

# **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**

IX.

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

die Wege- und Canal-Actien-Besitzer, die Schiffer, Frachtfuhrleute und Lohnkutscher, weil ihre materiellen Interessen dabei auf dem Spiele standen; die Unbefangenen um des Reizes willen einer ganz neuen Erscheinung, eines nie erhörten an's Abentheuerliche grenzenden Ereignisses.

---

## IX.

Am 8. October 1829 konnte die versammelte Menge die herbeigekommenen Kämpfer in Augenschein nehmen. An ihrer Spitze erschien, nach altmodischem Schnitte und Zurichtung, der bisher übliche Locomotive-engine, jedoch behende, rasch und durchaus tüchtig, im Geschmace altenglischer Gediegenheit; **The Rocket** (die Rakete), dem es bestimmt war, an jenem Tage den Reigen zu eröffnen, vorgestellt von seinem Erbauer, der zugleich derjenige ist, dem die Anlage der Eisenbahn übertragen worden war, nehmlich von dem Herrn Stephenson aus Newcastle-upon-Tyne.

Neben diesem Kämpfer, rüchichtlich des Namens zweifelhaften Geschlechtes, erschien Fräulein Neuigkeit, **The Novelty**, der Herren Braithwaite und Ericsson, in schönstem Ebenmaße, zierlich und fein gebaut, so zwar, daß der Berichterstätter \*) und Alle, die diese Schöne sahen, von ihr in hohem Grade bezaubert wurden. „Er zweifle nicht (heißt es in jenem Besichte), daß der neue Bau der Novelty der Herren Braithwaite und Ericsson in Zukunft allgemein, bei Dampfwagen auf Eisenbahnen, eingeführt werden wird. Die Anwendung des

---

\*) Das Liverpool Mercury in Dr. Dinglers polytechnischem Journale, B. 34, S. 365 u. f.

„kraftvollen Gebläses, die Lage des Wasserbehälters hinten auf dem Wagen, wodurch der Schwerpunkt unter die Centrallinie der Bewegung gelegt, der herrliche Mechanismus, durch welchen die Bewegung den Rädern mitgetheilt wird, die Befestigung alles Rauches, Lärmens, Schaukelns, Stoßens, die elegante Form, mit einem Worte: das ganze schöne Ensemble gewährte diesem Wagen Vorzüge vor allen andern. Die Herren Braithwaite und Ericsson haben sich große Ehre verdient und das Publicum ist überzeugt, daß, wenn sie mehr Zeit zur Vollendung ihrer Maschine haben werden, dieselbe jede Probe mit Ehren bestehen wird.“

Der 10. October war zu ihrem Ehrentage angefezt worden. Aller Wünsche vereinigten sich zu ihrem Siege. Es war aber anders vom Schicksale beschlossen.

Des Herrn Ackworths aus Darlington Sanspareil und The Perseverance des Herrn Lustral, erhielten ersterer, den 13. October zum bestimmten Ehrentage, letztere sollte am 14. laufen. Da aber eben diese Perseverance so bedächtlich einherschritt (ob dies Folge einer Beschädigung war, die sie auf dem Transporte nach Liverpool erlitten?), geschieht ferner von ihr keine Interesse erregende Erwähnung, außer, daß sie das Minimum von Geschwindigkeit auf der Darlington-Eisenbahn erreichte, und nur 5 englische Meilen in einer Stunde fuhr; folglich von der Preisbewerbung ausgeschlossen blieb.

Ebenso wird jede fernere Meldung wohl aus gleichem Grunde vom fünften Kämpfer, dem Cycloped, vermist.

„Am 8. October also \*) wurde Herrn Stephensons Dampf-  
wagen, The Rocket, probirt. Alle Förmlichkeiten vorstehenden Programms wurden genau beobachtet.“

„Der Dampfswagen wog mit seinem Wasser in dem Kessel

\*) Heißt es im Liverpool Mercury, in Dr. Dinglers polytechnischem Journale, 34. B., am eben angeführten Orte.

„4 Tonnen und 5 Centner ( $86\frac{1}{2}$  Centner \*)), und die demselben angehängte Last betrug 12 Tonnen und 15 Centner, oder mit einigen Personen, die auf dem Lastwagen mitfahren, 13 Tonnen“, =  $262\frac{9}{10}$  Centner.

„Der erste Versuch, 35 englische Meilen\*\*) zu fahren, wurde, mit Einschluß allen Aufenthalts, in 3 Stunden und 10 Minuten vollendet, was also noch mehr als 11 engl. Meilen\*\*\*) auf die Stunde giebt. Hierauf wurde wieder Wasser gefüllt, wozu 16 Minuten erfordert wurden. Der Wagen fuhr die 35 engl. Meilen in 2 Stunden und 52 Minuten, was mehr als 12 engl. Meilen in einer Stunde giebt †); aller Aufenthalt ist hier wiederum mit eingerechnet.“

„Die Geschwindigkeit mit welcher der Wagen mit seiner Last fuhr, wenn er in vollem Laufe war, war zuweilen 13,  $13\frac{1}{2}$ , 14 und 16 ††) englische Meilen in einer Stunde. Wäre die ganze Strecke von 35 engl. Meilen in einer Richtung gewesen, so würde das Resultat ohne Zweifel auf 15 engl. Meilen in der Stunde ausgefallen seyn. An Brennmaterial (Kohls) wurde auf diesen beiden Fahrten von 70 englischen Meilen †††) im Durchschnitte eine halbe Tonne, = 1015 Pfund, verbrannt.“

\*) Die Tonne zu 1,015 Kilogramm gerechnet, genau 8,620 Pfund badisches Gewicht.

\*\*) Oder 14 Stunden, d. i., ganz genau gerechnet, 14 Stunden 4 Minuten  $43\frac{1}{2}$  Sekunden.

\*\*\*) Das ist 4 Stunden und  $25\frac{1}{2}$  Minuten in einer Stunde.

†) 12 englische Meilen geben 4 Stunden 50 Minuten in der Stunde, =  $4\frac{5}{6}$  Stunden.

††) 13 bis 16 englische Meilen machen 5 Stunden und  $13\frac{3}{4}$  Minuten bis 6 Stunden 28 Minuten, oder ungefähr  $5\frac{3}{4}$  bis  $6\frac{1}{2}$  Stunden, die in einer Stunde zurückgelegt wurden.

†††) Oder 28 Stunden und 8 Minuten. Also sind, um beiläufig  $263\frac{9}{10}$  Centner Last  $28\frac{1}{10}$  Stunden weit zu fahren, 1,015 Pfund abgeschwefelte Steinkohlen-Kuchen verbrannt worden oder eine halbe Tonne.

Am 10. October, nachdem The Novelty eben mit angehängten Frachtwagen ihres dreifachen Gewichtes abgefahren war, zerbarst eine kleine Röhre. Der Mechanismus wurde dadurch gestört und die Fahrt auf kurze Zeit unterbrochen. „Mittlerweile fuhr der Dampfwagen des Herrn Stephenson, The Rocket, zweimal hin und her, und legte 7 englische Meilen zurück, aber ohne alle Last, selbst ohne Munitionswagen. Diese 7 englische Meilen \*) in 14 Minuten und 14 Secunden, d. i. gleich 30 englische Meilen in 1 Stunde.“

Nach jener Unterbrechung und erfolgter Ausbesserung der Novelty, machte dieser Dampfwagen mehrere Fahrten bloß zur Unterhaltung der Zuschauer, die an jenem Tage sehr zahlreich versammelt waren. Es sollte durchaus keine Probefahrt seyn.

Anstatt also Lastwagen mit der verhältnißmäßigen Tonnen- oder Centnerzahl ihres eigenen dreifachen Gewichtes, wurde der Novelty ein anderer Wagen, mit Sitzen für Reisende, angehängt, und etwa 45 Frauen und Herren bestiegen denselben, um das neue Vergnügen einer Dampffahrt (ride by steam) zu genießen.

„Wir können versichern, daß wir nie einen ähnlichen Genuß auf einer Fahrt noch gehabt haben. Wir flogen andert-

---

Die ganze Tonne kostet 10 Schilling, oder 6 fl.; folglich ist für 3 fl. die ganze Last, oder der Centner um die Kosten für Brennmaterial mit  $\frac{2}{3}$  fr. Auslage, in 6 Stunden und 2 Minuten Zeit auf vorher meldete Entfernung gefahren worden.

Rechne ich aber jene 1015 Pfund Steinkohlen nach dem Preise, wie sie nach Mannheim, in bester Qualität, i. J. 1831 für die Dampfschiffe geliefert worden sind, nemlich für 48 fr. den Centner, so macht dies 8 fl. 6 fr. zusammen, und der Centner würde an Frachtkosten, von Mannheim z. B. bis Offenburg, oder sogar noch weiter hinaus, nicht mehr als  $1\frac{1}{2}$  fr., = 1 fr.  $3\frac{1}{2}$  Heller, betragen.

\*) Das ist  $2\frac{1}{2}$  Stunden in 14 Minuten und 14 Secunden.

„halb \*) (englische) Meilen in drei Minuten durch, und obschon wir so schnell fuhren, daß wir kaum die Gegenstände, an denen der Wagen vorüber rollte, wahrnehmen konnten, war doch die Bewegung auf dem Wagen so gleichförmig und sanft, daß wir lesen und sogar schreiben konnten.“

Am 13. October kam die Reihe an Herrn Actworth's Sanspareil. „Man sagte uns (fährt der Berichterstatter fort), daß er auf der Wage um 2 bis 3 Centner schwerer befunden wurde, als das Maximum des Gewichts eines Dampfwagens, nemlich 6 Tonnen\*\*). Man ließ ihn dessenungeachtet, eben so wie den Rocket, seine 70 englische Meilen fahren und hing ihm die ungeheure Last von 18 Tonnen an\*\*\*). Man sah bald, daß man mit einem gewaltigen Kämpfer zu thun hatte. Zwei Stunden lang fuhr der Sanspareil sehr regelmäßig fort und legte in dieser Zeit mehr als 25 englische Meilen zurück. Zuweilen lief er im Maximum seiner Geschwindigkeit eine englische Meile in 4 Minuten 10 Secunden und in 4' 17", was beinahe 15 englische Meilen auf die Stunde giebt †). Während er sich so schön anließ, und wenn nicht den ersten, doch den zweiten (Rang) zu erlangen schien, begegnete ihm ein ähnlicher Unfall, wie dem Novelty: es barst eine seiner Speisungsrohren, und er konnte für den Augenblick nicht mehr weiter.“

Am 14. October, an dem der Novelty neuerdings bewilligten Probetage, wurde dieser Dampfwagen auf die Bahn gebracht. „Außer dem Einsatze einer neuen für die gebrochene

\*) Aunderthalb englische Meilen sind  $36\frac{1}{2}$  Minuten einer Wegstunde, d. i.  $\frac{3}{5}$  Stunde, oder  $\frac{1}{2}$  und  $\frac{1}{10}$  Stunde; eine Geschwindigkeit, wonach eine Stunde in etwa 6 Minuten zurückgelegt würde.

\*\*)  $121\frac{1}{5}$  Centner badisches Gewicht.

\*\*\*) 365 Centner badisches Gewicht.

†) 15 englische Meilen ist etwas über 6 Stunden.

„Röhre, waren noch einige in Unordnung gerathene Stücke an  
 „der Maschine eingesetzt, und mit Ausnahme einiger Flügel an  
 „dem Kessel, nach Ericssons Ausdrücke etwas jung, für Fahrt  
 „recht erkannt.“

Das Gewicht dieses Wagens, der so eingerichtet ist, daß  
 er seinen Proviant ohne Beiwagen wie die andern stets mit  
 sich führt, ist 2 Tonnen 15 Centner, und mit Brennmaterial  
 und Wasser etwas über  $3\frac{1}{2}$  Tonnen. Dies giebt (da letztere  
 nicht in Betracht kommen), wenn man nach dem Programme  
 das dreifache Gewicht, das auf Frachtfuhrwagen aufgeladen  
 nachzuziehen war,  $8\frac{1}{4}$  Tonnen oder  $167\frac{1}{2}$  badische Centner.

„Der Dampfswagen war diesmal in etwas weniger als  
 „40 Minuten, mit ungefähr 15 Pfund Kohls auf einen Druck  
 „von 50 Pfund auf den Quadratzoll gebracht. Er fuhr ab,  
 „um die 70 Meilen nach einander zu fahren, als schon am  
 „Ende der zweiten Fahrt, da er eben 3 Meilen zurückgelegt  
 „hatte und mit einer Geschwindigkeit von 15 Meilen \*) auf  
 „die Stunde fuhr, der neue Kitt am Flügel des Kessels in Folge  
 „der großen Hitze, welcher er ausgesetzt war, nachgab, und die  
 „Zuschauer neuerdings den Verdruß hatten, zu hören, daß der  
 „Novelty unter diesen Umständen nicht fahren könne.“

Der Preis von 500 Pfd. St. wurde gegen Ende Octobers 1829,  
 auf den Vortrag der drei bestellten Kampfrichter, an die Direc-  
 toren der Eisenbahngesellschaft, dem glücklichsten Kämpfer **The  
 Rocket** und seinem Erbauer, Herrn Stephenson (dem mit Her-  
 stellung der Eisenbahn beauftragten Ingenieur), zuerkannt. Nach  
 der allgemeinen Meinung war dem Rechte Genüge geschehen,  
 indem der Rocket zwar durchaus würdig alle Bedingungen er-  
 füllt hatte; dem Zufall jedoch allein, der den nach gleichen  
 Grundsätzen gebauten, gleich oder vielleicht noch mehr berech-

\*) Etwas über 6 Stunden.

tigten Sanspareil aus dem Felde schlug, und den weit würdigeren, den zierlichen, schnellern Dampfwagen *The Novelty* entfernte, den errungenen Lorbeer allein verdankte.

Diese großmüthige Aufmunterung war indessen kein materielles Opfer für das Unternehmen; denn alsbald nach diesen gelungenen Versuchen stiegen die Actien der Gesellschaft um 10 Procent, was auf den 650,000 Pfd. St. einen Gewinn von 65,000 Pfd. St. macht; und zwei Monate später, im December 1829 nehmlich, wurden die Actien mit 80 Procent, und im Juli 1832 bereits mit 100 Procent Prämie verkauft: man zahlte für eine Actie von 100 Pfd. St. bereits 200 Pfd. St. \*)

Diese Eisenbahn bleibt zu großem Nutzen des Handels, der Industrie, des Publicums und der Gesellschaft, die sie erbauen ließ, in ununterbrochener erfreulicher Wirksamkeit. Mehr als zwanzig Dampfwagen versehen auf derselben den Dienst als Zugmaschinen. Die Fahrt zwischen Liverpool und Manchester wird für Güter und Reisende regelmäßig in  $1\frac{3}{4}$  bis 2 Stunden zurückgelegt, und man meldet, daß die ganze Ladung eines für Rechnung eines Handelshauses von Manchester befrachteten amerikanischen Schiffes, hundert Minuten nachdem sie in Liverpool an's Land gebracht, in die Magazine des betreffenden

---

\*) The guide to travellers on the railway sagt bei diesem Anlasse, „The total quantity of goods passing daily between the two towns is computed by some at 1,300 and by others at 1,500 tons. This trade must fall into the hands of the Railway Company as soon as its arrangements are completed to the required extent; for this simple reason, that it offers to carry at half the price hitherto paid, and with increased dispatch. *A commercial speculation, therefore, the Railway cannot fail to prove eminently profitable, and it is no wonder that with such a prospect, shares should be already selling, as we are assured, at a premium of nearly one hundred per cent.*

Eigenthümers, in Manchester abgeliefert worden war. Man weiß und kann nachrechnen, daß einige dieser Häuser 200 Pfd., andre 400 Pfd. und sogar 500 Pfd. St. jährlich, bloß an der Fracht, gegen frühere Verhältnisse ersparen. Der Vortheil in den baldmöglichsten Besitz seiner Waaren zu kommen, der, mit geringsten Kosten und Zeitaufwand, sogleich nach deren Ankunft in Liverpool sie in Empfang zu nehmen; dieß Alles zusammen genommen bringt Wirkungen hervor, die immer mehr zum Glück jener beiden Städte und der ganzen Provinz gereichen müssen.

Alle diese Elemente, auf unsre Verhältnisse angewendet, werden auch bei uns wundervolle, herrliche Wirkungen hervorbringen. Die tausend und abermals Tausende von Baumwollen-, Twiste- und Caffeeballen, Zuckerkisten und Fässer, Indigokisten, Cochenille, Farbhölzer u. dergleichen, deren die Schweiz bedarf, wird sie um den ersparten Frachtlohn und Zinsgenuß der im Fluge bewirkten Ueberkunft bereichern, ihre gewerbsthätige Bevölkerung vermehren, und ihr Gold wird gegen den Reichthum unsrer Felder und Weinberge, unsrer Eisenwerke, Sägemühlen, unsrer Kunst- und Industrie-Producte, zu uns herüberströmen; zu uns, den zollfreien Nachbarn: während ihre Fabrik-Erzeugnisse, die Seidenballen aus Italien und andre transitirende Güter ihres Landes, binnen drei Tagen vom Augenblicke, wo sie auf unsre Eisenbahn bei Basel oder am Bodensee gebracht seyn werden, bis in die holländischen Seehäfen geliefert werden können.

