

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Die Odenwald-Eisenbahn**

**Huhn, Eugen Hugo Theodor**

**Mannheim, 1857**

V. Abneigungen und Zuneigungen für besondere Linien

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

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 gedachten 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.