

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Des Lahrer hinkenden Boten neuer historischer Kalender für den Bürger und Landmann

Karlsruhe, Im Digitalisierungsprozess: 1814-1994

Beschreibung der badischen Eisenbahn von Mannheim über Heidelberg
bis Bruchsal

urn:nbn:de:bsz:31-62031

Beschreibung der badischen Eisenbahn von Mannheim über Heidelberg bis Bruchsal.

Mit einer Zugskarte in $\frac{1}{200,000}$ der wirklichen Größe.

Allgemeine Bemerkungen.

Der hinkende Bote hat den geneigten Lesern voriges Jahr versprochen, im nächsten Jahr die badische Eisenbahnangelegenheit etwas ausführlicher zu besprechen. Er will Wort halten und gibt dem Bürger und Landmann in gedrängter Darstellung hiermit einen getreuen Ueberblick dessen, was bereits bis jetzt in der hochwichtigen badischen Eisenbahnsache geschehen ist.

Die ganze Eisenbahnstrecke von Mannheim bis Basel wird im ganzen sechs Lieferungen, jeweils mit einer Zugskarte, in den nächstfolgenden Jahren erhalten. Die erste derselben, von Mannheim über Heidelberg bis Bruchsal ist der Gegenstand der Abhandlung für das Jahr 1840.

Nachdem auf dem außerordentlichen Landtag von 1838 die Kammern, im Einverständniß mit der hohen Regierung, den Bau der Eisenbahn von Mannheim bis Basel auf Staatskosten beschlossen hatten, wurden alsbald nach dem Wunsch der Stände die nöthigen Vorarbeiten neuer Linien längs der Gebirge angeordnet und Untersuchungen gepflogen über die zweckmäßigste Wahl der Zugslinie, auf die wir später zurückkommen werden, sodann zur Ersparung bedeutender Kosten, welche für den Weizug eines fremden Eisenbahnbauers hätten aufgewendet werden müssen, mehrere badische Ingenieure nach England, Frankreich und Belgien gesendet, um die dortigen Eisenbahnen und Fabriken von Schienen und Locomotiven zu besichtigen, und überhaupt die für den Bau unserer großartigen Eisenbahn nöthigen Erfahrungen zu sammeln.

Während dieser Zeit wurde unter Zugrundlegung des Gütereigenthums-Abtretungsgesetzes der für die Bahn zwischen Mannheim und Heidelberg nöthige Grund und Boden angekauft und zwar größtentheils mittelst gütlicher Uebereinkunft, sodann aber zu den Erdarbeiten geschritten.

Wir wenden uns vor allem zur Beschreibung der Linien, welche untersucht worden sind.

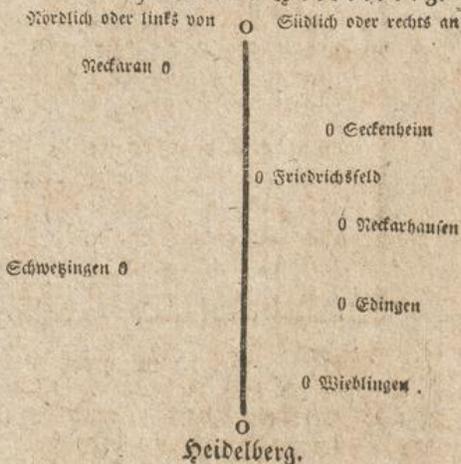
Die Kammern hielten in volkswirtschaftlicher Hinsicht den Zug der Linie von Mannheim nach Heidelberg besonders dann von großem Vortheile, wenn die Orte Seckenheim oder Schwesingen berührt werden könnten.

Das Resultat der Untersuchung stellte jedoch heraus, daß die eine Linie wegen des Durchschnitts des Neckardammes schwer ausführbar wäre und die andere den Weg ohne Nutzen zu sehr verlängern würde; es hielt daher bei der von der Großherzoglichen Eisenbahndirection projectirten Linie sein Bewenden und zwar wie dieselbe auf der Karte angegeben ist, nämlich südlich an Friedrichsfeld vorüber.

Die Zugrichtung von Heidelberg nach Bruchsal ist eine ganz gerade und erscheint in jeder Beziehung als eine sehr günstige.

Die Bahn von Mannheim bis Bruchsal, ausgehend von dem provisorischen Stationsplatz in der Nähe der Hasenhütte zieht vorbei:

I. Section Mannheim bis Heidelberg.



Die Länge dieser Section beträgt $4\frac{1}{2}$ Stunden, welchen Weg man in ungefähr 40 Minuten durchreiten wird.

Von Heidelberg bis Bruchsal zieht die Linie ziemlich nahe längs dem Gebirge an folgenden Ortschaften vorbei:

II. Section
Heidelberg bis Bruchsal.

Oestlich oder links an	O	Westlich oder rechts an
		o Rohrbach
Kirchheim o		o Leimen
		o St. Ilgen
Sandhausen o		o Ruckloch
		o Wiesloch
Walderfo		
Notz o		o Malsch
Kronau o		o Mingoßheim
		o Langenbrücken
Weiber o		o Stettfeld
		o Ubstadt
Forst o		
		o
		Bruchsal.

Die Länge dieser Section beträgt $7\frac{1}{2}$ Wegstunden, welche in ungefähr 62 Minuten durchfahren werden können.

Erdarbeiten.

Zwischen Mannheim und Heidelberg ist die Strecke von Friedrichsfeld bis Heidelberg planirt, das ist: eben gemacht und der Fahrdaem fertig. Von Mannheim bis Friedrichsfeld muß ein 2 Stunden langer Damm von ungefähr 12 Fuß Höhe aufgeführt und ein Hügel ausgegraben werden, der etwa 3000 Fuß Länge und an verschiedenen Stellen 40 Fuß Höhe hat. Diese schwierige Arbeit wird durch eigens dazu erbaute sogenannte Kippwagen hergestellt, welche auf Eisenbahnschienen, das heißt

auf einer Dienstbahn geführt werden, und dürfte erst im kommenden Jahre vollendet werden, da der Raum im Berge zu beschränkt ist, um eine größere Anzahl von Arbeitern zugleich beschäftigen zu können.

Die auszuführenden Erdarbeiten auf der Strecke von Heidelberg bis Bruchsal sind von bedeutendem Umfang, weil durchgehends beinahe Auffüllungen von 6 bis 7 Fuß gemacht, eine Menge kleiner Flüsse und Bäche überschritten und einige bedeutende Hügel durchgraben werden müssen.

Schienen, deren Unterlage und Befestigung.

Die Bahn soll zwei Schienenwege erhalten, wovon jedoch Anfangs nur Einer aufgelegt wird.

Die Spurweite im Lichten, das ist der Raum zwischen beiden Schienen, beträgt $1\frac{1}{2}$ Meter oder $5\frac{1}{2}$ badische Fuß.

Das gleiche Maas erhält die Entfernung der beiden Schienenwege, damit im Nothfall diese innere Bahn zur Förderung benutzt werden kann, wenn die äußern Schienen nicht dienstfähig sind.

Die Schiene ist die sogenannte Brückschiene und innen hohl, wodurch unbeschadet der Güte und Dauer gegen andere Schienen ungefähr $\frac{1}{3}$ an Eisen erspart wird. Sie werden auf hölzernen Lagerträgern befestigt, deren parallele Lage durch untergelegte Querschwellen gesichert wird, die ganze Konstruktion wird auf einen soliden Unterbau gelegt, in welchem einzelne Steine für die Lage der Längschwellen unverrückbare Punkte geben.

Das hiezu erforderliche Holz beträgt auf eine Strecke von etwa 70,000 Fußweg ungefähr 1000 Eichen und 2000 Stück Föhrenstämmen.

Die Entwässerung der Bahn wird durch eingelegte Abzugsröhren bewirkt.

Für dieses System der Konstruktion sind folgende Anordnungen getroffen:

A. Bahnkörper.

Der Bahnkörper wird im Auftrag mit Böschungen konstruirt, welche je nach der Beschaffenheit des Materials $1\frac{1}{2}$ oder 2 Fuß der Höhe zur Anlage erhalten.

Die Böschungen im Abtrage werden we-

nigstens $1\frac{1}{2}$ Fuß der Höhe zur Anlage erhalten; diese kann jedoch größer genommen werden, wo die Natur des Bodens für die erforderliche Stabilität flächere Wände, oder wo der Bedarf von Auftragsmaterial einen größern Querschnitt fordert. Wo die Abträge sehr tief sind, werden die Wände derselben durch 3—5 Fuß breite Bermen unterbrochen, welche in senkrechten Entfernungen von 10 Fuß übereinanderliegen.

Die Krone des Bahnkörpers erhält folgende Dimensionen:

Breite der beiden Schienenwege	
à $5\frac{1}{3}$	$10\frac{2}{3}$ bad. F.
Entfernung	$5\frac{1}{3}$ = =
Schienenköpfe	$\frac{7}{10}$ = =
Breite beider Banquette	$9\frac{3}{10}$ = =

Ganze Breite des Bahnkörpers von Rand zu Rand 26 bad. Fuß.

Wenn der Bahnkörper weniger als 2 Fuß im Auftrag liegt, werden zu beiden Seiten Graben ausgehoben, deren Schotterbreite 2 Fuß beträgt. In gewissen Fällen wird man jedoch auch bei höheren Auffüllungen Graben mit andern Dimensionen ausheben, entweder um Material zu gewinnen, oder um den Zudrang der Horizontalwasser vom Bahnkörper abzuhalten.

Zur Abwässerung der Bahn werden auf Entfernungen von 100 Fuß gebrannte irdene Röhren in den Bahnkörper gelegt. Diese nehmen mittelst senkrechter Ansätze die niederfallenen Wasser auf, welche in leicht geneigten Rinnen den Senflöchern zugeführt werden. Die Lichtweite der Abzugsröhren beträgt 3 Zoll, ihre Stärke 5 Linien.

B. Unterbau der Schienenwege.

Der Unterbau der Schienenwege besteht aus gerammten Schichten zerschlagener Steine, auf welche die Trag- oder Lagersteine und aus weniger mächtigen Schichten von Geschieben oder Geröllern (Kies), auf welche die Hölzer gelegt werden.

Die Tragsteine sind 2 Fuß lang und breit und 1 Fuß hoch. Die Lager und Tragflächen sind dohrt. Sie werden im Längenschnitt in respectiven Entfernungen von $7\frac{1}{2}$ Fuß von Mitte zu Mitte so gelegt, daß ihre Kanten senkrecht oder parallel zur betreffenden Schiene liegen, deren mittlerer senkrecht. Vort. 1840.

rechter Schnitt durch die Mittelpunkte der Steine geht. Die Unterlage der Quader bildet eine 1 Fuß hohe Schichte von zerschlagenen und festgerammten Steinen.

Die Querschwellen lagern auf Schichten von Kies, welche $1\frac{1}{2}$ Fuß mächtig sind.

Die Längschwellen sollen zwischen den Lagersteinen und den Querschwellen ihrer ganzen Länge nach fest auf dem Unterbau lagern, welcher aus 1 Fuß mächtigen Schichten von Kies oder Sand besteht.

C. Oberbau der Schienenwege.

Der Oberbau der Schienenwege besteht aus den Querschwellen, den Längschwellen, den Satteln oder Stühlen und aus den Schienen mit ihrer Befestigung.

Die Querschwellen sind eichene Hölzer von 8 Fuß Länge und 6 Zoll Stärke, entweder je nach der Beschaffenheit des verfügbaren Holzes auf der obern und untern Fläche beschlagen, oder so geschnitten, daß jede Seite des Querschnitts 6 Zoll mißt.

Die Querschwellen liegen $7\frac{1}{2}$ Fuß weit auseinander im Längensprofil, je eine derselben zwischen zwei Steinen, so, daß die Entfernung eines solchen von der nächsten Querschwelle 3 Fuß 7 Zoll 5 Linien beträgt. Die Letztern sind 1 Zoll tief eingeschnitten um die Längschwellen aufzunehmen.

Die Längschwellen sind die eigentlichen Träger der Schienen, sie werden aus Forsten- oder Kieferstämmen 1 Fuß breit und 6 Zoll hoch geschnitten. Da die Stöße dieser und jener niemals senkrecht untereinander liegen sollen, so sind die Längen der Hölzer so zu bestimmen, daß ihre in Füßen ausgedrückte Werthe immer durch $7\frac{1}{2}$ theilbar sind. Ausgenommen hievon sind jedoch 5 Procent des ganzen Bedarfes für die kürzern Ausbiegungen. Diese Ausnahme ist in Längen zu verwenden, die jeweils durch 5 Fuß theilbar sind. Die Längschwellen liegen, wie aus dem obenangeführten hervorgeht, abwechselnd auf den Lagersteinen und den Querschwellen, in welche sie 1 Zoll eingelassen sind.

In dem Stöße zweier Schienen liegt ein eiserner Sattel, welcher nach der Gestalt der innern Schienenfläche ansgewalzt ist und die Höhlung der Schiene ausfüllt und durch zwei eiserne Nagel auf die Längschwelle

befestigt ist. Diese Einrichtung hat den Zweck, das Verschieben der Gefänge nach der Seite zu hindern.

Ein anderes Mittel, um den gleichen Zweck zu erfüllen, besteht darin, daß unter jeden Stoß ein gußeiserner platter Stuhl in die Langschwellen eingelassen und mit vier Hakenlöben befestigt wird. Dieser Stuhl ist 5 Zoll lang, 6 Zoll 6 Linien breit und 3 Linien stark; an die Platte desselben sind Ränder angestoßen, welche den Fuß der Schienen um 6 Linien übergreifen. Zwischen Stuhl und Schienen wird ein Stück gerheerten Holzes gelegt.

Es sollen diese beiden Arten der Befestigung der Schienenstöcke auf der Bahn zwischen Heidelberg und Mannheim in Anwendung gebracht werden.

Die Schienen sind, wie oben bemerkt wurde, Brückschienen mit plattem Fuße und innen hohl. Die ganze 15 Fuß lange Schiene wiegt im Mittel 209 $\frac{1}{2}$ badische oder 231 englische Pfunde, der laufende badische Fuß demnach ungefähr 14 badische Pfunde.

Die Schiene wird mittelst der Hakenlöben auf die Langschwelle befestigt, so daß auf 15 laufende Fuß 16 derselben gerechnet werden. Das mittlere Gewicht beträgt etwa $2\frac{1}{2}$ Pfund.

Bis zur obern Kante der Langschwellen wird die Bahn mit Sand aufgefüllt. Die Mächtigkeit dieser Sandschichte beträgt demnach 1 Fuß 1 Zoll.

Die Schienen sind aus England bereits vollständig eingetroffen und ist in Aussicht gestellt, daß noch diesen Herbst die Bahn von Heidelberg bis Friedrichsfeld damit belegt und befahren werden kann.

Die Kosten derselben betragen für die Strecke von Mannheim bis Heidelberg gegen 320,000 fl. und für jene von Heidelberg bis Bruchsal gegen 350,000 fl.

Betrieb der Bahn.

Zum Betrieb der Bahn wird Dampfkrast verwendet, mittelst ganz von Eisen construirter Locomotiven (Dampfwagen), deren vorerst nur zwei bestellt sind und wovon jede 14,000 fl. kostet.

Ebenso werden die den Wagenzug bildenden Diligencen, Chars à hancs und Wag-

gons (Wagen) nur einfach angekauft und ein künftig weiterer Bedarf von inländischen Wagenfabriken bezogen werden.

Stationspläge.

a. Bei Mannheim.

Dieser ist wegen der verschiedenartigen Interessen der Stadt noch nicht bestimmt. Uebrigens beabsichtigt man, denselben bis zu einer definitiven Vereinbarung provisorisch in die Nähe der sogenannten Hasenhütte zu legen. Später möchte derselbe im Schloßgarten in die Nähe des Hafens und der Rheinbrücke erbaut werden.

b. Bei Heidelberg wird der Stationsplatz dem sogenannten Pariserweg gegenüber erbaut. Zwischen diesen beiden Stationen wird in Friedrichsfeld eine Auf- und Abstiegstation errichtet.

c. Da die Linie von Heidelberg bis Bruchsal keinen bedeutenden Ort berührt, so sind nur zwei Ausstiegstationen an dem Wege von Langenbrücken nach Waghäusel in Aussicht gestellt.

d. Der Stationsplatz bei Bruchsal ist auch noch nicht fest bestimmt. Vorgeschlagen sind drei Plätze:

- 1) im Schloßgarten,
- 2) rechts des Stadtgrabens und
- 3) links des Stadtgrabens.

Bahnwartstellen.

Um die Bahn im gehörigen Zustande zu erhalten, namentlich um schadhaft gewordene Theile der Schienen etc. schnell wieder durch andere zu ersetzen, um die Bahn stets rein zu erhalten und zur Sicherheit des Publikums, werden in einer Entfernung von ungefähr $\frac{1}{2}$ Stunde Bahnwarthäuser angelegt und Bahnwarthe bestellt, welche zugleich auch die Wächter der Bahn sind.

Solcher Bahnwarthe werden von Mannheim bis Heidelberg 8 und von da bis Bruchsal 14 angestellt werden.

Kosten.

Die Kosten für die Bahnstrecke von Mannheim bis Bruchsal belaufen sich nach dem am vorigen Landtag den hohen Kammern vorgelegten Voranschlag wie folgt:

1) Erwerbung des Bodens	246,000 fl.
2) Herstellung des Planums	548,000 "
3) Uebergangswerke und Zugbahnen	98,700 "
4) Unterpau und Bahn	298,820 "
5) Sattienlager	228,500 "
6) Schienen und Befestigung	615,200 "
7) Gebäude für den Dienst auf der Bahn	44,000 "
8) Einrichtung der Stationen	293,200 "
9) Einrichtung der Bahn	35,150 "
10) Allgemeine Kosten	62,000 "
11) Unvorgesehene Ausgaben	50,130 "
12) Vertriebskapital	266,300 "

In Summa 2,786,000 fl.

Aus vorstehender Berechnung möchte vielleicht mancher der geneigten Leser entnehmen, daß die ganze Bahn, im Verhältnis

zu dieser ersten Strecke, den den Landständen vorgelegten Voranschlag weit übersteigen werde. Allein dem ist nicht so, indem hier allernächst in Betracht kommt, daß gerade von Mannheim bis Heidelberg die größten Kosten aufgewendet werden müssen, für die Dämmarbeiten und die kostbaren Dienstgebäude, worunter auch die Stationsplätze begriffen sind. Außer Karlsruhe und Freiburg werden aber auf allen übrigen fünf Strecken keine Stationsplätze von Bedeutung mehr angelegt werden.

Mit dem gesammten Publikum wünscht der hinkende Bote, daß das große väterländische Werk bald vollendet und das gewünschte Resultat erzielt werden möge.

(Geschrieben Ende Juni 1839.)

Anekdoten und Erzählungen.

Zeller

Erzählung aus dem sächsischen Erzgebirge.
(Eine Volksfage.)

Es war der Dämmerung des Jahres 1570; lieblich stieg die Sonne hinter den schwarzen Fichten des Keilberges herauf, und bestrahlte das dunkle Haupt des Fichtenderges, ehe noch die Bewohner des freundlichen Wiesenthalles (ein kleines sächsisches Städtchen) ihrer Strahlen sich freuten. Allmählig wichen auch die Nebel aus dem tiefen Thale, und im Städtchen ward es lebendig. Die Kirchenglocken luden zur Feier der Auferstehung des Heilandes in die geräumige, mit vielen Schnitzwerk verzierte, Kirche des Orts ein; von den benachbarten Dörfern war schon lange eine große Anzahl der Bergleute in ihren Festtagskleidern dem Städtchen zugewandert; häußlich nahmen sich die wohlhabenden Häuser aus in ihrer grünen Mähe mit der glänzenden Cocarde, in dem schwarzen Paradekittel mit den golden Metallknöpfen, den weißzeugenen Kragen, mit Spizen besetzt, den schneeweißen Strümpfen, und den bis an's Knie reichenden weißleinenen Beinkleidern mit den glänzenden Kniebügeln, und mit der Berggarde von glühendem Eisen. Die geschmückte Menge füllte bereits in anständiger Stille das Gotteshaus, und die Dr-

gel schallte majestätisch durch die hohen Räume, als noch ein armer Häuer in seinem grauen Grubenkittel an die Thüre der Kirche trat und, gedankenvoll den Kopf gesenkt, daselbst stehen blieb.

Es war der arme Zeller. Eine Stunde vom Städtlein, in dem waldigen Wiesengrunde, stand sein kleines, ärmliches Hättchen. Auch ihn hatte der helle Strahl der Oster Sonne vom harten Strohlager aufgeschweicht, und nachdem er trübstanig sich im Hättlein umgeschaut hatte, trat er heraus vor die Thür in den hellbesonnten Grund. Denn drinnen seufzte sein liebes Weib schon seit vier Wochen auf dem Krankenlager, von einem hitzigen Fieber verzehrt; sein jüngstes Schändlein jahre laut um Brod, während zwei ältere Knaben, die des Vaters Noth schon fühlten und verstanden, still und trübstanig durch das kleine bestaubte Fenster in die schöne Morgenlandschaft hinausblickten. Zeller war ein fleißiger, rechtschaffener, frommer Mann, er schwing seinen Häusel (Bergmannshammer) unverdrossen, und war immer der Erste, der auf den Klang des Häuerglöckchens zur Schicht (Arbeit) fuhr, und der Letzte, der den Schacht verließ. Aber der Herr der Grube war ein harter, geiziger Mann, der selbst den Reichthum in seinen Kisten und Kästen aufhäufte, den armen Häuern aber kärg-