

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

Abschnitt V. Basel

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

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 $25\frac{3}{4}$ fr. | 17,166 " 40 " |
| 5. | Roschach, nach §. 26, 31,
Ziffer 5, von 10,000 Ctrn.
zu $25\frac{3}{4}$ 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
$20\frac{1}{4}$ 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 $\frac{1}{4}$ fr.	20,250 " — "
13.	Augsburg, nach §. 43, Ziff. 6, von 60,000 Centnern zu 25 $\frac{3}{4}$ fr.	25,750 " — "
14.	Bregenz, nach §. 43, Ziff. 6, von 30,000 Centnern zu 25 $\frac{3}{4}$ 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 37 $\frac{1}{2}$ Stunden; bei der Bahn durch das Höllenthal wird sie betragen:

a.	von Altbreisach bis zur alten Eisenbahn, nach §. 40, Ziffer 2	4 $\frac{1}{8}$
b.	bis Ludwigshafen	25 $\frac{3}{8}$
		30
c.	Nebenbahn von Neustadt über Bonndorf bis an die Grenze des Kantons Schaffhausen	7 $\frac{1}{2}$
		37 $\frac{1}{2}$

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 . . . 33 $\frac{1}{2}$ 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 Kehl bis Offenburg für Zürich von 10,000 Centnern zu 4 $\frac{1}{2}$ fr.	750 " — "
c. Von der Einmündung der Altbreisacher Bahn bis Freiburg, von 8000 Centnern zu 1 $\frac{1}{4}$ 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.

