

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 27. Sitzung (24.01.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

N^o 41.

Beilage zum Protokoll der 27. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 24. Januar 1902.

Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden,
Herzog von Zähringen.

Wir beauftragen hiermit den Minister Unseres Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten von Brauer, Unseren getreuen Ständen, und zwar zunächst der zweiten Kammer, den anliegenden Gesetz-Entwurf, **die Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von Mosbach nach Mudau betreffend**, zur Berathung und Zustimmung vorzulegen.

Zum Regierungskommissär für diese Vorlage ernennen Wir den Geheimen Rath Zittel.

Gegeben Karlsruhe, den 20. Januar 1902.

Friedrich.

von Brauer.

Auf Seiner königlichen Hoheit Höchsten Befehl.

Heinze.

Gesetz-Entwurf.

Die Erbauung einer Nebenbahn von Mosbach nach Mudau betr.

Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden,
Herzog von Zähringen.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

Artikel 1.

Es soll auf Rechnung des Staates eine schmalspurige Nebenbahn von Mosbach nach Mudau hergestellt werden.

Artikel 2.

Wenn die Regierung den Bau und Betrieb der Bahn einem Privatunternehmer im Wege des Vertrages überläßt, so genießt dieser für die Dauer der Vertragszeit in allen den Bau und den Betrieb betreffenden Angelegenheiten Tax- und Sportelfreiheit, sowie Befreiung von der Gewerbesteuer und den sich daran knüpfenden Gemeindeumlagen.

Artikel 3.

Mit dem Bau der Bahn soll begonnen werden, sobald die beteiligten Gemeinden und sonstigen Interessenten in bindender Weise die Zusicherung gegeben haben, die Erwerbung des erforderlichen Geländes auf ihre Kosten in dem Umfang zu übernehmen, als ihre ökonomische Leistungsfähigkeit solches gestattet. Es bleibt der Regierung vorbehalten, den Umfang der Beteiligung der Gemeinden festzustellen.

Artikel 4.

Das Ministerium Unseres Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten ist mit dem Vollzug des Gesetzes beauftragt.

Gegeben zc.

Begründung.

In einer im Jahr 1898 bei den Ständen eingereichten Petition wegen Erbauung einer Nebenbahn von Mosbach nach Mudau ist im Eingang folgendes bemerkt: „Zwischen den Bahnlinien Eberbach—Mosbach—Seckach—Wallbüren einerseits und Eberbach-Railbach andererseits liegt ein Theil des badischen Odenwaldes, der seit einer Reihe von Jahren Zeichen des landwirtschaftlichen Niedergangs offenbart hat. Eine strebsame Bevölkerung mußte erkennen, daß, während in andern Gegenden des Großherzogthums alle Verhältnisse im Aufstreben begriffen sind, ihr die Verarmung droht, wenn nicht durch eine entschiedene, einschneidende Veränderung ihrer Erwerbsbedingungen Wandel geschaffen wird. Eine solche Veränderung erhofft sie mit Zuversicht von dem Anschluß an den Verkehr durch eine Eisenbahnverbindung mit der badischen Hauptbahn.“

Diese Schilderung der ungünstigen ökonomischen Lage und der daran geknüpfte Nothdrei nach Hilfe durch Herstellung einer guten Verbindung mit der Hauptbahn kann nicht als unzutreffend oder unrechtmäßig bezeichnet werden. Es gehört in der That dieser Odenwaldbezirk zu den ärmsten und von der Natur am wenigsten begünstigten Theilen des badischen Landes. Deshalb wird es auch gerechtfertigt sein, hier in der Behandlung der Eisenbahnfrage **ausnahmsweise** von den Grundsätzen abzuweichen, die bisher bei Unterstützung von Nebenbahnen maßgebend waren und auch künftighin noch festgehalten werden sollen. Ohne ein kräftiges Eingreifen des Staates wäre die Hoffnung des Bezirks auf Erlangung einer Eisenbahnverbindung und Verbesserung seiner Lage aussichtslos. Nach den angestellten, zuverlässigen Erhebungen kann auf eine Verzinsung des aufzuwendenden Anlagekapitales nicht gerechnet werden, es wird selbst als ein günstiges Ergebnis zu betrachten sein, wenn nach Umschuß einiger Betriebsjahre die Einnahmen aus dem Verkehr die Betriebskosten decken. Es ist daher ausgeschlossen, daß sich ein Privatunternehmer findet, der gewillt wäre, auch nur einen Theil des Anlagekapitales aus eigenen Mitteln aufzubringen. Die Bahn kann nur erbaut werden, wenn der Staat sämtliche Baukosten zuschießt, oder mit andern Worten, dieselbe auf eigene Rechnung herstellen läßt und sie in seinem Eigentum behält.

Da auf der Bahn ein größerer Verkehr nicht zu erwarten ist, genügt die Herstellung einer schmalspurigen Bahn dem vorhandenen Bedürfnis. Für den Personen- und Stückgutverkehr ist eine Schmalspurbahn ebenso leistungsfähig als eine Nebenbahn mit normaler Spurweite. Die Fahrgeschwindigkeit ist bei beiden die gleiche und bei beiden ist an der Anschlußstation Mosbach ein Umsteigen der Personen und Umladen der Stückgüter erforderlich. An Massengütern, die in Wagenladungen versendet werden, kommen hier hauptsächlich Brennholz, Rundholz und Steine in Betracht, also Gegenstände, die sehr leicht umzuladen sind und bei denen die Umladefosten von nur 2 *M* für den Doppelwagen bei Berechnung der Fracht kaum in's Gewicht fallen. Unter den gegebenen Verhältnissen wäre die Herstellung einer normalspurigen Bahn ganz unwirtschaftlich, da sie einen Aufwand von über 4 Millionen Mark erforderte, während eine Schmalspurbahn nur auf etwa 2400000 *M* zu stehen kommen wird.

Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 4. Beilageheft.

Es ist nun beabsichtigt, Bau und Betrieb der Bahn im Wege des Vertrages einem Unternehmer zu überlassen. Das Eintreten der Staatsbahnverwaltung in den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn empfiehlt sich nicht, da die Einrichtungen hierfür nicht vorhanden sind und deren Beschaffung auch nicht zweckmäßig erscheint, nachdem schon zahlreiche von Privatunternehmern betriebene Schmalspurbahnen bestehen, deren Betriebsführung den jeweiligen lokalen Bedürfnissen des Verkehrs in angemessener Weise entspricht. Der Staat behält sich dabei alle Rechte des Eigenthümers vor, ebenso bleiben die ihm nach dem Gesetz vom 23. Juni 1900 über das Genehmigungsverfahren zustehenden Befugnisse der Staatsaufsichtsbehörde in Betreff der Feststellung der Tarife und Genehmigung der Fahrpläne gewahrt.

Von der Firma Bering & Wächter, die im Lande mehrere Nebenbahnen betreibt und als zuverlässige und leistungsfähige Unternehmerin bekannt ist, ist bereits ein Angebot auf Uebernahme des Baues und Betriebes gemacht worden. Es ist beabsichtigt, mit dieser Firma auf Grund der von ihr gestellten annehmbaren Bedingungen vorerst auf die Dauer von 20 Jahren ein Vertragsverhältniß einzugehen, wornach sie die Bahn gegen eine zu vereinbarende feste Summe zur Ausführung zu bringen und den Betrieb auf eigene Rechnung und Verantwortung ohne Gewährung eines staatlichen Zuschusses zu den jährlichen Betriebskosten zu übernehmen hat.

Die Nebenbahn wird von der Ostseite des Bahnhofes Mosbach ausgehen, bis in die Nähe von Neckarburken neben der Staatsbahn herlaufen, daselbst die Staatsbahn mit einer Unterführung überschreiten und sich dann in nördlicher Richtung nach Vohrbach wenden. Bei Neckarburken ist eine kurze Horizontale für einen Haltepunkt eingeschaltet. Die Bahn zieht mit der Maximalsteigung von 1:40 an den rechtsseitigen Hängen des Hasbacher Waldes vorüber nach dem Bahnhof Vohrbach, der in nächster Nähe des Ortes liegt. Nach Ausfahrung des Hasbachthales mit der gleichen Steigung wird die Station Sattelbach erreicht. Von hier ermäßigt sich die Steigung und es folgen in kurzen Entfernungen die Stationen Fahrenbach, Trienz, Kobern und Krumbach. Von hier führt die Linie durch den Fürstlich Löwenstein'schen Wald nach Simbach, wo die Station an dem Verbindungsweg zwischen Simbach und Heidersbach angeordnet ist. In kurzer Entfernung wird dann Laudenberg erreicht, von wo die Linie am rechtsseitigen Ufer des Elzbaches beinahe ohne Steigung nach Fangelz führt, sodann in einem Bogen die Elzbach überschreitend vor Mudau ihre größte Höhenlage von 457,7 m über N. N. übersteigt und mit Neigung von 1:100 in kurzer Entfernung den Endpunkt Mudau erreicht.

Die ganze Länge der Bahn beträgt 27 700 Meter. Von diesen liegen in Kurven von 100 bis 250 Meter Radius 9554 m oder 34,5 %, in gerader Linie 18 146 m oder 65,5 %. Der Minimalradius von 100 m kommt nur 5 mal zur Anwendung, alle übrigen Kurven sind mit größerem Halbmesser konstruirt. Es liegen in Steigung von

1 : 40	5020 m	oder	18,12 %
1 : 45	2205 "	"	7,96 "
1 : 50	2000 "	"	7,22 "
1 : 55 bis 1 : 100	5510 "	"	19,90 "
über 1 : 100	4703 "	"	16,98 "

in Steigungen zusammen also	19 438 m	oder	70,18 %
in Gefälle von 1:100	— 300 "	"	1,08 "
in horizontaler Strecke	— 7 962 "	"	28,74 "

Nach einem von der Firma Bering & Wächter gefertigten und von der technischen Eisenbahnbehörde geprüften genauen Kostenanschlage wird der Bau der Bahn auf 2 410 000 *M.* zu stehen kommen. Von diesem Betrag entfallen auf Grunderwerb 210 000 *M.*, auf eigentliche Baukosten 1 926 000 *M.*, auf Beschaffung der Betriebsmittel 254 000 *M.*, auf Zinsen während der Bauzeit 20 000 *M.* Nach Abzug der Grunderwerbungs-kosten fallen auf das Kilometer 78 014 *M.*, welcher Betrag, da es sich um eine Gebirgsbahn mit für eine Schmalspurbahn verhältnißmäßig großen Bauschwierigkeiten handelt, nicht zu hoch erscheint.

Es ist beabsichtigt, auf der Nebenbahn zwischen Mosbach täglich 4 Züge in jeder Richtung verkehren zu lassen. Für die Verkehrsbedürfnisse der Gegend ist dies gut bemessen und jedenfalls ausreichend. Bei einer Betriebslänge von rund 28 Kilometer und 4 Zügen ergibt sich eine jährliche Leistung von 81 700 Nutzkilometer und mit Hinzurechnung von 1 240 Nutzkilometer für etwaige Sonderzüge — im Ganzen von 83 000 Nutzkilometer. Veranschlagt man die Betriebskosten mit 70 f pro Nutzkilometer, was sehr mäßig gerechnet ist, so stellen sich die jährlichen Betriebsausgaben auf 58 100 M . Vergleicht man hiermit den Betriebsaufwand anderer schmalspuriger Nebenbahnen, so ist zu bemerken, daß derselbe im letzten Jahre bei der Nebenbahn Zell—Todtnau 123 f , Mannheim—Weinheim—Heidelberg 91 f , Albthalbahn 71 f , Ettenheimmünster—Rhein 73 f pro Nutzkilometer betragen hat.

Nach dem anliegenden Verzeichniß haben die unmittelbar an der Bahn liegenden und die in das Verkehrsgebiet derselben fallenden Orte eine Einwohnerzahl von zusammen 14 068 Personen. Darnach ist die sogenannte kommerzielle Bevölkerung auf 8 310 Personen berechnet. Da es sich hier um eine Bevölkerung handelt, die vorzugsweise Landwirtschaft betreibt, während wichtige Industriezweige fehlen, kann der zu erwartende Verkehr nur schätzungsweise berechnet werden. Bei dem noch wenig entwickelten Verkehr und der geringen Wohlhabenheit der Gegend wird angenommen, daß jede Person der kommerziellen Bevölkerung im Jahre durchschnittlich 5 Reisen auf der Bahn ausführt und hierbei im Mittel 15 km zurücklegt. Es ergibt dies 623 250 Personenkilometer. Dies ergibt, den Personenkilometer zu durchschnittlich 3,5 f gerechnet, eine Einnahme von 21 814 M , wozu aus Reisegepäck *cc.* noch 1 186 M zuzuschlagen sind; somit Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr 23 000 M .

Für den Güterverkehr kann eine höhere Ziffer als 1½ Tonnen auf den Kopf der kommerziellen Bevölkerung nicht angenommen werden. Es ergibt dies 12 465 Tonnen. Nach den Erfahrungen bei ähnlichen Strecken werden davon etwa 10 % = 1 245 Tonnen Stückgut und der Rest von 90 % = 11 220 Tonnen Wagenladungsgüter sein.

Hiernach werden gerechnet:

1245 Tonnen Stückgut auf durchschnittlich 15 bis 30 Tarifkilometer zu je 11 f	4 108 M
1245 Tonnen Stückgut als halbe Abfertigungsgebühr zu je 0,75 M	934 "
11220 Tonnen Wagenladungsgüter auf durchschnittlich 15 bezw. 30 Tarifkilometer zu je 24 f	8 078 "
11220 Tonnen Wagenladungsgüter als halbe Abfertigungsgebühr zu je 0,50 M	5 610 "
zusammen also	18 730 M
dazu Nebeneinnahmen	1 270 "
Einnahme des Güterverkehrs	20 000 M

Die sämtlichen Betriebs-Einnahmen würden hiernach 23 000 + 20 000 = 43 000 M betragen gegenüber einem Betriebsaufwand von 58 100 M .

Der Betrieb der Nebenbahn würde also für die erste Zeit einen jährlichen Zuschuß von etwa 15 000 M zu den Betriebskosten erfordern und erst nach Ablauf einer gewissen Entwicklungsperiode und nach Hebung der ganzen wirtschaftlichen Verhältnisse der Bahn selbst das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben erreichen.

Die Berechnung über die zu erwartenden Einnahmen ist eher zu hoch als zu niedrig. Die Annahme von 1½ Tonnen Gut jährlich auf den Kopf der kommerziellen Bevölkerung ist, wenn man sich die Verhältnisse jenes Teils des Odenwaldes vergegenwärtigt, als das im günstigsten Fall Erreichbare anzusehen. Wenn nun die Firma Bering und Wächter, ungeachtet des in Aussicht stehenden Deficits, sich bereit erklärt hat, das Risiko des Betriebes auf die Dauer von 20 Jahren zu übernehmen, so rechnet sie darauf, daß durch die Bahnverbindung der Wohlstand der Gegend sich heben und die bisher zurückgebliebene Industrie sich kräftiger entwickeln werde und nach einer gewissen Uebergangszeit die Betriebs-Einnahmen und Ausgaben sich nicht nur ausgleichen, sondern noch einen kleinen Ueberschuß für die Bemühungen und das Risiko des Unternehmers abwerfen werden.

Der Unternehmer beansprucht für die Dauer des Vertragsverhältnisses Sportel-, Tax- und Steuerfreiheit aus dem Gewerbebetrieb. Dieser Anspruch ist gerechtfertigt und sollte zugestanden werden. Verkehrssteuer für die Grunderwerbung, sowie Grund- und Häusersteuer ist nach der bestehenden Gesetzgebung nicht zu entrichten, da die Bahn Eigentum des Staates ist.

Zu den Kosten der Grunderwerbung sollen die Gemeinden, wie anderwärts, nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit beigezogen werden. Der Grunderwerb ist auf 210 000 \mathcal{M} veranschlagt. Im Verhältnis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der beteiligten Gemeinden ist diese Summe sehr hoch. Die Gemeinden sind zwar bereit, bis zur äußersten Grenze ihrer Leistungsfähigkeit Opfer zu bringen, um der Regierung und den Landständen zu beweisen, daß die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Mudau und Mosbach einem tatsächlichen Bedürfnis der Gegend entspricht. Mehr als 160 000 \mathcal{M} glauben sie aber im Verein mit den sonstigen Interessenten nicht aufbringen zu können. Nach vorliegenden Gemeindebeschlüssen haben als Beitrag zugesichert:

die Gemeinde	Mosbach	51200	\mathcal{M}
"	"	Lohrbach	10400 "
"	"	Fahrenbach	8000 "
"	"	Sattelbach	2400 "
"	"	Trienz	3200 "
"	"	Roßern	3200 "
"	"	Krumbach	2400 "
"	"	Limbach	6400 "
"	"	Laudenberg	6400 "
"	"	Langelz	5600 "
"	"	Mudau	20800 "

Aus Beiträgen des evangelischen Unterländer Kirchenfonds und der Fürstlich Weiningen'schen Standesherrschaft hoffen die Gemeinden weitere 40 000 \mathcal{M} aufbringen zu können.

Der hiernach verbleibende ungedeckte Rest von etwa 50 000 \mathcal{M} wäre nach dem Ansuchen der Gemeinden auf die Staatskasse zu übernehmen. Die Regierung behält sich vor, über die Frage des Bezugs der Gemeinden nach näherer Prüfung der Verhältnisse endgiltige Entscheidung zu treffen. Im Allgemeinen erscheinen die Anerbieten der Gemeinden annehmbar. Eine Darstellung über die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gemeinden ist in Anlage II beigezogen.

Mit dem Bau der Bahn soll erst begonnen werden, wenn die Geländestellungsfrage vollkommen zu Ende geführt ist, weil erfahrungsgemäß leicht Schwierigkeiten und Weiterungen entstehen, wenn die Arbeiten eingeleitet werden, bevor alles Gelände erworben ist.

Auf dem Landtag von 1897/98 ist neben der Petition für Herstellung einer Bahn von Mosbach nach Mudau auch eine solche für Erbauung einer normalspurigen Staatsbahn von Eberbach über Mudau nach Buchen eingekommen. Da die Stände zu dieser Petition eine bestimmte Stellung nicht eingenommen haben, sondern sie der Regierung zur Kenntnisaufnahme überwiesen haben, war Anlaß geboten, auch dieses Eisenbahnprojekt einer gründlichen Prüfung zu unterziehen. Es stund dabei zum Voraus außer Zweifel, daß die Herstellung einer normalspurigen Staatsbahnlinie als Durchgangsbahn von Eberbach über Mudau nach Buchen nicht in Betracht kommen kann. Für eine solche Linie, die gewissermaßen als zweite Odenwaldbahn gedacht ist, liegt keinerlei Bedürfnis vor. Die bestehende Bahn von Eberbach über Seckach nach Buchen genügt vollkommen und ist in ihren bau- und betriebstechnischen Verhältnissen weit aus günstiger, als eine Linie über Strümpfelbrunn und Mudau wäre. In der absoluten Gleislänge wäre

letztere zwar 5,6 km kürzer als die Seckacher, würde aber bei Berechnung der virtuellen Länge wegen der ungünstigen Steigungsverhältnisse um 33,4 km länger sein, als die bestehende Bahn. Es kann darnach keine Rede davon sein, daß sie als Durchgangsbahn von irgend welchem Werth wäre oder überhaupt als solche benützt werden würde.

Auch — wenn nur eine Seitenbahn bis nach Mudau in's Auge gefaßt wird — muß die Linie Eberbach—Strümpfelbrunn—Mudau gegen die Linie Mosbach—Eimbach—Mudau zurückstehen. Die Eberbacher Linie hat vom technischen, wirtschaftlichen und finanziellen Standpunkt so viel Nachteile, daß sie zur Ausführung ungeeignet erscheint.

Die Bahnlinie Eberbach—Mudau hat eine Länge von 38 km, gegenüber nur etwa 22 km Wegentfernung zwischen Eberbach und Mudau. Dies ungünstige Verhältniß rührt hauptsächlich von der Längenenwicklung her, die die Bahn von Eberbach aus erhalten muß, um die Höhe bei Schollbrunn und Oberdielbach zu erreichen. Oberdielbach liegt auf der Straße etwa 6,5 km von Eberbach entfernt, während die Bahn bis dahin eine Länge von 17 km erhält. Ähnlich verhält es sich mit den Orten Schollbrunn und Strümpfelbrunn. Die Bahnentfernungen würden 15 und 20 km ausmachen, während der Weg auf der Straße nur bis zu 1³/₄ Stunden beträgt. Die Benützung der Bahn würde daher für diese Orte ziemlich theuer werden, ohne daß dabei gegenüber dem Weg zu Fuß viel Zeit erspart würde, weil die Bahn der großen Steigung wegen langsam fahren muß. Ein Theil der Bewohner dieser Orte würde daher wahrscheinlich auch nach Erbauung der Bahn den Weg nach Eberbach und zurück zu Fuß oder mit Landfuhrwerk zurücklegen.

Die Gefällverhältnisse sind recht ungünstig. Die Maximalsteigung von 1:40 kommt auf 16 km, d. h. auf mehr als ²/₅ der Bahnlänge zur Anwendung.

Die Baukosten für die Linie stellen sich bei Ausführung als Normalbahn auf 6 625 000 *M* oder 174 000 *M* für d. Kilometer. Dieselben sind insbesondere auf der Strecke Eberbach—Schollbrunn sehr hoch, da hier erhebliche Erdarbeiten, mehrere kleine Tunnels und zwei Thalübergänge vorkommen. Für schmalspurige Ausführung würden die Kosten sich ermäßigen, aber immerhin etwa ²/₅ bis ²/₃ der für die Normalspur berechneten Kosten betragen.

In dem Kommissionsbericht der zweiten Kammer über die beiden Eisenbahnpetitionen vom Jahre 1898 (erstattet von Abg. Greiff), ist der Anschauung Raum gegeben, es solle die zu erbauende Linie so gewählt werden, daß möglichst vielen Gemeinden des Odenwaldes die Wohlthat der Bahnverbindung dadurch zu Theil wird. Von diesem Grundsatz ist auch die Regierung ausgegangen, als sie sich für die Mosbacher Linie entschieden hat. Bei näherer Betrachtung der Verkehrsgebiete der beiden Konkurrenzlinien ergibt sich nämlich folgendes: es fallen

in das engere Verkehrsgebiet der Eberbacher Linie:		in das engere Verkehrsgebiet der Mosbacher Linie:		in das Verkehrsgebiet beider Linien:	
Schollbrunn	mit 551 <i>£</i> .	Neckarburken	mit 412 <i>£</i> .	Langenelz	mit 327 <i>£</i> .
Oberdielbach	" 545 "	Bohrbach	" 794 "	Oberscheidenthal	" 272 "
Strümpfelbrunn	" 591 "	Sattelbach	" 425 "	Unterscheidenthal	" 213 "
Ragenbach	" 484 "	Fahrenbach	" 650 "	Auerbach	" 141 "
Weisbach	" 416 "	Robern	" 300 "	Mudau	" 1209 "
Mülben	" 235 "	Trienz	" 419 "	Schlossau	" 642 "
Reisenbach	" 444 "	Krumbach	" 187 "	Dumbach	" 448 "
		Eimbach	" 485 "	Mörschenhardt	" 150 "
		Heidersbach	" 449 "	Wagenschwend	" 394 "
		Baldhausen	" 371 "	Balsbach	" 349 "
		Laudenberg	" 323 "	Rumpfen	" 267 "
		Eimbach	" 189 "	Steinbach	" 378 "
	7 Orte mit 3266 <i>£</i> .		12 Orte mit 5004 <i>£</i> .		12 Orte mit 4790 <i>£</i> .

Wenn hiernach schon die absolute Bevölkerungszahl für die Mosbacher Linie spricht, so kommt noch dazu, daß die Orte zwischen Mosbach und Mudau in dichter Reihenfolge an oder in unmittelbarer Nähe der Bahn liegen und von dieser ohne Umwege in ziemlich gestreckter Linie berührt werden, während auf der Eberbacher Linie die ersten Orte Schollbrunn, Dielbach und Strümpfelbrunn—Eindach und Zwingenberg kommen nicht in Betracht — erst auf langem Umweg und in ungünstigen Windungen und Steigungen zu erreichen sind. Zwischen Strümpfelbrunn und Oberscheidenthal ist die Bevölkerung sehr schwach; erst mit Eintritt der Eberbacher Linie in das mit der Mosbacher gemeinsame Verkehrsgebiet wird die Bevölkerung wieder dichter und sind größere Ortschaften vorhanden.

Von den Verkehrern der Eberbacher Linie wird besonders hervorgehoben, die Verkehrsinteressen des in Frage stehenden Odenwaldbezirkes könnten in vollem Maße nur befriedigt werden, wenn die Bahn in Eberbach einmünde, weil Eberbach den größeren Verkehrscentren des Landes näher liege, als Mosbach. Der Anschluß an eine weiter gegen Würzburg gelegene Station wäre nur dann erwägenswerth, wenn eine so viel kürzere Führung der Nebenbahn möglich wäre, daß die mehr zurückzulegende Hauptbahnstrecke von der Anschlußstation bis Eberbach aufgewogen würde. Nun ist zwar richtig, daß die Entfernung von Mudau nach Eberbach nach der wirklichen Gleislänge um 11,4 km kürzer ist, als die Linie Mudau—Mosbach—Eberbach (Neben- und Hauptbahnstrecke zusammengerechnet). Allein das Mehr an virtueller Länge, das sich aus dem verlorenen Gefäll der Eberbacher Linie zu 26 km berechnet, gleicht den Vortheil der geringeren absoluten Länge mehr als vollständig aus. Jedenfalls würde an Zeitaufwand für den Verkehr zwischen Eberbach und Mudau durch die direkte Linie gegenüber dem Weg über Mosbach Nichts gewonnen werden. Andererseits werden durch den Anschluß in Mosbach für Mudau kürzere Verbindungen nach Würzburg und Heilbronn gewonnen, was für die Verkehrsbeziehungen der Gegend nicht ohne Werth ist.

Nach vorstehenden Darlegungen und Vergleichen steht es außer Zweifel, daß eine Eisenbahnverbindung des Ortes Mudau und seiner Umgebung mit der Odenwaldbahn in geeignetster Weise durch das in Mosbach anschließende Projekt zu erreichen ist. Das Eberbacher Projekt muß wegen seiner großen Nachtheile in bau- und betriebstechnischer Beziehung sowie im Hinblick auf seinen großen Mehraufwand außer Betracht bleiben.

Verzeichnis

der Ortschaften und Einwohner an der projektirten Nebenbahn von Rosbach nach Mudau.

Lage bei km	Benennung der		Entfernungen bis zur nächsten Bahnstation		Zahl der Bewohner	Als Bahnbenutzer sind zu rechnen in den			Bemerkungen
	Stationsorte	Seitenorte	bisher	künftig		Prozentfuß	Stationsorten	Seitenorten	
0,0	Rosbach		—	—	3687	10	369	—	haben schon Stationen der Staatsbahn.
2,9	Nedarburken		—	—	413	10	41	—	
6,1	Lohrbach		7,0	—	784	100	784	—	
9,1	Sattelbach		4,0	—	425	100	425	—	
11,6	Fahrenbach		10,0	—	652	100	652	—	
	"	Weisbach	10,0	4,0	415	50	—	208	
13,2	Trienz		8,0	—	419	100	419	—	
14,0	Roßern		9,0	—	361	100	361	—	
	"	Wagenschwend	15,5	4,0	418	80	—	335	
15,4	Krumbach		7,0	—	187	100	187	—	
	"	Balsbach	10,5	3,0	366	60	—	220	
18,2	Einbach		7,0	—	485	100	485	—	
	"	Heidersbach	6,0	3,0	431	40	—	172	
	"	Schringen	8,0	2,0	280	60	—	168	
	"	Waldhausen	6,0	3,5	372	40	—	149	
20,9	Bautenberg		9,0	—	323	100	323	—	
	"	Einbach	6,5	2,5	167	50	—	84	
25,6	Sangenelz		11,0	—	327	100	327	—	
	"	Oberscheidenthal	15,0	4,5	282	60	—	169	
	"	Unterscheidenthal	15,5	3,5	213	60	—	128	
	"	Waldauerbach	14,0	3,5	143	60	—	86	
27,6	Mudau		10,0	—	1208	100	1208	—	
	"	Schlossau	14,0	4,0	654	60	—	393	
	"	Dummbach	13,5	3,5	443	70	—	310	
	"	Mörtschenhardt	15,5	5,0	141	50	—	71	
	"	Rumpfen	7,0	3,0	80	50	—	40	
	"	Steinbach	8,5	3,5	392	50	—	196	
			Summa		14068		5581	2729	
					Gesamt-Bewohner		kommerzielle Bevölkerung auf 8310		

Anlage 2.

Darstellung

der

wirtschaftlichen Verhältnisse der an der projektirten Bahnlinie
gelegenen Gemeinden.

Nr.	Gemeinden	Holt der Einwohner	Zahl der erwerbsfähigen Bürger	Grun-Vermögen (Jahr 1900)	Kfz-Kapitalien	Schulden	Unter den Schulden hab. Passivkapitalien	Reines Vermögen	Grun- und Geff.-verm. Kapital
1.	Fahrenbach	652	92	28 023	900	12 090	12 066	15 990	478 600
2.	Krummbach	187	25	43 637	25 349	31 571	31 555	12 066	208 950
3.	Geisbach	789	141	102 378	12 839	8 963	8 811	93 415	1 259 080
4.	Wiesbach	3078	299	1 583 700	41 728	338 321	334 115	1 245 408	3 439 390
5.	Hobers	300	62	139 037	81 385	81 324	81 923	57 118	310 670
6.	Entelbach	425	36	14 989	120	22 946	22 900	7 917	323 520
7.	Erleng	419	77	42 052	—	10 580	19 829	22 069	349 200
8.	Engersdorf	327	55	15 990	—	4 598	4 585	11 401	419 440
9.	Sanzenberg	323	49	85 590	40 124	36 005	36 002	49 590	477 840
10.	Einbach	485	61	17 989	—	4 058	3 300	13 981	364 980
11.	Waben	1200	103	107 349	1 186	22 068	21 928	85 281	818 970

Gemein- verm. Kapital	Ein- kommen- steuer- antrag	Kapital- verm. steuer- Kapital	Ortsver- steuer- Kapital	Zuf. die Ortseinkommen entfallen von den unlagerepflichtigen Steuerkapitalien			Höhe auf 100 ℳ Steuer- Kapital (durch- schnittl.)
				von der Grund- steuer mit Beifügung	von der Einkommen- steuer	von der Einkommen- steuer mit Beifügung	
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
26 400	28 350	21 040	296 362	410 720	26 400	28 350	122%
2 900	6 030	15 160	296 348	nicht ermittelt			128%
20 900	49 880	93 940	1 457 812	947 130	20 900	48 150	77
2 268 900	774 785	3 094 380	9 140 959	3 074 310	2 183 390	774 610	53
9 300	14 075	9 290	364 979	271 120	9 300	14 075	94
2 700	16 400	8 260	377 808	286 890	2 700	16 400	130
67 000	12 900	34 840	305 552	228 050	6 700	12 900	147
9 200	13 175	38 520	478 721	327 070	9 200	13 175	89
5 700	13 025	38 760	534 243	355 390	5 700	13 025	65
17 100	25 300	107 420	490 206	333 070	16 300	25 300	97
147 400	66 750	146 520	1 210 576	682 690	146 200	66 600	79

