

# **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**

XVIII.

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

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 anderer 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

innern Verkehr nicht beleben, und auf die Gewerbe ohne Einfluß bleiben dürfte, und Mehreres dergleichen.

Ich werde auf die drei Fragen mit wenig Worten, dann mit Zahlen, und wie ich hoffe, auf sehr genügende, ganz befriedigende Weise antworten. Und gleich auf erstere durch eine Gegenfrage: Warum sollen denn just fremde Capitalisten meist Actiennehmer werden? Die dreizehn und eine halbe Million können ja sehr leicht alle bloß Einheimische übernehmen. Es ist dazu nichts Andres nöthig, als Vertrauen in die Sache: als daß sie sich überzeugen, daß unsre badische Eisenbahn-Actien, eben so sicher und bei Weitem gewinnbringender seyn werden, als jene Staatspapiere, deren Cours ein Wölkchen am politischen Horizonte drückt, und wovon, bei einem im Schooße der Zukunft liegenden Kriegsausbruche, die Zinsen nicht bezahlt werden dürften. Sie werden sich vielmehr beeilen, diese einheimischen Capitalisten, von ihren Staatspapieren bei dormalen günstigem Course derselben zu veräußern, um unsre Eisenbahn-Actien alle an sich zu bringen; sobald sie berechnet haben werden, daß der semestrielle Dividend zu  $4\frac{1}{2}\%$  Procent von ihnen capitalisirt, und falls er gleich wieder in Actien zu neuen Verzweigungen oder Fortsetzungen unsrer Haupt-Eisenbahn, wie z. B. die von Offenburg oder von Basel an den Bodensee, auf eben solche Weise angelegt würde, der Ertrag davon, wie er sich zu  $8\frac{2}{3}\%$  vom Hundert jährlich herausstellt, das zum Ankaufe von Actien angewendete Capital (es sey dies etwa 10,000 fl.) nach Verlauf von  $8\frac{1}{2}$  Jahren ein auf  $20,688\frac{1,846,059}{10,000,000}$  fl.; von 13 Jahren auf  $30,467\frac{8,877,649}{10,000,000}$ ; nach  $16\frac{1}{2}$  Jahren auf  $41,185\frac{6,317,769}{10,000,000}$  fl.; nach 20 Jahren auf  $55,674\frac{589,420}{1,000,000}$  fl. herangewachsenes Vermögen bilden würde.

Dies wird ein andres sehr wichtiges Gute, eine moralische wichtige Verbesserung zur Folge haben, die sehr wohlthätig auf unser volksthümliches Wirken influiren wird; nemlich: den Sinn für Associationen zu größern Zwecken, die dem Einzelnen

bei Mangel an Kräften unerreichbar sind, und wodurch so viel Großes in England, in den vereinigten nordamerikanischen Staaten und in Frankreich bewirkt wird, zu befördern.

Die Regierung aber und die Gemeinden werden in diesem auf so hohem Betriebs=Capitale gegründeten Unternehmen, das fortan die Thätigkeit so viel andrer im Bereiche der fortschaffenden Gewerbszweige in sich absorbiert, eine bedeutende Beisteuer zu den allgemeinen Lasten gewinnen; und auch dadurch, daß sie von der Eisenbahn=Gesellschaft für den Ankauf der Ländereien, die zur Herstellung der Bahn erforderlich sind, eine nicht unbedeutende Einnahme erhalten. Werden aber die betreffenden Behörden ermächtigt, und versteht sich die Regierung selbst dazu, den Betrag davon in Actien zu nehmen, so werden Regierung und Gemeinden offenbar bedeutend dabei gewinnen, wenn Alles, was zum Ankaufe dieser Ländereien aus den Herstellungsmitteln der dreizehn und einer halben Million bezahlt, auf solche Art verwendet würde. Das öffentliche Einkommen würde, unter Erleichterung der Steuerpflichtigen, meist um den aus den Actien gewonnenen Dividend von 8½ Procent vermehrt werden; wenigstens da, wo die Bahnlinie ganz unfruchtbare und kaum einigen Gewinn abwerfende Strecken durchlaufen und berühren wird.

Nicht weniger ist zu erwarten, daß erwerbslustige, thätige Männer aus allen Gewerbsfächern, längs der ganzen Linie der Eisenbahn, auf beiden Seiten derselben, Häuser und Fabriken erbauen werden, da Zweck und Frequenz dieser neuen Einrichtung jedem Geschäfte Vorschub leisten wird. Bald, man kann es mit Zuversicht erwarten, wird eine doppelte Reihe von Häusern, Landgütern und Gärten, sich durch's ganze Land hindurchziehend, eine lange Straße bilden, die alle Städte an derselben, von Mannheim bis Basel, zu einer einzigen verbinden wird. Möchte es doch bei stets behaupteter Zollfreiheit geschehen, wie dieselbe Ländern zusagt, die keinen an Grund=Eigenthum reichen

Adel durch so drückende indirecte Abgaben zu erleichtern haben, wie es ferner unsrer politischen Unabhängigkeit ersprießlich ist! und bei der allein der Großhandel aufkommen und blühen kann.

Dann wird dieser große Städteverband, diese Eine Handels-Metropole des Ober-Rheins (wozu sie durch ihre glückliche Lage unverkennbar berufen ist) allen ihren Bewohnern ganz gleichmäßige Vortheile bringen. Nicht wird der am Riegenthor Basels den am Neckarthor in Mannheim Wohnenden um irgend einen, auch nicht um den geringsten, Vortheil beneiden können. Der Eine wird Lyon, Marseille, Toulon, Mayland, Triest und Genua, der Andre immediater Hamburg und Bremen, London, Amsterdam und Antwerpen berühren; die Bewohner von Carlsruhe, Rastadt, Lahr und Freiburg werden die Vortheile, mehr im Mittelpunkte zu seyn, wo sich Geschäfte und Gewinn immer mehr concentriren, genießen; das ist Alles! und je nachdem es zugesagt, wird der Eine sein Tusculum am Neckar, an der Murg oder Elz, oder am Wiesen aufschlagen. Unter solchen Umständen aber ist es klar, daß die Last der Abgaben zum unbedeutendsten Beitrage vermindert werden wird.

Was die zweite Einwendung, die einfache Umwandlung des Rheinzolles in einen Durchgangszoll betrifft, so macht sich hier der Grundsatz geltend, nach welchem es rathsam ist, den Ansaß zu vermindern, um recht viel einzunehmen. Wir werden von jedem Centner, der bei fernerm Bestande des höhern Transit-zolles dennoch zu Lande expedirt worden wäre, zwar nur die Hälfte, dafür aber 3 bis 4mal mehr, ja vielleicht 10 und 20mal mehr Güter zum Durchgang erhalten, als wenn wir keine Eisenbahn hätten. Denn das Meiste davon würde über Frankfurt versendet werden, von wo aus, wie es offenkundig im Plane liegt, in Bayern Eisenbahnen über Nürnberg, und in andern Richtungen hergestellt werden sollen.

Das Land verliert aber nichts, selbst abgesehen vom vermehrten Güterdurchzuge, wenn die Regierung nur, wie sie ihn

bisher in Mannheim und in Breisach bezogen hat, fortan von den Gütern erhebt, die anstatt auf dem Rheine, nun auf der Eisenbahn fortgeschafft werden. Weit entfernt davon, gewinnen unsre Hafens-Anstalten die Bohlwerk's-, Krahnens- und Hafengebühren, laut §. 69 der Rheinzoll-Ordnung, auf 15 Centimen, d. i. 4 $\frac{1}{2}$  fr. vom Centner festgesetzt, für die von der Schifffahrt herrührenden Güter, die, nicht an's Land gebracht, auch nicht würden entrichtet werden. Dies macht auf 3,542,236 Centner 247,956 fl. 31 fr., wobei vorausgesetzt werden darf, daß eben die Wohlfeilheit und Schnelligkeit unsrer Versendungsmittel einen vermehrten Zufluß von Gütern bewirken, und jene Einnahme verdoppelt wird.

Frankreich und Bayern werden allein eine geringe Einbuße erleiden, Ersteres durch den Ertrags-Verlust seines Rheinzolles in Straßburg, Letzteres für den von Neuburg. Wir können aber, wo unser Heil davon abhängt, jene Nachbarn dieserhalb um so weniger berücksichtigen, als sie sich unserm Handel überall mit gewaffneter Hand der Douanengesetze zu noch größerem Nachtheile widersetzen, und es billig ist, daß die, gleichem Systeme der Zoll- und Handelsfreiheit huldigenden, Schweizer die hanseatischen und freien Städte, bei uns eine freie Eisenbahn, mit allerniedrigstem Durchgangszolle, finden. Täuschen wir uns nicht! lassen wir uns nicht in gefährliche Sicherheit einwiegen! und seyen wir vielmehr überzeugt, daß, wenn wir nicht zuerst Hand an's Werk legen, die drei uns gegenüberliegenden Ufer-Staaten, Frankreich, Rheinbayern und Rheinhessen, schnell sich vereinigt haben werden, und zwar ohne unsre Einbuße des Rheinzolles zu berücksichtigen, eine Eisenbahn auf gleiche Prämissen statistischer Data und staatsökonomischer Grundsätze, die ich hier aufgestellt habe, herzurichten. Dann lassen wir alle Hoffnung fahren, je einen größern Wohlstand zu erreichen! dann fällt mit der seitherigen bedeutenden Rheinzoll-Einnahme, die unser Budget bisher so günstig herausstellte, und uns erlaubte,

die Zehnt- und Frohnd-Ablösung und die Ablösung mancher andern Last zu bewirken, auch die letzte Aussicht auf Handels- und Gewerbsaufblühen. Dann wird unser Land das ärmste und bejammernswürdigste in ganz Deutschland, anstatt, was es werden muß, das glücklichste und reichste zu seyn.

Läuschen wir uns nicht bei der scheinbaren Ruhe! Unfre Nachbarn sind thätig und gezwungen zur Verbesserung des materiellen Zustandes der Bewohner jener uns benachbarten Provinzen Durchgreifendes zu leisten. Die Erhaltung des hohen Schlachtviehzolles im Elsaß, die Einführung des hohen Consumtionszolles in Rheinbayern, der Verlust des Stapelzwanges zu Mainz müssen Ersatz bekommen. Schon zweimal hat der Mainzer Abgeordnete Kertell in der hessen-darmstädtischen Ständerversammlung sein „Carthaginem esse delendam!“ über Baden und Mannheim ausgerufen. Machen wir nicht eiligst eine Eisenbahn von Mannheim bis Basel und Ludwigshafen oder Constanz, so wird eine solche von Mainz nach Basel, und eine andre von Frankfurt nach Augsburg und Bregenz hergestellt, und damit aller Handel auf das linke Rhein-Ufer und sonst von uns abgezogen werden. Dann müßten wir, anstatt zu fragen: Was gewinnt das Land? uns wehmuthsvoll umschauend ausrufen: Weh uns! dem unglücklichen Lande bleibt ja nichts übrig, als schwere Lasten und Güter ohne Ertrag!

In Betreff der dritten Frage, hab' ich schon auf die bedeutende Zunahme des Staatseinkommens, durch Erhöhung der Rhein- oder Durchgangszoll-Einnahme, bei bevorstehender Vermehrung der Zufuhren hingewiesen, und angedeutet, wie ein Zuwachs des Handelsverkehrs nothwendig entstehen müsse. Tausendfältige Quellen des Erwerbes und zur Erleichterung der Steuerpflichtigen werden sich aufthun. Eine der zunächst liegenden und demnach mitwirkenden wird seyn, daß bei vermehrtem, allgemeinem Wohlstande der jetzt aus Armuth von jeder Abgabe Befreite steuerpflichtig werden wird, und bei wirklichem

Wohlergehen sich glücklich schätzen wird, aus der Classe der Proletarier sich erhoben zu haben. Dadurch und bei nicht nur factischer, sondern wirklich vermehrter Bevölkerung, wie sie bei größern Unterhaltsmitteln immer statt findet, müssen unfehlbar dann in homöopathischer Progression, die Lasten der Einzelnen auf viele Tausende weiter vertheilt, Jedem unmerklicher werden.

Was wird nun das Land gewinnen?

1) Von den 13½ Millionen, die auf Herstellung der Eisenbahn verwendet werden, diese bei hohem und halbjährigem Zins-ertrag, auf 15jährige Capitalisation angenommen, jährlich	900,000 fl. — fr.
2) Der Actien-Ertrag . . . . .	1,134,000 „ — „
3) Der Gewinn-Überschuß . . . . .	282,894 „ 24 „
4) Unterhalt der Eisenbahn und Besol- dungen . . . . .	885,559 „ — „
5) Entschädigung an Rheinschiffer *), Frachtfuhrleute, Post- Stallmeister und Hauderer . . . . .	177,111 „ 48 „
die 157,432 fl. 42 fr. für Brenn- material, sobald wir Steinkohlen in unserm Lande finden, oder auf den Fall, daß wir unsern Torf brauchen werden. Einstweilen aber kommen sie hier noch nicht in Ansatz.	
6) Die Regierung an Zoll auf- und ab- wärts (zu 15⅓ fr. und zu 7½ fr.) zu 22⅙ fr. im Durchschnitte, von 1,771,118 Centner . . . . .	674,008 „ 48 „
	<hr/> 4,053,574 fl. — fr.

\*) Worunter auch die der Stadt Basel billig zu begreifen seyn werden, besonders solche, unsre ehemaligen Staatsangehörigen, die um schweres Geld das Basler Bürgerrecht gekauft haben.

Uebertrag 4,053,574 fl. — fr.

- 7) Die Lagerhausanstalten an Bohlenwerks-, Krahnens- und Waggebühren von 3,542,236 Centnern zu 4 $\frac{1}{2}$  fr., wie vorstehend bemerkt . . . . . 247,956 „ 31 „
- 8) Der Handel, an Expeditionsprovision, von 3,542,236 Centnern zu 6 fr. vom Centner . . . . . 354,223 „ 36 „
- außer dem Gewinne, den derselbe durch vermehrten Activhandel erhalten, außer dem, den er in sehr bedeutendem Maße schon an Frachtersparniß gegen sonst gewinnen, was jährlich, bei erlangtem Vortheile beschleunigter Ueberlieferung, einen sehr bedeutenden Gewinn abwerfen wird, sich aber in Zahlen nicht aufführen läßt, eben so wenig, als der Gewinn des Producenten an Fuhrlohnkosten-Ersparniß, besserer und schnellerer Verwerthung, da die Factoren und Daten fehlen.

Vorstehendes aber, was sich genau berechnen läßt, macht zusammen den jährlichen überschwenglichen Gewinn für Land, Regierung und Volk von 4,655,754 fl. 7 fr.