

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn im Grossherzogthum Baden, von Mannheim bis Basel und an den Bodensee

Newhouse, Ludwig

Karlsruhe, 1833

XV.

[urn:nbn:de:bsz:31-246637](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-246637)

mit Steinkohlen, Kosten vermindern einwirken. Unser Land ist reich an Torflagern, und schon liefert diese Industrie Formen-Torf, von bedeutender Schwere und Feuerungskraft zu niedrigstem Preise, der aller Erwartung genügend entsprechen wird.

XV.

Da der Ertrag einer Eisenbahn die Anlegung einer solchen bedingt, und derselbe durch vorhergehende Darstellung höchst befriedigend zu seyn verspricht, so muß die Frage: „in wiefern Eisenbahnen bei uns anwendbar und auch ausführbar seyen?“ in Bezug auf Bildung einer Association in dieser Absicht, als erledigt angesehen werden. Höchstens ist noch im Allgemeinen zu erwähnen, daß, richtet man seine Aufmerksamkeit mit unbefangenen Blicke auf dies Unternehmen, man vornhinweg erklären muß: wenn irgend in der Welt ein Land ist, wo eine Eisenbahn hinlängliche Frequenz erhalten werde, wo sie bei den einzig möglichen Communications- und Waarenversendungs-Mitteln, bei hinlänglichem, ja überschwenglichem Vorrathe an solchen, zu jederzeit rathsam sey, dies bei weitem ganz vorzugsweise in unserm Lande, von Mannheim bis Basel über Offenburg, und durch eine Verzweigung von letzterm Orte bis Ludwigshafen der Fall ist. Oder sollten dieser letzten Direction die Gebirge des Schwarzwaldes, ein unüberwindliches Hinderniß seyn, so müßte dann eine Eisenbahnlinie von Basel über Säckingen, Laufenburg, Waldshut in der geraden Direction von Neunkirch, oberhalb Schaffhausen vorbei, da wo der Weg von Stühlingen mit der Landstraße confluir, gradaus nach Grieselbach und Herblingen, auf Laingen, Singen, Radosphzsell und Constanz, in Vor-

schlag gebracht werden. Die eine wie die andere würde 28 Stunden in der Länge betragen. Oder endlich die Eisenbahn von Waldshut über Thiengen und über Lauchingen, Lottstetten, Marthalen, vermittelt einer Rheinbrücke und schiefer Flächen, bei oft vorkommendem sehr coupirtem Terrain zu führen, wo sie dann, dem Thalgrunde der Thur auf Andelfingen folgend, nach Müllheim und Constanz, vielleicht herzustellen seyn würde.

Vorliegende Frage hat aber noch eine andere Seite zum Gegenstande meiner Untersuchung, nehmlich, in Hinsicht auf Kostenbetrag und technische Ausführung; und zwar indem ich hier nur die Haupteisenbahn: die Badische, vom Neckar bei Mannheim, bis an das Riegenthor von Basel, in's Auge fasse.

Die Entfernung von einem Puncte zum andern wird verschiedentlich angegeben. Die besten Itinerarien geben sie auf 55 Stunden an, während nach dem Durchgangszoll-Tarife von Laudenbach, an der hessendarmstädtischen Grenze, bis Simeldingen, der Austrittsstation an der Schweizergrenze, bei Berücksichtigung des nicht ganz geraden Straßenzuges, selbige auf 60 festgesetzt ist, mithin bis Basel 62 Stunden betragen würde. Ich glaube aber, unter Berücksichtigung vorerwähnter Verlängerung, die der Bergstraße durch Einbiegungen, die ihrer Richtung gegeben werden mußte, um sie überall durch die bedeutendern Städte zu führen; dann auch da von Laudenbach bis Mannheim 4 Stunden sind, die von den 62 Stunden abgezogen werden müssen; dann endlich, indem zwar die möglichst gerade Richtung nach Basel gewünscht, und wohl beibehalten werden muß, wodurch die Linie der Eisenbahn um ein Mehreres kürzer seyn würde, daß dennoch dieser Richtung leichte Einbiegungen gegeben werden müssen, wodurch sie in schlängelndem Verlaufe, von ihrem Beginne am Neckar bei

Mannheim bis Basel, genau auf 56 Stunden anzunehmen seyn wird.

Die geringen Abweichungen von der geraden Linie, die im langen Zuge dieser Eisenbahn, dem Auge nie bemerkbar seyn werden, sind, wie man sogleich einsehen wird, durchaus den Verhältnissen angemessen, und durch Proximität von Handelsstädten, die auf derselben Handelsgüter versenden oder empfangen, angemessen, und somit zu deren Frequenz beitragen, bedingt.

Es ist demnach rationell kein andrer Lauf dieser badischen Eisenbahn zu denken und in Vorschlag zu bringen, als etwa nachstehender.

Ich nehme an, sie würde am Neckar und zwar an dem Punkte anfangen, wo die Hanseatisch-Kasselsche-Frankfurter Eisenbahn, mit einer 30 bis 34 Fuß hohen Wölbung, über dem Wasserspiegel des Neckars endigen wird, und von dort an würde sie in gerader Richtung, durch die Kuhweide, etwa zwischen der Kaisers- und der Ziegelhütte, vermitteltst eines 15 bis 16 Fuß hohen Bogens, über die Straße von Heidelberg gehen, in geradester Richtung zwischen Blankstatt und Schwesingen, wohin eine Verzweigung von Heidelberg, die auf die Bahn bestimmten Reisenden und Güter bringen würde, nachdem schon zwischen Seckenheim und Edingen, eine Verzweigung vom Neckar her, die von Weinheim und Ladenburg, darauf gebracht hätte. Nach diesem Plane würde der hohe Damm vom Neckar bis an die Heidelberger Straße, gleich einige hundert Schritte jenseits, auf einen erhöhtern Boden gelangen, und dann fast eben mit demselben, bis in die Nähe der Schwesinger Straße von Heidelberg fortlaufen, wo sie sich wieder mit einem solchen Bogen, wie vorbemeldet und wie im fernern Verlaufe, jedesmal über den Landstraßen, 15 bis 16 Fuß hoch erheben muß, während Vicinalwege, mitten durch ihren Damm, unter etwas niedrigerem Bogen durchziehen müßten. Sie würde von Schwesingen in der Richtung von

Neu-Losheim und Waghäusel, zwischen Oberhausen, Rheinsheim und Philippsburg, die rheinbayerischen Reisenden und Güter aufnehmen, welche die Brücke bei Germersheim auf unser Ufer brächte, und ihre Richtung auf Hochstetten und Linfenheim verfolgend, sich Schröckh so viel wie möglich nähernd, an dem Durlacher oder Mühlburger Thor, bei Carlsruhe vorbei führen. Die geringere oder mehrere Annäherung von Schröckh und ob die Eisenbahn an den Durlacher, Rüppurer und Ettlinger Thoren von Carlsruhe, statt des Mühlburger Thors vorbeizöge, würde davon vielleicht abhängen, ob der Wald bei Graben, an seiner östlichen oder westlichen Seite, in etwas durchfahren werden dürfte, um sich den benannten Thoren der Residenz zu nähern, wohin die württembergischen Güter des Straßenzuges über Eppingen und Bretten, und die des mittlern Württembergs über Baihingen, oder über Leonberg, nach Pforzheim und Carlsruhe gebracht würden. Ihre Richtung würde dann in südwestlicher, vollkommen gerader Linie, in der Ebene, Ettlingen mit seinen Erhöhungen linker Hand, und die äußersten östlichen Befestigungs-Absteckungen von Rastatt, rechts lassend, vermittelst einer Brücke über die Murg nach Dos, diesem Ostiola von Baden, gehen. Von ihrem Ursprunge am Neckar bis eben dahin, meist durch unfruchtbare Sandgegenden und Nadelhölzer, in nützlicher Proximität der Bergabhänge fortlaufend, und somit bei wohlfeilem Boden, die Materialien zur Grundlegung und zum Aufbau des Dammes und der Bogen und Brücken, an Felsensteinen und Kies, in Kosten vermindernder Nähe.

Von Dos, in gleich gerader südwestlicher Richtung, an Schwarzach, Scherzingen, Neufreistadt, Bischofsheim und Boderöweier vorbei, müßte die Eisenbahn sich Stadt- und Dorfkehl möglichst nähern, um die Reisenden von Straßburg und die Güter des Rhonecanals aufzunehmen, und dann etwa zwischen Neumühl und Kork, die Kinzig überschreitend, eine ganz gerade südliche Richtung auf Dinglingen, bei Lahr an-

nehmen, mit sehr geringer östlicher Hineigung, wodurch sie sich Offenburg nähern, und etwa zwischen Watterweier und Schutterwald, die Verzweigung dahin und an den Bodensee aufnehmen. Bei Dinglingen und Miethersheim, würde eine Verzweigung das gewerbfleißige und handelsthätige Lahr mit dieser Eisenbahn in Verbindung bringen. Von da müste die Linie wieder südwestlich, zwischen der Berg- und der Rheinstraße hindurch, am weit in's Thal hervorspringenden Mahlberg vorbei, Grafenhausen, Oberhausen und Weisweil rechts, Mahlberg, Herbolzheim, Kenzingen links, sich ziehen. Von hier aber würde die Bahn zwischen Hecklingen links, Kiegel und dem, an diesem Orte besonders vorspringenden Kaiserstuhl, die Elz überschreitend, sich wieder südöstlich wenden, um Theningen und Emmendingen links lassend, stets im Thale in der Richtung von Bogenhausen, Haslach und St. Georgen, Freiburg sich so sehr zu nähern, als nur möglich seyn wird, und zwar etwa zwischen dem Wirthshause zum Pfauen und der Stadt, beim Endinger und am Breisacher Thor. Die Richtung der Bahn würde von hier aus in einem ebenen Thale wieder südwestlich, Wolfenweiler, Krozingen, Müllheim links, nach Neuenburg und Steinenstadt sich ziehen. Hier zeigen sich die ersten Schwierigkeiten in Hinsicht des Terrains, indem das bei Schliengen bis nahe an den Rhein hervorspringende Gebirge, den Weg zu versperrern scheint. Die fast gerade Richtung der Eisenbahn, oder die ganz horizontale müssen aufgeopfert werden, es sey denn, daß man einen Stollen durch den Berg treiben wollte, der mehrere Stunden lang seyn würde. Wollte man die Eisenbahn über den Berg führen, so würde man zwischen Steinenstadt und Schliengen, am Fuße des bis an den Rhein vorspringenden Gebirgsgrates, auf schiefen Flächen, mit wellenförmigen Höhen und Vertiefungen, an der Kaltenherberge vorbei, drei Stunden weit bis Eimeldingen, wieder in die Ebene gelangen: eine Richtung (wenn auch die kürzere, dennoch immer

die beschwerlichere), die nur auf den Grund der Leistungen und nach genommener Einsicht des Herrn Oberbergrathes von Vaader einzuschlagen wäre. Es wird daher ein dritter Richtungs-Vorschlag vielleicht mit mehr Gunst aufgenommen werden.

Nach diesem würde die Eisenbahn durchaus am Fuße jenes Gebirges, um dasselbe in der Ebene gezogen, schon bei Neuenburg, an Steinensstadt vorbei, zu leiten seyn; dann an Bellingen, Bamlach, Blansingen und Felsenmühle vorbei, durch die Klostermatten, bald auf Dämmen an den Ufern des Rheins (dessen Thalweg auf französischer Seite ist), bald unter oder durch gesprengte Felsmassen, bis Istein. In der Richtung von Effringen und Kirchen ist die freie Ebene dann wieder erreicht. Durch die Korbmatte und die Hottinger Matten gekommen, berührt die Bahn Klein-Hünningen, zur Aufnahme der Güter des Rhonecanals, dessen eine Verzweigung an diesem Punkte mündet. Von da die Landstraße linker Hand behaltend, gelangt die Eisenbahn auf Harburg, oder in der Richtung des Drahtzuges, an das Riehenthor von Basel.

Eine ganz horizontale Eisenbahnlinie, mit kaum 1 in 96 Neigung, und vielleicht noch weniger, würde, bei der von ihrem Ursprung in Mannheim bis Basel eingeschlagenen Richtung, so ganz von selbst localgemäß seyn, daß zufällige Vertiefungen mit geringen Kosten aufgedämmt, oder unbedeutende Erhöhungen des Bodens ohne viel Aufwand durchschnitten werden könnten, wenn man die geringen Auslagen nicht in Anschlag bringen, und dem durch Erfahrung bewährten Grundsatz, der geradesten Horizontallinie-Beibehaltung, huldigen und treu bleiben will. Eine schönere Eisenbahn kann in dieser Beziehung nicht gedacht werden, wie in der ganzen Welt eine solche, auf einer so ansehnlichen Strecke von 56 Stunden, durch schönere Gegenden und gesegnetere Gefilde, nicht errichtet werden kann.

Nach diesem natürlich ganz unmaßgeblichen Plane, dessen Entwurf dem Vorstande allein zusteht, den die sich bildende

Actiengesellschaft erwählen wird; der dann ferner der Prüfung und Genehmigung der Ständekammern und der Regierung vorzulegen seyn würde, wovon aber ich eine Skizze habe entwerfen müssen, um eine Uebersicht vom ganzen Zusammenhange zu gewinnen, und einen Ueberschlag der Kosten dieser Eisenbahn zu geben, liegt mir nun ob, eine möglichst genaue Berechnung derselben aufzustellen.

XVI.

Während die Liverpool-Manchester-Eisenbahn, ein neues Wunder der Welt, mit aller Pracht im herrlichsten Geschmack erbaut, zum Vorbilde hergestellt worden ist, dürfen wir sie uns, die unerschwinglichen Kosten berücksichtigend, nicht anders als unter Beschränkung der Ausgaben auf das wesentlich Nöthigste zum Muster dienen lassen; obwohl Vieles, durch Vertlichkeit geboten, unvermeidlich war, und bei dem Festhalten am Grundsätze der geradesten Linie, in horizontaler und verticaler Richtung, seine Rechtfertigung findet; die großartige Ausführung aber, ein natürliches und alle Befriedigung gewährendes Ergebnis des blühenden Handels und der Gewerbe, wie des hohen Sinnes der Bewohner beider Städte ist.

Zum Preise von 20,000 Pfd. St. die englische Meile, würde die Stunde auf 596,643 fl. 52 fr. Herstellungskosten, mithin unsere badische Eisenbahn auf . . . 33,412,056 fl. 32 fr. fertig zu stehen kommen; obwohl zu bemerken ist, daß auf deren ganzen Länge nicht einmal, geschweige denn vier und ein halb mal, die Durchtreibung eines Stollens von mehr als einer halben Stunde Länge, wie bei jener, unternommen werden müßte; daß nirgend solche 70 Fuß hohe Dämme auf so bedeu-