

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Auszug aus dem technischen Gutachten des Comité für Eisenbahnen im Großherzogthum Baden

Baden / Comité für Eisenbahnen

Karlsruhe, 1837

I. Betrachtung der politischen und commerziellen Verhältnisse des Großherzogthums

urn:nbn:de:bsz:31-13142

I. Betrachtung der politischen und commerziellen Verhältnisse des Großherzogthums.

Lage und Grenzen des Großherzogthums.

Das Großherzogthum Baden bildet beinahe den ganzen östlichen Theil des Rheingebietes von dem Bodensee bis unterhalb der Mündung des Neckars. — Der Thalweg des Stromes bezeichnet fast durchgängig die südliche und westliche Hoheitsgrenze des Großherzogthums so, daß, — einige Enclaven ausgenommen — die rechtseitige Hälfte der Rheinthalenebene, innerhalb der bezeichneten Strecke, seinem Staatsgebiete angehört.

Es wird im Norden und Osten von Staaten begrenzt, welche sämmtlich zu dem großen deutschen Zollverein gehören.

Im Westen stößt das Großherzogthum von seiner nördlichen Grenze bis zu dem Ausflusse der Lauter ebenfalls an das Gebiet eines Vereinsstaates; von da an aber hat es das Königreich Frankreich zum Grenznachbar bis zu dem Ausflusse der Wiese. Seine südliche Grenze bildet das Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft, mit welcher, so wie mit Frankreich, besondere Handelsverhältnisse bestehen.

Der Rheinstrom bezeichnet die Haupthandelsstraßen von den Alpen zur Nordsee.

Die Straßen, welche parallel mit dem Rheine auf der Sohle seines Thales ziehen, gehören zu dem Zug dieses Verkehrs, und nehmen alle jene Verbindungen auf, die längs den Zuflüssen des Rheines ziehend, dieser Haupt handelsstraße die Güter zuführen, welche das Binnenland in die Becken zweier Meere versendet, oder welche es aus denselben empfängt.

Das Rheinthal scheint bestimmt zu sein, die Deboucheen des Handels zu bilden, welcher seine Waaren aus den Vereinsstaaten nach Frankreich, der Schweiz und nach Italien sendet, und selbst einen Theil des Waarenzuges des italienischen und süd-französischen Handels aufzunehmen, wenn erst einmal Communicationen bestehen, welche eine Fracht gewähren, die sicherer, schneller und wohl auch wohlfeiler ist, als die Seefahrt aus dem Mittelmeer in die Nordsee, und als die französischen Kanäle bisher sie bewirkten.

Rheinschiffahrt.

Der zwischen den Uferstaaten abgeschlossene Vertrag hat die Rheinschiffahrt in hohem Grade belebt, und die Großherzogliche Regierung hat, in Folge

dieser Erscheinung, Mannheim zu einem Freihafen und dadurch zu einem Hauptstappelpfad der oberrheinischen Schifffahrt erhoben.

Der lebhaftere Verkehr hat aber besonders auf die Dampfschifffahrt einen großen Einfluß geäußert, und dieselbe in den letzten Jahren zu einer Höhe getrieben, welche Niemand vorausah.

Da aber die Schifffahrt von Mannheim zu Berg so sehr beschwerlich ist, daß den Güterschiffen ein unverhältnißmäßiger Aufwand an Kraft und Zeit nothwendig wird, die Dampfschiffe mit Mühe Kehl, Basel aber nur immer mit bedeutenden Opfern, meistens aber gar nicht, erreichen können, so scheint Mannheim als der Endpunct der vortheilhaften Schifffahrt betrachtet werden zu müssen.

Dieser Stappelpfad möchte aber wohl dann erst seine volle Wichtigkeit erringen können, wenn von demselben eine Communication ausgeht, welche einen schnellen und leichten Transport von Menschen und Waaren in südlicher Richtung bewirkt.

Transit in dem Rheinthale.

Eine Eisenbahn, welche mit dem Strome parallel in dem Rheinthale hin zieht, muß zu bewirken suchen, daß all die Güter und Menschen, welche sich bis auf eine gewisse Entfernung parallel mit dem Rheine bewegen auf dem kürzesten Wege in das Rheinthale eintreten, um sich der leichtern oder schnellern Forderung zu ihrer Reise gegen Norden oder Süden zu bedienen.

Aktivhandel des Großherzogthums.

Der Reichthum des Großherzogthums an Naturerzeugnissen jeder Art bildet einen Aktivhandel, der mit jedem Tage um so wichtiger werden muß, als die neuen Verhältnisse des Handels eine lebhaftere Industrie hervor rufen werden.

Da nun gerade in jenen Nachbarstaaten, welche nicht zum Zollvereine gehören, der Mangel an gewissen Producten*), welche wir in Ueberflusse besitzen, eine Einfuhr nöthig macht; so wird Baden in allen diesen Artikeln mit großem Vortheile concurriren können, wenn eine neue Communication für gleiche oder niedrigere Fracht einen schnellern Transport gewährt.

Innerer Verkehr des Großherzogthums.

Im Innern des Landes haben das Wachsen der Bevölkerung und der Zudrang von Fremden die Consumtion sehr vergrößert, und den Luxus gesteigert.

*) In der Schweiz Salz, Getreide, Eisen, Wein; im Elsaß Vieh, Futter, Holz, Steine etc.

Dadurch haben sich zum Theile jetzt schon neue Verhältnisse des Verkehrs gebildet, welche voraussehen lassen, daß die bisherigen Mittel allmählig nicht mehr zureichen werden. Der Consument wird seine Bedürfnisse dann erst wohlfeiler kaufen können, wenn sich die Nebenkosten der Produktion und besonders die Frachten niedriger stellen.

Eine Eisenbahn wird nun innerhalb ihres Wirkungskreises die Preise aller Erzeugnisse ausgleichen und dadurch den Werth des Bodens, so wie die Betriebskapitalien erhöhen, weil ihre Rente nicht nur durch eine Benesize des Transportes vergrößert wird, sondern weil gewisse Güter auf bedeutende Entfernungen gefördert und verwerthet, also in den großen Handel gebracht werden können, da sie bis jetzt nur in dem kleinen Verkehr zwischen den nächsten Nachbarn umgesetzt wurden.

Charakter der badischen Eisenbahn.

Die Eisenbahn, welche von Norden nach Süden durch das Großherzogthum Baden zieht, nimmt einen andern Charakter an, als viele der jetzt bestehenden Schienenwege darbieten.

Früher waren die Eisenbahnen in England nur kurze Verbindungen zwischen gewissen Etablissements, einer Kohlengrube, eines Hüttenwerkes, einer Manufaktur u. s. w. mit irgend einer größern Communication, einem Kanal, einem schiffbaren Fluß oder mit der See, und selbst die Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester ist vorzüglich nur als ein Mittel des Verkehrs zwischen diesen beiden Plätzen gedacht worden, wovon der eine für seine Manufacturen aus dem Hafen, der andere den größten Theil seiner Rohstoffe empfängt, dafür aber demselben seine Fabrikate zur Versendung in die Züge des Welthandels überliefert. Der Verkehr mit allen Punkten, welche zwischen den beiden genannten Städten liegen, ist von untergeordnetem Interesse und betrifft größtentheils nur die ungeheuren Consumtionsbedürfnisse der beiden großen Städte.

Dennoch aber hat sich seit dem Betrieb der Eisenbahn der Werth der Grundstücke bedeutend erhöht. *)

In Nordamerika wurden zuerst große Linien angelegt und betrieben, welche keineswegs nur Verbindungen zwischen großen Städten waren, sondern häufig die Aufgabe gewöhnlicher Straßen erfüllten.

Die in Rede stehende Eisenbahn vom Freihafen zu Mannheim bis zur südlichen Grenze des Großherzogthums Baden, muß als eine Straße für den Handel und Verkehr jeder Art gedacht werden; sie muß daher auf jeglicher Strecke von allen den Straßen Nahrung empfangen können, welche

*) Man sehe die Verhandlungen des Parlamentsauschusses über die Anlegung der Eisenbahn von London nach Birmingham.

aus dem Rheinthale in die Nachbarländer ziehen; sie muß aber auch an möglichst vielen Punkten die Bewegung des innern Verkehrs aufnehmen und leiten.

Staatsmaximen.

Aus den angedeuteten Betrachtungen gehen nun folgende Forderungen und Grundsätze als eigentliche Staatsmaximen hervor:

1. Die Eisenbahn soll eine Hauptstraße für den äußern Handel des Großherzogthums werden und besonders den Transit, welcher dem Rheine parallel auf verschiedenen Straßen geht, in das Rheinthal ziehen und daher sich an die wichtigsten Straßen, welche von den Nachbarländern in das Großherzogthum dringen, unmittelbar anknüpfen, oder sich durch Zweige mit ihnen verbinden.

2. Die Bahn soll keine isolirte Communication sein, sondern sowohl in ihrer Hauptrichtung nach den wichtigsten Handelsplätzen fortgesetzt werden können, als sich auf Bahnen aligniren, welche von diesen gegen die Grenzen des badischen Staatsgebietes geführt werden dürften.

3. Die Eisenbahn soll die Dampfschiffahrt auf dem Rheine fortsetzen und gewissermaßen ergänzen.

4. Alle größern Städte des Großherzogthums sollen von derselben, wenn es immer möglich ist, berührt werden.

5. Die Bahn soll die größtmögliche Geschwindigkeit der Förderung mit den wohlfeilsten Frachtpreisen bewirken.

6. Die Bahn soll den Betrieb der andern Communicationen so wenig als möglich stören.

Technische Folgesätze.

Aus den Forderungen, welche durch diese Staatsmaximen aufgestellt sind, ergeben sich nun folgende Grundsätze für die technische Betrachtung der in Rede stehenden Verbindung:

1. Die Bahn soll auf dem vortheilhaftesten Boden in der Richtung nach den größeren Städten des Großherzogthums geführt werden;

2. Die Anlage der Bahn soll eine vortheilhafte Anwendung der Locomotivmaschinen gestatten.

3. Die Bahn soll aus geraden Linien bestehen, welche durch Wendungskurven verbunden sind; deren Halbmesser nicht kleiner als 1500 Fuß genommen werden.

4. Das natürliche Gefälle des Rheinthals soll möglichst ausgeglichen, die Bahn aber überhaupt nirgends ein größeres Gefälle als 0,005 der Länge oder 74 Fuß auf die Stunde erhalten.

5. Die Eisenbahn soll einen doppelten Schienenweg erhalten.

6. Die Bahn soll mit der größten Solidität construirt werden.

7. Die Führung der Bahn soll die kleinsten Baukosten verursachen, wenn wichtigere Rücksichten nicht einen größern Aufwand rechtfertigen.

II. Beschreibung des Bodens, auf welchem die Eisenbahn geführt werden soll.

Natürliche Grenzen.

Die rechtseitige Sohle des Rheinthals — von dem Neckar bis zur Wiese — wird östlich von den Gebirgsästen und den Ausläufen des Schwarzwaldes, westlich von der Stromrinne des Rheines und dessen Ueberschwemmungsgebiet — der eigentlichen Rheinniederung — begrenzt, welche von den Ufern des Rheines bis an den Fuß der so genannten Hochgestade sich erstreckt. Die Sohle des Rheinthals bildet im Allgemeinen eine fast ununterbrochene Ebene, welche, mit Ausnahme weniger Stellen, innerhalb der angegebenen Grenze, zu einer Breite von zwei bis vier Stunden sich ausdehnt.

Allgemeine Gestaltug des rechtseitigen Rheinthals.

Von dem Neckar steigt die Sohle des Rheinthales mit zunehmendem Gefälle bis zu der Elz, ohne daß die Fläche des Bodens durch irgend eine besondere Erhebung unterbrochen wäre. Oberhalb der Ausmündung der Elz erhebt sich die massige Gebirgsgruppe des Kaiserstuhls, streicht etwa 3 Stunden weit in der allgemeinen Richtung des Hauptthales, bildet auf eine etwa $1\frac{1}{2}$ Stunden lange Strecke (von Sponneck bis Burkheim) das unmittelbare Ufer und fast 2 Stunden weit die Grenze des Ueberschwemmungsgebietes des Rheinstromes.

Diese Gebirgsgruppe mit ihren beiden isolirten Höhen, bei Sasbach und Breisach, bestehen größtentheils aus vulcanischen Formationen.

Zwischen dem Kaiserstuhl und dem Ausgang des Dreisamthales bei Freiburg, wo auf drei Stunden Länge der Fuß des Schwarzwaldes einen stark eingehenden Bogen macht liegt eine breite Ebene, welche an mehreren Stellen sumpfig, an andern von Hügelketten jüngster Formation unterbrochen ist.

Diese Hügelketten streichen sämmtlich in der Haupttrichtung des Rheinthales, stehen aber weder unter sich, noch mit dem Schwarzwald in irgend einer Verbindung.

Von dem südlichen Abhange des Kaiserstuhles an, steigt die Sohle des Rheinthales bei einer mittlern Breite von $1\frac{1}{2}$ — 3 Stunden bis zu dem