

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert**

**Baden / Ständeversammlung**

**Karlsruhe, 1819 - 1933**

Beilagen zur 50. Sitzung (13.03.1902)

**urn:nbn:de:bsz:31-28868**

Beilage zum Protokoll der 50. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 13. März 1902.

## Bericht

der

Kommission der zweiten Kammer für Eisenbahnen und Straßen

über den Gesetz-Entwurf

**Die Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von Mosbach nach Mudau betr.**

Erstattet von dem Abgeordneten Greiff.

Auf dem Landtag 1898 waren es zwei Petitionen, welche Ihre Kommission in dieser Sache beschäftigt haben. Die eine strebte eine Bahn von Mosbach nach Mudau an, während in der andern die Linie Eberbach-Mudau-Buchen als die bauwürdigere empfohlen wurde. Die Kommission sprach sich damals dahin aus, daß der Bevölkerung des Odenwaldes in Anbetracht der besonders gedrückten wirtschaftlichen Lage, in welcher sich dieselbe befinde, die möglichste Berücksichtigung zu Theil werden müsse, und wenn der Gegend durch Erschließung mittelst einer Eisenbahn geholfen werden könne, keine Opfer gescheut werden sollten, die in Bezug auf die wirtschaftliche Hebung dieses Landes theils Erfolg versprechen. Ueber die größere oder geringere Berechtigung des einen oder des andern der angestrebten zwei Bahnprojekte könne sich aber die Kommission erst dann äußern, wenn Seitens der Großh. Regierung eingehende und gründliche technische Erhebungen gemacht worden seien. Die Anschauungen, welche in der Kommission zum Ausdruck kamen, gingen deshalb dahin, die Großh. Regierung wolle eine eingehende Prüfung der vorgetragenen Wünsche vornehmen lassen und für den Fall, daß eine Eisenbahn in Aussicht genommen werde, solle die zu erbauende Linie so gewählt werden, daß möglichst vielen Gemeinden des Odenwaldes die Wohlthat der Bahnverbindung dadurch zu Theil werde. In diesem Sinne beantragte die Kommission die beiden Petitionen der Großh. Regierung zur Kenntnißnahme zu überweisen, welcher Antrag von der Kammer angenommen worden ist.

Wenn dieser Kammerbeschluß zur Folge gehabt hat, daß die hier hervorgetretenen Eisenbahnwünsche rascher als dies sonst der Fall ist, ihrer Befriedigung entgegengeführt werden konnten, so kommt dabei vor Allem in Betracht, daß in der That dieser Odenwaldbezirk zu den ärmsten und von der Natur am wenigsten begünstigten Theilen unseres Landes gehört. Dies hat die Großh. Regierung, wie der Begründung zu entnehmen ist, zur Vorlage des Gesetzentwurfs veranlaßt. Wenn sie dabei von ihren bisherigen Grundsätzen in der Behandlung der Eisenbahnfrage abgewichen ist (die Bahn soll nach der Vorlage auf Rechnung des Staates gebaut und der Betrieb einem Unternehmer übertragen werden), so wird man hier ohne Weiteres zustimmen müssen, da sich ein Unternehmer für den Bau und Betrieb nicht gefunden hat und die arme Gegend nur durch diese weitgehende Hilfe zu einer Bahn kommen kann.



Dieses Abweichen von den bisherigen Grundsätzen gab Ihrer Kommission aber Veranlassung, eine Frage zu erörtern, die auch im Kammerplenium schon mehrfach gestreift worden ist, die Frage, ob es nicht zweckmäßiger erscheine, wenn der Staat alle Bahnen im Lande baue und betreibe. Es soll dieser Gegenstand im späteren Theil des Berichtes behandelt werden.

### Stellungnahme der Kommission zu den Gegenpetitionen.

Zunächst betrachtete es die Kommission als ihre Aufgabe, in Würdigung von zwei eingelaufenen Petitionen die Frage gewissenhaft zu prüfen, ob die von der Regierung gewählte Linie die richtige ist, ob durch Erbauung derselben die wirtschaftliche Hebung dieser armen Odenwaldgegend erreicht und daher möglichst vielen Gemeinden die Wohlthat einer Bahnverbindung zu Theil wird.

Zu diesem Behufe mußte zunächst untersucht werden, inwieweit das Petition des Komites für Erbauung einer Eisenbahn von Eberbach über Mudau nach Buchen, lautend:

„Hohe zweite Kammer wolle eine etwaige Vorlage der Großh. Regierung, die Erbauung einer Bahn von Mosbach nach Mudau betr., ablehnen und die Großh. Regierung ersuchen, das Eberbacher Projekt auf Grund der obigen neuerlichen Vorschläge des Komites einer nochmaligen Prüfung zu unterziehen“

gerechtfertigt erscheint; ferner das in dem Protest der Gemeinden Oberscheidenthal, Unterscheidenthal, Steinbach, Schlossau, Mörtschenhardt, Dumbach, Auerbach, Reisenbach und Kumpfen gestellte Verlangen, dahingehend:

„Hohe zweite Kammer wolle den Gesetzentwurf, die Erbauung einer Schmalspurbahn von Mosbach nach Mudau ablehnen, dagegen die Petition des Komites der Linie Eberbach-Mudau-Buchen wohlwollend prüfen und der Großh. Regierung empfehlend überweisen“

Anspruch auf Berechtigung hat.

Die Petenten für die Bahn von Eberbach nach Mudau, welche nur in der Erstellung dieser Linie eine ihren Interessen entsprechende Lösung der Frage glauben erblicken zu können, heben besonders hervor, daß Mosbach an Einwohnerzahl und kommerzieller Bedeutung weit hinter Eberbach zurückstehe und es nicht gleichgültig für die Bewohner der Odenwaldgemeinden sein könne, ob sie nach einem größeren oder nach einem kleineren Platz ihre Verbindung erhielten.

In der Hauptsache sind es drei Beschwerdepunkte, welche in den Petitionen enthalten sind und auf welche Ihre Kommission glaubte des Näheren eingehen zu müssen.

Zunächst wird geltend gemacht, daß es unterlassen worden sei, die Linie Eberbach-Mudau auch als Schmalspurbahn auf ihre Bauwürdigkeit zu prüfen, bezw. die beiden Linien in schmalspuriger Ausführung mit einander zu vergleichen. Ihre Kommission trat in Anwesenheit des Herrn Eisenbahnministers und mehrerer Herren Regierungskommissäre in eine eingehende Berathung über diesen Gegenstand ein. Als Ergebnis kann das Folgende mitgeteilt werden:

### Ergebnis der Vergleichung beider Linien.

Die beiden miteinander zu vergleichenden Projekte sind von der Generaldirektion in Bezug auf ihre technischen Verhältnisse in eingehender Weise geprüft worden und es ist dieselbe dabei zu dem Ergebnis gelangt, daß die Linie Eberbach-Mudau viel ungünstigere Verhältnisse und zwar sowohl für den Bau, als den Betrieb aufweist, wie die Mosbacher Linie. Dieselbe wird unter Einhaltung derselben Maximalsteigung für beide Linien von 1:40, bei der noch ein einigermaßen wirtschaftlicher Betrieb möglich ist, um 11,0 bezw. 7,3 km länger als die Mosbacher Linie, je nachdem die Eberbacher Linie von Oberscheidenthal über Schlossau oder direkt nach Mudau geführt wird. Die zu ersteigende Höhe ist bei der Eberbacher Linie um 102 m größer, als bei der Mosbacher Linie, was einer Vermehrung der für den Betriebs- und Unterhaltungsaufwand maßgebenden virtuellen Länge der Bahn um rund 25 km gleich kommt. Diese ungünstigen Verhältnisse der Eberbacher Linie sind hauptsächlich darin begründet, daß die zu ersteigende Höhe dem Ausgangspunkt Eberbach sehr nahe liegt, so daß dieselbe ohne künstliche Entwicklung der Linie nicht erreicht werden kann.



Der zunächst gelegene Ort Dielbach ist ungefähr 370 m höher als der Bahnhof Eberbach und dabei in direkter Linie nur 5,4 km von demselben entfernt, was einem Steigungsverhältniß von rund 7% für eine direkte Verbindung zwischen beiden entsprechen würde. Um das gewünschte Steigungsverhältniß von 1:40 d. s. 2,5% zu erhalten, muß daher zur Erreichung der Höhe eine künstliche Entwicklung der Bahn auf etwa das 3fache der direkten Entfernung Platz greifen, so daß die Lahnentfernung für Dielbach unter Hinzurechnung der vorher noch einzuschaltenden Stationshorizontalen für Schollbrunn rund 17 Kilometer, gegenüber der direkten Entfernung von nur 5,4 km betragen würde. Der weitere Verlauf der Bahn von der Höhe bis Mudau ist ziemlich günstig zum Theil horizontal, zum Theil schwach abfallend auf das wieder um etwa 82 m tiefer liegende Gelände bei Mudau, aber für die Entwicklung der Bahn zur Ersteigung der Höhe verloren. Bei der Mosbacher Linie dagegen ist der Endpunkt Mudau zugleich auch der höchste Punkt der Bahn, so daß die ganze Bahnlänge zur Gewinnung der Höhe ausgenützt werden kann, und eine künstliche Entwicklung, d. h. Verlängerung der Linie nicht nöthig ist. Entsprechend diesen ungünstigen technischen Verhältnissen stellen sich die Baukosten für die Eberbacher Linie natürlich auch viel höher als für die Mosbacher Linie.

Die Kostenvergleichung ist von der Generaldirektion zunächst in beiden Fällen für normalspurige Bahnen bearbeitet worden und es haben sich dabei 2,1 bis 2,6 Millionen Mehrkosten für die Eberbacher, gegenüber der Mosbacher Linie ergeben, je nachdem die erstere ohne oder mit Berührung von Schlossau geführt wird. Bei schmalspuriger Ausführung mit 1 m Spurweite wird sich der Kostenunterschied natürlich entsprechend dem geringeren Aufwand für jede der beiden Linien, der annähernd  $\frac{2}{3}$  bis  $\frac{3}{4}$  der Kosten für die normalspurige Anlage betragen wird, herabmindern und vielleicht noch 1,5 bis 1,9 Millionen betragen. Derselbe ist aber immer noch groß genug, um auch nach dieser Richtung die Eberbacher Linie als die minder bauwürdige bezeichnen zu können.

Die Prüfung der beiden Linien ist unter ganz gleichen Grundlagen erfolgt, die Kostenberechnungen für jede derselben sind ziemlich eingehend behandelt, so daß die Vergleichung der Kosten wohl ein ziemlich zutreffendes Bild giebt, selbst wenn auch im Einzelnen vielleicht die Schätzungen nicht ganz richtig sein sollten. An den ungünstigen Ergebnissen für die Eberbacher Linie würde auch durch weitere Prüfungen und Untersuchungen nicht viel geändert werden, denn die ungünstigen Verhältnisse bezüglich der nur mit künstlicher Entwicklung zu erreichenden Höhe sind einmal vorhanden und es ist auch ganz einerlei, ob man diese Entwicklung unter Benützung der Abhänge des Neckarthalcs oder der des Zitterthalcs und des Höllgrundes oder des Reifenbachergrundes sucht; man braucht eben eine Entwicklungslänge von 17 bis 18 km, um die Höhe zu erreichen. Die Kosten würden sich dabei auch nicht wesentlich von einander unterscheiden und die zunächst in Betracht gezogene Linie über die Neckarhalde hat den Vorzug, daß sämtliche Orte des Winterhauches — Schollbrunn, Dielbach und Strümpfelbrunn — von der Bahn berührt werden, was sonst nicht möglich wäre. So wenig wie diese Linie würden sich daher auch alle anderen Linien, die etwa noch in Frage kommen könnten, für die Ausführung empfehlen.

### Prüfung der vorgeschlagenen Varianten.

Ueber die in der Eberbacher Petition enthaltenen Vorschläge hinsichtlich der Möglichkeit einer anderen Linienführung, um die Höhe bei Strümpfelbrunn zu gewinnen, ist Ihre Kommission ebenfalls in eine genaue Prüfung eingetreten und kann darüber Folgendes mittheilen:

Alle von Eberbach ausgehenden Linien haben, wie bereits bemerkt, den Nachtheil gemeinsam, daß zuerst die Höhe bei Strümpfelbrunn erklimmen und dann wieder auf die niedriger liegende Station Mudau herabgegangen werden muß. Sieht man von einer Linienführung über Schlossau ab, so ergeben sich aus dem vorhin geschilderten Nachtheil über 80 Meter verlorene Steigung.

Die der Petition beiliegende Karte enthält drei verschieden gezeichnete Linien, wovon die mit stetigem rothen Striche gezogene Linie die früher betrachtete, an der Neckarhalde über Schollbrunn nach Mudau führende, mit 1:40 =  $2\frac{1}{2}$ % größter Neigung darstellt.



Geht man nun auf die in der Petition weiter aufgeführten Möglichkeiten der Linienführung ein, so wäre zunächst zu betrachten:

a) Die Linie im Itterbachthale aufwärts über die Steckenhalde und den Höllgrund nach Strümpfelbrunn. Diese Linie ist in der Karte roth gestrichelt dargestellt.

Die Steigung 1:40 kann erst nach Kreuzung der Straße nach Amorbach in Schienenhöhe beginnen. Dieser Punkt liegt 1,2 km von dem Abzweigungspunkte am Bahnhof Eberbach und auf der Höhe 140 m, zwischen Strümpfelbrunn und Mülben ist die Höhe zu erreichen von . . . . . 515 m.

Somit Höhenunterschied . . . . . 375 m.

Um diesen mit einer Steigung von 1:40 zu erreichen, ist daher eine Länge nötig von

$$40 \times 375 = 15 \text{ km.}$$

Die Gesamtlänge von der Abzweigung ab beträgt daher

$$15 + 1,2 = 16,2 \text{ km}$$

statt 15, wie in der Petition angegeben.

Nach der topographischen Karte ergibt sich vom Kreuzungspunkte der Bahn mit der Landstraße nach Amorbach bis zum Schnitte der Höhenlinie 515 mit der Straße Strümpfelbrunn—Mülben unter Berücksichtigung der Terraingestaltung eine verfügbare Länge von etwa 12 km; sodaß  $15 - 12 = 3$  km Länge durch künstliche Verlängerung geschaffen werden müssen.

Da Hebetunneln der enormen Kosten wegen ausgeschlossen sind, bliebe kein anderes Mittel als Spitzkehren anzuwenden und im Zickzack die Berghalde emporzuklimmen. Durch dieses Aus Hilfsmittel wird aber die Linie noch etwas länger als nötig.

Dieses aus den Höhenzahlen ermittelte Ergebnis zeigt sich deutlich bei näherer Untersuchung des Höllbachthales mittelst eines Höhenplanes der Thalsohle.

Hiermit ergibt sich, daß mindestens zweimal und dann um mindestens 1,5 km wieder zurückgefahren werden muß, um nicht die Thalsohle zu schneiden. Mit Einrechnung von nur je 300 m für jede Spitzweiche an Anfang und Ende der Kehren, ergibt sich als Länge

$$15,0 + 2 \times 1,5 + 4 \times 0,3 = 19,2 \text{ km}$$

und für die Länge vom Abzweigungspunkte auf Bahnhof Eberbach  $19,2 + 1,2 = 20,4$  km, d. h. diese Linie ist gegenüber jener 19 km langen an der Neckarhalde noch um  $20,4 - 19 = 1,4$  km länger.

Als zweite mögliche Linie führt die Petition an

b) Einmündung in die Station Gaimühle der hessischen Odenwaldbahn.

Diese Linie ist in der Planbeilage nicht dargestellt.

Die Station Gaimühle liegt 6,96 oder rund 7 km von Station Eberbach.

Die Abzweigung von der hessischen Odenwaldbahn müßte, da ein Wechselbetrieb auf dem Bahnhof Gaimühle ausgeschlossen ist, etwa in einem Punkte erfolgen, der 6 km von Eberbach entfernt ist, um mit Bogen nach Osten den linksseitigen Hang des Höllbachthales, wie bei der Linie a, zu gewinnen.

Die Meereshöhe des Abzweigungspunktes ist . . . . . 185 m,  
die zu erreichende Höhe wie bei Linie a . . . . . 515 m.

Somit Höhenunterschied . . . . . 330 m,

daher die erforderliche Länge bei Steigung 1:40

$$40 \times 330 = 13,2 \text{ km;}$$

mit 12 km, wie die Petition angibt, reicht man nicht aus.

Nun ist aber mit Rücksicht auf die Krümmungen des Thalhanges nur eine Länge von etwa 6,6 km verfügbar, so daß auf  $13,2 - 6,6 = 6,6$  km künstliche Entwicklung zu schaffen wäre, d. h. wie bei Linie a, doch mit mehr als der doppelten Anzahl Kehren.

Zudem wird schon aus diesen Zahlen ersichtlich, daß sich die Entfernung von Eberbach, da neben der hessischen Odenwaldbahn ein besonderes Gleis nötig wird, zu  $13,2 + 6,0 = 19,2$  km stellt, d. i. ohne den Einfluß der Kehren gerade so lang oder eher länger als die Linie an der Neckarhalde.



Um diese künstlichen Entwicklungen thunlichst zu vermeiden, werden nunmehr in der Petition so hohe Steigungen vorgeschlagen, wie solche nur unter ganz besonderen, zwingenden Verhältnissen und dann auch nur auf ganz kurze Strecken in Anwendung kommen.

Die in der Petition als Beispiel aufgeführte Bahn Nagold-Altensteig enthält allerdings die Steigung 1:25 oder 4%; ist aber insofern hierher nicht in Vergleich zu ziehen, weil die Strecke mit dieser hohen Steigung zunächst nur etwas über 500 m lang ist und dann weil ihr eine Strecke mit Gegengefälle vorangeht und eine horizontale nachfolgt.

Auf Strecken von einer Länge, wie hier solche auftreten, ist für Adhäsionsbahnen die ununterbrochene Steigung von 3,6 oder 4% absolut als gefährlich zu bezeichnen und deshalb unzulässig ebenso wie der letzte Vorschlag zur Annahme von 5% Steigung oder 1:20.

Mit diesen Steigungen 4% und 5% wird nun in der Petition eine weitere Linie angegeben:

c) von Eberbach direkt nach Oberdielbach durch den Holdergrund.

Diese Linie ist in der Kartenbeilage roth punktiert angegeben.

Auch hier kann die große Steigung erst nach Ueberschreitung der Landstraße nach Amorbach im Itterbachthale beginnen.

Dieser Punkt liegt etwa 1,25 km von der Abzweigung vom Bahnhof Eberbach und auf der Höhe 150; bei Oberdielbach ist die Höhe 490 zu erreichen.

Der Höhenplan giebt mit Berücksichtigung der Thalsohle des Holderbaches für die vorgeschlagene Linie als Steigungen

1,7% = 1: 59. Bahnhof Eberbach bis Kreuzung mit der Straße nach Amorbach.

5% = 1: 20 auf etwa 3 km

6,7% = 1: 15 auf etwa 2,4 km

5% = 1: 20 auf den Rest mit etwa 1 km

oder

4% = 1: 25 auf etwa 1,8 km

6,7% = 1: 15 auf etwa 3,6 km

5% = 1: 20 auf etwa 1 km

Die vorgeschlagenen Steigungen von 4 und 5% lassen sich also hier nicht durchweg in Anwendung bringen; es fällt vielmehr nöthig, eine steilere Zwischenstrecke einzuschalten, um nicht in die Thalsohle einzuschneiden.

Wegen der Gefährlichkeit sind alle diese Steigungen für eine Adhäsionsbahn unzulässig; es müßte daher diese Strecke auf mindestens 6,4 km Länge als Zahnradbahn gebaut und betrieben werden.

Hier sei beiläufig bemerkt, daß auf der Höllenthalbahn die größte Steigung auf der Adhäsionsstrecke 2,5% = 1: 40 beträgt und auf der Zahnradstrecke 5,5% = 1: 18,2.

Dabei wird nur bei abwärtsfahrenden reinen Personenzügen das Fahrrad nicht in Wirksamkeit gesetzt, dagegen geschieht dies immer bei gemischten und bei Güterzügen in jeder Fahrrichtung.

Mit den vorgeschlagenen Linien A und B, welche mit der gleichen größten Steigung entworfen sind, wie die Linie Mosbach-Mudau kann ein Vortheil gegenüber der letzteren nicht erzielt werden, da nur diese als durchgehende Bahn sich mit dieser Steigung herstellen läßt, was sich wegen der enormen Kosten bei der Linie Eberbach-Mudau verbietet.

Die anderen Vorschläge sind, als zu gefährlich für reinen Adhäsionsbetrieb nicht ausführbar; die erwähnten Steigungen ließen sich nur anwenden auf einer für Zahnradbetrieb gebauten Strecke.

Zudem erfolgt nicht die Ermäßigung der Baukosten bei Anwendung größerer Steigungen im gleichen Verhältnisse wie die Linie kürzer wird, da die stärkeren Steigungen immer schlankere Linienführungen verlangen, wodurch wieder kostspielige Bauten erforderlich werden.

Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten des Baues und Betriebes kann daher für eine Verbindung von Mudau mit Eberbach nur die Linie an der Neckarhalde über Schollbrunn in Betracht kommen und in Vergleich mit jener von Mosbach nach Mudau gezogen werden.

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



Anlage 1.**Vergleichende Zusammenstellung der interessirten Gemeinden.**

(Anlage 1.)

Da in der oben erwähnten Petition der Gemeinden Oberseidenthal u. A. die Regierungsbegründung hinsichtlich der Vertheilung der in Betracht kommenden Gemeinden auf die Verkehrsgebiete der beiden Konkurrenzlinien als absolut unrichtig bezeichnet ist, so soll auch dieser Punkt eine nähere Beleuchtung erfahren.

Wir ersehen aus dieser vergleichenden Zusammenstellung, daß das Ergebniß ein anderes ist, als es in der Petition des Komites für die Eberbach-Mudauer Linie dargestellt wird.

Bei jener Darstellung hat sich zunächst in der Addition der Zahl der in Betracht kommenden Gemeinden ein Fehler zu Gunsten der Eberbacher Linie eingeschlichen und dann wird darin versucht, die Gemeinden Dumbach, Schlossau und Mörchenhardt als der Strecke Eberbach—Mudau näher liegend zu bezeichnen. Das trifft aber nicht zu, da für diese Orte, ob die Mosbacher oder Eberbacher Linie gebaut wird, lediglich die künftige Endstation Mudau in Betracht kommen kann. In der Regierungsbegründung werden diese drei Gemeinden als in dem Verkehrsgebiet beider Linien liegend aufgeführt, was als zutreffend bezeichnet werden muß.

Die Gemeinde Neckarburken blieb bei der obigen Zusammenstellung außer Betracht, obgleich sie sicher an der Erstellung einer Bahn von Mosbach nach Mudau Interesse hat und daher recht wohl in das Verkehrsgebiet der Mosbacher Linie hätte eingerechnet werden dürfen.

Die vergleichende Darstellung müßte aber noch weiter zu Ungunsten der Eberbacher Linie ausfallen, wenn man die künstlich zu entwickelnde Linie längs der Neckarhalde, die, wie das Komite selbst zugibt, wegen ihrer allzugroßen Länge den schwächsten Punkt des Eberbacher Projektes bildet, verläßt und unter Zugrundlegung der vorgeschlagenen Variante mit unverhältnißmäßig hohen Kosten den Ort Strümpfelbrunn direkt zu erreichen sucht. In diesem Fall könnten zwei Orte des Winterhauges, also der Gegend, welcher durch diese Bahn speziell geholfen werden soll, gar nicht in die Linie einbezogen werden.

Wenn des Weiteren in der Petition beanstandet wird, daß die Gemeinden Waldhausen und Heidersbach in das Verkehrsgebiet der Mosbacher Linie einbezogen worden sind, so muß dem entgegengehalten werden, daß dieselben, abgesehen davon, daß für sie der Weg nach den auf der Linie vorgesehenen Stationen Limbach bezw. Landenberg ein sehr kurzer sein wird, ein ganz wesentliches Interesse an einer Eisenbahn nach Mudau haben müssen u. zwar wegen der daselbst häufig stattfindenden Viehmärkte, die für die ganze Gegend von großer Bedeutung sind. Weitere Orte, die zwar näher an der Hauptbahn liegen, aber aus den gleichen Gründen wie Waldhausen und Heidersbach an einer Bahn nach Mudau Interesse haben, mögen hierbei außer Betracht bleiben. Was schließlich die Behauptung in der Petition betrifft, daß nur durch eine Verbindung mit Eberbach den Verhältnissen des Odenwaldes in richtiger Weise Rechnung getragen werde, so wurde dem in der Kommission entgegen gehalten, daß bei Beurtheilung der Frage, welche Richtung eine zu erstellende Bahn einzuschlagen habe, vor allem zu beachten sei, wohin der Verkehr der Gegend gravitirt. Für die Mosbacher Linie falle dabei in die Waagschale, daß der Sitz des Landgerichtes und des Kreises sich in Mosbach befinde.

Die Petenten werden aus diesen eingehenden Darlegungen die Ueberzeugung gewinnen, daß es der Kommission keineswegs leicht geworden ist, ihre Entscheidung zu treffen; sie hat, wie dies aus vorstehenden Erörterungen hervorgeht, die Wünsche und Einwendungen des Komites für die Linie Eberbach—Mudau aufs Eingehendste und Gewissenhafteste geprüft. Es kann daher gewiß nicht als Mangel an Wohlwollen der Eberbacher Linie gegenüber angesehen werden, wenn die Kommission derjenigen Linie zustimmte, welche nach Lage der Sache als die allein durchführbare erscheint.

**Stellungnahme der Kommission zum Gesetzentwurf.**

Die Kommission trat hierauf in die Berathung des Gesetzentwurfes ein und verlangte von der Großh. Regierung zunächst eine Erklärung darüber, ob es nicht möglich sei, die Bahn normalspurig zu erbauen. Die erhaltene Antwort ging dahin, daß man die Frage, ob Schmalspur oder Normalspur nicht generell ent-



scheiden könne. Die Regierung sei im Allgemeinen gegen die Erbauung von schmalspurigen Bahnen und entschieße sich dazu nur, wenn überwiegende Gründe dafür vorlägen. Hier sei dies der Fall und mit Rücksicht auf die viel bedeutenderen Kosten einer normalspurigen Bahn müsse bei dieser Linie der Schmalspur der Vorzug gegeben werden.

Es mag übrigens hier Erwähnung finden, daß das Eisenbahnkomite für die Linie Mosbach—Mudau im Interesse der Förderung des Projektes schon im Jahre 1898 mit der Firma Vering & Wächter in Berlin in Verbindung getreten ist. Diese Firma ließ damals ein ausführliches Gutachten ausarbeiten, in welchem u. A. gesagt ist, daß diese verhältnißmäßig arme Gegend mit wenig Industrie sich natürlich nicht entwickeln konnte, so lange es an rascher und billiger Transportgelegenheit fehlte. Wolle man hier helfen und eine Bahnverbindung zur Hebung der ganzen wirtschaftlichen Verhältnisse bauen, so dürfte die Strecke Mosbach—Mudau am empfehlenswertheften sein und die meiste Aussicht auf Erfolg bieten, weil, wie ein Blick auf die Uebersichtskarte zeige, diese mitten in den Odenwald hineinführende Linie die meisten und wichtigsten Orte direkt anschließe oder doch thunlichst nahe mit der neuen Bahn in Verbindung bringe. Zum Schluß empfiehlt das Gutachten mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse und die voraussichtlichen Verkehrsergebnisse eine billig gebaute und einfach betriebene Schmalpurbahn. Diese habe für die Interessenten noch den großen Vortheil, daß man in Folge der hierbei zulässigen schärferen Kurven viel näher an die einzelnen Ortschaften, industriellen Etablissements u. s. w. heranzufahren, sowie durch besseres Anschmiegen an das Terrain und Umgehung besonders werthvoller Grundstücke wesentlich an den gewöhnlich von den Gemeinden zu zahlenden Geländeerwerbekosten sparen könne. Daraus geht hervor, daß die Interessenten sich schon damals mit dem Gedanken einer Schmalpurbahn vertraut gemacht haben.

Ihre Kommission ist im Allgemeinen gegen die Erbauung von schmalspurigen Linien und nahm auch diesmal Veranlassung, der Großh. Regierung gegenüber diesen Standpunkt ausdrücklich hervorzuheben. Da aber das Abkommen mit der Bau- und Betriebsgesellschaft auf der Grundlage der Erstellung einer Schmalpurbahn getroffen worden ist, so wollte die Kommission ein Scheitern der ganzen Vorlage vermeiden und ertheilte deshalb dem Bau in schmalspuriger Ausführung die Zustimmung. Um aber den Verkehr von ganzen Waggonladungen auf der Strecke zu ermöglichen, ein Umladen in besonderen Fällen also zu vermeiden, wünscht die Kommission, daß auf dieser Strecke, bei sich einstellendem Bedürfniß, wie dies auf der schmalspurigen Zell-Todtnauer Linie auch der Fall ist, Truckgestelle oder Rollböcke Verwendung finden sollen. Dabei soll der Betriebsvertrag die Bestimmung enthalten, daß besondere Gebühren für die Beförderung ganzer Waggonladungen mittelst Rollböcken oder Trucks nicht in Anrechnung gebracht werden dürfen. Ein weiteres Bedenken, das in der Kommission zum Ausdruck kam, bestand in der Befürchtung, daß der Unternehmer für den Ausfall der ersten Jahre sich am Bau oder durch Verwendung geringwerthiger Betriebsmittel schadlos halten könnte. Seitens der Großh. Regierung wurde darauf entgegnet, daß dies nicht denkbar sei, da ja die Bahn unter Staatsaufsicht erstellt werde. Was den Vorausschlag betreffe, so sei derselbe genau geprüft worden und wenn der Unternehmer beim Bau auch etwas erübrige, so sei dies sicher nicht allzu viel. Er müsse in der Hauptsache seine Hoffnung auf eine baldige Entwicklung der Bahn begründen, dadurch müßten die Ausfälle der Anfangszeit Deckung finden. Zu dem langen Termin des Betriebsvertrages habe man sich entschlossen mit Rücksicht auf das zu erwartende Betriebsdefizit der Anfangszeit. Im Uebrigen habe man es hier mit einer durchaus gewissenhaften und zuverlässigen Unternehmerfirma zu thun, der man Vertrauen entgegenbringen dürfe. Bei der nun folgenden Erörterung der Frage, ob es nicht zweckmäßiger sei, wenn der Staat sämtliche Bahnen im Lande selbst betreibe, präzisirte die Großh. Regierung ihren Standpunkt dahingehend, daß sie an dem gemischten System — große Linien in Staats Händen, Kleinbahnen in Privat Händen —, das sich nach ihrer Ansicht bei uns sehr gut bewährt habe, festhalte. Der Staat könne nicht so billig bauen, wie eine Privatgesellschaft und was den Betrieb solcher Nebenbahnen anlange, so würde derselbe bei Verwendung von etatmäßig angestellten Beamten wesentlich theurer kommen als bei Privatgesellschaften, welche letzteren billigeres Personal zur Verfügung stiele. Schmalspurige Bahnen durch den Staat zu betreiben, erscheine ganz ausgeschlossen, da es hierzu an dem erforderlichen Wagenpark fehle.



### Vom Staate nicht betriebene Bahnen.

Um in eine Prüfung der Eingangſ erwähnten Frage — ob Staatsbahn- oder Privatbahnbau — näher eintreten zu können und auch dem hohen Hauſe ein klares Bild zu verſchaffen über die nicht in Staatshänden befindlichen Bahnen, ſtellte die Kommiſſion das Erſuchen an die Großh. Regierung, ihr Aufſchluß über folgende Punkte zu geben:

1. Geſamtlänge unſerer Nebenbahnen,
2. Baukoſten derſelben,
3. Staatsbeitrag,
4. Rentabilität derſelben.

Die Großh. Regierung iſt dieſem Wuſch bereitwilligſt nachgekommen und eſ findet ſich daſ erhaltene Material als Anlage 2, 3 und 4 am Schluſſe deſ Berichtſ abgedruckt.

#### Anl. 2—4.

Da man über dieſe wichtige Frage in der Kommiſſion nicht vollſtändig übereinſtimmte, ſo mögen die auseinander gehenden Anſichten hier kurze Erwähnung finden. Der Standpunkt deſ einen Theilſ ging dahin, daß der Staatsbahnbau dem Ban durch Privatunternehmer unter allen Umſtänden vorzuziehen ſei. Wenn auch nicht die ſchmalſpurigen Bahnen, welche übrigens möglichſt zu vermeiden ſeien, durch den Staat gebaut und betrieben werden ſollen, ſo dürfte eſ doch Aufgabe deſ Staateſ ſein, alle normalſpurigen Bahnen in der Hand zu behalten. Daſ ſei ein Wuſch, der im ganzen Lande hervortrete. Gegen die Privatgeſellſchaften herrſche vielfach Mißſtimmung, da der Betrieb der Privatbahnen kein ſo flotter ſei, wie auf unſeren Staatsbahnen.

Auch die Wuſche der Bevölkerung fänden häufig nicht diejenige Beachtung, welche man glaube an eine ſolche Verſhrseinrichtung ſtellen zu können. Namentlich ſeien eſ auch die Einrichtungen, welche der Sekundärbetrieb mit ſich bringe, womit man ſich nicht befreundeten könne. Die Ueberwachung wichtiger Bahnübergänge ſei im Intereſſe der Verkehrſſicherheit dringend zu wüniſchen. Daſ Fehlen dieſer Einrichtung habe ſchon zu vielen Klagen Veranlaſſung gegeben.

Ueberhaupt ſei eſ nicht zu verſtehen, warum der Staat Linien, von welchen vorauszuſehen war, daß ſie ſich gut rentiren, nicht ſelbſt gebaut habe.

Der andere Theil der Kommiſſion, welcher zu dem dermaligen Stand der Sache einen unbefriedigenden Zuſtand nicht erblicken kann und auch gegen daſ von der Regierung befolgte ſogenannte gemiſchte System beim Eiſenbahnbau Einwendungen nicht zu erheben hat, geht dabei von folgenden Erwägungen auſ:

Vor ca. 10 Jahren habe bekanntlich der frühere Herr Finanzminiſter ſich dahin auſgeſprochen, daß unſer Eiſenbahnnetz zunächſt als abgeſchloſſen betrachtet werden müſſe. Waſ aber ſeit dieſer Zeit in Bezug auf den Auſbau von Haupt- und von Nebenbahnen in unſerem Lande geſchehen ſei, daſ hätte in dieſem raſchen Tempo ſicher nicht geſchehen können, wenn man nicht für die Nebenbahnen daſ Privatunternehmerthum herangezogen hätte.

Welche vollſwirthſchaftlichen Nachtheile wären aber den betreffenden Landeſtheilen erwachſen, wenn ſie auf ihre Eiſenbahnen, die ſie auf dieſe Weiſe ſehr raſch erhalten haben, vielleicht eine Reihe von Jahren hätten warten müſſen? Aber auch nach langen Warten wären die materiellen Opfer für die Intereſſenten die gleichen geweſen, da ja auch bei Staatsbahnen freie Geländeſtellung verlangt wird.

Nicht unbeachtet dürften die Vorgänge in Württemberg bleiben, wo man kürzlich ein Nebenbahngeſetz berathen habe. Auch die württembergiſche Kammer wollte dem Bau der Eiſenbahnen durch den Staat den Vorzug gegeben wiſſen, ſie habe aber mit Rückſicht auf den raſcheren Bau ſich ebenfalls zur Heranziehung deſ Privatkapitalſ entſchließen müſſen. In Württemberg würden große Subventionen verlangt, deren Bewilligung die Regierung damit begründet habe, daß eſ ſchwer ſei, Unternehmer zu gewinnen, da dieſelben in ſeltenen Fällen ihre Rechnung fänden. Auch in Bayern ſeien Stimmen laut geworden, daß eſ nützlichere geweſen wäre, daſ Privatkapital beim Bahnbau heranzuziehen. Die kürzlichen Vorgänge in Sachſen, wo die großen Etatüberſchreitungen beim Eiſenbahnbau die Urſache deſ Konfliktſ geweſen ſeien, dürften ebenfalls nicht ohne Beachtung bleiben. Sachſen habe zwar den Vorzug, daſ am beſten entwickelte Eiſenbahnnetz der



Erde zu besizen, aber es stecke auch ein immenses Kapital darin, wobei die Erträgnisse der wenigen wirklich vortheilhaften Linien durch die andern um das doppelte und dreifache aufgebraucht würden. Aus der Darstellung (siehe Anlage 3) ginge hervor, daß die Mehrzahl unserer Nebenbahnen mit verhältnismäßig geringen Staatszuschüssen gebaut worden seien. Aus Anlage 2 sei zu ersehen, daß im Allgemeinen eine gerechte Vertheilung der in Privathände gegebenen Bahnen stattgefunden hätte, indem der Unternehmer, welchem eine gute Linie übertragen wurde, dafür aber auch wieder mit einer schlechteren bedacht worden sei. Es sei anzunehmen, daß wenn der Staat nur die guten Linien gebaut hätte, sich für die geringwerthigen Unternehmer nicht gefunden hätten.

Ueber einen Punkt ist Ihre Kommission vollständig einig gewesen. Es ist der Wunsch, die Groß-Regierung wolle trotz der augenblicklichen wirtschaftlichen Depression eine Verlangsamung in der Förderung gerechtfertigter Eisenbahnwünsche nicht eintreten lassen, da die Schaffung von Verkehrsgelegenheit am besten geeignet erscheint, den Rückgang zurückgebliebener Bezirke aufzuhalten und bessere Erwerbsbedingungen herbeizuführen.

### Antrag der Kommission.

Die Kommission beantragt mit allen gegen eine Stimme:

Hohe zweite Kammer wolle dem vorliegenden Gesetzentwurf, die Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von Mosbach nach Mudau betreffend, die Zustimmung ertheilen und die beiden Petitionen:

1. Die Erbauung einer Bahn von Eberbach über Mudau nach Buchen betreffend,
  2. Die Erbauung einer Schmalspurbahn von Mosbach nach Mudau, Protest betreffend,
- für erledigt erklären.



Anlage 1.**Vergleichende Zusammenstellung**

der an den Bahnprojekten Mosbach—Mudau und Eberbach—Mudau interessirten Gemeinden.

## Mosbach—Mudau.

## 1. Unmittelbar an der Strecke

Gemeinde	Einw.
Lohrbach . . . . .	803
Sattelbach . . . . .	433
Fahrenbach . . . . .	669
Trienz . . . . .	424
Roßern . . . . .	337
Krumbach . . . . .	201
Limbach . . . . .	482
Laudenberg . . . . .	322
Langenelz . . . . .	329
Mudau . . . . .	1154

2. Der Strecke Mosbach—  
Mudau näher gelegen als der  
Strecke Eberbach—Mudau

Scheringen . . . . .	270
Heidersbach . . . . .	431
Waldhausen . . . . .	344
Einbach . . . . .	167
14 Orte mit . . . . .	6366

## Eberbach—Mudau.

## 1. Unmittelbar an der Strecke

Gemeinde	Einw.
Schollbrunn . . . . .	539
Oberdielbach . . . . .	542
Strümpfelbrunn . . . . .	632
Mülben . . . . .	276
Wagenschwend . . . . .	418
Balsbach . . . . .	366
Unterscheidenthal . . . . .	213
Oberscheidenthal . . . . .	286
Langenelz . . . . .	329
Mudau . . . . .	1154

2. Der Strecke Eberbach—  
Mudau näher gelegen als der  
Strecke Mosbach—Mudau

Waldlagenbach . . . . .	496
Weisbach . . . . .	415
Reifenbach . . . . .	404
Waldauerbach . . . . .	143
14 Orte mit . . . . .	6213



# Zusammenstellung

über

## die Rentabilität derjenigen Nebenbahnen,

über welche

## die Baurechnungen abgeschlossen sind.

---

(Bei zwei Linien, über welche die Baurechnungen noch nicht vorliegen,  
sind runde Summen eingesetzt.)



1893/94	1894/95	1895/96	1896/97	1897/98	1898/99	1899/1900	1900/01
1 029 553 3,34 ‰	1 029 553 2,57 ‰	1 054 958 3,75 ‰	1 114 419 4,57 ‰	1 134 955 5,05 ‰	1 165 379 4,59 ‰	1 201 956 4,68 ‰	1 217 574 4,79 ‰
3 924 855 3,37 ‰	3 924 855 2,96 ‰	3 924 855 3,02 ‰	4 139 037 3,01 ‰	4 162 585 3,34 ‰	4 313 283 4,16 ‰	4 445 031 5,03 ‰	4 534 104 5,04 ‰
1 647 690 3,06 ‰	1 593 077 3,11 ‰	1 595 678 3,11 ‰	1 597 365 4,04 ‰	1 633 404 4,21 ‰	1 717 004 4,27 ‰	1 753 261 4,17 ‰	1 756 404 3,23 ‰
— —	— —	— —	1 400 688 4,41 ‰	1 404 612 5,35 ‰	1 415 303 6,00 ‰	1 415 303 6,06 ‰	1 415 748 8,27 ‰
— —	1 171 909 4,75 ‰	1 159 909 6,28 ‰	1 185 862 6,27 ‰	1 223 826 4,82 ‰	1 223 700 4,09 ‰	1 224 436 5,45 ‰	1 224 436 4,44 ‰
6 602 098 3,29 ‰	7 719 394 3,21 ‰	7 735 400 3,62 ‰	9 437 371 3,98 ‰	9 559 382 4,18 ‰	9 834 669 4,59 ‰	10 039 987 5,03 ‰	10 148 266 5,07 ‰
1 023 727 2,3 ‰	1 023 727 2,41 ‰	1 023 727 3,36 ‰	1 023 727 3,02 ‰	1 023 727 4,26 ‰	1 023 727 3,97 ‰	1 134 702 2,69 ‰	1 139 193 3,02 ‰
— —	— —	— —	— —	— —	1 049 908 4,05 ‰	1 049 908 4,19 ‰	1 052 061 2,34 ‰
1 023 727 2,3 ‰	1 023 727 2,41 ‰	1 023 727 3,36 ‰	1 023 727 3,02 ‰	1 023 727 4,26 ‰	2 073 635 4,01 ‰	2 184 610 3,38 ‰	2 191 254 2,69 ‰



Ordn.- Zahl	Bahnlinie	1890/91	1891/92	1892/93
<b>I. Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.</b>				
1.	Zell-Lodtnau Anlagekapital . . . . . Verzinsung . . . . .	1 018 609 3,22 %	1 022 131 3,07 %	1 022 131 2,58 %
2.	Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim Anlagekapital . . . . . Verzinsung . . . . .	— —	— —	3 924 855 1,77 %
3.	Karlsruher Lokalbahnen Anlagekapital . . . . . Verzinsung . . . . .	— —	— —	1 647 690 1,56 %
4.	Kaiserstuhlbahn Anlagekapital . . . . . Verzinsung . . . . .	— —	— —	— —
5.	Bregthalbahn Anlagekapital . . . . . Verzinsung . . . . .	— —	— —	— —
	Zusammen Ordnungszahl 1 bis 5 Anlagekapital . . . . . Verzinsung . . . . .	1 018 609 3,22 %	1 022 131 3,07 %	6 594 676 1,84 %
<b>II. Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft.</b>				
1.	Kehl-Lichtenau-Bühl Anlagekapital . . . . . Verzinsung . . . . .	— —	— —	1 023 727 2,26 %
2.	Kehl-Altenheim-Ottenheim und Altenheim-Offenburg Anlagekapital . . . . . Verzinsung . . . . .	— —	— —	— —
	Zusammen Ordnungszahl 1 und 2 Anlagekapital . . . . . Verzinsung . . . . .	— —	— —	1 023 727 2,26 %



Ordn.-Z.	Bahnlinie	1895/96	1896/97	1897/98	1898/99	1899/ 1900	1900/01
<b>III. Perring und Wächter.</b>							
1.	<b>Ottenheimmünster-Rhein</b>						
	Anlagekapital . . . . .	375 450	375 450	375 450	375 450	375 450	375 450
	Verzinsung . . . . .	—	—	—	—	—	—
	Verlust . . . . .	3 446	6 961	151	1 489	—	925
2.	<b>Krozingen-Staufen-Sulzburg</b>						
	Anlagekapital . . . . .	383 787	383 787	383 787	383 787	383 787	383 787
	Verzinsung . . . . .	3,7 %	2,42 %	2,56 %	2,43 %	2,92 %	3,01 %
3.	<b>Haltingen-Randern</b>						
	Anlagekapital . . . . .	375 009	375 009	375 009	375 009	375 009	375 009
	Verzinsung . . . . .	8,03 %	6,00 %	8,56 %	11,58 %	11,09 %	11,18 %
	Zusammen D.-Z. 1 bis mit 3						
	Anlagekapital . . . . .	1 134 246	1 134 246	1 134 246	1 134 246	1 134 246	1 134 246
	Verzinsung . . . . .	3,62 %	2,19 %	3,79 %	4,52 %	4,65 %	4,68 %
	mit <b>Achern-Ottenhöfen</b>						
	im Ganzen . . . . .	—	—	—	—	—	1 824 000
	Verzinsung . . . . .	—	—	—	—	—	3,11 %
<b>IV. Aktiengesellschaft</b>							
<b>Müllheim-Badenweiler.</b>							
<b>Vorbemerkung:</b> Die Gesellschaft hat den Betrieb der Bahn so günstig verpachtet, daß entsprechende Verzinsung ihres Kapitals sich ergibt. Die Verzinsung des Anlagekapitals ist nach den Rechnungen des Betriebspächters ermittelt.							
	<b>Müllheim-Badenweiler</b>						
	Anlagekapital . . . . .		299 798	329 021	376 141	376 173	376 593
	Verzinsung . . . . .		5,5 %	4,8 %	4,56 %	3,11 %	2,41 %



Ordn.- Zahl	Bahnlinie	1897/98	1898	1899	1900
	<b>V. Lahrer Straßenbahn- Gesellschaft Rhein-Lahr-Seelbach.</b>				
	Erzielt seit ihrem Bestehen nur Unterbilanz.				
	<b>VI. Badische Lokalbahn-Gesellschaft.</b>				
1.	<b>Bruchsal - Hilsbach - Menzingen</b>				
	Anlagekapital . . . . .	1 101 055	1 101 055	1 101 055	1 937 555
	Verzinsung . . . . .	0,67 %	2,77 %	3,10 %	1,89 %
2.	<b>Albthalbahn</b>				
	Anlagekapital . . . . .				5 000 000
	Verzinsung . . . . .				2,62 %
3.	<b>Bühl - Bühlertal</b>				
	Anlagekapital . . . . .	652 498	652 498	652 498	652 498
	Verzinsung . . . . .	1,18 %	2,03 %	2,88 %	4,23 %
	Alle drei Bahnen zusammen				
	Anlagekapital . . . . .	1 753 553	1 753 553	1 753 553	7 590 053
	Verzinsung . . . . .	0,86 %	2,49 %	3,01 %	2,58 %



## Anlage 3.

Ordn.-Zahl	Bezeichnung der Bahn	Länge		Erstmalige Baukosten ohne Grunderwerb		Staatszuschuß		Bisiges Anlagekapital der Unternehmung		Bemerkungen
		Schmal-Spur km	Normal-Spur km	in Ganzen	auf 1 km	in Ganzen	auf 1 km	in Ganzen	auf 1 km	
<b>I. Vom Staate nicht unterstützte Bahnen.</b>										
1.	Heidelberger Lokalbahnen . . . . .	56,55	—	4 534 103	80 179	—	—	4 534 103	80 179	mit Grunderwerb
2.	Heidelberg-Wiesloch . . . . .	13,00	—	1 500 000	115 384	—	—	1 500 000	115 384	elektrisch, mit Grunderwerb
3.	Waldhof-Sandhofen . . . . .	—	3,90	428 610	109 900	—	—	428 610	109 900	mit Grunderwerb
4.	Karlsruher Lokalbahnen . . . . .	30,75	—	1 756 404	57 118	—	—	1 756 404	57 118	mit Grunderwerb
	Summa . . . . .	100,30	3,90	8 219 117	—	—	—	8 219 117	—	
<b>II. Vom Staate unterstützte Bahnen.</b>										
5.	Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch . . . . .	—	32,29	3 000 000	92 914	300 200	19 000	2 700 000	8 367	runde Summe, weil Baurechnung noch fehlt
6.	Bruchsal-Hilsbach-Menzingen . . . . .	—	41,36	2 640 835	63 850	703 278	17 000	1 937 555	46 870	
7.	Karlsruhe-Herrenalb-Ötlingen-Pforzheim . . . . .	59,85	—	5 960 800	99 595	960 800	18 000	5 000 000	83 100	runde Summe, weil Baurechnung noch fehlt
8.	Bühl-Bühlerthal . . . . .	—	5,97	882 498	147 822	160 000	26 913	652 498	109 756	
9.	Achern-Ottenhöfen . . . . .	—	10,7	944 753	88 295	255 000	23 831	698 753	65 304	
10.	Kehl-Lichtenau-Bühl . . . . .	39,0	—	1 558 098	39 875	390 758	10 000	1 139 193	29 210	
11.	Kehl-Ottenheim und Altenheim-Offenburg . . . . .	36,0	—	1 409 491	39 153	357 430	10 000	1 052 061	29 224	
12.	Rhein-Lahr-Seelbach . . . . .	19,2	—	851 311	44 333	220 000	11 458	631 311	32 875	mit Grunderwerb
13.	Ottenheimmünster-Rhein . . . . .	15,90	—	673 138	42 078	240 000	15 003	375 450	22 613	
14.	Kaiserstuhlbahn . . . . .	—	40,10	2 473 863	61 349	851 480	21 116	1 415 748	35 305	
15.	Krozingen-Sulzburg . . . . .	—	11,00	715 737	64 684	221 300	20 000	383 787	34 889	
16.	Müllheim-Badenweiler . . . . .	7,54	—	505 283	66 392	128 690	17 000	376 593	49 946	Aktien-gesellschaft
17.	Haltingen-Kandern . . . . .	—	13,00	674 709	51 900	260 000	20 000	375 009	28 847	
18.	Zell-Todtnau . . . . .	18,76	—	1 365 443	72 603	369 719	19 658	1 054 958	56 094	
19.	Bregthalbahn . . . . .	—	29,58	1 932 062	64 813	596 200	20 000	1 224 436	41 394	
20.	Mödmühl-Dörzbach . . . . .	38,59	—	2 000 000	51 827	771 000	20 000	1 229 000	31 827	ganze Strecke
	Von Ordn.-Zahl 20 Badischer Antheil . . . . .	11,95	—	621 924	51 827	239 000	20 000	382 924	31 827	bad. Antheil



### Zusammenstellung.

	Schmalspur	Normalspur	Im Ganzen
Die Gesamtlänge der Nebenbahnen beträgt . . . . .	335,14 km	187,90 km	523,04 km
Hieron liegen auf heßischem Gebiet . . . . . 5,79			
auf württ. Gebiet . . . . . 31,44	37,23 km	—	—
Bleiben im badischen Gebiet . . . . .	297,91 km	187,90 km	485,81 km

Die Baukosten stellen sich für die badischen Strecken im Ganzen:

	Erstmalige Baukosten	Staatsbeitrag	Sehiges Anlagekapital der Unternehmung
Bei 48 581 km daher auf das km rund	34 429 062 M 70 870 "	6 253 855 M 12 870 "	27 619 393 M 56 850 "
Für die nicht vom Staate unterstützten Bahnen mit 104,2 km . . . . .	8 219 117 "	—	8 219 117 "
auf das Kilometer . . . . .	78 974 "	—	78 974 "
Für die vom Staate unterstützten Bahnen mit 381,61 km . . . . .	26 209 945 "	6 253 855 "	19 400 276 "
auf das Kilometer rund . . . . .	68 680 "	16 400 "	50 840 "

Anmerkung. Die Baarzuschüsse zu den eigentlichen Baukosten seitens der Interessenten sind nicht berücksichtigt.



## Anlage 4.

## Erträgniß

der vom Staate unterstützten Nebenbahnen  
mit Ausnahme der Linien Möckmühl—Dörzbach, Wiesloch—Meckesheim—Waldangelloch.

Bezeichnung der Linie	Baukosten ohne Gründerwerb	Anlagekapital der Bahn- unternehmung	Erträgniß im letzten Rechnungs- Jahre	
Bruchsal-Gilsbach-Menzingen . . . . .	2 640 835	1 937 555	36 490	
Karlsruhe-Herrenalb-Pforzheim . . . . .	5 960 800	5 000 000	131 705	
Bühl-Bühlertal . . . . .	882 498	652 498	27 609	
Achern-Ottenhöfen . . . . .	944 753	698 753	23 682	
Kehl-Lichtenau-Bühl . . . . .	1 558 098	1 139 193	34 465	
Kehl-Ottenheim-Offenburg . . . . .	1 409 491	1 052 061	24 631	
Rhein-Lahr-Seelbach . . . . .	851 311	631 311	— 2 457	Unterbilanz
Ottenheimmünster-Rhein . . . . .	673 138	375 450	— 921	Unterbilanz
Kaiserstuhlbahn . . . . .	2 473 863	1 415 748	117 186	
Krozingen-Sulzburg . . . . .	715 737	383 787	12 075	
Müllheim-Badenweiler . . . . .	502 589	376 593	9 085	
Haltlingen-Randern . . . . .	674 709	375 009	41 961	
Zell-Todtnau . . . . .	1 365 443	1 217 573	58 227	
Bregthalbahn . . . . .	1 932 062	1 224 436	54 360	
Zusammen . . . . .	22 585 327	16 479 967	571 476	

D. h. ohne Staatsbeitrag würden sich die 22 585 327 M. Baukosten verzinsen mit 2,53 %.  
In Folge des Staatsbeitrages haben sich die 16 479 967 M. Anlage-Kapital  
der Unternehmer verzinst mit . . . . . 3,46 %.