

# **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 II. Straßburg

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

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

## Constanz.

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

## Schaffhausen.

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

Durch das Kinzigthal beträgt hienach die Entfernung nach Ludwigshafen und Constanz 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> und über Neustadt nach Schaffhausen 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 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><math>23\frac{3}{4}</math></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><math>19\frac{3}{4}</math></u>
c. — Grenze	. . . . .	$8\frac{3}{4}$
		<u><math>28\frac{1}{2}</math></u>
d. — Cannstadt	. . . . .	$8\frac{1}{2}$
		<u>37</u>
e. — Ulm	. . . . .	$19\frac{3}{4}$
		<u><math>56\frac{3}{4}</math></u>
f. — Augsburg	. . . . .	26
		<u><math>82\frac{3}{4}</math></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 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3) Freiburg — Ludwigshafen . . . . .	88
4) Bretten . . . . .	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
5) Pforzheim . . . . .	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

## II. Ohne Unterbrechung des Landwegs durch den Bodensee.

Freiburg — Ludwigshafen.

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

Offenburg — Ludwigshafen.

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



## Offenburg — Constanz.

a. Bis Constanz . . . . .	44 $\frac{3}{4}$
b. — Lindau . . . . .	22 $\frac{1}{2}$
	67 $\frac{1}{4}$
c. — Augsburg . . . . .	32
	<hr/> 99 $\frac{1}{4}$

Nach ihrer Größe geordnet:

- 1) Offenburg — Ludwigshafen . . . . . 87 $\frac{1}{4}$
- 2) Bretten . . . . . 90 $\frac{1}{2}$
- 3) Pforzheim . . . . . 92 $\frac{3}{4}$
- 4) Freiburg — Ludwigshafen . . . . . 93 $\frac{1}{4}$
- 5) Offenburg — Constanz . . . . . 99 $\frac{1}{4}$

Von Augsburg, wo sich die Eisenbahnen von Friedrichshafen und Lindau begegnen, beträgt die Eisenbahnlinie bis München 13,65 = 13 $\frac{1}{2}$  Stunden.

Die Fracht von Straßburg bis München kommt also bei jeder vorstehenden StraÙe um 13 $\frac{1}{2}$  fr. höher.

Im Falle Ziffer I. gehen die Straßen über Ludwigshafen und Constanz den Straßen über Bretten und Pforzheim sämtlich vor, im Falle Ziffer II. hingegen ist ihnen bloß die Linie Offenburg — Ludwigshafen überlegen.

## Richtung

nach Bregenz, Tyrol, Verona.

§. 22.

Der Güterzug von Straßburg nach Bregenz hat bisher seinen Weg über Ludwigshafen genommen.

Die Fracht von Straßburg nach Bregenz beträgt:



## I. Bei Unterbrechung des Landzugs durch den Bodensee.

A. Ohne Fortsetzung der badischen Eisenbahn.

- 1) Freiburg — Ludwigshafen 47. 12. 25<sup>3</sup>/<sub>4</sub> 84<sup>3</sup>/<sub>4</sub>
- 2) Offenburg — Ludwigshafen 41. 12. 33<sup>1</sup>/<sub>4</sub> 86<sup>1</sup>/<sub>4</sub>
- 3) Offenburg — Constanz 44<sup>3</sup>/<sub>4</sub>. 9. 37<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 91<sup>1</sup>/<sub>4</sub>

### 4) Bretten.

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

### 5) Pforzheim,

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

	Transport	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
6. — Bregenz, Schiffslohn	.	6
		<u>96<sup>3</sup>/<sub>4</sub></u>

B. Wenn, in Betracht des Zuges nach Schaffhausen, S. 15, die Eisenbahn von Freiburg bis Neustadt 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stunde fortgesetzt wird.

1) Freiburg — Ludwigshafen	84 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
2) Offenburg — Ludwigshafen	.	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3) Bretten	.	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4) Pforzheim	.	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

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 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4) Pforzheim	.	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

## II. Ohne Unterbrechung des Landzuges durch den Bodensee.

S. 23.

A. Ohne Fortsetzung der badischen Eisenbahn.

1) Freiburg — Ludwigshafen:	
a. bis Freiburg	21 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
b. — Ludwigshafen	25 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> St. zu 2 fr. 51 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
	<u>72<sup>3</sup>/<sub>4</sub></u>
c. Bregenz, S. 4 B, 17 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> St. zu 2 fr.	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
	<u>108<sup>1</sup>/<sub>4</sub></u>
2) Offenburg — Ludwigshafen	110 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3) Offenburg — Constanz:	
a. bis Offenburg	7 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	<u>Transport 7<sup>1</sup>/<sub>4</sub></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 Konstanz, 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-	
hufen, Stein, Conſtanz . . . . .	$2\frac{3}{5}$
3) Schiffelohn . . . . .	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 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
2) Dffenburg — Neuhaus . . . . .	44 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3) Dffenburg — Singen . . . . .	45
4) Freiburg — Neuhaus.	
a. Bis Donaueschingen 21 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> . 13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> .	34 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
b. — Schaffhausen 8 Stunden zu 2 fr.	16
	<hr/>
	50 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
5) Freiburg — Engen.	
a. Bis Donaueschingen . . . . .	34 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
b. — Engen . . . . .	6
	<hr/>
	40 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
c. — Schaffhausen, §. 15 von 6 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> St. zu 2 fr . . . . .	12 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
	<hr/>
	53 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
6) Kolmar — Waldshut, §. 26 D . . . . .	54

Der Unterschied zwischen 1 und 6 ist 14<sup>1</sup>/<sub>4</sub> fr.  
oder nahe 36 Prozent.

## §. 29.

Vergleichung der Frachtverhältnisse in Bezug auf Winterthur.

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



- 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 Konstanz 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 Prozente.