

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 III. Neubreisach

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

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. Diesem 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
 Tuttlingen 48 — 2 46
 Lüdingen 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 $\frac{3}{4}$
c. — Ulm . . . . .	. 33
	<hr/>
	65 $\frac{3}{4}$

3) Herdern.

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

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 $\frac{3}{4}$
Herdern 34 $\frac{1}{8}$. 41	75 $\frac{1}{8}$

S. 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 Kanalgüter, 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 Weg 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 Ansichten 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 Bau's 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 theilhaftigen 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 $\frac{3}{8}$
2) Schaffhausen	43
3) Ludwigshafen	43 $\frac{1}{4}$

Die Straße Feuerthalen geht hiernach an Wohlfeilheit allen vor. Die Fracht über Schaffhausen steht aber nur um 2 $\frac{3}{8}$ 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 Großhünningen 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