

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die Odenwald-Eisenbahn

Huhn, Eugen Hugo Theodor

Mannheim, 1857

IV. Die Odenwald-Eisenbahn nach ihren speziellen Verhältnissen

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

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 Rheinthalen übergeben wird.

Aus den angedeuteten und mit Zahlen belegten Verhältnissen geht schon hervor, dass auf der nördlichen Linie eine dichtere Bevölkerung wohnt, eine geringere Landwirtschaft 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, wem er 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 Steinhalthals, 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 Eisen giesserei mit mehreren Hoch- und Kupolöfen, Grob- und Feinwalgwerke 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.