

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Zur Bitte der Stadt Eberbach: Erbauung einer Eisenbahn betreffend**

**Eberbach**

**Eberbach, 1865**

**urn:nbn:de:bsz:31-15450**

8

Zur Bitte  
der  
Stadt Eberbach:  
Erbauung einer Eisenbahn  
betreffend.

---

Eberbach 1865.  
Buchdruckerei von C. Wagner.

122

Im Jahre

1842

Verordnung



042 B 62, 30, 8 RH

20

Es sind nun bereits zehn Jahre vergangen, seit bei der Besprechung der zu erbauenden Odenwälder Eisenbahn auch die Stadt Eberbach sich bemühte, Antheil zu erhalten an den Wohlthaten des neuen Verkehrswegs und herausgerissen zu werden aus der Isolirung, in welche sie durch ihre Lage an der äußersten Landesgrenze gerathen war; denn allmählig hatte der Wasserweg sich um so mehr als unzureichend erwiesen, als der Neckar durch den langen Winter unbenüßbar ist und selbst im Sommer die größten Schwierigkeiten darbietet, wie überhaupt den gesteigerten Anforderungen eines raschen und ununterbrochenen Verkehrs niemals genügen kann.

Zwei Hauptrichtungen lagen vor, welche gewählt werden konnten, um das vordere Rheinthal mit Würzburg zu verbinden: der Südrand und die Nordseite des Odenwaldes, und die letztere Richtung hätte Eberbach unzweifelhaft an eine große bedeutungsvolle Bahnlinie gelegt.

Die Entscheidung fiel zu Gunsten der südlichen Linie aus, welche nach und nach ihrer Vollendung entgegenschreitet; Eberbach wurde darauf angewiesen, in der bisherigen Isolirung zu verharren und der Zukunft die Gewährung ihres dringenden, für das Wohl der Stadt und der ganzen Umgegend unendlich wichtigen Wunsches zu überlassen.

Im Jahre 1861 bot sich dann zum zweitenmale die Gelegenheit, hoher Staatsregierung die Bitte um eine Eisenbahnverbindung vorzutragen, als im Großherzogthum Hessen eine Eisenbahnlinie von Dieburg über Erbach und Beerfelden nach Eberbach projectirt, vermessen und in sichere Aussicht genommen wurde, denn es fehlte zur Ausführung dieser Linie nichts weiter als die Bereitwilligkeit, der großh. hessischen Regierung einen passenden Anschluß zu gewähren und die Eisenbahn von Eberbach über Neckarelz nach Heilbronn weiter fortführen zu lassen, weil auch für den Fall, daß der Staat den Bau nicht selbst übernehmen wollte, die Ausführung bereits durch eine Privatgesellschaft gesichert schien. Der Bitte der Stadt Eberbach wurde abermals nicht entsprochen, denn wenn auch damals und 1863 warme Stimmen in der Kammer sich zu Gunsten dieses Eisenbahnprojekts vernehmen ließen, so scheiterte doch die Hoffnung, weil man der Ansicht war, daß der Main-Neckarbahn und der großh. Staatsbahn eine gefährliche Concurrnz erwachsen würde.

So wurde denn die Stadt Eberbach zum zweiten Male mit ihrem dringenden Gesuche in einer Weise abgewiesen, welche zunächst jede weitere Hoffnung darniederschlagen mußte.

Schon bei der zweiten Petition der Stadt Eberbach setzte sie die Hoffnung der Gewährung ihres Gesuchs zum großen Theil in den Umstand, daß inzwischen die Gewerbefreiheit und Freizügigkeit im Großherzogthum eingeführt wurde und sich die Regierung zum Principe der freien Bewegung und ungehinderten Concurrnz aller Kräfte zu bekennen begonnen hatte, so daß schon damals auch Baden unter den Ersten war, welche den französischen Handelsvertrag annahmten und selbst die Concurrnz anderer Staaten nicht mehr fürchtete. Seither ist man aber auf diesem Wege weitergeschritten, derselbe Grundsatz wurde allmählich auch auf anderen Gebieten des Staatslebens beobachtet und zur Anwendung gebracht und gewisse Vorbehalte nur für ganz besondere ausnahmsweise Fälle gemacht, deren Zahl sogar sich nach und nach vermindern sollte.

Ganz besonders ist jedoch der günstige Umschwung zu beachten, welcher im Eisenbahnwesen eingetreten ist, indem man die frühere Aengstlichkeit verließ und mit der steigenden Rentabilität der großen, nun von Mannheim bis Konstanz vollendeten Staatsbahn auch daran ging, möglichst allen übrigen Landestheilen in einer viel kürzer bemessenen Zeit die Wohlthat der neuen Verkehrswege ebenfalls zuzuwenden und sie mit den Bewohnern der Rheinebene gleichzustellen, zu deren Gunsten alle übrigen seither noch zurückgesetzten, oder durch die Schwierigkeit der Bodenbeschaffenheit schwerer zugänglichen Landestheile nun schon seit 25 Jahren das Risiko des ersten großen Eisenbahnbaus wesentlich mitgetragen hatten.

Man ist bei der Betrachtung des wirtschaftlichen Lebens zur Einsicht gekommen, daß gerade im Eisenbahnwesen das Monopol am unhaltbarsten ist, indem mit der Zunahme dieser Verkehrslinien und ihrer Verzweigungen auch der Verkehr selbst zunimmt und die Rentabilität der Hauptbahnen steigert, daß dadurch reiche Schätze von Bodenprodukten und unverwertheten Arbeitskräften aufgeschlossen und in den Verkehr hineingezogen werden, und daß endlich nur dadurch Verdienst, Kapital und Wohlstand sich in alle Landestheile möglichst gleichmäßig vertheilen und bisher arme Gegenden zur emsigen Betriebsamkeit und Wohlhabenheit bringen werden. Unter diesem Gesichtspunkte ist bereits eine Anzahl neuer und wichtiger Eisenbahnlinien genehmigt und in Angriff genommen worden und sind namentlich die nachfolgenden hervorzuheben.

Man hatte aus Aengstlichkeit für die Rentabilität der Rheinthalbahn sich anfangs nicht entschließen können, durch zwei Linien, von Heidelberg und Durlach aus, den Anschluß an die württembergische Bahn zu erreichen, und es daher vorgezogen, eine einzige Verbindung in der Mitte, von Bruchsal nach Mühlacker, zu gestatten und zwar ohne selbst den Bau und Betrieb zu übernehmen. In neuester Zeit aber unternahm man, durch bessere Einsicht geleitet, dennoch die erstgenannten beiden Linien, so daß nun auf einer Strecke von nur 12 Stunden drei Eisenbahnen von der Rheinthalbahn aus nach Württemberg ziehen, und man davon nicht eine Beeinträchtigung, sondern vielmehr eine Steigerung der Rentabilität der badischen Bahn mit vollem Rechte erwartet.

Eine zweite und wegen der Kürze der Strecke noch weit größere Besorgnisse für die Rheinthalbahn erwartende Linie war jene von Karlsruhe nach Marau-Winden, indem zu erwarten stand, daß künftig durch die Bemühungen der linksrheinischen Bahnen der große Güterverkehr vom Mittel- und Unterrhein her, welcher bisher bei Mannheim den Rhein überschritt und von da an die badische Rheinthalbahn benützte, auf dem andern Rheinufer bis Winden verbleiben und von da an erst in die badische Bahn einlenken oder, insofern es Transitgüter für die Schweiz sind, welche bisher 60 Stunden der badischen Bahn benützten, ganz bis Basel auf dem jenseitigen Ufer verbleiben werde. Allein man hat dennoch diese Bahnlinie zugestanden, weil sie im Interesse einer wichtigen Stadt Badens liegt, der badischen Bahn wieder ungemein große Mengen anderer Güter zuführt und der Abgang in Mannheim durch die Steigerung des Verkehrs im Allgemeinen reichlich ersetzt wird.

Unstreitig muß auch die Kinzigthalbahn der Rheinthalbahn Konkurrenz machen, da sie alle jene Güter und Personen, welche nach den Bodenseegegenden und darüber hinaus bestimmt sind, in Offenburg der Rheinthalbahn entführen wird. Aber auch hier wird die Zunahme des Verkehrs überhaupt bald reichlichen Ersatz bieten und für die Nothwendigkeit einer Konkurrenzbahn Zeugniß geben, weil die Rheinthalbahn nach und nach nicht mehr im Stande wäre, die Masse der aus dem bisherigen Rayon ihr zuströmenden Güter und Personen regelmäßig und rasch genug zu befördern, da man die Züge über ein gewisses Maß hinaus nicht vergrößern und vervielfältigen kann, selbst wenn der Vorrath von Wagen und Personal ausreichen würde.

Bekanntlich beschäftigt man sich mit einem weitem Projekte, das im vollsten Maße eine Concurrnzbahn für die Rheinthalbahn werden muß, nämlich eine Eisenbahn von Mannheim über Schwegingen und Graben nach Karlsruhe, ein Projekt, das vielleicht in nicht sehr langer Zeit zur Ausführung kommen wird, ohne daß man deßhalb für die Rentabilität der Rheinthalbahn Besorgnisse zu hegen braucht, denn bereits jetzt häufen sich die Güter in Mannheim schon so stark, daß sie nicht rasch genug befördert werden können, und es werden sich dieselben vom Unterrhein und den Mündungen der Weser und Elbe dann umsomehr der Beförderung durch Baden zuwenden, je größer die Zahl der Verkehrswege und Transportmittel ist, und je mehr sie für rasche und pünktliche Beförderung Bürgschaft gewähren; denn es genügt nicht, daß eine Eisenbahn für den regelmäßigen Verkehr ausreiche, sondern sie muß im Stande sein, auch ungewöhnlich größere Beförderungen ebenso rasch und pünktlich zu besorgen, wenn der große Güterverkehr sich einer Linie auf die Dauer hingeben soll.

Endlich wäre hier noch das weitere Projekt einer direkten Eisenbahn von Mannheim nach Weinheim oder Heppenheim zu erwähnen, da diese ebenfalls der bisherigen Zugrichtung der Main-Neckarbahn eine sehr nahe und erhebliche Concurrnz bieten würde.

Alle diese Beispiele begründen nur die unbestreitbare Thatsache, daß die Furcht vor Concurrnzbahnen bloß in der Zeit der ersten Eisenbahnanlagen berechtigt war, wo es noch an zahlreichen Anschlüssen, Verbindungen und Seitenbahnen fehlte, welche die Zuflüsse der Güter und Personen sicherten und vermehrten, und daß in unserer verkehrreichen Zeit diese Furcht in den meisten Fällen unbegründet ist und eine Concurrnzbahn höchstens in der allerersten Zeit den alten Linien Nachtheil bringen kann, der sehr bald überwunden sein wird.

Fragen wir nach den Bedürfnissen der Stadt Eberbach und der für sie in der jetzigen Zeit vorliegenden Möglichkeit eines Eisenbahnanschlusses, so ist allerdings die Sache jetzt anders gestaltet als zur Zeit, wo es sich um die Wahl der Linie für die Oberrheinbahn handelte, obschon wir auch heute noch daran festhalten dürfen, daß vielleicht auch eine Verbindung zwischen Mischafenburg, Miltenberg und Amorbach mit der Ausmündung nach dem Neckarthale über Eberbach nach Neckargemünd ihre Ausführung findet.

Daß Eberbach eine Eisenbahnverbindung schon in der allernächsten Zeit erhalten muß, wenn nicht eine Verminderung des Wohlstandes eintreten sollte, wird Niemand zu läugnen vermögen und ebenso gewiß in den Wünschen der hohen Staatsregierung und beider Kammern liegen; denn die Wohlthat dieses Verkehrsmittels sollte keinem erheblichen Theile des Landes mehr verjagt werden, wenn es nur irgend ohne erhebliche Hindernisse erreicht werden kann; dieß nicht thun, hieße ja nur einen solchen Landestheil zurücksetzen und dazu verdammten, hinter den übrigen in jeder Hinsicht zurückzubleiben.

Ueberblicken wir das Großherzogthum in seiner ganzen Ausdehnung, so ist nirgends eine Stadt, die nur die Hälfte der Bedeutung von Eberbach und der rückwärtsliegenden Thäler hat, welche nicht wenigstens im Laufe der nächsten drei Jahre von einer Eisenbahnlinie berührt wäre, und es ist von Wichtigkeit, die Städte aufzuzählen, die bei den in Ausführung begriffenen Eisenbahnen noch nicht berücksichtigt sind, denn es geht daraus der Beweis hervor, daß keine derselben sich mit Eberbach und dessen schwer gefährdeten Interessen vergleichen kann und daß Eberbach nur ein billiges und gerechtes Verlangen hegt, den übrigen Städten gleichgestellt zu werden.

Im Unterrheinkreise sind in dieser Beziehung bloß Eppingen, Buchen, Wallbüren und Krautheim zu nennen, da Schwegingen einer Eisenbahn ganz nahe liegt und vielleicht eine solche noch erhalten wird. Im ganzen Mittelheinkreise gehören hieher bloß Gernsbach, Oberkirch und Dörsch; im Oberheinkreise Waldkirch, Randern, Schönau, Todtnau, Lenzkirch und Bonndorf, und

weiter oben Böhrenbach, Furtwangen, Neustadt, Stühlingen und Blaunfeld. Bei allen diesen Städten tritt bis daher als Hinderniß bloß die Terrainbeschaffenheit entgegen, weil diese Städtchen im Hintergrunde tiefer oder hoher Schwarzwaldthäler liegen, welche nur in Sackgassen sich verlierende Seitenbahnen erlauben würden, deren Herstellung sogar sehr schwierig und kostspielig wäre. Mit allen diesen Städten ist Eberbach gewiß nicht zu vergleichen, denn nicht bloß ist hier eine bedeutende, sehr betriebsame Bevölkerung vorhanden, welche vorzugsweise auf die industrielle Thätigkeit und den Handelsverkehr angewiesen ist, sondern die Stadt Eberbach allein vertritt schon das bedeutende Steuerkapital von 2,585,455 fl., und hinter ihr liegen mehrere Thäler mit der umfangreichsten Industrie, welche allein schon die Rentabilität einer Eisenbahn sichern würde.

Die Stadt Eberbach hat bereits in ihrer Denkschrift vom Jahre 1857 ein genaues Bild von der ganzen Umgegend, ihrer Industrie und ihrem Handel entworfen, daß man heutefüglich darauf zurückweisen kann, und es ist nur noch hinzuzufügen, daß auch diese Thätigkeit seit jener Zeit nach Möglichkeit Fortschritte gemacht, und sich bei früherer Gewährung einer Eisenbahnlinie gewiß schon auf das Doppelte erhoben hätte. Der hohen Staatsregierung sind unzweifelhaft alle diese Verhältnisse genau bekannt und es darf vorausgesetzt werden, daß sie auch den Mitgliedern der beiden Ständekammern nicht entgangen sind. Es genüge daher nur diese allgemeine Hinweisung und die Erwähnung, daß von allen 64 Städten, welche nun im Bereiche von Eisenbahnen liegen, bloß 15 oder nicht der vierte Theil sich mit der Bedeutung von Eberbach messen können, und daß diese letztere Zahl sogar noch geringer ausfallen würde, wenn man die Bedeutung der Umgegend in Bezug auf Handel und Industrie mit in Rechnung ziehen würde.

Macht schon diese Bedeutung von Eberbach es nothwendig, daß diese Stadt nicht ferner hinter den übrigen Städten und Landestheilen zurückgesetzt bleibe, so fordern alle Verhältnisse es gebieterisch, daß man mit der Gewährung einer Eisenbahnverbindung nicht länger mehr zögere, weil sonst die Gefahr vorliegt, daß alle die genannten Betriebsamkeiten von besser bevorzugten Gegenden überflügelt werden, zurückgehen und die Kapitalien und Arbeitskräfte anderswohin ziehen und jene Punkte aufsuchen, welche bessere Vorbedingungen und leichtere Verkehrsmittel darbieten; denn es kann heute, wo man sogar den wichtigen Rheinstrom auf beiden Seiten von Eisenbahnlinien begleiten lassen mußte, nicht mehr der mindeste Zweifel obwalten, daß der leichte, im Winter oft ganz unbefahrbare Neckar ein allzuschwaches Verkehrsmittel ist, wie er denn auch diesen ganzen Sommer hindurch nicht einmal die Fahrten der so wenig tiefgehenden Neckardampfböote erlaubte. Eine längere Vorenthaltung eines Schienenwegs würde eine sehr zahlreiche, betriebsame Bevölkerung verurtheilen, in ihrem Wohlstande zurückzukommen und auf die sonst so segensreiche Wirkung der Eisenbahn vielleicht auf immer verzichten zu müssen.

Noch ein anderer nicht minder wichtiger Punkt scheint uns ebenfalls für die Beschleunigung einer Eisenbahnverbindung für Eberbach zu sprechen, welcher das große Gesamtinteresse des Großherzogthums berührt. Wir erhalten jetzt nach dem Süden 5—6, nach dem Osten 8—10 und nach dem Westen 4 Eisenbahnanschlüsse; im Norden ist aber nur ein einziger in der Main-Neckarbahn vorhanden, obschon die Längenausdehnung der nördlichen Landesgrenze fast so groß ist als jene im Süden und wir in letzterer Beziehung bloß dem Auslande die Hand reichen, während wir auf der ganzen nördlichen Linie nur an deutsche Bundesländer grenzen, die noch enger als durch das politische Band, durch das reichste Verkehrsleben mit uns verbunden sind. Es spricht also schon dieser Umstand dafür, daß wir im Norden möglichst noch mehr Anschlüsse und Verbindungen suchen müssen, die ohnehin auch schon durch strategische Rücksichten geboten erscheinen, zumal der Zusammenhang der Bundesfestung Rastatt mit dem ganzen Norden in sei-

ner westlichen Hälfte bloß durch die Main-Neckarbahn hergestellt ist, welche durch ihre an den Rhein sehr weit vorgeschobene Lage sehr leicht bedroht werden kann und dann nur noch den sehr weiten Umweg über Würzburg zuließe. Es kann daher kein Zweifel an der Nothwendigkeit weiterer Anschlüsse an der Nordgrenze des Landes bestehen und es folgt daraus die weitere Nothwendigkeit, daß das Großherzogthum sich dieselben an jenen Punkten sichert, welche seinen eigenen Interessen am meisten entsprechen. Das kann aber nicht besser geschehen, als wenn Baden die Initiative ergreift und die zu errichtenden Linien selbst vorschreibt und in Angriff nimmt; denn dann müssen die Nachbarstaaten ihre Linien so ziehen, daß sie diese einmal festgesetzten und bestehenden Anschlüsse erreichen. Da ein Anschluß in Wertheim wegen des vorliegenden Spessart nicht wohl möglich ist, so ist nur die einzige Linie vom Maintal herauf nach Eberbach noch übrig und hat gleichsam die Natur von selbst diese Verbindung vorausbestimmt.

Die Stadt Eberbach bescheidet sich gerne, dem Urtheile der Techniker nicht vorzugreifen und jede Eisenbahnlinie willkommen zu heißen, welche sie mit dem großen Verkehrsnetze in Verbindung bringt, mag nun dieser Anschluß in Neckarelz, Aglasterhausen, oder in Neckargemünd für gut befunden werden. Sie erlaubt sich aber darauf hinzuweisen, daß für den Anschluß im Norden und die weitere Zugrichtung im Auslande die Verhältnisse so günstig liegen, als es das Interesse Badens nur erwarten kann, denn das Großherzogthum Hessen ist bereit, eine Eisenbahn zu concessioniren, welche, die betriebreichsten Thäler des Odenwalds durchziehend, geradezu in Eberbach ausmünden soll, und hessische Techniker haben diese Linie auch bereits untersucht, so daß nur die kurze weitere Strecke bis zum Anschlusse an die badische Odenwaldbahn noch fehlen wird. Es liegt also gar nicht die Schwierigkeit wie bei andern Grenzverbindungen vor, wo man gerne die Grenzorte mit Eisenbahnen bedenken will aber nicht weiß, ob auch das Nachbarland sich anschließt, oder die Eisenbahn in eine Sackgasse sich verliert. Hessen wird sich in dieser Beziehung leicht mit Baden verständigen und ist ohne Zweifel bereit, auf dessen Wünsche im Falle etwaigen Anschlusses in Neckargemünd möglichst einzugehen, nur um seinem Odenwalde eine Eisenbahn zu verschaffen und so dem Anscheine zu entgehen, als ob es diesen Landestheil vor den übrigen vernachlässige und zurücksetze. Es sind jetzt 2 Jahre, seitdem in Hessen die Ausführung dieser Odenwaldbahn an dem Widerstand Badens bezüglich der Ausmündung und der Fortsetzung nach Heilbronn scheiterte. Das Schickal unserer in diesem Betreff an beide hohe badische Kammern gerichteten Petitionen, sowie die definitive Herstellung der Bahnlinie über Sinsheim, Rapp nau, Wimpfen nach Heilbronn zwingt nun Hessen, das Projekt einer Bahn über Eberbach, Neckarelz nach Heilbronn aufzugeben und veranlaßt es, eine andere Ausmündung für seine hessische Odenwaldbahn aufzusuchen. Es ist für Baden und insbesondere für die Stadt Eberbach von höchster Wichtigkeit, welche Ausmündung diese Bahn erhalten soll, ob ein Anschluß in Neckargemünd oder in Heppenheim gewählt werden wird; denn gutem Vernehmen nach soll dem nächsten hessischen Landtage ein Gesetz für die Anlage einer Bahn von Dieburg nach Michelstadt vorgelegt werden, und es hängt demnach von Baden ab, den Anschluß dieser Bahn an Baden zu bekommen, da Hessen ohne Zweifel sich nach Baden richten dürfte, wenn eine Verbindungsbahn von Eberbach mit der badischen Odenwaldbahn hergestellt sein wird, während ein längeres Zögern uns diesen Vortheil leicht entziehen könnte. Würde aber letztere Bahnrichtung und Ausmündung gewählt werden, so wäre Eberbach auf lange Zeit hinaus jeder Aussicht auf eine Bahnverbindung beraubt, das Interesse eines sehr wichtigen Landestheiles preisgegeben und eine noch viel gefährlichere Concurrrenzbahn geschaffen, da Hessen die Bahn gegen Westen über Führt, Heppenheim, Worms nach Alzey führen und die Güter dahin auf die Bahn bringen wird, während diese der Odenwald- und Sinsheim-Heilbronner Bahn entzogen werden würden.

Ganz anders liegt die Sache, wenn die Einmündung in Eberbach erfolgt und von da eine Verbindung mit der Odenwaldbahn bei Neckargemünd gesucht wird. Sie führt die Güter den badischen Bahnen zu, indem sie dann die Verbindung des Neckarthals mit dem Maintal in naturgemäßer Weise vermittelt, berührt die industriereichsten Gegenden, zieht Eberbach, eine doch nicht unwichtige badische Stadt, in den Eisenbahnverband und trägt weit weniger den Charakter einer Concurrrenzbahn, zumal sie schon ziemlich weit zurückliegt und aus einem ganz andern Reservoir des Verkehrs ihre Zuflüsse empfängt.

Anfangs mußte man allerdings darauf bedacht sein, den Verkehr in einer einzigen Bahnlinie zu sammeln, um dieselbe rentabel zu machen und die wichtigen Hauptstämme zu befestigen. Wie man in dieser Weise oberhalb des Mains die badische Bahn an die Main-Neckar-Bahn anreichte und die ersten Verzweigungen in Appenweier und Bruchsal erst zuließ, so war unterhalb des Mains in der Main-Weserbahn ebenfalls nur eine einzige Eisenbahn zwischen Main und Werra bis Guntershausen zugestanden, wo sie dann den Verkehr von Norden und Osten aufnahm und in sich vereinigte. In der jüngsten Zeit ist man aber sogar in Churhessen von dieser etwas engherzigen Betrachtung der volkswirtschaftlichen Interessen abgegangen und wurde in richtiger Würdigung der Sache das Monopol der Staatsbahn aufgegeben, indem man nun den östlichen Verkehr, der in Guntershausen einmündete, von ihr ablöste und für denselben die ziemlich parallel laufende Eisenbahn von Bebra über Fulda nach Hanau erbaute, ohne daß man befürchtete, daß die Main-Weserbahn darunter leiden und den Abgang nicht durch den reichen Seitenverkehr vollständig ersetzen werde.

Ganz dasselbe Verhältniß liegt bezüglich einer badischen Bahn über Eberbach nach dem Main vor und ist dieselbe der vorigen bis in die Einzelheiten ähnlich. Anfangs sollte auch die Verzweigung des badischen Bahnverkehrs erst weiter oben beginnen und erst in letzter Zeit ist dieselbe schon von Heidelberg aus begonnen worden, von wo an aber die einzige Linie der Main-Neckar-Bahn den Gesamtverkehr in sich vereinigen sollte, so daß diese Bahn ganz dieselbe Stellung einnahm wie die Main-Weserbahn, und auf der langen Strecke zwischen dem Fichtelgebirge und dem Rheine nur die directe Eisenbahn ist, welche den Verkehr zwischen dem Süden und Norden von Deutschland vermittelt. Der Bebra-Hanauer-Eisenbahn vollständig ähnlich, würde die Linie Hanau-Michelstadt-Erbach-Eberbach-Heilbronn einfach den östlichen Theil des Bahnverkehrs von den Rheinthalbahnen ablösen und ganz auf sich vereinigen, so daß letztere ihre ganze Thätigkeit mehr dem vom Unterrhein und den Mündungen der Weser und Elbe kommenden und dahin gehenden Verkehr zuwenden, die Eberbacher Linie aber jenen mit Thüringen und Sachsen besorgen würde, eine Theilung der Arbeit, welche nur von Vortheil für den Gesamtverkehr sein kann, wie sie dies überhaupt im ganzen volkswirtschaftlichen Leben zu sein pflegt.

Von der bezeichneten Art wird der Charakter der Eisenbahn über Eberbach sein und es ist unstatthaft von dieser Linie anzunehmen, daß sie denjenigen Theil der nordwestlichen Güter vom Unterrhein und der untern Weser her, welcher nach Württemberg bestimmt ist, über Darmstadt in sich aufnehmen werde, weil dafür die Rheinthalbahnen bis nach Heidelberg herauf geeigneter sind. Was allenfalls von jenem nordöstlichen Verkehr der Linie Weinheim-Heidelberg-Heilbronn entzogen würde, fände sich demnach auf der Route Eberbach-Heilbronn wieder ein, und die erstgenannte Bahnlinie wird nach Vollendung des Mannheimer Brückenbaues einen so starken Andrang, allein von Steinkohletransporten, und dadurch einen so reichen Ersatz erhalten, daß sie dann froh ist, den nordwestlichen Verkehr an eine andere badische Bahn abgeben zu können, weil sie ihn nicht mehr so gut zu bewältigen vermöchte und dann wahrscheinlich auf eine östlichere, Baden umgehende Route werfen würde.

Aus allen diesen ebenso feststehenden als klaren Thatsachen und Erörterungen ergibt es sich, daß es eine große Verkennung der wahren volkswirtschaftlichen Interessen des badischen Landes wäre, wollte man den Grund einer vermeintlichen Concurrnz der besprochenen Linie zum Nachtheile der badischen Eisenbahnen vorschieben, um die Erfüllung des dringendsten Wunsches der Stadt Eberbach noch weiter zu verzögern und es muß ausdrücklich noch hervorgehoben werden, daß eine solche Verzögerung dem badischen Eisenbahnsysteme ganz denselben, oben angedeuteten Verkehr doch bald entziehen würde, da bereits zwischen Bayern und Churhessen Unterhandlungen wegen einer Eisenbahn gepflogen werden, welche von der Fulda-Ganauer-Eisenbahn in der Mitte ab über den Speffart nach Gemünden und Würzburg führen soll, welche dann alle von Norden und Nordosten durch Churhessen kommenden, nach Württemberg, der Schweiz und Italien bestimmten Güter an sich ziehen und dem badischen Gebiet ganz entfremden wird. Erhalten wir aber diese Linie über Eberbach, so hat diese jedenfalls den Vorzug der größern Kürze und bringt Baden den Vortheil, daß die von ihr übernommenen Güter wenigstens von der Grenze bei Eberbach bis Heilbronn und was die über Württemberg hinausgehenden Güter anbelangt, nochmals im Seekreis bis zur Schweizergrenze von badischen Eisenbahnen transportirt werden, während sie uns in obenbezeichneter Weise gänzlich entgehen würden.

Obgleich wir den Einwand wegen einer Concurrnz mit der Rheinthalbahn ausführlich widerlegt haben, erlauben wir uns doch noch eine andere Betrachtung bezüglich der Anlage von Eisenbahnlinien, welche angeblich sich Concurrnz machen, hier anzufügen.

Die hohe badische Regierung hat schon in den dreißiger Jahren den Grundsatz aufgegeben, daß Straßen und Post-Routen, welche sich Concurrnz machen, und sich nicht vollkommen rentiren, nicht bestehen sollen, sondern sie hielt es für ihre Pflicht, alle Städte des Landes durch solche mit einander in Verbindung zu bringen, selbst wenn solche noch Opfer verlangten. Sie erwog ohne Zweifel dabei den Grundsatz, daß kein Landestheil und keine Stadt zurückgesetzt werden dürfe; indem schon die Gewißheit und Sicherheit eines vollständigen Verkehrsnetzes über das ganze Land so reiche und günstige Rückwirkungen für dasselbe bringe, daß ihr Werth gar nicht mehr abgeschätzt werden kann. Derselbe Grundsatz ist nun aber noch mehr auf die Eisenbahnen anzuwenden und die heutigen geläuterten Ansichten der Volkswirtschaftslehre stellen mit vollem Rechte sogar den Grundsatz auf, daß bei dem Verkehrswesen der Staat durchaus nicht mehr auf einen daraus zu ziehenden Gewinn rechnen solle und daß für dasselbe selbst erhebliche dauernde Opfer gebracht werden dürfen.

Die Stadt Eberbach glaubt daher ferner, keinem Einwande, welcher Art er auch sei, mehr begegnen zu müssen, wenn sie an die hohe Staatsregierung die dringende Bitte richtet, Hochdieselbe wolle in möglichster Bälde die Anlage einer Eisenbahnverbindung der Stadt Eberbach mit der Odenwaldbahn und die Fortsetzung dieser Bahnlinie nach dem Hessischen genehmigen, die beste der zu wählenden Routen sofort durch Techniker untersuchen lassen und dem nächsten Landtage eine Gesetzesvorlage zu diesem Behufe machen.

Sie unterläßt es, obwohl für unsere Stadt speziell ein Anschluß in Neckargemünd am geeignetsten erscheint, bezüglich eines Anschlusses einen bestimmten Punkt zu befürworten, da sie nur einmal in das Eisenbahnnetz eingereicht zu werden wünscht, und es den dringenden Mahnungen der Zukunft überläßt, ihr auch jene weitem Verbindungen zu verschaffen, welche für Eberbach schon durch die Natur angezeigt sind. Nur erlaubt sie sich die Bitte auszusprechen, daß möglichst der Staat den Bau und die Betriebsverwaltung übernehme, weil sie glaubt, daß durch ihn am besten die allseitigen Interessen des Staats, der Stadt und ihrer commerciellen und industriellen Betriebsamkeit geachtet und gefördert werden dürften. —

Da Eberbach die einzige wichtigere Stadt Badens ist, welche bisher noch nicht beim Eisenbahnbau berücksichtigt wurde, ihre Interessen aber gewiß doch eben so hoch anzuschlagen sind, wie jene von Werthheim, das man mit einer Eisenbahn bedachte, obschon diese für lange Zeit vielleicht in eine Sackgasse einmünden wird, und da ferner jede weitere Verzögerung ihre Interessen mehr und mehr beeinträchtigen würde, so erlaubt sie sich vor Allem auf die Dringlichkeit ihrer Bitte hinzuweisen und die üble Lage einer zahlreichen Bevölkerung um so nachdrücklicher zu empfehlen, weil dieselbe ihre Hauptnahrungsquelle in Industrie, Gewerbe und Handel findet und diese in unserer Zeit nur dann auf gleicher Höhe sich erhalten und zunehmen können, wenn sie das Hauptbeförderungsmittel unserer Zeit, eine günstige Eisenbahnverbindung ferner nicht mehr entbehren. Zu dieser baldigen Inangriffnahme fordert aber auch noch der Umstand auf, daß wenn eine Eisenbahnverbindung von Eberbach aus nach der Odenwaldbahn unternommen oder hergestellt sein wird, Hessen mit seiner Odenwaldbahn unzweifelhaft sich anschließen und nicht veranlaßt wird, eine Ausmündung ihrer Bahn in Heppenheim oder am Main zu suchen.

Möge daher die hohe Staatsregierung die Bitte einer der wichtigeren Städte des Landes, welche schon so lange durch ihre Lage an der Grenze sich von den neueren Verkehrsmitteln ausgeschlossen sieht, bald möglichst genehmigen und ihr eine Wohlthat endlich zuwenden, wofür sie der hohen Staatsregierung für alle Zeiten die höchste Dankbarkeit bezeugen wird. In der That ist dieser Wunsch und diese Bitte nur entsprungen der eisernen Nothwendigkeit, aus einer Lage herauszukommen, welche bereits für Eberbach bedenkliche Folgen zu bringen beginnt und den Wohlstand einer Gegend bedroht, welche des Augenblicks harret, in welchem sie gleich den übrigen Landestheilen ebenfalls Antheil nehmen darf an den Wohlthaten der größten Erfindung der neuen Zeit!

Mit diesem Wunsche und dieser Hoffnung unterbreitet die Stadt Eberbach der hohen Staatsregierung diese ergebenste Bitte zur geneigtesten Berücksichtigung und Gewährung.



