Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

[Allgemein]

urn:nbn:de:bsz:31-217929

Visual Library

An der Straße		Auf der Strecke.	Inspections-Bezirk.
Nro.	Bezeichnung.		
1	Frankfurt-Basel	Zwischen Schliengen u. Abgang der Straße von Binzen nach Schliengen . . .	Lörrach.
108	Müllheim-Neuenburg	Im Inspectionsbezirk	"
102	Elzach-Gutach	" "	Donaueschingen.
59	Welschingen-Gottmadingen . . .	" "	Konstanz.
99	Mößkirch-Tuttlingen	" "	Stockach.
3) Der Verkehr hat abgenommen auf folgenden Strecken:			
12	Bruchsal-Knittlingen	Auf der ganzen Strecke	Bruchsal.
1	Frankfurt-Basel	Zwischen Durlach und Ettlingen	Karlsruhe.
20	Ettlingen-Pforzheim	Auf der ganzen Strecke	"
135	Wilferdingen-Ellmendingen . . .	" " " "	"
1	Frankfurt-Basel	Zwischen Malsch und der Federbachbrücke .	Rastatt.
2	Mannheim-Kehl	Zwischen Rastatt und Stollhofen . . .	"
2	" "	Im Inspectionsbezirk	Achern.

Abtheilung III.

Uebersicht über die zur Unterhaltung der Staatsstraßen und der wichtigeren Vizinalwege verwendeten Materialquantitäten und die dafür aufgewendeten Kosten.

Die Unterhaltung der Straßen in einem den Verkehrsverhältnissen entsprechenden Stande ist einerseits durch gute Qualität und zureichende Quantität der zur Verwendung kommenden Steine (Unterhaltungsmaterial), anderseits durch zweckmäßige und sorgfältige Aufsicht und Arbeit bedingt.

Sowie die Quantität des Unterhaltungsmaterials bis zu einem gewissen Grade von der Qualität desselben abhängig ist, ebenso bemißt sich der Material-Verbrauch wesentlich von einer mehr oder weniger umsichtigen und sorgsamen Arbeit.

Das Bestreben, diese Grundbedingungen überall in richtigem Verhältniß zu erfüllen, und dadurch den bestmöglichen Stand der Straßen mit dem geringsten zulässigen Maße des Aufwandes zu erzielen, ist schon früher und insbesondere durch die im Jahre 1848 erlassene Instruction über Straßenunterhaltung deutlich kund gegeben worden, und die consequente und beharrliche Verfolgung dieses Zieles führte allmälig zu einer völligen Aenderung des Verfahrens der Straßenunterhaltung.

Während man sich früher darauf beschränkt hielt, zur Unterhaltung jeweils die in der Nähe der Straße vorhandenen, wenn auch weniger guten Steine zu benützen, kam man immer mehr zu der Ueberzeugung, daß es in vielen Fällen ökonomisch vortheilhafter sei, besseres Material aus größerer Entfernung herbeizuschaffen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Je theuerer aber das gute Material beizubringen und seiner größeren Härte wegen zu bearbeiten war, zu desto größerer Sparsamkeit bei dessen Verwendung mußte man sich aufgefordert sehen.

Vor allem war zu diesem Ende die Beschränkung der Fahrbahnen auf die dem jeweiligen Verkehre entsprechende Breite nöthig.

Die im Jahre 1850 eingeführte Beobachtung und Aufzeichnung der Frequenz der Straßen durch die Straßenwarte lieferten hiezu die nöthigen Anhaltspunkte.

Eine gleiche, aber jeder Materialqualität entsprechende, Zerkleinerung der Steine auf das kleinste zulässige Maaß kam allenthalben in Uebung.

Statt der früher gebräuchlichen, in manchen anderen Staaten jetzt noch vorgeschriebenen in bestimmten Perioden wiederkehrenden, allgemeinen Beschotterung der Straßen wurde eine unausgesetzte, sorgfältige Ausbesserung der kleinsten schadhaften Stellen derselben zur Regel, eine zusammenhängende Beschotterung aber nur in längeren Zeiträumen und nur in den, dem jeweiligen dringenden Bedürfnisse entsprechenden Dimensionen ausgeführt.

Um die Straßen gegen Erweichung möglichst zu schützen, wurde immer größere Sorgfalt auf beschleunigten Abfluß des Wassers und auf Entfernung des Staubes und Kothes verwendet.

Die sofortige Entfernung und Sammlung alles ungebundenen Materials und dessen Wiedereinlage bei nasser Witterung ist allgemein angeordnet.

Daß bei dieser Art der Unterhaltung der Materialverbrauch sich bedeutend vermindern muß, ist erklärbar, und in der Beilage Nro. IV. nachgewiesen.

Stellt man das im Ganzen verwendete Materialquantum für einzelne Jahre zusammen, so ergibt sich:

für das Jahr	1833	ein Quantum von	. . . . .	8413	Kubik-Ruthen
„ „ „	1839	„ „ „	. . . . .	7651	„
„ „ „	1851	„ „ „	. . . . .	5295	„
„ „ „	1855	„ „ „	. . . . .	3819	„
„ „ „	1856	„ „ „	. . . . .	2702	„
„ „ „	1860	„ „ „	. . . . .	2998	„

und es gibt dieses

im Jahr	1833	auf die Wegstunde	. .	16,5	Kubik-Ruthen,	auf die laufende Ruthe	. .	11	Kubik-Fuß
„ „	1839	„ „ „	. .	14,8	„	„ „ „ „	. .	10	„
„ „	1851	„ „ „	. .	9,5	„	„ „ „ „	. .	6,4	„
„ „	1855	„ „ „	. .	6,8	„	„ „ „ „	. .	4,6	„
„ „	1856	„ „ „	. .	6,6	„	„ „ „ „	. .	4,5	„
„ „	1860	„ „ „	. .	7,1	„	„ „ „ „	. .	4,7	„

Liefert das neue Verfahren demnach bezüglich der Materialquantitäten ein sehr günstiges Resultat, so darf anderseits nicht unbeachtet bleiben, daß sowohl die für bessere Materialqualitäten aufgewendeten höheren Preise, als die vermehrte Arbeit neue Ausgaben veranlaßten.

Es wirft sich darum nothwendig die Frage auf, ob die durch Minderverbrauch an Material erzielte Ersparniß nicht durch den Mehraufwand an Arbeit aufgewogen sei, oder ob der Aufwand überhaupt nicht vermehrt, sondern vermindert wurde, die Straßen selbst aber so gut oder besser, als früher, unterhalten werden?

Aus der angeschlossenen Uebersicht über die Kosten der Straßenunterhaltung (Beilage Nro. V.) ist zu ersehen, welcher Aufwand im Ganzen durchschnittlich für eine Wegstunde Straße in den Jahren 1834 bis 1860 alljährlich zu bestreiten war.

Es ergibt sich daraus, daß der Aufwand für Unterhaltung im Allgemeinen, in den Jahren 1834 bis 1839 und in den Jahren 1841, 1848 und 1849 geringer, in den übrigen Jahren aber höher, als jetzt war.

Will man jedoch den Aufwand der früheren Jahre mit jenen der neuesten Zeit in Vergleich bringen, so muß man der Verschiedenheit der Materialpreise und Arbeitslöhne Rechnung tragen.

Ueber diese Verhältnisse ist nun zu bemerken:

1) Preise für Straßenunterhaltungsmaterial.

Die Materialpreise sind nicht allein dadurch gestiegen, daß bessere und härtere Materialsorten zur Verwendung kamen, sondern auch dadurch, daß sich die Kosten für Brechen, Beifuhr und Zubereitung auch bei den gleichen Material-