

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Denkschrift über die Nothwendigkeit einer ungesäumten Herstellung einer badischen Kinzigthal-Bondensee-Eisenbahn und Beleuchtung der Einwendungen gegen die Sommeraulinie

Karlsruhe, 1866

I. Das badische Eisenbahnnetz im Allgemeinen

[urn:nbn:de:bsz:31-247010](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-247010)

tigen Sache beschuldigen möchte. Wir erkennen dankbar an, daß die großh. Regierung ununterbrochen den höhern Standpunkt inne gehalten hat, welcher die großen Interessen des Landes so gut wie diejenigen einzelner Landestheile überschaut, aber wir müßten unserer Seits fürchten, daß wir den Vorwurf der Gleichgültigkeit auf uns laden würden, wenn wir zur Wahrung unserer Interessen nicht die gesetzlichen Mittel in Anwendung brächten.

I. Das badische Eisenbahnnetz im Allgemeinen.

Es sey uns zunächst gestattet, über die Bedeutung der badischen Kinzigthal-Bodenseebahn als ein Glied des badischen Eisenbahnnetzes im Allgemeinen uns auszusprechen.

Der Gedanke, die alte Handelsstraße aus der östlichen Schweiz, dem Bodenseeboden über den Schwarzwald durch's Kinzigthal nach Straßburg, dem nordwestlichen Deutschland, den Hansestädten u. s. w. durch eine Eisenbahn zu ersetzen, ist so alt, als die Eisenbahnbestrebungen in unserm Lande überhaupt. Auf dem außerordentlichen Landtag von 1838, welcher über die Einführung der Eisenbahnen im Großherzogthum zu beschließen hatte, trat gleichzeitig mit dem Projekt einer Bahn von Mannheim bis Basel auch ein solches von Mannheim über Offenburg durch's Kinzigthal an den Bodensee hervor. Allein die technischen Schwierigkeiten der letztern Linie, die man übrigens selbst in jener Zeit der Kindheit des Eisenbahnbaues nicht für unüberwindlich hielt, entschieden damals für den leichteren Bau durch das Rheinthal nach Basel. Es wurde übrigens die Wichtigkeit der Kinzigthal-Bodenseebahn keineswegs verkannt. Bestrebungen zu Gunsten derselben haben sich trotz verschiedener, durch ungünstige Zeitverhältnisse bedingter Unterbrechungen auf der Tagesordnung zu behaupten gewußt. Insbesondere als Württemberg durch Erstellung der Bahn Friedrichshafen-Ulm den ganzen Verkehr des Nordens und Nordwestens mit der Bodenseegegend, der früher durch das Kinzigthal und über die Sommerau gegangen war, an sich riß, trat die Frage der badischen Kinzigthal-Bodenseebahn wieder in den Vordergrund. Allein abermals kamen die technischen Schwierigkeiten hindernd dazwischen und man entschloß sich zunächst zum Bau einer Bahn durch's obere Rheinthal, von Basel nach Waldshut und später vollends bis Konstanz, obwohl man dabei große Summen für außer Landes liegende Bahnen aufwenden mußte.

Durch diese Bahn war allerdings eine Verbindung der nördlichen und westlichen Landestheile mit der Seegegend hergestellt, allein auf einem Umweg von 20 $\frac{1}{2}$ Stunden, ungerchnet die mißlichen Aufenthalte durch zweimalige Durchschneidung eines andern Zollgebietes und konkurrenzfähig mit der württembergischen Linie Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen war sie nicht. Das Bedürfnis einer wirklichen badischen Landesbahn durch das Kinzigthal in die Bodenseegegend ist durch die Rheinthalbahn daher auch nicht beseitigt worden, sondern hat sich immer wieder und mit verstärkter Kraft geltend gemacht.

In Folge der Staatsverträge vom 18. Februar 1865 ist die Frage der badischen Kinzigthal-Bodenseebahn in ein Stadium gerückt, welches ihre rasche Herstellung zu einer wahren Lebensfrage für das Land macht. Durch die Gestattung der Anschlüsse der würt-

tembergischen Nagold-Neckarlinie in Pforzheim und in Tuttlingen ist eine zweite württembergische Eisenbahnlinie gesichert, eine weit wichtigere Konkurrenzlinie noch als diejenige über Ulm-Friedrichshafen. Jene Linie lenkt den Verkehr von Nord und Nordwest (Zugangsstationen Mannheim, Heidelberg, Maxau) mit der ganzen südlich und südwestlich gelegenen Zone, in welcher Schaffhausen und Bregenz Grenzpunkte sind, in Bruchsal (resp. Pforzheim) von den badischen Bahnen ab und führt ihn denselben erst bei Immendingen wieder zu, weil die Rheinthalbahn östlich von Schaffhausen mit ihr nicht zu konkurriren im Stande ist, wenn Baden nicht durch Erstellung einer badischen Kinzigthal-Bodenseebahn, die glücklicherweise den Wettkampf mit der Nagoldlinie erfolgreich aufnehmen kann, sich Hilfe schafft. In Würdigung dieser Verhältnisse haben die Kommissionen beider Kammern im Jahr 1865 der großh. Regierung dringend empfohlen: „durch thunlichste Beschleunigung des Baues der ganzen Kinzigthal-Bodenseebahn dafür zu sorgen, daß letztere in Bezug auf ihre Vollendung und Inbetriebsetzung einen möglichst großen Vorsprung vor der Nagold-Neckarlinie erhalte.“ Die Kinzigthalbahn hat ungefähr dieselbe Betriebslänge, wie die Nagold-Neckarbahn, wenn man beide Strecken zwischen den Ausgangspunkten Bruchsal und Immendingen in Rechnung zieht, denn die etwas größere Länge der badischen Linie wird durch die um 214 Fuß größere Summe der zu übersteigenden Höhen bei der Nagold-Neckarlinie ausgeglichen. Während die badische Linie von Bruchsal bis Hausach und von Billingen bis Immendingen eine ebene Thalbahn ist und überhaupt nur eine einzige Wasserscheide (die Sommerau) zu überschreiten hat, ist die württembergische Linie fast auf ihrer ganzen Erstreckung mehr eine Gebirgsbahn, welche zwischen Bruchsal und Immendingen vier Höhenzüge zu übersteigen hat.

Es ist ferner in's Auge zu fassen, daß durch Erstellung einer direkten Linie zwischen Mannheim und Karlsruhe, welcher wir möglichst baldige Verwirklichung wünschen, der Weg durch's Kinzigthal sogar absolut kürzer wird, als auf der Nagold-Neckarlinie. Es ist für Mannheim und für das Land von großer Wichtigkeit, daß unsere erste Handelsstadt am Ausgangspunkt einer solchen 70 Stunden langen, nur badisches Gebiet durchschneidenden Eisenbahnlinie liegt, die frei von jeder auswärtigen Einwirkung ist und mit der erfolgreich von auswärts nicht konkurriert werden kann. Wir glauben nicht zu viel zu sagen, wenn wir behaupten, daß Mannheim erst recht Das werden kann, wozu es durch seine glückliche Lage und die Thätigkeit und Intelligenz seiner Bewohner berufen ist, wenn die badische Kinzigthal-Bodenseebahn hergestellt seyn wird. Gleichgiltig ob Gotthard, Splügen oder Luzmanier die Verbindung diesseits und jenseits der Alpen einst vermitteln wird, Baden beherrscht alsdann den ganzen Verkehr, welcher zwischen Heidelberg, Mannheim und Straßburg nördlich und nordwestlich und zwischen Waldshut (in gewisser Beziehung Basel) und Bregenz südlich und südöstlich sein Ziel findet oder seinen Durchgang nimmt.

Es sey erlaubt, noch auf einen weitem Punkt hinzuweisen, der mit der Frequenz der badischen Eisenbahnen in Beziehung steht. Es ist nämlich anzunehmen, daß nach Vollendung der württembergischen Oberneckarbahn die Stadt Heilbronn unter Benützung der Neckarschiffahrt eine wirksamere Konkurrenz mit Mannheim versuchen werde. Daß hierdurch nicht nur die Interessen Mannheims geschädigt würden, sondern auch eine ungünstige Rückwirkung auf sämtliche

badische Hauptlinien erfolgen müßte, liegt in der Natur der Sache. Aber auch dieser Gefahr wird durch Erstellung des abgekürzten Weges durch's Kinzigthal vorgebeugt.

Es ist an und für sich schon klar, daß eine derartige große Nord-Südlinie, wie sie Baden nach Ausführung des Schwarzwaldübergangs über die Sommerau besigen wird, nicht durch eine Ost-Westlinie, die ganz anderen Interessen dient, ersetzt werden kann. Nichts destoweniger ist eine Ost-Westlinie, die Höllenthalbahn, mit der Kinzigthal-Bodenseebahn gleichsam in Wettbewerbung getreten. Nach unserer schon ausgesprochenen Ansicht kann es sich hier nicht um einen Ausschluß der einen Linie durch die andere, sondern nur um den Vorrang in der Zeit für eine derselben handeln. Daß aber die Verkehrsinteressen der nord-südlichen Richtung die dringlicheren sind, würde auch ohne die oben dargelegten besondern Verhältnisse schon durch die eine Thatsache ausgedrückt seyn, daß der nord-südliche Verkehr den ost-westlichen bei weitem überwiegt.

Wir dürfen hier nicht mit Stillschweigen übergehen, daß der Gedanke, die Höllenthalbahn zum Gliede der kürzesten Linie Wien-Paris zu machen, nie verwirklicht werden kann.

Ganz abgesehen davon, daß auch nach Vollendung einer Bahn von Kolmar nach Freiburg, die noch nicht gebaut ist, zur Verwirklichung einer solchen Linie noch mehr Bahnen gehören, als bloß die Höllenthalbahn (Chaumont-Kolmar, Immendingen-Meckkirch, Aulendorf-Memmingen, Memmingen-Buchloe, Buchloe-Landsberg-München), die zum Theil als Konkurrenzlinien bestehender Bahnen nicht so leicht zu Stande kommen werden, so würde selbst nach Vollendung aller dieser Zwischenglieder die Entfernung von Wien nach Paris, bezieh. zwischen den Knotenpunkten Chaumont und Mengen durch's Höllenthal nicht kürzer seyn, als über Mülhausen-Basel-Radolfzell-Stockach. Man denke sich die Uebersteigung der Vogesen und des Schwarzwaldes wirklich ausgeführt, so wird durch die nöthigen Krümmungen und Verstreckungen die Linie derart verlängert, daß der kleine Unterschied in der direkten Entfernung der Orte dadurch mehr als ausgeglichen wird. Dazu käme noch der Umstand, daß die Vogesen-Höllenthallinie ungefähr 1300 Höhenfüße mehr zu überschreiten hat, als die Linie Chaumont-Mülhausen-Radolfzell-Mengen, was für die Zugförderungskosten einer Verlängerung von ungefähr 10 Meilen entspricht.

Also selbst wenn die Höllenthalbahn sammt allen sonstigen Verbindungsgliedern ausgeführt wäre, so würde dieselbe doch den Verkehr zwischen Wien und Paris nicht an sich zu ziehen vermögen, sondern würde unter allen Umständen auf das Gebiet der Linie beschränkt bleiben, deren Grenzen man im weitesten Maße durch Chaumont und Mengen bezeichnen kann. Aber es darf nicht übersehen werden, daß namentlich das Zustandekommen der Vogesenüberschneidung nicht nur nicht gesichert, sondern geradezu unwahrscheinlich ist. Die französische Ostbahn besitzt die Ost-Westlinien Paris-Strasburg und Paris-Basel, sie wird sich daher nicht leicht entschließen, durch eine Gebirgsbahn über die Vogesen sich selbst eine Konkurrenzlinie zu schaffen.

Die Sache liegt also einfach so, daß ohne eine Kinzigthalbahn ein großer Theil des Verkehrs zwischen dem Norden und Nordwesten mit dem Süden und Südosten, alle im weitesten Sinne genommen, den badischen Eisenbahnen für die Zukunft entgeht, während der ost-westliche Verkehr zwischen Wien und Paris den badischen Bahnen Kehl-Mühlacker und Basel-Konstanz unter allen

Umständen verbleibt, einerlei, ob eine Höllenthalbahn gebaut wird, oder nicht.

Nachdem wir in solcher Weise die Bedeutung einer Kinzigthal-Bodenföebahn für das badische Bahnetz dargelegt haben, sey es uns gestattet, auf die Gründe einzugehen, welche gegen die badische Kinzigthal-Bodenföebahn vorgebracht worden sind, sey es nun gegen ihre Richtung im Allgemeinen oder im Besondern, d. h. gegenüber Bahnprojekten von Freiburg nach Donaueschingen oder gegenüber der Führung durch württembergisches Gebiet.

Es liegen in diesem Betreff hoher Regierung und Kammern drei Denkschriften vor, die eine zu Gunsten einer Höllenthalbahn über Neustadt und Töfingen, die zweite zu Gunsten einer Bahn von Freiburg über Furtwangen und Böhrenbach und die dritte zu Gunsten einer Kinzigthalbahn über Wolfach und Schramberg. Wir erlauben uns, diese drei Denkschriften der Reihe nach zu beleuchten und dann gelegentlich auch der ebenfalls wieder in Petitionen vertretenen Haslach-Furtwanger und der Elzthallinie zu gedenken.

II. Die Denkschrift zu Gunsten einer Höllenthalbahn über Neustadt und Töfingen.

Da die Herausgeber dieser Denkschrift in dem Begleitschreiben selbst sagen, sie würden im Hinblick auf die über die Schwarzwaldbahnen schon ergangenen Kammerbeschlüsse nicht gewagt haben, die Aufmerksamkeit und Berathung der hohen Ständeversammlung zurückzuführen, wenn nicht die neuesten Vermessungen eine Zuglinie durch das Höllenthal ermittelt hätten, welche in einer den Betrieb der Bahn gegen Schnee vollkommen sichernden Lage das Gebirg um 243 Fuß niedriger, als die Kinzigthalbahn ersteigt, um 4,81 Stunden kürzer ist, und $6\frac{1}{2}$ Millionen weniger kostet, als die von der Regierung vorgeschlagene Zuglinie, so müssen sie wohl von ihrem Beginnen, so weit es gegen den Sommerau-Uebergang gerichtet ist, absteigen, sobald man ihnen nachweist, daß diese sämmtlichen Voraussetzungen thätssächlich unrichtig sind.

Wenn man annimmt, daß die angeblich höchste Stelle der Höllenthalbahn nach dem neuesten Projekt 2902 Fuß über dem Meere liegt (die Bahn muß übrigens einen zweiten, nach dem offiziellen Projekt 2940' hohen Scheitelpunkt überschreiten), wenn man weiß, daß die höchste Stelle der Kinzigthalbahn dagegen nur 2780 Fuß hat, so sieht Jedermann auf den ersten Blick, daß die Kinzigthalbahn überhaupt eine um 122 Fuß niedrigere Höhe überschreitet, als die Höllenthalbahn nur bis zu Station Tüfsee.

Wenn in der Denkschrift dennoch die Kinzigthalbahn um 243 Fuß höher angegeben wird, so müssen wir auf die eigenthümliche Art aufmerksam machen, durch welche dieses seltsame Resultat ermöglicht wurde. Die Denkschrift rechnet nämlich folgendermaßen: