

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

Einleitung

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

Einleitung.

Es wird wohl kaum ein Zweifel darüber bestehen, daß ein vollständiges badisches Schienennetz sich auch über den Schwarzwald zu erstrecken habe. Dagegen dürften die verschiedenen bei hohen Kammeru einkommeneu Petitionen zur Genüge dargethan haben, daß durch eine einzige Schwarzwaldlinie unmöglich alle Lokalinteressen zugleich befriedigt werden können. Eine Linie von Norden nach Süden, eine Kinzigthal-Bodenseebahn läßt zwischen Offenburg, Basel und Singen eine weite, dreieckige Masche stehen, deren Verengung durch eine Ost-West-Verbindung, eine sog. Höllenthallinie, von den beteiligten Gemeinden nicht mit Unrecht verlangt wird. Es wird zunächst darauf ankommen, welche von diesen beiden Hauptlinien der andern der Zeit nach voranzugehen habe. Durch das Gesetz vom 24. Juli 1862, die einmüthigen Kammerbeschlüsse von 1864, durch höchste Staatsministerialentschließung vom 11. Januar 1865, ist bereits zu Gunsten der Kinzigthal-Bodenseebahn und zwar der badischen Sommerau Linie entschieden. Die Detailpläne der schwierigsten Strecke, jener von Hornberg bis St. Georgen, sind ausgearbeitet, und ist es dabei gelungen, das von den Kammeru als bauwürdig erklärte Projekt dahin zu verbessern, daß die früher projektirten Kopfstationen beseitigt wurden und eine theilweise Verminderung der Steigungen eintrat. Endlich hat auch die großh. Regierung auf die Grundlage detaillirt ausgearbeiteter Voranschläge eine Summe zur Inangriffnahme des Baues an den Punkten, welche die längste Bauzeit erfordern, in das den Ständen vorliegende Budget aufgenommen. Es dürfte unter diesen Umständen vielleicht unnöthig erscheinen, abermals über denselben Gegenstand zu schreiben, wenn nicht von andern Seiten, die alle das löbliche Bestreben leitet, recht bald eine ihren nächsten Interessen dienende Eisenbahn zu erhalten, um Abänderung oder mindestens zeitweilige Inhibirung des Gesetzes vom 24. Juli 1862 unter den verschiedenartigsten und darum auch oft widersprechendsten Motivirungen gebeten worden wäre. Wenn wir uns dennoch erlauben, in Folgendem nochmals einige von den Gründen darzulegen, welche für den sofortigen Bau einer badischen Schwarzwaldbahn über die Sommerau sprechen, so geschieht dies daher gewiß nicht in der Meinung, daß es nothwendig sey, hohe Regierung und Stände zu belehren, weil solche durch die Menge der augenblicklichen Gegner schwankend geworden seyn könnten, sondern einmal des Umfangs der Agitation wegen und zum Andern, damit man uns nicht der Euhheit in einer für uns so überaus wich-

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 Seite 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-