenten haben, wenn sie den Frachtpreis aufwärts (Durchgangszoll inbegriffen) auf 1 fl. 52 fr. oder mit Herabsetzung desselben bis auf 1 fl. 40 fr., und abwärts mit Ermäßigung in gleichem Verhältnisse auf 1 fl. vom Centner festsetzte; mithin in unglaublich kurzer Zeit, besser verwahrt und behandelt, zu dem niedrigst möglichen Preise die Waaren von Mannheim nach Basel, oder von da nach Mannheim lieferte. Der Rheinschiffer wie der Frachtfuhrmann müßten zurückstehen. Auch letzterer hat bei den bisherigen vorgemeldeten Preisen kaum bestehen können; wie wäre dies ferner möglich, wenn er dieselben auf vorstehende herabsetzte? In Dauer der Lieferzeit, und in der Behandlung bei steter Erschütterung, wie sie selbst auf den ebensten Landstraßen unvermeidlich ist, würde er keine Ladung, selbst zu den niedrigeren Frachtpreisen der Schiffer, erhalten.

In der Zuversicht, daß die sich in Folge gegenwärtigen Vorschlages bildende Actiengesellschaft genehmigen werde, daß gleich von Anfang auf volle Entschädigung für diese Classen fleißiger Staatsangehörigen, für die bisherigen Frachtfuhrleute nehmlich, sowie früher erwähnt für die Schiffer, dann auch für Posten

meister, im Bereich der Eisenbahnlilien, und selbst für Handwerker, insofern letztere Classe beeinträchtigt wird, Vorsorge getroffen werden soll; in der Zuversicht ferner, daß unsre höchst liberale, Handel und Gewerbe mit weiser Umsicht fördernde Regierung auf alle Fälle, anstatt des Durchgangszolls zu  $30\frac{1}{4}$  oder zu 15 fr., wie er zu Lande besteht, sich mit dem ihr zukommenden Betrage des Rheinzolles werde begnügen wollen, um so mehr, da ohnedem bei größerm Zustusse der Güter auf unsrer Eisenbahn, Einnahmsüberschuß statt Ausfall sich zeigen wird: wag' ich es, folgende Berechnung aufzustellen, wonach die Frachtpreise aufwärts zu 48 fr. und abwärts zu 40 fr. vom Centner, zwischen Mannheim und Basel, mit Einschluß des Transitzolls, bestimmt werden müssen, eigene, mithin transitzollfreie Güter aber um  $15\frac{1}{3}$  fr. aufwärts und  $7\frac{1}{2}$  fr. abwärts vom Centner, wohlfeiler.

Die Kosten des Brennmaterials nehmlich sind bereits im X. Abschnitte (S. 62), nach Maßgabe der mit den Dampfswagen die Novelty und mit dem Rocket angestellten Versuchen, auf  $\frac{1}{2}$  fr. vom Centner auf 14 Stunden bei ersterm: giebt 2 fr. auf 56 Stunden und auf 2 fr. für 28 Stunden, bei letzterm, giebt 4 fr., auf eben solche, mithin im Durchschnitte 3 fr. für die Entfernung von Mannheim bis Basel.

Im XI. Abschnitte (S. 69) sind diese Kosten nach den Leistungen des Sampsons zu  $1\frac{1}{2}$  fr., und nach weiterer Angabe des Verbrauchs, nach mehrerm oder geringerm Bedarf an Brennmaterial, zu  $2\frac{1}{4}$ ,  $1\frac{1}{2}$  und  $\frac{3}{4}$  fr. ausgerechnet, der Durchschnittskostenanschlag auf nicht ganz 2 fr. vom Centner, für ebenerwähnte Entfernung von Mannheim bis Basel, anzunehmen.

Auch diese beiden Ergebnisse von 3 fr. und 2 fr. im Durchschnitt, nehmlich für  $2\frac{1}{2}$  fr., annehmend, will ich hier auführen mit . . . . .  $2\frac{2}{3}$  fr.

	Uebertrag	2 $\frac{2}{3}$ fr.
Dazu kommt der badische Rheinzoll (in Mannheim 33 Cent. 87 Mill. und in Alt-Breisach 20 Cent. 90 Mill.) von 54 Cent. 77 Mill. oder . . . . . 15 $\frac{1}{3}$ "		
Unterhaltungskosten der Eisenbahn, Verwaltungs- und Arbeitslohn . . . . . 15 "		
Gewinn und Zins . . . . . 12 "		
Entschädigung für oberrheinische Schiffer, Fracht-Fuhrleute, Poststallmeister und Hauderer zu . . . . . 3 "		
Für Fracht- und Transitzoll also, vom Centner, aufwärts . . . . . 48 fr.		
Dann ebenso abwärts oder von Basel nach Mannheim, Für Kosten des Brennmaterials . . . . . 2 $\frac{1}{2}$ fr.		
Rheinzoll abwärts (in Alt-Breisach 13 Cent. 90 Mill. und 12 Cent. 90 Mill.) im Ganzen 26 Cent. 80 Mill., = . . . . . 7 $\frac{1}{2}$ "		
Unterhaltungskosten der Eisenbahn, Verwaltungs- und Arbeitslohn . . . . . 15 "		
Gewinn und Zins . . . . . 12 "		
Entschädigungsbetrag für vorbemerkte Classen . . . . . 3 "		
Für Fracht- und Transitzoll vom Centner von Basel bis Mannheim . . . . . 40 fr.		

Also nicht bloß zum gleichen Preise, wie die oberrheinische Schifffahrt, wird die Eisenbahn die Güter zwischen Mannheim und Basel transportiren, sondern, unter voller Entschädigung für alle bei den fortschaffenden Gewerben interessirten Classen, noch um die Hälfte wohlfeiler. Dadurch ist denn jener Theil meiner Aufgabe erledigt, wodurch zu zeigen wäre, daß, vor- ausgesetzt (wie es mit Grund geschehen muß), je niedriger der Kostenbetrag seyn werde, je mehr Güter auf unsre Eisenbahn gebracht werden dürften, unser Handel einen großen Aufschwung dadurch erhalten wird. Und auch jener findet eine befriedigende Lösung, wodurch im Verhältnisse auf wirkliche

Entfernungen, der Frachtpreis auf der Eisenbahn sich fast gleichstellt mit jenem der Segelschiffahrt auf den Strecken des Rheins, wo diese letztere am leichtesten und am meisten zugleich ausgebildet ist. Der geringe Unterschied wird durch schnellste Ablieferung aufgewogen, wie selbige durch Dampfschiff-Beförderung zu höhern Preisen, auf ebenbemerkten leichtbefahrbarsten Rheinstrecken nicht einmal geleistet werden (was die Eisenbahn in allen Jahreszeiten thun wird), die Schiffahrt aber ohne Unterbrechung im Winter, oder Störungen bei abnormem Wasserstande im Sommer, ohne Frachtaufbesserung nicht bewirken kann.

Im fernern Betreff, ob die Eisenbahngesellschaft so niedrige Frachtpreise stellen, und dabei mit angemessenem Vortheile bestehen könne, muß ich nun dies Verhältniß auseinandersetzen.

Im XIV. Abschnitte S. 95 ist aus statistischen Materialien die Masse von Gütern, die auf unsre badische Eisenbahn zur Circulation zwischen Mannheim und Basel gebracht werden mögen, und diese auf den jährlichen Betrag von 3,542,236 Centner ausgemittelt worden.

Es ist für unsern Zweck gleichviel, ob just die Hälfte davon, nemlich 1,771,118 Centner, zu 12 fr. aufwärts, und ebensoviel abwärts auch zu 12 fr. gehe, oder ob diesfalls ein andres Verhältniß eintrete. Daher 3,542,236 Centner zu 12 fr. vom Centner . . . . . 708,447 fl. 12 fr.

Für Reisende haben wir aus letzter Rechnungsablage der Liverpool- und Manchester-Eisenbahn, vom 1. Juli bis 31. December 1832, im XIII. Abschnitt S. 87 gesehen, daß die Einnahme von denselben, jene der Waaren, um mehr denn 10 Procent überstiegen habe, daß hier mithin 779,292 fl. dafür in Ansatz gebracht werden könnten. Ich beschränke mich aber

Uebertrag	708,447 fl. 12 fr.
darauf, nur just ebensoviel anzusetzen, als vorstehender Betrag der Waarencir- culation abwirft, nehmlich . . . . .	708,447 „ 12 „
Dies giebt als Sammlertrag vorstehender Einnahmsposten . . . . .	<u>1,416,894 fl. 24 fr.</u>

Da die Unterhaltungskosten und Besoldungen, nach den im XIII. Abschnitte S. 86 mitgetheilten Abrechnungen der Liverpool- und Manchester-Eisenbahn-Gesellschaft, gegen den in Dividenden vertheilten Reinertrag sich ungefähr verhalten, wie 16 oder 17 zu 12, und dieses Verhältniß bei Ansatz des Gewinnstes zu 12, anstatt nur zu  $10\frac{1}{4}$  fr., die mit dem Ertrag von Reisenden erforderlich gewesen wären, berücksichtigt worden ist, so genügt der vorstehende Ansatz zu 15 fr. vom Centner, der dann abwerfen wird

885,559 „ — „
---------------

Die in Ansatz gebrachten  $2\frac{2}{3}$  fr. für Brennmaterial werden einbringen . . .

157,432 „ 42 „
----------------

und die 3 fr. vom Centner für zu leistende Entschädigungen an Schiffer, Frachtfuhrleute, Post-Stallmeister und Hauderer, werden ebenfalls den Ertrag aufbringen von . . . . .

<u>177,111 „ 48 „</u>
-----------------------

mithin der Gesamteinnahms-Betrag sich auf . . . . .

2,636,997 fl. 54 fr.
----------------------

belaufen.

Das Verhältniß der Kosten nach vorerwähnten Abrechnungen im XIII. Abschnitte S. 87 zum Reins- oder Brutto-Ertrag ist, wie sich's durch Differenzial-Rechnung

Uebertrag 2,636,997 fl. 54 fr.  
 herausstellt, nach der ersten, nehmlich vom  
 1. Januar bis 30. Juni 1831. 1,420,174  $\frac{2}{3}$  fl.  
 und nach der andern vom 1. Juli bis  
 3. December 1832. 1,541,043 fl.

Nach meiner sichern, durch alle Prä-  
 missen gerechtfertigten Annahme; und zwar:

282,894 fl. 24 fr. Ueberschuß bei Be-  
 rechnung des Ge-  
 winnstes zu 12 fr.  
 wo nur beiläufig  
 10  $\frac{1}{4}$  fr. nöthig ge-  
 wesen wären, dann  
 ferner:

885,559 „ — „ Unterhaltungskosten  
 und Besoldungen;

157,432 „ 42 „ für Kosten des Brenn-  
 materials;

177,111 „ 48 „ für Entschädigungs-  
 leistungen;

1,502,997 fl. 54 fr. zusammen (und also  
 auch vorerwähntem Verhältnisse angemessen  
 und damit in Uebereinstimmung) für sämt-

liche Kosten . . . . . 1,502,997 „ 54 „  
 bleibt Reinertrag . . . . . 1,134,000 fl. — fr.

der, an die Actien-Inhaber vertheilt, einen Gewinn von 8  $\frac{2}{3}$  Pro-  
 cent abwirft.

Kann an den Kosten überhaupt gespart werden, wie allers-  
 dings zu vermuthen ist, so wird dies den Actiendividend ver-  
 mehren, so zwar, daß wo nicht gleich im ersten Jahre, wo noch  
 so Manches nachträglich herzustellen seyn wird, doch gewiß in den  
 folgenden, vorstehender Gewinnüberschuß von 282,894 fl. 24 fr.  
 mitvertheilt werden wird. Für die erste

Uebertrag 282,894 fl. 24 fr.

Abrechnung wird er wohl mit den in Actien  
mehr aufgenommenen, als zur Herstellung  
der Bahn erforderlichen . . . . . 60,000 „ — „  
zu manchen zweckmäßigen Vorrichtungen mit-  
verwendet werden müssen, oder zum Theil  
einen Reservefond für unerwartete Ausgaben  
bilden, unter welcher Rubrik dies von An-  
fang, zusammengenommen, mit . . . . 342,894 fl. 24 fr.  
aufgeführt werden könnte.

### XVIII.

Aber, was wird nun das Land gewinnen (so dürfte ein-  
gewendet werden), wenn Actien-Inhaber, dazu vielleicht  
fremde Capitalisten, den allerdings reichlichen Divi-  
dend genießen? wenn die Regierung anstatt des zum  
Theil höhern Durchgangszolls, auf alle Fälle nun nur  
noch soviel beziehen wird, als die beiden Rheinzölle  
in Mannheim und Breisach eingebracht hätten? Wie  
werden wir in den Abgaben erleichtert werden kön-  
nen, wenn vermehrte Einnahme des Schatzes, wie  
aus vorstehenden Fragen einleuchtet, durch größere  
Handelsthätigkeit nicht bewirkt werden dürfte? Es  
gibt noch eine Menge andrer Fragen, die der Staats-  
Oekonom zwar nicht aufwerfen, die der Ungeübte und in solchen Ver-  
hältnissen, wie das Getrieb im Volksleben, weniger Bewanderte  
jedoch als Argumente gebrauchen wird, um darzuthun, als  
z. B., daß wenn auch die Fremden in viel größerer Anzahl  
kommen werden, der Durchflug vermittelt der Eisenbahn den