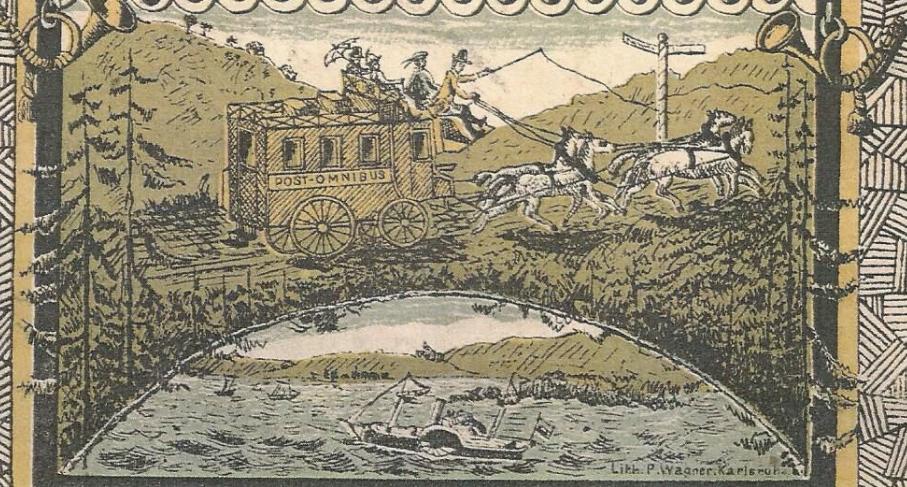


— 1840 —
Erste Locomotive.
"LOEWE"

1838 · · · 1886.

NOTIZEN
eines alten badischen
Post- & Eisenbahn Beamten
über die Entstehung & den Fortgang
der Gr. Bad. Staats Eisenbahnen.



Lith. P. Wagner Karlsruhe

soviel von dem Vortheile, dass könige, und höfliche Verhandlungen zwischen den Landesregierungen zu solchen passenden neuen Abschlüssen die gäbe,
und später nicht, sondern da sie beide noch irgend eine geschäftliche

Notizen

verhandeln, das es darum ist, wann es geschah, und was dann mit
einem
alten badischen Post- und Eisenbahnbeamten
über die

Entstehung und den Fortgang der Großherzoglich badischen Eisenbahnen.

a. 25 a u.

Nachdem das Gesetz vom 29. März 1838 den Bau der Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze bis Basel ausgesprochen hatte, wurde durch höchstes Edikt aus Großherzogtum vom 14. April 1836 zur oberen Leitung der Geschäfte des Eisenbahnbaues eine eigene Behörde, die Eisenbahnbau-Direktion, bestellt, welche ohne Verzug in Wirksamkeit trat, die Verwaltung einrichtete und die definitiven Vorbereitungen zu dem großen Unternehmen einleitete.

Artikel 1 bezüglich der Zugrichtung sagt:

"Von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Stassau, Offenburg, Dillingen und Freiburg bis zur Schweizergrenze bis Basel wird eine Bahn gebaut, welche durch die nachstehend genannten Orte führt, durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden."
"Zwischen den genannten Orten soll dieselbe möglichst nahe am Gebirge, mit besonderer Rücksicht auf die Ausmündungen von Seitenstraßen an den dort liegenden völksreichen Orten hingeführt werden, wo nicht überwiegende Gründe eine Ausnahme rechtfertigen."

Nachdem die genaueste Untersuchung unter Beiziehung Lokaluntersuchung, Personen und Abwägung der technischen, finanziellen und

vollwirtschaftlichen Rücksichten ergänzt war, konnte nur für den Zug von Mannheim nach Heidelberg und für die Überquerung des Schliengener Bergs den Wünschen der Stände nicht entsprochen werden.

Die Linie von Schliengen längs des Rheins bis zur Schweizergrenze, bzw. von Schliengen—Liel—Kandern nach Oberrath, hat zu vielseitigen technischen Auseinandersetzungen Veranlassung gegeben, theils wegen den abnormen Steigungsverhältnissen und wegen den unterirdischen Durchgängen. Wurde jedoch selbst hervorgehoben, daß das Schärfliche solcher unterirdischen Passagen von so bedeutender Länge, die unangenehme und ungesunde Abwechslung der Temperatur, deren der Reisende ausgesetzt wird, die feuchte Zugluft, die ihm hier entgegenströmt, der erstickende Qualm von der Maschine, der sich im ganzen Raum ausbreitet, und die Unmöglichkeit, in einem langen Tunnel jede Gefahr zu beseitigen, sind erfahrungsgemäß höchst belästigende Eigenschaften, denen auf keine Weise begegnet werden kann, und die einen Zug verwerflich machen, wenn auf irgendeine andere Art, selbst mit bedeutenden Umgewegen, es möglich ist, denselben auszuweichen.

Dies die damalige Anschauung über Anlage von Tunnels bei Eisenbahnen und auf welchen anderen Standpunkt stellen sich jetzt die Herren Techniker?

Bezüglich der Konstruktion des Schienennwegs hatte man Anfangs die Absicht, eine ausländische Autorität im Eisenbahnbau zur Beratung über die Wahl des Konstruktionsystems beizuziehen; aber auch in diesem Falle mußte man ein eigenes Urtheil zu gewinnen suchen, wenn man nicht blindlings den Fremden sich hingeben wollte. Zu diesem Zwecke wurde eine Kommission von drei Technikern, welche Mitglieder der obersten technischen Behörde waren, zum Studium des Eisenbahnbauens nach Belgien, England und Frankreich gesendet.

Sie reisten im Anfange des Monats August 1838 ab und kamen gegen Ende Oktober des nämlichen Jahres wieder zurück. In einem sehr ausführlichen, alle Beziehungen der Frage über die Wahl

des Konstruktionsystems sowohl als der Beführung erschöpfenden Bericht stellte die Kommission dar, was sie gefehlt und bedachtet hatte. Die Gründlichkeit dieser Arbeit überzeugte die Großh. Regierung, daß sie den inländischen Ingenieuren die Ausführung des großen Unternehmens ohne den Bezug eines Ausländers anvertrauen könne.

Durch Entschließung aus Großh. Staatsministerium vom 20. Juli 1839 wurde der eigentlich gewerbliche Betrieb der Bahn der Großh. Oberpostdirektion, und der technische Theil derselben, d. h. die Unterhaltung der Bahn, die Unterhaltung der Maschinen und Fahrzeuge, sowie die Führung der Maschinen der Großh. Eisenbahnbau-Direktion übertragen.

Um Betriebsmaterial wurde bestellt:

- 2 Lokomotiven mit Tendern und Reservefistichen,
- 3 Personenwagen I. Klasse (Diligences), zu 24 Personen jeder,
- 6 " II. " (Char à bancs) zu 40 Personen,
- 6 " III. " (Waggons) " " "
- 2 Brüderwagen (Trucks).

Ein englischer Mechaniker hat die Aufstellung der Maschinen und Leitung der Probefahrten besorgt. Die beiden der erwähnten Stellen hatten untergeordnete Beamte, welche sie anzustellen berücksichtigten, zu Studien des Betriebs der Bahn und zur Erlernung des praktischen Dienstes in's Ausland gesendet.

b. Betrieb.

1840—1841.

Der öffentliche Dienst auf der $4\frac{1}{2}$ Stunden langen Bahnstrecke zwischen Heidelberg und Mainz nahm am 12. September 1840 seinen Anfang.

Bald nach Eröffnung des Dienstes mußten die Fahrten wegen vorzunehmender Reparatur der Lokomotive einige Tage eingestellt werden; ebenso im Monat Januar 1841 in Folge des unerwarteten Schneefalls. Die Betriebstage haben dadurch eine erhebliche Störung erlitten. Der Mangel an dem nötigen Transportmaterial machte während der ersten Zeit eine für die Frequenz nachtheilige

1*

Beschränkung des Fahrdienstes nothwendig. Erst nach der im Monat Mai 1841 erfolgten Zuweitung einer dritten Maschine, sowie nach Beschaffung einer weiteren Anzahl von Transportwagen, wurde es möglich, dem Dienste im Laufe des Sommers eine dem Bedürfnisse mehr und mehr entsprechende Ausdehnung zu geben.

Während der erwähnten Betriebsperiode mußte der öffentliche Dienst blos auf den Transport von Reisenden und ihren Effekten, sowie von Gütern beschränkt bleiben, weil der Mangel der erforderlichen Einrichtungen die Beförderung von Vieh &c. nicht zuließ.

Die Einrichtung des Gütertransports erschien auf dieser so kurzen Strecke weder für den öffentlichen Verkehr nothwendig, noch für die Verwaltung vortheilhaft und sollte daher auch ferner bis zur Vollen-dung größerer Strecken unterbleiben. Im Durchschnitte haben sich für einen Tag 8,8 Fahrten auf der Strecke ergeben. Die Schnelligkeit der Fahrten war 33—39 Minuten bei Tag, einschließlich des Aufenthalts bei der Zwischenstation Friedrichsfeld und 39—47 Mi-nuten bei Nacht auf die Zeitstunde bemessen.

Eine vierte Lokomotive ist in den letzten Monaten des Jahres 1841 aus England angelkommen; konnte aber wegen baldigem Ein-tritt des Winters nicht mehr aufgestellt und ausgeladen werden.

Die ersten 2 Lokomotiven hießen „Löwe“ und „Greif“.

Die jetzt vorhandenen Transportwagen bestanden aus 4 Wagen I. Klasse, 12 Wagen II. Klasse und 17 Wagen III. Klasse, 2 Ge-päckwagen, 6 Britschwagen, 1 bedeckter Güterwagen, 1 Viehtrans-portwagen. Die Wagen II. Klasse hatten zu Anfang als Seiten-verschluß nur Leinwandvorhänge, welche nach und nach durch ver-schiebbare Glassfenster ersetzt wurden. Die Wagen III. Klasse hatten keinen Seitenverschluß; wurden aber bald darauf so hergerichtet, daß zum Schutze bei der schlechten Witterung Leinwandvorhänge eingehängt werden konnten.

Ursprünglich waren zwei Bahnmeister auf der Strecke angestellt, wovon einer alsbald wieder entlassen und dem anderen Bahnmeister noch die Ausgabe von Billeten auf der Station Friedrichsfeld über-tragen wurde.

Als Fahrbillete wurden auf gewöhnlichem Papier gedruckte Zettel verwendet, welche Anfangs geschrieben, bei der Abgabe nun noch mit einem Tagesstempel versehen wurden.

In diese Zeit fallend, ist ferner zu erwähnen, daß in Heidelberg ein englischer Mechaniker, gegen Vergütung von 1 Louisdor täglich, längere Zeit anwesend war, der die Aufgabe hatte; gelernte Schlosser zu Lokomotivführern heranzubilden. Diesen Mechaniker sah man auf der Maschine nie anders, als mit seinem Zylinderhut, noblen schwarzen Kleidern und weißen Glashandschuhen.

Schließlich will ich noch eines Umstandes jener Zeit erwähnen, worin sich das gegenwärtige Fahrpersonal kaum finden würde.

Der Lokomotivführer stand ganz Preis ohne allen Schutz auf der Maschine.

Der Zugmeister und die Wagenwärter mußten auf den oberen offenen Sitzplätzen der Wagen, der Zugmeister auf dem ersten Wagen (Packwagen), gegen die Bahn und Maschine schauend, Platz nehmen.

Welche Wirkung der Rauch der Lokomotive, Schnee und Stegen auf den in der Nähe der Maschine sitzenden Zugmeister ausübte, weiß Schreiber Dieses zur Genüge zu würdigen, da er selbst während 6 Wintermonaten diesen Dienst, behufs seiner praktischen Ausbildung im Eisenbahndienste, wahrsahm.

1842.

Die Organisation des Dienstes, sowie der Tarif und vergleichbar blieb, wie bisher, unverändert. Mit dem Monat Mai wurde der früher bloß auf Personen und Steigegepäck beschränkte Transport auch auf Vieh und Equipagen ausgedehnt. Im Durchschnitt haben sich für jeden Tag 11^½ Fahrten ergeben.

Im Laufe dieses Betriebsjahres kam die Verwaltung in den Besitz zweier weiterer Lokomotiven, nämlich „Bavaria“ und „Mainheim“. Es waren somit 5 Lokomotiven vorhanden. Die aus der früheren Betriebsperiode vorhandenen Transportwagen wurden im Laufe dieses Betriebsjahres nur um 1 Wagen III. Kl. vermehrt.

1843.

Um 10. April wurde die weitere Bahnhstrecke von Heidelberg bis Karlsruhe in Betrieb genommen. Der Gütertransport wurde Anfangs Mai, jedoch vorerst mit in beschränkter Weise eingeführt, da man annahm, weil auf der noch kurzen Strecke dieser Transport nicht wohl von großer Bedeutung sein und daher auch die Anschaffung eines größeren Vorraths von Transportmaterial nicht gerechtfertigt erscheinen konnte. In diesem Jahre wurden 10 weitere Maschinen angekauft und zwar 2 Stück vom Rob. Stephenson in Newcastle und 8 Stück von Emil Kehl in Karlsruhe. Die Anzahl der Angestellten belief sich auf 195. Ebenfalls in diesem Jahre entstand eine weitere Wagenklasse, die sogenannten Stehwagen, die an den Seiten und in der Mitte nur mit Lehnen versehen, oben offen waren und keinerlei Schutz gegen Unwetter darboten. Obgleich die Anzahl der Wagen in diesem Jahre sich schon auf 200 Stück belief, waren doch nur 1 gedeckter und 6 ungedeckte Güterwagen darunter. Unglücksfälle kamen 2 vor, wovon einer mit tödtlichem Erfolg.

1844.

Am 1. Mai wurde die $5\frac{3}{8}$ Stunden lange Strecke von Karlsruhe nach Rastatt und am 6. gleichen Monats die weitere Strecke von Rastatt nach Doss dem öffentlichen Dienst übergeben. Endlich wurde am 1. Juni die Bahnhstrecke Doss-Offenburg und die Seitenbahn Uppenweier nach Kehl in Betrieb genommen. Der regelmäßige Gütertransport musste in Erwartung des erforderlichen Transportmaterials und baulichen Einrichtungen in den Stationen bis zum 20. August auf die Bahnhstrecke zwischen Mannheim und Karlsruhe beschränkt und die früheren Transportleistungen in Kraft erhalten werden. Auf der Strecke von Karlsruhe bis Offenburg bezw. Kehl fanden vom Tage der Eröffnung bis zu vorgenanntem Zeitpunkte nur einzelne — ausnahmsweise und auf besonderes Ansuchen bewilligte Güterbeförderungen statt.

Mit dem 20. August nun trat ein neues Gütertransportreglement, sowie ein neuer, von dem bisherigen sehr wesentlich abweichender Tarif in Wirksamkeit. Die bisherige Beschränkung des Transports

auf Abgabe von nur ganzen, halben oder Viertelwagen, welche natürlich den Interessen des Verkehrs nicht entsprechen konnten, wurde aufgehoben und nur solche Sendungen ausgeschlossen, deren Gewicht weniger als 25 Pfund betrug. In diese Zeit fällt auch die Einführung der Gisgitter mit einem Zuschlag von 50 % für gewöhnliche Fracht. Zu den im vorigen Betriebsjahre im Dienste gewesenen 17 Lokomotiven kamen noch weitere 11 Maschinen mit Tender zur Anschaffung. Die Anzahl der Wagen belief sich auf 408 Stück, worunter schon 115 Güterwagen.

Unglücksfälle kamen bei Reisenden zwei und beim Eisenbahnpersonale drei vor. Bei zwei Verletzten erfolgte augenblicklich der Tod.

1845.

In dieser Zeit, und zwar am 25. Juli wurde die Bahnstrecke von Doss nach Baden (die ursprünglich an eine Aktiengesellschaft zum Bau übergeben werden sollte) und am 1. August jene von Offenburg nach Freiburg dem öffentlichen Dienste übergeben. Mit dieser Zeit tritt auch ein neues Transportreglement für Personen, Gepäck, Equipagen und Vieh in Wirksamkeit. Am Ende des Jahres war die Verwaltung im Besitz von 54 Lokomotiven und Tendern, sowie 616 Wagen verschiedener Gattung. Die Zahl der Angestellten betrug 629.

Unglücksfälle 2 und 1 mit Tod.

1846.

Mit der Eröffnung der Main-Nekar-Bahn (von Heidelberg nach Frankfurt a. M.) wurde die Seitenbahn von Mannheim nach Friedrichsfeld, durch welche Mannheim in direkte Verbindung mit der Main-Nekar-Eisenbahn gesetzt war, in Betrieb genommen.

Das zweite Gleise zwischen Durlach, Karlsruhe und Ettlingen wurde eröffnet am 1. August;

zwischen Steinbach, Bühl, Achern und Uppenweier am 10. August;

zwischen Ettlingen und Rastatt am 18. August;

zwischen Uppenweier und Offenburg am 26. September;

zwischen Stattl., Dos. und Steinbach am 15. Oktober; zwischen Oppenweier und Aach am 3. Oktober. Die Tarife, Transportbestimmungen usw. blieben unverändert. Leider hatte die Verwaltung gleich zu Anfang des Jahres einen Unfall sehr schärfer Natur zu beklagen; es ist der am 2. Januar in der Station St. Ilgen stattgehabte Zusammenstoß zweier Personenzüge, welcher einen Todesfall und 16 mehr oder minder bedeutende Verlebungen zur Folge hatte. Die Veranlassung lag einzig allein in der nachlässigen Dienstführung des Lokomotivführers. Diese Nachlässigkeit bestand darin, daß derselbe gegen die Bestimmung der Instruktion vor der Ankunft in der Station und bis zum Einfahren in dieselbe mit allzugroßer Geschwindigkeit fuhr, so daß trotz der Rüttelung aller zu Gebot stehenden Mittel, der Wagenzug nicht mehr rechtzeitig zum Stillstehen gebracht werden konnte.

Im dierem Jahre kam die Verwaltung in den weiteren Besitz von 4 Lokomotiven und war der Bestand 58 und die Anzahl der Transportwagen 872.

Die Anzahl der Angestellten hatte sich auf 676 vermehrt. Unglücksfälle sind, 31 zu verzeichnen, davon 3 mit tödlichem Erfolg.

1847.

Am 1. Juli wurde die Bahnstrecke von Freiburg bis Müllheim und am 15. Juli jene von Müllheim bis Schliengen in Betrieb genommen.

Am 20. Oktober wurde das zweite Gleis zwischen Dinglingen und Bezingen, zwischen Durlach und Bruchsal, Langenbrücken und Heidelberg eröffnet.

Mit dem 15. Mai wurde der Werkstätten- und Magazindienst in Karlsruhe von dem Post- und Eisenbahnamt daselbst getrennt und dafür eine selbständige, der Direktion der Groß. Posten und Eisenbahnen unmittelbar untergeordneten Verwaltung der Eisenbahnhaupt-

werkstätte und des Hauptmagazins errichtet und in Folge dessen den bisherigen Materialhauptmagazinen die Bezeichnung „Eisenbahnbezirksmagazine“ beigelegt.

Mit dem 1. Juli trat ein neuer Gütertarif in Kraft, welcher in 5 Klassen fiel, und betrug hierinach:

für den Zeitraum und die Wegstunde	
für die I Klasse } Landabwärts	$\frac{9}{20}$ Kreuzer
} Landaufwärts	$\frac{8}{5}$ "
II. " "	$\frac{4}{5}$ "
III. " "	1 "
IV. " "	$1\frac{1}{2}$ "
V. " "	2 "

Durch Anschaffung von 7 weiteren Lokomotiven und Tendern erhöhte sich die Anzahl auf 65 Stück. Der Wagenpark erhöhte sich auf 963, worunter allein 498 Güterwagen.

Unglücksfälle 6, worunter 1 mit Tod.

1848.

Am 8. November Übergabe der Bahnstrecke von Schliengen nach Eßlingen dem öffentlichen Dienste. Das zweite Gleise zwischen Bruchsal und Langenbrücken wurde am 12. Februar, jenes zwischen Offenburg und Dinglingen am 6. April, und jenes zwischen Renzingen und Freiburg am 9. April dem Betriebe übergeben. Am 1. August wurde das Eisenbahnamt Freiburg mit dem daselbst befindlichen Postamt vereinigt und dieser Stelle die Benennung „Post- und Eisenbahnamt“ beigelegt.

In der Einnahme hat sich im Verhältniß zu den vorhergegangenen Jahren ein starker Ausfall gezeigt. Der Grund lag in den im Laufe dieses Jahres stattgehabten politischen Ereignissen, welche — da sie besonders in's Frühjahr und in den Anfang des Sommers fielen, den größten Einfluß auf die Frequenz der Bahn ausübten. Das erste Schienengleise zwischen Alpenweier und Kehl mußte mit neuen Schienen und Schwellen umgebaut werden, was einen erheblichen Kostenaufwand verursachte.

Im Dezember wurde eine neue Lokomotive übergeben, so daß