

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die Odenwald-Eisenbahn

Huhn, Eugen Hugo Theodor

Mannheim, 1857

III. Die europäische West-Ostbahn

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

III.

Die europäische West-Ostbahn.

Es ist oben bereits bemerkt worden, dass vor der Wahl irgend einer bestimmten Linie es nöthig ist, sich überhaupt zuerst den **Charakter** der zu erbauenden Bahn klar zu machen, weil dieser das Uebrige von selbst bedingt. Wir haben auch bereits angedeutet, dass es sich hier nicht um eine **Lokalbahn** handeln könne, denn solche sind nur dazu bestimmt, den Verkehr zweier oder mehrerer grosser Städte zu vermitteln, die in engen und grossartigen Wechselbeziehungen zu einander stehen. Solche Städte sind auf der ganzen Strecke und weit darüber hinaus nicht zu finden, denn zwischen Würzburg, Heidelberg und dem vorderen Rheinthale besteht nur ein so schwacher Verkehr, dass er nicht einmal einen Eilwagen rentirend macht, und ein Güteraustausch nur irgend erheblicher Art ist ebenfalls nicht vorhanden, zumal Würzburg's ganzer Handel dem Maingebiete angehört. Sonst sind aber im ganzen Odenwalde und badischen Frankenlande gar keine Städte vorhanden, die in solchen Wechselbeziehungen ständen und deren Bezüge und Versendungen eine Bahn allein lohnend machten. Um einige Amtsstädtchen und blosse Landorte mit einander zu verbinden, baut man aber gewiss keine Eisenbahn, sonst müsste ebenso gut eine solche von Mannheim über Schwetzingen nach Karlsruhe und von Rastadt über Lichtenau und Rheinbischofsheim nach Kehl erbaut werden, auf

welcher Route doch stets ein noch grösserer Verkehr als im Odenwalde bestand. Hierüber herrscht, wie wir glauben, zwischen Gelehrten und Ungelehrten kein Zweifel und es könnte blos entgegengehalten werden, dass die Eisenbahn vorzüglich dazu dienen solle, die Abfuhr der Landesprodukte zu vermitteln und zu erleichtern, ein industrielles Leben in den Odenwald hereinzuziehen und daselbst Handel und Fabrikation zu begründen. Wie es sich damit verhält, werden wir weiter unten sehen; für diese Stelle genügt es, darauf hinzuweisen, dass eine Eisenbahn von der Abfuhr landwirthschaftlicher Produkte aus einem so kleinen Landestheile allein nicht leben kann und kaum für einige Wochen dadurch Beschäftigung erhält, und dass ferner im Ernst Niemand eine Eisenbahn mit 14 bis 16 Millionen Gulden Aufwand anlegen wird blos auf die entfernte Möglichkeit oder selbst Wahrscheinlichkeit hin, dass sie dereinst einen Verkehr und Fabrikation hervorrufen werde, was sich bekanntlich nicht so geradezu aus dem Boden stampfen lässt und wozu als Hauptbedingungen das Vorhandensein einer dichteren, unbeschäftigten Volksmenge, grosse Massen von Rohstoffen und industrielle Köpfe mit den nöthigen Geldmitteln vor Allem nöthig sind, wovon aber bis zur Zeit in dem grössten Theile des Odenwalds, der hier in Frage kommt, und im ganzen badischen Theile von Franken keine Spur vorhanden ist. Wir müssen also bei den Berechnungen für ein so wichtiges Unternehmen vorerst alle Traumbilder von einer möglichen Zukunft bei Seite lassen und uns an das allein halten, was die Wirklichkeit darbietet. Diese aber lehrt unwidersprechlich, dass hier kein Boden für eine rentable Lokalbahn vorhanden ist, dass zwar bei richtiger Anlage ziemlich grosse und tüchtige Elemente für die Rentabilität einer Eisenbahn hier gewonnen werden können, dass man sich aber nicht allein darauf verlassen darf, sondern noch weitere Umschau halten muss, um eine höhere Rente mit Gewissheit zu erzielen.

Die Odenwälder Eisenbahn darf man nämlich nicht betrachten als eine Eisenbahn, die blos durch den Odenwald führt, Würzburg und Heidelberg verbindet und hinter diesen aufhört. Man muss vielmehr in den Bahnhöfen zu Würzburg und Heidelberg der Odenwälder Bahn den Rücken kehren und das Auge in die Ferne hinausschauen lassen, wohin die Eisenbahnzüge dieser Stationen

weiter führen und aus welchen Ecken und Enden der Welt sie Güter und Reisende bringen. Da wird man denn sofort in Heidelberg Reisende ankommen sehen, die französisch und englisch sprechen oder dem Bruder Yankee auffallend ähnlich sind, und auf den Waarenballen die Namen Paris, Havre, Ostende, London, Liverpool, New-York oder Havanna lesen und im Bahnhofe zu Würzburg einen alten Wiener Bekannten treffen, das Kostüm eines polnischen Juden oder gar eines Griechen oder Orientalen erkennen und sich fragen, wie in aller Welt kommen denn diese her? Und man wird sofort eine Eisenbahnkarte in die Hand nehmen und darauf eine Entdeckung machen, an die man vielleicht nicht dachte, die aber Erstaunen und freudige Gefühle erwecken muss. In fast gerader Linie führt von Heidelberg eine Eisenbahn über Mannheim nach der Pfalz und bei Saarbrücken ziehen zwei grosse und gerade Linien weiter nach Westen, die Eine über Paris nach Havre an den atlantischen Ocean, die Andere über Luxemburg nach Namur und von da weiter in vielen Linien bis an den Canal und Antwerpen und gegenüber liegt England, wo die Güter aller Welt zusammenströmen und wovon die halbe Erde mit Fabrikaten versorgt wird. Auf diesen Wegen kommen alle diese Reisenden und Güter und der erstaunte Zuschauer fragt sich nun nur noch, wohin wollen denn alle diese? Doch nicht Heidelberg bloß besuchen und daselbst einen Waarenmarkt aufstapeln? Wohl, Heidelberg wollen sie vielleicht auch auf dem Wege sehen, aber sie wollen weiter und haben Eile und darum wählen sie den nächsten und kürzesten Weg. Aber wohin? Gehe nur in den Bahnhof nach Würzburg, dort wirst Du es hören. Der Eine der Reisenden will eilends nach Sachsen und löst ein Billet für die Route über Bamberg und Hof nach Leipzig; der Andere fährt über Bamberg nach Prag und geht dann nach Galizien weiter, um dort Geschäfte zu besorgen; wieder ein Anderer will über Nürnberg nach der Donau und Wien und der hastige Engländer, der die Abfahrt nicht erwarten zu können scheint, ist der Begleiter der ostindischen Post, die er von England brachte und jetzt über Wien, Triest und Alexandrien nach Bombay zu geleiten hat, nachdem er in Wien andere Paquete einem schon wartenden Couriere übergeben hat, um sie die Donau hinunter nach Belgrad und von da mit der neuen Eisenbahn nach Konstantinopel zu befördern.

Es sind keine Illusionen, die wir dem Leser hier vorführen, sondern es ist die volle Wahrheit, die, um sich in nackter Wirklichkeit zu zeigen, nur noch der Odenwälder Eisenbahn bedarf, nur noch auf sie wartet. Wir wollen dies in Nachstehendem ernstlich und ausführlich darlegen.

Ein Blick auf die Eisenbahnkarte lehrt uns, dass das über Europa gespannte Eisenbahnnetz mehr oder weniger ein **grossartiges System** bildet, welches theils dem Welthandel, theils dem kleineren Verkehr angepasst ist, und dass die ersteren, **grösseren und längeren Linien die Hauptadern darstellen**, von denen die übrigen sich nach allen Richtungen hin auszweigen. Solche Hauptadern sind die Eisenbahn von Stettin bis Schlesien und Oesterreich, die Bahn von Hamburg über Leipzig theils nach Prag, Wien und Triest, theils nach Nürnberg und dem Bodensee, von Bremen über Kassel und Frankfurt nach Basel, von Amsterdam über Köln, Mainz und Strassburg nach Basel u. s. w. Ihre Richtung geht immer vom Meere nach dem Innern Europa's und zwar vom **Nordwesten** nach dem **Süden** oder **Südosten**, wie die grossen Längenthäler Deutschlands es andeuteten und bedingen. Vom Norden nach dem Süden ist Europa auf diese Weise ziemlich reichlich mit grossen Schienenwegen versehen und es fehlen nur noch mehrere Uebergänge über die Alpen, um die Verbindung von Meer zu Meer zu vollenden. Aehnliche grosse Linien in der Richtung vom **Westen** nach dem **Osten** sucht das Auge fast vergebens und nur an den Ausgängen der grossen Längenthäler, wo die Gebirge aufgehört haben, so wie fast parallel mit der Küste der Nord- und Ostsee zieht eine lange, ziemlich gerade Eisenbahnlinie hin, die in der Weltstadt Paris beginnt, über Belgien, Aachen, Köln, Minden, Hannover, Magdeburg, Berlin und Königsberg zieht und bald in Petersburg endigen wird. Für das **Hochland** Europa's sucht man eine zweite derartige Linie vergebens. Von Havre und Paris zieht zwar in gerader Richtung eine Eisenbahn nach Strassburg, der Hauptstadt von Ostfrankreich, aber sie endigt dort, weil das hohe Gebirg des Schwarzwaldes sich entgegen lagert und hinter diesem die rauhe Alp abermals sich quer vorlegt. Nur im mittleren und unteren Donauthal ist wieder diese Linie angedeutet in der Eisenbahn von Regensburg nach Wien und Pesth. Es gibt nur noch eine einzige

Linie, welche eine fast ganz gerade Richtung hat, und diese Linie ist zum grössten Theile schon hergestellt. Sie wählt nämlich die kürzesten Uebergänge von einem Flussgebiete in das andere, kommt aus dem mittleren Moselthale zwischen den Vogesen und der Haardt in das Rheinthal, verfolgt das Neckarthal bis Eberbach, steigt rasch in das Mainthal hinunter, geht in diesem aufwärts bis Bamberg und Nürnberg und senkt sich dann in das Donauthal herab, um in der oben angegebenen Linie weiter zu ziehen und seitwärts das adriatische Meer bei Triest zu erreichen. Eine geradere und längere West-Ostbahn durch die Mitte von Europa ist nicht zu finden und keine andere steht ihr an Wichtigkeit gleich. Alle anderen, nach Osten ziehenden Eisenbahnen Mitteld Deutschlands sind durch den Thüringer Wald und die sächsischen und böhmischen Gebirge genöthigt, weite Bogen zu machen, und es gab überhaupt seit uralter Zeit keine anderen grossen Verkehrswege zwischen dem Osten und Westen Europa's als die geschilderte Route, auf welcher auch schon die grosse Völkerwanderung sich bewegte und vom schwarzen Meere bis zu den Westküsten Frankreichs sich fortwälzte. Unsere **West-Ostbahn** ist die grosse **Weltstrasse** von dem atlantischen Meere nach dem Oriente und bis Indien und ihre Bedeutung muss nur fortwährend sich steigern in dem Maasse als die Länder Asiens mehr und mehr für die Kultur gewonnen werden.

Die Eigenthümlichkeit des obern Flussgebietes des Rheins bringt hier eine besondere Erscheinung hervor. An den Uebergängen vom Mosel- und Maingebiete in das eigentliche Rheinthal laufen verschiedene grosse und lange Bahnlinien zusammen, um zwischen Main und Mosel in einer einzigen Linie den gesammten grossen Verkehr zu sammeln, und was rechts und links mehrere grosse Verkehrsadern bringen oder fortführen und diesen die Rentabilität sichert, fällt Alles allein dieser einzigen Verbindungslinie zu und diese Verbindungslinie ist die **Bexbacher** und die **Odenwälder Eisenbahn** zwischen Saarbrücken und Würzburg. Sie ist das Herz der West-Ostbahn Europa's, in dem die Wechselbeziehungen des Ostens und des Westens, der Donauländer und der atlantischen Welthandelsstädte zusammen strömen.

Betrachten wir den östlichen Theil, so beginnt derselbe

zu Würzburg. Abgesehen von der dort einmündenden Seitenbahn von Meiningen, ziehen von Würzburg zwei grosse Linien nach Osten. Die nördliche geht nach **Bamberg** und **Neumarkt**, um sich dort in zwei Linien zu scheiden, von welchen die nördliche über **Hof** nach **Sachsen**, **Leipzig** und **Dresden** geht und dort ihre Fortsetzung sowohl nach Posen, als nach Schlesien und Polen findet, während die östliche über Eger nach **Prag** führt und von dort theils nach **Krakau** und **Polen**, theils südlich nach **Wien** und den **Donauländern** fährt. Die südöstliche Linie Würzburgs erreicht im Osten die bedeutende Handels- und Fabrikstadt **Nürnberg** und von dort wird nicht nur eine Eisenbahn über Pilsen nach **Prag** gehen, sondern die grosse Route sich nach Regensburg in das Donauthal herabsenken, um über Linz **Wien** zu erreichen, wo die grosse Bahn nach **Triest** abzweigt und die andere, noch längere Bahn beginnt, die nach **Pesth** führt und bald **Belgrad** und **Konstantinopel** erreichen wird, während bereits die Donauschiffahrt den Verkehr des schwarzen Meeres bis zu der Eisenbahn vermittelt. Die Triester Bahn wird aber künftig nicht bloß in Triest münden, sondern die Zeit ist nicht mehr fern, wo auch über Venedig eine lange Eisenbahn längs des adriatischen Meeres hinziehen und erst am Meerbusen von Messina endigen wird.

Auf dem westlichen Sammelpunkte der West-Ostbahn vereinigen sich folgende Linien: 1. zu **Saarbrücken**: *a.* die Eisenbahn, welche von **Havre** über **Paris** und Metz kommt und später durch den Bau einer Bahn von Chalons über Verdun nach Metz abgekürzt werden wird; *b.* die Eisenbahn nach **Trier**, **Luxemburg** und **Namur**, von wo zahlreiche Linien nicht nur ganz Belgien durchziehen, sondern in gerader Richtung die Häfen Calais, Ostende und Antwerpen erreichen, welche die Verbindung Grossbritanniens und Amerika's mit dem europäischen Continente unterhalten. 2. Wird in **Ludwigshafen** bei Mannheim die grosse rheinische Eisenbahn einmünden, die von **Amsterdam** über Wesel, Köln, Coblenz und Mainz an den Oberrhein heraufführt. Endlich fällt dieser West-Ostbahn in Heidelberg aller jener Zufluss an Gütern und Personen zu, die von **Südfrankreich**, dem **Elsasse**, der **Schweiz** und aus **Baden** nach Sachsen, Böhmen und Schlesien wollen, oder umgekehrt gehen.

Welche grosse Vortheile diese West-Ostbahn vor allen andern Linien durch ihre gerade Lage und Kürze hat, wollen wir durch eine einfache Berechnung zwischen den Westpunkten Paris (Havre) und Ostende und den Ostpunkten Leipzig, Krakau und Wien darlegen und dabei die drei bestehenden Routen zusammenstellen:

1. Paris-Leipzig

a. Paris, Ludwigshafen, Mainz, Eisenach, Leipzig	158 Meilen.
b. Paris, Mannheim, Würzburg, Leipzig	153½ »
Vortheil der West-Ostbahn	4½ Meilen.

2. Paris-Krakau

a. Paris, Köln, Berlin, Krakau	227 Meilen.
b. Paris, Mannheim, Würzburg, Prag, Krakau	221 »
Vortheil der West-Ostbahn	6 Meilen.

3. Paris-Wien

A	a. Paris, Mainz, Leipzig, Prag, Wien	253 Meilen.
	b. Paris, Mannheim, Würzburg, Prag, Wien	205 »
	Vortheil der West-Ostbahn	48 Meilen.
B	a. Paris, Mainz, Leipzig, Prag, Wien	273 Meilen.
	b. Paris, Mannheim, Würzburg, Nürnberg, Linz, Wien	193 »
	Vortheil der West-Ostbahn	60 Meilen.

4. Ostende-Wien

A	a. Ostende, Köln, Leipzig, Wien	219 Meilen.
	b. Ostende, Mannheim, Prag, Wien	212 »
	Vortheil der West-Ostbahn	7 Meilen.
B	a. Ostende, Köln, Leipzig, Wien	219 Meilen.
	b. Ostende, Mannheim, Nürnberg, Linz, Wien	194 »
	Vortheil der West-Ostbahn	25 Meilen.

Wollte man von Paris nicht direkt über Forbach und Ludwigshafen nach Heidelberg, sondern über Strassburg, so ist letzterer Weg um zwei Meilen jetzt schon länger; wenn aber die Verbindungsbahn von Chalons über Verdun nach Metz hergestellt wird, so ist die Route von Paris nach Forbach und Heidelberg noch um weitere zwölf Meilen kürzer, was wieder den Vortheil der Odenwaldroute nach Leipzig und Wien, gegenüber der Eisenbahn durch Köln und Hannover, um ebensoviel erhöht, bei Nr. 2 also einen Vortheil von 18 Meilen ergibt.

Solche grosse Vortheile der grösseren Kürze sind die wichtigsten Momente im ganzen Eisenbahnwesen, denn es werden dadurch nicht bloss billigere Frachten ermöglicht, sondern

die Reise und Lieferungszeit wird auch auf das Minimum der Zeit beschränkt. Es ist also mit Bestimmtheit anzunehmen, dass der ganze grosse Verkehr zwischen den atlantischen Seehäfen, ganz Frankreich, Belgien und von den mittleren und oberen Rheingegenden nach Bayern, Sachsen, Schlesien, ganz Oesterreich und den unteren Donauländern, so wie nach der Levante überhaupt sich einzig dieser West-Ostbahn zuwenden wird, und da derselbe jetzt schon sehr bedeutend ist, noch mehr aber sich hebt mit dem Aufschwunge des Verkehrs mit Oesterreich und dem ganzen Oriente, so ist unbedingt und mit voller Sicherheit darauf zu zählen, dass hierdurch die Odenwald-Eisenbahn eine Rentabilität sich erwirbt, wie keiner zweiten Bahn es sobald wieder möglich wird; und dazu ist diese Bahn sich dieses Verkehrs auf alle Zeiten um so sicherer, als die Bodenbeschaffenheit Süddeutschlands keine ähnliche Concurrenzlinie mehr zulässt, für vorliegende Eisenbahn also ein natürliches Monopol geschaffen hat.

Dies ist der grossartige Charakter, welcher der Odenwald-Eisenbahn eigenthümlich ist, und es wäre ein unverantwortlicher Fehler der Regierung, würde sie bei der Anlage dieser Bahn nicht vor Allem darauf Rücksicht nehmen und ihm entsprechend den Bau ausführen; denn die Erfahrung hat längst zur Genüge gezeigt, dass nur ein solcher bedeutender Transit die Rente einer Eisenbahn aussergewöhnlich heben kann und mit derselben zugleich auch den eigenen Verkehr vergrössert und den Wohlstand des Landes vermehrt.

Die Anforderungen, welche die Bahn als Transitbahn an den Staat macht, sind unbedingt die, dass sie möglichst **direkt** an die übrigen Kettenglieder dieser Transitlinie gelegt werde, dass sie möglichst den **geradesten Weg** ziehe und dass sie nur solche Orte und Gegenden berühre, welche durch ihren **eigenen Handel** und die **eigene Industrie** an dem Transitverkehr selbst Antheil nehmen, oder durch ihn beziehen und wieder versenden. Haben wir nun schon oben gefunden, welches die natürlichen Bedingungen des Odenwalds sind und dass es eine Verkehrtheit und Widernatürlichkeit wäre, die Bahn über den Rücken und auf der Wasserscheide des Odenwalds hinzuführen, so ergiebt es sich leicht, welche Richtung allein gewählt werden kann.

Vor allen Dingen muss es Jedermann klar sein, dass der westliche Anschluss nur in Heidelberg stattzufinden hat, weil daher der Verkehr des Westens herankommt und nur so eine gerade Linie erzielt wird. Der Gedanken, die Bahn in Wiesloch oder Bruchsal endigen zu lassen, stammt nicht aus dem frischen Leben, sondern konnte bloß in einer Schreibstube und von ganz spezifisch badischem Standpunkte seine Entstehung finden, indem diese Leute an nichts Anderes dachten, als die Odenwald-Bahn mit der Bahn nach Karlsruhe direkt und näher zu verbinden, von wo aber weder ein Handels- noch ein grösserer Personenverkehr ausgeht. Höchstens konnte man noch dabei die Aussicht damit verbinden, dass der Verkehr der Westschweiz und von Frankreich über Strassburg auf diesem Wege in die Odenwaldbahn einströme und nach Sachsen und Oesterreich fiesse. Hinsichtlich der Schweiz und überhaupt der südlicheren Gegenden schwebte man aber von vorn herein in einem Irrthume, denn der Schweizer wird später und zwar in nicht sehr ferner Zeit seinen nächsten Weg nach Wien über den Bodensee und auf der Südseite der Donau finden und ebenso der südlichere Theil von Frankreich. Für den Verkehr über Strassburg machte die $1\frac{1}{2}$ oder 2 Meilen betragende Verkürzung nicht viel aus, wogegen der Verkehr über Metz und Luxemburg oder vom Rhein herauf nicht mehr in diese Linie münden würde, sondern die an einer Seitenstation beginnende Odenwald-Eisenbahn als eine Seitenbahn betrachtete. Ohnehin würde die künftige Verkürzung der Metzler Linie über Verdun den Zug der Güter und Personen aus Paris und Havre nach dem mittleren und östlichen Deutschland von Strassburg ab und auf sich lenken, also den Verkehr zwischen Strassburg und Wiesloch vermindern, aber auch nicht eine solche, nicht direkt, sondern weiter oben einmündende Odenwälder Bahn benützen, sondern über Mainz und Darmstadt gehen oder noch andere Wege wählen. Wer nur im Mindesten mit dem Eisenbahnwesen vertraut ist, musste diese Eventualität voraussehen und konnte es daher nur Staunen erregen, dass man überhaupt auf den Gedanken einer Einmündung zu Wiesloch oder Bruchsal kam. Ausser den erwähnten Nachtheilen brächte eine solche Wahl aber noch den anderen Nachtheil mit sich, dass die Bahn am Südrande des Odenwalds hinziehen, also länger

würde und nicht einmal dem Verkehr des Odenwalds selbst diene. Denn dessen einzige Bezüge nach dem Rheinthale gehen nur nach Heidelberg und Mannheim, wie dies eine hundertjährige Erfahrung lehrt, niemals aber nach Karlsruhe, das für den Odenwald nur Residenz des Landesfürsten, aber nicht die grösste und Haupthandelsstadt ist. Baut man durch den Odenwald eine Eisenbahn, die nicht direkt nach Mannheim zieht, so hat sie für ihn auch keinen Nutzen, zumal nur von Mannheim aus die Zustände des Odenwalds verbessert werden können und nur Mannheim die Fähigkeit besitzt, die Produkte des Odenwalds in den Grosshandel zu bringen und einen Handel in den Odenwald zu ziehen, denn alle Produkte des Odenwalds sind von der Art, dass sie, wie sämtliche Landesprodukte Badens, nur nach dem **Nordwesten** Absatz finden, während alle Importe für den Odenwald ebenfalls blos daher kommen, also immer Mannheim zum Vermittler haben müssen. — Man hat ferner bei dem Vorschlage dieses Anschlusses das ganze Wesen des Handels und Verkehrs vom Rheinthale nach Bayern und Oesterreich verkannt. Dieser gesammte Handel kommt **fast nur vom Niederrhein und Belgien**, **fast gar nicht von Frankreich** und gerade deshalb ist unsere West-Ostbahn so wichtig, weil sie nicht blos die Linie von Havre, Paris und Metz in sich aufnimmt, sondern, ausser den nördlicheren Zuflüssen, vorzugsweise jene aus Belgien über Luxemburg, die französisches Gebiet nicht betritt und so für den Transitverkehr alle jene Plackereien vermeidet, welche das französische Zollsystem mit sich bringt. Ohne Zweifel wird durch unsere West-Ostbahn der Handel Belgiens erheblich gewinnen und in dessen Häfen, vorzugsweise aber in Antwerpen, sich dadurch ein bedeutender Markt für Baumwolle und andere transatlantische Importe etabliren, zumal die Rheder dieses Hafens sich ausser anderen Eigenschaften auch durch Solidität auszeichnen.

Man scheint in vielen und wichtigen Kreisen schon lange von einem unglückseligen Irrthume befangen zu sein, nämlich dass es möglich wäre, aus **Karlsruhe** einen grossen und wichtigen **Handelsplatz** und den **Centralpunkt** Badens zu schaffen. Es wäre dies eine wahre Sisyphusarbeit, denn alle Mühe und alles Geld, das darauf verwendet würde, wäre schon aus dem Grunde vergebens angewendet, weil überhaupt künstlich solche Dinge nicht

zu bewirken sind. Eine zweite grosse Handelsstadt wie Mannheim ist am Oberrhein rein unmöglich; in Mannheim endigt die Rheinschiffahrt und dorthin münden überhaupt alle grösseren Seitenadern des Verkehrs, da sich dahin grössere Längenthäler ziehen; Karlsruhe liegt an einer Stelle, wo kein Fluss ist und kein Verkehr je war; links und rechts ist die Ebene enger eingeschlossen und es öffnet sich dahin kein langes oder verkehrreiches Thal. Für das ganze Land und für Württemberg ist Mannheim der Haupthandelsplatz; es ist der eigentliche Vermittler des Handels zwischen dem Unterrheine und den Donauländern, da hier die kürzeste Verbindung beider Flussgebiete liegt. Wie Mannheim noch der besondere Centralpunkt für das gesammte badische Unterland ist, so ist es Freiburg für das Oberland und den Seekreis und an diesen von der Natur so vorgezeichneten Verhältnissen wird die Kunst nie etwas ändern können. — Aus diesem Grunde muss man auch von vornherein darauf verzichten, Karlsruhe oder eine andere Stadt Badens zum Centralpunkte des süddeutschen Eisenbahnsystems machen zu wollen, und wie Ludwigshafen der Ausmündungspunkt der drei linksrheinischen Bahnen nach allen Richtungen ist, so muss es Mannheim auf dem rechten Ufer sein und von daher direkt die Bahnen nach dem Süden, Norden und Osten ausgehen. Baden muss sich glücklich fühlen, im Besitze einer so handels- und verkehrswichtigen Stadt wie Mannheim zu sein, und ihr Alles zuwenden, was die Gunst dieser Lage noch erhöht; gibt es doch kaum ein Dutzend Städte auf dem europäischen Kontinent, welche geeignet sind, in gleicher Weise der Central- und Knotenpunkt für ein so umfassendes Eisenbahnsystem zu werden, denn wo auch sonst verschiedene Eisenbahnen sich kreuzen, so sind es doch stets nur kleinere Linien von geringerer Bedeutung und nicht durchweg so wichtige wie zu Mannheim, wo nicht blos die grossartigsten Gütermassen von Wasser zu Land und umgekehrt umgeschlagen werden und der Hauptsitz des Handels nach dem ganzen grossen Hinterlande sich befindet, sondern auch die badische Bahn den Verkehr nach Basel und über die Alpen, die Maximiliansbahn jenen nach dem Elsass, Lyon, Marseille und dem mittelländischen Meere vermittelt, die Bexbacher Bahn nach Paris, Havre und weiter, sowie über Luxemburg nach Belgien, den Kanal und England, die Ludwigs-

bahn nach Mainz und Holland bis zur Nordsee, die Main-Neckarbahn nach den Hansestädten und dem Nord-Osten Deutschlands führt und die Odenwaldbahn sogar bis zu den Donauländern und dem fernen Oriente reichen wird. Alle diese Bahnen bilden Hauptstücke sogenannter Weltbahnen, die von Meer zu Meer ziehen und in langgestreckten geraden Linien mitten das Herz von Europa durchschneiden, dessen Hauptpulsader der Rhein ist, seit uralten Zeiten immer war und auch in Zukunft stets sein wird.

Wollte man in dieser Hinsicht Mannheim nicht auch die Odenwaldbahn ebenso direkt zuführen, so würde wohl dieser Stadt eine neue Grundlage der Erweiterung und Belebung entzogen, nicht aber solches einem anderen Orte oder Theile des Landes zugeführt, denn wenn die Eisenbahn nicht direkt in diese grosse Transitlinie eingefügt wird, kann sie auch nicht Theil nehmen an deren Vortheilen und wird sie stets zu einer höchst untergeordneten Stelle verurtheilt sein, wie es so manche Bahnen wurden, die man diesen Grundsätzen entgegen anlegte, z. B. die Main-Neckarbahn, die, wenn sie direkt nach Mannheim geführt worden wäre, schon längst und für immer den Verkehr von Paris und Metz nach Frankfurt, Churhessen und Thüringen u. s. w. an sich gezogen hätte, der aber jetzt auf dem jenseitigen Rheinufer bis Mainz und dann über die Taunusbahn zieht.

Wenn in Baden nicht kleinliche Interessen über die erprobten grossen Prinzipien eines gesunden Verkehrslebens obsiegen, was nur dem Staate zu ewigem Nachtheile diene*), kann daher die westliche Ausmündung der Odenwald-Eisenbahn nur zu Heidelberg stattfinden und zwar in so engem Anschlusse an den badischen Bahnhof, dass gleichsam die Odenwaldbahn und die badische Bahnstrecke zwischen Heidelberg und Mannheim zu einer einzigen Bahn werden.

*) Man wähne ja nicht, dass sich solche Fehler im Eisenbahnwesen so leicht wieder rectificiren lassen. Nicht nur kostet dies Millionen und macht andere bereits verwendete Millionen nutzlos; sondern jetzt, wo die grossen Schienenlinien gezogen und vollendet werden, wird die Entscheidung für Jahrhunderte getroffen, denn nach der jetzigen Anlage des Eisenbahnsystems gestalten sich alle Erweiterungen und gerade letztere machen später leicht jede Rectification unmöglich oder doch, weil sich der Verkehr inzwischen anderwärts geholfen hat, ganz wirkungslos.

Bei dem östlichen Anschlusse liegen die Verhältnisse so, dass ein ähnlicher Fehler nicht wohl zu besorgen ist, obschon auch hier zwei Meinungen vorwalten. Nach der Einen ist der Hauptanschluss nach Würzburg zu verlegen, wo künftig fünf Eisenbahnen zusammenfliessen, nämlich jene von Nürnberg, Bamberg, Meiningen, Aschaffenburg und dem Odenwalde. Die andere Ansicht strebt vorzüglich dahin, auf direktem Wege Nürnberg zu erreichen, wornach also die Bahn südlicher als Würzburg ziehen und etwa in Uffenheim oder Windsheim in die Nürnberger Eisenbahn münden würde.

Gegen letztere Ansicht spricht schon der Umstand, dass auf der langen, am Südabhange des Odenwalds hinziehenden Strecke zwischen Heidelberg und Nürnberg nur Bauerndörfer und kleine Landstädtchen, aber kein einziger Handels- und Verkehrsplatz berührt würde und dass weder der badische Odenwald irgend einen Verkehr oder eine Beziehung zu den Orten auf der bayerischen Seite hat, noch der bayerische Theil zu badischen Orten, während sonst der Odenwald in ziemlich starkem Verkehre westlich mit Heidelberg und Mannheim und östlich mit Würzburg steht. Es wäre also schon von vornherein die Rentabilität in Frage gestellt. Dagegen werden beim Anschlusse zu Würzburg sehr viele Vortheile gewonnen. In Würzburg herrscht bereits schon Handel und Verkehr und von da führt eine Eisenbahn direkt nach Nürnberg; es würde also der Zweck der ersten Ansicht eben so gut erfüllt und ist diese Route nicht einmal erheblich weiter als die erwähnte direkte Linie. Sodann wird die Odenwald-Eisenbahn, die im Mainthale bereits verkehrreiche Städte gefunden hat, in Würzburg noch in zwei weitere Eisenbahnlinien einströmen, die von grosser Wichtigkeit sind, nämlich in jene nach Bamberg, Hof und Leipzig und in jene nach Meiningen und zur thüringisch-sächsischen Bahn. Sie findet also in Würzburg bedeutend mehr Elemente für ihre Rentabilität und erfordert badischer Seits einen geringeren Aufwand, da sie nicht so weit zu führen ist. Sonst wird aber auch Bayern gar nicht gewillt sein, sich durch eine badische Bahn ein Stück seines eigenen Verkehrs abnehmen zu lassen; denn die von Nürnberg nach dem Rheine kommenden Güter würden schon in Windsheim oder Uffenheim von der bayerischen auf die badische Bahn übergehen, während

sie Bayern sonst noch bis Würzburg verbleiben. Endlich ist der Anschluss einer Bahn an einer kleinen Zwischenstation immer eine missliche Sache und wirkt auf die Feststellung der Fahrpläne stets nachtheilig oder doch hemmend ein. Ohnehin sollte man durchaus keine künstlichen Knotenpunkte bilden und nur die grösseren Städte dazu wählen, die durch die Natur selbst schon an den richtigen Ort gestellt sind. Es erhellt also aus der richtigen Erkenntniss der ganzen Sachlage, dass nur ein Anschluss zu **Würzburg** zu geschehen hat, und eine etwaige Seitenbahn von der Odenwaldbahn nach der Würzburg-Nürnberger Bahn — in solcher Weise ohnehin ein übles Auskunftsmittel — fällt schon damit weg, dass überhaupt die Odenwald-Eisenbahn gar nicht auf der Südseite des Odenwalds zu erbauen ist, wie wir schon aus den oben erörterten allgemeinen Grundlagen für eine Odenwald-Eisenbahn ersehen haben.

Als verbindendes Glied der grossen West-Ostbahn stellen sich für die Odenwald-Eisenbahn also folgende **Forderungen als unabweisbar dar:**

1. muss sie im vorderen Rheinthale sich möglichst direkt an Mannheim anschliessen und daher in Heidelberg beginnen;
2. muss sie durch das Neckarthal nach Eberbach ziehen, die Wasserscheide nach dem Maine überschreiten und über Amorbach, Miltenberg und Wertheim nach Würzburg gehen;
3. kann der Anschluss nur in Würzburg stattfinden, wo sie den Zufluss dreier Eisenbahnen zusammen in sich aufnimmt und diesen drei Richtungen wieder die von Westen kommenden Güter und Personen übergibt.

Nur auf diesem Wege ist Heil von der Odenwald-Eisenbahn zu erwarten und kann sie dem ihr von der Natur vorgezeichneten grossartigen Charakter vollkommen entsprechen.