

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

**Kurze Vergleichung der Eisenbahn im Grossherzogthum
Baden**

Reuß, Jg.

Heidelberg, 1840

III. Besondere Kostenüberschläge

urn:nbn:de:bsz:31-33217

Beide Warthäuser sind mit Vorhallen versehen.

In dem Bahnhofe werden außer den sonst nöthigen Gebäuden für den Betrieb der Bahn noch die Wohnungen für den Maschinisten auf der linken und für Bürobeamten auf der rechten Seite des Bahnhofes dieses Jahr vollendet werden.

Die Fundamente des Bahnhofes in Mannheim bestehen aus einzelnen Pfeilern, die durch Gewölbebogen verbunden sind. Die Zwischenräume zwischen diesen Fundamenten werden bis zum gehörigen Niveau aufgefüllt.

Die Kosten des bloßen Bahnhofes dahier sind zu 1,64,940 Fl. 32 Kr. angegeben, wovon bis den 1ten März d. J. 60027 Fl. 6 Kr. ausgegeben waren, hierunter sind die Kosten für Unterbau der Bahn, Schienenlager, Schienen und deren Befestigung, welche sich auf 24396 Fl. 38 Kr. belaufen, nicht begriffen.

Der Ueberschlag für den Mannheimer Bahnhof ist zu 1,94,751 Fl. 25 Kr. und der hierzu gehörige Reservefond zu 9017 ausgegeben, in Summa also 203768 Fl.

III. Besondere Kostenüberschläge

zum Beweis, daß der solide Bau in der Regel auch der wohlfeilste ist.

Nachstehende Tabelle weist die Kosten für die im Bau begriffene Strecke nebst den andern 12 Sektionen nach Abzug der möglichen Ersparnisse nach. *)

*) Nach dem allgemeinen Organ für Handel und Gewerbe. Beilage zu No. 83.

Sektion.	Bezeichnung der Sektion.	Länge				Kosten der Sektion.					Bahnbamm mit Sta- tionsplät- zen. F.	In Summa F.
		der Sektion in Stufen	in Stund.	der Bahn in Stufen	in Stund.	Bahn mit Einem Gleise. F.	Stations- plätze. F.	Betriebs- Material. F.	Bahn- bamm mit Sta- tionsplät- zen. F.			
I.	Bon Mannheim bis Seibelsberg	6293	4,25	6293	4,25	889566	250000	100000	1239566	1239566	1239566	
II.	Seibelsberg bis Bruchsal	10578	7,14	16871	11,39	1348099	74296		1422395			
III.	Bruchsal über Durlach nach Karlsruhe	7315	4,94	24186	16,33	1052150	431800	396882	1463950	3283227		
IV.	Karlsruhe bis Pfaffatt	7756	5,24	31942	21,56	1079807	81068		1160575			
V.	Pfaffatt bis Doss	2278	1,54	34220	23,10	290356	110222		400578			
VI.	Doss bis Alppenweiler (Zimmerl).	10848	7,32	45068	30,42	1393118	342846		1735964			
XIII.	Alppenweiler bis Rehl	4141	2,80	49209	33,22	469058	119385	441354	588443	4327214		
VII.	Alppenweiler bis Dffenburg	4022	2,72	53231	35,93	597310	237295		834605			
VIII.	Dffenburg bis Dinglingen	5320	3,59	58551	39,52	692111	83634		775745			
IX.	Dinglingen bis Kenzingen	6053	4,09	64603	43,61	728053	140075		868128			
X.	Kenzingen bis Freiburg	8913	6,02	73517	49,63	1258148	216900	384082	1475048	4337608		
XI.	Freiburg bis Müllheim	9544	6,44	83061	56,07	1705586	13626		1842412			
XII.	Müllheim bis Bietl	9991	6,74	93052	62,81	1689192	168829	326811	1858021	14027244		
				Summa		13172554	2393176	1649129	15565730	17214859		

Unter Ersparnisse ist hier der Rückersatz für mehr gekauftes Gelände, nämlich die Parzellen, so wie verschiedene Aenderungen im Bausystem, welche billigeres Resultat zu geben, hoffen lassen; ferner der Erlös aus alten Gerätschaften, Wagen, Baracken u. zu verstehen.

Es leuchtet nun selbst ein, daß der Verkauf der nicht benutzten Parzellen bloß in Betracht der Nachbarlichkeit zu der Bahn erkleckliche Summen demnächst liefern wird

Der in vorstehender Tabelle verzeichnete Kostenüberschlag ist zu groß angenommen; in der Geschäftsnachweisung über den Bau der Eisenbahn*) sind die Kosten ohne Reservefond zu 15927088 Fl. und mit demselben zu 16,621,368 Fl. angegeben; Die Kosten für das zweite Schienengeleise belaufen sich auf 5,575,999 Fl., der Reservefond hierzu mit 318241 Fl. gibt 5894240 Fl. folglich die ganze Summe 22515600 Fl.

*) S. Geschäftsnachweisung der großh. bad. Verwaltung des Eisenbahnbaues für die Zeit vom April 1838 bis März 1840.

Der Aufwand für das zweite Schienengeleise ist aus folgender Tabelle zu ersehen. *)

Section.	Bezeichnung der Sectionen.	Unterbau der Bahn.		Schienenlage.		Schienen und deren Befestigung.		Summa der Kosten des zwei- ten Schienenge- leises.	
		fl.	fr.	fl.	l.	fl.	l.	fl.	fr.
I.	Von Mannheim bis Seibelberg	37098	56	96299	13	223793	58	357183	7
II.	Seibelberg bis Bruchsal	65970	53	165270	15	376187	3	607428	11
III.	Bruchsal bis Karlsruhe	66358	41	114294	51	259536	11	440189	43
IV.	Karlsruhe bis Raffatt	70374	56	121037	46	275829	28	467242	10
V.	Raffatt bis Dos	20672	38	35581	23	78850	29	135104	30
VI.	Dos bis Speyweiler	98426	18	169428	51	374039	48	641894	57
VII.	Speyweiler bis Dffenburg	29610	18	50628	52	116087	35	186326	45
VIII.	Dffenburg bis Dinglingen	47619	53	83121	52	189240	48	319982	32
IX.	Dinglingen bis Keningingen	44910	16	94415	20	215253	39	164579	15
X.	Keningingen bis Freiburg	80875	34	139220	57	317000	6	536096	37
XI.	Freiburg bis Müllheim	76924	5	148210	51	339442	47	564077	43
XII.	Müllheim zur schweizer Gränge	90647	25	156042	53	355407	15	602097	33
XIII.	"	40871	—	77110	23	174812	28	292793	51
	Summa	829860	52	1450656	27	3295481	35	5575998	54

Die Kosten des Betriebs-Materials sind folgende:

Benennung.	Preis per Stüd.	Mannheim nach Seibelberg		Seibelberg nach Karlsruhe.		Karlsruhe nach Sehl.		Mippenheimer nach Freiburg.		Freiburg nach Sehl.	
		St.	F.	St.	F.	St.	F.	St.	F.	St.	F.
Kotomotive	29377	2	58754	6	176262	7	205659	6	236262	5	146865
Diligences	3717	36	11140	9	33422	10	37136	8	129708	6	52281
Chars-à-bancs	2607	—	15642	12	29284	15	40105	12	31284	9	23473
Waggons	2200	—	13200	18	39600	20	44000	16	35200	12	26400
Truks	2279	12	4358	4	9116	5	11396	4	9116	3	6837
Stierwagen	2327	42	111249	48	111249	40	92708	40	92708	46	92708
Summa			214344	48	187685	12	431004	—	434279	36	318575

Die Diligences über Wagen I. Klasse können 24 Personen aufnehmen.
 " Chars-à-bancs ober " II. " " 40 " " aufnehmen.
 " Waggons ober " III. " " 40 " " aufnehmen.

Die Lokomotive sind aus der Maschinenfabrik von Scharps Robert & C. in Manchester, die Wagen sind in Aachen von Pauwels & C. zwar schön im Aeußern aber nicht so solid, wie es sich gehörte, construirt worden.

Die Kosten für die ganze Bahnstrecke von $62\frac{3}{10}$ Stunden, für 2 Geleise, sind zu 22515608 Fl. sammt Reservefond und Betriebs-Kosten angenommen also auf eine Meile circa 361406 Fl.

Der Kostenanschlag der rheinischen Eisenbahn von Köln bis zur belgischen Grenze von etwa 23 Stunden Länge ist zu 12250000 Fl. Stationsplätze, Bahnhöfe, Betriebsmittel zugeordnet, angenommen, die Doppelbahn kann nah auf 3500000 Fl. folglich der ganze Schienenweg mit 2 Geleisen auf 15750000 Fl. kommen, mithin die Meile etwa 1369478 Fl. kosten.

Die badische Eisenbahn ist gegen die beiden genannten nur dem Anschein nach kostspieliger. Beide sind durch Actiengesellschaften erbaut, denen es nicht so sehr um soliden Bau als um schnelle in betriebsetzung und dadurch baldigen Genuß der Renten des Baukapitals zu thun war.

Sie werden eben damit eher Reparatur bedürftig, der Zinsengenuß geringer, während dieser sich bei solidem Bau steigern und nach einer kurzen Reihe von Jahren den bei jenen Bahnen sogar noch übersteigen wird. Nimmt man nun noch Rücksicht, auf die Reisende, denen es nicht einerlei sein kann, ob sie bequem oder unbequem fahren können, so stellen sich auch von dieser Seite unverkennbare Vorzüge dar.

Diese Bequemlichkeit wird durch die Anwendung der ununterbrochenen Unterstüzung mit Brückschienen bedeutend befördert die auch neuerlich mehrfach in England gebraucht wurden, und deren man sich auch auf der Magdeburg-Dresdner Eisenbahn bediente.

Durch die fehlende Unterstüzung der Schienen zwischen den Stühlen dagegen wird eine gleichmäßige wellenförmige Schwankung herbeigeführt, die sehr nachtheilig auf die Stühle wirkt.

Ferner bedingt das Stuhlsystem eine leichtere Zerbrechlichkeit der Schienen, da dieselben nur an einzelnen Stellen eine Unterstützung von gleichem Metalle erhalten.

Für diese Bauart sprach sich auch der nordamerikanische Ingenieur Zimpel in seinem Werke über Eisenbahnbau aus. (Zimpel das Eisenbahnbauwesen, praktisch und populär dargestellt. Wien bei Förster 1840.)

Der Zusammenstoß der Schienen bei der badischen Eisenbahn geschieht stumpf (S. Tab. I. Fig. 1. 2.), was bei der Rheinischen und Belgischen nicht der Fall ist, indem dieselben sich unter einem Winkel treffen (S. Tab. II. Fig. 6) Dieser Zusammenstoß hat den Nachtheil daß die Spitzen leicht abgebrochen werden, wo durch alsdann ein Stoßen entsteht.

Durch das bisher Gesagte widerlegt sich der in einem öffentlichen Blatte eingerückte Aufsatz, in welchem die Langsamkeit des Baues der badischen Eisenbahn gegen den in Belgien gehalten, gerügt wurde. Es leuchtet ein, daß ein leichter Bau schneller ausgeführt ist, als ein dauerhafter, und auf erstere Art sind die Bahnen Belgiens gebaut. (*)

Das Streben unserer Regierung wie des Personals der technischen Behörden geht dahin, daß eine Construction nur gut ausgeführt werden soll, damit sie auch die Dienste leistet die von ihr gefordert werden und damit nicht immer Klagen, über Unannehmlichkeiten der Reise, Gefährdung der Gesundheit des Lebens vernommen werden.

Aus diesen Gründen wird nicht so sehr auf den Mehraufwand an Geld gesehen.

Dieses kommt wie schon oben erwähnt bei den Aktiengesellschaften gewöhnlich außer Betracht.

*) Die Taunuseisenbahn, welche auch Bad- oder Sommerbahn heißen könnte, wird sich zwar niemals einfallen lassen, sich mit der Unsrigen als Kunstwerk messen zu wollen, denn ein oberflächlicher Blick auf die nächste Schwester verbietet die Vergleichung, aber wenn es wahr ist, was Sachkundige neuerlichst äusserten, so hätte das Sinken derselben bei weitem nicht seinen Grund in dem Kriegslärm, oder in noch nicht gehobenen Schwierigkeiten von Seiten der fürstlichen Postbehörde, sondern vorzüglicher in der schon jetzt, schon in

Der Mittheiler des Artikels in gedachtem öffentlichen Blatte besuhr wahrscheinlich die Bahnen in Belgien nicht, sonst hätte er fühlen müssen, wie es sich auf schnell konstruirten Bahnen fahren läßt.

Ich fuhr auf jenen Bahnen und machte einige der Pro-
befahrten auf unserer Bahn mit, was mich noch mehr in den
dem vorhin Ausgesprochenen bestärkte.

Daß das Personal der betreffenden Inspection sein Mög-
lichstes that um den Bau der Bahn der Vollendung nahe zu
bringen, steht außer Zweifel.

IV. Unmaßgebliche Ansichten in Betreff der
Weiterführung unserer Bahn, nebst einen Blicke
auf die nahe Verbindung mit dem übrigen Theile
des deutschen Vaterlandes.

Der Zug von Heidelberg nach Karlsruhe über Bruchsal
und Durlach ist mit großen Schwierigkeiten verbunden, hohe und
lange Auffüllungen, die an einigen Orten durch sumpfiges, an
andern dagegen durch fruchtbares, eben darum aber kostspieli-
ges Terrain geführt werden müssen; was wenn man einen
geraden Zug gewählt hätte nur in der Gegend von Karlsruhe
nicht zu vermeiden gewesen wäre.

Ausicht zu nehmenden Reparaturen; der Beweis wäre gegeben, daß
schnell und wohlfeil bauen kein Gewinn sondern Verlust ist. Hätten
nun auch die sachkundigen Reisenden ein wenig übertrieben, so sage
ich doch mit Stolz: Wer eine Musterbahn sehen will, der komme zu
uns, schaue und prüfe.