

# **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**

XII.

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

Wohl reist nur der allergeringste Theil in den besondern Wagen, die für die erste Classe bestimmt sind; die Meisten andern bestehen aus Handwerkern und Landleuten; darunter sind Viele, die zum Theil in offenen Fuhren mit Sizen, meistens aber in solchen ohne Sitze, zuweilen nur auf kurzen Strecken, mitfahren und unterwegs abgesetzt werden. Ein solcher Zug offener Wagen, mit und ohne Sitze, ist auf der zweiten Tafel in der zweiten Reihe abgebildet. Der Preis solcher Plätze ist in erstbemeldeten  $2\frac{1}{2}$  Shilling, d. i. 1 fl. 30 fr., und in den andern unbedeckten Fuhrwagen ohne Sitze  $1\frac{1}{2}$  Shilling, d. i. 54 fr.

---

## XII.

Die Kunst mit Dampfszugwagen von solcher Kraft auf Eisenbahnen mit so großer, bei angehängter Erstaunen erregender Last, kaum verminderter Schnelligkeit, zu fahren, hat sich bereits mit dem praktischen Nutzen, den sie zu verschaffen vermag, bewährt. Dieser Nutzen aber ist um so viel erheblicher, als bei ihr größte Schnelligkeit mit einer solchen Wohlfeilheit sich vereinigen, daß die Kosten zur Erzeugung der Fortschaffungskraft sich auf die unbedeutendste Kleinigkeit belaufen, sofern auf große Massen gewirkt werden soll. Dadurch stellt sie sich in dem moralischen Leben der Bewohner unsers Weltkörpers auf gleiche Höhe mit der Kunst der Buchdruckerei und der Schifffahrt: alle drei als elementarisch im politischen Verbande der Völker unsrer Erde.

Während die Buchdruckerkunst dem Gedanken Wesen, Dauer und Allgegenwart, dem Worte Gestalt giebt; während die Schifffahrt den Menschen schwimmend den Erdball umkreisen läßt, ihm die Brücke baut, die meergetrennte Länder vereinigt; reicht



auf einmal die neue Kunst zum erstenmale dem Menschen Flügel: nicht solche, zu deren Gebrauch die Montgolfiers und alle ihre Racheiferer erfolglos Steuer und nützliche Anwendung hoch in den Lüften suchten; nicht Adlerschwingen zu Sonnenshöhen; solche aber, womit der Herr der Erde sein Besitztum mit all seiner Habe schnell und bequem durchfliegt.

Vom ersten Kernholz aber, vom ersten Denksteine, von der ersten Hieroglyphe bis zum lautereichen Alphabet, bis zu 1436, wo Gutenberg den ersten Drucksatz dachte, bis zur Dampfdruckerpresse, die, im größten Folio der Times, ein ganzes Buch in 24 Stunden geschrieben und gedruckt liefert, wie viel tausend tausend Jahre! Welche Entwicklung, welche Vervollkommnung dieser Kunst!

Vom ersten Schiffelein, das dem Strome folgend Menschen trug, vom ersten ausgehöhlten Stamme, den sie mit Mast und Segel versahen, bis auf 1492, wo Compas und Astrolabium zu Führern, Columbus das spanische Herrscherpaar mit einer neuentdeckten Welt beschenkte, bis auf Bell und Fulton, die dem Cylinder Watts die ruderbewegende Kraft stets schwellender Segel gaben, bis auf Trevithick's ersten Versuchen auf der Cardiff-Eisenbahn 1784, bis auf Wraitwaite und Ericsson, bis auf Stephenson und Booth, die den Cylinderstempel zum raschesten Räderumschwunge (von 142mal in einer Minute) anwenden, der den Menschen in Zeit von  $3\frac{3}{4}$  Minuten mehr als zweitausendmal weiter, als seine eigene Länge beträgt, gleichsam im sanftesten Fluge, im Gleiten durch die Lüfte auf ausgespannten Flügeln weiter schafft, wie viel tausend Jahre! Und doch zählen wir noch nicht 40 Jahre, seitdem die erste Eisenbahn zum allgemeinen Gebrauche des Waarentransportes in England hergestellt worden; kaum 30, seitdem der erste Cylinderstempel dem Wagenrade den ersten kurbelbewegenden Impuls gab. So nahe noch dem Entstehen dieser Kunst und schon so große Erfolge! zu welchen nicht zu übersehenden Resultaten



sind wir daher berechtigt, unsere Erwartungen zu erheben! Wer sagt's, wie weit die neue Kunst ihr Gebiet ausdehnen, welche Wirkungen sie ferner haben, welche Wunder sie noch schaffen werde!

Obgleich nun diese Kunst auf ihrem gegenwärtigen Standpunkte bereits große Vortheile gewährt, so kann dennoch nicht bezweifelt werden, daß sie noch größerer Vervollkommnung fähig sey. Eben so ist nicht zu bezweifeln, daß bei der Kunst, womit sie aufgenommen worden ist, die tüchtigsten Männer, die vortrefflichsten Köpfe ihre Speculation mit allem Scharfsinne darauf richten werden, zu deren Vervollkommnung beizutragen. Unter denselben erscheint gleich oben an der praktische Gelehrte, und in der fortschaffenden technischen Mechanik so ausgezeichnete Herr Oberberggrath, Ritter Joseph von Baader, der mit größter Beharrlichkeit seit so vielen Jahren seine Studien diesem Gegenstande zugewendet und durch selbsteigene Anschauung und persönliches Einwirken in England, wie durch seine höchst belehrenden Schriften über diesen Gegenstand, seinen Beruf als Verbesserer der Maschinen und Vervollkommer der Bahnen ohne Zweifel sehr wohl beurkundet hat.

Dieser so wohl unterrichtete und in diesem Fache wissenschaftlich gebildete Mann würde ganz vorzugsweise geeignet seyn, bei Herstellung einer Eisenbahn, wie die vorgeschlagene von Mannheim bis Basel, und besonders bei der 28 Stunden langen Verzweigung von Offenburg an den Bodensee, uns mit den weisesten Rathschlägen zu leiten. Sein guter Rath würde uns auf höchst erspriessliche Weise, so wohl in diesem sehr schwierigen Betrachte, zu statten kommen, als im Allgemeinen, alle jene Fehler zu vermeiden, wodurch die Liverpool-Manchester Eisenbahn, bei zwar unverkennbarer Vollkommenheit, nicht anders, als um so hohen Geldbetrag errichtet worden ist. Er würde uns leiten, dies Werk um den möglichst geringen Ko-



stenaufwand herzustellen und die Eisenbahnen mit den besten und vervollkommeneren Dampfzugwagen zu versehen.

Seine hierauf einschläglichen Bemerkungen sind im ersten Juliushefte des 41. Bandes von Dr. Dingler's polytechnischem Journale enthalten, allwo dieselben, alle von höchster Wichtigkeit, nachzuschlagen sind. Er gründet dieselben unter Andern darauf, daß die bisher prädominirende Idee der Beibehaltung einer wagrecht graden, horizontalen und verticalen Linie in so fern fehlerhaft sey, als dieselbe ohne Nachtheil für Wirksamkeit der Dampfzugmaschinen aufgegeben werden könne, wodurch, wie Jedermann leicht einsehen wird, unendlich viel an Erbauungskosten der Eisenbahnen erspart werden könne. Denn anstatt zur Herstellung hoher Dämme, welche die Bahn über tiefer liegende Gründe erheben, und anstatt dieselbe durch tiefe Einschnitte bei vorkommenden Anhöhen, oder vermittelst unterirdischer Stollen durch Berge, in stets horizontaler und grader Linie zu führen, könne die Eisenbahn den Erhöhungen und Vertiefungen des Landes folgen, die Dampfzugmaschinen aber bei den Verbesserungen, die nach seinem Systeme dabei angewendet werden, können über sehr steile Anhöhen getrieben, der Druck beim Herunterfahren vollkommen bewältigt und als nützliche Fortschaffungskraft für die Ebene, oder bald darauf etwa wieder folgende Höhenansteigung, aufgespart, eingetheilt und verwendet werden.

Seine Verheißungen sind in diesen Beziehungen überall von größter Wichtigkeit; sie sind es besonders aber in Bezug auf jene ebenerwähnte Verzweigung von Offenburg an den Bodensee, durch den Schwarzwald, und zwar in solchem Grade, daß diese letztere nur auf den Fall, daß sie dieser Verzweigung zugut kämen, mit größerm Vortheile ausführbar würde.

Bei unserer Haupt-Eisenbahn von Mannheim nach Basel, wie sehr sie durch das ebenste Land der Welt, durch unser blühendes Rheinthäl geleitet, unter solcher Begünstigung des Bo-



dens hergestellt werden könnte, daß weder in England noch in Frankreich keine solche zu so geringen Kosten erbaut werden könnte, indem nirgend in dieser Beziehung alle Umstände, die darauf einwirken, sich so günstig herausstellen, würde dennoch die Mitwirkung dieses hocherfahrenen Gelehrten von erspriesslichsten Erfolgen seyn: denn eben dadurch kann dem vorhabenden Werke bei Kostenersparniß die möglichste Vollkommenheit gegeben werden, indem Herr von Baader, außer bedeutenden Verbesserungen im mechanischen Getriebe zu größerer Wirkung, bei Ersparniß an Brennmaterial, auch Kenntnisse, Erfahrungen und Verbindungen hat, die auf wohlfeilste Herbeischaffung mancher unentbehrlichen Sachen Bezug haben. Seine so bündigen Verheißungen haben um so mehr Gewicht, als dieser verehrliche Oberbeamte in Bayern, bewährte Schriftsteller und Gelehrte, mit wohlbegründetem Rufe, „mit seiner Ehre und mit seinem Vermögen die Erfüllung dieser Verheißungen verbürgt.“

Deutschland (ich habe das Vertrauen) wird, deutschem Verdienste huldigend, bei Herrichtung seiner ersten Eisenbahn (möchte es doch die badische seyn!)\*) den deutschen Gelehrten von so eminentem Verdienste zur Mitwirkung ziehen.

Wie ausgebildet und wirkungsvoll die neue Kunst schon da steht, so können die gesammelten Erfahrungen jüngern Unternehmungen dennoch nützen und sie zu größerer Vollkommenheit bringen. Wohl uns! daß eine große Masse von gemachten Erfahrungen uns schon zugut kommt! daß sich bei uns alle Elemente vereinigen, um eine weit vollkommnere Eisenbahn bei uns herzustellen! Wohl uns, möchte ich endlich sagen, daß sogar unabweisbare Nothwendigkeit uns zur Vollführung dringend ermahnt!

\*) Die im östreichischen Kaiserstaate nach andern Grundsätzen, von Herrn von Gerstner, erbauten Eisenbahnen können hier nicht in Betracht kommen.



Ich schließe diesen Abschnitt mit gewichtvollen, sehr beherzigungswerthen Betrachtungen, die eben vorbenannter Schriftsteller aus dem englischen Journale *The Scotsman*, in *Dr. Dingler's* polytechnischem Journale im Deutschen wiedergiebt.

„Die zu Liverpool angestellten Versuche werden der Civilisation einen größern Impuls geben, als sie seit Erfindung der Buchdruckerkunst, die dem menschlichen Geiste die Thore zum Tempel der Wissenschaft eröffnete, nimmer erhalten hat. Sie haben den Menschen, sie haben den Lasten, mit welchen sie sich zu schleppen haben, Flügel gegeben; sie haben ihnen Kräfte verliehen, wovon man auch nicht zu träumen wagen durfte. Selbst die Dampfschiffahrt bleibt hinter den Zauberkräften der Dampfwagen auf Eisenbahnen zurück. Es ist keine Uebertreibung, wenn wir sagen, daß die Einführung der Dampfwagen auf Eisenbahnen eine neue Aera in der bürgerlichen Gesellschaft, eine ganz neue Gestaltung derselben hervorbringen wird und muß, deren Folgen sich wohl ahnen, andeuten, sich aber gar nicht berechnen lassen.“

„Man bedenke die Schnelligkeit, mit welcher man jetzt auf Eisenbahnen mittelst Dampfwagen reisen kann, und berechne hiernach die Erfolge. Man setze die Schnelligkeit nicht höher als zu 20 engl. Meilen (8 Stunden) für die Stunde, und setze den Fuhrlohn hoch, z. B. zu 1 Shilling für 15 engl. Meilen (d. i. 36 fr. für 6 Stunden, was nach dem Werthe der Dinge im südlichen Deutschlande nicht mehr ist als 6 fr.), während es jetzt bei unsern Landkutschen (zu 4 Pence die engl. Meile) mithin 5 Shilling für 15 engl. Meilen oder 3 fl. macht.“\*)

\*) Wir haben gesehen, daß die Passagiere auf der Stockton-Darlington-Eisenbahn  $1\frac{1}{2}$  Pence im Wagen und 1 Penny außer demselben für die engl. Meile, oder 11 fr. im Wagen und  $7\frac{1}{4}$  fr. außer demsel-



„Die Reise von London nach York\*), zu welcher man  
 „gegenwärtig 23 Stunden Zeit und 3 Pfd. St., = 36 fl.,  
 „Geld gebraucht, wird also in 10 Stunden mit 14 Shilling,  
 „= 8 fl. 24 fr., abgethan seyn. Eben dies gilt von einer Reise  
 „nach Manchester oder Liverpool, welche letztere beinahe eben  
 „so weit von der Hauptstadt entfernt sind. Ein Fabrikant oder  
 „Kaufmann von Manchester kann um 7 Uhr Morgens noch  
 „mit seiner Familie sein Frühstück einnehmen, um 5 Uhr Nach-  
 „mittags zu London Mittag halten, und hierauf oder am näch-  
 „sten Morgen noch seine Geschäfte daselbst verrichten, und am  
 „Abend wieder zu Hause sein: er braucht hierzu höchstens  
 „2 Pfd. St., = 24 fl.“

„Von Manchester nach Liverpool, 31 engl. Meilen, 12 $\frac{1}{2}$   
 „Stunden, wird man nur anderthalb Stunden Zeit (man hofft  
 „sogar nur 1 Stunde) und nicht mehr als 2 Shilling (1 fl.  
 „12 fr.) brauchen. Auf diese Weise ist Liverpool nun im com-  
 „merciellen und moralischen Sinne näher bei Manchester, als  
 „der äußerste Punkt von London vom Mittelpuncte dieser Haupt-  
 „stadt. Man muß ein guter Fußgänger seyn, um von Groß-  
 „venor-Square in zwei Stunden nach Wapping\*\*) zu kommen;  
 „und nimmt man einen Lohnkutscher, so braucht man zu diesem

---

ben, für die Wegstunde bezahlen (s. S. 22 und 23). Reisende zah-  
 len auf der Straße von Leeds nach Selby für 5 engl. Meilen 1 Six-  
 pento, = 18 fr., also für 2 Stunden. Diesemnach würden wir von  
 Mannheim bis Basel 7 fl. 30 fr. zahlen, anstatt der 22 fl. 16 fr., die  
 der Platz auf dem Eilwagen dahin kostet, und wir würden in etwa  
 6 Stunden dahin gelangen, anstatt daß wir jetzt noch mit dem fördernd-  
 sten aller Transportmittel, das dem Publicum zu Gebote steht, mit  
 dem Eilwagen nehmlich, 1 $\frac{1}{2}$  Tage und 2 Nächte unterwegs bleiben  
 (von Montag Abends halb 8 Uhr bis Mittwoch Vormittag um 12 Uhr).

\*) Von London nach York sind es 194 engl. Meilen, = 78 Stunden.

\*\*) Ersteres der Mittelpunkt, dies das Ende der Stadt.



„Wege noch immer eine Stunde und muß dafür 7 Shilling,  
„d. i. 4 fl. 12 fr., bezahlen.“

„Von London nach Edinburgh braucht man gegenwärtig  
„zweimal 24 Stunden Zeit und 7 Pfd. St., d. i. 84 fl. Geld.

„Mit Dampfwagen auf Eisenbahnen würde man nun diese  
„Strecke in 20 Stunden für 26 Shilling, d. i. 15 fl. 36 fr.,  
„mit Zehrung für 36 Shilling, d. i. 21 fl. 36 fr., durch-  
„fahren können. Die Zeit verhält sich also wie  $2\frac{1}{2}$  zu 1, die  
„Auslage wie 4 zu 1; rechnet man nun die Bequemlichkeit  
„nur wie 6 zu 1, und multiplicirt alle diese Vortheile, so ge-  
„winnt man bei dieser neuen Fahrt im Verhältnisse wie 29  
„oder 30 zu 1.“

„Ein Edinburgher Kaufmann könnte auf diese Weise für  
„6 Shilling, d. i. 3 fl. 36 fr., in 2 Stunden zu Glasgow  
„seyn, während er gegenwärtig 7 mal so viel Geld zu dieser  
„kleinen Reise nöthig hat.“

„Seit Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Clyde hat  
„nach Oceland's Bemerkung der Verkehr zwischen Glasgow  
„und Greenock sich verzehnfacht, und doch ward nur die  
„Geldauslage für die Reise um  $\frac{2}{3}$  verringert, an der Zeit  
„ward im Wesentlichen nichts gewonnen. Was läßt sich nun  
„erst erwarten, wenn die Geldauslage um  $\frac{3}{4}$  und der Zeit-  
„verlust um  $\frac{2}{3}$  verringert wird? Jedem rechtschaffenen und  
„verständigen Menschen ist die Zeit ein sehr kostbares Gut:  
„vorzüglich ist sie es für einen Mann, der einem Geschäfte  
„vorsteht. Wenn ein Kaufmann von Edinburgh nach Man-  
„chester in 10 Stunden fahren kann, und nicht mehr als 14  
„oder 15 Shillinge (8 fl. 24 fr. bis 9 fl.) dafür zu zahlen  
„hat, so wird jeder Verständige zugeben müssen, daß der Ver-  
„kehr zwischen diesen beiden Plätzen sich nicht bloß verzehn-  
„fachen, sondern sich verfünzfältigen muß. Es han-  
„delt sich hier nicht um Vergnügungsreisen, obschon auch diese  
„sich vervielfältigen würden. Es würde, wenn die verschie-



„denen Städte Englands durch Eisenbahnen verbunden wären,  
 „wenigstens 20 bis 30 mal so viel Verkehr unter denselben  
 „statt haben, als gegenwärtig.“

„Wenn der Frachtlohn auf Gütern, der jetzt auf unsern  
 „Straßen zwischen 9 und 10 Pence, = 27 bis 30 fr., für  
 „die Tonne auf die engl. Meile beträgt, auf 2 Pence (6 fr.)  
 „herabgesetzt seyn wird; wenn in Hinsicht auf Zeitgewinn,  
 „1 Tag für 4 Tage zählen wird: dann werden auch die  
 „schwersten Güter, Korn, Erdäpfel, Steinkohlen, die  
 „Auslage eines Frachtlohns für 100 engl. Meilen  
 „(beiläufig 40 Stunden) werth seyn. Das Resultat  
 „wird Verminderung des Preises der ersten Lebens-  
 „bedürfnisse in den Städten \*) und Erhöhung desselben  
 „in den entferntesten Winkeln des Landes seyn. Leich-  
 „tigkeit, Schnelligkeit und Wohlfeilheit des innern  
 „Verkehrs fördert die Civilisation kräftiger, als alle  
 „übrigen anwendbaren Mittel zusammengenommen.“

„Vor 60 bis 70 Jahren brauchte man zu einer Reise von  
 „London nach Edinburgh 20 Tage \*\*). Heutzutage braucht man  
 „hierzu nur noch zu Land oder zu Wasser 3, höchstens 4, und  
 „der Verkehr zwischen diesen beiden Städten ist dadurch 20 bis  
 „30 mal größer geworden. Sind wir sanguinisch in unsern  
 „Hoffnungen, wenn wir erwarten, daß er sich noch mehr ver-  
 „mehrten wird, wenn die 3 bis 4 Tage auf 20 Stunden, die  
 „Auslagen im Verhältnisse vermindert seyn werden; wenn man  
 „statt zwei schlaflosen Nächten alle mögliche Bequemlichkeit ge-  
 „winnt? Wenn bei einer Reise 20 Tage auf 20 Stunden ver-  
 „ducirt sein werden, wird 500mal mehr gereist werden, als  
 „(vor 60 bis 70 Jahren) im Jahr 1760 gereist worden ist.

\*) Bei größerm Gewinne des Producenten, dem Alles zu reinem Nutzen  
 ausschlägt, was er an Fuhrlohn erspart.

\*\*) 340 bis 350 engl. Meilen, beiläufig 150 Stunden, von einander entfernt.



„Damals war Edinburgh so weit von London, als heutzutage  
 „Island von London entfernt ist: die Eisenbahnen werden es  
 „London so nahe bringen, als ob es bei Birmingham läge.  
 „Die großen Städte Englands werden nur noch Vorstädte von  
 „London seyn; Bedürfnisse, Erfindungen, Meinungen werden  
 „sich mit Blitzesschnelle im Lande verbreiten.“

„Wohlfeilheit und Schnelligkeit sind für den Ge-  
 „werbmann hohe Desiderate; erstere ist gleichbedeutend  
 „mit reinem Gewinn, letztere giebt ihm Allgegenwart.  
 „Handelsleute und Fabrikanten könnten bei dieser neuen För-  
 „derungsweise ihre Güter und Waaren ebenso wohlfeil und  
 „schnell von einem Ende des Landes zum andern bringen, als  
 „ein Karrer sie in der Stadt London von der St. Pauls- zur  
 „Gileskirche führt. Das ganze Königreich wird auf diese  
 „Weise zur Bude des Kaufmanns, der zugleich Alles  
 „unter seiner Aufsicht halten kann. Dieser ist es aber  
 „nicht allein, der dadurch gewinnt, auch der Käufer ge-  
 „winnt seinen Theil. Der Kaufmann, der nun weniger  
 „Auslagen hat, kann seine Waare wohlfeiler geben, und  
 „wird in dem Verhältnisse, als er sie wohlfeiler geben kann,  
 „mehr absetzen. Kauf und Preis verhalten sich wie die bei-  
 „den Wagschalen an einer Wage: wenn die eine sinkt, steigt die  
 „andre. Wenn der Handel steigt, steigen die Einnah-  
 „men des Staates, und wie diese steigen, vermin-  
 „dern sich unsre Staatsschulden. So würde also, wo  
 „Gewerbe und Handel zunehmen, nicht bloß der Arme mehr  
 „Beschäftigung finden, sondern auch die Regierung eine höhere  
 „Einnahme gewinnen, und das Publicum weniger Steuern zu  
 „zahlen haben. Je mehr ferner auf diese Weise die Bevölkerung  
 „zunimmt, desto mehr gewinnt der Landmann \*). Selbst die

\*) Je mehr Menschen es giebt, die mit an den Abgaben bezahlen, je  
 weniger muß der Einzelne dazu beitragen.



„Landkutscher und die Staats-Postmeister würden bei diesen  
 „Dampffahrten gewinnen. Abgesehen von dem Verluste an  
 „Pferden, den sie jetzt zu erleiden haben, und von den schwe-  
 „ren Erhaltungskosten, würden sie durch die Vermehrung der  
 „Anzahl der Reisenden alle in schon hundertfältig ge-  
 „winnen. Denn für Einen, der Eine Guinee auf eine Reise  
 „verwenden kann, sind Hunderte, die nur eine halbe, und Tau-  
 „send, die nur ein Drittel derselben auf eine Fahrt zu ver-  
 „wenden vermögen. Viele Reisende, die jetzt wegen des hohen  
 „Preises der Post mit einer Landkutsche fahren, werden dann  
 „ihren eigenen Dampfswagen auf der Post nehmen.“

„Die herzlosen Pedanten unter unsern Staatswirthschafts-  
 „Lehrern, lehren uns in ihrer Staatsweisheit, daß wenn nicht  
 „der Himmel uns mit einer Pest beglückt, oder mit irgend  
 „einem andern Segen, der unsre Schaaren lichtet, wir noch  
 „mit den Ellenbogen an einander stoßen werden, wo wir einen  
 „Bissen Brod suchen. Haben diese Hiobspostträger jemals den  
 „Gang der Erfindungen beobachtet? Wissen sie nicht, daß es  
 „kaum hundert Jahre her ist, daß unsre Waaren und Güter  
 „alle auf dem Rücken von Saumpferden getragen wurden?  
 „Kutschen und Wagen für weite Reisen waren damals noch  
 „etwas ganz Unbekanntes. So wie wir reicher wurden, wuch-  
 „sen unsre Bedürfnisse. Der Rücken der Saumthiere reichte  
 „nicht mehr, um sie zu tragen; wir mußten andre Mittel er-  
 „greifen. Was unsre Väter den Pferden auffattelten, haben  
 „wir an dieselben anzuspinnen gelernt. Hätten wir dies nicht  
 „gelernt, so würde das ganze heutige England nicht zureichen,  
 „die Zahl von Saumrossen zu füttern, die wir heutzutage brau-  
 „chen würden; ganz Europa würde nicht Land genug besitzen,  
 „um sie zu nähren, wenn unser Handel noch ein Jahrhundert  
 „so zunimmt, wie seit den letzten 20 Jahren. Unsre Postpferde  
 „haben sich in den letzten 20 Jahren vervierfacht und versünf-  
 „facht. Norwich hatte vor 20 Jahren nur 5 Eilwagen, gegen-



„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.