

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Vertheidigung des Vorschlags, eine Eisenbahn durch das Höllenthal nach Ludwigshafen statt durch das Kinzigthal nach Konstanz zu bauen

Heß, Heinrich

Freiburg i.Br., 1846

[Text]

[urn:nbn:de:bsz:31-246974](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-246974)

Die Carlsruher Zeitung Nr. 87 enthält eine Correspondenz vom Fuß des Schwarzwaldes, 27. März, die Eisenbahnangelegenheiten betreffend, worauf wir dem in dieser ernstlichen Sache nach Wahrheit begierigen Publikum folgende Erwiderung mitzutheilen die Pflicht und die Ehre haben.

Zuvörderst wird in jenem Artikel behauptet, daß die Kinzigthalstraße von den ältesten Zeiten bis auf den heutigen Tag den Verkehr zwischen dem nördlichen Deutschland, Holland, Belgien und theilweise auch Frankreich nach dem Bodensee, der Schweiz, Italien und den südlich gelegenen Ländern überhaupt vermittelt habe. Sie sei für jenen Verkehr und namentlich für die rheinaufwärts kommenden und dahin abgehenden Güter die von der Natur vorgezeichnete Richtung, es sei dieses allgemein anerkannt, und durch die Masse der Güter, welche sie benutzen, vollkommen gerechtfertigt. Mit gerechter Zuversicht sehe man der baldigen Ausführung des Projectes einer Eisenbahn von Offenburg durch das Kinzigthal an den Bodensee entgegen und nun werde unter Bezugnahme auf eine kleine Schrift zur Erörterung der Frage, ob eine Eisenbahn durch das Kinzigthal oder Höllenthal zu bauen sei? dagegen eingewendet, daß die Kinzigbahn durchaus unfähig wäre, im Verkehr von Frankfurt und dem Niederrheine her nach Lindau, Bregenz und Chur die Concurrenz von Württemberg, und bei dem Güterzug von Straßburg nach Zürich die Concurrenz des Elsasses abzuwenden.

Zu Beleuchtung dieses Gegenstands führen wir folgende Thatsachen an. Von Heidelberg, wo die Waarenzüge von

Frankfurt und Mannheim sich begegnen, beträgt die Stundenlänge der Landstraßen: bis Friedrichshafen über Bretten, Stuttgart und Reutlingen $57\frac{1}{2}$, über Färsfeld und Heilbronn 59, nach Ludwigshafen über Bretten und Tuttlingen $52\frac{3}{4}$, über Donaueschingen $61\frac{3}{4}$, nach Constanz über Tuttlingen $59\frac{3}{4}$, über Donaueschingen $65\frac{1}{2}$, über Offenburg nach Ludwigshafen $63\frac{1}{4}$, nach Constanz 67. Aus diesen Entfernungen und einem Ueberblick der Landkarte geht hervor, daß die Straße über Bretten oder Heilbronn durch Württemberg in der Richtung von Heidelberg an den Bodensee im natürlichen Vortheil stehe. Die Schiffsöhne nach Bregenz und Rorschach sind von Friedrichshafen 6, von Ludwigshafen 12, von Constanz 9 Kreuzer; die Fracht von Mannheim nach Rorschach, St. Gallen und Chur war bis zum Jahr 1843 auf der Route über Friedrichshafen um 24 Kreuzer vom Centner wohlfeiler, als sie auf der Straße durch das Kinzigthal gekommen wäre.

Eine Benutzung der Kinzigstraße von Frankfurt oder Mannheim her nach dem Bodensee, hat vor dem 1. Juni 1844, wo die Eröffnung der Eisenbahn bis nach Offenburg eintrat, unter solchen Verhältnissen gar nie statt finden können. Seit jener Zeit nahm der Güterzug von Mannheim nach Rorschach allerdings theilweise seine Richtung nach Ludwigshafen und Constanz, weil die zwischen Bruchsal und Offenburg liegende Strecke von 22 Stunden gebahnt wurde und hiedurch jener Frachtnachtheil bis auf einen Betrag von 2 Kreuzer sich gemindert hat. Die in obigem Artikel dem Kinzigthale zugeschriebenen natürlichen Vorzüge, die Behauptung der Güterzug vom Niederrhein habe von jeher keinen anderen Weg genommen, und dieses Alles sei weltbekannt, mag nun jeder Unbefangene mit obigem Vortrage der wirklichen Verhältnisse vergleichen. Dem Verfasser jenes Artikels durfte das Talent zu Erfindungen in der That nicht abzuspochen sein, wenn die gegen seine Angaben vorgetragene Thatsachen richtig sind.

Ob eine Eisenbahn von Offenburg durch das Kinzigthal nach Ludwigshafen oder Constanz fähig sei, bei dem Zuge nach Chur die Concurrrenz von Württemberg zu bestreiten? beleuchten wir in Folgendem, unter Zugrundlegung der Stundenzahl der Landstraßen, da jene der künftigen Bahnlilien noch nicht bekannt ist. Die Fracht von Heidelberg beträgt, unter der Voraussetzung, daß auf der Strecke von Bruchsal bis zur Grenze bei Bretten zwei, auf allen übrigen Landstrecken aber nur ein Kreuzer vom Centner für die Stunde erhoben werde: über Bretten, Raanstadt, Ulm, Friedrichshafen bis Rorschach $73\frac{3}{4}$, von da bis Chur weitere $22\frac{1}{2}$, zusammen $96\frac{1}{4}$, durch das Kinzigthal über Ludwigshafen $75\frac{1}{4}$ und $22\frac{1}{2} = 97\frac{3}{4}$, über Constanz 76 und $22\frac{1}{2} = 98\frac{1}{2}$. Der Erklärungsgrund dieser günstigeren Verhältnisse für die Kinzigstraße liegt darin, daß die Straße von Bretten über Ulm, welche hier als zukünftige Linie der Eisenbahn in Berechnung kam, 6 Stunden länger ist, als jene über Neutlingen und die Strecke von Bretten bis zur Grenze $4\frac{1}{4}$ Stunden mißt. Das Uebergewicht von Friedrichshafen besteht gegen Ludwigshafen in $1\frac{1}{2}$, und gegen Constanz in $2\frac{1}{2}$ Kreuzer.

Die Zeit naht, wo durch Vorlagen der Regierung an die Stände die Ziffern der Bahnlilien, Schiffslohne u. s. w. ihrem wirklichen Betrage nach genau bekannt werden. Einstweilen müssen auch wir die Ansicht theilen, daß die Ablenkung des Güterzugs nach Lindau, Bregenz und Chur von der Richtung nach Friedrichshafen der Kinzigbahn unmöglich sei, und jeder Versuch, denselben für die Zukunft nach Ludwigshafen oder Constanz zu leiten, für die Unternehmer dieser Bahn von keinen ersprieslichen Folgen wäre. Nie wird sich Württemberg einen gewinnreichen Besitz entreißen lassen, auf den ihm Natur und Herkommen ein stärkeres Recht geben.

Auf die Möglichkeit einer Concurrrenz mit diesem Staate so weit es den Zug von Heidelberg nach St. Gallen und

Chur betrifft, muß das Kinzigthal wie das Höllenthal verzichten, wenn die Fortsetzung der badischen Bahn nicht in der kürzesten Verbindung über Schaffhausen, Frauenfeld und St. Gallen, oder aber nach Zürich ausgeführt wird. Eine Eisenbahnverbindung zwischen Zürich und Chur über Wallenstadt und Sargans, wie zwischen Rorschach und Chur nach St. Gallen ist gesichert.

Die Entfernung von Heidelberg bis Chur ist: durch das Kinzigthal über Constanz mit Berührung des Bodensees $98\frac{1}{2}$, ohne diese $97\frac{1}{2}$, über Donaueschingen, Neuhaus und Eglisau $95\frac{3}{4}$, über Winterthur 97; durch das Höllenthal: über Niedern und Eglisau $97\frac{1}{4}$, über Waldshut und Klingnau $98\frac{1}{4}$, über Schaffhausen und Winterthur $100\frac{1}{2}$.

Von allen diesen Linien werden vorerst jene von Donaueschingen über Neuhaus nach Zürich, sei es bei der Concurrenz mit Württemberg oder mit dem Elsaß, ganz außer alle Beachtung fallen, weil die acht Stunden lange Strecke von Donaueschingen bis Schaffhausen wegen des Randengebirgs Niemand bauen wird.

Von dem Bau einer Eisenbahn von Constanz, dem Seenufer entlang nach Rorschach und andern Linien, bei denen möglicher Weise noch eine Aussicht für die Kinzigbahn zu schöpfen wäre, hört man gar Nichts. Die Frage wegen der Concurrenzfähigkeit mit Württemberg halten wir hiemit auf gehörige Weise beleuchtet.

Zur weitem Concurrenz mit dem Elsaße übergehend ist vor Allem bekannt, daß eine Bahnlinie über Straßburg und Basel, Zürich und Chur von den Mündungen des Rheins und der Seine an bis Genua kraft Verträgen zu Stande kommt. Diese Linie berührt lediglich das linke Rheinufer, die Verbindung zwischen Basel und Zürich soll übrigens, wenn es Baden genehmigt, auf dem rechten Ufer über Waldshut zur Ausführung kommen.

Die Bahn durch das Elßaß von Straßburg über Kolmar nach Basel hat eine Länge von $32\frac{1}{2}$ Stunden; die Strecke von Basel auf der linken wie auf der rechten Rheinseite bis zur Mündung der Aar in den Rhein bei Koblenz, und Waldshut wird 13, die weitere bis Zürich 10 Stunden betragen. Das Bahngeld bis Zürich besteht hiernach in $55\frac{1}{2}$ fr. Da zwischen der Kinzigbahn und Zürich weder über den Randen noch von Singen an über Stein oder Schaffhausen eine Eisenbahnverbindung besteht, so kann sie mit der Kolmarer Bahn nie concurriren.

Es handelt sich nun darum, ob Baden durch Fortsetzung seiner Staatsbahn von Freiburg durch das Hölenthal in der Richtung über Eglisau, Waldshut oder Schaffhausen den Waarenzug von der französischen auf die deutsche Seite lenken könne.

Sie fordert im ersten Falle (Grenze von Zürich) 19, im zweiten (Grenze von Aargau) 17, im dritten (Grenze von Schaffhausen) 15 Stunden auf badischem Gebiet. Bei jeder dieser Richtungen wird in baulicher Beziehung die gleiche Schwierigkeit obwalten und jede verbürgt die Erreichung des Zwecks, weil eine Staatsbahn gegen eine Actienbahn concurrirt und jene gegen diese, von Straßburg bis Zürich gerechnet, über Eglisau um $8\frac{1}{4}$, über Waldshut um $7\frac{1}{4}$, über Schaffhausen um 5 Stunden kürzer ist. Dieser natürliche Vorzug wird noch zwei Stunden mehr betragen, wenn einmal auch die Straße von Kehl über Altenheim nach Dingslingen gebahnt ist.

Straßburg liegt von Waldshut auf der Linie über Kolmar $45\frac{1}{2}$ Stunden entfernt. Die Entfernung von Straßburg über Kehl, Freiburg und Thiengen bis Waldshut beträgt 67 Stunden. Hievon ist die $1\frac{1}{4}$ Stunden lange Strecke bis Kehl ungebahnt; die Länge der Staatsbahn von Kehl bis Freiburg besteht in $18\frac{3}{4}$ Stunden. Die Fracht über

Freiburg bis Waldshut wäre daher nur $38\frac{1}{4}$ mithin $7\frac{1}{4}$ fr. oder nahe zwanzig Procent geringer.

Baden wird bei Genehmigung der Bahnrichtung von Basel nach Zürich auf seinem Gebiet jedenfalls dafür sorgen, daß von Seiten der Schweiz gegen den Anschluß der Hölenthalbahn bei Waldshut kein Hinderniß obwalten kann. Hienach ist die Behauptung, daß die Kinzigbahn bei dem Zuge nach Zürich unfähig sei mit dem Elsas zu concurriren, vollkommen wahr. Dagegen hat Baden allerdings nicht unbedingt nothwendig, durch das Hölenthal nach Schaffhausen zu bauen, wenn es den Waarenzug von Straßburg nach Zürich, Ghur und Genua über Freiburg leiten will, denn offenbar gewährt ihm die Richtung über Waldshut für die Erreichung jenes Zweckes noch eine weitere und zuverlässigere Bürgschaft; auch gehört die Richtung über Gylsfau, welche die kürzeste ist und dem Interesse von Zürich vielleicht am meisten zusagen würde, wenigstens nicht zu den Unmöglichkeiten.

Die Möglichkeit durch Gegen Gründe nachzuweisen, daß die in vorstehender Erörterung angenommenen Thatsachen irrig sind, wird Niemand bezweifeln; das Interesse der Wahrheit und die Wichtigkeit des Gegenstandes scheinen jedoch dringend zu fordern, daß eine solche Nachweisung in einer genügenden Weise geschehen möge. Mit bloßen Worten können Ergebnisse, die sich auf Ziffern gründen, natürlich nicht widerlegt werden.

Die Concurrenz mit Württemberg bezüglich auf den Güterzug von Heidelberg nach Schaffhausen und Winterthur ist einer Privatbahn von Offenburg an den Bodensee, ohne Nebenbahn von Donaueschingen oder Singen nach Schaffhausen, wenn Württemberg die Bahn von Heilbronn nach Tuttlingen baut, rein unmöglich, und die jüngsten bayerischen Kammerbeschlüsse über den Staatsbau der Eisenbahnen

werden auch den Bau jener weitem Bahn als Staatsbahn zur Folge haben.

Ein Badischer Staatsbahn wollen wir keineswegs die Fähigkeit absprechen, unter sonst gleichen Umständen mit beiden Württembergischen Staatsbahnen im Gütertarif gleichen Schritt zu halten, einer Actienbahn aber dürfte dieses sicher nicht gelingen. Es liegt dieses in dem Endziel der Eisenbahnen und den Rücksichten, welche ihren Bau, ihre Zuglinien und ihren Gütertarif bestimmen. Den Staat leiten hierbei Grundsätze, die von den Unternehmern oder Inhabern einer Privatbahn keineswegs auch getheilt werden können. Der wahre national-öconomische Nutzen der Eisenbahnen ist der möglichst erleichterte Gütertransport, und diesen Zweck muß der Staat jedem andern voranstellen.

Es ist wahr, daß die schnelle und wohlfeile Beförderung von Personen an sich von Gewinn sein müsse, aber wie viele Reisende fliegen mit tausender Eile von Land zu Land, deren Reise kein wirklich nützlicher Zweck zu Grund liegt. Nicht für Jedermann ist die Zeit Gold und auch früher schon fuhren eben die Personen am schnellsten, welche am wenigsten zu versäumen haben. Wie sehr wahr ist es, daß viele Personen gar manche Fahrt auf der Eisenbahn machen, die von nützlicher Seite betrachtet, gar wohl hätte unterbleiben können. Man unternimmt die Reise, weil sie ja so schnell und so wohlfeil gegen frühere Zeiten ausgeführt werden kann, und gerade darum sind die von Gesellschaften unternommenen Bahnanlagen hauptsächlich auf den Reiseverkehr gegründet. Personen sind die angenehmste Waare, bei ihnen kommt es hauptsächlich auf Schnelligkeit an, die Fortschaffung der Güter ist Nebensache. Aber so darf der Staat nicht rechnen, weil ihm die Beförderung des Güterverkehrs, bei welchem es nicht auf Schnelligkeit sondern Wohlfeilheit ankommt, die Hauptsache ist.

Bei den werthvollen Erzeugnissen des Gewerbefleißes entscheidet ein geringer Gewinn an Transportkosten oft über die Möglichkeit des Absatzes und hiedurch über den Wohlstand ganzer Landesstheile.

Und dennoch sind die Bodenerzeugnisse, die Elemente des Staatsreichthums wie sie auf Seite 85. der Erörterung genannt werden, am meisten zu beachten und wenn der Staat baut, so wird die bauwürdigste Linie allerdings jene sein, welche dem innern Verkehr und namentlich jenen Elementen im ausgeheutern Maaße Nutzen bringt.

Wissen wir doch, daß die Holzpreise in manchen Städten und Dörfern des Landes für unbemittelte Familien kaum mehr zu erschwingen sind, während in entlegenen Gebirgsforsten die Stämme oft ungenützt verderben; daß der Preis des Getreides in dem einen Theile des Landes oft um ein Drittheil theurer ist als in dem andern. Der Staat kann diese drückenden Verhältnisse ausgleichen, wenn er die Eisenbahnen selbst baut.

Ueberhaupt ist keine Industrie, kein finanzielles Interesse von solchem Gewicht als der Ackerbau. Dieser steht in der Herabsetzung der Transportpreise seiner Erzeugnisse seiner möglichsten Ausdehnung und schönsten Entwicklung entgegen; aus der Vermehrung der Zahl und des Werthes seiner Producte entspringen keine Besorgnisse für die Zunahme und Art der Bevölkerung, weil unter allen industriellen Beschäftigungen jene des Landbaues die erste und natürlichste ist, die feste Grundlage aller Staaten bildend.

Die neue Zeit wendet ihre Thätigkeit, Kapital und Kraft mit Vorliebe der Baumwollenindustrie zu, deren Stoff einer Pflanze fremder Welttheile angehört. Welche Opfer fordert sie aber von dem Staat, während das Loos der Arbeiter, die sie beschäftigt, ein so unnatürliches und ihre Vermehrung so abschreckend ist. Gewährt dagegen der Staat den Kunkel-

rüben, den Sichorien, der Veredlung des Hanfes und Flachses, der Ausfuhr edlerer Weine und andern auf den Ertrag des Grund und Bodens hinwirkenden Erzeugnissen die Aufmunterung, welche er durch eine Eisenbahn geben kann, so würden jene Kräfte dahin gelenkt, wo die Arbeit das Wohlsein, die persönliche Freiheit und den sittlichen Werth der arbeitenden Familien nicht verkümmert, und das Fundament des Staates durch ihren natürlichen Zuwachs nicht gefährdet.

Nur dem Staat kann es nicht darauf ankommen, ob die zu einer Eisenbahn verwendete Million 4 oder 3 oder 2 Procente trägt, nur von ihm kann jene Bevorzugung oder gänzliche Befreiung der Erdproducte erwartet werden. Wir heben unter dem eigenthümlichen Vorzügen einer Staatsbahn gegen eine Actienbahn hier blos die aus jenen besonderen Staatszwecken auf ganz natürliche Weise entspringende Vermehrung der Güterbahnzüge hervor. Das Gewicht und der Raum, den die Bodenerzeugnisse fordern, ist gewiß zehnmal größer als jenes der Güter, welche eine Actienbahn aufnimmt oder aufnehmen kann. Die Staatsbahn wird daher in einem Tage oder einer Woche mehr Güterzüge haben und darum auch in der Beförderungszeit einer mit ihr wetteifernden Privatbahn überlegen sein. Bei der Mitbewerbung um die Durchfuhr, welcher die werthvolleren Güter angehören, ist diese Ueberlegenheit entscheidend. Je mehr Centner im Jahr eine Stunde Weges durchfahren, um so geringer wird dann auch jene Abgabe sein können, die dem Staat zu Verzinsung des Baukapitals und Abtragung der Hauptschuld für eine Stunde Weges nöthig ist.

Abgesehen von allen übrigen Verhältnissen ist die geographische Lage der Höllenthalbahn zu jenem Endziel des Staats die angemessenste. Je reichere Einnahmen die der Vollendung nahe, das Land von Laudenbach bis Leopoldshöhe durchschneidende Staatsbahn hat, je eher kann sie sich aus

eigenen Mitteln schuldenfrei machen; die Kinzigbahn entzieht, die Höllenthalbahn verschafft ihr jene Mittel.

Hierin liegt der entscheidende, vom Verfasser des Artikels ganz mit Stillschweigen übergangene Moment. Ein klarer Blick wird auf den ersten gewahrt, daß jener Entscheidungsgrund zentnerschwer sei, während die unzählige Menge von Gegen Gründen, die der Scharfsinn aufsucht, abwägt und sorgsam vorrechnet, im Ganzen nur einige Pfunde wiegen. Hierin liegt der Hauptgrund, aus welchem der gesunde Menschenverstand der Steuerpflichtigen den Schlagworten berühmter Redner des Ständesaals den sonst selten fehlenden Beifall versagen wird. Die Bahn von Altbreisach über Freiburg nach Ludwigshafen am Bodensee, verbunden mit einer Nebenbahn nach Schaffhausen, Egglisau oder Waldshut, sichert der alten Bahn die Zufuhr aller ausländischen Güter, die über Heidelberg und Straßburg eingehen, von Offenburg bis Freiburg, und führt ihr noch überdies jene zu, die über Altbreisach und Leopoldshöhe in das Land kommen.

Auf der Bahnstrecke oberhalb Donaueschingen, die bis Ludwigshafen 12 $\frac{1}{2}$, bis Constaaz 16 Stunden lang ist, bewegen sich keine andern Auslandsgüter als die von Frankreich oder Basel herkommenden und größtentheils über Friedrichshafen, Lindau oder Bregenz gehen; die Durchfuhr von Mannheim oder Frankfurt her berührt jene Strecke gar nicht. Bei der Zufuhr französischer Güter können jene, die auf der Bahn von Nanzig oder Lauterburg, oder auf dem Kanal der Marne zum Rhein in Straßburg ankommen, keinen nähern Weg als durch Baden machen; es ist dabei jeder Mitbewerbung überhoben, gehe die Bahn durch das Kinzigthal oder das Höllenthal. Anders verhält es sich aber bei dem Waarenzug von Frankreich auf der Bahn über Lyon oder Dijon und dem Kanal der Rhone zum Rheine; hier

tritt die Concurrenz der Schweiz ein und diese kann nur eine Bahn durch das Höllenthal bestegen; ohne sie beschränkt sich die Durchfuhr auf jener Strecke lediglich auf Straßburg.

Die geographische Lage der Höllenthalbahn, welche bei der Güterdurchfuhr diesen weit größern Zuwachs begründet, wird die nämliche Wirkung auch bei Durchreisenden und den Inlandsverkehr haben.

Bei diesem Bestand der Dinge ist die Menge von Gütern und Personen, wenn der Staat den Bau durch das Höllenthal vorzieht, auf der alten wie auf der neuen Bahn weit größer. Als natürliche Folge tritt dann auch eine Vermehrung der Bahnzüge ein, und wird hienach jene Bahn für Güter wie für Personen an Zeit und Geld vortheilhafter.

Bei gleichem Tarif und gleicher Stundenlänge wird die Einnahme von der Güterdurchfuhr bei der Ringbahn 3000 bei der Höllenthalbahn aber 7083 und wenn sie eine Unterbrechung von vier Stunden hat 6141 fl. betragen. Allerdings beruht diese Berechnung nur auf wahrscheinlichen Voraussetzungen, und wir werden jede Berichtigung, die sich auf gute Gründe stützt, ihrem vollen Gewichte nach anerkennen.

Gewiß ist die Sache der ernstesten Erwägung werth.

Man hört von vielen Seiten den sehr natürlichen und verzeihlichen Wunsch äußern, daß noch einige wo möglich alle bisherigen Handelsstraßen in Eisenbahnen umgewandelt werden möchten, und er wird auch gewiß dereinst in Erfüllung gehen. Die Eisenbahnen stellen uns die Straßen der Zukunft dar, wie solche zu Landstraßen und bei Fabriken auch zu Feldwegen dienen.

Es bewerben sich noch einige Landestheile unter Ansprüchen, die ihrer Natur nach ganz gleich sind, um die Verbindung mit den Württembergischen Bahnen. Kann der Staat ihre Ausführung, wenn er sie nicht selbst unternimmt, Andern versagen? Ist es gerecht den Strom des Handelsverkehrs in

seinem freien Laufe zu stören? Steht nicht jedem unabhängigen Staat die Umwandlung der sein Gebiet durchziehenden Straßen in Eisenbahnen zu, gleichviel ob andere Staaten dadurch gewinnen oder verlieren? Das Letztere ist allerdings der Fall, der Staat ist aber ebensowenig dem Nachbarstaat, als gewissen Theilen seines eigenen Gebietes, jene Ansprüche zu gewähren schuldig. Das Wohl des Ganzen ist in jedem wohlgeordneten Staate das erste Gesetz, und wer im Namen des einzelnen Staatentheiles jenes Verfassungsrecht dem Staate bestreitet, befindet sich in unnatürlicher Allianz mit jeder Beschränkung, die er auf politischem oder finanziellem Felde im Namen der Gesamtheit fordert. Je mehr die Summe beträgt, die der Staat im Gewährungsfall verlieren würde und je geringer der Betrag des Gewinns ist, der einer Gegend des Landes durch solche Nichtgewährung entzogen wird, je weniger kann der Staat Billigkeitsgründe obwalten lassen und es ist wohl ohne nähere Andeutung klar, welchen Landestheilen jene hiebei am wenigsten zur Seite stehen. Billig werden sich diese, so lange der Staat noch Eisenbahnschulden zu verzinsen und zu zahlen oder andere dringende Bedürfnisse zu decken hat, noch zu gedulden haben.

Nach dem Endziel, das der Staat bei den Eisenbahnen vor Augen hat, kann auch nur eine Bahn, die mitten durch das Land führt, dem Lande vollen Nutzen gewähren; gegen eine Bahn von Basel nach Konstanz entscheidet schon ihre Lage. Jede Eisenbahn, die dem Laufe eines Grenzflusses folgt, wird gleich diesem dem Inlandsverkehr nur halb soviel nützen, als eine Bahn oder ein Strom im Binnenlande. Der Staat gewinnt 100 Prozent, wenn er statt an der Rheingrenze in einem Flußthal des Schwarzwaldes bauen läßt.

Der Artikel, in seiner Theilnahme für die Kinzigbahn, nennt die Erfindung der Höllenthalbahn eine verunglückte und das Projekt dazu ein an sich selbst abentheuerliches, weil

die Anlage über die Höhen des Schwarzwaldes nur theilweise möglich wäre. Diesen Umstand halten wir für gar nicht entscheidend. Landstraßen, Eisenbahnen, Wasserstraßen mögen auf den verschiedenen Wegen von einem Ort zum andern, bei dem einen unter sich abwechseln, bei dem andern aber gar nicht, immer wird von diesen Wegen derjenige, der am wohlfeilsten ist, allen übrigen vorgezogen werden. Der Güterverkehr ist völlig unparteiisch; wie die Quelle den Berg hinab stets dahin fließt, wo es steiler ist, gehe es über graue Felsen oder durch grüne, blühende Ufer, so wählt auch jener Verkehr lediglich den wohlfeilern Weg; er zieht diesen, selbst wenn er durch Alpenpässe und Sandwüsten führt, dem ununterbrochenen, assicurirten, von allen Zollschranken befreiten Seewege vor.

An sich ist es gewiß von großem Werth, wenn die angestellte Untersuchung zeigt, daß die Unterbrechung zu beseitigen sei; kostet aber diese Beseitigung mehr als sie werth ist, so kann sie süglich unterbleiben, weil der Bau, auch wenn die Bahn keine ununterbrochene ist, dennoch mit Nutzen für den Staat auszuführen wäre, und die der Gesamtwohlfahrt angemessenste bleibt.

Wir erlauben uns noch eine weitere Gedankenäußerung über die Frage, ob für die Bahn von Engen an zum See Ludwigshafen oder Constanz zu wählen sei?

Bei der Richtung über Constanz würden $3\frac{1}{4}$ Stunden weiter zu bauen sein, die Frachten nach Friedrichshafen und Lindau um 3 bis 4 nach Bregenz und Norschach um dreiviertels Kreuzer für den Centner höher kommen.

Dieser Frachtunterschied wird bestehen, so lange die Güter von einem Hafen zum andern wie bisher zu Schiff befördert werden. Das Gegentheil setzt voraus, daß längs den Seeufern Eisenbahnen, die dem Güterverkehr größeren Vortheil als die Schifffahrt bieten, zu Stande gekommen sind.

Die Verlängerung der Bahn von Ludwigshafen über Sippelingen und Ueberlingen um $3\frac{3}{4}$ Stunden würde bei dem nämlichen Aufwand größere Dienste leisten; ihr Nutzen berührt in diesem Falle näher oder entfernter acht Amtsbezirke: Ueberlingen, Salem, Heiligenberg, Meersburg, Pfullendorf, Stockach, Möskirch und Stetten am kalten Markt, bei der anderen Richtung endet sie, unerstrecklich auf weitere badische Gebietsheile, in Constanz, und kann ihre Vortheile dann bloß auf die Amtsbezirke: Stockach, Radolzell und Constanz ausdehnen.

Der Staatsbau in der Richtung über Sippelingen befördert die Fortsetzung nach Friedrichshafen, Lindau und Bregenz und die Bewegung des Transits auf der Strecke von Donaueschingen bis zum See erstreckt sich hauptsächlich auf diese am deutschen Ufer gelegene Orte. Jener Bau wird, wenn die Bahn von Verona durch Tyrol nach Bregenz gebaut ist, die Badischen Bahnen mit denen von Württemberg, Bayern und Oestreich verbinden, den Waarenzug von Frankreich nach diesen Ländern ohne Verührung der Schweiz durch Baden führen und jenen von Basel eben dahin. Eine Fortsetzung der Bahn von Constanz nach Bregenz könnte nur durch die Schweiz gehen.

Wer an das Zustandekommen der Bahn nach Verona glaubt, ihre hohe Bedeutung im Weltverkehr einsieht und für den Zug nach Constanz keine besondere Vorliebe hat, ist gewiß schon aus jenem Grunde von der vortheilhafteren Wahl nach Ludwigshafen überzeugt. Der Verkehr gab Ludwigshafen bisher den Vorzug und eine Störung seiner freien Bewegung würde nur dann gerecht und billig sein, wenn das Wohl der ganzen Staatsgemeinde davon abhänge. Zur Ueberzeugung, daß dieser Fall vorhanden sei, zweifeln wir, bei aller Anerkennung der sehr natürlichen und beachtens-

wertben Wunsche von Constanz, je gelangen zu können. Nicht die Fortsetzung der Bahn am Ufer der Schweiz, sondern jene am Schwabenufer ist durch die großen Interessen der Kultur und Politik zunächst vorgezeichnet und für die Zukunft des Landes entschieden die beste. Wir müssen uns daher für Ludwigshafen erklären und den Erfolg der Zeit anheim stellen, die allerdings, wie die Landtagszeitung klar andeutet, unsern Vorschlag auf dem nächsten Landtage nicht krönen wird.

Die Landtagszeitung in einer nach dem 3. April erschienenen Nummer sagt in Bezug auf jenen Vorschlag:

„Sollen die Seegegend und das Rinzigthal veröden, damit die östliche Schweiz mehr aufblühe, soll Constanz zu Grunde gehen, damit Schaffhausen sich hebe, soll eine Bahn für das Ausland und nicht für Baden gebaut werden, so ist das Project ganz gut.“

Wir sind der Meinung daß diese Ausdrücke nicht von dem Redacteur dieser Zeitung herrühren können. Es ist so leicht als verdienstlos irgend einen Plan in Kraftausdrücken zu tadeln und wegwerfend zu behandeln; ein ernster Mann, wie jener Redacteur in der That ist, wird jene nie wählen, und eine so in die Augen fallende Versündigung an der Wahrheit zu vermeiden wissen. Er weiß ohnehin, daß ihm die Umstände in einem Sprechsaale, in welchem er die reichen Mittel seines vielseitigen Talentes entfalten und in Ansehung der Wahl seiner Mittel in gewohnter Weise noch weniger als in seinem Journal verlegen sein wird, den Ruhm des Erfolgs zum Voraus verbürgen.

Wir werfen nun noch einen kurzen Blick auf die Concurrenzfähigkeit dieser Bahn, bezüglich auf die Kosten der Anlage und des Betriebs mit Württemberg und dem linken Rheinufer.

Württemberg wird die obere Neckarbahn, deren Concurrenz hier in Frage liegt, mit Hauptrückicht auf den Güter-

verkehr bauen, der Bahn daher möglichst geringe Steigen und ein doppeltes Geleise geben. Um sehr mäßige Frachtpreise stellen zu können, wird es für seine Bahn ein größeres Baukapital aufwenden müssen. Baden wird dasselbe thun und unter der Voraussetzung gleicher Längen und Schwierigkeiten, woran Niemand zweifeln wird, in keinerlei Nachtheil stehen können.

Allerdings wird die Actienbahn von Straßburg bis Waldshut mit weit geringern Kosten ohne bedeutende Steigungen auszubauen und zu betreiben sein. Dieser Unterschied erstreckt sich aber nur auf die vom Himmelreich an bis Untereggingen gehende Linie; bleiben von dieser, was mit dem Grundgedanken unseres Vorschlags ganz übereinstimmt, vier Stunden ungebahnt, so wird solcher für den weitem Theil von keinem großen Belange mehr sein. Auch im entgegengesetzten Falle handelt es sich aber doch nur um die Frage: ob der Fahrpreis für die volle Länge der Bahn zu Erreichung des in Frage liegenden Zweckes bis zum Minimum, nämlich auf jenen Betrag herabsinken müßte, um welchen die Eisenbahn noch ohne Verlust Güter zu befördern vermag?

Die Entscheidung hierüber wird der technischen Oberbehörde auf Grundlage der Terrainstudien und anderer Quellen leicht sein; der Verfasser dieses gesteht mit der ihm eigenen Offenheit, daß ihm über rein technische Fragen kein Urtheil zustehe.

Carlsruhe am 21. April 1846.

