

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die Odenwald-Eisenbahn

Huhn, Eugen Hugo Theodor

Mannheim, 1857

VII. Betrieb der Eisenbahn

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

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 Rhein 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 blos 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 blos 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 blosse 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!

