

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

XVI.

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

Actiengesellschaft erwählen wird; der dann ferner der Prüfung und Genehmigung der Ständekammern und der Regierung vorzulegen seyn würde, wovon aber ich eine Skizze habe entwerfen müssen, um eine Uebersicht vom ganzen Zusammenhange zu gewinnen, und einen Ueberschlag der Kosten dieser Eisenbahn zu geben, liegt mir nun ob, eine möglichst genaue Berechnung derselben aufzustellen.

XVI.

Während die Liverpool-Manchester-Eisenbahn, ein neues Wunder der Welt, mit aller Pracht im herrlichsten Geschmack erbaut, zum Vorbilde hergestellt worden ist, dürfen wir sie uns, die unerschwinglichen Kosten berücksichtigend, nicht anders als unter Beschränkung der Ausgaben auf das wesentlich Nöthigste zum Muster dienen lassen; obwohl Vieles, durch Vertlichkeit geboten, unvermeidlich war, und bei dem Festhalten am Grundsatz der geradesten Linie, in horizontaler und verticaler Richtung, seine Rechtfertigung findet; die großartige Ausführung aber, ein natürliches und alle Befriedigung gewährendes Ergebnis des blühenden Handels und der Gewerbe, wie des hohen Sinnes der Bewohner beider Städte ist.

Zum Preise von 20,000 Pfd. St. die englische Meile, würde die Stunde auf 596,643 fl. 52 fr. Herstellungskosten, mithin unsere badische Eisenbahn auf . . . 33,412,056 fl. 32 fr. fertig zu stehen kommen; obwohl zu bemerken ist, daß auf deren ganzen Länge nicht einmal, geschweige denn vier und ein halb mal, die Durchtreibung eines Stollens von mehr als einer halben Stunde Länge, wie bei jener, unternommen werden müßte; daß nirgend solche 70 Fuß hohe Dämme auf so bedeu-

tende Strecken und im Verhältnisse weit weniger Brücken zu errichten seyn werden, mithin schon um dieser Ursachen willen die Kosten um mehrere Millionen geringer seyn würden; maßen endlich der Grund und Boden bei uns um Vieles wohlfeiler ist, als in England, wo die Kornbill immer hohe Preise der Getreidesorten und des Grundeigenthums erhält, das denn in den sehr bevölkerten Umgebungen fraglicher beiden großen Handels- und Gewerbsstädte, dem steigenden Einflusse des Reichthums ihrer Bewohner unterliegt.

Theoretische englische Schriftsteller, wie unter Andern Fredgold, geben diese Kosten auf 5000 Pfd. St. die englische Meile an. Dies wäre denn, auf unsere badische Eisenbahn von 56 Stunden angewendet, der vierte Theil nur von der vorerwähnten, oder 8,353,014 fl. 8 fr.

Würde diese Angabe für England selbst, wo nur das Eisen so wohlfeil und noch wohlfeiler ist, als bei uns, als überaus mäßig angesehen werden können; so müste dennoch bei viel höhern Preisen des Arbeitslohnes und aller übrigen Sachen in jenem Lande, sich die Herstellung unsrer Eisenbahn mit einer bedeutenden Kostenersparniß, bei durchaus günstigen Umständen bewirken lassen.

Die großen Unternehmungen, welche in den nordamerikanischen Freistaaten in diesem Fache ausgeführt worden sind, können, bei ganz andern Verhältnissen, für uns durchaus nicht maßgebend werden, und müssen demnach hier unberücksichtigt bleiben.

Wenden wir uns daher, jeder Vorgang in Deutschland noch fehlend, zu unsern Nachbarn diesseits des Canals, und sehen wir uns bei den Franzosen um, wo Preise und Verhältnisse mehr annähernd mit den unsrigen sind, und welche bereits viele Eisenbahnen in vollem Betriebe besitzen, Belege und Erfahrungen in großer Menge gesammelt haben.

Unter vielen über diesen Gegenstand in Frankreich erschie-

nenen Schriften ist die des Herrn Perdonnet (von mir bereits erwähnt) mit genauer Prüfung und Ordnung der bekannten Thatsachen verfaßt, und sie verbreitet volles Licht über diese Bauten, wie sie in diesem Nachbarlande seither betrieben worden sind.

Dieser Gelehrte stellt, nach vielfältigen Forschungen, folgende Berechnungen auf, wonach die Herstellungskosten *):

Für Eisenbahnen mit doppelten Geleisepaaren, deren Linien durch lange ununterbrochene Ebenen laufen, und bei durchaus günstigen Umständen, nicht mehr denn:

260,000 französische Franken die Stunde zu 4000 Meter, d. i. 121,333 fl. 20 fr. die Stunde zu 12000 badischen Fuß, wovon ich angenommen habe, daß unsre badische Eisenbahn 56 Stunden lang seyn werde, und wonach mithin dieselbe 6,794,666 fl. 40 fr. kosten würde.

Dieser Schriftsteller giebt eine andere Berechnung, auf den Fall, daß nicht alle Verhältnisse durchaus günstig wären, wie sie's bei uns rücksichtlich der badischen Eisenbahn von Mannheim bis Basel, mit Ausnahme der Strecke von Steinenstadt bis Effringen oder Istein sind, oder von Schliengen bis Eimeldingen. Herr Perdonnet schlägt dann, bei dennoch günstigem Preise des anzukaufenden Bodens, die Kosten auf

360,000 französische Fr. an, oder auf . . . 168,000 fl.

*) „J'ai compté pour la route en fer à une voie, construite en plaine, dans des circonstances très-favorables 200,000 fr. de frais de construction, par lieue de 4000 mètres; pour la route à deux voies 260,000 fr.; pour la route à une voie dans des circonstances moyennement favorables 280,000 fr.; pour celle à deux voies 360,000 fr. „Si les circonstances sont très-défavorables, si, par exemple, le pays est très-accidenté et le terrain fort cher, elle pourra coûter 800,000 fr. par lieue et au-delà.“

Mémoires de Perdonnet à l'association polytechnique. Paris 1832.

für die Stunde, was für unsre Eisenbahn auf 56 Stunden gerechnet 9,408,000 fl. machen würde. So wie des Engländers Fredgold Anschlag in der Mitte zwischen beiden Verhältnissen steht, so dürfte die Herstellung unserer Eisenbahn unter günstigsten Umständen, mit allen erforderlichen Brücken und Dämmen und vielen sonstigen Bauten und Anschaffungen, sich dennoch mehr der ersten Angabe des Herrn Perdonnet nähern, und mithin der diesfallige Kostenanschlag sieben Millionen nicht übersteigen.

Neben diesen Ausgaben, die, wenn auch nicht absolut maßgebend, indem sie theils unsern Verhältnissen nicht ganz angemessen sind, theils nicht das unbeschränkte Vertrauen in Rücksicht auf Ausführbarkeit erhalten dürften, nehme ich, als unsern Absichten und Verhältnissen durchaus angemessen, den wirklich, von der zu errichtenden Eisenbahn von Paris nach Pontoise, von zwei erfahrenen französischen Baumeistern gemachten Bauanschlag als höchst befriedigend hier an: dies um so mehr, als ihre Geschicklichkeit in diesem Fache gepriesen wird, und sie davon durch Herstellung der schönen Eisenbahn an der Loire vollgültige Probe abgelegt haben. Bei dieser Annahme bin ich dem Tadel nicht ausgesetzt, im Vertrauen auf die bloß theoretischen Anschläge des Herrn Perdonnet, mich Illusionen hingegeben zu haben, die bei viel kostbarer Ausführung des Werkes höchst nachtheilig für die Association wirken würden. Der fragliche Bauanschlag wurde, wie ich aus sichern Quellen erfahren habe, nach sorgfältigen Vorarbeiten, genauen Vermessungen und Nivelirungen gemacht, unter Veranschlagung des Bodens und meist nach fester (wenn auch bloß eventueller) Abfindung mit den Eigenthümern, und zwar nur für das erste Achtel des Weges, nemlich für 7 Stunden von Paris bis Pontoise, augenscheinlich jedoch für den kostspieligern Theil der ganzen Strecke der Eisenbahn, die von Paris bis Rouen 55 Stunden beträgt. Dies Alles wurde auf Kosten und Begehren einer

Actiengesellschaft bewerkstelligt, die sich zu diesem Zwecke vereinigt hat, und die nun, sobald das in der Wahlkammer der französischen Stände, bereits im Februar dieses Jahres angenommene, Gesetz über die Expropriation für gemeinnützliche Zwecke *) auch von der Pairskammer und von der Regierung genehmigt ist, zur Ausführung schreiten wird. Der bisherige Aufschub wurde in der Erwartung dieses Gesetzes beliebt, um den Proceßkosten und Zögerungen, die bei dem bisherigen Stande der Gesetzgebung, die Sache erschwerend, statt gefunden haben würden.

Eben diese Eisenbahn von Paris nach Pontoise **) wird in

*) La loi d'expropriation pour cause d'utilité publique.

**) Chemin de fer de Paris à Rouen par Pontoise. (*Publication du Constitutionnel, samedi 2 juillet 1831; No. 183.*)

„Les pays les plus florissans par leur industrie sont ceux où la multiplicité et la commodité des routes semblent rapprocher les distances. Sous ce rapport, il faut en convenir, notre belle France n'est pas, à beaucoup près, dotée comme elle devrait l'être. On peut en juger par un seul fait: sa capitale est à peine en communication avec la mer. N'est-il pas remarquable en effet que, tandis qu'on met vingt jours à parcourir l'immense trajet des États-unis au Havre, il faille un mois aux marchandises pour arriver de cette ville à Paris? Un pareil état de choses est un scandale chez un peuple civilisé.“

„Pour le faire cesser, on avait, il-y-a quelques années formé un projet de canal. Mais les centaines de millions qu'il aurait absorbés, effrayèrent les speculateurs, il fut reconnu que les bénéfices ne payeraient pas les intérêts des capitaux et l'on abandonna cette idée.“

(Conçu et proposé sous le ministère de Monsieur de Villèle, ce plan reçut des développemens gigantesques sous celui de Monsieur de Polignac. Ce ministre avait en vue de donner de telles dimensions à ce canal, que les plus gros vaisseaux marchands seraient arrivés d'outre mer, par le Havre jusqu'à Paris; de sorte qu'on aurait pu ranger Paris au nombre des ports de mer. *Note de l'auteur.*)

„Un moyen qui réunit l'économie à la célérité, se présente aujourd'hui; c'est la construction d'un chemin de fer. Une compagnie

ihrer Länge von sieben Stunden, mit zwei Geleisepaaren belegt und in der Breite von 6 Meter (18 badische Fuß) ausgeführt werden.

s'est mise en avant pour l'exécuter sur la ligne entière dont il s'agit, et déjà elle vient d'obtenir une concession pour la partie de Paris à Pontoise.“

„Nous croyons faire plaisir au public en lui donnant quelques détails sur une entreprise, qui intéresse au plus haut point la prospérité publique.“

„La compagnie dont il s'agit compte dans son sein les noms les plus honorables. Les travaux seront dirigés par deux ingénieurs qui ont fait leurs preuves, puisque la France leur doit le chemin de fer de la Loire, dont la perfection est devenue classique en Angleterre aussi bien que parmi nous.“

„Le chemin sera à deux voies et aura six mètres de couronnement.“

„Il passera par St. Denis et Enghien, il aura un embranchement à Herblay, et sera pour le commerce d'une utilité dont nous allons essayer de donner une idée.“

„Par la Seine, le trajet de Paris à Pontoise, en raison des sinuosités, est de 95,000 mètres ou près de 24 lieues;“

„Il sera de 7 lieues seulement par le chemin de fer;“

„La durée de voyage par la Seine est de 5 jours;“

„Elle sera d'une heure et demie par le chemin de fer;“

„Le prix moyen du transport pour un tonneau est de 6 francs par eau, de 9 fr. par le roulage, de 3 fr. 78 cent. par le chemin de fer.“

„Mais ce n'est pas tout d'offrir au public de grands avantages; il faut en recueillir beaucoup soi même pour que les premiers soient durables. Une compagnie rivale a essayé de présenter l'avenir de celle-ci comme très fâcheux; qu'elle se rassure.“

„D'après les derniers devis, basés sur les travaux exécutés du chemin de la Loire, la dépense totale pour celui de Pontoise, doit être de 3,600,000 fr., dont 800,000, sont affectés aux frais imprévus.“

„Le tonnage, d'après les renseignements pris à l'octroi, s'élève annuellement à 595,000 tonneaux (= 11,900,000 quintaux poids de

Der Kostenschlag ist

2,800,000 franz. Fr., d. i. 1,306,666 fl. 40 fr.

und wird dazu noch
wegen unvorherge-
sehener besondern
Unkosten weiter in

Anschlag gebracht $\frac{800,000 \quad \text{,,} \quad \text{,,} \quad \text{,,} \quad 373,333 \quad \text{,,} \quad 20 \quad \text{,,}}{3,600,000 \text{ franz. Fr., d. i. } 1,680,000 \text{ fl. — fr.}}$

Wiewohl nun nicht anzunehmen ist, daß bei den überaus günstigen Verhältnissen, die bei Anlage unsrer Eisenbahn vorwalten, jene besondern Ausgaben von 800,000 Fr., oder 373,333 fl. 20 fr., sich bei uns achtmal in gleichem Maße einstellen werden; so habe ich doch keinen Anstand genommen, daß Achtfache jener wirklichen und zufälligen Kosten, mithin

Bade). Un mouvement de 400,000 (= 8 millions de quintaux poids de Bade) suffirait pour donner aux actionnaires plus de 20 pour cent.“

„Dans ces calculs il n'a pas été tenu compte des bénéfices que doit procurer le transport des engrais et des plâtres. Il n'a pas été tenu compte non plus des nombreux voyageurs qui vont à St. Denis, à Enghien, Montmorency et environs. *Il est probable que ce dernier produit couvrira, à lui seul, les intérêts et les dépenses annuelles.*“

„Ajoutons que la compagnie de Pontoise se propose de poursuivre ses travaux jusqu'à Rouen et au-delà. On sent combien une telle continuation améliorerait l'entreprise.“

„Lorsque cette oeuvre gigantesque aura été terminée, les marchandises viendront de Paris à Rouen en huit heures, et les voyageurs en quatre. D'après cette proportion, on pourra se rendre en 5 à 6 heures à la mer. Ainsi, au moyen d'un télégraphe maritime, qu'il sera facile d'établir, un armateur de Paris qui apprendrait l'arrivée en rade de son navire, pourrait être rendu au port au moment même où le navire lui-même y entrerait. Ainsi un négociant pourrait, entre deux bourses, aller s'entendre avec son correspondant de Rouen ou du Havre. Ainsi il serait loisible au bourgeois de la rue St Denis d'aller le dimanche avec sa famille, jouir du spectacle des côtes, et de revenir dîner dans ses foyers.“

den allerhöchsten Preis anzunehmen, der auch für eine viel breitere und vielleicht mit drei- und vierfachen Geleisen belegten 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-