

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die Odenwald-Eisenbahn

Huhn, Eugen Hugo Theodor

Mannheim, 1857

II. Die natürlichen Verhältnisse des Odenwaldes in Bezug auf eine
Eisenbahn

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

II.

Die natürlichen Verhältnisse des Odenwaldes in Bezug auf eine Eisenbahn.

Dass der Odenwald eine eigene Eisenbahn bedürfe und dies ebenso im Interesse des ganzen Landes liege, wird schwerlich bezweifelt werden können. Der ganze badische Odenwald mit seinen 134,000 Bewohnern jenseits des Neckars hängt mit dem Haupttheile des Grossherzogthums so lose zusammen, dass nur eine einzige Strasse über Mosbach in denselben führt, und diese Verbindung ist noch dazu nur durch eine Schiffbrücke bei Diedesheim bewerkstelligt, welche im Winter so häufig abgeführt werden muss, dass die Regierung eigens deshalb ein Salzdepot in Mosbach errichtete, um den Odenwald und die hintere Gegend ununterbrochen mit Salz versorgen zu können. Der Odenwald steht daher mit der vorderen Rheingegend in nur geringem Verkehr und der vom Neckar nach der Tauber ziehende Rücken des Gebirgs mit den Hauptabdachungen nach Süden und Norden, in welchen Richtungen alle grösseren Thäler ziehen, bewirkte schon von jeher, dass die wenigen Adern des Verkehrs dieser Gegenden dem Main- und Jagstgebiete und somit den Nachbarländern zuströmten, nicht dem eigentlichen Herzen des Grossherzogthums. Ausser dem Thale des Elzbachs bei Mosbach mündet kein einziges längeres Thal nach dem Neckar aus, an dessen östlichem Ufer überhaupt das Gebirg steil und hoch ansteigt

und so noch mehr dazu beiträgt, den Odenwald nach dieser Seite hin abzuschliessen.

Da es nicht im Interesse des badischen Landes zu liegen schien, durch zahlreiche gute Strassen nach den angränzenden württembergischen und bayerischen Landestheilen den Verkehr des Odenwalds noch mehr dahin zu lenken, so war derselbe nicht bloß vom vorderen Rheinthale ziemlich abgelegen, abgesehen davon, dass er solches bloß auf einem weiten Wege erreichen konnte, sondern der Verkehr fand fast gar keine ordentlichen Wege vor und konnte sich selbstverständlich nicht heben. Die Folge davon war, dass die Landwirthschaft keinen besseren Betrieb erhielt und nicht aufzublühen vermochte, weil sie ihre Produkte nicht leicht und gut verwerthen konnte, und dass noch weniger der Gewerbsfleiss sich über die niederste Stufe zu erheben oder gar eine Industrie sich hier auszubilden im Stande war. Diese Zustände führten in der neueren Zeit, wo alle fremden Einfuhrgegenstände und Fabrikate im Preise stiegen, dahin, dass diese Gegend von ihrem Wohlstande verlor, dass die Arbeit nicht reizte, Trägheit und Schlafheit die Oberhand gewannen und einerseits grössere Armuth sich verbreitete, andererseits mit ihr im Gefolge Noth, Vergehen und Verbrechen hier einheimisch wurden und es in den letzten Jahren die Regierung sogar für nöthig fand, zum abschreckenden Beispiel für den Odenwald die Session des Schwurgerichts für den Unterrheinkreis einmal in Mosbach abhalten zu lassen*).

*) Man kann sich am Besten ein Bild von den Zuständen des Odenwalds machen, wenn man die statistischen Tabellen der Strafrechtspflege vor Augen nimmt. Im Jahre 1852 sind in allen elf Aemtern des Odenwalds, Neckargemünd mit eingerechnet, 777 Untersuchungen gepflogen worden und darunter waren allein 491 wegen Diebstahl. Von 68 Fällen, die vor das Schwurgericht kamen, betrafen 54 das Verbrechen des Diebstahls und von 215 hofgerichtlichen Fällen waren 113 wieder Diebstahl. Am stärksten erschien dieses Verbrechen in folgenden Aemtern: Mosbach 93, Eberbach 87, Neckargemünd 63, Adelsheim 60 und Buchen 48 Fälle; am geringsten in Walldürn, 17, und Krautheim, 13; doch sind dies auch die kleineren Aemter und nach der Bevölkerungszahl hat Wertheim die wenigsten Fälle und überhaupt die geringste Anzahl Untersuchungen. Auf 155,869 Bewohner dieser Gegend sind 8918 in den Jahren 1850—55 ausgewandert, während aus den übrigen Aemtern

Dieses keineswegs reizende Bild von den Zuständen des Odenwalds gestaltet sich zwar besser, wenn man den südöstlichen Theil nach der Jagst zu betritt, und noch besser im Tauberthale und am Ufer des Mains. Aber die dort vorwaltenden günstigeren Verhältnisse drohen ebenfalls eine schlimmere Gestalt anzunehmen, wenn diese Gegend nicht aus ihrer Isolirtheit herausgerissen wird, in welche sie durch die in den benachbarten Ländern angelegten oder projectirten Eisenbahnen versetzt wird. Denn schon hat die **Spessarter** Eisenbahn den Verkehr des Mainthals auf die Hälfte herabgedrückt und es ist bereits zu befürchten, dass die dortigen grösseren, den Handel und Verkehr vermittelnden Geschäftshäuser von dort wegziehen und ihre Thätigkeit nach anderen Gegenden verlegen, alle vorhandenen Verkehrsstrassen aber gänzlich veröden, was jetzt schon Jeder sehen kann, der früher diese Gegenden besucht hat und sie heute wieder erblickt. Alle grösseren Gütermassen und die Reisenden, welche vom Rheinthal früher durch den Odenwald nach Würzburg gelangten, wählen jetzt den kürzere Zeit erfordernden und billigeren Weg über Frankfurt, Hanau und Aschaffenburg nach Würzburg und wenn Württemberg von Heilbronn aus eine Verbindung mit dem Maine bei Würzburg durch eine Eisenbahn hergestellt hat, wird der hintere Theil des badischen Unterrheinkreises noch mehr vom Verkehr verlassen sein und derselbe ganz von Bayern und Württemberg abhängig und ihm tributpflichtig werden.

Diese schlimmen Zustände der Gegenwart und die noch unerfreulichere Aussicht für die Zukunft abzuwenden und bessere

des Unterrheinkreises mit 185,084 Bewohnern nur 8568 auswanderten. Letztere Aemter haben von 1852 bis 1855 nur um 192 Personen abgenommen, die Odenwaldämter aber um 5433. Im Odenwalde sind in diesen Jahren 19,739 Personen geboren und 17,847 gestorben, also beträgt der Ueberschuss 1892 Personen; in den übrigen Aemtern sind 26,190 geboren und 18,598 gestorben, ergibt sich also ein Ueberschuss von 7592 Personen, was bei dem Bevölkerungsverhältniss von 155,869 gegen 185,084 die Verhältnisse des Odenwaldes tief in Schatten stellt. Die Geburten sind im Odenwalde von 5084 auf 4592 gefallen, obschon sich die Heirathen von 799 auf 849 hoben. Im Odenwalde haben 6 Aemter eine Volksdichtigkeit von 3 bis 4000, 3 von 4 bis 5000 und 2 von 5228 bis 5267 Einwohnern auf der Geviertmeile; von den übrigen Aemtern 3 von 5596 bis 6000, 2 6657 bis 6874, 1 7900, 1 9301 und zwei über 10,000 auf derselben Strecke.

Zustände in dem Odenwalde einzuführen vermag die Regierung nur durch eine **Eisenbahn**, weil diese allein den Odenwald rasch und eng mit dem Hauptkörper des Landes verbindet, ihn Antheil nehmen lässt an den reichen Verkehrsbeziehungen von ganz Süddeutschland und in diese Gegend wieder frische Kräfte und einen lebendigen, anregenden Geist herein führt. Von diesem Standpunkte aus ist es daher für die badische Regierung eine heilige Pflicht, für die möglichst rasche Erbauung einer Odenwald-Eisenbahn zu sorgen, und zwar selbst dann, wenn solches nur mit erheblichen Opfern für das Land verknüpft wäre, da diese Opfer in anderer Hinsicht wieder reichlichen Ersatz bringen.

Bei allem Diesem darf aber der Staat auch nicht auf leichtfertige Weise Opfer bringen, sondern er hat die Sache mit grosser Vorsicht anzufassen. Er muss immer im Auge behalten, dass jede Eisenbahn vor Allem über die **bisherigen Hauptorte des Verkehrs** geführt werden muss, dass Eisenbahnen von **blos ländlichen Orten keine erhebliche Nahrung** empfangen und ihnen sehr wenig oder gar **nichts nützen**, dass ein beträchtlicher Theil oft der grösste Theil des Ertrags von **blos transitirenden Gütern** und Reisenden des umfassenderen und Weltverkehrs her stammt, und darf er sie endlich nicht so anlegen, dass ihr vielleicht bald durch eine vom Nachbarlande in dichtester Nähe anzulegende **Parallel-Eisenbahn** Abtrag gethan oder sie gar gänzlich ersetzt wird. Im grossen Verkehrsleben steht längst unwandelbar fest, dass der Handel und Verkehr sich von den **kleineren Orten** und **Städtchen in grössere Centralpunkte** zusammen zieht, welche eine weite Umgegend beherrschen und ihr wieder Nahrung geben; es ist also darnach auszuschauen, wo diese liegen, um sie vor Allem aufzusuchen und sie nicht zu umgehen, weil sich solche Verkehrsorte nicht künstlich neu schaffen lassen. Und endlich muss man bei der Anlage einer Eisenbahn Rücksicht nehmen auf **künftige neue Bahnlinien** oder **Seitenlinien**, um diese nicht nur leicht zu ermöglichen, sondern ihnen schon von vornherein zu dienen.

Nun hat der Odenwald mit dem dahinter liegenden Gebiete eine besondere Eigenthümlichkeit darin, dass Baden davon nur den Rücken, im Norden blos ein Stückchen vom Mainthal, im Süden aber fast gar nichts vom Jagstthale besitzt, welche beide

doch den Odenwald umschliessen. Nach beiden Thälern zog der ganze Verkehr des Odenwalds bisher herab und schwerlich wird es sich damit ändern, denn nur dort liegen die verkehrsreichen Städtchen, und wie **Mergentheim** im Süden und **Wertheim** und **Miltenberg** im Norden den Verkehr des hinteren Odenwalds vermitteln, so sind die Hauptverkehrsorte an der Neckarseite **Eberbach**, **Mosbach** und **Heilbronn**. Auf dem Rücken liegt kein erheblicher Ort, denn Buchen und Walldürn liegen zu hoch, in wasserarmer Gegend und sind einfache Amtssitze ohne den mindesten Verkehr. Tauberbischofsheim aber ist hauptsächlich auf den Verkehr mit dem oberen und unteren Tauberthale angewiesen und ist hinsichtlich seines Verkehrs und seiner Grösse zu wenig bedeutend, um wegen seiner allein der Eisenbahn dahin die Richtung zu geben.

Es ergibt sich also schon daraus ein Fingerzeig dafür, welche Richtung die Eisenbahn nehmen muss, ohne die Interessen obiger Handels- und Verkehrsorte zu beeinträchtigen, die im Gegentheile zu schützen und zu befördern sind. Die Alternative ist einfach. Bei der Linie am Nordrande werden zwei dieser Handelsorte Badens und zwar die wichtigsten, nämlich Eberbach mit 4000 und Wertheim mit 3200 Einwohnern, und eine handels-thätige und industrielle Gegend berührt, abgesehen von den nicht badischen Städten Amorbach und Miltenberg; bei der Wahl des Südrandes auf badischem Gebiet blos Mosbach mit nur 2500 Einwohnern und lauter Landbau treibende Orte und Württemberg baut wohl doch noch eine Eisenbahn in der Nähe, welche für die südliche Gegend ausreichend ist. Bei der Wahl der nördlichen Linie ist aber auch Mosbach nicht umgangen, denn eine Eisenbahn von Eberbach durch das Neckarthal nach Heilbronn wird Mosbach ebenfalls in den Bereich des Eisenbahnverkehrs setzen, während später eine andere Bahn Wertheim mit Tauberbischofsheim und Mergentheim verbinden wird. Es ist also auf diese Weise für den besten und grössten Verkehr des ganzen Odenwalds reichlich gesorgt; denn ringsum in den ihn umgebenden Thälern ziehen dann Eisenbahnen hin, welche den Verkehr der Seitenthäler bis zur Höhe vermitteln, und es ist gewiss noch nirgends in der Welt vorgekommen, dass man grosse Eisenbahnen auf einer **Wasserscheide** hinführte und die Thäler rechts und

links nöthigte, zur Höhe heraufzusteigen, um dort erst in den grösseren Verkehr einzutreten, da doch nach einem einfachen Gesetze der Natur Alles nach dem Ausgange der Thäler strömt, der Verkehr nur in der Ebene und durch die Thäler zieht und die Wasserscheide nur auf der kürzesten Breite und in möglichster Tieflage überschreitet, um in das anderseitige Thal rasch hinabzusteigen *). Die Wasserscheiden bilden stets die natürlichen Grenzen, das Wasser die leichteste Verbindung und den besten Vermittler des Handels und es kann der Odenwald und jene ganze Gegend ja nichts dafür, dass bei dem letzten Friedensschlusse das Grossherzogthum Baden in diesen Theilen so schlecht arrondirt und den ewigen Gesetzen der Natur gespottet wurde. Entweder musste Baden damals in den Besitz des ganzen Main- und Jagstthals gesetzt werden oder von der Mudauer Höhe an der Südrand des Odenwalds an Württemberg, der Nordrand ganz an Bayern fallen und diesem auch das Tauberthal gehören. Jede andere Grenzabscheidung war verkehrt und führte nur dazu, dass die beiderseitigen Thäler von allen Seiten vernachlässigt werden. Ohne diesen Umstand hätten sich Bayern und Baden bei den hierher fallenden Eisenbahnen nie irre führen lassen können und wäre wohl auch diese Schrift heute unnöthig. Staatsmänner von weiterem Scharfblicke, die nicht blos für heute arbeiten wollen, sondern auch die Zukunft und deren mögliche Gestaltungen im Auge haben, sowie ein deutsches Herz besitzen, das nicht missgünstig ist, wenn eine dem eigenen Lande erwiesene Wohlthat auch angränzenden fremden Ländern dasselbe wird, sollten übrigens auch hier bedenken, dass die Gebietsarrondirungen nicht für alle Zeiten gemacht sind, dass im Territorialbestand Deutschlands wohl noch gar manche Aenderungen eintreten und

*) Dass die grossen Verkehrsstrassen blos zwei Richtungen haben: entweder durch Ebenen und lange Flussthäler, oder auf den kürzesten Verbindungswegen und über die niederste Wasserscheide von einem Flussgebiete zum andern, lehrt schon der kürzeste Blick auf die Karte. So deutet die »Rheinische Bahn« die erstere Richtung an und solche Flussverbindungen die Namen: »Main-Neckarbahn«, »Main-Weserbahn«, »Main-Donaukanal«. Weder auf der Wasserscheide läuft irgend eine Bahn hin, noch auf der weiter einwärts liegenden Thalhöhe eines Flussgebiets, wie es die Baulandlinie zwischen Mosbach und der Tauber erstrebt,

ehenso gut einmal alle vier Städte Eberbach, Amorbach, Miltenberg und Wertheim einer einzigen Krone angehören können und dann das Wohl dieser Städte, gehören Sie wem es sein solle, für immer vielleicht bei Seite gesetzt und vernichtet wäre, sollten jetzt kleinstaatliche Interessen bei dieser Frage den Ausschlag geben*).

*) Wir werden unwillkürlich bei dieser Gelegenheit an Art. 19 der deutschen Bundes-Akte und Art. 65 der Wiener Schlussakte von 1820 erinnert, die, wenn man sie ausgeführt hätte, dem deutschen Eisenbahnnetze gewiss zu einer Wohlthat geworden wären. Von Jahr zu Jahr drängt sich die Nothwendigkeit mehr auf das Versäumte nachzuholen. Alle Eisenbahnverbindungen zwischen zwei Staaten würden sich auf diesem Wege viel leichter ausführen lassen und das gegenseitige Mäkeln verhindert sein. Wie schön und systematisch wäre das deutsche Eisenbahnnetz auf diese Weise geworden, — freilich nur wenn Männer des praktischen Lebens (und nicht blos Diplomaten) darüber zu berathen hätten!