

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Kurze Vergleichung der Eisenbahn im Grossherzogthum Baden**

**Reuß, Jg.**

**Heidelberg, 1840**

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

**urn:nbn:de:bsz:31-33217**

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.



Man hätte den Zug so ziemlich auf dem Hochgestade des Rheines hinführen können.

Man entschied sich jedoch für erstere Linie, nämlich über Bruchsal und Durlach nach Karlsruhe, um diese beiden Städte dem Betriebe der Eisenbahn näher zu bringen, indem man an dem auch im übrigen Deutschland gern befolgten Grundsatz festhalten zu müssen glaubte, die Städte-Bewohner und die kostbaren Waaren derselben müßten vor Andern von der Zeitersparung Gewinn ziehen, und rentirten solcher Art auch am besten.

Wir scheint aber, daß die vermehrten Baukosten und folgeweise Zinszahlung von den gedachten beiden Städten in Betracht hätten kommen sollen.

Der Bauaufwand berechnet sich	ohne	mit
für die Linie *)	Stationenplätze	
von Heidelberg direkt nach		
Karlsruhe auf . . . . .	1849400	Fl. 2336900
von Heidelberg über Bruchsal		
direkt nach Karlsruhe . . . . .	2113503	" 269932 "
von Heidelberg über Bruchsal		
und Durlach nach Karlsruhe . . . . .	2186950	" 2683274 "

woraus sich für den zweiten Zug gegen den ersten ein Mehraufwand von 273030 Fl., und vom dritten gegen den zweiten ein Mehraufwand von 73342 Fl. zeigt.

Für die größere Linie darf freilich aber auch der Tarif des Betriebs (die Taxe für beförderte Personen wie Waaren) verhältnißmäßig größer sein; es zeigt sich somit für die 3 Züge ein gleicher finanzieller Vortheil; wenn der Zug über Bruchsal 6 Prozent; und der Zug über Bruchsal und Durlach  $7\frac{1}{2}$  Proz. mehr Reisende führt, als der directe Zug von Heidelberg nach Karlsruhe, oder daß bei der Annahme einer gleichen Anzahl

\*) Erstere Geschäftsnachweisung der großh. bad. Verwaltung für Eisenbahnen vom April 1839 bis März 1840.



Reisender die zweite Linie  $3\frac{7}{10}$  Proz. und die dritte Linie  $3\frac{6}{10}$  Proz. des ersten Aufwandes abwerfe, wenn die erste Linie  $4\frac{1}{10}$  Proz. abwirft.

Auf der Zugrichtung von Heidelberg bis zur basser Grenze kommen nicht wenige Kunstwerke vor, 22 Bahnhöfe, Stationsplätze und Aufnahmestellen; Brücken, über die Murg, Rench, Kinzig, Enz, Treisam u. aber nur ein Tunnel, der bei Istein am sogenannten Isteiner Klog.

Auf der Kölner = Aachener Bahn sind der Kunstwerke auf eine kürzere Strecke weit mehr unter andern schon 3 Tunnels

Beim Tunnel bei Königsdorf, der durch Sand geführt wird, besteht das Mauerwerk aus Backstein; der innere Bau ist ein vollständiges Tonnengewölbe, dessen Boden ebenfalls gewölbt ist (warauf erst die Bahn construirt wird), als Widerlager die nicht minder gewölbten Seitenwände. Er ist 562 Ruthen lang. Maas lang. Ferner der Tunnel bei Stirn, halb in Felsen und halb in Thon und Sand geführt 233 Ruthen lang. Der Viadukt im Würmthal bei Aachen 97, 2 hoch. Die geneigte Ebene bei Aachen 648' lang, auf welcher Strecke, um der Deutlichkeit auch für den Laien nicht zu ermangeln, die Wagen durch stehende Dampfmaschinen vermittelst Stricke, die über Rollen laufen, hinaufgezogen werden müssen. Der Viadukt im Göhlthal von 155 — 162' Höhe, und so noch mehrere Tunnels, Viadukte und Brücken, die alle mit Fleiß und Kostenaufwand ausgeführt sind und noch werden.

Belgischer Seits sind auf der Bahnstrecke nach Aachen ebenfalls noch große Schwierigkeiten zu überwinden, viele Durchgrabungen und Tunnels auszuführen. Auf der Strecke von Lüttich nach Mecheln kommt dagegen nur ein Tunnel vor, der bei Tirlemont. Er hat eine Länge von circa 3000 und wird in 2 Minuten durchfahren, auf der Strecke von Mecheln nach Brüssel und nach Antwerpen waren aber keine Tunnels nöthig.

Doch rasch zurück auf das Gebiet unseres himmlisch gelegenen Heidelbergs.

Um den Bahnhof wird sich nach und nach und ehe ein



Jahrzehent verstreicht ein neues Stadtviertel erheben, und dann auch wohl der längst projectirter Hafen am Mannheimer Thor in Ausführung kommen. Auch könnte es dann leicht der Fall werden, daß eine fliegende Brücke bei dieser Stelle zu Stande käme, wie denn alsbald ein Seitenweg vom Bahnhof zum Neckar, und Nöhen zum Uebersetzen der Wagen in Aussicht zu nehmen sein möchten.

Die Bahn durch das Großherzogthum wird eine der frequentesten werden, denn unser Land bildet einen Theil auf der großen alten Handelsstraße zur Schweiz und zu Italien.

Die hessische Regierung erteilte die Concession zur Erbauung einer Eisenbahn von Darmstadt nach Frankfurt. Auch von unserer Regierung wird dies nicht unterbleiben, wenn sich eine Aktiengesellschaft zur Erbauung eines Schienenwegs zwischen Darmstadt und Mannheim gebildet hat, so weit sie das badische Gebiet betrifft.

Jene Frequenz wird sich nun auch ferner dadurch steigern daß die thüringischen Staaten nicht um erst weitläufig zu berathen über die Eisenbahnen, sondern Hand ans Werk zu legen, zusammengetreten sind.

Es steht nicht mehr in Aussicht, daß sich eine Eisenbahn von Kassel in das Ruhrthal, nach Düsseldorf; eine nach Frankfurt a. M., nach Berlin bilden wird, und unter solchen Umständen muß sich das hannövrische Land so zu sagen bei Vermeidung der Todesstrafe, d. h. des Verarmens und endlichen Verhungerns, zu rascher That entschließen.

Eine Petition um Concession zur Erbauung einer Eisenbahn von Hannover nach Lüneburg und Bismar soll, öffentlichen Nachrichten zufolge, nicht bloß schon eingereicht sondern auch die Genehmigung erhalten haben, und dadurch ständen wir ja mit einer der ersten Handelsstädte des Festlandes, mit Hamburg, in unmittelbarer und schnellster Verbindung.

Dadurch wird es kommen, daß wir in kurzer Zeit die Kaufmannsgüter aus Lübeck, Berlin beziehen können. Und nicht bloß Kaufmannsgüter, unser schönes Neckarthal wollen fürder



nicht alljährlich 20000 deutsche Mitbrüder sehen, sondern 140000, und so immer in steigenden Verhältniß. Möchten doch vor allen unsere Lohnkutscher kleinmüthig und bedenklich den Kopf schütteln. Niemand ist verlassen, ausgenommen der Unglückliche, der den Muth verliert und sich selbst aufgibt.

---

### Urbang.

Was die Luftdruckbahnen des englischen Ingenieurs Clegg betrifft, so bedarf es erst noch einer längern Erfahrung und ihre Einführung auf großen Strecken. Unsere so wohlwollende Regierung wird die Sache näher prüfen lassen und zwar ohne Verzug. Ein Nachtheil für die nun mehr fertige Sektion von 2 deutsche Meilen, etwa den 16 ten Theil der ganzen Bahn ist keinesfalls zu besorgen, und jedenfalls haben wir ein Stück Musterbahn fertig, von welcher reisende Engländer versicherten ihr Vaterland habe an innerer Solidität und Güte nichts Aehnliches aufzuweisen.

Die Construction dieser Luftdruckbahnen ist nach der Beilage der allgemeinen Zeitung No. 207 Folgende:

Ein Cylinder, der die Luftpumpe darstellt, wird, plan auf der Bahn liegend und gleiche Länge mit ihr haben, zwischen den Schienen und parallel mit ihnen angebracht, und auf eisernen Stühlen befestigt. Durch eine Dampfmaschine wird die Luft aus ihm herausgepumpt; und der an seiner Mündung luftdicht aufsitzende Piston (Stämpel) schießt, sobald der Maschinist die Handhabe in Bewegung setzt, wie ein Pfeil durch den Cylinder (Röhre) an dem Piston ist mittelst einer senkrechten Eisenbarre (Deichsel) der Wagen des Maschinisten und an diesem wieder der übrige Zug befestigt. Damit aber