

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Die Odenwald-Eisenbahn**

**Huhn, Eugen Hugo Theodor**

**Mannheim, 1857**

[urn:nbn:de:bsz:31-247099](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-247099)

DIE  
**ODENWALD - EISENBAHN,**

ein

**Theil der europäischen West-Ostbahn vom  
Kanal bis zur unteren Donau.**

Eine staatswirthschaftliche Beleuchtung  
sowohl dieser Eisenbahn, als auch des Eisenbahnwesens überhaupt.

Von

**Dr. E. H. TH. HUH.**  
mehrerer gelehrten Gesellschaften Mitglied etc.



MANNHEIM,  
Buchhandlung von Franz Bender.  
1857.

390

390



DIE  
ODENWALD - EISENBAHN,

ein

Theil der europäischen West-Ostbahn vom  
Kanal bis zur unteren Donau.

Eine staatswirthschaftliche Beleuchtung  
sowohl dieser Eisenbahn, als auch des Eisenbahnwesens überhaupt.

Von

Dr. E. H. TH. HUH.N.  
mehrerer gelehrten Gesellschaften Mitglied etc.

---

MANNHEIM,  
Buchhandlung von Franz Bender.  
1857.

98 B 76 581 RH

Druck von J. Schneider in Mannheim.

5

Nicht leicht sind über eine anzulegende Eisenbahn so viele Projekte aufgetaucht als über jene, welche durch den Odenwald führen soll. Es ist dadurch bewirkt worden, dass man den wahren Charakter dieser Eisenbahn darüber ganz aus dem Auge verlor, und es entsteht hieraus die Gefahr, dass auch hier wieder Fehler begangen werden möchten, welche später bei richtigerer Einsicht nicht wieder gut gemacht werden können.

In Südwestdeutschland ist die richtige Einsicht in das grossartige Güterleben der neueren Zeit noch nicht allgemein verbreitet, es walten engherzige und kleinstaatliche Ansichten noch zu sehr vor und namentlich pflegt man sich über den Charakter und die Beschaffenheit des badischen Landes in Bezug auf das grössere Verkehrsleben gern zu täuschen, indem man übersieht, dass unser Grossherzogthum bloß im Rheinthal ein Ganzes bildet, die Auszweigungen nach Osten aber mehr von den sie begrenzenden anderen Staaten abhängen und mit ihnen in viel engeren Wechselbeziehungen stehen als mit dem Hauptkörper des Landes selbst. Man gibt sich daher vielfach dem Wahne hin, Baden sei geeignet, für sich allein ein vollständiges, systematisches Eisenbahnnetz zu bilden, während es doch nur dann seine Eisenbahnen richtig anlegen kann, wenn es dieselben auf passende Weise in das grosse, über ganz Deutschland und Mittel-Europa ausgespannte Eisenbahnnetz einfügt und weniger nach den Sonderinteressen einiger kleinen Städtchen fragt.

Diese irrigen Grundanschauungen haben dahin geführt, dass die sonderbarsten und zum Theil verkehrtesten Projekte aufgetaucht sind und in der badischen Presse befürwortet und verfochten wurden, und wenn es den meisten dieser Erörterungen auch schon von vornherein anzusehen ist, dass ihre Verfasser durchaus nicht die Befähigung haben, in so wichtigen Dingen ein Urtheil abzugeben, so haben sie doch dazu beigetragen, die richtige Einsicht zu verwirren und die Sache mehr vom niederen Parteistandpunkte zu betrachten.

Der Verfasser dieser Schrift glaubt daher nur der Sache zu dienen, wenn er die ganze Frage von einem hier allein berechtigten, höheren Standpunkte aus untersucht und beleuchtet und einer gründlichen Erörterung alle jene Punkte unterzieht, die für die Entscheidung von Wichtigkeit sind. Es führte ihn dies auch auf Fragen, welche das Eisenbahnwesen im Allgemeinen berühren, und da ohnehin bei manchen Eisenbahnanlagen ähnliche oder dieselben Verhältnisse wiederkehren, so tritt diese Beleuchtung aus dem engeren Kreise einer speciellen Bahn heraus und wird vielleicht für das Eisenbahnwesen überhaupt von näherem Interesse sein.

Es leitete dabei den Verfasser keine andere Absicht, als die, den gesunden Grundsätzen der Staatswirthschaft Geltung zu verschaffen und dem grossartigen Güterleben der neueren Zeit zu einer besseren Würdigung und Berücksichtigung zu verhelfen; und er übergibt diese Schrift der Beurtheilung aller Jener, welche befähigt sind, über solche Fragen ein Urtheil abzugeben. Dieser sind freilich nur Wenige; aber die Zustimmung dieser Wenigen ist ihm mehr werth als der Beifall so Vieler, die in diesen Dingen gern das grosse Wort führen, aber sich meistens von Sonderinteressen und kleinstaatlichen Ansichten befangen zeigen.

Mannheim, 18. Oktober 1857.

Der Verfasser.

## I.

### Vorbereitungen zur Eisenbahn.

Als der badische Minister Winter im Jahre 1838 vor den ausserordentlichen Landtag trat, um die Regierungsvorlage wegen einer Eisenbahn durch das Rheinthal, zwischen Mannheim und Basel, zu machen, dachte er noch nicht im Entferntesten daran, welche grosse und rasche Ausdehnung diese neuen Eisenstrassen erlangen werden, und es war seinem Geiste noch sehr problematisch, ob solche Unternehmungen sich in der That auch genügend rentiren. Seit dieser Zeit ist aber nicht bloß die badische Staatsbahn bis Basel vollendet, sondern dieselbe sogar bis Waldshut weiter geführt, die Main-Neckar- und die Bruchsal-Stuttgarter Bahn angelegt worden und ein reiches Netz von Schienenwegen breitet sich bereits über ganz Deutschland aus, das dessen Wohlthaten hoch preist und thatsächlich anerkennt, dass solche Werke auch für die Unternehmer eine vortheilhafte, ja sogar oft hohen Gewinn bringende Geldanlage bilden.

Nachdem der Staat die Rheinthalbahn erbaut hatte, war zu erwarten, dass auch die anderen Landestheile ihre Stimme laut werden lassen würden, um der gleichen Wohlthat theilhaftig zu werden, und in der That regten sich solche Stimmen sowohl im Seekreise und Kinzigthale, als auch im Odenwalde, sobald nur einmal der Staat sich von den Opfern der schweren Bewegungsjahre 1848 und 1849 erholt hatte und Handel wie Industrie einen neuen Aufschwung nahmen.

Das **Kinzigthal** und der **Seekreis** mussten ein solches Verlangen zeigen, da sie nach und nach auf allen Seiten von Eisenbahnen umgangen wurden, die den bisherigen Verkehr nach und von dem Bodensee an sich zogen, und da eine Handelsstrasse, sobald sie einmal für längere Zeit verlassen ist und die Güter andere Wege einschlagen, selten mehr zur alten Blüthe zurückgebracht werden kann, so dürfte es eine um so dringendere Pflicht für den Staat sein, für baldmöglichste Herstellung einer Eisenbahn nach dem Bodensee zu sorgen, als bereits Württemberg mit raschen Schritten an die weitere Ausdehnung seines Eisenbahnnetzes geht und alle Güter und Reisenden des badischen Unterlands, wenn sie an den Bodensee wollen, bereits jetzt schon den Weg durch Württemberg einschlagen.

Für eine Eisenbahn durch den **Odenwald** machte man zuerst den Grund geltend, dass dieser Landestheil, der ohnehin nur sehr locker mit dem Haupttheile des Grossherzogthums verbunden ist, durch den Mangel guter Verkehrsstrassen schon lange leide, dass desshalb Handel und Industrie dort sich nicht einheimisch machen können und Armuth, ja sogar häufig Noth herrschte, welche namentlich in den letzten Jahren die Beihülfe des Staats und der Privatwohlthätigkeit mehrfach in Anspruch nahm. Vielleicht hat auch zur frühen Hervorhebung dieser Eisenbahnlinie der Umstand beigetragen, dass daselbst zahlreiche **Adelige** ihre Güter haben und einen leichteren Absatz ihrer landwirthschaftlichen Produkte, sowie bessere Verwerthung derselben durch eine Eisenbahn erwarteten, und es lässt sich kaum verkennen, dass gerade die letzteren Interessen viel dazu mitwirkten, dass von den jetzt in zweiter Reihe zu erbauenden Eisenbahnen die Odenwald-Eisenbahn an die erste Stelle vorgerückt wurde\*). Denn mit dem besseren Aufschwunge der Landwirth-

---

\*) In dem betreffenden Theile des Odenwalds und Tauberthals, der über dem Neckar liegt, leben 133,965 Personen, wovon über 112,700 in standes- oder grundherrlichen Orten, während nur 21,265 unmittelbare Unterthanen sind. Die hier begüterten adeligen Familien sind: der Fürst von Leiningen, der Graf von Leiningen-Billigheim, Graf von Leiningen-Neudenau, zwei Fürsten von Löwenstein-Wertheim-Freudenberg, der Fürst von Löwenstein-Wertheim-Rosenberg, elf Familien von Adelsheim, sechs Familien von Berlichingen,

schaft und der richtigeren Einsicht von den Folgen der Eisenbahnanlagen ist der Grund der dort herrschenden Armuth wieder mehr in den Hintergrund getreten, zumal gerade die ärmeren Gegenden gar nicht da liegen, wo die Odenwald-Eisenbahn hinziehen soll und kann, sondern auf zwei der höheren Gebirgsrücken, wo nie eine Eisenbahn ihre Stätte finden wird\*).

Wie bei allen Eisenbahnanlagen, verbreitete sich das Eisenbahnfieber auch bald über den gesammten Odenwald und es gibt dort kein Städtchen, keine Gegend, die nicht sofort für die Eisenbahn schwärmte, von ihr den Aufgang einer neuen Glückssonne erwartete und sie allein in ihrem Bereiche haben wollte. In der That ist dies auch nicht zu verwundern, da ja die richtige Einsicht von dem ganzen Eisenbahnwesen, dessen Wohltha-

eine Familie von Bettendorf, vier Familien von Fick, zwei Grafen von Fugger, acht Familien von Gemmingen, ein Graf von Ingelheim, sieben Familien von Rüd, eine Familie von Stetten, ein Graf von Waldkirch, zwei Familien von Zobel und endlich auch die Markgrafen von Baden. Die ganze nördliche und nordwestliche Abdachung und der Rücken des Odenwaldes ist Gebiet der Fürsten von Leiningen und Löwenstein, von denen Keiner ein badische Hof- oder Staatsdieneramt bekleidet oder überhaupt viel mit Karlsruhe verkehrt. Alle anderen genannten adeligen Familien sind auf der südlichen Seite des Odenwaldes begütert, durch welche die sogenannte Baulandslinie projectirt ist. Von den letzteren Familien führt das neueste Staatshandbuch für 1857 zwei und dreissig Glieder auf, die im Hof- oder Staatsdienste stehen, ungeachtet anderer durch Heirathen mit ihnen Verwandten. Unwillkürlich gestaltet sich daraus der Schluss, dass die Baulandslinie hauptsächlich unter dem Einflusse der erwähnten Familien zu ihrer augenscheinlichen Bevorzugung gelangte. Ausserdem ist noch zu beachten, dass in den Bereich der südlichen Linie sieben Aemter fallen, deren Beamten gern und eifrig nach einer raschen Verbindung mit dem vorderen Rhein und den oberen Staatsstellen streben, also diese Linie begünstigen, während nur zwei badische Amtsorte näheres Interesse an der nördlichen Linie haben, die daher aus solchen Kreisen weniger Befürwortung findet.

\*) Diese ärmeren Gegenden sind der Rücken des Katzenbuckels, in der Umgegend von Mudau, wo der Boden wenig produktiv ist und einige Gemeinden eine Menge Bettler ins Land schickten, bis die ärmste Gemeinde Rineck zur Auswanderung bewogen und aufgehoben wurde; so wie der nördlich von Heidelberg und hinter Schönau gelegene Odenwald, der besonders im Hessischen sehr arm ist. Die Bettler und Besenbinder daher ziehen gewöhnlich nach Heidelberg und Mannheim, wo »Schimmeltewoog« (Schönmattenwaag) ein allgemein berühmter Name ist.

ten und Nachtheilen und dessen Einfluss auf das Staats- und Güterleben noch so wenig verbreitet ist, dass man selbst Staatsregierungen die grössten Fehler bei Eisenbahnanlagen begehen sah und unter dem Vorwalten einer fieberhaften Hast nach Erlangung dieser Schienenstrasse an eine ruhige und leidenschaftslose Abwägung der allseitigen Verhältnisse, Bedürfnisse und Zwecke noch weniger zu denken war.

Die Folge davon war, dass eine Menge von Linien projectirt wurde, bei denen immer nur der Gedanke vorwaltete, dass dadurch dieser oder jener Ort an die Bahnlinie gelegt werde nicht aber die Rücksicht auf die für die Eisenbahn und den Staat selbst vortheilhafteste Richtung. Selbst als diese Eisenbahnfrage vor den letzten Landtag kam und ein Gesetz vereinbart wurde, wodurch die Regierung die Ermächtigung erhielt, den Bau einer Actiengesellschaft zu überlassen und ihr eine Zinsengarantie zu gewähren, zog die Regierung offenbar nicht zuerst in Erwägung, welche Linie durch das Wohl und Interesse des Staats und die richtigen Principien der Staatswirthschaft geboten sei, sondern sie betraute zuerst die Ingenieure damit, die Linie für einen bequemen Bau zu suchen. Ein solches Verfahren ist aber am Wenigsten beim Eisenbahnbau zu billigen, denn die Ingenieure fragen nicht nach den Geboten der Staatswirthschaft, sondern suchen sich das leichteste Terrain auf und wenn es auf sie angekommen wäre, so würde wohl auch die Rheinthalbahn von Mannheim aus direkt nach Karlsruhe und von da weiter mitten durch die Rheinebene erbaut worden sein, ohne die Interessen der zahlreichen städtischen und gewerblichen Bevölkerung am Westrande des Gebirgs zu berücksichtigen. In der That war die erwähnte Linie auch zuerst vorgeschlagen und nur dem Drängen des Landtags war es zu verdanken, dass die bessere Richtung schliesslich doch gewählt wurde. Dieselbe Verlägnung aller Forderungen des Staats- und Güterlebens zeigt sich auch bei der Anlage der Main-Neckarbahn über Ladenburg und Friedrichsfeld und wer die badische Eisenbahn bereist, wird überhaupt da und dort grössere Bahnhöfe und kostspielige Bauten an Stellen finden, wo niemals ein Bedürfniss dafür sich zeigt, während an wichtigen Orten man sich mit kleinen und schlechten Bahnhöfen begnügen muss und die Nothwendigkeit eintritt,

hier nachträglich zu erbauen, was anderwärts nutzlos und zwecklos zu finden ist\*). Es unterliegt überhaupt gar keinem Zweifel, dass man in Baden zwar vortreffliche Ingenieure besitzt, aber das grossartige Güterleben der Jetztzeit und die strengen Anforderungen eines umfassenden allgemeinen Eisenbahnwesens noch nicht recht zu würdigen weiss, sonst hätte man nicht früher eine ganz besondere, die badische Bahn von allen anderen abschliessende, breitere Spurweite wählen und neuerdings wieder bei der Odenwald-Eisenbahn lange nach einem passenden Anschlusse an die Rheinthalbahn suchen können. Eine nur einigermaassen richtige Erkenntniss des Eisenbahnwesens musste dort den Zusammenhang aller Eisenbahnen und daraus das Bedürfniss und die Nothwendigkeit erkennen, überall die gleiche Spurweite einzuhalten, hier aber durch den so offen vor Augen liegenden Charakter der Odenwald-Eisenbahn überhaupt von vornherein auf den einzigen richtigen Anschlusspunkt geführt werden, da kein anderer sich damit verträgt.

Die unter diesen Umständen hervorgetauchten verschiedenen Projecte für die Odenwaldbahn lassen sich in zwei Rubriken vertheilen, nämlich in solche für die westliche Seite des Neckars und in solche für die weitere Richtung durch den Odenwald nach Würzburg. In Bezug auf erstere war im Anfange die **Dornmühle bei Wiesloch** als Ausgangspunkt vorgeschlagen und hätte es sich dann nur noch darum gehandelt, die Bahn bis **Mosbach** entweder über **Sinsheim** und **Waibstadt** oder über **Zuzenhausen** und **Helmstadt** zu führen. Von **Heidelberg** aus war zuerst vorgeschlagen, durch das **Neckarthal** entweder nach

\*) Wir erinnern hier z. B. an die kolossalen Prachtbauten der beiden Bahnhöfe zu Heidelberg, die meistens verödet sind, während sich Mannheims wichtiger Handel mit einem kleinen, leicht gebauten Bahnhöfchen für beide Bahnen begnügen muss und für den massenhaften Güterverkehr gar nur ein paar kleine Bretterschoppen vorhanden sind, so dass bei der Feuergefährlichkeit dieses Baues stets ein Werth von Millionen Gulden in Gefahr schwebt. So steht ferner in Oos ein grosser Bahnhof mit Werkstätten, der eigentlich gar keinen Zweck hat, da man dort nur von einem Waggon in den andern steigt. Eine einfache Einrichtung wie bei dem Main-Neckarbahnhofe in Friedrichsfeld wäre dort ausreichend gewesen und jener Bahnhof zu Baden selbst am Platze.

Mosbach oder von Eberbach aus nach Wertheim zu bauen und zwar mit dem Ausgangspunkte zu Heidelberg. Diesem gegenüber stellte man in Karlsruhe eine andere Linie auf, die von Bruchsal über Gochsheim, Eppingen und Rappenu nach Mosbach ziehen sollte. Später schlug man in Heidelberg den Bau über Neckargemünd, Meckesheim und Helmstadt nach Mosbach vor. Für den weiteren Verfolg der Eisenbahn war zuerst die Linie von Eberbach über Amorbach, Miltenberg und Wertheim nach Würzburg in Vorschlag und Wertheim stellte für den Fall, dass diese zu schwierig sein oder Mosbach auf alle Fälle berührt werden solle, das Ansinnen, diese Bahn von Eberbach nach Mosbach, von da an aber über Dallau nach Scheringen, Mudau, Amorbach und weiter zu führen. Tauberbischofsheim wünschte die Eisenbahn von Mosbach über Buchen und Walldürn, oder etwas südwärts davon nach Tauberbischofsheim und Würzburg geführt zu sehen. Endlich lautete ein Project dahin, die Eisenbahn von Mosbach aus über Oberschefflenz, Osterburken, Boxberg, Königshofen, Gerlachsheim und Grünsfeld nach Würzburg zu erbauen; wogegen wieder Andere daran dachten, diese Bahn von Boxberg ab nach Mergentheim zu richten und sie dann direkt bis an die Nürnberg-Würzburger Eisenbahn bei Uffenheim oder Windsheim zum Anschlusse gehen zu lassen. Man sieht daraus, dass so ziemlich alle Linien in Vorschlag kamen, welche das Terrain ermöglichte, und es wurden von allen Seiten her Gründe für jede dieser Linien herbeigezogen, ohne dass jedoch dabei Rücksicht auf einen höheren Standpunkt genommen worden wäre. Man betrachtete die Bahn lediglich als eine Lokalbahn für die betreffenden Orte und Gegenden und nur von Mannheim aus hob man als Hauptsache hervor, dass die Eisenbahn einerseits direkt an die Bahn nach dem Rhein bei Mannheim und so an das jenseitige Eisenbahnsystem gelegt und östlich so viel als möglich ein direkter Anschluss an die Nürnberger Bahn erreicht werde. Nicht dem Odenwalde oder der Regierung, sondern dem Mannheimer Handelsstande wurde es zuerst klar, dass der Hauptwerth dieser Bahn in ihrem Charakter als Transitbahn liege.

## II.

### Die natürlichen Verhältnisse des Odenwaldes in Bezug auf eine Eisenbahn.

Dass der Odenwald eine eigene Eisenbahn bedürfe und dies ebenso im Interesse des ganzen Landes liege, wird schwerlich bezweifelt werden können. Der ganze badische Odenwald mit seinen 134,000 Bewohnern jenseits des Neckars hängt mit dem Haupttheile des Grossherzogthums so lose zusammen, dass nur eine einzige Strasse über Mosbach in denselben führt, und diese Verbindung ist noch dazu nur durch eine Schiffbrücke bei Diedesheim bewerkstelligt, welche im Winter so häufig abgeführt werden muss, dass die Regierung eigens deshalb ein Salzdepot in Mosbach errichtete, um den Odenwald und die hintere Gegend ununterbrochen mit Salz versorgen zu können. Der Odenwald steht daher mit der vorderen Rheingegend in nur geringem Verkehr und der vom Neckar nach der Tauber ziehende Rücken des Gebirgs mit den Hauptabdachungen nach Süden und Norden, in welchen Richtungen alle grösseren Thäler ziehen, bewirkte schon von jeher, dass die wenigen Adern des Verkehrs dieser Gegenden dem Main- und Jagstgebiete und somit den Nachbarländern zuströmten, nicht dem eigentlichen Herzen des Grossherzogthums. Ausser dem Thale des Elzbachs bei Mosbach mündet kein einziges längeres Thal nach dem Neckar aus, an dessen östlichem Ufer überhaupt das Gebirg steil und hoch ansteigt

und so noch mehr dazu beiträgt, den Odenwald nach dieser Seite hin abzuschliessen.

Da es nicht im Interesse des badischen Landes zu liegen schien, durch zahlreiche gute Strassen nach den angränzenden württembergischen und bayerischen Landestheilen den Verkehr des Odenwalds noch mehr dahin zu lenken, so war derselbe nicht bloß vom vorderen Rheinthale ziemlich abgelegen, abgesehen davon, dass er solches bloß auf einem weiten Wege erreichen konnte, sondern der Verkehr fand fast gar keine ordentlichen Wege vor und konnte sich selbstverständlich nicht heben. Die Folge davon war, dass die Landwirthschaft keinen besseren Betrieb erhielt und nicht aufzublühen vermochte, weil sie ihre Produkte nicht leicht und gut verwerthen konnte, und dass noch weniger der Gewerbsfleiss sich über die niederste Stufe zu erheben oder gar eine Industrie sich hier auszubilden im Stande war. Diese Zustände führten in der neueren Zeit, wo alle fremden Einfuhrgegenstände und Fabrikate im Preise stiegen, dahin, dass diese Gegend von ihrem Wohlstande verlor, dass die Arbeit nicht reizte, Trägheit und Schlafheit die Oberhand gewannen und einerseits grössere Armuth sich verbreitete, andererseits mit ihr im Gefolge Noth, Vergehen und Verbrechen hier einheimisch wurden und es in den letzten Jahren die Regierung sogar für nöthig fand, zum abschreckenden Beispiel für den Odenwald die Session des Schwurgerichts für den Unterrheinkreis einmal in Mosbach abhalten zu lassen\*).

---

\*) Man kann sich am Besten ein Bild von den Zuständen des Odenwalds machen, wenn man die statistischen Tabellen der Strafrechtspflege vor Augen nimmt. Im Jahre 1852 sind in allen elf Aemtern des Odenwalds, Neckargemünd mit eingerechnet, 777 Untersuchungen gepflogen worden und darunter waren allein 491 wegen Diebstahl. Von 68 Fällen, die vor das Schwurgericht kamen, betrafen 54 das Verbrechen des Diebstahls und von 215 hofgerichtlichen Fällen waren 113 wieder Diebstahl. Am stärksten erschien dieses Verbrechen in folgenden Aemtern: Mosbach 93, Eberbach 87, Neckargemünd 63, Adelsheim 60 und Buchen 48 Fälle; am geringsten in Walldürn, 17, und Krautheim, 13; doch sind dies auch die kleineren Aemter und nach der Bevölkerungszahl hat Wertheim die wenigsten Fälle und überhaupt die geringste Anzahl Untersuchungen. Auf 155,869 Bewohner dieser Gegend sind 8918 in den Jahren 1850—55 ausgewandert, während aus den übrigen Aemtern

Dieses keineswegs reizende Bild von den Zuständen des Odenwalds gestaltet sich zwar besser, wenn man den südöstlichen Theil nach der Jagst zu betritt, und noch besser im Tauberthale und am Ufer des Mains. Aber die dort vorwaltenden günstigeren Verhältnisse drohen ebenfalls eine schlimmere Gestalt anzunehmen, wenn diese Gegend nicht aus ihrer Isolirtheit herausgerissen wird, in welche sie durch die in den benachbarten Ländern angelegten oder projectirten Eisenbahnen versetzt wird. Denn schon hat die Spessarter Eisenbahn den Verkehr des Mainthals auf die Hälfte herabgedrückt und es ist bereits zu befürchten, dass die dortigen grösseren, den Handel und Verkehr vermittelnden Geschäftshäuser von dort wegziehen und ihre Thätigkeit nach anderen Gegenden verlegen, alle vorhandenen Verkehrsstrassen aber gänzlich veröden, was jetzt schon Jeder sehen kann, der früher diese Gegenden besucht hat und sie heute wieder erblickt. Alle grösseren Gütermassen und die Reisenden, welche vom Rheinthal früher durch den Odenwald nach Würzburg gelangten, wählen jetzt den kürzere Zeit erfordernden und billigeren Weg über Frankfurt, Hanau und Aschaffenburg nach Würzburg und wenn Württemberg von Heilbronn aus eine Verbindung mit dem Maine bei Würzburg durch eine Eisenbahn hergestellt hat, wird der hintere Theil des badischen Unterrheinkreises noch mehr vom Verkehr verlassen sein und derselbe ganz von Bayern und Württemberg abhängig und ihm tributpflichtig werden.

Diese schlimmen Zustände der Gegenwart und die noch unerfreulichere Aussicht für die Zukunft abzuwenden und bessere

des Unterrheinkreises mit 185,084 Bewohnern nur 8568 auswanderten. Letztere Aemter haben von 1852 bis 1855 nur um 192 Personen abgenommen, die Odenwaldämter aber um 5433. Im Odenwalde sind in diesen Jahren 19,739 Personen geboren und 17,847 gestorben, also beträgt der Ueberschuss 1892 Personen; in den übrigen Aemtern sind 26,190 geboren und 18,598 gestorben, ergibt sich also ein Ueberschuss von 7592 Personen, was bei dem Bevölkerungsverhältniss von 155,869 gegen 185,084 die Verhältnisse des Odenwaldes tief in Schatten stellt. Die Geburten sind im Odenwalde von 5084 auf 4592 gefallen, obschon sich die Heirathen von 799 auf 849 hoben. Im Odenwalde haben 6 Aemter eine Volksdichtigkeit von 3 bis 4000, 3 von 4 bis 5000 und 2 von 5228 bis 5267 Einwohnern auf der Geviertmeile; von den übrigen Aemtern 3 von 5596 bis 6000, 2 6657 bis 6874, 1 7900, 1 9301 und zwei über 10,000 auf derselben Strecke.

Zustände in dem Odenwalde einzuführen vermag die Regierung nur durch eine **Eisenbahn**, weil diese allein den Odenwald rasch und eng mit dem Hauptkörper des Landes verbindet, ihn Antheil nehmen lässt an den reichen Verkehrsbeziehungen von ganz Süddeutschland und in diese Gegend wieder frische Kräfte und einen lebendigen, anregenden Geist herein führt. Von diesem Standpunkte aus ist es daher für die badische Regierung eine heilige Pflicht, für die möglichst rasche Erbauung einer Odenwald-Eisenbahn zu sorgen, und zwar selbst dann, wenn solches nur mit erheblichen Opfern für das Land verknüpft wäre, da diese Opfer in anderer Hinsicht wieder reichlichen Ersatz bringen.

Bei allem Diesem darf aber der Staat auch nicht auf leichtfertige Weise Opfer bringen, sondern er hat die Sache mit grosser Vorsicht anzufassen. Er muss immer im Auge behalten, dass jede Eisenbahn vor Allem über die **bisherigen Hauptorte des Verkehrs** geführt werden muss, dass Eisenbahnen von **blos ländlichen Orten keine erhebliche Nahrung** empfangen und ihnen sehr wenig oder gar **nichts nützen**, dass ein beträchtlicher Theil oft der grösste Theil des Ertrags von **blos transitirenden Gütern** und Reisenden des umfassenderen und Weltverkehrs her stammt, und darf er sie endlich nicht so anlegen, dass ihr vielleicht bald durch eine vom Nachbarlande in dichtester Nähe anzulegende **Parallel-Eisenbahn** Abtrag gethan oder sie gar gänzlich ersetzt wird. Im grossen Verkehrsleben steht längst unwandelbar fest, dass der Handel und Verkehr sich von den **kleineren Orten** und **Städtchen in grössere Centralpunkte** zusammen zieht, welche eine weite Umgegend beherrschen und ihr wieder Nahrung geben; es ist also darnach auszuschauen, wo diese liegen, um sie vor Allem aufzusuchen und sie nicht zu umgehen, weil sich solche Verkehrsorte nicht künstlich neu schaffen lassen. Und endlich muss man bei der Anlage einer Eisenbahn Rücksicht nehmen auf **künftige neue Bahnlinien** oder **Seitenlinien**, um diese nicht nur leicht zu ermöglichen, sondern ihnen schon von vornherein zu dienen.

Nun hat der Odenwald mit dem dahinter liegenden Gebiete eine besondere Eigenthümlichkeit darin, dass Baden davon nur den Rücken, im Norden blos ein Stückchen vom Mainthal, im Süden aber fast gar nichts vom Jagstthale besitzt, welche beide

doch den Odenwald umschliessen. Nach beiden Thälern zog der ganze Verkehr des Odenwalds bisher herab und schwerlich wird es sich damit ändern, denn nur dort liegen die verkehrsreichen Städtchen, und wie **Mergentheim** im Süden und **Wertheim** und **Miltenberg** im Norden den Verkehr des hinteren Odenwalds vermitteln, so sind die Hauptverkehrsorte an der Neckarseite **Eberbach**, **Mosbach** und **Heilbronn**. Auf dem Rücken liegt kein erheblicher Ort, denn Buchen und Walldürn liegen zu hoch, in wasserarmer Gegend und sind einfache Amtssitze ohne den mindesten Verkehr. Tauberbischofsheim aber ist hauptsächlich auf den Verkehr mit dem oberen und unteren Tauberthale angewiesen und ist hinsichtlich seines Verkehrs und seiner Grösse zu wenig bedeutend, um wegen seiner allein der Eisenbahn dahin die Richtung zu geben.

Es ergibt sich also schon daraus ein Fingerzeig dafür, welche Richtung die Eisenbahn nehmen muss, ohne die Interessen obiger Handels- und Verkehrsorte zu beeinträchtigen, die im Gegentheile zu schützen und zu befördern sind. Die Alternative ist einfach. Bei der Linie am Nordrande werden zwei dieser Handelsorte Badens und zwar die wichtigsten, nämlich Eberbach mit 4000 und Wertheim mit 3200 Einwohnern, und eine handels-thätige und industrielle Gegend berührt, abgesehen von den nicht badischen Städten Amorbach und Miltenberg; bei der Wahl des Südrandes auf badischem Gebiet blos Mosbach mit nur 2500 Einwohnern und lauter Landbau treibende Orte und Württemberg baut wohl doch noch eine Eisenbahn in der Nähe, welche für die südliche Gegend ausreichend ist. Bei der Wahl der nördlichen Linie ist aber auch Mosbach nicht umgangen, denn eine Eisenbahn von Eberbach durch das Neckarthal nach Heilbronn wird Mosbach ebenfalls in den Bereich des Eisenbahnverkehrs setzen, während später eine andere Bahn Wertheim mit Tauberbischofsheim und Mergentheim verbinden wird. Es ist also auf diese Weise für den besten und grössten Verkehr des ganzen Odenwalds reichlich gesorgt; denn ringsum in den ihn umgebenden Thälern ziehen dann Eisenbahnen hin, welche den Verkehr der Seitenthäler bis zur Höhe vermitteln, und es ist gewiss noch nirgends in der Welt vorgekommen, dass man grosse Eisenbahnen auf einer **Wasserscheide** hinführte und die Thäler rechts und

links nöthigte, zur Höhe heraufzusteigen, um dort erst in den grösseren Verkehr einzutreten, da doch nach einem einfachen Gesetze der Natur Alles nach dem Ausgange der Thäler strömt, der Verkehr nur in der Ebene und durch die Thäler zieht und die Wasserscheide nur auf der kürzesten Breite und in möglichster Tieflage überschreitet, um in das anderseitige Thal rasch hinabzusteigen \*). Die Wasserscheiden bilden stets die natürlichen Grenzen, das Wasser die leichteste Verbindung und den besten Vermittler des Handels und es kann der Odenwald und jene ganze Gegend ja nichts dafür, dass bei dem letzten Friedensschlusse das Grossherzogthum Baden in diesen Theilen so schlecht arrondirt und den ewigen Gesetzen der Natur gespottet wurde. Entweder musste Baden damals in den Besitz des ganzen Main- und Jagstthals gesetzt werden oder von der Mudauer Höhe an der Südrand des Odenwalds an Württemberg, der Nordrand ganz an Bayern fallen und diesem auch das Tauberthal gehören. Jede andere Grenzabscheidung war verkehrt und führte nur dazu, dass die beiderseitigen Thäler von allen Seiten vernachlässigt werden. Ohne diesen Umstand hätten sich Bayern und Baden bei den hierher fallenden Eisenbahnen nie irre führen lassen können und wäre wohl auch diese Schrift heute unnöthig. Staatsmänner von weiterem Scharfblicke, die nicht blos für heute arbeiten wollen, sondern auch die Zukunft und deren mögliche Gestaltungen im Auge haben, sowie ein deutsches Herz besitzen, das nicht missgünstig ist, wenn eine dem eigenen Lande erwiesene Wohlthat auch angränzenden fremden Ländern dasselbe wird, sollten übrigens auch hier bedenken, dass die Gebietsarrondirungen nicht für alle Zeiten gemacht sind, dass im Territorialbestand Deutschlands wohl noch gar manche Aenderungen eintreten und

---

\*) Dass die grossen Verkehrsstrassen blos zwei Richtungen haben: entweder durch Ebenen und lange Flussthäler, oder auf den kürzesten Verbindungswegen und über die niederste Wasserscheide von einem Flussgebiete zum andern, lehrt schon der kürzeste Blick auf die Karte. So deutet die »Rheinische Bahn« die erstere Richtung an und solche Flussverbindungen die Namen: »Main-Neckarbahn«, »Main-Weserbahn«, »Main-Donaukanal«. Weder auf der Wasserscheide läuft irgend eine Bahn hin, noch auf der weiter einwärts liegenden Thalhöhe eines Flussgebiets, wie es die Baulandlinie zwischen Mosbach und der Tauber erstrebt,

ehenso gut einmal alle vier Städte Eberbach, Amorbach, Miltenberg und Wertheim einer einzigen Krone angehören können und dann das Wohl dieser Städte, gehören Sie wem es sein solle, für immer vielleicht bei Seite gesetzt und vernichtet wäre, sollten jetzt kleinstaatliche Interessen bei dieser Frage den Ausschlag geben\*).

---

\*) Wir werden unwillkürlich bei dieser Gelegenheit an Art. 19 der deutschen Bundes-Akte und Art. 65 der Wiener Schlussakte von 1820 erinnert, die, wenn man sie ausgeführt hätte, dem deutschen Eisenbahnnetze gewiss zu einer Wohlthat geworden wären. Von Jahr zu Jahr drängt sich die Nothwendigkeit mehr auf das Versäumte nachzuholen. Alle Eisenbahnverbindungen zwischen zwei Staaten würden sich auf diesem Wege viel leichter ausführen lassen und das gegenseitige Mäkeln verhindert sein. Wie schön und systematisch wäre das deutsche Eisenbahnnetz auf diese Weise geworden, — freilich nur wenn Männer des praktischen Lebens (und nicht blos Diplomaten) darüber zu berathen hätten!

### III.

## Die europäische West-Ostbahn.

Es ist oben bereits bemerkt worden, dass vor der Wahl irgend einer bestimmten Linie es nöthig ist, sich überhaupt zuerst den **Charakter** der zu erbauenden Bahn klar zu machen, weil dieser das Uebrige von selbst bedingt. Wir haben auch bereits angedeutet, dass es sich hier nicht um eine **Lokalbahn** handeln könne, denn solche sind nur dazu bestimmt, den Verkehr zweier oder mehrerer grosser Städte zu vermitteln, die in engen und grossartigen Wechselbeziehungen zu einander stehen. Solche Städte sind auf der ganzen Strecke und weit darüber hinaus nicht zu finden, denn zwischen Würzburg, Heidelberg und dem vorderen Rheinthale besteht nur ein so schwacher Verkehr, dass er nicht einmal einen Eilwagen rentirend macht, und ein Güteraustausch nur irgend erheblicher Art ist ebenfalls nicht vorhanden, zumal Würzburg's ganzer Handel dem Maingebiete angehört. Sonst sind aber im ganzen Odenwalde und badischen Frankenlande gar keine Städte vorhanden, die in solchen Wechselbeziehungen ständen und deren Bezüge und Versendungen eine Bahn allein lohnend machten. Um einige Amtsstädtchen und blosse Landorte mit einander zu verbinden, baut man aber gewiss keine Eisenbahn, sonst müsste ebenso gut eine solche von Mannheim über Schwetzingen nach Karlsruhe und von Rastadt über Lichtenau und Rheinbischofsheim nach Kehl erbaut werden, auf

welcher Route doch stets ein noch grösserer Verkehr als im Odenwalde bestand. Hierüber herrscht, wie wir glauben, zwischen Gelehrten und Ungelehrten kein Zweifel und es könnte blos entgegengehalten werden, dass die Eisenbahn vorzüglich dazu dienen solle, die Abfuhr der Landesprodukte zu vermitteln und zu erleichtern, ein industrielles Leben in den Odenwald hereinzuziehen und daselbst Handel und Fabrikation zu begründen. Wie es sich damit verhält, werden wir weiter unten sehen; für diese Stelle genügt es, darauf hinzuweisen, dass eine Eisenbahn von der Abfuhr landwirthschaftlicher Produkte aus einem so kleinen Landestheile allein nicht leben kann und kaum für einige Wochen dadurch Beschäftigung erhält, und dass ferner im Ernst Niemand eine Eisenbahn mit 14 bis 16 Millionen Gulden Aufwand anlegen wird blos auf die entfernte Möglichkeit oder selbst Wahrscheinlichkeit hin, dass sie dereinst einen Verkehr und Fabrikation hervorrufen werde, was sich bekanntlich nicht so geradezu aus dem Boden stampfen lässt und wozu als Hauptbedingungen das Vorhandensein einer dichterem, unbeschäftigten Volksmenge, grosse Massen von Rohstoffen und industrielle Köpfe mit den nöthigen Geldmitteln vor Allem nöthig sind, wovon aber bis zur Zeit in dem grössten Theile des Odenwalds, der hier in Frage kommt, und im ganzen badischen Theile von Franken keine Spur vorhanden ist. Wir müssen also bei den Berechnungen für ein so wichtiges Unternehmen vorerst alle Traumbilder von einer möglichen Zukunft bei Seite lassen und uns an das allein halten, was die Wirklichkeit darbietet. Diese aber lehrt unwidersprechlich, dass hier kein Boden für eine rentable Lokalbahn vorhanden ist, dass zwar bei richtiger Anlage ziemlich grosse und tüchtige Elemente für die Rentabilität einer Eisenbahn hier gewonnen werden können, dass man sich aber nicht allein darauf verlassen darf, sondern noch weitere Umschau halten muss, um eine höhere Rente mit Gewissheit zu erzielen.

Die Odenwälder Eisenbahn darf man nämlich nicht betrachten als eine Eisenbahn, die blos durch den Odenwald führt, Würzburg und Heidelberg verbindet und hinter diesen aufhört. Man muss vielmehr in den Bahnhöfen zu Würzburg und Heidelberg der Odenwälder Bahn den Rücken kehren und das Auge in die Ferne hinausschauen lassen, wohin die Eisenbahnzüge dieser Stationen

weiter führen und aus welchen Ecken und Enden der Welt sie Güter und Reisende bringen. Da wird man denn sofort in Heidelberg Reisende ankommen sehen, die französisch und englisch sprechen oder dem Bruder Yankee auffallend ähnlich sind, und auf den Waarenballen die Namen Paris, Havre, Ostende, London, Liverpool, New-York oder Havanna lesen und im Bahnhofe zu Würzburg einen alten Wiener Bekannten treffen, das Kostüm eines polnischen Juden oder gar eines Griechen oder Orientalen erkennen und sich fragen, wie in aller Welt kommen denn diese her? Und man wird sofort eine Eisenbahnkarte in die Hand nehmen und darauf eine Entdeckung machen, an die man vielleicht nicht dachte, die aber Erstaunen und freudige Gefühle erwecken muss. In fast gerader Linie führt von Heidelberg eine Eisenbahn über Mannheim nach der Pfalz und bei Saarbrücken ziehen zwei grosse und gerade Linien weiter nach Westen, die Eine über Paris nach Havre an den atlantischen Ocean, die Andere über Luxemburg nach Namur und von da weiter in vielen Linien bis an den Canal und Antwerpen und gegenüber liegt England, wo die Güter aller Welt zusammenströmen und wovon die halbe Erde mit Fabrikaten versorgt wird. Auf diesen Wegen kommen alle diese Reisenden und Güter und der erstaunte Zuschauer fragt sich nun nur noch, wohin wollen denn alle diese? Doch nicht Heidelberg bloß besuchen und daselbst einen Waarenmarkt aufstapeln? Wohl, Heidelberg wollen sie vielleicht auch auf dem Wege sehen, aber sie wollen weiter und haben Eile und darum wählen sie den nächsten und kürzesten Weg. Aber wohin? Gehe nur in den Bahnhof nach Würzburg, dort wirst Du es hören. Der Eine der Reisenden will eilends nach Sachsen und löst ein Billet für die Route über Bamberg und Hof nach Leipzig; der Andere fährt über Bamberg nach Prag und geht dann nach Galizien weiter, um dort Geschäfte zu besorgen; wieder ein Anderer will über Nürnberg nach der Donau und Wien und der hastige Engländer, der die Abfahrt nicht erwarten zu können scheint, ist der Begleiter der ostindischen Post, die er von England brachte und jetzt über Wien, Triest und Alexandrien nach Bombay zu geleiten hat, nachdem er in Wien andere Paquete einem schon wartenden Couriere übergeben hat, um sie die Donau hinunter nach Belgrad und von da mit der neuen Eisenbahn nach Konstantinopel zu befördern.

Es sind keine Illusionen, die wir dem Leser hier vorführen, sondern es ist die volle Wahrheit, die, um sich in nackter Wirklichkeit zu zeigen, nur noch der Odenwälder Eisenbahn bedarf, nur noch auf sie wartet. Wir wollen dies in Nachstehendem ernstlich und ausführlich darlegen.

Ein Blick auf die Eisenbahnkarte lehrt uns, dass das über Europa gespannte Eisenbahnnetz mehr oder weniger ein **grossartiges System** bildet, welches theils dem Welthandel, theils dem kleineren Verkehr angepasst ist, und dass die ersteren, **grösseren und längeren Linien die Hauptadern darstellen**, von denen die übrigen sich nach allen Richtungen hin auszweigen. Solche Hauptadern sind die Eisenbahn von Stettin bis Schlesien und Oesterreich, die Bahn von Hamburg über Leipzig theils nach Prag, Wien und Triest, theils nach Nürnberg und dem Bodensee, von Bremen über Kassel und Frankfurt nach Basel, von Amsterdam über Köln, Mainz und Strassburg nach Basel u. s. w. Ihre Richtung geht immer vom Meere nach dem Innern Europa's und zwar vom **Nordwesten** nach dem **Süden** oder **Südosten**, wie die grossen Längenthäler Deutschlands es andeuteten und bedingen. Vom Norden nach dem Süden ist Europa auf diese Weise ziemlich reichlich mit grossen Schienenwegen versehen und es fehlen nur noch mehrere Uebergänge über die Alpen, um die Verbindung von Meer zu Meer zu vollenden. Aehnliche grosse Linien in der Richtung vom **Westen** nach dem **Osten** sucht das Auge fast vergebens und nur an den Ausgängen der grossen Längenthäler, wo die Gebirge aufgehört haben, so wie fast parallel mit der Küste der Nord- und Ostsee zieht eine lange, ziemlich gerade Eisenbahnlinie hin, die in der Weltstadt Paris beginnt, über Belgien, Aachen, Köln, Minden, Hannover, Magdeburg, Berlin und Königsberg zieht und bald in Petersburg endigen wird. Für das **Hochland** Europa's sucht man eine zweite derartige Linie vergebens. Von Havre und Paris zieht zwar in gerader Richtung eine Eisenbahn nach Strassburg, der Hauptstadt von Ostfrankreich, aber sie endigt dort, weil das hohe Gebirg des Schwarzwaldes sich entgegen lagert und hinter diesem die rauhe Alp abermals sich quer vorlegt. Nur im mittleren und unteren Donauthal ist wieder diese Linie angedeutet in der Eisenbahn von Regensburg nach Wien und Pesth. Es gibt nur noch eine einzige

Linie, welche eine fast ganz gerade Richtung hat, und diese Linie ist zum grössten Theile schon hergestellt. Sie wählt nämlich die kürzesten Uebergänge von einem Flussgebiete in das andere, kommt aus dem mittleren Moselthale zwischen den Vogesen und der Haardt in das Rheinthal, verfolgt das Neckarthal bis Eberbach, steigt rasch in das Mainthal hinunter, geht in diesem aufwärts bis Bamberg und Nürnberg und senkt sich dann in das Donauthal herab, um in der oben angegebenen Linie weiter zu ziehen und seitwärts das adriatische Meer bei Triest zu erreichen. Eine geradere und längere West-Ostbahn durch die Mitte von Europa ist nicht zu finden und keine andere steht ihr an Wichtigkeit gleich. Alle anderen, nach Osten ziehenden Eisenbahnen Mitteld Deutschlands sind durch den Thüringer Wald und die sächsischen und böhmischen Gebirge genöthigt, weite Bogen zu machen, und es gab überhaupt seit uralter Zeit keine anderen grossen Verkehrswege zwischen dem Osten und Westen Europa's als die geschilderte Route, auf welcher auch schon die grosse Völkerwanderung sich bewegte und vom schwarzen Meere bis zu den Westküsten Frankreichs sich fortwälzte. Unsere **West-Ostbahn** ist die **grosse Weltstrasse von dem atlantischen Meere nach dem Oriente und bis Indien** und ihre Bedeutung muss nur fortwährend sich steigern in dem Maasse als die Länder Asiens mehr und mehr für die Kultur gewonnen werden.

Die Eigenthümlichkeit des obern Flussgebietes des Rheins bringt hier eine besondere Erscheinung hervor. An den Uebergängen vom Mosel- und Maingebiete in das eigentliche Rheinthal laufen verschiedene grosse und lange Bahnlinien zusammen, um zwischen Main und Mosel in einer einzigen Linie den gesammten grossen Verkehr zu sammeln, und was **rechts und links mehrere grosse Verkehrsadern bringen oder fortführen** und diesen die Rentabilität sichert, **fällt Alles allein dieser einzigen Verbindungslinie zu** und diese Verbindungslinie ist die **Bexbacher und die Odenwälder Eisenbahn** zwischen Saarbrücken und Würzburg. Sie ist das Herz der West-Ostbahn Europa's, in dem die Wechselbeziehungen des Ostens und des Westens, der Donauländer und der atlantischen Welthandelsstädte zusammen strömen.

Betrachten wir den östlichen Theil, so beginnt derselbe

zu Würzburg. Abgesehen von der dort einmündenden Seitenbahn von Meiningen, ziehen von Würzburg zwei grosse Linien nach Osten. Die nördliche geht nach **Bamberg** und **Neumarkt**, um sich dort in zwei Linien zu scheiden, von welchen die nördliche über **Hof** nach **Sachsen**, **Leipzig** und **Dresden** geht und dort ihre Fortsetzung sowohl nach Posen, als nach Schlesien und Polen findet, während die östliche über Eger nach **Prag** führt und von dort theils nach **Krakau** und **Polen**, theils südlich nach **Wien** und den **Donauländern** fährt. Die südöstliche Linie Würzburgs erreicht im Osten die bedeutende Handels- und Fabrikstadt **Nürnberg** und von dort wird nicht nur eine Eisenbahn über Pilsen nach **Prag** gehen, sondern die grosse Route sich nach Regensburg in das Donauthal herabsenken, um über Linz **Wien** zu erreichen, wo die grosse Bahn nach **Triest** abzweigt und die andere, noch längere Bahn beginnt, die nach **Pesth** führt und bald **Belgrad** und **Konstantinopel** erreichen wird, während bereits die Donauschiffahrt den Verkehr des schwarzen Meeres bis zu der Eisenbahn vermittelt. Die Triester Bahn wird aber künftig nicht bloß in Triest münden, sondern die Zeit ist nicht mehr fern, wo auch über Venedig eine lange Eisenbahn längs des adriatischen Meeres hinziehen und erst am Meerbusen von Messina endigen wird.

Auf dem westlichen Sammelpunkte der West-Ostbahn vereinigen sich folgende Linien: 1. zu **Saarbrücken**: *a.* die Eisenbahn, welche von **Havre** über **Paris** und Metz kommt und später durch den Bau einer Bahn von Chalons über Verdun nach Metz abgekürzt werden wird; *b.* die Eisenbahn nach **Trier**, **Luxemburg** und **Namur**, von wo zahlreiche Linien nicht nur ganz Belgien durchziehen, sondern in gerader Richtung die Häfen Calais, Ostende und Antwerpen erreichen, welche die Verbindung Grossbritanniens und Amerika's mit dem europäischen Continente unterhalten. 2. Wird in **Ludwigshafen** bei Mannheim die grosse rheinische Eisenbahn einmünden, die von **Amsterdam** über Wesel, Köln, Coblenz und Mainz an den Oberrhein heraufführt. Endlich fällt dieser West-Ostbahn in Heidelberg aller jener Zufluss an Gütern und Personen zu, die von **Südfrankreich**, dem **Elsasse**, der **Schweiz** und aus **Baden** nach Sachsen, Böhmen und Schlesien wollen, oder umgekehrt gehen.

Welche grosse Vortheile diese West-Ostbahn vor allen andern Linien durch ihre gerade Lage und Kürze hat, wollen wir durch eine einfache Berechnung zwischen den Westpunkten Paris (Havre) und Ostende und den Ostpunkten Leipzig, Krakau und Wien darlegen und dabei die drei bestehenden Routen zusammenstellen:

**1. Paris-Leipzig**

a. Paris, Ludwigshafen, Mainz, Eisenach, Leipzig . . . . .	158 Meilen.
b. Paris, Mannheim, Würzburg, Leipzig . . . . .	153½ »
Vortheil der West-Ostbahn . . . . .	4½ Meilen.

**2. Paris-Krakau**

a. Paris, Köln, Berlin, Krakau . . . . .	227 Meilen.
b. Paris, Mannheim, Würzburg, Prag, Krakau . . . . .	221 »
Vortheil der West-Ostbahn . . . . .	6 Meilen.

**3. Paris-Wien**

A	a. Paris, Mainz, Leipzig, Prag, Wien . . . . .	253 Meilen.
}	b. Paris, Mannheim, Würzburg, Prag, Wien . . . . .	205 »
	Vortheil der West-Ostbahn . . . . .	48 Meilen.
B	a. Paris, Mainz, Leipzig, Prag, Wien . . . . .	273 Meilen.
}	b. Paris, Mannheim, Würzburg, Nürnberg, Linz, Wien . . . . .	193 »
	Vortheil der West-Ostbahn . . . . .	60 Meilen.

**4. Ostende-Wien**

A	a. Ostende, Köln, Leipzig, Wien . . . . .	219 Meilen.
}	b. Ostende, Mannheim, Prag, Wien . . . . .	212 »
	Vortheil der West-Ostbahn . . . . .	7 Meilen.
B	a. Ostende, Köln, Leipzig, Wien . . . . .	219 Meilen.
}	b. Ostende, Mannheim, Nürnberg, Linz, Wien . . . . .	194 »
	Vortheil der West-Ostbahn . . . . .	25 Meilen.

Wollte man von Paris nicht direkt über Forbach und Ludwigshafen nach Heidelberg, sondern über Strassburg, so ist letzterer Weg um zwei Meilen jetzt schon länger; wenn aber die Verbindungsbahn von Chalons über Verdun nach Metz hergestellt wird, so ist die Route von Paris nach Forbach und Heidelberg noch um weitere zwölf Meilen kürzer, was wieder den Vortheil der Odenwaldroute nach Leipzig und Wien, gegenüber der Eisenbahn durch Köln und Hannover, um ebensoviel erhöht, bei Nr. 2 also einen Vortheil von 18 Meilen ergibt.

Solche grosse Vortheile der grösseren Kürze sind die wichtigsten Momente im ganzen Eisenbahnwesen, denn es werden dadurch nicht bloss billigere Frachten ermöglicht, sondern

die Reise und Lieferungszeit wird auch auf das Minimum der Zeit beschränkt. Es ist also mit Bestimmtheit anzunehmen, dass der ganze grosse Verkehr zwischen den atlantischen Seehäfen, ganz Frankreich, Belgien und von den mittleren und oberen Rheingegenden nach Bayern, Sachsen, Schlesien, ganz Oesterreich und den unteren Donauländern, so wie nach der Levante überhaupt sich einzig dieser West-Ostbahn zuwenden wird, und da derselbe jetzt schon sehr bedeutend ist, noch mehr aber sich hebt mit dem Aufschwunge des Verkehrs mit Oesterreich und dem ganzen Oriente, so ist unbedingt und mit voller Sicherheit darauf zu zählen, dass hierdurch die Odenwald-Eisenbahn eine Rentabilität sich erwirbt, wie keiner zweiten Bahn es sobald wieder möglich wird; und dazu ist diese Bahn sich dieses Verkehrs auf alle Zeiten um so sicherer, als die Bodenbeschaffenheit Süddeutschlands keine ähnliche Concurrenzlinie mehr zulässt, für vorliegende Eisenbahn also ein natürliches Monopol geschaffen hat.

Dies ist der grossartige Charakter, welcher der Odenwald-Eisenbahn eigenthümlich ist, und es wäre ein unverantwortlicher Fehler der Regierung, würde sie bei der Anlage dieser Bahn nicht vor Allem darauf Rücksicht nehmen und ihm entsprechend den Bau ausführen; denn die Erfahrung hat längst zur Genüge gezeigt, dass nur ein solcher bedeutender Transit die Rente einer Eisenbahn aussergewöhnlich heben kann und mit derselben zugleich auch den eigenen Verkehr vergrössert und den Wohlstand des Landes vermehrt.

Die Anforderungen, welche die Bahn als Transitbahn an den Staat macht, sind unbedingt die, dass sie möglichst **direkt** an die übrigen Kettenglieder dieser Transitlinie gelegt werde, dass sie möglichst den **geradesten Weg** ziehe und dass sie nur solche Orte und Gegenden berühre, welche durch ihren **eigenen Handel** und die **eigene Industrie** an dem Transitverkehr selbst Antheil nehmen, oder durch ihn beziehen und wieder versenden. Haben wir nun schon oben gefunden, welches die natürlichen Bedingungen des Odenwalds sind und dass es eine Verkehrtheit und Widernatürlichkeit wäre, die Bahn über den Rücken und auf der Wasserscheide des Odenwalds hinzuführen, so ergiebt es sich leicht, welche Richtung allein gewählt werden kann.

Vor allen Dingen muss es Jedermann klar sein, dass der westliche Anschluss nur in Heidelberg stattzufinden hat, weil daher der Verkehr des Westens herankommt und nur so eine gerade Linie erzielt wird. Der Gedanken, die Bahn in Wiesloch oder Bruchsal endigen zu lassen, stammt nicht aus dem frischen Leben, sondern konnte bloß in einer Schreibstube und von ganz spezifisch badischem Standpunkte seine Entstehung finden, indem diese Leute an nichts Anderes dachten, als die Odenwald-Bahn mit der Bahn nach Karlsruhe direkt und näher zu verbinden, von wo aber weder ein Handels- noch ein grösserer Personenverkehr ausgeht. Höchstens konnte man noch dabei die Aussicht damit verbinden, dass der Verkehr der Westschweiz und von Frankreich über Strassburg auf diesem Wege in die Odenwaldbahn einströme und nach Sachsen und Oesterreich fiesse. Hinsichtlich der Schweiz und überhaupt der südlicheren Gegenden schwebte man aber von vorn herein in einem Irrthume, denn der Schweizer wird später und zwar in nicht sehr ferner Zeit seinen nächsten Weg nach Wien über den Bodensee und auf der Südseite der Donau finden und ebenso der südlichere Theil von Frankreich. Für den Verkehr über Strassburg machte die  $1\frac{1}{2}$  oder 2 Meilen betragende Verkürzung nicht viel aus, wogegen der Verkehr über Metz und Luxemburg oder vom Rhein herauf nicht mehr in diese Linie münden würde, sondern die an einer Seitenstation beginnende Odenwald-Eisenbahn als eine Seitenbahn betrachtete. Ohnehin würde die künftige Verkürzung der Metzger Linie über Verdun den Zug der Güter und Personen aus Paris und Havre nach dem mittleren und östlichen Deutschland von Strassburg ab und auf sich lenken, also den Verkehr zwischen Strassburg und Wiesloch vermindern, aber auch nicht eine solche, nicht direkt, sondern weiter oben einmündende Odenwälder Bahn benützen, sondern über Mainz und Darmstadt gehen oder noch andere Wege wählen. Wer nur im Mindesten mit dem Eisenbahnwesen vertraut ist, musste diese Eventualität voraussehen und konnte es daher nur Staunen erregen, dass man überhaupt auf den Gedanken einer Einmündung zu Wiesloch oder Bruchsal kam. Ausser den erwähnten Nachtheilen brächte eine solche Wahl aber noch den anderen Nachtheil mit sich, dass die Bahn am Südrande des Odenwalds hinziehen, also länger

würde und nicht einmal dem Verkehr des Odenwalds selbst diene. Denn dessen einzige Bezüge nach dem Rheinthale gehen nur nach Heidelberg und Mannheim, wie dies eine hundertjährige Erfahrung lehrt, niemals aber nach Karlsruhe, das für den Odenwald nur Residenz des Landesfürsten, aber nicht die grösste und Haupthandelsstadt ist. Baut man durch den Odenwald eine Eisenbahn, die nicht direkt nach Mannheim zieht, so hat sie für ihn auch keinen Nutzen, zumal nur von Mannheim aus die Zustände des Odenwalds verbessert werden können und nur Mannheim die Fähigkeit besitzt, die Produkte des Odenwalds in den Grosshandel zu bringen und einen Handel in den Odenwald zu ziehen, denn alle Produkte des Odenwalds sind von der Art, dass sie, wie sämtliche Landesprodukte Badens, nur nach dem **Nordwesten** Absatz finden, während alle Importe für den Odenwald ebenfalls blos daher kommen, also immer Mannheim zum Vermittler haben müssen. — Man hat ferner bei dem Vorschlage dieses Anschlusses das ganze Wesen des Handels und Verkehrs vom Rheinthale nach Bayern und Oesterreich verkannt. Dieser gesammte Handel kommt **fast nur vom Niederrhein und Belgien**, **fast gar nicht von Frankreich** und gerade deshalb ist unsere West-Ostbahn so wichtig, weil sie nicht blos die Linie von Havre, Paris und Metz in sich aufnimmt, sondern, ausser den nördlicheren Zuflüssen, vorzugsweise jene aus Belgien über Luxemburg, die französisches Gebiet nicht betritt und so für den Transitverkehr alle jene Plackereien vermeidet, welche das französische Zollsystem mit sich bringt. Ohne Zweifel wird durch unsere West-Ostbahn der Handel Belgiens erheblich gewinnen und in dessen Häfen, vorzugsweise aber in Antwerpen, sich dadurch ein bedeutender Markt für Baumwolle und andere transatlantische Importe etabliren, zumal die Rheder dieses Hafens sich ausser anderen Eigenschaften auch durch Solidität auszeichnen.

Man scheint in vielen und wichtigen Kreisen schon lange von einem unglückseligen Irrthume befangen zu sein, nämlich dass es möglich wäre, aus **Karlsruhe** einen grossen und wichtigen **Handelsplatz** und den **Centralpunkt** Badens zu schaffen. Es wäre dies eine wahre Sisyphusarbeit, denn alle Mühe und alles Geld, das darauf verwendet würde, wäre schon aus dem Grunde vergebens angewendet, weil überhaupt künstlich solche Dinge nicht

zu bewirken sind. Eine zweite grosse Handelsstadt wie Mannheim ist am Oberrhein rein unmöglich; in Mannheim endigt die Rheinschiffahrt und dorthin münden überhaupt alle grösseren Seitenadern des Verkehrs, da sich dahin grössere Längenthäler ziehen; Karlsruhe liegt an einer Stelle, wo kein Fluss ist und kein Verkehr je war; links und rechts ist die Ebene enger eingeschlossen und es öffnet sich dahin kein langes oder verkehrreiches Thal. Für das ganze Land und für Württemberg ist Mannheim der Haupthandelsplatz; es ist der eigentliche Vermittler des Handels zwischen dem Unterrheine und den Donauländern, da hier die kürzeste Verbindung beider Flussgebiete liegt. Wie Mannheim noch der besondere Centralpunkt für das gesammte badische Unterland ist, so ist es Freiburg für das Oberland und den Seekreis und an diesen von der Natur so vorgezeichneten Verhältnissen wird die Kunst nie etwas ändern können. — Aus diesem Grunde muss man auch von vornherein darauf verzichten, Karlsruhe oder eine andere Stadt Badens zum Centralpunkte des süddeutschen Eisenbahnsystems machen zu wollen, und wie Ludwigshafen der Ausmündungspunkt der drei linksrheinischen Bahnen nach allen Richtungen ist, so muss es Mannheim auf dem rechten Ufer sein und von daher direkt die Bahnen nach dem Süden, Norden und Osten ausgehen. Baden muss sich glücklich fühlen, im Besitze einer so handels- und verkehrswichtigen Stadt wie Mannheim zu sein, und ihr Alles zuwenden, was die Gunst dieser Lage noch erhöht; gibt es doch kaum ein Dutzend Städte auf dem europäischen Kontinent, welche geeignet sind, in gleicher Weise der Central- und Knotenpunkt für ein so umfassendes Eisenbahnsystem zu werden, denn wo auch sonst verschiedene Eisenbahnen sich kreuzen, so sind es doch stets nur kleinere Linien von geringerer Bedeutung und nicht durchweg so wichtige wie zu Mannheim, wo nicht blos die grossartigsten Gütermassen von Wasser zu Land und umgekehrt umgeschlagen werden und der Hauptsitz des Handels nach dem ganzen grossen Hinterlande sich befindet, sondern auch die badische Bahn den Verkehr nach Basel und über die Alpen, die Maximiliansbahn jenen nach dem Elsass, Lyon, Marseille und dem mittelländischen Meere vermittelt, die Bexbacher Bahn nach Paris, Havre und weiter, sowie über Luxemburg nach Belgien, den Kanal und England, die Ludwigs-

bahn nach Mainz und Holland bis zur Nordsee, die Main-Neckarbahn nach den Hansestädten und dem Nord-Osten Deutschlands führt und die Odenwaldbahn sogar bis zu den Donauländern und dem fernen Oriente reichen wird. Alle diese Bahnen bilden Hauptstücke sogenannter Weltbahnen, die von Meer zu Meer ziehen und in langgestreckten geraden Linien mitten das Herz von Europa durchschneiden, dessen Hauptpulsader der Rhein ist, seit uralten Zeiten immer war und auch in Zukunft stets sein wird.

Wollte man in dieser Hinsicht Mannheim nicht auch die Odenwaldbahn ebenso direkt zuführen, so würde wohl dieser Stadt eine neue Grundlage der Erweiterung und Belebung entzogen, nicht aber solches einem anderen Orte oder Theile des Landes zugeführt, denn wenn die Eisenbahn nicht direkt in diese grosse Transitlinie eingefügt wird, kann sie auch nicht Theil nehmen an deren Vortheilen und wird sie stets zu einer höchst untergeordneten Stelle verurtheilt sein, wie es so manche Bahnen wurden, die man diesen Grundsätzen entgegen anlegte, z. B. die Main-Neckarbahn, die, wenn sie direkt nach Mannheim geführt worden wäre, schon längst und für immer den Verkehr von Paris und Metz nach Frankfurt, Churhessen und Thüringen u. s. w. an sich gezogen hätte, der aber jetzt auf dem jenseitigen Rheinufer bis Mainz und dann über die Taunusbahn zieht.

Wenn in Baden nicht kleinliche Interessen über die erprobten grossen Prinzipien eines gesunden Verkehrslebens obsiegen, was nur dem Staate zu ewigem Nachtheile diene\*), kann daher die westliche Ausmündung der Odenwald-Eisenbahn nur zu Heidelberg stattfinden und zwar in so engem Anschlusse an den badischen Bahnhof, dass gleichsam die Odenwaldbahn und die badische Bahnstrecke zwischen Heidelberg und Mannheim zu einer einzigen Bahn werden.

---

\*) Man wähne ja nicht, dass sich solche Fehler im Eisenbahnwesen so leicht wieder rectificiren lassen. Nicht nur kostet dies Millionen und macht andere bereits verwendete Millionen nutzlos; sondern jetzt, wo die grossen Schienenlinien gezogen und vollendet werden, wird die Entscheidung für Jahrhunderte getroffen, denn nach der jetzigen Anlage des Eisenbahnsystems gestalten sich alle Erweiterungen und gerade letztere machen später leicht jede Rectification unmöglich oder doch, weil sich der Verkehr inzwischen anderwärts geholfen hat, ganz wirkungslos.

Bei dem östlichen Anschlusse liegen die Verhältnisse so, dass ein ähnlicher Fehler nicht wohl zu besorgen ist, obschon auch hier zwei Meinungen vorwalten. Nach der Einen ist der Hauptanschluss nach Würzburg zu verlegen, wo künftig fünf Eisenbahnen zusammenfliessen, nämlich jene von Nürnberg, Bamberg, Meiningen, Aschaffenburg und dem Odenwalde. Die andere Ansicht strebt vorzüglich dahin, auf direktem Wege Nürnberg zu erreichen, wornach also die Bahn südlicher als Würzburg ziehen und etwa in Uffenheim oder Windsheim in die Nürnberger Eisenbahn münden würde.

Gegen letztere Ansicht spricht schon der Umstand, dass auf der langen, am Südabhange des Odenwalds hinziehenden Strecke zwischen Heidelberg und Nürnberg nur Bauerndörfer und kleine Landstädtchen, aber kein einziger Handels- und Verkehrsplatz berührt würde und dass weder der badische Odenwald irgend einen Verkehr oder eine Beziehung zu den Orten auf der bayerischen Seite hat, noch der bayerische Theil zu badischen Orten, während sonst der Odenwald in ziemlich starkem Verkehre westlich mit Heidelberg und Mannheim und östlich mit Würzburg steht. Es wäre also schon von vornherein die Rentabilität in Frage gestellt. Dagegen werden beim Anschlusse zu Würzburg sehr viele Vortheile gewonnen. In Würzburg herrscht bereits schon Handel und Verkehr und von da führt eine Eisenbahn direkt nach Nürnberg; es würde also der Zweck der ersten Ansicht eben so gut erfüllt und ist diese Route nicht einmal erheblich weiter als die erwähnte direkte Linie. Sodann wird die Odenwald-Eisenbahn, die im Mainthale bereits verkehrreiche Städte gefunden hat, in Würzburg noch in zwei weitere Eisenbahnlinien einströmen, die von grosser Wichtigkeit sind, nämlich in jene nach Bamberg, Hof und Leipzig und in jene nach Meiningen und zur thüringisch-sächsischen Bahn. Sie findet also in Würzburg bedeutend mehr Elemente für ihre Rentabilität und erfordert badischer Seits einen geringeren Aufwand, da sie nicht so weit zu führen ist. Sonst wird aber auch Bayern gar nicht gewillt sein, sich durch eine badische Bahn ein Stück seines eigenen Verkehrs abnehmen zu lassen; denn die von Nürnberg nach dem Rheine kommenden Güter würden schon in Windsheim oder Uffenheim von der bayerischen auf die badische Bahn übergehen, während

sie Bayern sonst noch bis Würzburg verbleiben. Endlich ist der Anschluss einer Bahn an einer kleinen Zwischenstation immer eine missliche Sache und wirkt auf die Feststellung der Fahrpläne stets nachtheilig oder doch hemmend ein. Ohnehin sollte man durchaus keine künstlichen Knotenpunkte bilden und nur die grösseren Städte dazu wählen, die durch die Natur selbst schon an den richtigen Ort gestellt sind. Es erhellt also aus der richtigen Erkenntniss der ganzen Sachlage, dass nur ein Anschluss zu **Würzburg** zu geschehen hat, und eine etwaige Seitenbahn von der Odenwaldbahn nach der Würzburg-Nürnberger Bahn — in solcher Weise ohnehin ein übles Auskunftsmittel — fällt schon damit weg, dass überhaupt die Odenwald-Eisenbahn gar nicht auf der Südseite des Odenwalds zu erbauen ist, wie wir schon aus den oben erörterten allgemeinen Grundlagen für eine Odenwald-Eisenbahn ersehen haben.

Als verbindendes Glied der grossen West-Ostbahn stellen sich für die Odenwald-Eisenbahn also folgende **Forderungen als unabweisbar dar:**

1. muss sie im vorderen Rheinthale sich möglichst direkt an Mannheim anschliessen und daher in Heidelberg beginnen;
2. muss sie durch das Neckarthal nach Eberbach ziehen, die Wasserscheide nach dem Maine überschreiten und über Amorbach, Miltenberg und Wertheim nach Würzburg gehen;
3. kann der Anschluss nur in Würzburg stattfinden, wo sie den Zufluss dreier Eisenbahnen zusammen in sich aufnimmt und diesen drei Richtungen wieder die von Westen kommenden Güter und Personen übergibt.

Nur auf diesem Wege ist Heil von der Odenwald-Eisenbahn zu erwarten und kann sie dem ihr von der Natur vorgezeichneten grossartigen Charakter vollkommen entsprechen.

#### IV.

### Die Odenwald-Eisenbahn nach ihren speziellen Verhältnissen.

---

Wir haben die Odenwald-Eisenbahn bisher als Bestandtheil der grossen West-Ostbahn betrachtet und müssen sie nun auch vom Standpunkte ihrer **speziellen Verhältnisse** in's Auge fassen und sehen, ob nicht die Natur Alles so weise angeordnet hat, dass alle Bedingungen, welche der grosse Verkehr an die Odenwaldbahn macht, auch die nothwendigen Bedingungen für die Bahn im Speziellen und für den Odenwald selbst sind, also das Grosse und das Kleine sich vollkommen entsprechen. Und in der That ist es nicht schwer, dies genau und speziell hier nachzuweisen.

Als Hauptgrund zur Anlage der Eisenbahn wird der Zweck betrachtet, dem Odenwalde auch jenen leichten und raschen Verkehrsweg zuzuwenden, wie ihn das Rheinthal bereits besitzt, und so dem Odenwalde es zu ermöglichen, seine Erzeugnisse leichter und zu besseren Preisen zu verwerthen, sowie überhaupt dort Handel und Industrie zu begründen und zu beleben. Da nun der badische Odenwald ziemlich gross ist, etwa 35 □ Meilen umfasst (soweit er über dem Neckar liegt), von etwa 156,000 Menschen bewohnt wird, eine Länge von 9 und eine Breite von 4 Meilen hat und in der Mitte zwischen Neckar und Tauber ein Gebirgsrücken hinzieht, so ist es natürlich, dass die Eisenbahn nicht alle diese Theile berühren kann, sondern dass sie blos ein Drittheil davon durchzieht. Sie wird also entweder am Südrande,

oder über die Mitte oder am Nordrande zu liegen kommen und zwar in einer solchen Richtung, dass an ihr die grössten Orte sich befinden. Von der Wahl dieser Linie hängt dann die weitere Frage ab, in welcher Richtung sie von Heidelberg bis zum Neckarübergange zu führen ist, wobei auch wieder zwei Richtungen zur Sprache kommen.

Wir haben schon oben für alle Eisenbahnen das Gesetz aufgestellt, nach welchem bei Eisenbahnen zu verfahren ist und wozu die bisherigen stark besuchten Verkehrswege schon die Anleitung gaben. Dieses Gesetz verlangt nun, dass alle Eisenbahnen, sobald sie die Ebenen verlassen, die grösseren Längenthäler aufzusuchen haben, um in der Thalsohle langsam bis zum niedersten Punkte der Wasserscheide emporzusteigen und dann wieder in ein Längenthal auf der andern Seite sich langsam herunter zu senken und sich darin fortzusetzen. **Niemals verlässt eine Eisenbahn die Thalsohle, um weiter rückwärts an der Thalabdachung hinzuziehen, niemals läuft sie auf der Wasserscheide hin, niemals zieht sie quer über den hinteren Theil von etwa vier bis fünf Thälern, oder überhaupt nur in solcher Richtung und es dürfte in ganz Europa noch nirgends eine solche Eisenbahn zur Anlage gekommen sein, noch je kommen.** Sollte aber am Südrande des Odenwalds eine Eisenbahn zur Verbindung des Neckars mit Würzburg verlangt werden, so lehrt schon ein Blick auf die Karte, welchen Weg sie allein einschlagen muss. Dieser Weg geht vom Neckar bei Heilbronn, Jagstfeld oder Wimpfen durch das Jagstthal über Neudenau, Möckmühl, Widdern nach Krautheim, verlässt hier die Jagst und steigt in das Tauberthal nach Mergentheim hinab, geht dieses Thal hinauf über Weikersheim und Röttingen und zieht hierauf über Gelchsheim und Sonderhofen in das Mainthal hinüber, welches von der Bahn bei Ochsenfurt erreicht wird. — Dies ist die einzige richtige Linie am Südrande und zu dieser Bahn führen direkt und ganz nahe auch alle nach Süden gewendeten Thäler des badischen Odenwalds, so dass diese im Besitze dieser Bahn ebenso erscheinen, wie Oberkirch, Lahr, Ettenheim, Staufen, Sulzburg und Kandern in jenem der badischen Rheinthalbahn, die man ja auch nicht künstlich und in gezwungener Weise durch jene Städtchen führte. Diese Bahnrichtung berührt aber meistens nur württembergisches Gebiet direkt und

wird daher auch nur von Württemberg zu erbauen sein. Da nun dies in der Folge geschehen muss und wird, so wäre es doppelt verkehrt, wollte Baden eine oder zwei Stunden einwärts dieser Gränze eine gleiche Bahn quer über die hinteren Theile mehrerer Thäler erbauen und während eine solche Anlage die Jagstbahn noch in die Ferne schieben — jedoch nie ganz unterbleiben machen — würde, beraubte sich Baden dadurch der schönen Gelegenheit, später im Anschluss an die Jagstbahn, die bis Heilbronn reichen wird, eine Fortsetzung über Eppingen bis Bruchsal zu erlangen, sobald der erhöhte Verkehr noch mehr Seitenbahnen nöthig machen wird, was jedenfalls nicht allzulang auf sich warten lässt.

Da also Baden auf richtige Weise am Südrande des Odenwalds nicht selbst eine Bahn erbauen kann, sollte es sein Bestreben sein, bei Württemberg dahin zu wirken, dass dieses Land die Eisenbahn durch das Jagstthal erbaut, und Baden wird dies um so leichter zu erreichen vermögen, als Württemberg die Gefährdung dieser Bahn durch eine gleichlaufende badische Eisenbahn dann nicht mehr zu befürchten hat, während Baden alle Vortheile davon für den südlichen Abhang des Odenwalds genießt und dieser im Rayon dieser Eisenbahn liegt.

Dass man über die Wasserscheide und auf dem Rücken eines Gebirgs keine Eisenbahn anlegt, ist bereits mehrfach gesagt und ist dies hier um so weniger zu erwarten, da diese Linie auch sonst offenbar die schlechteste wäre. Es ist daher nicht nothwendig, in nähere Erörterungen darüber einzugehen, zumal nicht einmal ein erheblicher Ort an dieser Bahn zu liegen käme. Selbst Tauberbischofsheim, das so eifrig um eine Eisenbahn petitionirt, musste dies einsehen und machte es sich nur die Terrainverhältnisse der Gegend und das ganze Wesen einer Eisenbahn klarer, so würde es nimmer verlangen, dass die Odenwaldbahn nach Würzburg von Mosbach aus über Tauberbischofsheim geführt werde. Nur das eifrige Verlangen, um allen Preis in den Besitz einer Eisenbahn zu gelangen, kann alle wichtigen Gründe übersehen lassen, die diesem Wunsche, was die erwähnte Richtung betrifft, entgegenstehen. Tauberbischofsheim wird übrigens auch an eine Eisenbahn kommen, die für dieses Städtchen von 2,488 Bewohnern viel besser und natürlicher ist, nämlich

an die künftige Eisenbahn vom Main bei Wertheim bis Mergentheim und weiter, und die anderen genannten grösseren Orte Buchen, Walldürn und Hardheim liegen auch nur  $2\frac{1}{2}$  bis 3 Stunden von der Eisenbahn fern, die von Eberbach über Amorbach nach Wertheim führen wird, und ist also dadurch ganz ausreichend für sie gesorgt, so weit es verlangt werden kann, denn immerhin ist es eine Unmöglichkeit alle grösseren Orte an die Eisenbahn zu legen.

Wie die **Jagstbahn** für die Südhäler des Odenwalds zu sorgen hat, so werden die Nordhäler vollständig durch eine **Neckar-Mainbahn** befriedigt, welche durch das Neckarthal bis Eberbach geht, zwischen dieser Stadt und Amorbach die Wasserscheide überschreitet und dann über Miltenberg und Wertheim nach Würzburg zieht. Diese Linie berührt eine städtische Bevölkerung von mehr als 21,000 Seelen in den acht Städtchen Neckargemünd, Neckarsteinach, Hirschhorn, Eberbach, Amorbach, Miltenberg, Freudenberg und Wertheim und besitzt schon dadurch Vorzüge und kräftige Elemente eines reichlichen Gedeihens, abgesehen davon, dass die Bevölkerung dieses ganzen Theils des Odenwalds eine rein **industrielle** und **Handel treibende** ist und dass ausserdem diese Linie die **kürzeste** Verbindung zwischen Heidelberg und Würzburg darstellt. Denn nach genauen Messungen beträgt ihre Länge mit allen Krümmungen nur 16 Meilen, während die Linie über Meckesheim, Mosbach und Boxberg 19 Meilen lang ist.

Was nun die **Bodenverhältnisse** betrifft, so gehört die ganze südliche Abdachung des Odenwalds und von Franken bis Würzburg der Muschelkalkformation an und ist also der Boden weniger fest, wogegen auf der ganzen Neckar-Mainlinie bis Wertheim der bunte Sandstein verherrscht, offen zu Tag liegt und eine feste und sichere Unterlage bildet. Die Folge davon ist, dass auf der südlichen Richtung Mangel an dem nöthigen Baumaterial herrscht und solches zum Theil weit herbeigeholt werden muss, während die nördliche Linie überall die nöthigen Steine an Ort und Stelle findet und die ganze Gegend zugleich einen ungeheueren Steinbruch darstellt, welcher der Eisenbahn massenhafte Mengen zur Versendung nach dem Rheinthale liefert, da allein am Neckarzollamt Heidelberg jährlich über

2,134,000 Ctr. Steine aus dem Neckarthale nach den Rheingegenden vorübergeführt werden, von denen eine Menge künftig durch die Eisenbahn transportirt werden wird.

Die Bevölkerung zwischen Neckargemünd und der bayerischen Gränze bei Würzburg ist also vertheilt, dass nur etwa 98,000 Bewohner auf die südliche Linie kommen, auf die nördliche dagegen mindestens 120,000. Hinsichtlich der Volksdichtigkeit gestalten sich die Verhältnisse also: auf der südlichen Linie leben auf einer Geviertmeile Menschen: im Amte Boxberg 3,452, Krautheim 3,627, Adelsheim 3,649, Tauberbischofsheim 3,756, Gerlachsheim 4,437, Mosbach 5,267; auf der nördlichen Linie dagegen in Buchen 3,173 und Walldürn 3,253, welche Aemter aber zum Theil noch zur südlichen Linie gehören, ferner in Eberbach 4,392, und Wertheim 5,228; noch dichter ist die Bevölkerung in dem bayerischen Mainthale und im Hessisehen. Das Ackerland ist so vertheilt, dass auf einer Geviertstunde liegen im Amte Eberbach 577 Morgen, Buchen 1341, Walldürn 2076 und Wertheim 2,715 Morgen, dagegen in Neudenu 1573, Krautheim 1,711, Boxberg 1,851, Mosbach 1,867, Tauberbischofsheim 1,932, Adelsheim 2,021 und Gerlachsheim 2,511 Morgen. Der Ackerbau herrscht somit auf der südlichen Linie weitaus vor, zumal die hessische und bayerische Gegend ganz ähnliche Verhältnisse wie Eberbach hat. Ferner liegen auf der südlichen Linie etwa 90,000 Morgen Waldungen, während die nördliche deren mehr als 160,000 Morgen hat und somit diese auch sehr bedeutende Mengen Holz der Eisenbahn zur Versendung nach dem Rheinthal übergeben wird.

Aus den angedeuteten und mit Zahlen belegten Verhältnissen geht schon hervor, dass auf der nördlichen Linie eine dichtere Bevölkerung wohnt, eine geringere Landwirthschaft herrscht und mehr Waldungen sich befinden, so dass schon daraus auf eine mehr **industrielle Bevölkerung** zu schliessen ist, wie dies in That auch der Fall ist. Auf der südlichen Linie wohnen dagegen bloß Leute, die Ackerbau treiben, denn hier ist das für den Feldbau verwendete Areal das grösste, die Morgenzahl der Waldungen bloß dem Ortsbedürfniss entsprechend und wohnen nur gerade so viele Leute, als im Feldbau ihre Nahrung finden. Hier sind demnach keine übrigen Arbeitskräfte für die Industrie und keine

Bewohner, die es vermöge ihrer Berufsart nöthig haben, ihre Gemarkung zu verlassen und zu reisen. Von industriellen Etablissements oder den Anfängen dazu ist in diesem südlichen Theile um so weniger eine Spur zu finden, als es weder dafür Rohstoffe, noch die nöthigen Arbeitskräfte hier gibt und selbst künstlich wären solche nicht an diese Linie zu ziehen, weil man sogar die Arbeiter dafür aus weiterer Ferne kommen lassen müsste, was ein vernünftiger Geschäftsmann niemals thun wird und kann, zumal alle anderen Bedingungen für jede Industrie fehlen. Die blosse Landwirthschaft hat aber weder einen erheblichen Nutzen von einer Eisenbahn, noch ist sie im Stande ihr einen solchen zu bringen. Es ist jedem Kinde bekannt, dass der Bauer an der Scholle klebt und nicht reist, wemmer nicht muss; und was sollte ihn denn auch dazu vermögen, zumal er keine aussergewöhnlichen Bedürfnisse hat und Alles, was er braucht, im Dorfe oder auf dem Markte oder im nächsten Amtsstädtchen findet? Seit alter Zeit sind die einzigen Orte, die der Bauer besucht, der Amtsort und der Markt und für diese könnte er auf der südlichen Linie kaum in zwei oder drei Dörfern die Eisenbahn benützen, wie es die einfache Ansicht der Karte lehrt. Wenn aber der Bauer zu Markte geht, wählt er gewöhnlich die Eisenbahn gar nicht. Denn er müsste zu Hause seine Produkte auf den Wagen verladen und zur Eisenbahn führen, wo die Fuhre bis zur Rückkehr warten oder wieder umkehren müsste. Zu den Frachtkosten und dem Zeitverbrauch für die Eisenbahnverladung käme aber noch dies, dass der Bauer am Ankunftsorte die Produkte wieder bis auf den Markt verbringen lassen müsste, was viele Zeit und Geld kostet und nicht einmal so geschwind geht, da er mit Eilfracht nichts befördert, die gewöhnlichen Güterzüge mit seiner Fahrzeit aber selten oder gar nicht zusammentreffen, wesshalb also die Produkte schon vorher zur Eisenbahn gebracht werden müssten. Auf solche weitläufige Geschichten lässt sich der Bauer gar nicht ein, sondern — da ohnehin die Marktorte nicht fern liegen — wenn er einmal seine Produkte auf den Wagen geladen hat, fährt er damit selbst zu Markt, braucht sich nicht um die Abfahrt der Eisenbahn zu kümmern und kann heimkehren, wann er will. Uebrigens liegen an der ganzen südlichen Bahnlinie auch nur die zwei Marktorte Mosbach und Würzburg, welche für zwei

Dritttheile der dazwischen liegenden Gegend zu entfernt sind, um viel besucht zu werden. Zum grossen Vortheile des Staatswohls ist ausserdem in den bäuerlichen Verhältnissen eine erfreuliche Aenderung eingetreten, welche hauptsächlich von der Gründung eines geregelten Getreidegrosshandels herdatirt. Früher versäumte der Bauer viele Zeit damit, dass er selbst zu Markt fahren musste, wo er hinsichtlich der Preise dem Zufalle anheimfiel, ob nämlich gerade grosse oder nur geringe Zufuhr da war. Sodann brachte ein solcher Marktbesuch ausser der Zeitvergeudung auch noch Kosten; es wurde manches Unnöthige gekauft oder gar ein Theil des Erlöses im Wirthshause wieder verschlemmt. Jetzt, wo der Grosshandel in Landesprodukten sich über die ganze Erde verbreitet hat, sind die Preise auf weiten Strecken die gleichen, ohne erheblich zu schwanken, und werden überall sofort bekannt. Der Bauer bleibt ferner zu Hause und erwartet den Händler oder Mackler bei sich, der ihm dort die Waare abkauft und für den Weitertransport sorgt, und die früher auf den Marktbesuch vergeudeten Werthe an Zeit und Geld kann der Bauer jetzt der Verbesserung seiner Landwirthschaft und seines Hauswesens widmen. Seit dieser heilsamen Umwandlung der bäuerlichen Verhältnisse nahmen auch die Ganten ab, mehrte sich der Wohlstand und wird dies auf das Ganze sehr glücklich einwirken.

Es ist deshalb durchaus nicht auf eine erhebliche Frequenz der südlichen Linie zu rechnen, sowohl was Personen als Güter betrifft; denn wo sollte solche bei einer derartigen Bewohnerschaft herkommen, zumal auch in den wenigen kleinen Amtsorten nur sehr wenige Angestellte sich befinden und der hier begüterte Adel gar nicht hier selbst zu wohnen pflegt? Da der Odenwald hinsichtlich seiner Fruchtbarkeit nicht zu den besten Landestheilen gehört und hinter dem Rheinthale und Kraichgaue ziemlich zurücksteht, so ist der Ueberschuss der Erndten auch nicht so sehr bedeutend und von dem für das ausgezeichnete fruchtbare Jahr 1847 berechneten guten Ertragniss von 1,246,000 Ctr. für den ganzen Odenwald und Franken, welche Erndte aber nicht sehr oft wiederkehrt, werden schwerlich 600,000 Ctr. in den Handel kommen, am wenigsten aber in den Verkehr der südlichen Linie, da der Hauptabsatz nach dem Jagst- und Mainthale geht, also nicht in der Richtung dieser Eisenbahn, in deren Gebiet ohnehin

nur ein Drittheil des Gesamtertrags, also etwa 450,000 Ctr. fallen, von denen schwerlich 120,000 Ctr. die Eisenbahn zum Transport benützen werden. Wir haben aber dabei den jährlichen Verbrauch auf 300 Pfund per Kopf berechnet und es ist doch notorisch, dass in solchen rein ländlichen Orten der Eigenverbrauch der Früchte bedeutend stärker ist, so dass sich also die Exportzahl eher vermindert, als vermehrt. Von anderen für den Handel tauglichen Produkten ist auf dieser Linie nicht die Rede und nur noch Vieh wird in den Handel gebracht, so wie kleinere Victualien, die aber der Eisenbahn nicht grosse Gütermassen zuwenden. Dass endlich Kaufmannsgüter nicht in grösseren Mengen hierher kommen, lässt sich aus der Lebensart der Bevölkerung leicht entnehmen und wird daher jeder Kenner des Eisenbahnwesens sogleich daraus ermessen, dass hier eine Schienenstrasse weder eine genügende Nahrung empfängt, noch sehr grosse Vortheile verbreitet, und dass es also eine gebotene Pflicht ist, dieser Strasse eine andere Richtung zu geben, wenn dort grössere Vortheile liegen und auch der Zweck als grosse Transitbahn damit erreicht wird.\*)

Ein solches eintöniges und einförmiges Leben herrscht auf der nördlichen Linie nicht, denn dort ist der Ackerbau geringer, die Bevölkerung dichter und weisen schon die gegebenen Verhältnisse dieselbe dazu an, sich mehr der Industrie hinzugeben, wie die schiffbaren Flüsse Main und Neckar schon frühe einen Handel daselbst hervorriefen, der bald stark und mächtig geworden

\*) Wie in unserer Zeit die Ansammlung grosser Kapitalien in einer Hand oder in Actienunternehmungen und Fabriken den Stand des geringeren Geschäftsmanns hart bedrängt, so wirken auch die Eisenbahnen auf die kleineren Städtchen, und man frage nur alle solche an der badischen Rheinthalbahn, welchen grossen Schaden sie erlitten haben! Sie sinken noch mehr zurück, werden Bauerndörfer und haben gar keinen grösseren Verkehr mehr. Die Eisenbahnen nützen bloss den verkehrs- und industriereichen Städten, allen anderen schaden sie; denn der Verkehr, der durch ihre Bahnhöfe zieht, ist für sie bloss zum Sehen aus der Ferne da. Endlich wird überall, wo Eisenbahnen hinziehen, das Leben theurer und würden dies besonders die Beamten schwer empfinden, die jetzt so sehr für die südliche Bahnrichtung sich bemühen. Die Eisenbahnen ziehen nämlich die Bodenprodukte und Lebensmittel vom Lande in die grösseren Städte, wo die Concurrenz der zu strömenden Victualien die sonstigen Preise vermindert, während solche in den Landorten steigen,

ist. Es haben ausserdem die in das Main- und Neckarthal mündenden Seitenthäler einen weit rascheren Fall des Wassers und daher zahlreiche und starke Wasserkräfte, und die ungeheuern Waldungen und Steinbrüche liefern nicht blos grosse Massen zum Export, sondern erstere gaben auch Ursache zu verschiedenartiger Fabrikation und Industrie, so dass hier in allen Ecken und Enden die Mühlen klappern, die Eisenwerke hämmern und ein lebendiges, reges Treiben zu bemerken ist. Auf der anderen, südlichen Seite liegt der Ackerbau treibende, hier der industrielle und handelsthätige Theil des Odenwalds und es kann daher von vornherein die Wahl zwischen beiden Linien gar nicht im Zweifel stehen. Auf der südlichen Route strebt gar nichts nach der Eisenbahn und nur Weniges nach dem Neckar, sondern südwärts und nordwärts; hier aber streben alle Thäler bis zu den Höhen und noch sogar weit darüber hinaus nur nach dem Neckar und dem Maine, ihren Jahrhunderte alten Verkehrsstrassen, auf denen die ganze Gegend alle ihre Bedürfnisse, ihre Rohstoffe und ihr gesamtes Material bezieht und darauf wieder ihre Produkte und Fabrikate versendet. Eine solche gewerbsame, industrielle und handelsthätige Bevölkerung ist in fortwährender Thätigkeit und Bewegung, die Verbindung mit dem Rheine ist ununterbrochen lebendig und es wird Niemand darüber im Zweifel sein können, dass eine solche Bevölkerung und Gegend ganz andere Elemente zur kräftigen Nahrung einer Eisenbahn hat, als der südliche Odenwald, den wohl Niemand besucht, als wer etwa dahin muss, und wo die langsam fliessenden Bäche nicht einmal fähig sind, ein nur immer erhebliches Werk in Bewegung zu setzen.

Schon oben haben wir die verschiedenen lokalen Verhältnisse der nördlichen Linie aufgeführt und es erübrigt nur noch, auch der hier herrschenden Industrie und Handelsthätigkeit eine eingehendere Erörterung zu widmen.

Wir beginnen mit der Gegend von Neckargemünd an, weil in allen Fällen die Eisenbahn nach diesem Städtchen geführt werden muss. Hinter demselben liegt am rechten Neckarufer das hessische Städtchen **Neckarsteinach** am Ausgange des Steinnachthals, das selbst sehr gewerbsam ist. Das Städtchen mit etwa 1700 Bewohner hat starke Schifffahrt, Holzhandel, Tabak-

fabrikation und bedeutende Steinbrüche und im Steinachthale liegt das industrielle Städtchen **Schönau** mit einer ziemlich belangreichen Tuchfabrik, drei Mühlen, Papiermühle und starken Wasserkräften, die nur der Benützung entgegen sehen. Weiter oben, auf derselben Seite und am Ausgange des Gammelsbacher Thals treffen wir das Städtchen **Hirschhorn** mit 1500 Bewohnern, einem Landgerichte, Oel- und 3 anderen Mühlen, einem bedeutenden Rindenmarke, starken Gerbereien und einer grossen Fournierschneiderei und Cigarrenkistenfabrik, die allein wöchentlich über 200 Ctr. empfängt und 100 Ctr. Waaren versendet. In dem dahinter sich befindenden Thale des **Gammelsbachs** sind drei Eisenhämmer, die mehr als 12,000 Ctr. Eisen jetzt schon beziehen und über 9000 Ctr. fertige Waaren versenden. Endlich liegen am **Finkenbache** drei Tuchfabriken, mehrere Walkmühlen, zwei Papiermühlen und werden leicht noch mehr Etablissements erstehen, sobald nur eine Eisenbahn erbaut sein wird. Weiter rückwärts, aber immer noch in dem Bereiche des Neckars, der ihnen alles zuführt und fortbringt, liegen noch zahlreiche grössere Geschäfte und kann diese ganze Gegend eine reine Fabrikgegend mit vollem Rechte genannt werden. Da sind nämlich die Hammerwerke zu **Ebersberg**, **Michelstadt** und **Schöllnbach**, die 14,000 Ctr. Eisen beziehen und 11,000 Ctr. versenden, und das grossartigste Etablissement der ganzen Umgegend befindet sich in **Michelstadt**, wo die metallurgische Gesellschaft eine Eisengiesserei mit mehreren Hoch- und Kupolöfen, Grob- und Feinwalzwerke mit Puddelöfen und Hämmern und eine Drahtzieherei besitzt. Dieses Werk ist bereits so bedeutend, dass es schon 100,000 Ctr. Steinkohlen jährlich verbraucht, die auf dem Neckar herauf geführt werden. Ausserdem ist die Wollenmanufaktur über die ganze Gegend verbreitet und von grosser Wichtigkeit. Ausser den vielen Tuchmachern, die ohne Maschinen mit blossen Handstühlen arbeiten, befinden sich allein in und bei **Beerfelden** sechs verschiedene Tuchfabriken mit Spinnerei, vollständiger mechanischer Einrichtung und mehr als tausend Arbeitern. Eine ähnliche Tuchfabrik besteht in **Lauerbach**, zwei solche und eine Wollspinnerei zu **Erbach**, fünf Tuchfabriken in **Michelstadt**, ebendasselbst eine grossartige Kattunfabrik und Baumwollweberei und im Entstehen begriffen sind soeben eine Baumwollspinnerei

zu **Erbach** und zwei Baumwollwebereien zu **Beerfelden** und **König**. Viele hundert Personen sind mit Wollstrickerei beschäftigt, ferner in den Schwerspathgruben und Mühlen, von denen jährlich einige hunderttausend Centner gemahlener Schwerspath nach dem Neckar und weiter aufwärts versendet werden. Es gibt ferner zu **Michelstadt** eine bedeutende Fournirschneiderei und Cigarrenkistenfabrik, zwei Streichhölzchenfabriken und zwei Maschinenbauwerkstätten. Eine gleiche mit Eisengiesserei befindet sich in **Steinbach**. Endlich versendet dieser hessische Theil des Odenwalds grosse Quantitäten Eichen- und Fichtenholz, reine Sandsteine und die als Mühlsteine beliebten sogenannten Findlinge. Ueberschlägt man die Gütermengen, welche die so eben geschilderte hessische Industrie einer Eisenbahn im Neckarthale zuwendet, so können jährlich mindestens 300,000 Ctr. jetzt schon angenommen werden, und davon liefern die grössten Beiträge die metallurgische Gesellschaft 150,000 Ctr., die Fabriken daselbst und in **Erbach** 50,000 Ctr., die Hammerwerke 40,000 Ctr., die Tuchfabriken 35,000 Ctr., der Getreidebezug 30,000 Ctr. u. s. w.

Die Stadt **Eberbach** mit 4000 Einwohnern am Einflusse des Itterbachs bildet die Hauptstadt des ganzen Odenwalds, denn keine andere Stadt desselben kommt ihr an Grösse, Handelsthätigkeit und Rührigkeit in jeder Beziehung gleich. Es befinden sich daselbst drei der bedeutendsten Weinhandlungen des Landes, die jährlich an 1200 Stück Wein zu 36,000 Ctr. versenden; ferner ein grosses Hammerwerk, das 12,000 Ctr. Eisen produziert, eine Cigarrenfabrik mit 200 Arbeitern, und einer jährlichen Production von 50 Millionen Cigarren, Zündhölzchenfabrik, zehn Gerbereien, mehrere Sägemühlen, Tuchfabriken, Wagenschmieden, bedeutender Schiffbau und über hundert Schiffer, die jährlich an 2 Millionen Centner Güter, Holz, Steine u. A. auf dem Neckar transportiren. Die Kaufleute **Eberbachs**, die fast den ganzen Odenwald versorgen, beziehen jährlich mindestens 20,000 Ctr. Waaren, die Bierbrauer 4000 Ctr. Gerste, die Bäcker 16,000 Ctr. Getreide; man führt über 2000 Ctr. Holzkohlen aus und die vierzig Reifschneider liefern 40,000 Gebinde Reife im Gewichte von 20,000 Ctr. Ausserdem ist der Holzhandel **Eberbachs** der grossartigste des ganzen Neckarthals und versendet jährlich allein von hier 8000 Klafter zu 265,000 Ctr., während die 35,400 Mor-

gen Waldungen des Neckarthals zusammen etwa 18,000 Klafter Holz in den Handel liefern. Endlich werden noch grosse Quantitäten Nutzholz und Steine von hier abgeführt und die jährlichen Güterbezüge und Versendungen Eberbachs können jetzt schon auf mindestens 400,000 Ctr. veranschlagt werden; sie müssen aber bedeutend steigen, wenn erst eine Eisenbahn den Zugang zu dem dahinter liegenden Thale besser erschlossen haben wird; denn dann würden nicht nur die Waldungen besser ausgebeutet werden, sondern auch noch zahlreiche industrielle Etablissements daselbst erstehen. Eberbach ist ganz geeignet, Handel und Industrie kräftig zu fördern, denn nicht nur liefert diese Stadt das verhältnissmässig grösste Gewerbesteuerkapital des ganzen Unterhainkreises, sondern hat auch ohne Unterstützung durch den Staat gute Landstrassen hergestellt und sonst noch grosse Opfer zu seinem besseren Aufschwunge gebracht. Eberbach hat allein schon 100,000 fl. auf den Strassenbau verwendet!

Gehen wir weiter auf dieser Linie, so finden wir die herrschaftliche Bierbrauerei **Ernstthal** mit starken Bezügen und Versendungen und steigen herab in den bayerischen Odenwald, wo ebenfalls Handel und Gewerbe blühen. Da liegt zuerst die Leiningensche Residenz **Amorbach** mit dem Sitz der oberen standesherrlichen Stellen, 3000 Einwohnern, Tuchmanufaktur, Papierfabrik, 5 Mahl-, 1 Pulver-, 3 Oel-, 2 Schneid- und 2 Walkmühlen, gutem Weinbau und lebendigem Handelsverkehr nach den Seitenthälern. Auf dem Wege von da nach dem Maine liegt der **Weilbacher** Eisenhammer mit grosser Eisengiesserei, weiter vorn am Main aber die durch ihren grossen Speditionshandel und bedeutende Schifffahrt weithin bekannte Stadt **Miltenberg**, die allein schon für eine Eisenbahn den Ausschlag geben kann. Miltenberg hat an 3300 Bewohner, ein Hauptzollamt, 3 Mahl-, 1 Oel-, 1 Schneid-, 1 Loh- und 2 Gypsmühlen, einen vortrefflichen Mühlsteinbruch, starken Wein- und Obstbau, viele Schiffer, gute Schiffbauer und kann wohl einer der ersten Haupthandelsplätze am Maine genannt werden. Auch in dem badischen Städtchen **Freudenberg** wird Schifffahrt und einiger Handel getrieben; nicht ohne Bedeutung sind weiter oben die bayerischen Orte **Fechenbach** und **Raistenhausen**, wo namhafte Steinbrüche liegen; ferner hat das bayerische Städtchen **Prozelten**, am rechten

Mainufer, einen beträchtlichen Holzhandel und guten Sandsteinbruch, während man in **Hasloch** drei Papiermühlen, ein Eisenhammerwerk mit Eisengiesserei und verschiedene Mühlen findet. Bedeutend ist endlich die badische Stadt **Wertheim** am Einflusse der Tauber, mit 3200 Bewohnern, fürstlicher Residenz, mehreren Behörden, Hauptzollamt, Lyzeum, Post und verschiedenen Anstalten, Weinbau, starker Schifffahrt durch mehr als hundert Schiffe und einem beträchtlichen Handel, welcher den Verkehr des ganzen rückwärtsliegenden Tauberthals und des Baulandes vermittelt und daher noch einer bedeutenden Vergrösserung fähig ist. Wertheim besitzt insbesondere eine Pulvermühle, zwei Gypsmühlen, zwei Oelmühlen, zwei Sägemühlen, eine Lohmühle, zwei Mehlmühlen, viele Gerbereien, berühmte Steinbrüche mit ausgedehntem Betrieb und Versendungen nach den fernsten Gegenden unter Beschäftigung von mehreren hundert Arbeitern, grossartigen Fruchthandel, bedeutenden Holzhandel, indem es Stapelplatz für das aus dem Taubergrund und dem Württembergischen nach dem Main geführte Holländerholz ist und es weiter verhandelt; ferner hat es monatlich zwei bedeutende Viehmärkte, die in einem Umkreise von 50 Stunden die grössten sind, ansehnliche Bierbrauereien und in der Nähe die fürstliche Brauerei Bronnbach, die ihr Produkt weithin versendet, und überhaupt hat Wertheim eine rein dem Gewerbfleiss und Handel obliegende Bevölkerung. Ausserdem befinden sich aber weiter seitwärts vom Ufer des Mains noch verschiedene Orte und Gegenden, die für den Handel und die Industrie belangreich sind, und es liegen die Amtsorte **Buchen** und **Walldürn** und die Städtchen **Hardheim** und **Külshheim** ebenfalls im Bereiche dieser Eisenbahn, da die Thäler, in denen sie liegen, geradezu auf diese Eisenbahn ausmünden und sich ausschliesslich derselben bedienen werden. Endlich liegen noch über Wertheim hinaus auf badischem Gebiete die schwunghaft betriebenen Steinbrüche von **Bettingen** und in Bayern die für die Eisenbahn wichtigen Orte **Lengfurth**, **Marktheidenfeld**, **Helmstadt** und **Neubrunn**.

Vergleicht man die geschilderten Verhältnisse beider Linien, so kann offenbar kein Zweifel mehr darüber herrschen, welche derselben sofort gewählt werden muss, denn es wäre unverantwortlich vor der Mit- und Nachwelt, wollte man die auf der

Neckar- Mainlinie gebotenen grossen Vortheile nicht benützen, der so industriereichen und handelsthätigen Gegend nicht die Schienenstrasse zuwenden und sie durch eine andere Gegend führen, die eintönig und leblos ist, wo kein Handel und keine Industrie besteht und auf weiter Strecke nicht einmal ein ordentliches Städtchen zu finden ist. Wer mag aber auch überhaupt den Südabhang des Odenwalds freiwillig bereisen, wo die Bahn durchaus nichts darbietet, was im Mindesten sehenswert ist, weder an Schönheit der Gegend, noch an sonstigem Bemerkenswerthen! Auf der Neckar-Mainlinie wechseln die schönsten und herrlichsten Gegenden, sind das Neckar- und das Mainthal allein schon anziehend und einladend und hierher wird sich unstreitig auch eine Menge Reisender wenden, die blos der Schönheit der Gegend wegen diese Tour machen oder gar an dieser Linie ihren Sommeraufenthalt nehmen werden.

Doch haben wir mit dem Handel und der Industrie der Neckar-Mainlinie noch lange nicht alle Vortheile geschildert, welche sie darbietet. Auf der südlichen Linie werden sich blos Güter und Reisende bewegen, die zwischen Heidelberg und Würzburg oder darüber hinaus verkehren, auf der nördlichen Linie strömt aber nicht blos dieser Verkehr zusammen, sondern noch ein weiterer und bedeutender. Ist nämlich diese Linie in Angriff genommen, so wird unzweifelhaft sofort auch eine Bahn von Eberbach über Mosbach bis nach **Heilbronn** geführt werden und dieser fällt dann ein grosser Theil des Verkehrs nach Heilbronn und Württemberg zu. Der Wasserverkehr oberhalb Eberbach beträgt jetzt schon 3,900,000 Ctr. und ausserdem gehen noch sehr viele Güter auf der langen und grosse Umwege machenden Eisenbahn von Mannheim über Bruchsal und Bietigheim nach Heilbronn. Betrachtet man den schlechten Zustand des Fahrwassers im Neckar, der oft nicht mit Viertelsbelastung zu passiren ist, nimmt man hinzu, dass die Preise für die Zugpferde jährlich steigen, dass der Neckar lange Zeit hindurch zugefroren oder sonst nicht passirbar ist, und bedenkt man, wie langsam die Wasserfahrt von statten geht, so ist anzunehmen, dass ein grosser Theil der bisher blos der Schifffahrt angehörigen Güter nach dem oberen Neckar sich der Eisenbahn ausschliesslich bedienen wird und zwar um so mehr, als sie zu jeder Jahreszeit feste und

niedere Preise stellen kann, während die Schiffer häufig Zulagen zu ihrer Fracht verlangen müssen; als ferner dann der Neckarzoll wegfällt, die Güter in denselben Wagen weiter und über Württemberg hinaus geführt werden können, also die Umladung in Heilbronn aufhört, und als allein die 400,000 Ctr. Steinkohlen, die bisher nach Heilbronn gelangten und sich nach und nach zu bedeutend grösseren Massen steigern, später in ganzen Kohlenzügen vom Saargebirge bis in die weiteste Ferne geführt werden können. Die Eisenbahn empfängt daher bei dieser Richtung in Eberbach auch den grössten Theil des Verkehrs aus dem württembergischen Unterlande und sie ist ferner geeignet über Amorbach und Miltenberg vermittelt der später auch noch zu erbauenden Eisenbahnverbindung nach **Aschaffenburg** den ganzen Verkehr von Churhessen, Hannover und den Hansestädten mit Württemberg und dem Bodensee an sich zu ziehen und zu vermitteln. Auf der Mainseite wird diese Bahn also auch den Verkehr von Würzburg und ganz Südbayern nach dem Mainthale und Hessen erlangen und die Eisenbahn zugleich die **kürzeste Verbindung des Haupttheils von Bayern mit der Pfalz** herstellen, was nicht hoch genug angeschlagen werden kann, da schon darin eine Garantie des Gedeihens liegt. Diese letztere Verbindung wäre freilich auch auf der südlichen Linie hergestellt, aber es flosse ihr blos das zu, was von Würzburg, sowie südlich und östlich davon herkommt, während die Neckar-Mainlinie dazu auch noch Alles erhält, was in die Gegend zwischen der hessischen Gränze und Würzburg fällt. Endlich hat diese Linie noch einen anderen erheblichen Vortheil. Alle vom Rhein und unteren Main nach Würzburg und weiter bestimmten Güter, die billiger zu Wasser befördert werden, kommen künftig zu Miltenberg oder Wertheim vom Schiffe auf die Eisenbahn, vermeiden den Mainzoll in Wertheim und haben nicht mehr nöthig, den 24 Stunden langen Umweg auf dem Maine über Lohr und Gemünden zu machen, so dass also die Fracht von Mainz nach Würzburg künftig billiger gestellt werden kann und dadurch die Eisenbahn erhebliche Mengen von Gütern empfängt, die ihr auf der südlichen Linie nie zu Theil werden könnten.

Diese ungemein grossen und wichtigen Vortheile sprechen für sich selbst; sie begründen nicht nur die Nothwendigkeit, sie

aufzusuchen und zu benützen, sondern geben auch eine Gewähr für einen reichlichen Ertrag der ganzen Eisenbahnlinie, denn sie liegen auch gerade nur in der Richtung, welche die kürzeste ist und am besten dem Hauptcharakter als Verbindungsglied der europäischen West-Ostbahn entspricht. Es wäre also unstreitig die Neckar-Mainlinie auch dann vorzuziehen und zu wählen, wenn selbst grössere technische Schwierigkeiten sich auf derselben darböten und die Bauten grössere Summen kosteten, was aber schwerlich hier der Fall sein wird, abgesehen davon, dass die grössere Kürze dieser Linie schon an und für sich die Baukosten vermindert. Wir wollen übrigens auch diesen Verhältnissen einige Augenblicke widmen.

Auf der südlichen Linie von Neckargemünd über Meckesheim nach Mosbach \*) beträgt die Steigung des Terrains von Neckargemünd, wo der Pegel 410 Fuss über dem Meere liegt, bis Helmstadt zwar nur 188 Fuss, was freilich nur durch zahlreiche Biegungen möglich wird, aber von da ist mit ungemeinen Schwierigkeiten die Asbacher Höhe zu überwinden, die zwischen 900 bis 1000 Fuss hoch liegt und auf gewöhnliche Weise nicht überschritten werden kann, weil auf der anderen Seite der Fall in einer Entfernung von nur einer Stunde über 500 Fuss beträgt. Es ist also hier ein langer Tunnel nöthig, welcher grosse Kosten verursacht, da er in ziemlich schlechtem Boden sich befindet, lang wird und gänzlich ausgemauert werden muss, wozu ohnehin die Steine aus der Ferne zu holen sind. Auch mit einem Tunnel ist der Uebergang über den Neckar sehr schwierig und besonders

---

\*) Auf der ganzen Strecke zwischen Neckargemünd und Mosbach liegen nur Bauerndörfer und wie verkehrt es wäre, auf dieser Route zu bauen, hat schon die Eberbacher Denkschrift siegreich dargelegt, wesshalb wir hier nicht mehr darauf zurückkommen. Selbst Sinsheim läge dieser Eisenbahn nicht viel näher als der badischen Eisenbahn bei Wiesloch und Langenbrücken und seine Lage ist überhaupt der Art, dass dies Städtchen schwerlich einmal an eine Eisenbahn gelegt werden kann, wenn nicht einmal später auch von Heilbronn eine Eisenbahn über Eppingen nach Bruchsal zieht und dann eine Lokalverbindung zwischen Sinsheim und Eppingen einerseits und Neckargemünd andererseits für rentabel erachtet wird. Dazu hat es aber wohl noch lange Zeit, denn die Gegend ist eine reine Ackerbaugegend und zur Industrie wenig geeignet; ohne solche lohnt aber eine Eisenbahn nicht.

der Abfall der Bahn sehr rasch; ausserdem bietet aber gerade bei Diedesheim der Bau einer stehenden Neckarbrücke sehr grosse Schwierigkeiten, weil hier das aus den grösseren württembergischen Flüsschen kommende Hochwasser seine Gewalt durchaus noch nicht gebrochen hat. Von hier aus geht die Bahn in ziemlich guten Verhältnissen bis Dallau (653' über d. M.), aber von dort an ist das Thal sehr eng, von steilen Wänden umgeben und voll der raschesten Biegungen und, um nach Oberscheffenz zu gelangen, muss eine Höhe von mehr als 1000 Fuss über d. M. überstiegen werden, was jedenfalls sehr grosse Schwierigkeiten mit sich bringt und grosse Summen kostet, oder gar schwierige und theuere Tunnels nothwendig macht. Zwischen Zimmern und Osterburken liegt wieder eine beträchtliche Höhe und hinter Hirschlanden muss abermals eine Wasserscheide überschritten werden, die bis zu 1300 Fuss ansteigt, um in das Thal des Umpferbachs zu gelangen, und endlich — abgesehen von den Schwierigkeiten im Tauberthale — muss die Bahn zwischen Grünsfeld und dem Mainthale wieder eine so beträchtliche Höhe passiren, dass man nicht begreift, wie man nur an so wenige Schwierigkeiten glauben konnte, die sich auf dieser Linie darstellen, die ausserdem noch überall einen sehr wenig festen Boden hat und das Material weit her, zum Theil sogar vom Mainthale beziehen muss. Endlich sind auf dieser Linie nicht weniger als ein Dutzend Brücken nöthig, worunter eine sehr schwierige über die Tauber, die aber sonst keinen Zweck hat.

Die Schwierigkeiten der Neckar-Mainlinie, von denen so Viele redeten, beruhen meistens in der Einbildungskraft, indem hier die Karten eine sehr gebirgige und waldige Gegend darstellen und die sehr verjüngte Zeichnung der Karten die Biegungen des Neckarthals allzu rasch und kurz erscheinen lässt, was sich in der Wirklichkeit gesehen doch ganz anders herausstellt. Diese Biegungen sind durchaus nicht so gross, dass sich die Eisenbahn daran zu stören brauchte, und selbst tüchtige Techniker haben erklärt, dass man sogar den Dilsberg umgehen könne. Sonst ist aber die Steigung im Neckarthale bis Eberbach sehr gering, indem diese Stadt nur 42 Fuss höher als Neckargemünd liegt. Von hier geht die Eisenbahn langsam und leicht im Thale des Itterbaches in die Höhe bei Kailbach (798' über d. M.), geht am Gallenbache

hinauf gegen die Wasserscheide, durchheilt einen kurzen Tunnel, um die Wasserscheide nicht ganz zu übersteigen, und zieht dann ebenso leicht und angenehm über Ernstthal nach Ottorfszell und Amorbach, um bei Miltenberg den Main zu erreichen, wo alle nur irgend erheblichen Schwierigkeiten sich vermindern oder ganz aufhören. Jedenfalls bietet diese Linie, welche auch nur sehr wenige Brücken braucht und die Tauberbrücke auch noch dem übrigen Verkehr widmen kann, nicht halb so viele Schwierigkeiten dar, als man behauptete, und sind dieselben an und für sich nicht grösser, als auf der anderen Linie, während dort Arbeitskräfte und Material weit hergeholt werden müssen und theuer sind, hier aber solche an Ort und Stelle gefunden werden. Die Anlagekosten dieser drei Meilen kürzeren Linie werden schwerlich die Grösse des anderen Bauvorschlages erreichen und so liegen auch hier wieder die günstigeren Verhältnisse auf der nördlichen Linie.

Endlich sprechen für die nördliche Linie auch wichtige **strategische** Gründe. Ist nämlich der Feind mit Umgehung Rastadts in Süddeutschland eingedrungen, so geht sein nächstes Streben dahin, die Strasse nach Franken und Sachsen zu gewinnen, wie es die Kriegsgeschichte reichlich bestätigt. Hier ist nun kein anderer Aufenthalt mehr als die Festungswerke zu Ulm und Würzburg und nördlich die Neckar- und Mainlinie. Sowie die Eisenbahn zwischen Heidelberg und Würzburg auf der Südseite, also über Mosbach und Boxberg hinzieht, muss sie sofort dem Feinde in die Hände fallen und ihm dienen, während die Spessarter Bahn zu weit zurück liegt, um die rasche Verbindung der deutschen Korps am Neckar und Main herzustellen. Zieht aber die Eisenbahn am Neckar und Main hin, so steht sie unter dem Schutze der deutschen Kanonen und dient der deutschen Armee auf der ganzen Linie vom Rheine bis Würzburg, weshalb die Bundesmilitärkommission, sobald sie sich des Eisenbahnwesens vom strategischen Standpunkte mehr annimmt, auch hier ihr Gewicht für die Neckar- und Mainlinie in die Wagschaale zu legen hat.

V.

### Abneigungen und Zuneigungen für besondere Linien.

Die ewige Klage von der Zerrissenheit Deutschlands und der engherzigen Sonderthümelei jeden deutschen Landes oder Staats spiegelt sich auch in dieser Eisenbahnangelegenheit ab und erregt um so wehmüthigere Gefühle, als dadurch nicht einmal einem Lande besondere Vortheile verschafft, sondern blos Nachtheile erzeugt werden, welche das Wohl grösserer Landestheile auf lange Zeit hinaus gefährden.

Wenn wir den Zeitungen glauben dürfen, so wird von Regierungskreisen und den Unternehmern, die sich zum Bau gemeldet hatten, die Linie über Meckesheim, Mosbach und Boxberg mit Vorliebe behandelt und sind auch nur für diese speziellere Aufnahmen und Kostenüberschläge gemacht worden; ferner soll sich eine Neigung in einem gewissen Kreise offenbaren, die Einmündung nach Bruchsal zu verlegen und somit die Eisenbahn auf Karlsruhe laufen zu lassen. Allerdings ist es schwer zu glauben, dass man den allein wichtigen Principien des Eisenbahnbaus so sehr vor den Kopf stossen und eine Wahl treffen könne, die ihresgleichen in Europa vergebens suchen würde; allein schon der Umstand, dass solche Ansichten herrschen, macht es nöthig, zu untersuchen, welches die Motive dazu sein könnten. Man macht einerseits nun geltend, es geschehe, um die Bahn so lange als möglich auf badischem Gebiete ziehen zu lassen und

um den französischen Transitverkehr der Odenwaldbahn auf die längere badische Eisenbahnstrecke Bruchsal-Kehl zu ziehen; wogegen er sonst bloß die kurze Strecke Mannheim-Heidelberg berühren würde. Was den letzteren Punkt betrifft, so ist es allerdings richtig, dass die Bahn zwischen Ober-Wittighausen und Kehl länger auf badischem Gebiete hinzieht, als jene zwischen Kembach und Mannheim; aber die Folgerungen daraus sind falsch. Einmal ist der Verkehr sowohl an Personen wie an Gütern von Havre und Paris nach der Richtung von Würzburg sehr unbedeutend und der Güterverkehr sogar ganz schwach; sodann fehlten der Odenwaldbahn nicht bloß alle weiteren Zuflüsse aus Lothringen unterhalb Nancy, aus der Pfalz, Trier, Luxemburg und Belgien, sondern selbst jene aus Havre und Paris haben nach Vollendung der Bahn über Verdün viel näher über Ludwigshafen und Aschaffenburg und würden sich entweder ganz oder doch zum guten Theile dahin ziehen. Endlich aber würde so die Eisenbahn zu einer badischen **Lokalbahn** und diene durchaus nicht dazu, die grosse europäische **West-Ostbahn** zu vollenden und den Verkehr von England und den Kanalhäfen nach Oesterreich, den Donauländern, dem Oriente und Indien an sich zu ziehen, der doch ein Weltverkehr und so wohl mindestens sechsfach so stark ist, als jener aus Frankreich über Strassburg. Wir können daher nur annehmen, dass man die Absicht dabei hat, Alles in Karlsruhe zu centralisiren, die Stadt Bruchsal besonders zu begünstigen und die Bahn an recht vielen badischen Orten vorüber zu führen, unbekümmert darum, ob sie sich so rentirt oder auch nur einen erheblichen Nutzen stiftet. Wir haben schon oben solche Ansichten und Absichten widerlegt und kommen hier nur noch darauf zurück, um einestheils zu erwähnen, dass schon unsere erste Anmerkung einige Gründe enthält, die dabei mitzuwirken scheinen, anderentheils um zu zeigen, dass dieser Wunsch Karlsruhes und Bruchsals mit Unrecht an die Odenwaldbahn angeknüpft wird und besser in Verbindung mit einer Bahn zweiten Rangs steht, wo er seine Berechtigung und Vortheile hat, während er hier nur Verderben bringt. Baden sollte nämlich darauf hinwirken, dass Württemberg von Würzburg in der Richtung nach Heilbronn durch das Jagstthal eine Eisenbahn erbaut, und dann geht deren natürliche Fortsetzung direkt

über Eppingen nach Bruchsal und ist dem Karlsruher Wunsche vollkommen entsprochen und allen Bedürfnissen Gerechtigkeit zu Theil geworden. Es ist dies die Eisenbahn, deren wir schon oben gedacht und welche auch vollkommen allen Bedürfnissen des südlichen Odenwaldrandes entspricht.

Es verlautet ferner, die Heidelberger Gesellschaft gebe der südlichen Linie den Vorzug, weil sie als Gründerrecht den Werth alles geschenkten Terrains für sich berechnen wollte, dieses Terrain auf der südlichen und längeren Linie aber umfangreicher und theurer ist und so das Gründerrecht werthvoller macht. Um eines persönlichen Gewinns wegen eine schlechtere, weniger rentirende Linie zu wählen, ist schon aus Gründen der Moral verwerflich, um so mehr vom Standpunkte des öffentlichen Wohls und hat man es daher nur mit Wohlgefallen aufgenommen, dass solche Anerbietungen mit den Anforderungen der Regierung als unvereinbar befunden und so wieder aufgegeben worden sind.

Warum man die Neckar-Mainlinie mit Abneigung und Zurücksetzung bisher behandelte und sie nicht einmal eingehender untersuchte, wäre unerklärlich, verlautete es nicht zu oft, dass es nur deshalb geschehen sei, weil diese Linie nicht durchaus auf badischem, sondern auch auf bayerischem Boden hinführt und zugleich hessische und bayerische Gegenden und Städte begünstigt. Wir haben ausserdem auch das Bedauern gehört, dass Baden Miltenberg im Jahre 1810 wieder abgetreten habe, da sonst diese Linie gewiss den Vorzug erhalten hätte\*), und müssen daher annehmen, dass diese Vermuthungen begründet sind. Allein wir können solche Ansichten durchaus nicht billigen, weil sie selbst vom badischen Standpunkte im Unrecht sind, denn die Städte Eberbach und Wertheim überwiegen schon an und für sich alle Ansprüche des übrigen Odenwalds und diese Richtung macht allein die Bahn rentabel und ihrem wahren grossartigen Charakter entsprechend. Wo sollte es aber bezüglich des

\*) Hätte Bayern anstatt der Spessarter Bahn, die es jetzt selbst als verfehlt erkennt, die Eisenbahn über Wertheim und Miltenberg nach Aschaffenburg erbaut, so würde es Baden nicht eingefallen sein, im Süden des Odenwalds eine Eisenbahn zu erbauen, sondern es wäre einfach über Miltenberg gebaut worden.

Eisenbahnwesens da hinaus, wo solche Grenzverhältnisse vorliegen, wie es hier der Fall ist? Sollten so wichtige und industriereiche Städte, wie Neckarsteinach, Hirschhorn, Eberbach, Amorbach, Miltenberg und Wertheim bloß deshalb bei Seite gesetzt und benachtheiligt, ja für immer vom Eisenbahnverbände ausgeschlossen werden, weil zufällig hier die Gränzen mehrmals abwechseln und eine badische Bahn auch hessischen und bayerischen Landestheilen zu gut kommt? Nimmermehr! wird Jedermann sagen, dem noch ein Tropfen deutsches und patriotisches Blut in den Adern fließt, und es wäre Solches ohnehin ein Hohn auf unsere Zeit, die überall nach Einigung ringt\*). Diese Städte können nichts dafür, dass die Diplomaten, welche zu Anfang dieses Jahrhunderts die Gränzen zogen, sich so schlecht auf das Wohl der Länder verstanden und die Folgen ihrer Thaten nicht genau zu ermessen wussten; und es darf daher gehofft werden, dass solche Ansichten, wo sie auch etwa auftauchen sollten, sich beschämt wieder zurückziehen und dem Gebote der Zeit sich fügen.

Uebrigens ist diese ganze Eisenbahnangelegenheit nicht bloß eine Sache **Badens**, sondern auch **Bayerns**, das die Erlaubniß zum Anschlusse zu geben hat und von dem schliesslich die Bestimmung darüber abhängen wird\*\*). Im Interesse von Bayern

\*) Es hat dessen ungeachtet ein von einem Herrn A. Wilckens verfasster Aufsatz im Centralblatt die Stirn gehabt, den Vorschlag der Neckar- und Main-Linie für unpatriotisch zu erklären, weil sie auch bayerisches Gebiet berührt und nicht so lang als möglich durch Baden zieht, und mit leidenschaftlichem Hasse über die badischen Städte Wertheim und Eberbach herzufallen, weil diese in den Bestrebungen für ihre Linie mit den ebenso sehr daran beteiligten bayerischen Städten Amorbach und Miltenberg Hand in Hand gehen und sich in Amorbach gemeinschaftlich beriethen. Es bedarf dieser unwürdige Angriff keiner Widerlegung, denn er hat sich selbst gerichtet.

\*\*\*) Um Bayern dazu zu vermögen, seine Erlaubniß für die südliche Eisenbahn zu geben, hat Baden bekanntlich einige Concessionen angeboten, die darin bestehen, die lange verweigerte Erffastrasse zu erbauen und zwei Strassen von Buchen und Walldürn nach Amorbach anzulegen. Früher hätte die Erffastrasse für Bayern Werth gehabt, da dann das obere Tauberthal auf derselben seinen Handel und Verkehr mit Miltenberg angeknüpft hätte, das dafür näher und besser gelegen wäre. Baden verweigerte aber diese von Bayern bis an die Gränze erbaute Strasse zu Gunsten Wertheims, um diesem den genannten Verkehr zu erhalten, und es zog von der badischen Gränze

liegt aber eine Eisenbahn am Südrande des Odenwalds gar nicht, sondern sein wahres und Hauptinteresse geht dahin, dass die Eisenbahn von Würzburg über Wertheim, Miltenberg und Eberbach geführt werde, und die Anlage des jüngsten bayerischen Eisenbahnsystems zeigt, dass man in München nicht bloß die richtigen Principien des Eisenbahnbaus versteht und festhält, sondern dass Bayern auch bei der Odenwaldbahn nur die eben angeführte Linie concessioniren wird, die auch im badischen Interesse die beste, im Interesse der grossen West-Ost-Transitbahn aber die allein mögliche ist. Bayern wird nöthigenfalls die Zinsengarantie dafür mit übernehmen und dann wird Baden das Beste gethan haben, was zu leisten ist, indem der Nord- und Südrand am Ausgange ihrer Thäler Eisenbahnen vorüberziehen sehen und so der Odenwald Alles erhält, was für ihn nur vom Eisenbahnwesen verlangt werden kann.

---

an sogar nur ein Fussweg weiter. Würde die Bahn am Südrande hinziehen, so glaubt Baden, dass der Verkehr des oberen Tauberthals weder mehr nach Wertheim, noch nach Miltenberg gehen, sondern sich der Eisenbahn zuwenden werde, und unter solchen Umständen kann Baden diese Concession wohl machen, aber dieselben Umstände machten sie auch jetzt für Bayern werthlos. Bayerischer Seits haben daher die Bezirke Amorbach und Miltenberg sich gegen ihre Regierung dahin ausgesprochen, man möge die badischen Concessionen ablehnen und einzig auf der Main-Neckarlinie für die Eisenbahn bestehen, was wohl auch geschehen wird.

## VI.

### Ob Privat- oder Staats-Bahn?

Bei der Erbauung der Odenwälder Eisenbahn drängt sich auch wieder die alte Frage auf, ob es besser ist, dass **Privat-Gesellschaften** oder der **Staat** die Bahn erbauen und verwalten sollen, und es kann nicht umgangen werden, auch hier einige Betrachtungen darüber anzustellen.

Man hat zur Entscheidung dieser Frage stets nur die gemachten Erfahrungen zu Rath gezogen und deshalb sich bald für den Bau und Betrieb durch den Staat, bald dagegen ausgesprochen, je nachdem man eben sich durch diese oder jene Erfahrungen mehr oder weniger befriedigt fühlte. Die Einen sagten, der Staat baue solider und Sorge mehr für die Sicherheit der Fahrten, die Andern meinten, Privatgesellschaften bauten wohlfeiler und praktischer und befriedigten besser die Bedürfnisse des Verkehrs und nur in dem Einen Punkte waren Alle stets einverstanden, dass die Angestellten auf Privatbahnen stets thätiger, höflicher und zuvorkommender zu sein pflegen. Uns erscheint dieser Weg der Beantwortung einer so wichtigen Frage nicht der passende, denn er geht nicht von einem richtigen allgemeinen Principe aus und entspringt nicht aus der wahren Würdigung des Eisenbahnwesens selbst.

Als oberste Principien müssen gelten, dass der Staat für die Gesamtheit bloß die Gelegenheit und den Boden zu sichern

hat, auf dem der Verkehr sich bewegt, weshalb ihm die Verpflichtung obliegt, alle grösseren Verkehrsstrassen aus der Staatskasse zu erbauen und zu unterhalten. Der wirkliche Verkehr darauf geht den Staat nichts an, denn dieser ist Sache der Privatconcurrentz. Nur die Posten machten bisher eine Ausnahme aus bekannten Gründen; aber gerade der Umstand, dass dieselben bloß als Regal, als ein besonders vorbehaltenes Recht des Staats gelten und bezeichnet sind, somit als Ausnahme von der Regel, begründet wieder das Princip, dass der Staat selbst an der Bewegung auf den Verkehrsstrassen sich nicht zu betheiligen hat und dass ihm nur das Recht der Oberaufsicht in so weit zusteht, dass nicht die Sicherheit oder das Staatswohl durch die Handhabung des Verkehrs durch die Privatconcurrentz gefährdet werden.

Man könnte hieraus den Schluss ziehen, dass demnach der Staat die Eisenbahnen erbauen und dann dem freien Verkehr überlassen müsse, etwa gegen eine Entschädigung für die Benützung, wie bei den Landstrassen durch ein Strassengeld. Aber die Verhältnisse des Eisenbahnwesens sind noch nicht von der Art, dass solches jetzt schon möglich wäre\*). Als neue Erfin-

---

\*) Wir reden hier nur von der Gegenwart, denn für die Zukunft muss eine grossartige Veränderung im ganzen Eisenbahnwesen vor sich gehen, die wir hier bloß andeuten wollen. Alle Eisenbahnen sind nach unserer Ansicht durch Privatgesellschaften zu erbauen und zu verwalten; aber ihre Concessionen haben nach bestimmter Zeit zu Ende zu gehen und fallen dann die Eisenbahnen dem Staate, d. h. der Gesamtheit anheim, welcher fortan den Bahnkörper zu unterhalten und für die Schienen und die Lokomotiven zu sorgen hat, wie etwa bei den Posten für Stationen und Pferde. Der Staat mag dann einen Brief- und Personendienst einrichten, er muss aber den Güterverkehr der freien Concurrentz überlassen, die gegen Entschädigung für die Benützung sich aller Bahnen bedienen und sie mit eigenen Waggons, Locomotiven und Personal befahren kann. Die Concurrentz wird dann schon für regelmässige und rasche Beförderung des Güterverkehrs sorgen und zwar auf grossen und langen Linien bis in die weiteste Entfernung und es werden die vielen bisherigen Klagen dann rasch und für immer verschwinden. Endlich ist anzunehmen, dass mit der Zeit noch Erfindungen auftauchen, welche an einzelnen Wagen eine ähnliche bewegende Kraft anbringen, so dass dann diese Wagen sich ebenfalls der, dann freilich zu vermehrenden, Schienengeleise bedienen werden.

dungen, die noch lange nicht die nöthige Allgemeinheit erlangt haben und auf ihrer wahren Höhe der Entwicklung angelangt sind, müssen sie vorerst noch eine Art von Monopol bilden, um zum Bau anzureizen und einen ordentlichen Ertrag zu sichern, weil sonst sich keine Unternehmer zeigten, wie ja auch da, wo eine Eisenbahn mit der Zeit nöthig wird und Unternehmer nicht freiwillig sich einfinden, der Staat insofern in das Mittel treten muss, dass er die Zinsen garantirt.

So lange also diese Verhältnisse fortbestehen, müssen wir das Princip aufstellen, dass man die Eisenbahnen der Privat speculation der Regel nach überlasse. Denn die Eisenbahnen können nicht in der Weise fortbestehen, wie es die Staatsbahnen bisher zeigten, sondern sie müssen sich mit einander verbinden, selbst eingreifen in die Regelung des grossen Verkehrs und sowohl dem Handel im Allgemeinen, als sich selbst Concurrnz machen. Auf diese Weise bietet also eine **Staatsbahn**, oder mittelbar dadurch der **Staat**, seinen **Bürgern**, die sich dem Handels- und Verkehrsleben widmen, **selbst eine Concurrnz**, was er durchaus nicht darf; während doch eine Eisenbahn, wenn sie rentiren und auf die richtige Höhe kommen soll, alle Mittel aufbieten muss, um mit den andern zu concurriren. Hat ein Staat nun eine Staats-Eisenbahn, so legt er gewiss für sich selbst keine zweite an, die mit der ersteren concurrirt, ihr Abtrag thut und sie zwingt, sich kräftiger anzustrengen, und wir haben gerade das beste Beispiel dafür in einigen Projekten für die Odenwaldbahn, welche einzig aus dem Bestreben entsprangen, die Odenwaldbahn bloß der badischen Staatsbahn nutzbar zu machen, sowie aus der Befürchtung, die Linie von Würzburg direkt nach Mannheim möchte die Güter und Personen nur auf einer sehr kurzen Strecke über die Staatsbahn führen. Aus Rücksicht für letztere wollte also der Staat nicht bauen, wie es das Bedürfniss sowohl Mannheims als auch der Odenwaldbahn selbst gebietet, und es zeigen sich daher hier alle Unzuträglichkeiten, welche mit den Staatsbahnen verbunden sind. Privatunternehmer fragen aber nicht darnach, ob die Odenwaldbahn der badischen Rheinthalbahn nützt oder nicht, sondern sie berücksichtigen bloß das Interesse der Odenwaldbahn selbst und suchen sie so gut zu legen, dass sie die grösste Rente einträgt, was schon an und für

sich der beste Beweis dafür ist, dass sie auch die beste und einzig wählbare Linie eingehalten hat.

Mit vollem Rechte hat man ferner hervorgehoben, dass eine Eisenbahn in Privathänden viel besser verwaltet wird und den Bedürfnissen des Verkehrs auf raschere und umfassendere Weise genügt, denn die Verwaltung ist eine kaufmännische, welche den Bedürfnissen zuvorkommt, die Elemente des Ertrags selbst aufsucht und heranzieht, und nicht erst durch den Andrang des Verkehrs vorangeschoben wird und erst gezwungen hintennach kommt. Während die Staatsbahnen nur die Zahl der Staatsdiener vermehren und also der Gesamtheit eine wachsende Last aufbürden, diese Angestellten aber es sich gern bequem machen und daher eine grössere Anzahl bedingen, sind die Beamten und Angestellten der Privatbahnen blos auf Kündigung angestellt und daher im Dienste eifriger und es werden stets neue und frische Kräfte dabei verwendet, welche dann auch besser bezahlt werden können, weil ohnehin ein geringeres Personal nöthig ist. Sodann sind die Privatbahnen keine Verkehrsanstalten, die blos warten, bis der Verkehr kommt, sondern sie sind selbst Spediteure, greifen also selbstthätig in den Handel ein und dies macht nicht blos diese Bahnen einträglicher, sondern der von ihnen herangezogene Verkehr wird auch dem ganzen von ihnen durchzogenen Gebiete zum Vortheile, regt die Thätigkeit an und weckt ein industrie-reiches Leben, wo es nur im Mindesten Wurzeln schlagen kann.

Wir können uns daher bei der Anlage einer Odenwaldbahn entschieden nur für eine Privatbahn aussprechen, weil sonst ihr ganzer, grossartiger Charakter gefährdet würde und weil in ihr Elemente liegen, die nur eine Privatverwaltung nutzbar zu machen und gehörig auszubeuten vermag, wie wir dies später zeigen werden. Und es ist dies Verlangen hier so dringend, dass wir selbst dann dasselbe aufrecht erhalten müssten, wenn die Unternehmer eine solche Zinsengarantie und solche Bedingungen verlangen sollten, dass der Staat, wenn er selbst ein Anlehen machen müsste, billiger damit zu Stande käme und weniger Opfer zu bringen hätte; denn die Ausführung und Uebernahme der Eisenbahn durch eine Privatgesellschaft wird so nützliche Folgen für die Bahn, wie für das Land selbst haben, dass kein Opfer dagegen in die Waagschale fallen kann, während der Staat wohl die Bahn leichter

bauen, sie aber nie ihrem wahren Ziele entgegen führen würde.

Selbst Diejenigen, welche sonst unbedingt für Staatsbahnen sind, werden anerkennen müssen, dass wenigstens solche internationale Bahnen, d. h. solche, welche die Verbindung mehrerer Länder herstellen und durch verschiedene Gebiete ziehen, der Privatspeculation zu überlassen sind, denn kein Staat wird die Angestellten eines anderen Landes in seinem Bereiche gern Functionen ausüben lassen; Privatunternehmer begünstigen nicht bloß diesen oder jenen Theil, weil der Eine etwa badisch und der Andere bayerisch ist, sondern kennen solche Interessen gar nicht, ausser jenen der Rentabilität und des Nutzens, und was von einer Gesamtverwaltung zu erwarten ist, die von mehreren Staaten gebildet wird, lehrte am Besten die Main-Neckarbahn in jeder Hinsicht.

Unbedingt können wir daher annehmen, dass die Odenwälder Eisenbahn nur der Privatspeculation überlassen werden darf, wie ja auch das mit den Ständen vereinbarte Gesetz über den Bau dieser Eisenbahn nur diese Art der Ausführung billigte und in Aussicht stellte. Denn dem Landtage wird wohl auch noch der wichtige Umstand dabei vorgeschwebt haben, dass die Eisenbahn im allerschlimmsten Falle doch immer einige Prozent Zinsen tragen und also der Staat bei einer Zinsengarantie höchstens auf ein oder wenige Jahre ein oder anderthalb Prozent zu den Zinsen zuschiessen müsste, die später wieder zurück vergütet werden, dass aber der Selbstbau die Aufnahme eines grossen Anlehens durch den Staat und somit eine bedeutende Erhöhung der Staatsschulden bedingte, welche den Kredit des Landes sehr in Anspruch nehmen und späterhin leicht bewirken würden, dass das Land, wenn zu neuen Bedürfnissen wieder grosse Summen nothwendig würden oder die Zeitverhältnisse andere, bedeutende Opfer oder Leistungen verlangten, nicht mehr so willig weiteren Kredit fände und jedenfalls sich auf lange Zeit hinaus die Hände gebunden hätte, was aber alles nicht geschieht, sobald die Eisenbahn durch eine Privatgesellschaft und auf eigenen Kredit hin ausgeführt wird.

## VII.

### Betrieb der Eisenbahn.

Wir kommen hier auf einen der wichtigsten Punkte, obwohl bei Eisenbahnunternehmungen gewöhnlich hierauf gar keine Rücksicht genommen wird und man einfach annimmt, dass die Anstellung eines Dirigenten, des Verwaltungsraths und des Bahnpersonals ausreicht, um den Betrieb regelrecht zu leiten. Wir begegnen aber dabei wieder einer allgemeinen Unbekanntheit oder Nichtwürdigung der wichtigsten Momente, denn es kommt bei gar vielen Eisenbahnen weniger auf den **gewöhnlichen regelmässigen Betrieb** an, als auf die **Ausbeutung des wahren Charakters der Bahn und aller ihrer Chancen**.

Die Odenwälder Eisenbahn vertritt keine andere Verwaltung als eine rein **kaufmännische** und der Dirigent hat nicht sowohl die Bahn selbst zu leiten und zu überwachen, als vielmehr in grossartiger Weise ein Speditionsgeschäft zu betreiben. Zu diesem Behufe ist es nöthig, dass die Fürsorge noch über die Bahn hinausreicht und bis zu den fernsten Enden der grossen westöstlichen Transitbahn geht, und ist mit deren einzelnen Theilen, wenn nicht eine Art völliger Fusion für den Güterverkehr, so doch eine möglichst enge Verbindung herzustellen, so dass die mit Gütern beladenen Wagen unmittelbar und direkt vom Kanal bis nach Triest und Belgrad oder weiter laufen, ohne eine Umspedition nöthig zu machen, die Zeit und Geld raubt. Für

die ganze Route ist ein möglichst billiger Tarif festzustellen, der von allen Bahnen gleichmässig einzuhalten und ganz geeignet ist, die Concurrnz mit allen andern Linien zu bestehen, und sollte diese Einigung nicht sofort in dieser Weise ganz herzustellen sein, so hat doch wenigstens die Odenwälder Eisenbahn sofort Agenturen zur Uebernahme und Abgabe der Güter an allen Hauptplätzen der grossen Linie zu errichten, um sich die Güter zu sichern, wobei noch der Vortheil herauspringt, dass die Agenturen die Güter so sammeln, dass sie immer ganze Wagen beladen und so den Rabatt bei allen zu durchlaufenden Eisenbahnstrecken dafür gewinnen können.

Unbedingt nöthig sind solche Agenturen an den Seeplätzen, theils um von den Schiffen sogleich die Güter zu empfangen, theils sie denselben zu übergeben, und da längs der Bahnen jedenfalls Telegraphen herlaufen, so bieten solche das Mittel, um unmittelbar bei Anmeldung der Güter an den Seeplätzen bis zur Ankunft dieser Güter Schiffe zur sofortigen Beladung und Abfahrt bereit halten zu können. Haben nun aber die Rheder dadurch fortwährend grössere Frachten und finden sich in den betreffenden Seehäfen, wie z. B. Antwerpen und Triest, stets Ladung suchende Schiffe ein, die der Befrachtung sicher sind, so werden dieselben sich in den transatlantischen Häfen auch alle Mühe geben, Rückfrachten dahin zu erlangen, und diese europäischen Häfen zum Landungsplatze wählen, so dass die West-Ostbahn bald im Besitze des Hauptverkehrs sein wird und täglich die grossartigsten ransitirenden Güterzüge neben den localen darauf hinlaufen. Durch die engeren und fortwährenden Beziehungen mit den Rhedern kann die Eisenbahn auch schon im Innern Frachtabschlüsse für die weitesten überseeischen Gegenden machen, da der eingetretene regelmässige Seeverkehr ganz geeignet ist, den Seefrachten das Schwankende um so mehr zu nehmen, als die Schiffe durch die Bahn auf regelmässige und rasche Befrachtung rechnen können.

Die Eisenbahn muss ferner suchen, die im Gebiete des Odenwalds sich vorfindenden Producte und Rohstoffe selbst in den Verkehr zu bringen, und so dürfte sie besonders eine Reihe der grossen Steinbrüche im Main- und Neckarthale pachten, ausbeuten und die Steine an den Rhein und sonst zum Verkauf

oder Weitertransport bringen, so wie grössere und in gleicher Weise in den Handel zu bringende Holzmassen gegen feste Uebernahmspreise aus den grossen standesherrlichen Waldungen in die holzärmeren Gegenden überführen, was Alles mit bedeutendem Gewinne verbunden und die Eisenbahn fortwährend gleichmässig zu beschäftigen im Stande ist.

Zum Behufe dieser Operation ist es durchaus nöthig, dass ihr erlaubt wird, für den grösseren Verkehr und gegen eine mässige Entschädigung den Eisenbahnkörper zwischen Heidelberg und Mannheim ebenfalls zu benützen und nöthigenfalls ihm noch ein weiteres Geleise beizugesellen\*). Ferner muss sie sich das Recht vorbehalten, eine stehende Brücke bei Mannheim über den Rhein zu erbauen, damit die Bahnzüge unmittelbar über diesen Fluss gehen und auf den jenseitigen Bahnen weiter gelangen können. Sollte aber dies Unternehmen für den ersten Augenblick noch nicht ausgeführt werden, so ist jedenfalls eine Dampffähre einzurichten, was hier nicht sehr schwer ist, indem auf beiden Ufern Vorrichtungen gemacht werden können, welche bei hohem und niederem Wasserstande das Verbringen der Wagons auf und von der Dampffähre ganz leicht machen. Solche Fähren können dann auch zu jeder Jahreszeit auf dem Rheine passiren und selbst bei zugefrorenem Rheine lässt sich fortwährend eine Passage für sie offen halten, wo sie dann auch den sonstigen Dienst versehen und Personen wie Wagen überführen können.

Ausserdem muss die Eisenbahn sich ähnliche Agenturen am Rheine und auf diesem Flusse selbst einige Güter-Dampfboote halten, oder noch mit Anderen Verträge schliessen, sowohl um die Güter des Ostens und der Donauländer, die nach dem Unterrheine sollen, sofort und rasch dahin zu verbringen, als auch

\*) Da der Main-Neckarbahnhof in Heidelberg nur schwach benützt wird und die Räumlichkeiten des badischen Bahnhofes für beide ausreichen, so liess sich die Abfertigung beider Bahnen in letzterem Bahnhofe vornehmen und könnte die Odenwaldbahn den Main-Neckarbahnhof füglich benützen, was nicht nur neue Bauten unnöthig macht, sondern auch den Verkehr in Heidelberg besser zusammenlegt, ausserdem aber auch den dortigen Raum für Erweiterung der Stadt nicht absperrt.

sich durch dieselben Fahrzeuge wieder solche, die nach dem Osten sollen, zuzuführen und also einen grösseren Verkehr für beständig zu sichern und auf gleichmässiger billige Frachten zu rechnen.

In zweiter Reihe möchten auch ähnliche Agenturen für den Verkehr auf der Linie Leipzig-Basel zu unterhalten sein und wird überhaupt die Eisenbahn ein eigenes Departement für den grossen Güterverkehr und die Spedition in seiner Direktion haben müssen, dem ein Mann vorsteht, der diese grossartigere Bestimmung der Eisenbahn durchaus versteht und den Geschäftsbetrieb darnach einzurichten und zu führen weiss.

In gleicher Weise wird dann die Odenwaldbahn aus ihrer anfänglichen Unscheinbarkeit heraustreten und eine der ersten Stellen einnehmen, für sich selbst aber eine Rentabilität erlangen, die durch die angedeutete Erweiterung des Geschäftsbetriebs eine bedeutende werden muss.

Wie immer ein grosses und schönes Unternehmen gelingen muss, so man es nur recht anfängt, so liegt die Hauptsache auch bei der Odenwälder Eisenbahn nur darin, dass man nicht bureaukratische Ansichten dabei vorwalten lässt, dass man nicht eigennützig Sonderbestrebungen Raum gibt, sondern die Sache vom rechten und grossartigen Standpunkte auffasst. Wir glauben in Obigem diesen Standpunkt, der allein hier massgebend sein kann, richtig erfasst und dargestellt zu haben, und wünschen nur, dass diese Worte nicht an den Wänden von solchen Bureau's verhallen, worin man nicht weiter zu denken gewöhnt ist, als so weit die Scholle des engeren Geburtslandes reicht. Eisenbahnsachen verlangen eine grossartigere Anschauung und Auffassung, als sie in den engen Bureau's aufzufinden sind; sie verlangen einen tieferen Einblick nicht bloss in das engere Staats- und Güterleben, sondern in den weiten und freien Betrieb des Welt Handels und in das grossartige Güterleben unserer mächtig fortschreitenden Zeit und des ganzen Erdballs.

Wer eine Odenwald-Eisenbahn erbauen will, sehe darum nicht bloss auf diese, gerade nicht allzu grosse, nicht allzu einladende Strecke zwischen Würzburg und Heidelberg, sondern er stelle sich in diese Bahnhöfe, wende der Odenwaldbahn den Rücken zu und schaue hinaus auf den Fortsetzungen der Linie,

bis wo sie an den Wogen der Meere endigen. Dann wird er verstehen, was wir sagten und wollen, dann begreifen, dass einer Eisenbahn, welche rechts und links zwei der handelswichtigsten Meere die Arme reicht, eine Bestimmung zugetheilt ist, wie sie eine blosser Lokal- oder Innerlandsbahn nimmer erlangen kann. Denn die Meere sind die wahren Träger des Welthandels und wenn eine Eisenbahn zwei der wichtigsten, einen ganzen Erdtheil begränzenden Meere in geradester Linie über denselben verbindet, dann muss deren Blüthe ebenso steigen, wie der Welthandel selbst, von dem Niemand sagen kann, dass er selbst in Jahrhunderten schon seinen Höhepunkt erreicht haben wird.

Darum auf zum raschen und richtigen Bau dieser Eisenbahn; Glück und Segen wird ihr nimmer fehlen und damit auch eine reiche Fülle desselben auf den Odenwald und unser ganzes Land hereinströmen!



er  
iner  
sten  
se  
ann-  
und  
thteil  
ndet,  
andel  
Jahr-  
Eisen-  
t auch  
ganzes

