

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

XIII.

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

„wärtig hat es deren 22, oder vielleicht noch mehr. Statt
 „also jammern und griesgramen, und statt des Ueberflusses
 „und Segens Pest und Hunger herbei zu wünschen, wollen
 „wir lieber so klug seyn, als unsre Väter waren,
 „und zur Erfindung unsre Zuflucht nehmen. Unsre
 „Väter nahmen zu Wagen ihre Zuflucht, um dem Mangel an
 „Pferden zu steuern; warum sollten wir nicht auf ähnliche Weise
 „in einem andern Mittel Zuflucht suchen?“

XIII.

Die vorstehenden acht letzten Abschnitte enthalten die treue Geschichte dieser neuen Erfindung, und sind ein Versuch, das Wesen und die Wirkungen derselben darzustellen. Jetzt habe ich noch zu zeigen, daß die Nachrichten, aus bewährten Schriftstellern gezogen, die mir hierzu gedient haben, richtig, und daß sie, ebenso wie meine daraus abgeleiteten Folgerungen, sich als Thatsachen bewährt haben.

Dies hoffe ich zur allgemeinen Befriedigung durch nachstehende Mittheilung von drei Documenten zu erreichen, wie solche, bei unverkennbarem Charakter officieller Urkunden, zur allgemeinen Kenntniß gelangt sind.

Das eine dieser Documente ist der Bericht, den eine Commission des Oberhauses an diese erste Kammer der Lords, über die Wirkungen und Verhältnisse der Liverpool-Manchester-Eisenbahn, abgestattet hat. Die beiden andern sind die öffentlichen Berichte der Administratoren dieses Unternehmens selbst, bei jeweiligem sechsmonatlichen Hauptbilanz-Abschlusse, wonach die Dividenden der Actien bestimmt und an die Inhaber derselben vertheilt worden sind. Alle drei bestehen daher als öffentliche unverwerfliche Urkunden.

Die eine verdankt ihr Entstehen einem Gesuche, das von einer Actiengesellschaft beim Parlamente eingereicht wurde, um die Erlaubniß zu erhalten, eine Eisenbahn nach dem Vorbilde ebenerwähnter von Liverpool nach Manchester, von Liverpool nach London, 194 englische Meilen (78 Stunden) lang, zu errichten. Dieser Bericht nun, dem Oberhause von seiner Commission erstattet, umfaßt die ersten 18 Monate des Bestehens dieser Bahn, seit ihrer Eröffnung am 15. September 1830 bis 15. März 1832, und lautet, wie folgt*):

Ehe noch die Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester errichtet war, bestanden 22 Giltwagen und etwa 7 Hauderers kutschen, die, ganz besetzt, nicht mehr als 688 Reisende täglich von einer dieser Städte zur andern bringen konnten. Auf der Eisenbahn sind, seitdem sie eröffnet worden, 700,000 Passagiere auf derselben, d. i. in 18 Monaten, gefahren worden, was im Durchschnitte eine tägliche Circulation von 1,277 Reisenden giebt.

Die Dauer der Fahrten von einer Stadt zur andern war von 4 bis 5 Stunden, auf der Eisenbahn ist sie nur noch von $1\frac{3}{4}$ Stunden.

Die Brief- u. Felleisen werden alle auf der Eisenbahn befördert. Die Regierung erspart dabei $\frac{3}{4}$ der Kosten**).

Die Giltwagen auf der Eisenbahn sind viel wohlfeiler, sicherer, bequemer und angenehmer. Das Verhältniß der Reisenden auf der Eisenbahn gegen das derjenigen, die sonst in gewöhnlichen Wagen fuhren, ehe diese hergerichtet war, ist im Winter 22 gegen 10, und im Sommer 18 gegen 10.

*) Le Temps du 25 Octobre 1832.

**) Ob schon vorher dieser Dienst in England durch die Giltwagen, welche dafelbst (stage-coach) Landkutschen heißen, besorgt wurde, und der Regierung weniger kostete, als wie bei uns mit Versendung derselben durch einspännige Postkärren.

Ein ganzes Infanterie-Regiment ist auf der Eisenbahn von Manchester nach Liverpool in zwei Stunden gefahren worden. Die Dampfzugwagen (locomotive engine) fahren Nachts mit aller Sicherheit.

Der Frachtpreis für Waaren ist von Liverpool nach Manchester 10 Shilling für die Tonne (6 fl. für 2,030 Pfund badisches Gewicht, mithin $17\frac{3}{4}$ fr. vom Centner). Derselbe war bisher auf den Canälen bei Lieferzeit von 20 Stunden 15 Shilling (27 fr. vom Centner). Auf der Eisenbahn erfolgt sie in 2 Stunden. Der Tarif ist auf den Canälen um 30 Procent ermäßigt worden. Die Waaren werden immer am nehmlichen Tage, an dem sie in Liverpool zum Transporte auf der Eisenbahn übergeben werden, nach Manchester geliefert. Auf den Canälen geschah es sonst erst am dritten Tage.

Auf den Eisenbahnen sind solche Waaren, wie z. B. Weine, nicht so leicht Veruntreuungen ausgesetzt, wie auf den Canälen.

Die Ersparniß am Fuhrlohne beträgt auf dem alleinigen Artikel Baumwolle, für die Fabriken in Manchester, 20,000 Pfd. St. (d. i. 240,000 fl.) jährlich. Es haben dadurch einzelne Häuser 500 Pfd. St. (d. i. 6000 fl.) im Jahre gewonnen.

Reisende können in einem Tage mit aller Bequemlichkeit von Liverpool nach Manchester und wieder zurück. Sie brauchen ehemals hierzu beinahe zwei Tage.

Die Eisenbahn ist den Gemeindesteuern, die sie berührt, unterworfen. Diese betragen auf der kurzen Strecke von 31 Meilen (13 Stunden), die sie durchläuft, 3 bis 4000 Pfd. St. (36 bis 48,000 fl.) jährlich.

Steinkohlenminen und Fabriken sind in ihrer Nähe eröffnet worden; dies hat dazu beigetragen, daß, indem Arbeitsfähige Beschäftigung gefunden haben, die Gemeinden auch an der Armentare erleichtert wurden. Die Eisenbahn zahlt an dieser Taxe ein Fünftel in allen Kirchspielen, durch die sie geht.

Die Anwohner derselben sind weder durch Lärmen, noch

Dampf belästigt, da die Maschinen lauter abgeschwefelte Steinkohlen verbrennen.

Die Güterbesitzer, unlängst ihre Gegner, sind gegenwärtig ihre eifrigsten Vertheidiger: durch Erfahrung belehrt, daß alle ihre Abneigung und Furcht grundlos war, bemühen sie sich jetzt überall, zu bewirken, daß bei neuen Eisenbahn-Anlagen dieselben durch ihre Besitzungen gezogen werden.

Von den beiden öffentlichen, den Actien-Inhabern vorgelegten semestriellen Rechnungsabschlüssen, umfaßt der erste einen Theil jenes Zeitabschnittes, worüber vorstehender Bericht an das Parlament sich so günstig ausbreitet, und zwar jenen vom 1. Januar bis 30. Juni 1831. Der andre begreift die sechs letztverfloffenen Rechnungs-Monate, nemlich vom 1. Juli bis 31. December 1832. Ersterer die Winter- und Frühlings-, letzterer die Sommer- und Herbstperiode eines Jahres einschließend. Daß die Einnahme steigend, und zwar in einer Progression von mehr als 23 Procent während der Zwischenzeit eines Jahres, geblieben ist, wird durch den flüchtigsten Vergleich sichtbar; dann auch, daß bei Zunahme der Frequenz, die natürlich mehr Kosten und Arbeit verursachte, der Rein-Ertrag sich um $11\frac{1}{3}$ Procent verbessert hat. Dieser aber wird in der Folge, zu Gunsten der Actienbesitzer, sich noch vortheilhafter herausstellen, wenn die vielen grandiosen, die vielen auf nachtheilige Versuche verwendeten Ausgaben, wie sie bei Neuheit der Sache kaum zu vermeiden waren, nicht mehr statt finden. Diese können dann auch für Nachahmer erspart werden.

Die Gesamt-Einnahme war nemlich, auf der Liverpool-Manchester-Eisenbahn, vom 1. Januar bis 30. Juni 1831

| | |
|--|----------------------------|
| | 65,693 Pfd. St. 7 Sh. 6 P. |
| die Ausgaben betragen . . . | 35,379 „ „ — „ — „ |
| der Rein-Ertrag war demnach | 30,314 Pfd. St. 7 Sh. 6 P. |
| demzufolge ein Dividend von 4 Pfd. St. 10 Shilling auf jede Actie von 100 Pfd. St. ausgezahlt wurde. | |

Die Gesamt-Einnahme war in jenem andern, dem letzten Zeitabschnitte, vom 1. Juli bis 31. December 1832, als nemlich für 182,823 Reisende zu 4 Shilling 8 Pence 43,120 Pfd. St. sind täglich 1004 Reisende zu 4 Sh. 8 Penc., macht dafür eine tägliche Einnahme von 234 Pfd. St. 6 Sh.; dann für transportirte 86,642 Tonnen *), = 1,758,832½ Centner, darin (wie ausdrücklich bemerkt wird) die verfahrenen Steinkohlen nicht einbegriffen sind, oder täglich 476 Tonnen und 1 Centner, oder 9,664 Centner . 37,781 " " der erköste Frachtpreis stellt sich dabei auf 8¾ Sh. die Tonne, oder 15½ kr. der Centner, sind zusammen 80,901 Pfd. St.

Die Unkosten, welche von obiger Brutto-Einnahme abzuziehen sind, und worunter außer den Besoldungen und Arbeitslohn, außer dem Gemeinds-Umlagen- und Armentar-Antheil, auch die für Ausbesserung der Dampfzugwagen und des übrigen Mobiliars und Immobiliars begriffen sind, gehen ab im Betrage von . 47,278 " "

Der Rein-Ertrag ist also für diese letzten 6 Monate 33,623 Pfd. St. gewesen, demzufolge ein Dividend von 4 Pfd. St. 4 Shilling auf jede Actie ausgezahlt wurde.

Dies erhebt also den Zins nach dem Nominalwerthe der Actien zu 100 Pfd. St., im ersten hier gemeldeten Semester von Januar bis Juni 1831 auf 9 Procent, und im letztern auf 8½ Procent jährlich.

Bevor ich zu andern Gegenständen übergehe, wird es nützlich seyn, über das Activvermögen der Eisenbahngesellschaft specielle Auskunft zu geben, wie dasselbe sich gebildet hat, und

*) Zu 2,030 Pfd. badisches Gewicht.

von der Zahl der Theilhaber durch Actien dieser großen Association.

Von Anfang, nach den ersten Planen des Herrn W. James, waren zur Herstellung der Eisenbahn 40,000 Pfd. St. in Anschlag gebracht worden. Nach dem Plane aber der Herren Rennie und Bignoles vom Jahre 1825 und mit Modificationen, wie Herr Stephenson die Ausführung übernahm, wurde die ganze Unternehmung auf eine Actiengesellschaft von 6,500 Actien, jede zu 100 Pfd. St., berechnet, mithin auf eine Capitalverwendung von 650,000 Pfd. St.

Bei den großen Werken aber, die nach verbesserten Planen ausgeführt wurden (wenn auch dadurch die Eisenbahn um 4 engl. Meilen kürzer ausfiel), und bei dem Aufwande, den man machte, um sie in größter Vollkommenheit herzustellen, wobei außer der Anschaffung vervollkommener bestmöglicher Zugmaschinen, noch Gebäude zu Niederlagen aller Art und an verschiedenen Orten kamen, die bei dem Hauptverdienste besonderer Zweckmäßigkeit nicht anders als mit Pracht ausgeführt wurden, mußte man zu einer neuen Capital-Aufnahme schreiten, worüber in einer Versammlung der Actien-Inhaber im Mai 1831 Beschluß gefaßt wurde. Demnach wurden noch 6,375 Actien, jede zu 25 Pfd. St., geschaffen. Diese geben nach dem Nominalwerthe ein Capital von

159,375 Pfd. St.

zum Course aber von 80 Proc.

Prämie, wie sie damals stan-

den, einen Mehrbetrag von 127,500
und brachten zusammen ein Capital auf von 286,875
936,875 Pfd. St.

Uebertrag 936,875 Pfd. St.

Da ferner anzunehmen ist, daß vor den Wettfahrten im October 1829 nicht alle Actien der ersten Einlage begeben, oder nicht anders als zum Course zugesagt und unterzeichnet waren, den sie bei Eröffnung der Eisenbahn haben würden; da nach diesen Versuchen denn die Actien sogleich um 10 Proc. stiegen: so gab auch dies einen Mehrbetrag von 65,000 „ „ wodurch die Summe einer Million Pfd. St., sage 1,001,875 Pfd. St. vervollständigt ist, die bekanntermaßen für Herstellung der Eisenbahn mit Dampfzugwagen, Magazinen und Geschirr verausgab worden ist.

Es sind demnach:

6,500 Theilhaber als Besitzer von $\frac{1}{2}$ Actien, zu 100 Pfd. St. das Stück, und seit Juli 1831 die hinzugekommenen 6,375 oder 6,376 in 25 Pfund Actienstücke, die ich hier zur bequemern Uebersicht in 1,594 $\frac{1}{4}$ Stück Actien aufführe, giebt die Gesamtheit zu 8,094 theils ganzen, theils $\frac{1}{4}$ Stück Actien im Nominalwerthe von 809,400 Pfd. St., welches das Passiv der Association bildet; während unbezweifelt so lange, nach Abzug aller Verwaltungs- und Erhaltungskosten, die Gesellschafter durch einen Dividend zu $6\frac{1}{2}$ Proc., oder noch mehr, von der Capitalsumme der verwendeten 1,000,000 Pfd. St. beziehen, und unter sich alljährlich vertheilt bekommen, wie dies aus Zusammenziehung beider vorstehend angegebenen Rein-Ertrags-Summen zu 63,937 Pfd. St. 7 Sh. 6 Penc. ersichtlich ist; und selbst dann noch, wenn sie anstatt zu $6\frac{1}{2}$ nur 5 Procent, oder noch etwas weniger vertheilt erhielten, würde dann noch das Activvermögen zu einer Million Pfund Sterling angeschlagen werden müssen.

Nach dem angeführten Ergebniß des Rein-Ertrags vom 1. Januar bis 30. Juni 1831, wo derselbe 30,314 Pfd. St. 7 Sh.

6 Penc. betrug, wurden den Actien-Inhabern der damals noch allein geschaffenen 6,500 Stück, zu 100 Pfd. St., der Dividend zu 4 Pfd. St. 10 Sh. mit . . . 29,250 Pfd. St. — Sh. — P. ausbezahlt, unter Einbehaltung von 3 Sh. und etwas über 3 Penc. für jede Actie, was 1,056 Pfd. St. und den weitem Bruch von 8 Pfd. St.

7 Sh. 6 Penc. macht, oder . . . 1,064 s s 7 s 6 s
zusammen wie oben 30,314 Pfd. St. 7 Sh. 6 P.

Bei dem zweiten angeführten Falle, auf den semestriellen Zeitabschnitt vom 1. Juli bis 31. December 1832, in welchem der Rein-Ertrag 33,623 Pfd. St. betrug, demnach an die nunmehrigen Actien-Inhaber auf die Zahl von 8,094 ganze Actien zu 4 Pfd. St. 4 Shilling vertheilt wurde, mußten zu den eben erwähnten 33,623 Pf. St. Rein-Ertrags aus früher eingehaltenen Restanzen, oder aus dem Fracht-Ertrag der nicht in Berechnung gebrachten Centnerzahl der verfahrenen Steinkohlen herkommend 371 s s zur Ergänzung der erforderlichen 33,994 Pfd. St. die eine solche Dividend-Austheilung macht, noch beigelegt werden: wenn nicht mit aller Wahrscheinlichkeit vermuthet und als gewiß angenommen werden kann, dieweil Steinkohlen, wie ausdrücklich gesagt ist, unter der Centnerzahl, welche auf der Eisenbahn verfahren worden, nicht begriffen sind, diese auf besondere Rechnung getragen und zum niedrigsten Frachtlohne gefahren, dann den Zuschuß der vorerwähnten 371 Pfd. St. bilden, der erforderlich war, um jeder der 8,094 Actien, nach ihrem Nominalwerthe zu 100 Pfd. St., den Dividend von 4 Pfd. St. 4 Shilling zuzutheilen.

Die Gründe zu dieser Vermuthung liegen in dem Umstande, daß die Steinkohlen, die vermittelst der Wigan-Eisenbahn auf die von Liverpool-Manchester gebracht werden, nur dann in

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