

# **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**

XIV.

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

Manchester Absatz finden können, wenn dafür der allerniedrigste Frachtpreis bestimmt wird. Mehr oder weniger gilt das Gesagte auch für den Verkauf in Liverpool; und daher bin ich geneigt, anzunehmen, daß die Wagen der Wigan-Eisenbahngesellschaft, von ihrem Eintritte bei Newton, rechts oder links nach Liverpool oder Manchester, gegen Entrichtung eines Weggeldes auf dieser Eisenbahn circuliren, anstatt auf die Wagen der Liverpool- und Manchester-Eisenbahngesellschaft umgeladen zu werden. Dieses miethlohnartige Product, dermaßen unter besonderer Rubrik verrechnet, würde jenen Zuschuß gebildet haben, der unter die Actien-Inhaber vertheilt werden mußte, während die dadurch auf der Eisenbahn verursachte Bewegung, nicht als Thätigkeits- und verfahrenere Centnerzahl-Angabe aufgeführt ist.

---

#### XIV.

Da bis hierher nun alle Verhältnisse zur Genüge erwogen, und die daraus hervorgehenden Punkte dargestellt sind, die bei geringer Brauchbarkeit unsers Oberrheins die Anlage von Eisenbahnen empfehlen; nachdem nun auch das Wesen und die Wirkungen dieser letztern, wie unzureichend auch meine geringen Kräfte seyn mögen, mit dem guten Willen, den gewissenhafte Bemühung unterstützt, erörtert worden sind, kann ich zu der Hauptsache, die Verwirklichung der Idee betreffend, übergehen. Dies wird denn durch nähere Beleuchtung der im IV. Abschnitte aufgestellten Fragen, die als besondere Aufgabe und Hauptbestandtheile gegenwärtiger Schrift nunmehr zu lösen übrig sind, geschehen müssen; nemlich: In wiefern Eisenbahnen bei uns anwendbar, auch ausführbar, und

von solchem Einflusse auf unsre Handels- und Gewerbsverhältnisse seyn werden, wie in den vorhergehenden Abschnitten gesagt worden ist.

Darüber nun in diesem Abschnitte zuerst: In wiefern Eisenbahnen bei uns anwendbar, auch ausführbar seyn werden. Und zwar in besondrer Rücksicht auf Sicherheit der Geldanlage selbst, und mit Gewisheit des Gewinnstes für die Actien-Inhaber, so daß Capitalisten zum Beitritt einer Association bestimmt werden, und eine solche zu Stande kommen möge. Denn vor Allem kommt über diesen Punct in Betracht, da dergleichen Unternehmungen, wie vielfache Erfahrung beweist, nur durch freiwillige Associationen unter Staatsgenehmigung, mit gutem Erfolge durchgeführt werden können; dann zweitens: daß die Theilnehmer einen angemessenen Gewinn für ihre Capital-Einlage finden, und endlich drittens, daß nicht nur dieser Gewinn im höchsten Grade unbezweifelt wahrscheinlich, sondern fortdauernd bleibe.

In diesem Letztern liegt vielleicht die ganze Frage; denn scheint ein angemessener Gewinn nachhaltig und unbezweifelt wahrscheinlich, dann eröffnet sich dem Actien-Inhaber, die eben so feste Aussicht zur Realisirung seiner Actien, mit einer verhältnißmäßig bedeutenden Prämie: folglich mit großem Gewinnste, in kurzer Zeit. Und dies ist für ihn hinreichender Grund zu einer Capital-Anlage und zur Antheilnahme, mit der festen Ueberzeugung, daß er nie zu Verlust mit seiner baaren Einlage kommen könne; daß er nehmlich bei einer Unternehmung, die eine nachhaltige, erfolgreiche Zukunft verspricht, durch Selbstcapitalisirung des Zinsüberschusses, wenn die sechsmonatlichen Dividenden-Austheilungen den gewöhnlichen Zinsfuß übertreffen, die Rückzahlung in dem Zeitraume weniger Jahre, außer dem Zinsgenusse, selbst bewirken, und er dann, wenn noch Actienbesitzer, diese Actien, möge kommen was da

wolle, entweder fortan gleichen Nominalwerth mit Prämie, behalten, und so ein unerschöpflicher Schatz bleiben würden, oder bei dem Wechsel menschlicher Dinge, im schlimmsten Falle, dann noch einen Werth behalten, wenn seine Auslage, ihm oder seinen Nachkommen, zehnfältig oder hundertfältig ersetzt worden ist.

Vorstehendes sind die Kriterien und Grundbedingungen, unter welchen allein ein Vorschlag zur beabsichtigten Association vorgebracht werden kann. Nur diese können ihm Eingang und Erfolg verschaffen, wenn auch Rücksichten des allgemeinen Wohls, mit den Gefühlen des Vaterlands und Menschenfreunds, denselben sonst mächtig empfehlen, und jene Beweggründe veredeln.

Es ist also die Aufgabe, eine solche Grundlage zu finden, auf die man bauen kann, um mit mathematischer Gewißheit einen solchen angemessenen und nachhaltigen Gewinn versprechen zu können. Diese Grundlage kann aber nichts Andres seyn, als positive Thatsachen, daraus unbezweifelt hervorgeht, daß der Güterzug zwischen Mannheim bis Basel, oder an den Bodensee und zurück, sowohl zu Lande als auf dem Oberrheine, so sehr beträchtlich sey, daß, wie hoch die Herstellungs-, Arbeits- und Administrationskosten der Eisenbahn sich belaufen mögen, alle Güter mit Zeit- und Kostenersparniß befördert werden können, und daß nach Abzug dieser Kosten ein Dividends-Ueberschuß, außer den gewöhnlichen Zinsen, übrig bleibe. Ich habe mich zu diesem Zwecke nach statistischen, unverwerflichen Angaben umgesehen, als welche, wenn sie sich auf allgemein bekannte, keinem Zweifel unterworfenen Thatsachen gründen, meinen Absichten am besten entsprechen, indem sie am geeignetsten sind, eine feste Ueberzeugung zu begründen.

Unter den zu dieser Absicht sich anbietenden Materialien, wäre das Ergebniß der Bewegung in unsern badischen Freihäfen, Zollstellen am Rheine und auf unsern Landstraßen wohl

wünschenswerth; aber, wenn auch leichter zugänglich, würden sie denn doch nicht absolut maßgebend seyn; selbst nicht seit 1831: denn einerseits war Störung durch die neue Rheinschiffahrtsfreiheit, durch die Trennung Belgiens von Holland, in den Normalverhältnissen des Rheinhandels und der Rheinschiffahrt, wie sie sich seit 1815 bis dahin entwickelt hatte, entstanden; andertheils hätten die darauf gebauten Ergebnisse zu vortheilhaft erscheinen mögen, wegen den großen Colonial-Waaren-Beziehungen, die, bei Anlaß der in Anregung gebrachten Zollvereinigungsfrage, im Spätjahre 1831 statt gefunden hatten.

Es schien daher rathsam den letzten Zeitpunkt zu wählen, wo dieser Normalzustand, noch unerschüttert durch die letzte Staatsumwälzung in Frankreich, mit allen Schwankungen, die dadurch im Rheinhandel hervorgebracht wurden, am sichersten maßgebend seyn mußte; und dieser Zeitpunkt konnte kein anderer seyn, als der des Jahres 1829, um aus den Ergebnissen eben dieses Jahres und dessen statistischen Angaben, die Güterbewegung auf unserm Rheine auf- und abwärts zu ermitteln. Denn wie bedeutend der Landtransport auch seyn mag, so ist er doch immer jener subordinirt, und ein Theil eben dieser letztern inneren Güter-Circulation, die, als keiner Controlle unterworfen, wenn auch ebenfalls sehr beträchtlich, sich eben darum jeder statistischen, richtigen Berechnung entzieht.

Der Stapelzwang der in Mainz zur Ausladung nöthigte, gewährt uns einen solchen sichern Ueberblick, wie wir ihn brauchen; indem Alles, was aus holländischen Seehäfen aufwärts kam, oder dahin abging, der dortigen Recognition bis zum 17. Juli 1831 unterworfen war. In Mainz aber wurden alle diese Waaren unter Anführung ihres Herkommens und ihrer fernern Bestimmung, nach der Centnerzahl, unter vier Rubriken gebracht, als: vom Unterrheine kommend, oder dahin abgehend, vom

Oberheine, Neckar oder Main, oder dahin bestimmt\*), verzeichnet.

Das Ergebnis dieser Tabellen (die stets als authentische Documente angesehen worden sind, können in der Beilage zur allgemeinen Zeitung Nr. 37 vom 6. Februar 1830 nachgesehen werden) ist, daß im Jahre 1829 am Stapel in Mainz angekommen, und nach entrichteten Recognitionß-Gebühren weiter versendet worden sind . . . 1,819,192 Etr.

und von entgegengesetzten Richtungen angekommen, und nach entrichteten Recognitionß-Gebühren weiter versendet . . . 1,723,044 =

zusammen in Centnern von 50 Kilogramm . . . . . 3,542,236 Etr.

oder zu 2,030 Pfd. für die Tonne . . . . 174,494  $\frac{3}{5}$  Tonn. als die Gesamtsumme der im Jahre 1829, auf dem Rheinstrom auf- und abwärts versendeten Handelsgüter. Flößholz und Reisende sind besondere Rubriken, und im Obigen nicht begriffen.

Im vorhergehenden Abschnitte haben wir aber, aus der sechsmonatlichen Abrechnung der Liverpool- und Manchester-Eisenbahn ersehen, daß eine Circulation von 86,642 Tonnen, d. i.

\*) Die fraglichen authentischen statistischen Angaben verzeichnen, als in Mainz zur Recognition angekommene Waaren, in Centnern zu 50 Kilogramm, im Jahr 1829.

Vom Unter-Rheine kommend,	vom Main,	vom Neckar,	vom Ober-Rheine,	Hauptbetrag
904,976.	— 470,685.	— 247,760.	— 195,771.	1,819,192.

Dann die aus dem Hafen von Mainz abgesandten:  
nach dem

Unter-Rheine,	Mainz,	Neckar,	Ober-Rheine,	
952,391.	— 301,496.	— 160,336.	— 303,821.	1,723,044.
				<u>3,542,236.</u>

zu 1,015 Kilogramm die Tonne, 1,758,832½ badische Centner, bei dem niedrigen Frachtpreise, der auf selbiger festgesetzt werden mußte, hingereicht hat, um einen halben Jahres-Dividend von 4½ Procent an die Actienbesitzer auszuführen. Wenn nun jene Tonnen- oder Centnerzahl, die auf der Liverpool- und Manchester-Eisenbahn circulirten, mit 2 multiplicirt, 173,284 Tonnen oder 3,517,665 Centner, folglich 1,210⅔ Tonnen oder 24,571 Centner weniger machen, als vorstehende Gesamtzahl derjenigen Güter, die rheinauf- oder abwärts Mainz passirten, so würde bei vollkommen gleichem Stande aller Verhältnisse, der Dividend der badischen Eisenbahn, um den Mehrbetrag jener 24,571 Centner günstiger ausfallen.

Hierbei muß ich denn vor Allem anmerken, daß unter jener Gütermasse, die vom Main kommenden mit 470,685 Centner und die nach dem Main abgegangenen Güter 301,496 s  
im Gesamtbetrage . . . . . 772,181 Centner  
nicht als auf unsre Eisenbahn kommend, wenigstens nicht direct dazu bestimmt, zu betrachten sind.

Dann ferner, daß schwer auszumitteln seyn dürfte, was von den Gütern, die vom Neckar kommend, . . 247,760 Centner  
und von denen nach dem Neckar abgesandten 160,336 s  
408,096 Centner

darauf würde verfahren worden seyn.

Diese zwei Posten machen zusammen einen Ausfall von 1,180,277 Centner, oder beinahe des dritten Theils. Dagegen aber ist zu erwägen, daß vom Main selbst, als hauptsächlich von Frankfurt und Offenbach, dann über Höchst, zu jeder Zeit eine große Menge Handelsgüter, besonders solche, die von den Messen kommen, oder dahin bestimmt sind, in so fern sie nur den ganz geringen Frachtunterschied und den Transitozoll, sehr mäßig im Badischen, nicht so im Hessen-Darmstädtischen, ertragen konnten, zu Lande durch's Badische transportirt wurden, wodurch, und indem alle Ausfuhrartikel unsres Landes nach der

Schweiz südlich, oder bis an den Neckar nördlich, ja selbst weniger kostbare, wie z. B. Eisenwaaren, auf der Achse circuliren, und diesen Ausfall vollkommen decken würden. Auch ist es nicht an dem, daß die 408,096 Centner Neckargüter gar nicht auf unsre Eisenbahn kommen würden; maßen wenn auch ein großer Theil davon über Heilbronn nach Württemberg bestimmt seyn, oder daher kommen möchte, ein andrer Theil, als eigenes oder Expeditionsgut, nach Mannheim oder Heidelberg bestimmt, dennoch auf die Eisenbahn würde gekommen seyn. Dann würde zum Ersatz gereichen, nicht nur Alles, was zwischen Mainz und Straßburg, und d'rüber hinaus bis Colmar, Müllhausen, Hünningen, besonders aus Rheinheffen und Rheinbaiern, von Handelsgütern versendet würde, wie auch dasjenige, was aus dem nördlichen Württemberg über Heilbronn, oder weiter südlich bis an's Kinziger Thal, nach der westlichen Schweiz bestimmt wäre, oder umgekehrt, und zum zehnfachen Ersatze, alle Güter, die der Rhone- und Rheincanal für ganz Deutschland mitbringt oder von demselben empfangen soll. Denn gewiß ist dies große, äußerst-kostspielige Unternehmen, zu eben diesem Zwecke, auf den Grund statistischer Elemente gemacht worden, die es verbürgen, daß seine Einmündungen, bei Hünningen und Kehl, uns sehr bedeutende Gütermassen zuführen, und von unsrer Eisenbahn dereinst aufgenommen werden.

Die Verhältnisse sind indessen nicht die nehmlichen geblieben, wie sie 1829 waren; sie haben sich seitdem zum Bessern gestaltet, und müssen, wie aus sichern Gründen vorausgesagt werden kann, sich immer günstiger machen. Sie haben sich, was den Rheinhandel betrifft, schon um den ganzen Betrag der aus England, sonst auf andern Wegen, bezogenen englischen Manufacturwaren gebessert, die bis 1831 durch Willkühr \*)

\*) Wenn z. B. eine Parthie aus England kommender Waaren für einen Preis declarirt wurde, zu welchem sie irgend einen Zollbeamten Newhouse, Herstell. einer Eisenbahn.

und überaus hohe Zölle in Holland davon ausgeschlossen waren. Seit 1829 ist ebenerwähnter Canal der Rhone und des Rheins seiner Vollendung sehr nahe gebracht worden; seine Wirkung würde auf alle Fälle einen sehr bedeutenden Güterzuwachs auf unsre Eisenbahn bringen und die Lebhaftigkeit auf derselben vermehren; sowohl durch die Handelswaaren, die er uns aus dem mittelländischen Meere \*) an südlichen Producten Frankreichs und Manufacturwaaren Lyons, St. Etiennes ic., für den Norden wie für den Osten von Deutschland, für die Frankfurter und Leipziger Messen zuführen wird, als was aus jenen Ländern auf unsrer Eisenbahn, zur Verschiffung auf jenem Canale, zurückgebracht werden kann.

Dann wird auch der Rheinhandel noch, durch die Eisenbahnen von Münden und von Antwerpen nach Cöln, sehr viel an Lebhaftigkeit gewinnen. Die hanseatische Eisenbahn soll über Kassel nach Frankfurt in Kurzem unternommen werden, und dann müste von dem Vereine zur Errichtung dieser Eisenbahnen nothwendig Bedacht genommen werden, eine Fortsetzung von Frankfurt über Großgerau, längs der alten Rheinstraße, bis zu unsrer badischen nach Mannheim fortzuleiten, wodurch die Waaren=Circulation, wie das Zustromen von Reisenden, außerordentlich vermehrt werden wird.

---

anständig war, so hatte er das Vorrecht, sie gegen Erlegung dieses Betrages für sich zu behalten, anderer Verationen, die bis Juli 1831 statt fanden, nicht zu gedenken.

\*) Zu diesen könnte vielleicht die egyptische Baumwolle gerechnet werden, welche über Triest und Toulon von der Schweiz bezogen wird, und auch Massen von der neuern Indigosorte. Wer kann mit sichern Blicke in die Zukunft uns sagen, oder verneinen, in wiefern ostindische Waaren nicht bald einen sichern und wohlfeilen Weg über Suez und die Levante'schen Seehäfen finden werden? und von welchem Belange die Herstellung Griechenlands, als europäischer Handelsstaat, zur Activirung unsres Gütertransportes, durch jenen Canal, für unsere Eisenbahn seyn werde?

Der Zufluß von Reisenden aber ist ein Einnahmszweig von großer Wichtigkeit auf Eisenbahnen, indem er jenen der Güterfrachten, wie wir aus der letzten Abrechnung der Liverpool- und Manchester-Eisenbahn gesehen haben, um ein Bedeutendes übertrifft. Auf unsrer badischen Eisenbahn muß er sich noch viel ergiebiger zeigen, da die Circulation hier nicht wie dort lediglich durch die Handelsthätigkeit der Bewohner von zwei Handelsstädten, sondern durch alle Motive, die Menschen in Bewegung zu setzen vermögen, veranlaßt und unterhalten werden würde: Geschäfte also der Landesbewohner am Sitze der Regierung und der Kammern; Geschäfts- und Vergnügungsreisen zu den Handels-Metropolen Frankfurt und Basel; Gesundheits halber von den vielen Tausenden von Badegästen nach Baden, Badenweiler, Wiesbaden und in die andern Bäder am Taunus; Handelsreisende, oder solche, die zu ihrem Vergnügen reisen, oder die den Wissenschaften obliegen, würden aus allen Weltgegenden herbeikommen, in viel größerer Anzahl noch als schon gegenwärtig geschieht, und ihre Richtung eigends nach dem Badischen nehmen, um von seinen Eisenbahnen Gebrauch zu machen; um Einrichtungen zu benutzen, wodurch sie am bequemsten und mit Kostenersparniß, die schönsten Gegenden, paradiesische Gefilde durcheilend, entweder auf den Weissenstein, oberhalb Solothurn, oder auf den Heiligenberg über dem Bodensee, oder an den Rheinfall bei Schaffhausen und in die innere Schweiz, auf den Righi, oder in die Berner oberländischen Alpenthäler, an den Fuß des Montblanc und des Montanvert, an das Eismeer der Alpen, und auf die Straßen, die nach Italien, in die Ebenen der Lombardei und Piemonts führen, zu gelangen. Wer würde bei freier Wahl eine andere Straße einschlagen? Können Engländer und Nordamerikaner schneller und bequemer reisen, als indem sie von den Küsten Englands den vierten, höchstens fünften Tag in Basel zu Mittag speisen, und zwei Tage später in Mailand? Letztere, von Newyork den atlant-

tischen Ocean in 21 Tagen durchsegelnd, mit Dampfboten die herrlichen Rheingegenden, seine goldenen Weine trinkend, bis Mannheim beschiffend, und von hier in wenig Stunden den Anblick der europäischen Apalachen genießen, diese übersteigen, und am achtundzwanzigsten Tage nach ihrer vorerwähnten Abfahrt aus Nordamerika möglicherweise die Lombardei durchfahren, um Rom und Neapel zu sehen. Zwar nicht viele Washington- Irving's und Cooper's, aber eine Menge Amerikaner würden in ihre Fußstapfen treten; denn unser schönes Land, eins der ältesten früher Civilisation in Europa, beut außer Trümmern der Heidenmauer, noch andere merkwürdige Ueberreste zwischen den parallelen Gebirgszügen vom Melibocus bis an die Bergeshöhen des Abnoba, und vom hochprangenden Donnersberge, an den gallischen Vogesen entlang, bis an die Juragipfel der Naurachen, zu merkwürdige Spuren alter Civilisation dar, als daß nicht eine Menge aus den gebildeten Ständen dieses Volkes, wovon so viele auch von unsern Vätern abstammen, sie mit Vorliebe besuchen, ihre so reizenden Thäler, überall sprudelnde Thermen und Mineralquellen, genießen und benutzen sollten. Dies Alles wird das reifere Alter herbeiziehen, Heidelberg und Freiburg aber die emporstrebende Jugend, und eben die Frequenz dieser Hochschulen wird die der Eisenbahn durch häufigen Gebrauch, den ihre Musensöhne davon machen werden, bedeutend vermehren.

Der Handelsmann wie der Gelehrte, der Fabrik-Eigenthümer wie der Capitalist, der Krieger und der Bankier, der Gewerbsmann und der Spieler, der Künstler und der Güterbesitzer, werden häufig Tage und Wochen der Muße in den verschiedenen Theilen unsers Landes zubringen, wo überall freundliche Bilder des Glückes, wo heiterer Genuß, wo Kunst, Geist und Wissenschaften, Freiheit und Ueberfluß so sichtbar vorwalten, und so schöne Stunden der Ruhe und des Glückes darbieten.

Es wird sich übrigens aus dem Verfolge dieser Schrift ergeben, daß selbst dann, wenn die Handelsgüter-Circulation um ein Bedeutendes, wenn sie z. B. um ein Drittel geringer bliebe, als jene der Liverpool- und Manchester-Eisenbahn (was doch unmöglich und just das Gegentheil vermuthet werden kann), der Dividend auf der unsrigen, wie auf jener, dennoch zu 8 $\frac{1}{2}$  Procent jährlich erhoben würde; da sie im Verhältnisse zu jener viermal weniger zu erbauen kosten wird, und da, bis auf die Steinkohlen und das Eisen, bei uns Alles wohlfeiler ist, und auch die Abgaben, nemlich die Gewerbesteuer und Gemeinsumlagen, die sie billig nach dem Vorgange der englischen wird tragen müssen, bei weitem sich nicht so hoch belaufen werden.

Der Vertheuerung aber durch höhern Preis des Brennmaterials, wird hoffentlich durch die Bergwerkskunde und durch ein brauchbares Surrogat abgeholfen werden, beides mit Belesung höchst wichtiger Industriezweige und nützlicher Beschäftigung. Haben wir nicht in unsern Tagen gesehen, wie die beglückten Bewohner Badens, Jahrtausende lang, durch freiwilliges Darbieten aller Naturerzeugnisse verwöhnt, ihr Salz vom Auslande bezogen, bis der letztverlebte Großherzog Ludwig die Hand ausstreckte und die reichsten Salzquellen in Rappenaun und Dürnheim hervorrief? reich genug, um im Nothfall alle benachbarte Staaten damit zu versehen. Dies zum Beispiel; und demzufolge dürfen wir um so gewisser erwarten, daß die Gewerbsamkeit nun eintreten wird, und da, wo Steinkohlenslager zu Tag gehen, wie dies an mehreren Orten unsres Landes geschieht, wird sie wieder beweisen, daß man nur zu wollen braucht, um auch dieses Fossil in großer Menge zu erhalten, und mit kunstgerechtem, in die Tiefe getriebenem Schachte, die besten Sorten im Ueberfluß hervor zu holen.

Bis dahin wird indessen der Torf, sehr brauchbar bei Dampfmaschinen, eine gute Aushülfe, wenigstens zur Vermengung

mit Steinkohlen, Kosten vermindern einwirken. Unser Land ist reich an Torflagern, und schon liefert diese Industrie Formen-Torf, von bedeutender Schwere und Feuerungskraft zu niedrigstem Preise, der aller Erwartung genügend entsprechen wird.

---

## XV.

Da der Ertrag einer Eisenbahn die Anlegung einer solchen bedingt, und derselbe durch vorhergehende Darstellung höchst befriedigend zu seyn verspricht, so muß die Frage: „in wiefern Eisenbahnen bei uns anwendbar und auch ausführbar seyen?“ in Bezug auf Bildung einer Association in dieser Absicht, als erledigt angesehen werden. Höchstens ist noch im Allgemeinen zu erwähnen, daß, richtet man seine Aufmerksamkeit mit unbefangenen Blicke auf dies Unternehmen, man vornhinweg erklären muß: wenn irgend in der Welt ein Land ist, wo eine Eisenbahn hinlängliche Frequenz erhalten werde, wo sie bei den einzig möglichen Communications- und Waarenversendungs-Mitteln, bei hinlänglichem, ja überschwenglichem Vorrathe an solchen, zu jederzeit rathsam sey, dies bei weitem ganz vorzugsweise in unserm Lande, von Mannheim bis Basel über Offenburg, und durch eine Verzweigung von letzterm Orte bis Ludwigshafen der Fall ist. Oder sollten dieser letzten Direction die Gebirge des Schwarzwaldes, ein unüberwindliches Hinderniß seyn, so müßte dann eine Eisenbahnlinie von Basel über Säckingen, Laufenburg, Waldshut in der geraden Direction von Neunkirch, oberhalb Schaffhausen vorbei, da wo der Weg von Stühlingen mit der Landstraße confluiert, gradaus nach Grieselbach und Herblingen, auf Laingen, Singen, Radosphözell und Constanz, in Vor-