

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

VI.

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

men würden, sowohl zum Waaren-Transporte, als zum Zwecke der Reisen, Schnelligkeit mit Wohlfeilheit und Bequemlichkeit vereinigend, wurde dieß in Amerika von sonst guten Köpfen verschrieen, in England jedoch verwirklicht, in Frankreich mit bestem Erfolge nachgeahmt, und soll nun überall in Deutschland ausgeführt werden. Jede Handelsstraße, die dieß jetzt versäumte, würde diese Vernachlässigung mit dem Verluste des bereichernden Waarenzugs büßen müssen; und keine Regierungs-Maßregeln, keine spätern Veranstaltungen, würden vermögend seyn, den verschorzten Vortheil je wieder zu gewinnen.

VI.

Die fortschaffende Mechanik, bis auf den Grad von Vollkommenheit ausgebildet, auf dem sie schon jetzt steht, daß nichts anderes zum Gütertransport und zum Reisen fortan mehr tauglich und brauchbar, neben dieser vervollkommeneten Erfindung (der Eisenbahnen mit ihren Dampfwagen, die schönste unter den technisch-mechanischen) befunden werden kann, besteht aus einer Maschine in zwei Theilen: die in möglichst grader und horizontaler Richtung liegende Bahn, mit Kantens- oder Tram-(Winkels) Schienen belegt, und den darauf, gleichsam im Fluge, dahinrollenden Wagen.

Die erste zu diesen Zwecken bestimmte Eisenbahn mit Kantens-Schienen, wurde nicht fern von den Ufern des Tees, von Stockton nach Darlington, im südwestlichen Theile von Durham, in Nordengland erbaut. Sie läuft von Stockton westlich, in gerader Linie bis 4 englische Meilen über Darlington hinaus, und ist 32 englische Meilen, = 13 deutschen Stunden, lang. Sie wurde am 29. September 1825 eröffnet. Lange Reihen von Güterwagen, mit 600 bis 1200 Centnern beladen, brachten

einzelne Dampfzugmaschinen, mit einer Geschwindigkeit von 5 englischen Meilen (etwas über $2\frac{1}{4}$ Wegstunden) und Dampfswagen für Reisende, 8 englische Meilen ($3\frac{1}{4}$ Stunden) in der Stunde, zurücklegend, an ihre Bestimmungsorte hin. Die Reisenden fahren, in bedeckten Wagen, auf derselben für den Preis von $1\frac{1}{2}$ Pences, = $4\frac{1}{2}$ fr., für die englische Meile oder ungefähr 11 fr. für die Stunde; und auf unbedeckten, fahren sie um einen Drittheil wohlfeiler, nemlich für ein Penny, oder 3 fr. für die englische Meile, d. i. $7\frac{1}{4}$ fr. für die Stunde Wegs, welche somit in 18 Minuten zurückgelegt würde. Der Centner Waaren aber wurde gefahren: die schwerern, als Blei, Steinkohlen, Kalk und Ziegel für 11 fr.; feinere, wie Zucker, Mehl, Getreide ic. für 18 fr. den Centner, auf der ganzen Länge der Bahn (32 englische Meilen oder 13 Stunden), d. i. 1 fr. bis $1\frac{1}{2}$ fr. Fuhrlohn, vom Centner Waaren, auf die Stunde.

Ohne viele Interessen zu verletzen, als die von Canal- und Landstraßeneigenthümern, empfahl sich die Anlage dieser Eisenbahn wegen ihrer Nützlichkeit dem Handelsstande und den Besitzern der vielen Steinkohlen-Minen im südwestlichen Theile von Durham, der Steinkohlenbergwerke von Blackboy, Coundor, Ewenwood, Etherly und Witton-Park. Sie fand daher keinen Widerstand, obgleich dies fast überall in England, bei dergleichen Unternehmungen, immer geschieht, wie gewiß der Erfolg, und wie allgemein nützlich solche Eisenbahnanlagen auch seyn mögen.

Dieser Widerstand liegt dort in den Verhältnissen. Eisenbahnen können nur zwischen bevölkerten Handels- und Manufaktur-Städten mit Vortheil angelegt werden; oder von Seehäfen an den Ufern der Flüsse, wo großer Handelsverkehr ist; oder in Concurrnz mit Canälen, die in nehmlicher Richtung, wie die der Flüsse, erbaut worden sind. In England ist dies seit 60 bis 70 Jahren überall geschehen, wo die Flußschiffahrt

sich nur im Geringsten schwierig zeigte, Vertheuerung der Transportkosten oder Verzögerung verursachte. In solchen Fällen wurden sogleich sehr kostbare Kanäle angelegt, wenn auch damals schon unter verzweifelter Opposition der Flußschiffer, denen sich zuweilen die Landstraßeneigenthümer zugesellten: in England nehmlich sind die Chausseen Privat-Unternehmungen von associirten Interessenten, die selbige mit ihrem eigenen Gelde herstellen ließen, und von dem Weggelde, das sie erheben lassen, die Zinsen des Capitals und die Unterhaltungskosten bestreiten. Es ist daher sehr natürlich, daß alle solchermaßen bei Canal- und Landstraßen-Unternehmungen Betheiligte sich vereinigen, um sich einer neuen Erfindung, die sie um jene Capitalanlage bringen würde, gemeinschaftlich zu widersetzen; wenn auch bei größerem Betrage der Einnahmsdividenden sie längst, außer dem gewöhnlichen Zinse des Geldes, auch den Actienbetrag der Einlage vielfältig zurückbekommen haben. Andre gesellen sich noch zu diesen Opponenten, und nicht mit minderm Grunde, oft aber im Besitze eines großen Einflusses beim Parlamente. Dies sind nehmlich die Güterbesitzer, deren Landsitze, Lustgärten und Parks, durch die Anlagen der Eisenbahnen stets in möglichst grader Richtung, oft mitten durch dieselben, sie verunstalten und weniger angenehm oder gar zuwider machen, und immerhin den hohen Werth derselben, bei Zertheilung kostbarer Anlagen und sorgfältig bewahrter Jagdgehege u. dgl., um Vieles vermindern.

Auf andrer Seite aber ist keine Eisenbahnanlage denkbar, als just an den Ufern, obwohl einigermaßen schwieriger, doch schiffbarer Flüsse, und da, just da, wo Verkehr und Bedürfnis die Anlage von Canälen und Chausseen empfohlen hatte. Durch die neuere Erfindung kommen jene ältern Anstalten freilich in Nachtheil und Verfall, wegen besserem Entsprechen der Zwecke, niedrigeren Frachtpreisen und schnellerer Lieferung auf den Eisenbahnen. Dergestalt müssen sie verdrängt und unnütz

gemacht werden, so daß die Actienbesitzer kaum noch einen geringen Zins davon ziehen. Eisenbahnen müssen aber just da angelegt werden, wo der Waarenzug der Producte aller Welttheile seinen Weg schon in früheren Jahrhunderten vielleicht und von ältern Zeiten her gefunden hatte, und wo die geringste Erleichterung, durch Ermäßigung des Frachtpreises und kürzere Lieferzeit, den wirklich bestehenden Güterzug festhält, und immer mehr von andern Straßen herbeiführt. Dieß ist ein richtiger Grundsatz für England, daß doch nur einem Landestheile des eigenen Gebietes zuwendet, was ein anderer Theil des eigenen Landes verliert, und zwar weil großer Handels- und Gewerbsverkehr immer bewirkt, daß mit gleichem Gewinne wohlfeiler verkauft werden kann. Ist dies ein guter, in England anerkannter und im eignen Lande befolgter Grundsatz, so ist er besonders auch für uns, den Nachbarn gegenüber, die uns als Ausland und Fremdlinge betrachten, nicht weniger anwendbar.

Aus solchen Verhältnissen und Berechnungen war die Idee, welche die Einwohner von Lancastershire, im Westen von England, gleichzeitig mit denen von Durham im Osten, auffaßten, entsprungen, und rechtfertigte sich aus gleichen Gründen; die Idee nemlich, eine eben so lange Eisenbahn von Liverpool nach Manchester anzulegen, als eben erwähnte, die von Stockton nach Darlington. Die Steinkohlenminen spielten bei der letztern eine Hauptrolle in der statistischen Berechnung; bei der erstern war dies nur Nebensache, denn der Seehafen von Liverpool, als solcher einer der bedeutendsten in England, liefert Elemente von ganz anderer Wichtigkeit dafür. Dieser Seehafen ist nemlich der größte Baumwollenmarkt, und jene Stadt (Manchester) die, welche das Meiste von diesem Artikel verarbeitet; daher die Baumwolle, wovon jährlich 7 bis 800,000 Ballen in Liverpool ankommen, die meistens in Manchester verarbeitet werden,

von großem Belang für den Transport auf jener Eisenbahn seyn mußte *).

*) Die Baumwolle, die eine so bedeutende Stelle in der Statistik ebenbemeldeter Eisenbahn einnimmt, würde auch auf der unsrigen um so mehr einer der wichtigsten Gegenstände des Gütertransports, mit allen Fabrikaten, die daraus verfertigt werden, seyn; als auch die Schweiz unendlich viel von ersterer roh, und in feinsten Twisten versponnen, bezieht, an verarbeiteten Baumwollen-Artikeln versendet, und auf unsre Eisenbahn bringen würde. Die dazu erforderlichen Farbestoffe sind denn auch sehr zu berücksichtigen. Alle Gewerbszweige, die sich damit beschäftigen, tragen unendlich viel zur Belebung des Handels und zum Flor der Länder bei, wo sie aufkommen. Auch bei uns kann diese Industrie durch die Eisenbahn einen Aufschwung erhalten. In St. Blasien und in Lörrach, in Freiburg und anderwärts, bestehen bereits bedeutende derartige Unternehmungen mit bestem Erfolge, die Nachahmung finden können.

Welche Vortheile diese Industrie gewährt, ersieht man aus dem großen Wohlstande, den die Cantone Aargau, Zürich, St. Gallen und ein Theil der Cantone Lucern, Thurgau, Appenzell, Bern, Solothurn und Neuchâtel durch sie, bei der sich stets vermehrenden Bevölkerung derselben, erlangt haben. Nirgends aber giebt es einen so leicht faßlichen Maßstab dafür, als den welchen die beiden, vor hundert Jahren noch so unbedeutenden, jetzt überreichen Städte Liverpool und Manchester darbieten. Im J. 1760 betrug die Bevölkerung von Liverpool nur 26,000 Seelen, 1831 war sie auf 165,000 gestiegen; zu Manchester war sie 1760 nur 22,000, im J. 1824 schon 130,000 Seelen. Im J. 1784 wurden erst 8 Ballen Baumwolle zu Liverpool aus Amerika eingeführt, im J. 1824 schon 409,670, und im J. 1829 bereits 640,998 Ballen.

So großen Wohlstand, solches Aufblühen, solchen Zuwachs an einer gewerbsthätigen glücklichen Bevölkerung, kann erhöhte, glücklich geleitete Gewerbs- und Handelsthätigkeit bewirken. Auch unsre Handelsstädte, Mannheim, Carlsruhe, Pforzheim, Lahr und Freiburg werden, ich hoffe es, in 50 bis 60 Jahren, wird eine Eisenbahn errichtet, jede über 100,000 gewerbsfleißige, glückliche Einwohner zählen.

Newhouse, Herstell. einer Eisenbahn.

Die Steinkohlen wären dabei freilich auch sehr in Berechnung gekommen, und um so mehr, als seit 1758, dem Jahre nehmlich, in welchem der Herzog von Bridgewater seinen Canal, zur bessern Verwerthung der vortrefflichsten Steinkohlen seiner übersaus reichen Bergwerke, hatte erbauen lassen*), der Verbrauch in Manchester, wegen der seither eingeführten Baumwollen-Spinnerei und Fabrikation durch Maschinen, sich unendlich vermehrt hatte: indessen ließ jener Steinkohlenminen-Besitzer, der Herzog von Bridgewater, sobald dieser erste Canalbau bis Manchester vollendet war, in den Jahren 1766 bis 1772 eine Fortsetzung desselben an den südlichen oder linken Ufern des Irwell- und des Mersey-Flusses bis Runcorn am Mersey, 20 englische Meilen oberhalb Liverpool, an der breiten Mündung des letztern, zum Gütertransporte bis Liverpool führen; daher von diesem Canal- und zugleich Kohlenminen-Besitzer, Eigenthümer der reichsten Bergwerke in der Gegend, nicht zu erwarten war, daß er jemals zur Belebung der Eisenbahnfahrt beitragen würde. Dagegen konnte man mit Gewißheit erwarten, daß die nordwestlich zwischen Liverpool und Manchester gelegenen Kohlenbergwerks-Producte, von Wigan und der Umgegend auf dieser Eisenbahn

*) Der Herzog von Bridgewater ließ durch Brendley, seines Standes und Gewerbes ein Mühlenmacher, ein Phänomen jedoch unter den Baumeistern, jenen weltberühmten Canal, von seinen Kohlenminen bei Worsley-Hill, 7 englische Meilen lang, nach Manchester aufführen, bald fast eine Meile unter einem Berge durch, dann 39 Fuß hoch über dem Spiegel des Irwell-Flusses. Dieses war der erste Impuls zur Canalisirung von England und Schottland, die so unermeßliche Folgen für Aufblühen des Handels und der Gewerbe jener Königreiche gehabt hat, daß England reicher und mächtiger dadurch, nach dem Verluste seiner besten nordamerikanischen Colonien, den Riesenkampf der französischen Revolutions- und Kaiserreichs-Kriege bestehen, und allein unangetastet und ungeschwächt, siegreich aus demselben, der von 1793 bis 1815 gegen England unterhalten wurde, hervorgehen konnte.

circuliren würden, was denn vermittelt einer im Jahre 1830 hergestellten Eisenbahn, welche von Wigan durch eine Actiengesellschaft, die 40,000 Pfd. St. dazu hergeschossen hat, bewerkstelligt worden ist *). Diese Eisenbahn, jenes Städtchen Wigan mit allen Bedürfnissen seiner Handels- und Gewerbsartikel als Rückfracht zu versehen bestimmt, läuft 4 englische Meilen lang über Kohlenbergwerke und an den Schachtmündungen derselben vorbei; sie confluirte bei dem Städtchen Newton mit jener Liverpool-Manchester-Eisenbahn.

Bei Berechnung jener statistischen Elemente mußte ferner in Erwägung gezogen werden, daß der seit 60 Jahren eingedrungene Concurrent der Mersey- und Irwell-Schiffahrt, der Bridgewater'sche Canal nehmlich und die Flußschiffer selbst, auf eine höchst entmuthigende Weise Alles aufboten würden, um den abentheuerlichen Ankömmling sich vom Halse zu schaffen, ihn bei der geringsten gegebenen Blöße zu Grunde zu richten. Die Gegner, als der jetzige Principal-Besitzer des Canals von Bridgewater, Markis von Stafford, mächtig durch Reichthum und großen Einfluß; die Schiffer, nicht schuglos und nicht ohne vielvermögenden Beistand, konnten durch Herabsetzung der Frachtpreise, wofern die Eisenbahnfahrt es in dieser Hinsicht mit siegreichen Waffen nicht gegen sie aufzunehmen vermochte, das neue Unternehmen verderben: ja sie mußten vielleicht sogar, bei der geringsten Aussicht des Erfolges, dahin wirken; Ersterer des großen Capitals halber, was jener Canalbau gekostet hatte (wenn auch zehnfach und mehr wieder ersetzt), Letztere, um ihre Existenz zu retten. Dies Ursachen vielfältigen Schwankens und verzögerter Ausföhrung.

Als statistische Basis konnte man mit Gewißheit auf die täglich zwischen Liverpool und Manchester stattfindende Circulation

*) S. Polytechnisches Journal von Dr. Dingler, Bd. 34, S. 389.

von 1200 Tonnen! d. i. 24,360 Centner! (die Tonne zu 1015 Kilogr.) rechnen. Man war der Meinung beim ersten Vorschlage, der 1822 gemacht wurde, es sey anzunehmen, daß ließe man sich zwei Pence für die englische Meile (d. i. 6 fr.) *) von der Tonne bezahlen, die Eisenbahn etwa die Hälfte dieser Güter, als nehmlich alle feinere Waaren, in ihren Wirkungskreis ziehen würde. Bei diesem um so viel niedrigeren Frachtpreise, und Lieferung in wenig Stunden, anstatt mehrerer Tage oder Wochen auf dem Canale oder auf den Flüssen, oder wohl noch längerer Ablieferung bei periodischen, zuweilen mehrere Monate andauernden, Behinderungen im Winter, schien diese Hoffnung wohl begründet**): mithin daß täglich wenigstens 600 Tonnen, d. i. 12,180 Centner, zum Hin- oder Herfahren auf dieselbe gebracht werden würden. Dies denn, meinte man, würde mit der Circulation der Reisenden genügen, um den festen Fortgang des Unternehmens zu sichern; dasselbe fruchtbringend für die Actienbesitzer, und überaus nützlich für Handel und Gewerbe, sich kräftig und gedeihlich entwickeln zu sehen.

*) Das ist 15 fr. für die Stunde von 20½ Centner, oder ungefähr ¾ fr. vom Centner für die Wegstunde. Gegenwärtig wird noch ein höherer Frachtpreis auf jener Eisenbahn bezahlt, und dennoch hat sie das Meiste an sich gezogen.

***) The bulk of this immense traffic (heißt's in The guide to travellers on the railway etc.) has been carried on by means of two canals, the Mersey and Irwell, and the Duke of Bridgewater's canal. This mode of conveyance was liable to great uncertainty, as well from drought in summer and frost in winter, as from the canals terminating at Runcorn, on the Mersey . . . the passage to and from which (Liverpool) was sometimes so retarded by contrary winds and tempestuous weather, that goods have been known to make the transit from New-York to Liverpool in less time, than from the latter town to Manchester.

Die sichere Annahme einer täglichen Circulation von 1200 Tonnen zwischen zwei Städten, in der geringen Entfernung von kaum 13 Stunden von einander, verliert Vieles von dem Auf fallenden, was diese, übrigens auf Thatsachen begründete Angabe, auf den ersten Blick gewährt. Man wolle, ich bitte, nur die Bedürfnisse eines Seehafens vom ersten Range und die einer der größten Manufacturstädte dabei im Auge behalten, und daß Alles, nicht bloß Handelsartikel, sondern Erzeugnisse des Bodens und täglicher Consumtion, sobald sie zum Transporte, den die wenigsten Producenten bei wohlfeilern Mitteln, als durch eigne Fuhrten geschehen kann, selbst übernehmen, sondern solche den Fluß- oder Canalschiffern schon längst übergaben. Diese verschiedenen Artikel wurden dann zu Tonnen veranschlagt, und eine angemessene Fracht dafür bedungen. Somit werden Steinkohlen, Baumaterialien, Früchte und Mehl, Mastochsen und Schlachtvieh *), Kalk, Steine, Eisen, Brenn- und Bauholz nicht anders verladen und berechnet **).

*) Welche verschiedene Arten sich's gerne gefallen lassen, auf Dampfbahnen gefahren zu werden.

**) Sogar die Menge der Reisenden wird in Pausch und Bogen genommen. 1500 z. B. mit der Zahl von 100 Tonnen Reisende angegeben, oder für den Bewanderten scharf bezeichnend ausgedrückt. Uebrigens zahlen Reisende ein Gewisses für ihren Platz, auf die Person, und je nachdem sie auf unbedeckten, allgemeinen bedeckten oder besondern Dampf-eiswagen fahren.

Wenn außer der gewöhnlichen Circulation der Reisenden zuweilen ein ganzes Infanterie-Regiment, wie gemäß Vertrags zwischen der Regierung und der Eisenbahn-Gesellschaft in England, von Manchester nach Liverpool geschehen ist, gefahren wird, so sind's über 100 Tonnen, die in Zeit von 100 Minuten zwischen Mannheim z. B. und Carlsruhe transportirt werden würden. Welche Allgegenwart und Vermehrung der bewaffneten Macht, wenn 4000 Mann in Zeit von 2 bis 3 oder 4 Stunden in Carlsruhe concentrirt, und in eben der Zeit, also im

Wer würde, wäre der Preis von $\frac{3}{4}$ fr. vom Centner für die Stunde, was auf eine Entfernung wie die von Liverpool nach Manchester 3 fl. 15 fr. (für nicht ganz 13 Stunden) von der Tonne, oder von 20 Centnern macht, mit eigener Fuhre in England fahren? wo Alles wenigstens viermal theurer ist, als bei uns; oder wer hier zu Lande für den vierten Theil dieses Fuhrlohns, nehmlich für 49 fr., 13 Stunden hin und zurück, mithin 26 Stunden weit fahren wollen? oder selbst bei einer Ladung von 40 Centnern für wenige 1 fl. 38 fr.? Auch bei uns würden bald allerlei Consumtionsartikel und Producte des platten Landes, wie Backsteine, Torf, Getreide, Tabak und Krapp, Kleesamen, Rüb-, Hanf-, Leins- und Mohnsamen, Salz, Wein, Bier, Hauf, Brenn- und Bauholz, Sägewaaren, Farb-Erden, Vitriol, Eisen, Blei, Gyps, Steine u. auf die Eisenbahn gebracht werden. Die gewöhnlichen Wochenmarktstage, bloß der zwei Städte Mannheim und Heidelberg, zu wöchentlich 1500 Malter nach den gewöhnlichen Mercurialien genommen, und zu $1\frac{1}{2}$ Centner im Durchschnitt angeschlagen, bringen allein für Korn eine Circulation von 117,000 Centnern i. J., täglich 321 Centner, zu Wege, angenommen, daß sie bloß dahin zu Märkte und nicht wieder zum Theil weiter gefahren werden; dies nur von Getreide und nur zwischen zwei Städten des Landes. Außerdem ist das Mehl, was auf die Mehlschwaige gebracht wird, auch nicht darin begriffen.

gleichen Tage auf die entferntesten Standquartiere wieder dissociert werden können! Gebt uns in ganz Deutschland Eisenbahnen, dann können die Contingente auf die Hälfte zurückgebracht werden! In Raschheit der Bewegungen dürfte in vorstehender Beziehung die Infanterie keinen Vortheil, weder vor der Cavallerie noch vor reitender Artillerie, voraus haben, da die Thiere, wie es wenigstens von einigen Arten derselben bekannt ist, sich sehr gerne dazu verstehen, auf Eisenbahnen gefahren zu werden; daher die Pferde, wie auch Canonen und Munition auf derselben transportirt werden könnten.

Die Schweiz, in Gewerbsamkeit allerdings mehr als Manchester allein, die eine unendliche Menge Twiste aus England bezieht, davon wöchentlich mehrere Schiffe aus dem Humberflusse, von Halifax und Hull, nach Holland abgehen, und die auch große Massen von Baumwolle für ihre Spinnereien, außer fabricirten Stoffen und allerlei Manufactur-Artikel und Colonial-Waaren, bezieht; die Schweiz, deren mannichfaltige Bedürfnisse viel mehr betragen, als die von 2 bis 3 solcher Hafen und Manufactur-Städte zusammengenommen, würde gewiß große Waarenmassen auf unsre Eisenbahn bringen, und deren Frequenz durch den Bezug dessen, was sie bedarf sowohl, als durch Producte ihres Gewerbefleißes, die sie versendet, dergestalt vermehren, daß die tägliche Circulation nicht nur von 600 Tonnen, sondern um das Doppelte und Dreifache größer wäre. Dies würde den Unternehmern um so mehr genügen, als die Circulation der Darlington-Eisenbahn noch viel geringer ist, als 600 Tonnen täglich.

Indessen werd' ich im Verlaufe dieser Schrift, anstatt bloß muthmaßlicher, ganz sichere statistische Angaben beibringen, die Vorstehendes vollkommen bestätigen werden.

VII.

Alle Vortheile die aus der Anlegung einer Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester unfehlbar entstehen müßten, waren von den Bewohnern beider Städte wohl erkannt, und die Nachtheile, als Concurrenz, Widerstand der Gegner, gehörig gewürdigt worden. Die erstern behielten die Oberhand, und verschafften der guten Sache den Sieg. Obwohl die Gegenwehr in den Jahren 1821 und 1822, wo der erste Plan vorgelegt