

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Zur Erörterung der Frage, ob es für Baden nöthig oder räthlich sei, wegen der Güterdurchfuhr eine Eisenbahn durch das Kinzigthal oder durch das Höllenthal zu bauen?

Heß, Heinrich

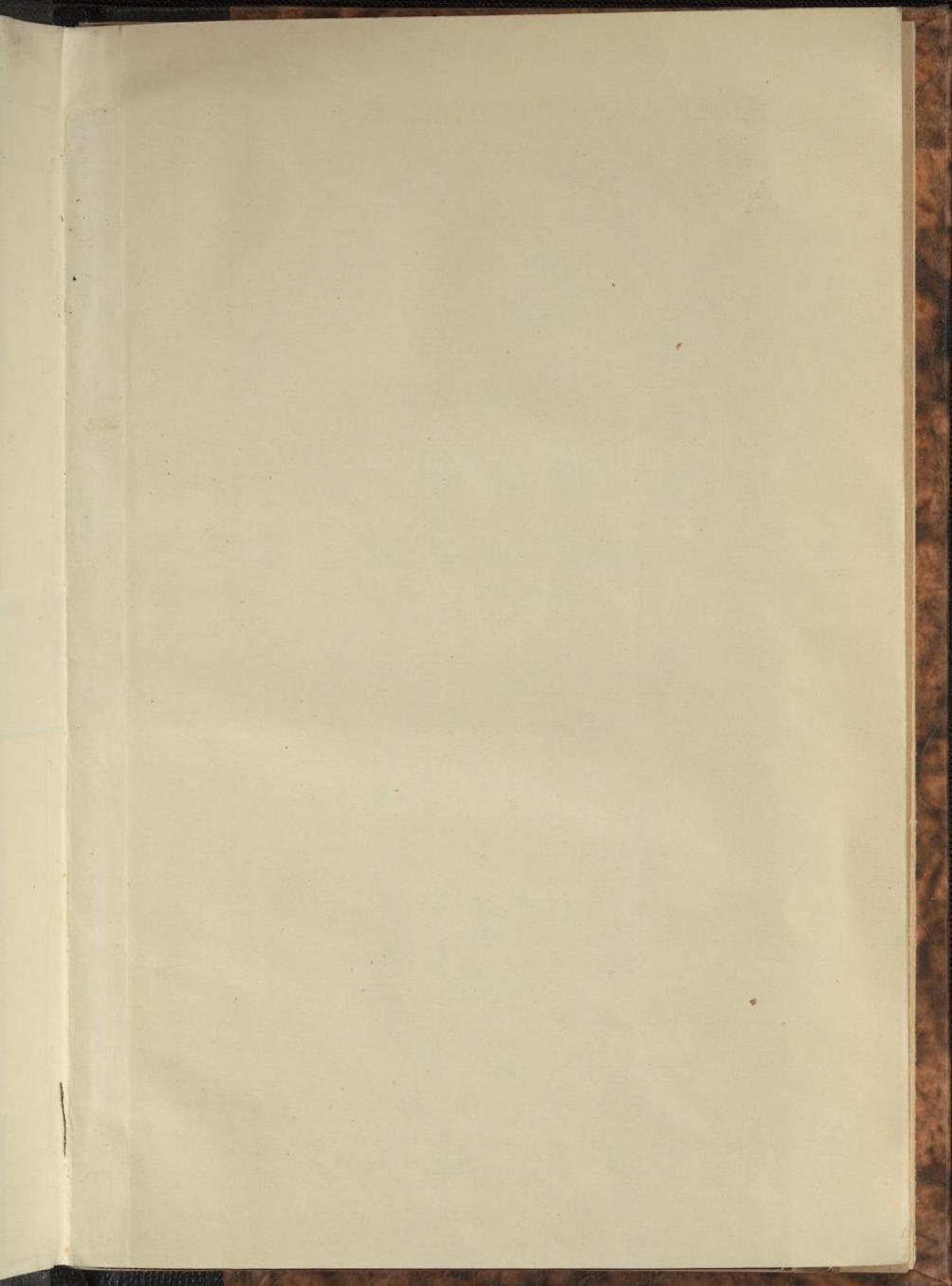
Karlsruhe, 1845

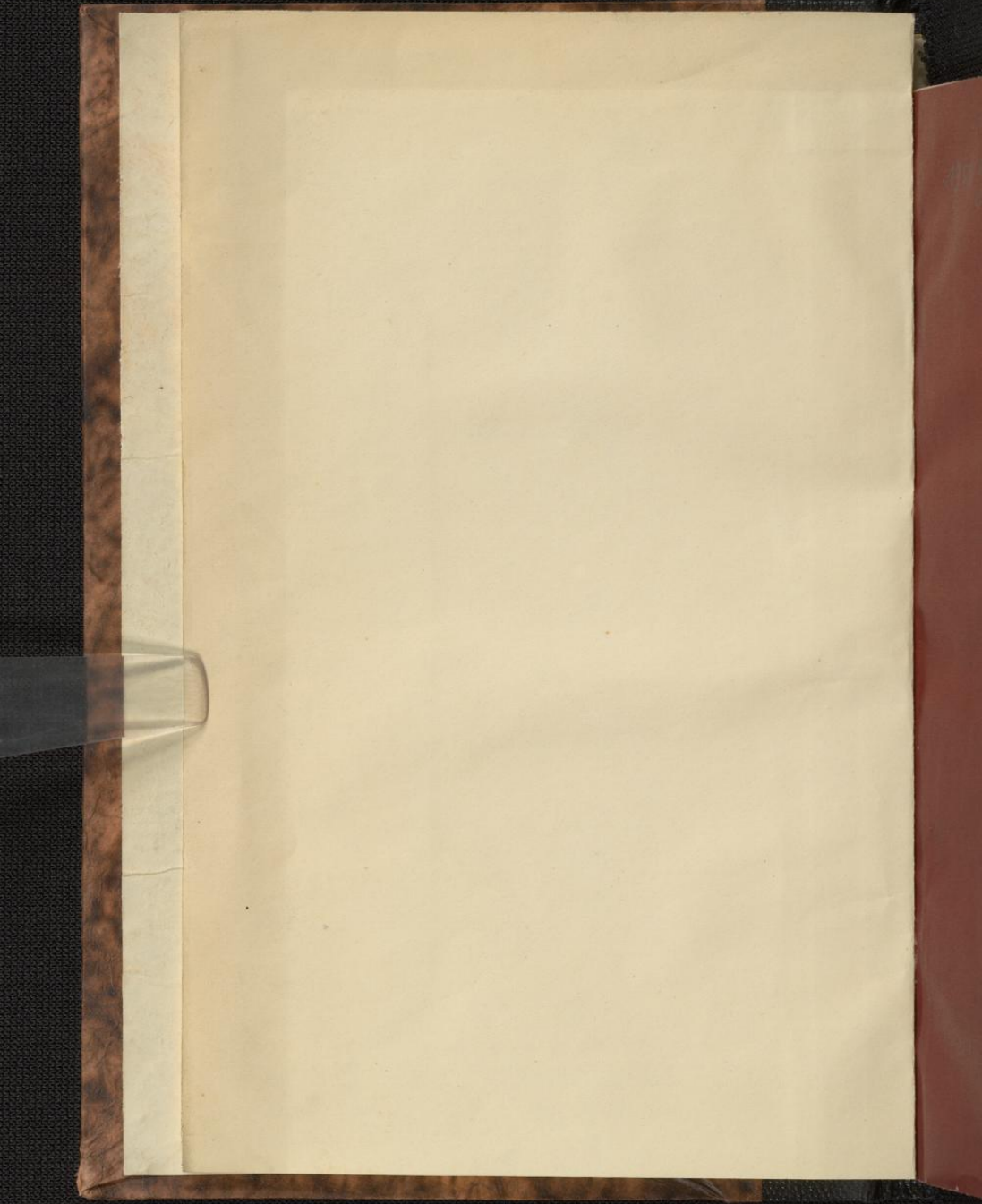
[urn:nbn:de:bsz:31-246967](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-246967)

○ 50

A267

050
A 267





1710 / 1519

050

A 267

1373

es für D

Güte

Druk un

1950 g 1539

Zur

Erörterung der Frage,
ob es für Baden nöthig oder räthlich sei,

wegen der

Güterdurchfuhr eine Eisenbahn

durch

das Kinzigthal

oder

durch das Höllethal

zu bauen?

Von

Heinrich Hess.

Karlsruhe, 1845.

Druck und Verlag von F. Gutsch & Rupp.
Artistsches Institut.



75B

Die
fehr ein
durch d
auf de
I. H
M
II. Ein
III. Neu
IV. Gro
V. Sof
Diese G
a) An
ob
w
h) A
Es feh
we
dur
in Be
längen
H
allfeit
standes
fageö.
Be
angen
für an
1818,
geünd

Einleitung.

§. 1.

Die Güter, welche der ausländische Verkehr einer Eisenbahn durch das Kinzigthal oder durch das Höllenthal zuführen kann, kommen auf der Linie von Hamburg bis Lion von

- I. Heidelberg, wo sich die Waarenzüge von Mannheim und Frankfurt begegnen.
- II. Straßburg.
- III. Neubreisach.
- IV. Großhünningen.
- V. Basel.

Diese Güter können bestimmt seyn:

- a) An den Bodensee, nach Ludwigshafen oder Constanz, zur weiteren Beförderung nach Friedrichshafen, Lindau, Bregenz, Fußach, Roschach, St. Gallen, Chur.
- b) Nach Schaffhausen, Winterthur, Zürich.

Es scheint an der Zeit zu seyn, die Frage:

„ob es für Baden nöthig oder rätlich sei, wegen der Güterdurchfuhr eine Eisenbahn durch das Kinzigthal oder durch das Höllenthal (Kirchzartenthal) zu bauen?“ in Bezug auf die gedachten Güterzüge nicht länger unerörtert zu lassen.

Hiezu einige Beiträge zu liefern und eine allseitige Beleuchtung dieses wichtigen Gegenstandes anzuregen, ist der Zweck dieses Aufsatzes.

Voraus wird bemerkt, daß sich die hier angenommenen Entfernungen der badischen Straßen auf das im Regierungsblatt vom Jahr 1828, Nr. XXI., enthaltene Straßenverzeichnis gründen.

Es ist dieses in dem Verordnungsblatt der Großherzoglichen Zolldirection vom Jahre 1844, Nr. 14, nach dem dormaligen Stande berichtigt aufgenommen worden und die beigesezten Ziffern beziehen sich hierauf.

Abchnitt I. Heidelberg.

Richtung

an den Bodensee.

I. Bei Unterbrechung des Landzugs durch den Bodensee.

§. 2.

Stundenlänge der Landstraßen.

Württemberg.

I. Friedrichshafen.

A. Ueber Bretten.

a. Von Heidelberg bis Bruchsal, Ziffer 1	$7\frac{1}{2}$
b. bis Bretten, Ziffer 13	$3\frac{3}{4}$
c. — Grenze, Ziffer 18	$10\frac{3}{4}$
d. — Stuttgart	$10\frac{1}{2}$
	<hr/>
	$22\frac{1}{4}$
e. — Friedrichshafen	$35\frac{1}{4}$
	<hr/>
	$57\frac{1}{2}$
Hievon Eisenbahn	$7\frac{1}{2}$
Landstraße	50
	<hr/>
	$57\frac{1}{2}$

B. Ueber Wiesloch.

a. Von Heidelberg bis Wiesloch, Ziffer 1	3
b. bis Sinsheim	$2\frac{3}{4}$
	<hr/>
	$5\frac{3}{4}$
c. — Grenze, Ziffer 2	$2\frac{3}{4}$
	<hr/>
Transport	$8\frac{1}{2}$

	Transport	$8\frac{1}{2}$
d. bis Heilbronn		$3\frac{3}{4}$
		<hr/>
e. — Stuttgart		$12\frac{1}{4}$
		$10\frac{3}{4}$
		<hr/>
f. — Friedrichshafen		23
		$35\frac{1}{4}$
		<hr/>
		$58\frac{1}{4}$
Hievon Eisenbahn		3
Landstraße		$55\frac{1}{4}$
		<hr/>
		$58\frac{1}{4}$

C. Ueber Wiesenbach.

a. Von Heidelberg bis Fürfeld Grenze, Ziffer 2		$9\frac{1}{4}$
b. bis Heilbronn		$3\frac{3}{4}$
		<hr/>
c. — Stuttgart		13
		$10\frac{3}{4}$
		<hr/>
d. — Friedrichshafen		$23\frac{3}{4}$
		$35\frac{1}{4}$
		<hr/>
		59

D. Ueber den Neckar.

a. Von Heidelberg bis Heilbronn		
1) Schifflohn		12
2) Wasserzoll		4
		<hr/>
		16
b. bis Friedrichshafen		46
		<hr/>
		62

II. Ludwigshafen.**E. Ueber Tuttlingen.**

a. Von Heidelberg bis Stuttgart		$22\frac{1}{4}$
b. bis Tübingen		$7\frac{1}{4}$
c. — Hechingen		$4\frac{3}{4}$
d. — Balingen		$2\frac{3}{4}$
		<hr/>
	Transport	37
	1*	

	Transport	37
e. bis Schemberg		$2\frac{1}{4}$
f. — Aldingen		$3\frac{1}{4}$
g. — Tuttlingen		$3\frac{3}{4}$
		<hr/>
h. — Grenze		$46\frac{1}{4}$
		$\frac{3}{4}$
		<hr/>
i. — Stockach, Ziffer 76		47
		$4\frac{1}{4}$
		<hr/>
		$51\frac{1}{4}$
k. — Ludwigshafen, Ziffer 72		$1\frac{1}{2}$
		<hr/>
		$52\frac{3}{4}$
Hievon Eisenbahn		$7\frac{1}{2}$
Landstraße		$45\frac{1}{4}$
		<hr/>
		$52\frac{3}{4}$

F. Ueber Rottweil.

a. Von Heidelberg bis Stuttgart		$22\frac{1}{4}$
b. bis Lübingen		$7\frac{1}{4}$
c. — Hechingen		$4\frac{3}{4}$
d. — Bahltingen		$2\frac{3}{4}$
e. — Schemberg		$2\frac{1}{4}$
f. — Rottweil		$2\frac{1}{2}$
g. — Grenze		$2\frac{1}{4}$
h. — Billingen		$2\frac{1}{4}$
		<hr/>
		$46\frac{1}{4}$
i. — Donaueschingen, Ziffer 28		$3\frac{1}{4}$
		<hr/>
		$49\frac{1}{2}$
k. — Engen		6
		<hr/>
		$55\frac{1}{2}$
l. — Ludwigshafen		$6\frac{1}{4}$
		<hr/>
		$61\frac{3}{4}$
Hievon Eisenbahn		$7\frac{1}{2}$
Landstraße		$54\frac{1}{4}$
		<hr/>
		$61\frac{3}{4}$

39¹/₄.

III. Constanz.

G. Ueber Tuttlingen.	
a. Von Heidelberg bis Tuttlingen Grenze	$46\frac{1}{2}$
b. bis Engen, Ziffer 80	$3\frac{1}{4}$
	<hr/>
	$49\frac{3}{4}$
c. — Constanz	10
	<hr/>
	$59\frac{3}{4}$
Hievon Eisenbahn	$7\frac{1}{2}$
Landstraße	$52\frac{1}{4}$
	<hr/>
	$59\frac{3}{4}$

H. Ueber Rottweil.	
a. Von Heidelberg bis Donaueschingen	$49\frac{1}{2}$
b. bis Constanz	16
	<hr/>
	$65\frac{1}{4}$
Hievon Eisenbahn	$7\frac{1}{2}$
Landstraße	$57\frac{3}{4}$
	<hr/>
	$65\frac{1}{4}$

Baden.

a. Von Heidelberg bis Offenburg, Ziffer 1	$29\frac{1}{2}$
b. bis Donaueschingen, Ziffer 28	$21\frac{1}{2}$
	<hr/>
	51
c. — Geislingen, Ziffer 46	$2\frac{3}{4}$
	<hr/>
	$53\frac{3}{4}$
d. — Engen, Ziffer 71	$3\frac{1}{4}$
	<hr/>
	57
e. — Stockach, Ziffer 71	$4\frac{3}{4}$
	<hr/>
	$61\frac{3}{4}$
f. — Ludwigshafen, Ziffer 72	$1\frac{1}{2}$
	<hr/>
	$63\frac{1}{4}$
Hievon Eisenbahn	$29\frac{1}{2}$
Landstraße	$33\frac{3}{4}$
	<hr/>
	$63\frac{1}{4}$

a. Von Heidelberg bis Freiburg, Ziffer 1	44
b. bis Neustadt, Ziffer 46	$7\frac{1}{2}$
	<hr/>
	51 $\frac{1}{2}$
c. — Löffingen, Ziffer 46	$2\frac{1}{2}$
	<hr/>
	54
d. — Hüfingen, Ziffer 46	$2\frac{3}{4}$
	<hr/>
	56 $\frac{3}{4}$
e. — Donaueschingen, Ziffer 46	$\frac{3}{4}$
	<hr/>
	57 $\frac{1}{2}$
f. — Ludwigshafen	$12\frac{1}{4}$
	<hr/>
	69 $\frac{3}{4}$
Hievon Eisenbahn	44
Landstraße	$25\frac{3}{4}$
	<hr/>
	69 $\frac{3}{4}$
a. Von Heidelberg bis Offenburg, Ziffer 1	$29\frac{1}{2}$
b. bis Donaueschingen	$21\frac{1}{2}$
	<hr/>
	51
c. — Geislingen	$2\frac{3}{4}$
	<hr/>
	53 $\frac{3}{4}$
d. — Engen	$3\frac{1}{4}$
	<hr/>
	57
e. — Radolphzell	5
	<hr/>
	62
f. — Constanz, Ziffer 73	5
	<hr/>
	67
Hievon Eisenbahn	$29\frac{1}{2}$
Landstraße	$37\frac{1}{2}$
	<hr/>
	67
a. Von Heidelberg bis Freiburg, Ziffer 1	44
b. bis Donaueschingen, Ziffer 46	$13\frac{1}{2}$
	<hr/>
	57 $\frac{1}{2}$
c. — Geislingen	$2\frac{3}{4}$
	<hr/>
	60 $\frac{1}{4}$
	Transport

	Transport	
d. bis Engen	$60\frac{1}{4}$	$3\frac{1}{4}$
		$63\frac{1}{2}$
e. — Radolpzhell	5	$68\frac{1}{2}$
		5
f. — Constanz		$73\frac{1}{2}$
Hievon Eisenbahn	44	
Landstraße	$29\frac{1}{2}$	
		$73\frac{1}{2}$

Hiernach beträgt die Entfernung nach Ludwigshafen wie nach Constanz durch das Kinzigthal $6\frac{1}{2}$ Stunden weniger als durch das Hölenthal.

§. 3.

F r a c h t e n .

Bei Berechnung der Frachten wird bei den Eisenbahnen ein Kreuzer, bei den Landstraßen aber zwei Kreuzer für den Centner und die Stunde anzunehmen seyn.

Die Frachten betragen

A. Nach Roschach

Württemberg.

Im §. 2 ist die Entfernung von der württembergischen Grenze bis nach Friedrichshafen nach der Länge der dormaligen Landstraßen auf $45\frac{3}{4}$ Stunden berechnet. Die Länge der Eisenbahnlinie wird aber 6 Stunden mehr betragen, nemlich

a. bis Cannstadt	8
b. — Ulm	$19\frac{3}{4}$
c. — Friedrichshafen	24

Zusammen —: $51\frac{3}{4}$

Es ist vorauszusetzen, daß Württemberg seine Eisenbahnen nach Friedrichshafen wie nach Tuttlingen von einer Grenze zur andern vollständig bauen, bei Feststellung des Tarifs aber nicht die volle Länge der Eisenbahnlinie anrechnen wird. Unter der Voraussetzung, daß Württemberg nur die in §. 3 angegebenen Längen berechnet, kommt die Fracht

Ueber Friedrichshafen:

1) Bretten.		
a. Bis Friedrichshafen	$57\frac{1}{2} + 4\frac{1}{4}$	$61\frac{3}{4}$
b. — Roschach, Schiffslohn . . .		6
		<hr/>
		$67\frac{3}{4}$
2) Heilbronn.		
a. Bis Friedrichshafen		62
b. — Roschach, Schiffslohn		6
		<hr/>
		68
3) Tuttlingen — Ludwigshafen.		
a. Bis Ludwigshafen $52\frac{3}{4} + 4\frac{1}{4} + 5\frac{3}{4}$		$62\frac{3}{4}$
b. — Roschach, Schiffslohn		12
		<hr/>
		$74\frac{3}{4}$
4) Tuttlingen — Constanz.		
a. Bis Constanz $59\frac{3}{4} + 4\frac{1}{4} + 3\frac{1}{4}$		$67\frac{1}{4}$
b. — Roschach, Schiffslohn		9
		<hr/>
		$76\frac{1}{4}$
5) Rottweil — Ludwigshafen.		
a. Bis Ludwigshafen $61\frac{3}{4} + 4\frac{1}{4} + 2\frac{1}{4}$		$68\frac{1}{4}$
b. — Roschach, Schiffslohn		12
		<hr/>
		$80\frac{1}{4}$
6) Rottweil — Constanz.		
a. Bis Constanz $65\frac{1}{4} + 4\frac{1}{4} + 2\frac{1}{4}$		$71\frac{3}{4}$
b. — Roschach, Schiffslohn		9
		<hr/>
		$80\frac{3}{4}$

Die Berechnung der Frachten über Wiesloch und Wiesenbach wird hier als überflüssig erscheinen.

Die Fracht über Bretten als die für Württemberg vortheilhafteste, wird bei Vergleichung der gegenseitigen Frachterhältnisse die sicherste Grundlage seyn.

Baden.

Unter der Voraussetzung, daß Baden seine Straßen, soweit solche noch keine Eisenbahnen sind, als solche vollendet, und bei der Fracht bloß die Entfernungen der früheren Landstraßen in Berechnung kommen, ergeben sich folgende Frachten:

I. Durch das Kinzigthal.

A.

a. Bis Ludwigshafen	63 $\frac{1}{4}$
b. — Roschach, Schiffslohn	12
	<hr/>
	75 $\frac{1}{4}$

B.

a. Bis Constanz	67
b. — Roschach, Schiffslohn	9
	<hr/>
	76

II. Durch das Höllenthal.

A.

a. Bis Ludwigshafen	69 $\frac{3}{4}$
b. — Roschach, Schiffslohn	12
	<hr/>
	81 $\frac{3}{4}$

B.

a. Bis Constanz	73 $\frac{1}{2}$
b. — Roschach, Schiffslohn	9
	<hr/>
	82 $\frac{1}{2}$

Die Fracht nach Roschach über Friedrichshafen beträgt:

a. Unter der Voraussetzung, daß Württemberg von der ganzen Länge der Bahn sechs Stunden abrechnet	67 $\frac{3}{4}$
b. andernfalls	73 $\frac{3}{4}$

Die Fracht durch Württemberg ist daher ver-
glichen mit

I. A. im Falle a	$7\frac{1}{2}$	im Falle b	$1\frac{1}{2}$	
I. B. " " "	$8\frac{1}{4}$	" " "	$2\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{4}$
II. A. " " "	14	" " "	8	
II. B. " " "	15	" " "	9 fr.	$8\frac{3}{4}$

$14\frac{3}{4}$

weniger, und hiernach keine Möglichkeit vor-
handen den Güterzug von Friedrichshafen ab-
zulenken, so daß er künftig über Ludwigshafen
oder Constanz gehe.

Württemberg baut nur unter der Voraus-
setzung seine Eisenbahnen, daß es den Güter-
tarif nach Roschach niedriger, als auf jeder an-
dern Eisenbahn der Fall seyn könnte, stellen
kann. Die Verbindung zwischen Heilbronn auf
der Wasserstraße steht ihm immer offen; es
kann den Neckarzoll rückvergüten, und hat noch
sonst bekannte Mittel zu seinem Zweck.

Württemberg gegenüber sich in den Versuch
jener Ablenkung einzulassen, würde zu keinem
Erfolge führen, der für die Unternehmer
der Bahn ersprießlich wäre.

B. Nach Bregenz und Fußach.

Die Schiffslöhne von Friedrichshafen, Lud-
wigshafen und Constanz nach Bregenz und
Fußach sind dieselben wie nach Roschach, es
gelten daher auch die gleichen Frachten.

C. Nach St. Gallen und Chur.

Die Entfernung von Heidelberg, der Land-
straße nach, beträgt:

Württemberg.

a. Bis Friedrichshafen	$61\frac{3}{4}$
b. — Roschach, Schiffslohn	6
Transport	$67\frac{3}{4}$

	Transport	67 ³ / ₄
c bis St. Gallen		3
		<hr/> 70 ³ / ₄
d. — Chur		19 ¹ / ₂
		<hr/> 90 ¹ / ₄

$$90\frac{1}{4} \cdot 6 = 96\frac{1}{4}$$

Baden.

Kinzigthal — Schaffhausen.

a. Von Heidelberg bis Donaueschingen		51
b. bis Grenze		4 ¹ / ₂
		<hr/> 55 ¹ / ₂
c. — Schaffhausen		3 ¹ / ₂
		<hr/> 59
d. — Frauenfeld		6 ¹ / ₅
		<hr/> 65 ¹ / ₅
e. — St. Gallen		9 ¹ / ₂
		<hr/> 74 ³ / ₅
f. — Chur		19 ¹ / ₂
		<hr/> 94 ¹ / ₄

Höllenthal — Schaffhausen.

A.

a. Von Heidelberg bis Freiburg		44
b. bis Strülingen, Ziffer 57 und 58		14
		<hr/> 58
c. — Schaffhausen		3 ¹ / ₂
		<hr/> 61 ¹ / ₂
d. — Chur		35 ¹ / ₅
		<hr/> 96 ³ / ₄

B.

a. Von Heidelberg bis Freiburg		44
b. bis Neustadt, Ziffer 46		7 ¹ / ₂
		<hr/> 51 ¹ / ₂
	Transport	

	Transport	$51\frac{1}{2}$
c. bis Grenze		$7\frac{1}{2}$
		<hr/> 59
d. — Schaffhausen		$3\frac{1}{2}$
		<hr/> $62\frac{1}{2}$
e. — Chur		$35\frac{1}{4}$
		<hr/> $97\frac{3}{4}$
C.		
a. Von Heidelberg bis Schaffhausen		$62\frac{1}{2}$
b. bis Winterthur		$5\frac{3}{4}$
		<hr/> $68\frac{1}{4}$
c. — Zürich		5
		<hr/> $73\frac{1}{4}$
d. — Chur		$27\frac{1}{4}$
		<hr/> $100\frac{1}{2}$
D.		
a. Von Heidelberg bis Donaueschingen		$57\frac{1}{2}$
b. bis Schaffhausen		8
		<hr/> $65\frac{1}{2}$
c. — Chur		$35\frac{1}{4}$
		<hr/> $100\frac{3}{4}$
E.		
a. Von Heidelberg bis Schaffhausen		$62\frac{1}{2}$
b. bis Constanz		10
		<hr/> $72\frac{1}{2}$
c. — Roschach		8
		<hr/> $80\frac{1}{2}$
d. — Chur		$22\frac{1}{2}$
		<hr/> 103
Höllenthal — Niedern.		
a. Von Heidelberg bis Niedern		$62\frac{3}{4}$
b. bis Jestetten, Ziffer 69		$2\frac{3}{4}$
		<hr/> $65\frac{1}{2}$
	Transport	$65\frac{1}{2}$

	Transport	$65\frac{1}{2}$
c. bis Rheinau		$\frac{3}{4}$
		<hr/>
		$66\frac{1}{4}$
d. — Frauenfeld		$5\frac{1}{4}$
		<hr/>
		$71\frac{1}{2}$
e. — Chur		29
		<hr/>
		$100\frac{1}{2}$

Basel — Zürich.

a. Von Heidelberg bis Basel, Ziffer 1	58
b. bis Zürich	$18\frac{3}{4}$
	<hr/>
	$76\frac{3}{4}$
c. — Chur	$27\frac{1}{4}$
	<hr/>
	104

Basel — Riedern.

a. Von Heidelberg bis Basel, Ziffer 1	58
b. bis Grenzacher Horn	$\frac{3}{4}$
c. — Jestetten, Ziffer 69	$19\frac{1}{4}$
d. — Rheinau	$\frac{3}{4}$
	<hr/>
	$78\frac{3}{4}$
e. — Chur	$34\frac{1}{4}$
	<hr/>
	113

Basel — Schaffhausen.

a. Von Heidelberg bis Basel	58
b. bis Schaffhausen, Ziffer 69	$21\frac{1}{2}$
	<hr/>
	$79\frac{1}{2}$
c. — Chur	$35\frac{1}{4}$
	<hr/>
	$114\frac{3}{4}$

Der Zug durch Württemberg über Friedrichshafen und Roschach nach St. Gallen und Chur ist hiernach entschieden der nächste, und ganz gewiß bietet Württemberg Alles auf, sich im Besitz desselben zu erhalten. Gleiches Interesse hat Roschach dabei, und wird daher auch der

Bau einer Eisenbahn von Roschach über St. Gallen und Chur wohl früher als jener von Schaffhausen oder Basel zu Stande kommen.

Mit jenem Zuge in Bewerbung zu treten, hat Schaffhausen das nächste Recht, da es nur um 4, beziehungsweise $6\frac{1}{2}$ Stunden gegen Roschach im Nachtheile steht. Bewirkt Schaffhausen, daß die Eisenbahn von dort bis St. Gallen früher als jene von Roschach hergestellt, oder der Bau einer Bahn von Roschach nach St. Gallen unterlassen wird, so möchte ihm jene Mitbewerbung um so eher gelingen, als es beim Personentransport für Roschach immer ein natürlicher Nachtheil bleibt, daß bei dem Zuge dahin die Eisenbahn zweimal, bei Bruchsal durch Landweg, bei Friedrichshafen durch den Bodensee, unterbrochen wird.

Auf eine solche Unterbrechung nimmt der Güterzug freilich keine Rücksicht; er wählt in jedem Falle den wohlfeilsten Weg.

So lange sich übrigens die badische Eisenbahn durch das Kinzigthal oder das Höllenthal nicht bis Schaffhausen erstreckt, ist auch dieser Stadt jede Aussicht auf die Möglichkeit einer Konkurrenz mit Roschach völlig abgeschnitten.

II. Ohne Unterbrechung des Landzugs durch den Bodensee.

§. 4.

Die Entfernungen betragen:

A. Friedrichshafen.

a. Bis Lindau	5
b. — Bregenz	$3\frac{1}{2}$
	Transport $8\frac{1}{2}$

	Transport	
c. bis Roschach	$8\frac{1}{2}$	<u>6</u>
		$14\frac{1}{2}$
d. — Constanz		<u>8</u>
		$22\frac{1}{2}$
e. — Ludwigshafen, Seeuferlänge		<u>$6\frac{1}{2}$</u>
		29

B. Ludwigshafen.

a. Bis Ueberlingen über Sipplingen	2	
b. — Meersburg, Ziffer 74	3	<u>5</u>
		$2\frac{1}{2}$
c. — Grenze, Ziffer 74		<u>$7\frac{1}{2}$</u>
		$1\frac{3}{4}$
d. — Friedrichshafen		<u>$9\frac{1}{4}$</u>
		5
e. — Lindau		<u>$14\frac{1}{4}$</u>
		$3\frac{1}{2}$
f. — Bregenz		<u>$17\frac{3}{4}$</u>
		6
g. — Roschach		<u>$23\frac{3}{4}$</u>
		8
h. — Constanz		<u>$31\frac{3}{4}$</u>

C. Constanz.

I. Ohne Berührung der Schweiz.

a. Bis Ludwigshafen	$6\frac{1}{2}$	
b. — Bregenz	$17\frac{3}{4}$	<u>$24\frac{1}{4}$</u>

II. Mit Berührung der Schweiz.

a. Bis Roschach	8	
b. — Bregenz	6	<u>14</u>

Die Frachten betragen, im Fall die unter §. 2 und §. 3 C Seite 10 angenommenen Entfernungen als Eisenbahnlinien angenommen werden, und die Entfernung nach Ludwigshafen und Constanz durch das Kinzigthal berechnet wird:

A. Von Friedrichshafen.

a) Unter der Voraussetzung, daß Württemberg bei der Frachtberechnung die volle Stundenzahl der Eisenbahnlinie annimmt.

a. Bis Friedrichshafen	67 ³ / ₄
b. — Lindau	5
	<hr/>
	72 ³ / ₄
c. — Bregenz	3 ¹ / ₂
	<hr/>
	76 ¹ / ₄
d. — Roschach	6
	<hr/>
	82 ¹ / ₄

b) Unter der Voraussetzung, daß Württemberg an der Stundenzahl der Eisenbahnlinie sechs Stunden abrechnet.

a. Bis Friedrichshafen	61 ³ / ₄
b. — Lindau	5
	<hr/>
	66 ³ / ₄
c. — Bregenz	3 ¹ / ₂
	<hr/>
	70 ¹ / ₄
d. — Roschach	6
	<hr/>
	76 ¹ / ₄

B. Von Ludwigshafen.

a. Bis Ludwigshafen	63 ¹ / ₄
b. — Friedrichshafen	9 ¹ / ₄
	<hr/>
	72 ¹ / ₂
c. — Lindau	5

Transport 77¹/₂

	Transport	77 $\frac{1}{2}$
d. bis Bregenz		<u>3$\frac{1}{2}$</u>
		81
e. — Roschach		<u>6</u>
		87

C. Von Constanz.

a. Bis Constanz		67
b. — Roschach		<u>8</u>
		75
c. — Bregenz		<u>6</u>
		81
d. — Lindau		<u>3$\frac{1}{2}$</u>
		84 $\frac{1}{2}$

Nach ihrer Größe geordnet stehen die Frachten

A. Lindau.

1. Friedrichshafen b		66 $\frac{3}{4}$
2. — — a		<u>72$\frac{3}{4}$</u>
3. Ludwigshafen		77 $\frac{1}{2}$
4. Constanz		<u>84$\frac{1}{2}$</u>

B. Bregenz.

1. Friedrichshafen b		70 $\frac{1}{4}$
2. — — a		<u>76$\frac{1}{4}$</u>
3. Ludwigshafen		81
4. Constanz		<u>81</u>

C. Roschach.

1. Constanz		75
2. Friedrichshafen b		<u>76$\frac{1}{4}$</u>
3. — — a		82 $\frac{1}{4}$ =
4. Höllenthal E		<u>80$\frac{1}{2}$</u> =
5. Ludwigshafen		87

D. Ehur.

1. Kinzigthal — Schaffhausen		94 $\frac{1}{4}$
2. Höllenthal — Schaffhausen A		<u>96$\frac{3}{4}$</u>
	1.	

3. Constanz 75 + 3 + 19 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{1}{2}$
4. Höllenthal B	97 $\frac{3}{4}$
5. Friedrichshafen b 76 $\frac{1}{4}$ + 22 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{3}{4}$
6. Höllenthal — Riedern	100 $\frac{1}{2}$
7. Schaffhausen C	100 $\frac{1}{2}$
8. — — D	100 $\frac{3}{4}$
9. — — E	103
10. Basel — Zürich	104
11. Friedrichshafen a 82 $\frac{1}{4}$ + 22 $\frac{1}{2}$	104 $\frac{3}{4}$
12. Ludwigshafen 87 + 22 $\frac{1}{2}$	109 $\frac{1}{2}$
13. Basel — Riedern	113
14. — — Schaffhausen	114 $\frac{3}{4}$

S. 6.

Die Frachten betragen, im Falle die unter §. 2 und 3 C angenommenen Entfernungen als Eisenbahnen angenommen werden, und die Entfernung von Heidelberg bis Ludwigshafen und Constanz durch das Höllenthal in Berechnung kommt:

A. Lindau.

1. Friedrichshafen b	66 $\frac{3}{4}$
2. — — a	72 $\frac{3}{4}$
3. Ludwigshafen 77 $\frac{1}{2}$ + 6 $\frac{1}{2}$	84
4. Constanz 84 $\frac{1}{2}$ + 6 $\frac{1}{2}$	91

B. Bregenz.

1. Friedrichshafen b	70 $\frac{1}{4}$
2. — — a	76 $\frac{1}{4}$
3. Ludwigshafen 81 + 6 $\frac{1}{2}$	87 $\frac{1}{2}$
4. Constanz 81 + 6 $\frac{1}{2}$	87 $\frac{1}{2}$

C. Rosshach.

1. Friedrichshafen b	76 $\frac{1}{4}$
2. Höllenthal E	80 $\frac{1}{2}$
3. Constanz 75 + 6 $\frac{1}{2}$	81 $\frac{1}{2}$
4. Friedrichshafen a	82 $\frac{1}{4}$
5. Ludwigshafen 87 + 6 $\frac{1}{2}$	93 $\frac{1}{2}$

D. Ehur.

1. Kinzigthal — Schaffhausen	94 ¹ / ₄
2. Höllenthal — Schaffhausen A	96 ³ / ₄
3. Höllenthal — Schaffhausen B	97 ³ / ₄
4. Friedrichshafen b	98 ³ / ₄
5. Höllenthal — Riedern	100 ¹ / ₂
6. Schaffhausen C	100 ¹ / ₂
7. — — D	100 ³ / ₄
8. — — E	103
9. Constanz 97 ¹ / ₂ + 6 ¹ / ₂	104
10. Basel — Zürich	104
11. Friedrichshafen a	104 ³ / ₄
12. Basel — Riedern	113
13. Basel — Schaffhausen	114 ³ / ₄
14. Ludwigshafen 109 ¹ / ₂ + 6 ¹ / ₂	116

S. 7.

Vergleichung der Frachtverhältnisse in Bezug auf Lindau und Bregenz, also in Beziehung auf den Güterzug nach Deutschland.

Nach S. 5 steht Friedrichshafen gegen Ludwigshafen bei Lindau wie bei Bregenz um $4\frac{3}{4}$, beziehungsweise $10\frac{3}{4}$, im Vortheile. Eine Konkurrenz der Eisenbahnlinie durch das Kinzigthal würde hiernach auch auf diesem Wege kein günstiges Ergebnis haben. Von der Mitbewerbung einer Eisenbahn durch das Kinzigthal nach Constanz so wie anderer Eisenbahnen ist unter allen Umständen keine Rede.

S. 8.

Vergleichung der Frachtverhältnisse in Bezug auf Roschach.

Die Fracht von Constanz steht im Falle des S. 5 gegen Ludwigshafen um 12, gegen Friedrichshafen um $1\frac{1}{4}$, beziehungsweise $7\frac{1}{4}$, gegen Höllenthal E um $5\frac{1}{2}$ Stunden im Vortheil. Wäre die-

fer gegen Schaffhausen (Höllenthal E) und gegen Friedrichshafen eben so groß als gegen Ludwigshafen, so würde eine Eisenbahn von Offenburg nach Constanz den Zug nach Roschach unstreitig gewinnen. Wie aber die Sachen stehen, kann sich wohl nur Schaffhausen mit Friedrichshafen in Bewerbung setzen wollen.

§. 9.

Vergleichung der Frachtverhältnisse bezüglich auf Chur, also hinsichtlich des Güterzuges nach Oberitalien.

Von den unter §. 5 und 6 unter **D** angenommenen Eisenbahnlinien sind vorerst wegzulassen.

- 1) Die Linie Kinzigthal — Schaffhausen und Höllenthal D, weil sie wegen des Randengebirgs Niemand bauen wird.
- 2) Die Linie Höllenthal A, weil die Linie Höllenthal B wahrscheinlich bauwürdiger ist.
- 3) Die Linie Höllenthal — Niedern und Basel — Niedern, weil ihre Erbauung Niemand unternehmen wird.
- 4) Die Linie Ludwigshafen, weil sie mit Chur auf dem Landwege gar nicht in Verbindung kommen kann.
- 5) Die Linie Basel — Schaffhausen, da sie unter allen Linien am entferntesten ist.

Die Bewerbung gegen die Linie Friedrichshafen mit $98\frac{3}{4}$, beziehungsweise $104\frac{3}{4}$ Stunden, beschränkt sich somit noch, im Falle des §. 5 auf

1. Constanz	. . . . .	$97\frac{1}{2}$
2. Höllenthal B	. . . . .	$97\frac{3}{4}$
3. — — C	. . . . .	$100\frac{1}{2}$
4. — — E	. . . . .	103
5. Basel — Zürich	. . . . .	104

und im Falle des §. 6 auf

1. Höllenthal B	97 ³ / ₄
2. — C	100 ¹ / ₂
3. — E	103
4. Constanz	104
5. Basel — Zürich	104

Die Fracht von Constanz steht im Falle des §. 5 gegen

Höllenthal B	1 ¹ / ₂
Friedrichshafen b	1 ¹ / ₄
Höllenthal C	3
Höllenthal E	5 ¹ / ₂
Basel — Zürich	6 ¹ / ₂
Friedrichshafen a	7 ¹ / ₄

im Vortheil. Kommt aber eine Eisenbahn durch das Höllenthal nach Schaffhausen zu Stande, so wird diese bei dem Güterzug nach Chur jeder andern Linie den Rang ablaufen. *Def. Tab. 11*

Richtung

nach Schaffhausen, Winterthur und Zürich.

Entfernungen.

§. 10.

Württemberg.

a. Von Heidelberg bis Bruchsal	7 ¹ / ₂
b. bis Grenze	4 ¹ / ₄
	11 ³ / ₄
c. — Stuttgart	10 ¹ / ₂
	22 ¹ / ₄
d. — Hechingen	12
	34 ¹ / ₄
e. — Tuttlingen	12
	46 ¹ / ₄
f. — Grenze	1 ¹ / ₄
Transport	46 ¹ / ₂

	Transport	$46\frac{1}{2}$
g. bis Hitzingen, Ziffer 80		$5\frac{1}{2}$
h. — Gottmadingen, Ziffer 93		52
		1
i. — Randegg, Ziffer 79		53
		$\frac{1}{2}$
k. — Schaffhausen		$53\frac{1}{2}$
		$2\frac{1}{8}$
l. — Eglishau		$55\frac{5}{8}$
		$4\frac{1}{4}$
m. — Zürich		$59\frac{7}{8}$
		$5\frac{1}{4}$
		$65\frac{1}{8}$
a. Von Heidelberg bis Tuttlinger Grenze		$46\frac{1}{2}$
b. bis Engen, Ziffer 80		$3\frac{1}{4}$
c. — Singen		$49\frac{3}{4}$
		$2\frac{1}{2}$
d. — Randegg		$52\frac{1}{4}$
		$1\frac{3}{4}$
e. — Schaffhausen		54
		$2\frac{1}{8}$
f. — Zürich		$56\frac{1}{8}$
		$9\frac{1}{2}$
		$65\frac{5}{8}$
a. Von Heidelberg bis Durlach, Ziffer 1		$11\frac{1}{4}$
b. bis Pforzheim		7
c. — Grenze		$18\frac{1}{4}$
		$1\frac{3}{4}$
d. — Stuttgart		20
		$7\frac{3}{4}$
	Transport	$27\frac{3}{4}$

	Transport	$27\frac{3}{4}$
e. bis Schaffhausen	$56\frac{1}{8} - 22\frac{1}{4}$	$33\frac{7}{8}$
		$61\frac{5}{8}$
f. — Zürich		$9\frac{1}{2}$
		$71\frac{1}{8}$

§. 11.

Baden.

a. Von Heidelberg bis Offenburg	$29\frac{1}{2}$
b. bis Donaueschingen	$21\frac{1}{2}$
	51
c. — Grenze, Ziffer 28	$4\frac{1}{2}$
	$55\frac{1}{2}$
d. — Schaffhausen	$3\frac{1}{2}$
	59
e. — Zürich	$9\frac{1}{2}$
	$68\frac{1}{2}$
a. Von Heidelberg bis Freiburg	44
b. bis Donaueschingen	$13\frac{1}{2}$
	$57\frac{1}{2}$
c. — Schaffhausen	8
	$65\frac{1}{2}$
d. — Zürich	$9\frac{1}{2}$
	75
a. Von Heidelberg bis Offenburg	$29\frac{1}{2}$
b. bis Engen	$27\frac{1}{2}$
	57
c. — Schaffhausen	$6\frac{3}{8}$
	$63\frac{3}{8}$
d. — Zürich	$9\frac{1}{2}$
	$72\frac{7}{8}$

a. Von Heidelberg bis Freiburg	44
b. bis Engen	$19\frac{1}{2}$
	<hr/>
c. — Schaffhausen	$63\frac{1}{2}$
	$6\frac{3}{8}$
	<hr/>
d. — Zürich	$69\frac{7}{8}$
	$9\frac{1}{2}$
	<hr/>
	$79\frac{3}{8}$
a. Von Heidelberg bis Freiburg	44
b. bis Strülingen, Ziffer 57 und 58	14
	<hr/>
	58
c. — Schaffhausen	$3\frac{1}{2}$
	<hr/>
	$61\frac{1}{2}$
d. — Zürich	$9\frac{1}{2}$
	<hr/>
	71
a. Von Heidelberg bis Freiburg	44
b. bis Neustadt, Ziffer 46	$7\frac{1}{2}$
c. — Untereggingen an der Grenze des Cantons Schaffhausen	$7\frac{1}{2}$
	<hr/>
	59
d. Von Untereggingen über Erzingen oder Schwerzen bis Niedern zur Grenze	4
	<hr/>
	63
e. bis Zürich	7
	<hr/>
	70
a. Von Heidelberg bis Freiburg	44
b. bis Neustadt	$7\frac{1}{2}$
	<hr/>
	$51\frac{1}{2}$
c. — Untereggingen	$7\frac{1}{2}$
	<hr/>
	59
d. — Schaffhausen	$3\frac{1}{2}$
	<hr/>
	Transport $62\frac{1}{2}$

	Transport	$62\frac{1}{2}$
e. bis Zürich		$9\frac{1}{2}$
		<hr/> 72
a. Von Heidelberg bis Basel, Ziffer 1		58
b. — Schaffhausen		$21\frac{1}{2}$
		<hr/> 79 $\frac{1}{2}$
a. Von Heidelberg bis zur Grenze des Cantons Zürich, wie oben		63
b. bis Eglisau		$1\frac{3}{4}$
c. — Winterthur		$4\frac{1}{2}$
		<hr/> 69 $\frac{1}{4}$
a. Von Heidelberg durch Württemberg nach Schaffhausen		$56\frac{1}{8}$
b. bis Winterthur		$5\frac{3}{4}$
		<hr/> 61 $\frac{7}{8}$
a. Von Heidelberg bis Basel, Ziffer 1		58
b. bis Frick		8
c. — Zürich		$10\frac{3}{4}$
		<hr/> 76 $\frac{3}{4}$
d. — Winterthur		5
		<hr/> 81 $\frac{3}{4}$

§. 12.

Vergleichung der Entfernungen nach Schaffhausen durch das Kinzigthal und durch das Höllenthal.

Die Entfernungen von Heidelberg, ihrer Größe nach geordnet, betragen nach Schaffhausen

1. Württemberg — Hilzingen . . . $55\frac{5}{8}$
2. — — — Singen . . . $56\frac{1}{8}$
3. Kinzigthal — Neuhaus . . . 59
4. Höllenthal — Stühlingen . . . $61\frac{1}{2}$

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------|
| 5. Württemberg — Pforzheim . . . | 61 ⁵ / ₈ |
| 6. Höllenthal — Untereggingen . . . | 62 ¹ / ₂ |
| 7. Kinzigthal — Engen . . . | 63 ³ / ₈ |
| 8. Höllenthal — Neuhaus . . . | 65 ¹ / ₂ |
| 9. — — Engen . . . | 69 ⁷ / ₈ |
| 10. Basel . . . | 79 ¹ / ₂ |

Die Entfernung durch das Kinzigthal über Donaueschingen — Neuhaus ist 2¹/₂ Stunden geringer als durch das Höllenthal über Stühlingen und um 6¹/₂ Stunden geringer als durch das Höllenthal über Neuhaus.

§. 13.

Vergleichung der Entfernungen über Bretten und über Pforzheim nach Donaueschingen und Engen.

Die Entfernung von Heidelberg bis Stuttgart beträgt über

Pforzheim nach §. 10 . . .	27 ³ / ₄ Stunden
Bretten nach §. 2 . . .	22 ¹ / ₂ "
Ueber Pforzheim also mehr . . .	5 ¹ / ₂ "

Unter der Voraussetzung, daß die Eisenbahn zwischen Durlach und Stuttgart über Pforzheim zu Stande kommt, würde die Fracht von Heidelberg, nach §. 2 **F** und **G**, bis

Donaueschingen 49 ¹ / ₂ . 5 ¹ / ₂ . 2 ¹ / ₄	57 ¹ / ₄
Engen 49 ³ / ₄ . 5 ¹ / ₂ . 3 ¹ / ₄	58 ¹ / ₂

betragen, die Fracht über Bretten (§. 14) also nur um 1¹/₂ fr. niederer stehen.

Diese Eisenbahnfortsetzung kann auf den Zug nach Lindau und Bregenz allerdings keinen für Baden nachtheiligen Einfluß üben, denn er bleibt jedenfalls Württemberg; es handelt sich aber bei dieser Fortsetzung um den hundertmal wichtigern Zug nach der Schweiz so wie nach Oberitalien, und welche Wirkung sie auf diesen üben würde. Es liegt klar am Tage,

daß ein Umweg von $5\frac{1}{2}$ Stunden Eisenbahn bei einer Bahnlänge die zehnmal größer ist durch Herabsetzung des Tarifs für die ganze Bahnstrecke ausgeglichen werden könnte; für Eisenbahnreisende würde sie kaum nöthig seyn, für die Güterbeförderung allerdings, aber in keinem die Konkurrenz je bedingenden Betrage. Es ist wohl ganz gewiß zu glauben, daß sich Württemberg nie verbindlich machen wird, seine Eisenbahn nach Rottweil oder Tuttlingen aufgeben, und sie überhaupt in der Richtung der östlichen Grenze Badens zu keiner Zeit fortsetzen zu wollen.

Auch wird Württemberg nie auf die Anlegung solcher Eisenbahnen auf seinem Gebiet verzichten, die zwischen Heidelberg und Donaueschingen oder Engen noch näher liegen als die, in S. 2 und 10 berechneten, Cannstadt berührenden Straßen. Wer will aber behaupten, daß in den nächsten Jahrzehnden die Hindernisse bei dem Bau von Eisenstraßen der kürzesten Richtung zu folgen, gegen jetzt nicht sehr gering seyn werden?

So viel ist sonnenklar, daß Baden vernünftigerweise die Einmündung seiner Bahn in die württembergische erst dann zugeben kann, wenn die Frage, ob und wo sie einmünde? hinsichtlich des Zugs von Heidelberg nach der Schweiz, so wie von Straßburg nach Lindau und Bregenz, eben so zwecklos ist als in Bezug auf jenen von Heidelberg nach Lindau oder Bregenz.

Unter diesen Betrachtungen scheint es unnöthig, die Fracht für eine Eisenbahn, die über Pforzheim führt, in die nachfolgende Berechnung aufzunehmen.

F r a c h t e n.

§. 14.

Bei Berechnung der Fracht von Heidelberg nach Schaffhausen, Winterthur und Zürich kommt zum voraus die Mitbewerbung der württembergischen Straße nach Rottweil und Tuttlingen in Betracht, und daß diese um so leichter ist, weil sich die württembergische mit der badischen Straße durch das Kinzigthal nach Schaffhausen und Constanz bei Willingen, Donaueschingen, Geislingen oder Engen vereinigen kann.

Nach §. 2 beträgt die Entfernung von Heidelberg nach

A. Donaueschingen.

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| 1. Durch das Kinzigthal . . . | 51 |
| 2. " " Höllenthal . . . | 57 ¹ / ₂ |
| 3. " " Württemberg . . . | 49 ¹ / ₂ |

Hiernach steht Württemberg bei diesem Wege gegen das Kinzigthal um 1¹/₂ und gegen das Höllenthal um 8 Stunden im natürlichen Vortheil.

B. Engen.

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| 4. Durch das Kinzigthal . . . | 57 |
| 5. " " Höllenthal . . . | 63 ¹ / ₂ |
| 6. " " Württemberg . . . | 49 ³ / ₄ |

Württemberg steht daher hiebei gegen das Kinzigthal um 7¹/₄ Stunden, und gegen das Höllenthal um 13³/₄ Stunden im natürlichen Vortheil, und es liegt sehr klar vor Augen daß die Frachten durch Württemberg jene durch Baden nur dann in einem die Konkurrenz entscheidenden Betrage übersteigen werden, wenn bei dem Zuge durch Württemberg einzelne Strecken Landstraßen vorkommen, deren Länge mindestens 10 Stunden beträgt, während da-

gegen bei dem Zuge durch Baden eine Eisenbahn besteht, bei welcher gar keine Unterbrechung dieser Art statt findet, oder wenigstens keine deren Nachtheil sich nicht in anderer Weise ausgleichen läßt.

Beschränken sich bei der Bahn durch Württemberg jene Strecken bloß auf die von Bruchsal, Billingen und Engen bis zur Grenze, so beträgt die Fracht von Heidelberg nach

A. Donaueschingen.

1. Durch das Kinzigthal	51
2. " " Höllenthal	57 ¹ / ₂
3. " " Württemberg 49 ¹ / ₂ . 4 ¹ / ₄ . 2 ¹ / ₄ Stunden	56

B. Engen.

4. Durch das Kinzigthal	57
5. " " Höllenthal	63 ¹ / ₂
6. " " Württemberg 49 ³ / ₄ . 4 ¹ / ₄ . 3 ¹ / ₄	57 ¹ / ₄

Bei der Fracht nach Donaueschingen steht daher Württemberg gegen jene über Offenburg um fünf Kreuzer im Nachtheil, dagegen bezüglich auf jene über Freiburg in einem Vortheil von 1¹/₂ Kreuzer. Die Fracht nach Engen durch Württemberg kommt zwar über Freiburg 6¹/₂ Kreuzer, über Offenburg aber nur um einen viertel Kreuzer höher. Der Unterschied der badischen und württembergischen Frachten ist hiernach so gering, daß die Ergebnisse der nachfolgenden Frachtberechnungen und die Maaßregeln, welche Baden in seinem Interesse zu nehmen hat, schon aus diesem kurzen Ueberblick einleuchten.

Die Fracht nach den weitern Punkten ist folgende.

Schaffhausen.

I. Durch Württemberg.

Unter der Voraussetzung, daß außer der Strecke von Heidelberg bis Bruchsal von $7\frac{1}{2}$ Stunden, auch die ganze württembergische Straßenstrecke völlig Eisenbahn ist, beträgt die Fracht

- 1) Billingen als Vereinigungspunkt angenommen.
 - a. Wenn die badische Eisenbahn bei Donaueschingen aufhört $56.8.8$ 72
 - b. Wenn die Eisenbahn bis Schaffhausen fortgesetzt wird, $72 - 8$ 64
 - c. Wenn, unter der Voraussetzung des gleichen Falls, nur die Strecke von Rottweil Grenze bis Billingen Landstraße bleibe, $64 - 4\frac{1}{4}$ $59\frac{3}{4}$
- 2) Wenn die Vereinigung bei Engen statt findet.
 - d. Wenn die badische Eisenbahn bei Engen aufhört $57\frac{1}{4}.12\frac{3}{4}$ od. $56\frac{1}{8}.13\frac{7}{8}$ 70
 - e. Wenn eine Fortsetzung der badischen Eisenbahn von Engen bis Schaffhausen, $6\frac{3}{8}$ Stunden lang, statt findet, die beiden Strecken von Bruchsal und von Tuttlingen bis zur Grenze, im Betrag von $6\frac{3}{8}$ Stunden aber Landstraßen blieben, $70 - 6\frac{3}{8}$ oder $56\frac{1}{8}.4\frac{1}{4}.3\frac{1}{4}$ $63\frac{5}{8}$
 - f. Wenn, unter gleicher Voraussetzung, nur die Strecke von der Tuttlinger Grenze bis Engen Landstraße bleibt $63\frac{5}{8} - 4\frac{1}{4}$ oder $56\frac{1}{8}.3\frac{1}{4}$ $59\frac{3}{8}$

II. Durch das Kinzigthal

A. Neuhaus.

1. Bis Offenburg, Eisenbahn . . .	29 ¹ / ₂
2. — Schaffhausen, 29 ¹ / ₂ Stunden zu 2 fr.	59
	<u>88¹/₂</u>

B. Neuhaus.

1. Bis Offenburg, Eisenbahn . . .	29 ¹ / ₂
2. — Donaueschingen, Eisenbahn . . .	21 ¹ / ₂
	<u>51</u>
3. — Schaffhausen, Landstraße 8 Stunden zu 2 fr.	16
	<u>67</u>

C. Neuhaus.

1. Bis Offenburg, Eisenbahn . . .	29 ¹ / ₂
2. — Schaffhausen, Eisenbahn . . .	29 ¹ / ₂
	<u>59</u>

D. Engen.

1. Bis Engen, Eisenbahn . . .	57
2. — Schaffhausen, Eisenbahn . . .	6 ³ / ₈
	<u>63³/₈</u>

E. Engen.

1. Bis Singen, Eisenbahn . . .	59 ¹ / ₂
2. — Schaffhausen, Landstraße 3 ⁷ / ₈ Stunden zu 2 fr.	7 ³ / ₄
	<u>67¹/₄</u>

F. Engen.

1. Bis Engen, Eisenbahn . . .	57
2. — Schaffhausen, Landstraße 6 ³ / ₈ Stunden zu 2 fr.	12 ³ / ₄
	<u>69³/₄</u>

III. Durch das Höllenthal.

A. Neuhaus.

1. Bis Freiburg, Eisenbahn . . .	44
2. — Donaueschingen, Eisenbahn . . .	13 ¹ / ₂
	<hr/>
	57 ¹ / ₂
3. — Schaffhausen, Landstraße 8 Stunden zu 2 fr.	16
	<hr/>
	73 ¹ / ₂

B. Neuhaus.

1. Bis Freiburg, Eisenbahn . . .	44
2. — Donaueschingen, Eisenbahn . . .	13 ¹ / ₂
3. — Schaffhausen, Eisenbahn . . .	8
	<hr/>
	65 ¹ / ₂

C. Neustadt.

1. Bis Freiburg, Eisenbahn . . .	44
2. — Neustadt, Eisenbahn . . .	7 ¹ / ₂
	<hr/>
	51 ¹ / ₂
3. — Grenze, Eisenbahn . . .	7 ¹ / ₂
	<hr/>
	59
4. — Schaffhausen, Landstraße 3 ¹ / ₂ Stunden zu 2 fr.	7
	<hr/>
	66

D. Stühlingen.

1. Bis Freiburg, Eisenbahn . . .	44
2. — Stühlingen, Eisenbahn . . .	14
3. — Schaffhausen, Eisenbahn . . .	3 ¹ / ₂
	<hr/>
	61 ¹ / ₂

E. Untereggingen.

1. Bis Freiburg, Eisenbahn . . .	44
2. — Untereggingen, Eisenbahn . . .	15
3. — Schaffhausen, Eisenbahn . . .	3 ¹ / ₂
	<hr/>
	62 ¹ / ₂

F. Engen.

1. Bis Engen, Eisenbahn	63 ¹ / ₂
2. — Schaffhausen, Landstraße 6 ³ / ₈	
Stunden zu 2 fr.	12 ³ / ₄
	<hr/>
	76 ¹ / ₄

G. Engen.

Bis Schaffhausen, Eisenbahn	69 ⁷ / ₈
---------------------------------------	--------------------------------

IV. Ueber Basel.

A.

a. Von Heidelberg bis Basel, Ziffer 1, Eisenbahn	58
b. bis Schaffhausen, Ziffer 69, Eisenbahn	21 ¹ / ₂
	<hr/>
	79 ¹ / ₂

B.

a. Von Heidelberg bis Basel, Eisenbahn	58
b. bis Fahrhaus, Eisenbahn	13
	<hr/>
	71
c. — Schaffhausen, Landstraße 8 ¹ / ₂	
Stunden zu 2 fr.	17
	<hr/>
	88

C.

a. Von Heidelberg bis Basel, Eisenbahn	58
b. bis Schaffhausen, Landstraße 21 ¹ / ₂	
Stunden zu 2 fr.	43
	<hr/>
	101

Nach der Größe der Fracht geordnet:

1. Kinzigthal C	59
2. Württemberg f	59 ³ / ₈
3. Württemberg C	59 ³ / ₄
4. Höllenthal D	61 ¹ / ₂
5. Höllenthal E	62 ¹ / ₂
6. Kinzigthal D	63 ³ / ₈

7. Württemberg e	63 ³ / ₈
8. Württemberg b	64
9. Höllenthal B	65 ¹ / ₂
10. Höllenthal C	66
11. Kinzigthal B	67
12. Kinzigthal E	67 ¹ / ₄
13. Kinzigthal F	69 ³ / ₄
14. Höllenthal G	69 ⁷ / ₈
15. Württemberg d	70
16. Württemberg a	72
17. Höllenthal A	73 ¹ / ₂
18. Höllenthal F	76 ¹ / ₄
19. Basel A	79 ¹ / ₂
20. Basel B	88
21. Kinzigthal A	88 ¹ / ₂
22. Basel C	101

Um der Konkurrenz der württembergischen Bahn, Ziffer 15, mit einiger Hoffnung auf Erfolg Widerstand zu leisten, muß hiernach die badische Eisenbahn nothwendig, entweder von Offenburg bis Donaueschingen, Ziffer 11, (Kinzigthal B) oder von Freiburg bis an die Grenze des Kantons Schaffhausen, (Höllenthal C) Ziffer 10, verlängert werden, und sind hiezu im ersten Falle 21¹/₂, im zweiten Falle aber nur 15 Stunden zu bauen.

Geschieht die Fortsetzung an die Grenze des Kantons Schaffhausen durch das Höllenthal, so wird sie dieser Kanton bis nach Schaffhausen fortführen wollen, und es unterliegt keinem Zweifel, daß dieses von Stühlingen, Untereggingen oder von Erzingen an, weit leichter als von Blumberg über den Randen auszuführen wäre.

Die Fracht von Heidelberg bis Schaffhausen durch das Höllenthal, Ziffer 5, würde dann 62¹/₂ fr., also noch 4¹/₂ fr. weniger betragen

als Ziffer 11 durch das Kinzigthal, im Fall die Eisenbahn nur bis Donaueschingen gienge.

Der Zweck, den Güterzug in dieser Richtung vor jeder Konkurrenz zu sichern, wäre vollkommen erreicht, und überdieß mit dem möglichst geringen Kostenaufwande, da auf diesem Wege 6 Stunden weniger als auf der Route durch das Kinzigthal zu bauen seyn würden.

S. 16.

Winterthur.

Da die Entfernung von Schaffhausen bis Winterthur in $5\frac{3}{4}$ Stunden besteht, so ist die Fracht von dieser Strecke, im Fall sie Eisenbahn wird, $5\frac{3}{4}$, und wenn sie Landstraße bleibt, $11\frac{1}{2}$ Kreuzer.

Die Frachten von Heidelberg bis Winterthur auf den über Schaffhausen führenden Straßen ergeben sich daher, wenn die obigen Berräge den unter S. 15 berechneten Frachtsummen zugeschlagen werden. Die Verhältnisse dieser Frachten unter sich bleiben die nemlichen.

Die Frachten von Heidelberg bis Winterthur für die ohne Verührung von Schaffhausen dahin führenden Straßen berechnen sich wie folgt:

I. Ueber Eglisau.

a. Wenn die Eisenbahn bei Freiburg aufhört:	
1. bis Freiburg	44
2. — Neustadt, $7\frac{1}{2}$ Stunden zu 2 fr.	15
	<hr/>
	59
3. — Untereggingen, $7\frac{1}{2}$ St. zu 2 fr.	15
	<hr/>
	74
4. — Riebern, 4 Stunden zu 2 fr.	8
	<hr/>
	82
	Transport

	Transport	82
5. bis Eglisau, $1\frac{3}{4}$ Stunden zu 2 fr.		$3\frac{1}{2}$
		<hr/> 85 $\frac{1}{2}$
6. — Winterthur, $4\frac{1}{2}$ St. zu 2 fr.		9
		<hr/> 94 $\frac{1}{2}$
b. Bei Fortsetzung der Eisenbahn bis Untereggingen:		
1. bis Untereggingen		59
2. — Winterthur, $10\frac{1}{4}$ St. zu 2 fr.		20 $\frac{1}{2}$
		<hr/> 79 $\frac{1}{2}$
c. Wenn die Eisenbahn bis zur Grenze des Kantons Zürich fortgesetzt wird:		
1. bis zur Grenze		63
2. — Winterthur von $6\frac{1}{4}$ zu 2 fr.		12 $\frac{1}{2}$
		<hr/> 75 $\frac{1}{2}$

II. Ueber Basel.

a. Bei Herstellung der Eisenbahn in der kürzesten Verbindung über Frick, siehe S. 11		81 $\frac{3}{4}$
b. Wenn die Eisenbahn über Waldshut geführt wird:		
1. bis Basel		58
2. — Waldshut		13
3. — Zürich		10
		<hr/> 81
4. — Winterthur		5
		<hr/> 86
c. Wenn die Eisenbahn über Herdern bis an das Züricher Gebiet und dann längs den Ufern der Glatt nach Zürich geführt wird. (Allgemeine Zeitung, Beilage, 1843, Seite 1218).		
1. Bis Basel		58
2. — Grenzacher Horn		$\frac{3}{4}$
	Transport	<hr/> 58 $\frac{3}{4}$

	Transport	
3. bis Herdern	58 ³ / ₄	
4. — Züricher Gebiet	17 ¹ / ₄	
5. — Zürich	¹ / ₄	
	5 ¹ / ₄	
	81 ¹ / ₂	
6. — Winterthur	5	
	86 ¹ / ₂	

d. Wenn die Eisenbahn über Olten geht:

1. bis Basel	58
2. — Zürich, vielleicht nur ebenso viele Stunden als von Basel über Waldshut, wahrscheinlich aber 5 Stunden mehr, nemlich	28
	86
3. — Winterthur	5
	91

Nach ihrer Größe geordnet:

1. Eglisau c	75 ¹ / ₂
2. — b	79 ¹ / ₂
3. Basel a	81 ³ / ₄
4. — b	86
5. — c	86 ¹ / ₂
6. — d	91
7. Eglisau a	94 ¹ / ₂

Hiernach ist die Verlängerung der Eisenbahn von Freiburg bis Niedern völlig hinreichend, das Uebergewicht dieser Bahn vor allen auf der rechten wie auf der linken Rheinseite von und nach Basel ziehenden Bahnen herzustellen, auch ist eine Mitwirkung der Cantone Zürich oder Schaffhausen hiezu gar nicht erforderlich. Es handelt sich aber davon, der badischen Bahn auch in dem Wettkampfe mit der württembergischen einen entscheidenden Sieg zu sichern.

Die Fracht durch Württemberg beträgt, wenn eine Eisenbahn von Schaffhausen nach Winterthur zu Stande kommt, über

Neuhaus, Ziffer 15. 70 . $5\frac{3}{4}$. $75\frac{3}{4}$

Eugen, Ziffer 16. 72 . $5\frac{3}{4}$. $77\frac{3}{4}$

Mit der württembergischen Bahn kann hienach weder eine über Basel noch eine über Galisau führende Bahn konkurriren, und es liegt für Baden die entschiedene Nothwendigkeit vor, seine Eisenbahn von Offenburg oder Freiburg aus in der Richtung nach Schaffhausen zu verlängern, wenn der Zug von Heidelberg nach Winterthur nicht durch Württemberg gehen soll.

Auf welchem Wege diese Verlängerung am zweckmäßigsten sei, haben wir bereits bei dem Zuge nach Schaffhausen erörtert. Die Gründe Für und Wider sind in Bezug auf die Konkurrenz mit Württemberg hier wie dort die nemlichen.

Die Fortsetzung der Eisenbahn von Freiburg bis Niedern an die Züricher Grenze, wobei der Canton Schaffhausen nicht berührt wird, ist Winterthur wahrscheinlich am angenehmsten; eine Eisenbahn zwischen Niedern und Winterthur dürfte übrigens schwerer zu Stande kommen als von Winterthur nach Schaffhausen.

Das sicherste Mittel der badischen Bahn vor jeder andern das Uebergewicht zu geben, ist ihre Fortsetzung in der Richtung nach Schaffhausen, und es läßt sich mit Gewißheit annehmen, daß die Cantonsregierung Schaffhausen den Bau bis in die Stadt gerne fortsetzen werde.

Die Frachten nach Winterthur stünden dann wie folgt:

+ 1^a Prüfung 9.15. II. E. 67 $\frac{1}{4}$. 5 $\frac{3}{4}$. — 73.

39

1. Schaffhausen, Ziffer 5, 62 $\frac{1}{2}$. 5 $\frac{3}{4}$	68 $\frac{1}{4}$
2. Eglisau c	75 $\frac{1}{2}$
3. Württemberg, Ziffer 15	75 $\frac{3}{4}$
4. Eglisau b	79 $\frac{1}{2}$
5. Frick	81 $\frac{3}{4}$
6. Waldshut	86
7. Herdern	86 $\frac{1}{2}$
8. Ulten	91
9. Eglisau a	94 $\frac{1}{2}$

Die Entfernung von Heidelberg über Eglisau nach Winterthur ist nach S. 11. 69 $\frac{1}{4}$; Baden würde hienach seinen Zweck, sofern sie ganz zur Eisenbahn hergestellt werden könnte, gleichfalls mit voller Sicherheit erreichen. Jene Herstellung wird sich aber aus technischen Gründen, ohne Unterbrechungen durch Landstraßen, die bedeutender sind als bei dem Zuge über Schaffhausen, wohl nicht ausführen lassen.

S. 17.

Zürich.

Die Frachten betragen über

1. Schaffhausen, S. 16. 68 $\frac{1}{4}$. 5	73 $\frac{1}{4}$
2. Frick, S. 11	76 $\frac{3}{4}$
3. Eglisau, S. 11. 70 . 7	77
4. Württemberg, S. 16. 75 $\frac{3}{4}$. 5	80 $\frac{3}{4}$
5. Waldshut, S. 16	81
6. Herdern, S. 16	81 $\frac{1}{2}$
7. Ulten, S. 16	86

Bei 1 und 4 ist vorausgesetzt daß zwischen Zürich und Winterthur eine Eisenbahn zu Stande kommt; eine Voraussetzung, die noch weit sicherer seyn dürfte als die Herstellung einer Basel-Züricher Eisenbahn über Waldshut und Ulten oder in jeder andern Richtung.

+ 3^b Prüfung 73.5. — 78.

Baden wird daher bei Verlängerung seiner Eisenbahn bis in die Stadt Schaffhausen oder nach Niedern an die Züricher Grenze, welche zu Erhaltung des Winterthurer Güterzugs unerlässlich ist, sich auch noch im Besitze des Zuges nach Zürich befestigen.

Die Fracht auf der badischen Bahn wird gegen jene über

Württemberg	7 ¹ / ₂
Waldshut	7 ³ / ₄
Herdern	8 ¹ / ₄
Olten	12 ³ / ₄

weniger betragen. Wenn sich daher die Kosten der Anlage und des Betriebs auf der Bahn die durch das Höllenthal führt, auch verhältnismäßig höher belaufen als durchschnittlich auf der Tuttlinger Bahn, so wird diese doch nie das völlige Uebergewicht erringen können.

Was die Mitbewerbung der Höllenthalbahn gegenüber den Baseler Bahnen betrifft, wird sich der Sieg wohl unbezweifelt auf die Seite des Höllenthals neigen.

S. 18.

Am Schlusse dieses Abschnitts wird Folgendes bemerkt:

1) Die Fracht von Offenburg nach Schaffhausen über Neuhaus beträgt dormalen von 29¹/₂ Stunden zu zwei Kreuzer 59 Kreuzer, in der Wirklichkeit 60 Kreuzer.

Nach Eröffnung der Eisenbahn bis Leopoldshöhe steht es dahin, ob die nach Schaffhausen bestimmten Güter ihren Weg nicht über Lörrach oder Leopoldshöhe nehmen. Bei dem herabgedrückten Stande der Frachten auf der Straße zwischen Basel und Schaffhausen ist es wahrscheinlich.

Die Fracht kostet nemlich
über Lörrach

a. Von Offenburg bis Abgang von der Eisenbahn bei Binzen 14 . 12	26
b. bis Beuggen, 5 Stunden zu 2 fr.	10
c. — Schaffhausen, 18 Std. zu 1½ fr.	27
	<hr/> 63

über Leopoldshöhe

a. bis Leopoldshöhe, 14 . 13	27
b. — Schaffhausen, 22 Std. zu 1½ fr.	33
	<hr/> 60

Nimmt der Güterzug nach Schaffhausen diese Richtung, so verlassen die Güter das badische Gebiet erst bei Jestetten, und eine Aenderung dieses Standes der Dinge durch den Bau einer Eisenbahn durch das Kinzigthal oder Höhlenthal ist für Baden weder nöthig noch rätzlich, so lange Württemberg es unterläßt, den Zug nach Schaffhausen durch den Bau einer Eisenbahn nach Rottweil von der badischen Straße abzulenken.

2) Der Zug nach Winterthur gieng bisher über Neuhaus, wendet sich aber nach Vollendung der Eisenbahn bis Leopoldshöhe ganz sicher dieser zu und es bleiben dann die Güter bis Niedern auf der badischen Straße. Es gilt daher die vorige Bemerkung.

3) Der Güterzug nach Zürich, der bisher über Neuhaus gieng, wird, sobald die Eisenbahn bis Leopoldshöhe vollendet ist, vollends sich der Straße über Basel und Frick zuwenden. Es ist aber auch möglich, oder leicht möglich zu machen, daß die Güter, bevor Leopoldshöhe erreicht wird, von der Eisenbahn ablenken und mit Umgehung von Basel ihren Weg über

Lörrach, Degerfelden und Rheinfelden nach Zürich einschlagen.

Auch dieser Stand der Dinge läßt für Baden nichts zu wünschen übrig. Eine Nothwendigkeit oder Rathslichkeit, die badische Eisenbahn durch das Kinzigthal oder Höllenthal fortzusetzen, kann also nur durch Eisenbahnbauten, die Württemberg unternehmen könnte, herbeigeführt werden.

4) Es handelt sich bei dem Güterzuge von Heidelberg (Hamburg — Niederrhein) nach der Linie Friedrichshafen — Zürich überhaupt nur um Mitbewerbung von Seiten der württembergischen Eisenbahnen.

Jene nach Friedrichshafen ist nach S. 7 bezüglich auf Lindau (Bayern), Bregenz (Oesterreich), jeder badischen Bahn entschieden überlegen, bezüglich auf Nöschach, St. Gallen und Chur (Stalien) aber nicht, da ihr nach S. 8 und 9 eine über Schaffhausen führende Bahn vorgehen könnte.

Die Bahn nach Rottweil oder Tuttlingen, S. 14, wird unter der Voraussetzung daß Baden den Bau einer Eisenbahn von Bruchsal oder einem andern Orte zum Anschluß an die badische Bahn zugibt, den Güterzug nach der mittlern Schweiz sicher gewinnen; sie kann und wird aber dieses Ziel nie erreichen, wenn Baden seine Bahn Schaffhausen zu von Freiburg aus um einige Stunden verlängert und, wie zu erwarten ist, jene Verbindungsbahn nicht zugibt.

5) Die Zentnerzahl der über Neuhaus gehenden Güter beträgt beiläufig 120,000 und ist dreimal stärker als jene der Versendungen nach Nöschach. Letztere nahmen, vor Eröffnung

der Eisenbahn bis nach Offenburg, ausschließend ihren Weg über Cannstadt; erst seither geht ein Theil derselben über Engen nach Ludwigshafen und wird diesem Wege auch treu bleiben, bis in Württemberg eine Strecke Eisenbahn eröffnet ist, die eben so viele Stunden beträgt als zwischen Bruchsal und Offenburg liegen. Daß alsdann die Bodenseegüter wieder den frühern Weg über Cannstadt wählen, wird Niemand bezweifeln. "Der Verkehr ist parteilos," so sagte neulich ein Weiser.

Abchnitt II. Straßburg.

§. 19.

Entfernungen.

I. Durch das Kinzigthal nach

Ludwigshafen.

a. Von Straßburg bis Kehl	. . . . .	$1\frac{1}{4}$
b. bis Offenburg, Ziffer 28	. . . . .	$4\frac{1}{4}$
		<hr/>
		$5\frac{1}{2}$
c. — Donaueschingen	. . . . .	$21\frac{1}{2}$
		<hr/>
		27
d. — Ludwigshafen	. . . . .	$12\frac{1}{4}$
		<hr/>
		$39\frac{1}{4}$

Constanz.

$5\frac{1}{2}$ und $37\frac{1}{2}$ 43

Schaffhausen.

$5\frac{1}{2}$ und $29\frac{1}{2}$ 35

II. Durch das Höllenthal nach

Ludwigshafen.

a. Von Straßburg bis Kehl	1 ¹ / ₄
b. bis Dinglingen, Ziffer 35	6 ³ / ₄
c. — Freiburg, Ziffer 1	10
	<hr/>
	18
d. — Neustadt	7 ¹ / ₂
	<hr/>
	25 ¹ / ₂
e. — Donaueschingen	6
	<hr/>
	31 ¹ / ₂
f. — Ludwigshafen	12 ¹ / ₄
	<hr/>
	43 ³ / ₄

Constanz.

a. Bis Freiburg	18
b. — Donaueschingen	13 ¹ / ₂
	<hr/>
	31 ¹ / ₂
c. — Constanz	16
	<hr/>
	47 ¹ / ₂

Schaffhausen.

a. Bis Freiburg	18
b. — Neustadt	7 ¹ / ₂
c. — Untereggingen	7 ¹ / ₂
	<hr/>
	33
d. — Schaffhausen	3 ¹ / ₂
	<hr/>
	36 ¹ / ₂

Durch das Kinzigthal beträgt hienach die Entfernung nach Ludwigshafen und Constanz 4¹/₂ und über Neustadt nach Schaffhausen 1¹/₂ Stunden weniger.

Auf der bisherigen Landstraße über Stühlingen ist der Wenigerbetrag nur eine halbe Stunde.

Auf der Eisenbahn ist Kehl von Freiburg	18,70.
Durlach	18,63.
Offenburg	4,75.
Bruchsal	22,43.

Stunden entfernt.

§. 20.

F r a c h t e n .

Der Schiffslohn beträgt :

von Friedrichshafen bis Bregenz	6 fr.
von Ludwigshafen nach Lindau	9 "
Bregenz	12 "
von Constanz nach Lindau, Bregenz und nach Roschach	9 "

Während die Landfracht auf der gebirgigen, schlechten Straße von Freiburg über Stühlingen für $17\frac{1}{2}$ Stunden Wegs noch in wenigstens 3 fr vom Centner für die Stunde besteht, ist sie auf ebenen, guten Landstraßen, z. B. zwischen Basel und Schaffhausen, in der neuesten Zeit auf 30 fr. oder etwa $1\frac{1}{2}$ fr. für den Centner und die Stunde herabgesunken.

Güterzug nach Deutschland.

Mitbewerbung der württembergischen Eisenbahn.

§. 21.

Lindau, Augsburg, München, Wien.

Der Güterzug nach Lindau gieng bisher über Bretten und Pforzheim, werden aber die Landstraßen von Kehl über Hornberg oder Neustadt

bis Ludwigshafen oder Constanz Eisenbahnen,
so betragen die Frachten von Straßburg nach
Augsburg über

Bretten.

a. Bis Kehl	. . . . .	$1\frac{1}{4}$
b. — Bruchsal	. . . . .	$22\frac{1}{2}$
		<u>$23\frac{3}{4}$</u>
c. — Grenze	. . . . .	$4\frac{1}{4}$
		<u>28</u>
d. — Ulm	. . . . .	31
		<u>59</u>
e. — Donauwörth	. . . . .	16
		<u>75</u>
f. — Augsburg	. . . . .	10
		<u>85</u>
Fracht 85	. $1\frac{1}{4}$. $4\frac{1}{4}$	$90\frac{1}{2}$

Pforzheim.

a. Bis Kehl	. . . . .	$1\frac{1}{4}$
b. — Durlach	. . . . .	$18\frac{1}{2}$
		<u>$19\frac{3}{4}$</u>
c. — Grenze	. . . . .	$8\frac{3}{4}$
		<u>$28\frac{1}{2}$</u>
d. — Cannstadt	. . . . .	$8\frac{1}{2}$
		<u>37</u>
e. — Ulm	. . . . .	$19\frac{3}{4}$
		<u>$56\frac{3}{4}$</u>
f. — Augsburg	. . . . .	26
		<u>$82\frac{3}{4}$</u>
Fracht $82\frac{3}{4}$	. $1\frac{1}{4}$. $8\frac{3}{4}$	$92\frac{3}{4}$

I. Bei Unterbrechung des Landwegs durch
den Bodensee.

Freiburg — Ludwigshafen.

a. Bis Rehl, $1\frac{1}{4}$ Stunden zu 2 fr.	$2\frac{1}{2}$
b. — Freiburg	$18\frac{3}{4}$
	<hr/>
c. — Ludwigshafen	$21\frac{1}{4}$
	$25\frac{3}{4}$
	<hr/>
d. — Lindau, Schiffslohn	9
	<hr/>
	56
e. — Augsburg	32
	<hr/>
	88

Offenburg — Ludwigshafen.

a. Bis Rehl	$2\frac{1}{2}$
b. — Offenburg	$4\frac{3}{4}$
	<hr/>
	$7\frac{1}{4}$
c. — Ludwigshafen	$33\frac{3}{4}$
	<hr/>
	41
d. — Lindau, Schiffslohn	9
	<hr/>
	50
e. — Augsburg	32
	<hr/>
	82

Offenburg — Constanz.

a. Bis Offenburg	$7\frac{1}{4}$
b. — Constanz	$37\frac{1}{2}$
	<hr/>
	$44\frac{3}{4}$
c. — Lindau	9
	<hr/>
	$53\frac{3}{4}$
d. — Augsburg	32
	<hr/>
	$85\frac{3}{4}$

Nach der Größe geordnet:

1) Offenburg — Ludwigshafen	82
2) Offenburg — Constanz	85 ³ / ₄
3) Freiburg — Ludwigshafen	88
4) Bretten	90 ¹ / ₂
5) Pforzheim	92 ³ / ₄

II. Ohne Unterbrechung des Landwegs durch den Bodensee.

Freiburg — Ludwigshafen.

a. Bis Kehl	1 ¹ / ₄
b. — Freiburg	18 ³ / ₄
	<hr/>
	20
c. — Neustadt	7 ¹ / ₂
	<hr/>
	27 ¹ / ₂
d. — Ludwigshafen	18 ¹ / ₄
	<hr/>
	45 ³ / ₄
e. — Lindau, S. 4 Seite 15	14 ¹ / ₄
	<hr/>
	60
f. — Augsburg	32
	<hr/>
	92
Fracht 92 . 1 ¹ / ₄	93 ¹ / ₄

Offenburg — Ludwigshafen.

a. Bis Kehl	1 ¹ / ₄
b. — Offenburg	4 ³ / ₄
	<hr/>
	6
c. — Ludwigshafen	33 ³ / ₄
	<hr/>
	39 ³ / ₄
d. — Augsburg	46 ¹ / ₄
	<hr/>
	86
Fracht 86 . 1 ¹ / ₄	87 ¹ / ₄

I. Bei Unterbrechung des Landzugs durch den Bodensee.

A. Ohne Fortsetzung der badischen Eisenbahn.

- 1) Freiburg — Ludwigshafen 47. 12. 25³/₄ 84³/₄
- 2) Offenburg — Ludwigshafen 41. 12. 33¹/₄ 86¹/₄
- 3) Offenburg — Constanz 44³/₄. 9. 37¹/₂ 91¹/₄

4) Bretten.

1. Bis Kehl 1 ¹ / ₄ Stunden zu 2 fr.	2 ¹ / ₂
2. — Bruchsal . . . . .	. 22 ¹ / ₂
	25
3. — Grenze 4 ¹ / ₄ Stunden zu 2 fr.	8 ¹ / ₂
	33 ¹ / ₂
4. — Ulm . . . . .	. 31
	64 ¹ / ₂
5. — Friedrichshafen . . . . .	. 24
	88 ¹ / ₂
6. — Bregenz, Schiffslohn . . . . .	. 6
	94 ¹ / ₂

5) Pforzheim,

94 ¹ / ₂ und 2 ¹ / ₄ Stunden . . . . .	. 96 ³ / ₄
nemlich:	
1. Bis Kehl 1 ¹ / ₄ Stunden zu 2 fr.	. 2 ¹ / ₂
2. — Durlach . . . . .	. 18 ¹ / ₂
	21
3. — Grenze 8 ³ / ₄ Stunden zu 2 fr.	17 ¹ / ₂
	38 ¹ / ₂
4. — Ulm, S. 21 . . . . .	. 28 ¹ / ₄
	66 ³ / ₄
5. — Friedrichshafen . . . . .	. 24
	Transport 90 ³ / ₄

	Transport	90 ³ / ₄
6. — Bregenz, Schiffslohn		6
		<u>96³/₄</u>

B. Wenn, in Betracht des Zuges nach Schaffhausen, S. 15, die Eisenbahn von Freiburg bis Neustadt 7¹/₂ Stunde fortgesetzt wird.

1) Freiburg — Ludwigshafen	84 ³ / ₄ — 7 ¹ / ₂	77 ¹ / ₄
2) Offenburg — Ludwigshafen		86 ³ / ₄
3) Bretten		94 ¹ / ₂
4) Pforzheim		96 ³ / ₄

C. Wenn die Eisenbahn von Offenburg wie von Freiburg bis nach Ludwigshafen verlängert wird.

1) Hornberg	41.12	53
2) Freiburg	47.12	59
3) Bretten		94 ¹ / ₂
4) Pforzheim		96 ³ / ₄

II. Ohne Unterbrechung des Landzuges durch den Bodensee.

S. 23.

A. Ohne Fortsetzung der badischen Eisenbahn.

1) Freiburg — Ludwigshafen:	
a. bis Freiburg	21 ¹ / ₄
b. — Ludwigshafen	25 ³ / ₄ St. zu 2 fr. 51 ¹ / ₂
	<u>72³/₄</u>
c. Bregenz, S. 4 B, 17 ³ / ₄ St. zu 2 fr.	35 ¹ / ₂
	<u>108¹/₄</u>
2) Offenburg — Ludwigshafen	110 ¹ / ₄
3) Offenburg — Constanz:	
a. bis Offenburg	7 ¹ / ₄
	<u>Transport 7¹/₄</u>

3*

	Transport	7 $\frac{1}{4}$
b. bis Constanz	37 $\frac{1}{2}$ Stunden zu 2 fr.	75
		82 $\frac{1}{4}$
c. — Bregenz, S. 4 B,	17 $\frac{1}{2}$ Stunden	
zu 2 fr.		35
		117 $\frac{1}{4}$

B. Wenn die Eisenbahn von Freiburg bis Neustadt gebaut wird.

Freiburg — Ludwigshafen	108 $\frac{1}{4}$ — 7 $\frac{1}{2}$	100 $\frac{3}{4}$
Offenburg — Ludwigshafen		110 $\frac{1}{4}$

C. Wenn die Eisenbahn von Freiburg bis Donaueschingen verlängert wird.

Freiburg — Ludwigshafen	108 $\frac{1}{4}$ — 13 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{3}{4}$
Bretten		94 $\frac{1}{2}$
Pforzheim		96 $\frac{3}{4}$

S. 24.

Aus den im S. 22 und 23 berechneten Verhältnissen ist klar, daß bei Unterbrechung des Landzugs durch den Bodensee, S. 22, Baden gar nicht nothwendig hat, zu Erhaltung des Güterzugs von Straßburg nach Bregenz, Tyrol, Verona weitere Eisenbahnen zu bauen, und die Verlängerung der Bahn von Freiburg bis Neustadt jenem Zwecke schon völlig Genüge leisten würde.

Im Fall des S. 23 aber würde die Fortsetzung der Bahn von Freiburg bis Donaueschingen eintreten müssen, um gegen die Mitbewerbung der Bahn über Bretten oder Pforzheim bei diesem Zuge vollständig gesichert zu seyn.

Richtung

nach

der Schweiz sowie nach Oberitalien.

S. 25.

Mitbewerbung der Elssasser Eisenbahn.

Bei dem Güterzug von Straßburg nach der Schweiz, sowie nach Oberitalien, hat die badische Eisenbahn, wenn sie von Freiburg bis Donaueschingen verlängert wird, lediglich keine Mitbewerbung der Bahnen über Bretten oder Pforzheim zu besorgen; es geht dieser Zug von Straßburg nach

Roschach,
Schur,
Schaffhausen,
Winterthur
Zürich,

und können sich hiebei mit den badischen Straßen nur jene Straßen bewerben, die von Straßburg aus über Kolmar nach Basel, und von dort nach obigen Richtungen weiter führen.

Wenn eine Eisenbahn von Offenburg nach Constanz, oder von Freiburg bis Ludwigshafen mit einer Nebenbahn nach Schaffhausen zu Stande kommt, so ist die Ablenkung dieses Zugs von der französischen auf die deutsche Seite, wie nachfolgende Frachtvergleiche zeigen, ganz gewiß.

S. 26.

Vergleichung der Frachtverhältnisse in Bezug auf Roschach.

A. Dffenburg — Conſtanz	$7\frac{1}{4} \cdot 37\frac{1}{2} \cdot 9$	$53\frac{3}{4}$
B. Freiburg—Schaffhauſen	$21\frac{1}{4} \cdot 18\frac{1}{2} \cdot 18$	$57\frac{3}{4}$
C. Freiburg—Ludwigshafen	$21\frac{1}{4} \cdot 25\frac{3}{4}$	
12		59

D. Kolmar.

a. Biß Baſel	32,29	$32\frac{1}{2}$
b. — Schaffhauſen		$21\frac{1}{2}$
		54
c. — Koſchach		18
		<u>72</u>

Die Fracht über Freiburg — Schaffhauſen iſt hiernach jener über Kolmar um $14\frac{1}{4}$ fr., nahe 25 Prozent, überlegen.

Die Fracht von Schaffhauſen nach Lindau, Bregenz und Koſchach, bei Beförderung der Güter auf dem Rhein und Bodensee, beträgt dormalen nur 27 fr. Es ſind hierunter begriffen:

1) Rheinzölle von Kaufmannsgütern in	
Stein	$3\frac{1}{5}$
Gottlieben	$2\frac{2}{5}$
Conſtanz	$4\frac{4}{5}$
2) Brückendurchlaßgebühren in Diffe-	
hoben, Stein, Conſtanz	$2\frac{3}{5}$
3) Schiffslohn	14
	<u>27</u>

Zu Gunſten der in Schaffhauſen verladenden Schiffer hat die Cantonsregierung den Zoll zu Stein bißher erlaſſen.

Wenn zwiſchen Schaffhauſen und Koſchach durch das Thurgau eine Eiſenbahn zu Stande kommt, ſo wird die Fracht darauf, wie oben unter B. angenommen wurde, von 18 Stunden 18 fr. betragen.

§. 27.

Vergleichung der Frachtverhältnisse in Bezug auf Chur.

Zwischen Straßburg und Chur kommen folgende nach der Größe ihrer Frachten geordnete Straßen vor:

1) Freiburg — Schaffhausen — Frauenfeld.

a. Bis Schaffhausen $21\frac{1}{4} \cdot 18\frac{1}{2}$	. . .	$39\frac{3}{4}$
b. — Chur, S. 3. C.	. . .	$35\frac{1}{4}$
		<hr/>
		75

2) Offenburg — Constanz.

a. Bis Roschach	$53\frac{3}{4}$
b. — Chur, S. 3 C	$22\frac{1}{2}$
	<hr/>
	$76\frac{1}{4}$

3) Freiburg — Schaffhausen — Zürich.

a. Bis Schaffhausen	$39\frac{3}{4}$
b. — Zürich	$10\frac{3}{4}$
	<hr/>
	$50\frac{1}{2}$
c. — Chur, S. 3 C	$27\frac{1}{4}$
	<hr/>
	$77\frac{3}{4}$

4) Offenburg — Neuhaus.

a. Bis Donaueschingen $7\frac{1}{4} \cdot 21\frac{1}{2}$	. . .	$28\frac{3}{4}$
b. — Schaffhausen, 8 Stunden zu 2 fr.		16
		<hr/>
		$44\frac{3}{4}$
c. — Chur . . . . .	. . .	$35\frac{1}{4}$
		<hr/>
		80

5) Offenburg — Singen.

a. Bis Offenburg	$7\frac{1}{4}$
b. — Singen	30
	<hr/>
	Transport $37\frac{1}{4}$

	Transport	37 $\frac{1}{4}$
c. bis Schaffhausen. S. 15, von 3 $\frac{7}{8}$ St.		
zu 2 fr.		7 $\frac{3}{4}$
		<hr/> 45
d. — Chur		35 $\frac{1}{4}$
		<hr/> 80 $\frac{1}{4}$
6) Freiburg — Ludwigshafen.		
a. Bis Roschach		59
b. — Chur		22 $\frac{1}{2}$
		<hr/> 81 $\frac{1}{2}$
7) Kolmar — Waldshut.		
a. Bis Basel		32 $\frac{1}{2}$
b. — Zürich		23
		<hr/> 55 $\frac{1}{2}$
c. — Chur, S. 3 C		27 $\frac{1}{4}$
		<hr/> 82 $\frac{3}{4}$
8) Kolmar — Olten.		
a. Bis Basel		32 $\frac{1}{2}$
b. — Zürich		28
		<hr/> 60 $\frac{1}{2}$
c. — Chur		27 $\frac{1}{4}$
		<hr/> 87 $\frac{3}{4}$

Die Fracht über Freiburg, Ziffer 1, geht hienach jener über Kolmar, Ziffer 7, um 7 $\frac{3}{4}$ Stunden, somit nahe 10 Prozent, vor. Bei der Bahn über Olten besteht der Vortheil, so fern die angenommene Entfernung von 28 Stunden richtig ist, in 12 $\frac{3}{4}$. Allerdings wird die Güterfuhr auf der Bahn Basel — Olten vielleicht dreimal stärker sein, als auf der Bahn Freiburg — Schaffhausen, und können die Unternehmer der Oltener Bahn ihren Fahrpreis wahrscheinlich bedeutend unter den gewöhnlichen

stellen; allein um mit der Schaffhauser Bahn konkurriren zu können, müßte die Herabsetzung des Preises in wenigstens 14 Prozenten bestehen.

§. 28.

Vergleichung der Frachtverhältnisse in Bezug auf Schaffhausen.

1) Freiburg — Schaffhausen	39 ³ / ₄
2) Dffenburg — Neuhaus	44 ³ / ₄
3) Dffenburg — Singen	45
4) Freiburg — Neuhaus.	
a. Bis Donaueschingen 21 ¹ / ₄ . 13 ¹ / ₂ .	34 ³ / ₄
b. — Schaffhausen 8 Stunden zu 2 fr.	16
	<hr/>
	50 ³ / ₄
5) Freiburg — Engen.	
a. Bis Donaueschingen	34 ³ / ₄
b. — Engen	6
	<hr/>
	40 ³ / ₄
c. — Schaffhausen, §. 15 von 6 ³ / ₈ St. zu 2 fr	12 ³ / ₄
	<hr/>
	53 ¹ / ₂
6) Kolmar — Waldshut, §. 26 D	54

Der Unterschied zwischen 1 und 6 ist 14¹/₄ fr.
oder nahe 36 Prozent.

§. 29.

Vergleichung der Frachtverhältnisse in Bezug auf Winterthur.

1) Freiburg — Schaffhausen, §. 28,	39 ³ / ₄ . 5 ³ / ₄	45 ¹ / ₂
2) Dffenburg — Neuhaus 44 ³ / ₄ . 5 ³ / ₄	50 ¹ / ₂	
3) Dffenburg — Singen 45 . 5 ³ / ₄	50 ³ / ₄	
4) Freiburg — Neuhaus 50 ³ / ₄ . 5 ³ / ₄	56 ¹ / ₂	
5) Freiburg — Engen 53 ¹ / ₂ . 5 ³ / ₄	59 ¹ / ₄	

- 6) Kolmar — Waldshut, S. 27 Ziff. 7,
 $55\frac{1}{2} \cdot 5 \dots \dots \dots 60\frac{1}{2}$
 7) Kolmar — Olten, S. 27 Ziffer 8,
 $60\frac{1}{2} \cdot 5 \dots \dots \dots 65\frac{1}{2}$

Der Frachtvortheil von Freiburg — Schaffhausen, gegenüber Kolmar — Waldshut, beträgt daher 15 fr., somit 33 Procente.

§. 30.

Vergleichung der Frachtverhältnisse in Bezug auf Zürich.

- 1) Freiburg — Schaffhausen $45\frac{1}{2} \cdot 5$ $50\frac{1}{2}$
 2) Kolmar — Waldshut, S. 27 Ziff. 7 $55\frac{1}{2}$
 3) Offenburg — Neuhaus $\dots \dots \dots 55\frac{1}{2}$
 4) Offenburg — Singen $\dots \dots \dots 55\frac{3}{4}$
 5) Kolmar — Olten, S. 27 Ziff. 8 $\dots \dots \dots 60\frac{1}{2}$
 6) Freiburg — Neuhaus $\dots \dots \dots 61\frac{1}{2}$
 7) Freiburg — Engen $\dots \dots \dots 64\frac{1}{4}$

Freiburg — Schaffhausen steht hienach gegen Kolmar — Waldshut um 10 gegen Kolmar — Olten um 20 Prozent im Vortheil.

Mit völliger Sicherheit würde die Freiburg der Kolmarer Straße auch bei diesem Zuge den Rang abgewinnen, wenn zwischen Basel und Zürich über Waldshut keine Eisenbahn zu Stande käme.

§. 31.

Am Schlusse dieses Abschnitts wird Folgendes bemerkt:

- 1) Nach Eröffnung der Offenburg — Constanzer Eisenbahn werden die bisher über Neuhaus gegangenen Güter über Singen gehen, weil die Frachten nach Schaffhausen, Winterthur und Zürich, S. 28, 29, 30 über Neu-

haus und über Singen bis auf ein Viertelskreuzer einander gleichstehen.

2) Das Gewicht der Güter, welche sich bisher von Straßburg über Neuhaus in der Richtung nach dem Bodensee bewegt haben, ist höchstens auf 12,000 Etr. anzuschlagen. Nach Eröffnung der Eisenbahn von Havre über Paris nach Straßburg wird die Centnerzahl der von Westen nach Osten gehenden Güter bedeutend zunehmen und es dürfte nicht zu kühn seyn, solche mit 40,000 Etr. in Berechnung zu bringen, obgleich der Bau einer Eisenbahn von Bregenz durch Tyrol nach Verona weit ungewisser ist, als jener der Lindau — Augsburger Eisenbahn.

3) Wenn die Eisenbahnlinie von Havre über Nanzig nach Straßburg kürzer als die Linie von Havre über Dijon nach Basel ist, so fallen alle Güter die Basel bisher von Havre bezog und in das Innere der Schweiz versandte, namentlich Baumwolle, der Bahn nach Straßburg zu.

Die nach der Schweiz bestimmten Güter mögen sich wohl auf 60,000 Etr. belaufen, und wird hievon für Roschach (St. Gallen), Schur, Schaffhausen und Zürich je 10,000, für Winterthur aber 20,000 anzunehmen seyn.

4) Durch die Einmündungen auf der nördlichen Seite jener Bahn werden die Güter, welche von Belgien her seitdem auf andern Straßen nach der Schweiz gelangten, künftig ihren Weg dahin wohl über Straßburg nehmen.

Ob die Seequäuter nach Vollendung der Eisenbahnen auf beiden Seiten des Rheines allgemein den Rhein verlassen, und sich mehr der linken als der rechten Seite bedienen werden? wird die Zukunft lehren. Im schlimmsten Falle wäre durch die Bahn von Freiburg nach Schaff-

hausen für Baden noch zu retten, was von dem holländischen Güterzuge nach Zürich noch zu retten übrig bliebe.

5) Die Bahnlänge von Offenburg bis Constanz auf $37\frac{1}{2}$ Stunde, bis Singen auf 30, und vom Centner für die Stunde ein Kreuzer Fuhrgeld angenommen, würde die Bruttoeinnahme folgende seyn:

I. Heidelberg.

1) Lindau und Bregenz, nach §. 18, Ziff. 4	— —
2) Roschach und Chur, nach §. 18, Ziff. 4 und 5, von 40,000 Ctr.	— —
3) Schaffhausen, Winterthur, Zürich, §. 15, 16, 17 und §. 18, Ziff. 5, von 120,000 Ctr. zu 30 fr.	60,000 fl.

II. Straßburg.

4) Lindau, Bregenz, nach §. 24 und oben Ziff. 2, von 40,000 Ctr. zu $37\frac{1}{2}$ fr.	25,000 "
5) Roschach, Chur, nach §. 26, 27 und oben Ziff. 3, von 20,000 Ctr. zu $37\frac{1}{2}$ fr.	12,500 "
6) Schaffhausen, nach §. 28 und oben Ziff. 3, von 10,000 Ctr. zu 30 fr.	5,000 "
7) Winterthur nach §. 29 und oben Ziff. 3 von 20,000 Ctr. zu 30 fr.	10,000 "
8) Zürich nach §. 30 von 10,000 Ctr.	— —
Zusammen von 260,000 Ctr.	112,500 fl.
Hievon fallen auf eine Stunde	3,000 fl.

6) Vorausgesetzt daß bei Unterlassung des Baus einer Eisenbahn von Offenburg bis Constanz obige 260,000 Etr. noch eine Strecke von 14 Stunden auf der badischen Eisenbahn von Freiburg nach Basel gefahren wären, entgeht der badischen Eisenbahnkasse eine Nocheinnahme von 60,666 fl. 40 fr. Dieser Verlust ist sonnenklar nachgewiesen, wenn die nemlichen Güter, bei dem Bau einer Eisenbahn von Freiburg durch das Höllenthal nach Ludwigshafen mit einer Nebenbahn nach Schaffhausen, die Strecke von Offenburg bis Freiburg, die 14 Stunden mißt, benützt haben würden, und jene Nachweisung zu lie fern ein Hauptzweck dieses Aufsazes!

7) Von der Nocheinnahme

Ziff. 5	112,500 fl. — fr.
obige	60,666 " 40 "
abgezogen, bleiben	51,833 fl. 20 fr.

welche auf eine Stunde nur 1382 fl. 13 fr. geben. Der Abzug beträgt 54, der Rest 46 Procente.

Abchnitt III. Neubreisach.

Richtung

nach Ulm, Augsburg, Bregenz.

§. 32.

Güterzug nach Ulm.

1) Es handelt sich bei diesem Zuge zunächst um die Güter, welche auf dem Kanal aus dem südlichen Frankreich kommen, oder dahin gehen. Dieser Kanal theilt sich bei Rodenheim in zwei Arme, wovon der eine nach Groshünigen bis in den Rhein, der andere nach Neubreisach führt. Die Kanalfrachten bis Groshünigen sind jenen bis Neubreisach gleich, die Kanalgüter giengen aber bisher lediglich über Groshünigen nach Basel, und wurden von dort die nach obiger Richtung bestimmten Güter, größtentheils über Schaffhausen, weiter versendet.

2) Ein Blick auf die Karte zeigt, daß die Entfernung von Neubreisach nach Ulm die nächste sei.

Die Ablenkung des Zuges der Kanalgüter von dem Wege über Basel auf den Weg über Altbreisach hängt davon ab, ob von Altbreisach durch das Höllenthal über Luttlingen nach Ulm eine Eisenbahn zu Stande kommt oder nicht. Im ersten Falle ist sie gewiß, im zweiten Falle aber, wie nachfolgende Berechnungen darthun, nur unter gewissen Voraussetzungen.

3) Ein weiterer, aber bloß in Zollverhältnissen begründeter Vortheil kommt der Richtung über Altbreisach bei diesem Zuge zu statten, daß nemlich jeder Centner Gut, welcher die Stadt Basel oder sonst einen Theil der Schweiz

berührt, einen eidgenössischen Zoll tragen muß, der für Kaufmannsgüter in 4 bis 8 fr. besteht. Diefem Zoll entgehen die Güter, wenn sie den Weg über Altbreisach nehmen.

§. 33.

Mittbewerbung von Straßburg.

Die Fracht von Neubreisach bis Ulm beträgt über

A. Freiburg.

1) Tuttlingen.

a. Bis Altbreisach 1 Stunde	. . . . .	2
b. — Freiburg, Ziffer 46	. . . . .	$5\frac{1}{2}$
		<hr/>
		$7\frac{1}{2}$
c. — Geislingen		16
		<hr/>
		$23\frac{1}{2}$
d. — Grenze		3
		<hr/>
		$26\frac{1}{2}$
e. — Tuttlingen		$\frac{3}{4}$
		<hr/>
		$27\frac{1}{4}$
f. — Grenze gegen Möskirch		$3\frac{1}{2}$
		<hr/>
		$30\frac{3}{4}$
g. — Grenze gegen Mengen, Ziff. 79		$1\frac{3}{4}$
		<hr/>
		$32\frac{1}{2}$
h. — Riedlingen		$4\frac{1}{2}$
		<hr/>
		37
i. — Ehingen		$5\frac{1}{2}$
		<hr/>
		$42\frac{1}{2}$
k. — Ulm		$5\frac{1}{2}$
		<hr/>
		48

2) Tübingen.

a. Bis Freiburg	7 $\frac{1}{2}$
b. — Donaueschingen	13 $\frac{1}{2}$
	<hr/>
	21
c. — Grenze gegen Albingen	2 $\frac{1}{2}$
	<hr/>
	23 $\frac{1}{2}$
d. — Tübingen	15 $\frac{3}{4}$
	<hr/>
	39 $\frac{1}{4}$
e. — Ulm	17 $\frac{3}{4}$
	<hr/>
	57

3) Ludwigshafen.

a. Bis Altbreisach 1 Stunde	2
b. — Ludwigshafen 5 $\frac{1}{2}$. 25 $\frac{3}{4}$	31 $\frac{1}{4}$
	<hr/>
	33 $\frac{1}{4}$
c. — Friedrichshafen	9
	<hr/>
	42 $\frac{1}{4}$
d. — Ulm, nach §. 3, Seite 7	24
	<hr/>
	66 $\frac{1}{4}$

B. Straßburg.

1) Bretten.

a. Bis Straßburg, Kanalfrachten von der Stunde etwa $\frac{2}{3}$ fr.	10
b. bis Ulm, nach Seite 46, 59 . 5 $\frac{1}{2}$	64 $\frac{1}{2}$
	<hr/>
	74 $\frac{1}{2}$
2) Pforzheim 74 $\frac{1}{2}$ und 2 $\frac{1}{4}$	76 $\frac{3}{4}$

§. 34.

Vergleichung der Frachtverhältnisse:

1) Die Fracht über Tuttlingen, verglichen mit jener über Bretten, ist nach §. 33 um 26 $\frac{1}{2}$ fr., nahe 55 Prozent, geringer. Tuttlingen würde mit Straßburg, nicht ohne Erfolg,

sich schon bewerben können, wenn bloß die Strecken von Altbreisach bis Geisingen Eisenbahn wären, der Rest aber Landstraße bliebe.

Die Fracht würde in diesem Falle betragen:

a. von $21\frac{1}{2}$ Stunden	$21\frac{1}{2}$
b. — $25\frac{1}{2}$ " zu 2 fr.	51
47 Stunden	$72\frac{1}{2}$

2) Die Fracht über Lübingen beträgt nach §. 33 $17\frac{1}{2}$ fr., nahe 30 Prozent, weniger als über Bretten. Die Entfernung besteht in 56 Stunden. Angenommen daß hievon die Strecken c und d Landstraßen, die übrigen aber Eisenbahnen sind, wäre die Fracht

a. von $18\frac{1}{4}$ Stunden zu 2 fr.	$36\frac{1}{2}$
b. — $37\frac{3}{4}$	$37\frac{3}{4}$
56	$74\frac{1}{4}$

und also von jener über Bretten nur um $\frac{1}{4}$ fr. verschieden.

3) Die Fracht über Ludwigshafen ist um $8\frac{1}{4}$ fr., nahe 12 Prozent, wohlfeiler als über Bretten. Freiburg hat hienach bei diesem Zuge eine Mitbewerbung in keinem Falle zu besorgen.

§. 35.

Mitbewerbung von Basel.

Die Frachten von Großhüningen bis Basel und von Neubreisach bis Altbreisach sind gleich, und werden daher bei der nachfolgenden Vergleichung der Frachtverhältnisse von Basel und Altbreisach nach Ulm, Augsburg und Bregenz bloß die Frachten von diesen beiden Orten an in Berechnung genommen. Die Frachten von solchen Straßen, welche ohne Berührung des rechtsseitigen Rheinuferes von Basel an den Vo-

densee führen, bleiben hinweg, weil von ihrer Konkurrenz hier keine Rede seyn kann.

§. 36.

Vergleichung in Bezug auf Ulm.

Freiburg.

Die Frachten von Altbreisach betragen über

Luttlingen 48 — 2	46
Lübingen 57 — 2	55
Ludwigshafen 66 $\frac{1}{4}$ — 2	64 $\frac{1}{4}$

Basel.

Bei ununterbrochener Eisenbahnlinie von Basel an den Bodensee, über

1) Feuerthalen.

a. Bis Schaffhausen über Erzingen	21 $\frac{3}{8}$
b. — an den Bodensee, ohne Verührung von Constanz	10
	<hr/>
	31 $\frac{3}{8}$
e. — Friedrichshafen	9
	<hr/>
	40 $\frac{3}{8}$
d. — Ulm	24
	<hr/>
	64 $\frac{3}{8}$

2) Erzingen.

a. Bis Schaffhausen	21 $\frac{3}{8}$
b. — Constanz	11 $\frac{3}{8}$
	<hr/>
	32 $\frac{3}{8}$
c. — Ulm	33
	<hr/>
	65 $\frac{3}{8}$

3) Herdern.

a. Bis Züricher Gebiet, §. 16, II. c	18 $\frac{1}{4}$
b. — durch das Züricher Gebiet	2
	<hr/>
Transport	20 $\frac{1}{4}$

	Transport	20 $\frac{1}{4}$
c.	bis über Lettstetten und Isstetten an die Grenze des Schaffhauser Gebiets	1 $\frac{3}{4}$
		22
d.	— Schaffhausen	3 $\frac{3}{4}$
		22 $\frac{3}{4}$
e.	— Constanz	11 $\frac{3}{8}$
		34 $\frac{1}{8}$
f.	— Ulm	33
		67 $\frac{1}{8}$

Die Fracht über Tuttlingen geht hienach
der Fracht über Basel vor, im Falle

- 1) um 18 $\frac{3}{8}$ fr., nahe 40 Prozent,
- 2) " 19 $\frac{3}{4}$ " " 43 "
- 3) " 21 $\frac{1}{8}$ " " 46 "

Dagegen ist die Fracht über Ludwigshafen
der Fracht über Basel nur überlegen, im Falle

- 1) um $\frac{1}{8}$ fr.
- 2) " 1 $\frac{1}{2}$ "
- 3) " 2 $\frac{7}{8}$ "

§. 37.

Vergleichung in Bezug auf Augsburg.

Tuttlingen.

a.	Bis Ulm	46
b.	— Augsburg, siehe §. 21	26
		72

Lüdingen.

a.	Bis Ulm	55
b.	— Augsburg	26
		81

Ludwigshafen.

a. Bis Ludwigshafen	31 $\frac{1}{4}$
b. — Lindau	12
	<hr/>
	43 $\frac{1}{4}$
c. — Augsburg, S. 21	32
	<hr/>
	75 $\frac{1}{4}$

Feuerthalen.

a. Bis an den Bodensee	31 $\frac{3}{8}$
b. — Lindau	9
	<hr/>
	40 $\frac{3}{8}$
c. — Augsburg	32
	<hr/>
	72 $\frac{3}{8}$
Erzingen 32 $\frac{3}{4}$. 41	73 $\frac{3}{4}$
Herbern 34 $\frac{1}{8}$. 41	75 $\frac{1}{8}$

§. 38.

Vergleichung in Bezug auf Bregenz.

Freiburg — Schaffhausen:

a. Bis Freiburg	5 $\frac{1}{2}$
b. — Schaffhausen	18 $\frac{1}{2}$
	<hr/>
	24
c. — Constanz über Feuerthalen	10
	<hr/>
	34
d. — Bregenz	9
	<hr/>
	43

Freiburg — Ludwigshafen.

a. Bis Ludwigshafen	31 $\frac{1}{4}$
b. — Bregenz	12
	<hr/>
	43 $\frac{1}{4}$

Basel — Feuerthalen.

a. Bis Bodensee	31 $\frac{3}{8}$
b. — Bregenz	9
	<hr/>
	40 $\frac{3}{8}$

§. 39.

Ergebnisse der angestellten Vergleichen.

1) Zwischen Modenheim und Ulm liegen sechs Straßen. Nach der Größe ihrer Fracht geordnet stehen sie wie folgt:

1. Tuttlingen	46
2. Lübingen	55
3. Ludwigshafen	64 $\frac{1}{4}$
4. Feuerthalen	64 $\frac{3}{8}$
5. Erzingen	65 $\frac{3}{4}$
6. Herdern	67 $\frac{1}{8}$

Kommen die unter Ziffer 1 und 2 genannten Eisenbahnlinien nicht zu Stande, so handelt es sich um die Konkurrenz von Ludwigshafen gegenüber von Feuerthalen. Der Unterschied ist höchst unbedeutend. Es wird also in diesem Falle mit völliger Sicherheit eine Ablenkung dieses Güterzugs von Basel auf Freiburg nur unter der Bedingung zu erwarten seyn, daß Baden entweder

- a. nicht zugibt, daß dem rechten Rheinufer entlang von Basel in der Richtung nach Schaffhausen eine Eisenbahn gebaut werde, oder
- b. im Falle dieses geschehen sollte, bei dem Gütertarif über Freiburg die entsprechende Minderung eintreten läßt.

Das Uebergewicht von Freiburg gegen Basel wird allerdings schon durch die Befreiung vom eidgenössischen Zoll, S. 32, Ziffer 3, unterstützt, und bringt die Nichtberührung der Schweiz dem Verkehr über Freiburg andere beachtenswerthe Vorzüge; allein jener Zollvortheil beruht nicht auf einem natürlichen, sondern bloß auf einem gesetzlichen, also wandelbaren Grunde. Es würde Mangel an Voraussicht unterstellen, wenn

man bei Baufragen, namentlich von Eisenbahnen, auf andere als natürliche, unwandelbare Grundlagen bauen wollte.

2) Bei einer Mitbewerbung mit Basel kommt überhaupt die überwiegende Anziehungskraft dieser geld- und verbindungsreichen Stadt in Betracht. Die Kanal Güter, wie überhaupt alle Waaren, die aus dem südlichen Frankreich nach den Donauländern, Boralberg, Tyrol und Mittelitalien bezogen werden, nehmen ihren Weg über Basel nicht aus dem Grunde, weil dieser Bezugsweg der nächste und wohlfeilste ist, sondern weil die Versender oder Bezahler dieser Waaren der Vermittlung Basels bedürfen. Nur da, wo der Absender den Besteller unmittelbar versorgt, wird die Versendung ohne Verührung von Basel die näheren und wohlfeilern Wege über die Rheinbrücke bei Altbreisach oder bei Hünningen vorziehen. Das Gleiche erfolgt aber natürlich auch dann, wenn durch Eröffnung neuer Handelswege und Plätze des Zwischenhandels sich den Versendern eine noch vortheilhaftere Vermittlung als Basel darbietet.

3) Zwischen Modenheim und Augsburg, S. 37, gibt es sechs Straßen, die nach der Größe ihrer Fracht folgende sind:

1. Tuttlingen	72
2. Feuerthalen	$72\frac{3}{8}$
3. Erzingen	$73\frac{3}{4}$
4. Herdern	$75\frac{1}{8}$
5. Ludwigshafen	$75\frac{1}{4}$
6. Tübingen	81

Die Straße über Ludwigshafen könnte bei der Mitbewerbung mit den Straßen 2, 3, 4 über Basel sich nur dann des Sieges gewiß halten, wenn Baden zu ihren Gunsten die bei dem Zuge nach Ulm (Ziffer 1) gedachten Maß-

regeln nimmt. Ganz anders aber gestalten sich die Ausichten bei der Straße über Tuttlingen. Die Fracht über Tuttlingen ist zwar allerdings nur $\frac{3}{8}$ Kreuzer geringer als über Feuerthalen. Dessenungeachtet dürfte die Mitbewerbung von Basel bei diesem Zuge unterliegen, weil bei der Tuttlinger Bahn der Landweg nicht durch den Bodensee unterbrochen wird, und nur eine Zolllinie zu berühren ist. Noch weit entschiedener würde der natürliche Vorzug dieser Altbreisach-Ulmer Bahn seyn, wenn Kolmar mit Altbreisach durch einen Eisenweg verbunden wäre.

Ein Ueberblick der Landkarte macht es sehr wahrscheinlich daß der Ulmer Bahn dann nicht bloß die Kanalgüter, sondern auch die auf den Eisenbahnen über Lion und Dijon ankommenden, nach Ulm und Augsburg gehenden, Waaren zufallen würden. In der That scheint mit der Eröffnung einer Kolmar-Ulmer Eisenbahn der wahre Vermittlungsweg für den Verkehr des südlichen Frankreichs nach der Donau gefunden. Marseille würde ohne Berührung der Schweiz durch eine Eisenbahnlinie sicher in der nächsten Zukunft mit München, Wien Böhmen und Ungarn in Verbindung stehen.

In unsern Zeiten dürfte es gar nicht an Unternehmern des Vaus einer Eisenbahn von Kolmar an bis Ulm fehlen. Die Strecke von Altbreisach bis Geisingen als Staatsbahn beizubehalten, würden übrigens nur die Strecken von Kolmar bis Altbreisach und von Geisingen bis Ulm an Paaunternehmer zu vergeben seyn. Keines der dabei btheiligten Länder könnte Grund haben, die Eröffnung dieses bessern Handelsweges als dem Lande nachtheilig abzulehnen. Frankreich nicht, weil die Bahn von

Paris — Straßburg keine Ansprüche auf diesen Waarenzug machen kann. Württemberg noch weniger, weil diese Güter sein Land gar nicht berühren, sondern über Basel und Lindau nach Augsburg gehen, im Fall die Kolmar = Ulmer Bahn nicht eröffnet wird. Sigmaringen befindet sich ganz in Württembergs Falle, und, sofern die Güter von Basel über Zürich nach Lindau fahren würden, tritt auch für Baden der nemliche Fall ein.

Eine ausführliche Nachweisung der Vortheile, welche die Herstellung einer Eisenbahn von Freiburg über Tuttlingen nach Ulm für Basel, das Breisgau und die Thäler der Donau erwarten läßt, dürfte hier überflüssig seyn. Basel, welchem die Thore des Weltverkehrs nach allen Himmelsgegenden schon geöffnet sind, würde in seine Mauern von der Donau her noch eine weitere Eisenbahnlinie erlangen; am meisten aber dürfte Freiburg, welches mitten auf der Eisenbahn zwischen Offenburg und Basel liegt, und die natürliche Hauptstadt der obern Landesheile ist, an jenen Erwartungen Theil zu nehmen Ursache haben.

4) Zwischen Modenheim und Bregenz, S. 38, kommen drei Straßen vor, in folgenden Frachtverhältnissen stehend:

1) Feuerthalen	40 ³ / ₈
2) Schaffhausen	43
3) Ludwigshafen	43 ¹ / ₄

Die Straße Feuerthalen geht hiernach an Wohlfeilheit allen vor. Die Fracht über Schaffhausen steht aber nur um 2³/₈ fr. höher und es hängt lediglich von Baden ab, Schaffhausen, durch die unter Ziffer 1 angegebenen Mittel, den Erfolg zu sichern, besonders wenn diese

Stadt, wie sich voraussetzen läßt, die Hand hiezu bietet.

Es kann übrigens der Schaffhauser Straße hiebei der Vortheil nicht zu Statten kommen, den die eidgenössischen Zollverhältnisse begründen, wenn die Schweiz nicht berührt wird. Aus diesem Grunde dürfte dieser Zug der Straße über Ludwigshafen zufallen, und diese, so lange jenes Verhältniß besteht, die Mitbewerbung der einen wie der andern Straße besiegen.

Da der Unterschied gegen Schaffhausen nur $\frac{1}{4}$ fr., gegen Feuerthalen nur $2\frac{7}{8}$ fr. beträgt, so kann an diesem Erfolge, wenn Baden die geeigneten Maßregeln ergreift, nicht wohl gezweifelt werden.

S. 40.

Bei dem Uberschlag der Bruttoeinnahme, welche die Bahn zu erwarten hat, wird hinsichtlich des Zuges nach Augsburg und Bregenz vorerst jeder Eintrag unterbleiben.

In Bezug auf Ulm kommt folgendes zu bemerken.

1) Nach Eröffnung der Eisenbahn von Altbreisach bis Ulm nehmen die Güter den Weg nach Freiburg, sei es über Basel oder über Altbreisach; im ersten Fall fahren sie von Freiburg nach Weisingen, eine Strecke, die 16 Stunden, im andern Falle von Altbreisach bis Weisingen, eine Strecke, die $21\frac{1}{2}$ Stunden mißt. In jedem Falle wird hienach der gesammte Waarenzug von Frankreich nach Ulm, der nicht über Straßburg geht, sich künftig auf dieser Bahn bewegen.

Der Güterzug nach Ulm bedingt auch den weitem nach Nürnberg und den nördlicher gelegenen deutschen Gegenden.

2) Die Hauptmasse des Güterzugs werden jene Gegenstände bilden, welche auf dem Kanal nach Südfrankreich bestimmt sind. Die aus bayrischen Waldungen von Lindau auf den Rhonekanal kommenden Sägwaaren betragen über 150,000 Centner. Die auf der Rheinbrücke über Altbreisach ausgehenden badischen Sägwaaren belaufen sich jährlich über 120,000 Centner, ihr Transport zu Land kostet wenigstens $1\frac{1}{2}$ fr. vom Centner, und es unterliegt daher keinem Zweifel, daß die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Altbreisach und der Offenburg-Basler Bahn den Waltbesitzern wie der badischen Eisenbahnkasse bedeutenden Vortheil verschaffen würde. Das Holz würde dann, sobald es aus dem Thale der Elz, der Dreisam, der Neunmagen die Basler Bahn erreicht, auf dieser nach Altbreisach fahren.

Jene Verbindung würde über Thiengen, Ziffer 46 des Straßenverzeichnisses, Verordnungsblatt 1844, Seite 59, $4\frac{1}{4}$ Stunden lang werden und dürfte der Ertrag ihre Anlagekosten reichlich verzinsen.

Eine Holzausfuhr aus württembergischen Waldungen auf den Rhonekanal ist aber allerdings nur unter der Voraussetzung zu erwarten, daß die davon zu entrichtende Fracht verhältnißmäßig so gering wäre als die Versandkosten von Lindau bis an den Kanal bisher gewesen sind.

3) Als zu hoffende Menge der Güterbewegung auf der Strecke bis Geislingen dürften vor der Hand nur 8000 Centner Kaufmannsgut hier anzunehmen seyn. Was Frankreich sonst noch nach Deutschland sendet oder von daher bezieht, sei es auf dem Kanal oder durch

die Eisenbahn, werden wir unter Abschnitt V. Basel, beachten.

§. 41.

Richtung

nach der Schweiz und Oberitalien.

1) Die Landfracht von Basel bis Schaffhausen besteht in nur 30 fr., und ist schon so sehr gedrückt, daß selbst die größte Konkurrenz schwerlich eine erhebliche Erniedrigung zur Folge haben dürfte. Auf der Eisenbahn von Altbreisach nach Schaffhausen würde die Fracht sich aber nach §. 38 nur auf 24 fr. belaufen und also noch um 20 Procente billiger seyn.

Das Uebergewicht der Altbreisacher Straße ist daher völlig entschieden, falls zwischen Altbreisach und Schaffhausen eine Eisenbahn gebaut wird, dagegen aber von Basel nach Schaffhausen, dem rechten Rheinufer entlang, keine Bahn zu Stande kommt. Die Entscheidung wird Baden zufallen.

2) Wenn nur zwischen Schaffhausen und Altbreisach eine Eisenbahn bestünde, so würden von Schaffhausen aus zunächst die nach dem Rhonekanale gehenden Säggwaaren auf dieser Bahn versendet werden. Die bisherigen Transportkosten von Schaffhausen bis Großhüningen betragen nach ziemlich sichern Quellen 15 fr. vom Centner. Wird auf der Bahn von Schaffhausen nach Altbreisach nur 0,6 fr. vom Centner und der Stunde erhoben, so beträgt dieses für die ganze Bahnlänge von 20 $\frac{1}{2}$ Stunden rund 12 fr. vom Centner, und würden daher diese Waaren der Bahn nicht entgehen.

Die Menge besteht in wenigstens 180,000 Centnern.

Abchnitt IV. Großhüningen.

§. 42.

Leopoldshöhe.

Wettbewerb von Altbreisach und Basel.

1) Großhüningen ist mit Leopoldshöhe durch eine fliegende Brücke verbunden. Was in Großhüningen ankommt, zerfällt in Beziehung auf die vorliegende Frage in zweierlei, nemlich:

1. Die Kanalgüter.

2. Die Eisenbahngüter.

Die Fracht der Kanalgüter bis Freiburg ist, über

Altbreisach.

- a. Wenn eine Eisenbahn zwischen Altbreisach und Freiburg gebaut wird: von Neubreisach bis Altbreisach von einer Stunde Landstraße 2 fr., und von Altbreisach bis Freiburg für $5\frac{1}{2}$ Stunde $5\frac{1}{2}$ fr., zusammen $7\frac{1}{2}$
- b. Wenn jene Eisenbahn unterbleibt, von $6\frac{1}{2}$ Stunden zu 2 fr. . . . 13

Leopoldshöhe.

- a. Von Großhüningen bis zur Eisenbahn bei Leopoldshöhe, eine Viertelstunde Wegs, höchstens 1
- b. bis Freiburg 13

14

Basel.

a. Von Großhüningen über Basel bis zur Eisenbahn bei Leopoldshöhe, von zwei Stunden zu 2 fr.	. . . . . 4
b. bis Freiburg . . . . .	. 13

17

2) Was die Mitbewerbung von Altbreisach betrifft, könnte Baden dem Zuge über Hüningen ein entscheidendes Uebergewicht geben, wenn es für jene Güter, welche über die fliegende Brücke bei Hüningen auf die Eisenbahn gelangen, die Fuhrtare bis Freiburg um die Hälfte mindern wollte. Die Anwendung dieses Mittels scheint aber weniger rathsam als der Bau einer Eisenbahn von Altbreisach nach Freiburg, da für diesen noch andere überwiegende Gründe sprechen. Ueberdies könnten durch eine solche Bevorzugung auf der Schusterinsel oder zu Leopoldshöhe Gewerbsseinrichtungen hervorgerufen werden, die im Laufe der Zeit beim Mangel natürlicher Grundlagen, d. h. einer innern Bürgschaft für die Dauer ihrer Vorzüge, zu Grunde giengen.

3) Anlangend die Mitbewerbung von Basel auf der Eisenbahn über Klingnau, oder über Olten, S. 16, II. b, c, d kommt folgendes in Betracht. Die Länge dieser Bahn betrage

a. bis Zürich . . . . .	. 23
b. — Roschach . . . . .	. 23

46

Die Länge der badischen Bahn zwischen Leopoldshöhe und Ludwigshafen bestehe in 13. $25\frac{3}{4}$ $38\frac{3}{4}$

Die Frachten betragen

A. Von Basel nach	
Roschach . . . . .	. 46

Bregenz 46 . 6	52
Lindau 46 . 6	52
Friedrichshafen 46 . 6	52
B. Von Leopoldshöhe nach	
Koschach 38 ³ / ₄ . 12	50 ³ / ₄
Bregenz 38 ³ / ₄ . 12	50 ³ / ₄
Lindau 38 ³ / ₄ . 9	47 ³ / ₄
Friedrichshafen 38 ³ / ₄ . 9	47 ³ / ₄

Unter diesen Voraussetzungen liegt das Uebergewicht der badischen Eisenbahnlinie, mit Ausnahme des Zuges nach Koschach, vor Augen.

4) Nicht alle nach Deutschland bestimmten südfranzösischen Güter werden den nähern Weg über Großhüningen fahren, aber doch jene, deren Bezieger oder Versender von Basel unabhängig sind. §. 39, Ziffer 2.

Auf die in den Ueberschlag einzutragende Menge dieser Güter kommen wir in dem folgenden Abschnitte.

Abschnitt V. Basel.

§. 43.

Mitbewerbung der Züricher Eisenbahn.

1) Die Frachten auf der Eisenbahnlinie über Zürich betragen nach

Ulm 52 . 24	76
Augsburg 52 . 32	84
Bregenz	52
Koschach	46

Unter der Voraussetzung daß die Eisenbahn von Freiburg nur bis an die Basler Grenze vollendet wird, und die Fracht von

Basel bis auf die Eisenbahn in 2 fr. vom Centner bestehe, belaufen sich die Frachten auf der badischen Linie über Freiburg nach

Ulm über

Luttlingen, nach S. 33, 2 . 13 . 40 $\frac{1}{2}$. 55 $\frac{1}{2}$
 Tübingen 55 $\frac{1}{2}$. 9 64 $\frac{1}{2}$
 Ludwigshafen, nach S. 42, 2 . 47 $\frac{3}{4}$. 24 73 $\frac{3}{4}$

Augsburg, über

Luttlingen, nach S. 37, 55 $\frac{1}{2}$. 26 . 81 $\frac{1}{2}$
 Ludwigshafen, nach S. 42, 2 . 47 $\frac{3}{4}$. 32 81 $\frac{3}{4}$

Bregenz, über

Ludwigshafen 2 . 50 $\frac{3}{4}$ 52 $\frac{3}{4}$

Rosshach, über

Ludwigshafen 2 . 50 $\frac{3}{4}$ 52 $\frac{3}{4}$

3) Wenn die badische Eisenbahn bis in die Stadt Basel geführt wird, so werden die Frachten über Freiburg noch um einen Kreuzer niederer stehen.

4) Läßt Baden die im S. 36 genannten Rheinstraßen über Feuerthalen, Erzingen, Herdern als Eisenbahnen nicht zu Stande kommen, so wird für die Bezüge und Versendungen der Stadt Basel nach Ulm und nach Augsburg die badische der Züricher Bahn vorgezogen werden. Die Verschiedenheit ist zwar bei dem Zuge nach Augsburg nur 2 bis 3 fr. vom Centner, inzwischen bei dem Güterverkehr nach Basel immer entscheidend.

5) Die nach Ulm, Augsburg und Bregenz, also nach Deutschland bestimmten französischen Güter tragen bei dem Zuge über Basel den eidgenössischen Zoll, und können diesem ausweichen, wenn sie den Weg über die Rheinbrücke bei Hünningen nehmen.

So lange dieses Zollverhältniß dauert, wird

daher wohl zu erwarten sein, daß die gedachten Güter, so weit solche nicht in Abhängigkeit von Basel stehen, den Weg über Hünningen vorziehen.

6) Die Centnerzahl der Güter, welche nach Ziffer 4 und 5 der badischen Bahn zuströmen werden, dürfte nach den mäßigsten Erwartungen sein, nach

Ulm, Nürnberg	60,000
Mugßburg, Wien	60,000
Bregenz	30,000

S. 44.

Ueberschlag der Bruttoeinnahme für eine Eisenbahn von Altbreisach über Freiburg nach Ludwigshafen, mit einer Nebenbahn nach Schaffhausen, unter der Voraussetzung, daß durch das Kinzigthal keine Eisenbahn gebaut wird.

Hiebei wird angenommen: Die Stundenzahl der neuen Bahn von Altbreisach bis zur Einmündung in die alte Bahn zu $4\frac{1}{4}$, von Freiburg bis Geislingen zu 16, von Altbreisach bis Geislingen zu $20\frac{1}{4}$, von Freiburg bis Schaffhausen zu 15, und von Freiburg bis Ludwigshafen zu $25\frac{3}{4}$; der Fahrpreis, wo nicht ausdrücklich eine Ausnahme eintritt, zu ein Kreuzer für den Centner und die Stunde. Die Roheinnahme der neuen Bahn ist hienach folgende:

I. Heidelberg.

1. Lindau, Bregenz, nach S. 7	— fl. — fr.
2. Roschach, Chur, nach S. 8 und 9, in Verbindung mit S. 31, Ziffer 5, von 40,000 Centnern zu 15 fr.	10,000 " — "
Transport	10,000 fl. — fr.

- | | | |
|--|-----------|------------------|
| | Transport | 10,000 fl. — fr. |
| 3. Schaffhausen, Winterthur,
Zürich, nach §. 15, 16, 17,
31, Ziffer 5, von 120,000
Centnern zu 15 fr. | | 30,000 " — " |

II. Straßburg.

- | | | |
|---|--|---------------|
| 4. Lindau, Bregenz, nach §. 21,
22, 31, Ziffer 5, von
40,000 Centnern zu 25 ³ / ₄ fr. | | 17,166 " 40 " |
| 5. Roschach, nach §. 26, 31,
Ziffer 5, von 10,000 Ctrn.
zu 25 ³ / ₄ fr. | | 4,291 " 40 " |
| 6. Ehur, nach §. 27, 31,
Ziffer 5, von 10,000 Ctrn.
zu 15 fr. | | 2,500 " — " |
| 7. Schaffhausen, nach §. 28,
31, Ziffer 5, von 10,000
Centnern zu 15 fr. | | 2,500 " — " |
| 8. Winterthur, nach §. 29, 31,
Ziffer 5, von 20,000 Ctrn.
zu 15 fr. | | 5,000 " — " |
| 9. Zürich, nach §. 30, 31,
Ziffer 5, von 10,000 Ctrn.
zu 15 fr. | | 2,500 " — " |

III. Neubreisach.

- | | | |
|---|-----------|--------------------|
| 10. Ulm, nach §. 40, Ziffer 3,
von 8,000 Centnern zu
20 ¹ / ₄ fr. | | 2,700 " — " |
| 11. Schaffhausen, nach §. 41,
Ziffer 2, von 180,000 Ctrn.
zu 12 fr. | | 36,000 " — " |
| | Transport | 112,658 fl. 20 fr. |
| | | 4. |

	Transport	112,658 fl. 20 fr.
IV. Großhünningen und V. Basel.		
12.	Ulm, nach §. 43, Ziffer 6, von 60,000 Centnern, zu 20 ¹ / ₄ fr.	20,250 " — "
13.	Augsburg, nach §. 43, Ziff. 6, von 60,000 Centnern zu 25 ³ / ₄ fr.	25,750 " — "
14.	Bregenz, nach §. 43, Ziff. 6, von 30,000 Centnern zu 25 ³ / ₄ fr.	12,875 " — "
Zusammen von 598,000 Ctrn.		171,533 fl. 20 fr.

§. 45.

Vergleichung der Einnahme der Ringigthalbahn mit jener der Höllenthalbahn.

1) Die Länge der Baulinie der Bahn durch das Ringigthal ist 37¹/₂ Stunden; bei der Bahn durch das Höllenthal wird sie betragen:

a.	von Altbreisach bis zur alten Eisenbahn, nach §. 40, Ziffer 2	4 ¹ / ₂
b.	bis Ludwigshafen	25 ³ / ₄
		30
c.	Nebenbahn von Neustadt über Bonndorf bis an die Grenze des Kantons Schaffhausen	7 ¹ / ₂
		37 ¹ / ₂

Die Eisenbahn wird keine ununterbrochene seyn, weil die Lokomotive, womit man auf allen Wegen, auch über Berge fahren könnte, bis heute noch nicht erfunden ist. Die Länge des Weges von dem Punkte des Thals, wo die Eisenstraße aufhören muß, bis zu jenem der Hochebene, wo sie wieder beginnen kann, dürfte jedoch höchstens vier Stunden ausmachen. Nach

Abrechnung dieses Betrages bleiben daher noch zu bauen übrig 33¹/₂ Stunden.

Von der Roheinnahme, S. 44, fallen hienach auf eine Stunde 5120 fl. 24 fr.

Nach S. 31, Ziffer 5, ist diese Einnahme bei der Kinzigthalbahn nur 3000 fl. — fr. folglich weniger 2120 " 24 " was von jenen 3000 fl. nahe 71 Prozente ausmacht.

2) Die Einnahmen von der alten Bahn betragen:

a. Von Offenburg bis Freiburg von 260,000 Centnern zu 14 fr., nach S. 31, Ziff. 6	60,666 fl. 40 fr.
b. Von Rehl bis Offenburg für Zürich von 10,000 Centnern zu 4 ¹ / ₂ fr.	750 " — "
c. Von der Einmündung der Altbreisacher Bahn bis Freiburg, von 8000 Centnern zu 1 ¹ / ₄ fr.	166 " 40 "
d. Von Leopoldshöhe bis Freiburg von 150,000 Centnern zu 13 fr.	32,500 " — "
	<hr/>
	94,083 fl. 20 fr.

3) Nun ist aber dieser Einnahme gegenüber der Nachtheil zu berechnen, welcher für die Verwaltung der Bahn daraus entspringt, daß diese unterbrochen ist, d. h. in der Wirklichkeit aus zwei, durch eine Landstraße von vier Stunden verbundenen, Bahnen besteht.

Was den Verkehr betrifft, wird die Sache einfach folgende seyn. Die Eisenbahnverwaltung übernimmt die Beförderung der Güter

vom Ende der einen Bahn bis zum Anfang der andern, der Staat baut zu diesem Zwecke eine gute Straße, die er diesem Bezirk längst schuldig ist, und der Fahrpreis von einem Centner für die Stunde wird erhoben, wie wenn die Bahn ununterbrochen, d. h. nur eine wäre. Können wir annehmen, daß ohne diese Unterbrechung die Betriebskosten der Verwaltung von der ganzen Bahnlänge um 6 fr. vom Centner geringer wären, so beträgt dieses von 598,000 Centnern . . . 59,800 fl. — fr.

Es bleiben daher der Eisenbahnkasse von der Einnahme Ziffer 2 noch übrig . . . 34,283 " 20 "

Diese betragen 20 Prozente der Einnahme von der neuen Bahn und es fallen hievon . . . 1,023 " 20 "

auf eine Stunde. Rechnen wir jenen Rest zur Einnahme von 171,533 " 20 " so steigt sie auf . . . 205,816 " 40 "

und kommen hievon auf eine Stunde . . . 6,141 " — "

Die Einnahme des Kinzigthals S. 31, Ziff. 5, ist hienach gegen die obige im Ganzen um beinahe 105 Prozente geringer.

4) Kenner mögen entscheiden, ob die Kosten der Anlage und des Betriebs von einer Stunde bei der Kinzigthalbahn und bei der Höllenthalbahn durchschnittlich die nemlichen sind. Im bejahenden Falle würde die reine Einnahme der einen gegen die andere Bahn, d. h. die zu Deckung der Zinsen des Baukapitals übrig bleibende Summe, in dem vorigen Verhältnisse stehen.

5) Die Kinzigthalbahn, wenn sie keine Unterbrechung hat, befördert die Güter und Personen allerdings schneller als die Bahn

durch das Höllenthal. Auf den Güterzug kann dieses aber nur höchst unbedeutend wirken, und was die Bahn als Reisemittel betrifft, wird durch Eilwägen das in dieser Beziehung Genügende ebenfalls geschehen können. Nicht zum Dienst für Personen, sondern für Güter, namentlich für rohe Erzeugnisse des Berg- und Landbaus wurden die ersten Eisenbahnen gebaut. Jene Elemente des Staatsreichthums aber fordern vielen Raum und sehr geringe Fahrpreise. Die Eisenbahn, welche diesen Forderungen am meisten genügen und diese Vortheile ihrer geographischen Lage nach den Landeserzeugnissen im ausgedehntesten, reichsten Maße zuwenden kann, ist die beste und ihre Bauwürdigkeit die größte.

§. 46.

Verhältniß zum innern Verkehr.

Die Güterdurchfuhr auf Eisenbahnen ist keine Erwerbsquelle der Bürger, sondern eine Einnahmsquelle des Bahneigenthümers, in Baden also des Staates. Je reichere Einnahmen die Eisenbahn hat, je eher kann sie sich aus eigenen Mitteln schuldenfrei machen und den Staat in die glückliche Lage setzen, die Anforderungen des inneren Verkehrs zu befriedigen. Nicht die Beförderung der Durchfuhr an sich selbst, sondern jene Befriedigung ist Zweck des Staates. Durchfahrende ausländische Güter sollen die Mittel liefern, den Inlandsgütern von der Staatsbahn möglichst großen Nutzen zu verschaffen. Hinsichtlich der Durchfuhr würde eine Fortsetzung der badischen Eisenbahn von Leopoldshöhe dem Rheine nach bis Möskirch, mit einer Nebenbahn von Herdern

nach Zürich, von Singen nach Constanz, von Stockach nach Ludwigshafen, vielleicht nicht minder ergiebig seyn; allein der inländische Verkehr wird von einer Bahn, die über 30 Stunden lang an der Grenze des Landes liegt und zweimal das Ausland berührt, kaum halb so viel benutzen können, als von einer mitten im Lande gelegenen. Darauf beruht eben die größere Bauwürdigkeit der Bahn von Altbreisach nach Donaueschingen, beziehungsweise nach Schaffhausen daß sie die Mitte der Linie zwischen Offenburg und Basel durchkreuzt, und von diesem Mittelpunkt aus die dem Verkehr des Landes am meisten zusagenden Bahnen führen.

Die Landschaften, welche bei der hier erörterten Frage vor allen theilhaftig sind, die Baar, die Ortenau, das Breisgau, werden hierüber ihre Stimmen abgeben.

Die Baar wird sich für die Verbindung zwischen Donaueschingen und Freiburg erklären, da sie auf dieser mit einem Umwege von nur 6 Stunden auch mit Offenburg und dem Unterlande verkehren kann, während ohne eine Bahn nach dem Breisgau und dem Elsaß ihrem zehnmal schwereren Verkehr nach diesen Richtungen gar nicht geholfen wäre. Die Fahrt auf der Eisenbahn von Donaueschingen über Offenburg nach Freiburg würde mit einem Umweg von 22 Stunden verbunden seyn.

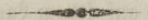
Die Ortenau wird dem Breisgau das reiche Gebiet, die Dichtigkeit der Bevölkerung, die längere Ausdehnung der Bahn, die dadurch vergrößerte Mittheilung des innern Verkehrs, den technischen Vorzug, den schnellern Dienst dieser Linie entgegen stellen. Sie wird zu bedenken geben, daß der Bau einer Bahn durch das

Kinzigthal eine gerechte Anerkennung der natürlichen Vorzüge, des langen Besizes und der dadurch erworbenen, blühenden Zustände dieses Thales sei; diese zu erhalten und zu mehren werde die nächste Pflicht des Staates sein. Von den Redeführern für die Ortenau werden auch solche Gründe, die minder wesentlich sind, aber dennoch am stärksten lauten, gegen Breisgau auftreten. Z. B. Die Bahn durch das Kinzigthal ist ja schon ausgesteckt; ihre Herstellung ist eine längst beschlossene; im Jahr 1837 und seither auf jedem Landtage war nur von ihr die Sprache; die öffentliche Meinung, die Presse, alle Welt ist für die Kinzigbahn, wo aber wurde jemals von einer Höllenthalbahn gelesen oder gesprochen? Den guten Städten Altbreisach und Bonndorf, Neustadt und Löfingen, der erleuchteten Handelskammer in Freiburg ist eine Bahn durch das Höllenthal noch nie in den Sinn gekommen!

Und dennoch wird das Breisgau bei diesem Kampfe über die Ortenau siegen. Aus ganz natürlichen Gründen.

Zunächst wird die Bahn von Freiburg über Bonndorf nach Schaffhausen ihre eigenen Ansprüche geltend machen, und diesen nöthigenfalls den Alles überwiegenden Grund beifügen, daß sie für den Staat, wenn er im Weltverkehr erhalten will, was er von jeher besitzt, und erringen soll, was ihm von Natur gebührt, eine Nothwendigkeit ist. Neustadt und Löfingen werden sich dieser Erklärung anschließen und zu Ausgleichung der auf wesentliche Dinge gegründeten Einwendungen des Kinzigthals Thatsachen von gleicher Natur und gleichem Gewicht anzuführen wissen. Die Bahn von Altbreisach nach Freiburg wird auf ihre

reiche Mitgift hinweisen. Anlangend den nicht zur Sache gehörigen Einwand der ganz neuen Erfindung einer Höllenthalbahn dürfte unmaßgeblich bloß zu erwiedern sein, daß das Pulver nicht in der Ortenau, sondern im Breisgau erfunden wurde.



27
25



19 26166 6 031

BLB Karlsruhe

