Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 1. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1918

Beilagen zur 25. Sitzung (16.07.1864)

urn:nbn:de:bsz:31-28968

Visual Library

Beilage Nr. 358 zum Protokoll der 25. Sitzung vom 16. Juli 1864.

Durchlauchtigster Großherzog,
Gnädigster Fürst und Herr!

Die zweite Kammer Euerer Königlichen Hoheit getreuen Stände hat in ihrer heutigen geheimen Sitzung den nachbenannten Staatsverträgen:

1) dem Staatsvertrag zwischen der Großherzoglich Badischen und der Königlich Württembergischen, sowie der Großherzoglich Hessischen Regierung vom 31. März 1864 über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Meckesheim über Sinsheim, Rappenau, Wimpfen nach Jagstfeld;
2) dem Staatsvertrag zwischen der Großherzoglich Badischen und der Königlich Württembergischen Regierung vom 31. März 1864 über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lauda-Königshofen-Mergentheim;
3) dem Staatsvertrag zwischen der Großherzoglich Badischen und der Königlich Württembergischen Regierung vom 31. März 1864 über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Jagstfeld über Neudenau, Möckmühl, Adelsheim nach Osterburken,

mit Bezugnahme auf die nachträglich mitgetheilte Note des Königlich Württembergischen Ministers der auswärtigen Angelegenheiten vom 14. Juli 1864, wornach die Königlich Württembergische Regierung ausdrücklich die Verpflichtung übernommen hat, die Eisenbahn von Jagstfeld nach Osterburken binnen 12 Jahren auszuführen — die verfassungsmäßige Zustimmung ertheilt.

Diesen Beschluß der zweiten Kammer bringen wir in tiefster Ehrfurcht zu Euerer Königlichen Hoheit Allerhöchsten Kenntniß.

Karlsruhe, den 15. Juli 1864.

Im Namen der unterthänigst treu gehorsamsten zweiten Kammer der Ständeversammlung:

Der Präsident:
Hildebrandt.

Die Sekretäre:
Wahrer.
Gerbel.
v. Feder.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Beilage Nr. 360 zum Protokoll der 25. Sitzung vom 16. Juli 1864.

Kommissionsbericht

über

die Vorlage der Großh. Regierung, die unter dem 31. März 1864 mit der Kgl. Württembergischen, bezw. der Großh. Hessischen Regierung abgeschlossenen drei Staatsverträge über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen

1. von Meckesheim über Sinsheim, Rappenau und Wimpfen nach Jagstfeld,
2. von Lauda, Königshofen nach Mergentheim,
3. von Jagstfeld über Neudenau, Möckmühl und Adelsheim nach Osterburken

betreffend.

Erstattet

von Ministerialrath Dr. **Jolly**.

Durchlauchtigster Herr Präsident!

Hochgeehrteste Herren!

Durch die obengenannten drei Staatsverträge soll eine dreifache Verbindung unsrer Odenwaldbahn mit den Württembergischen Staatseisenbahnen gesichert werden. Der erste und dritte bezwecken eine solche Verbindung mit Heilbronn, der erste von Mannheim und Heidelberg aus über Meckesheim, Sinsheim, Rappenau, der dritte von dem entgegengesetzten Endpunkte her über Osterburken, Adelsheim, Möckmühl, Neudenau, so daß diese beiden Verbindungsbahnen nicht in Heilbronn selbst, sondern 1½ Meilen nördlich davon, in Jagstfeld, sich vereinigen. Während diese beiden Verbindungen mit Heilbronn bereits durch das Gesetz vom 24. Juli 1862 über die Vervollständigung der

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Schienenwege des Großherzogthums, wenn auch auf einem etwas andern Wege, in Aussicht genommen waren, wird jetzt durch den zweiten der in der Ueberschrift genannten Staatsverträge noch eine weitere Verbindung mit Württemberg geboten durch Fortsetzung der Tauberthalbahn von Lauda über Königshofen bis zu der württembergischen Stadt Mergentheim. Diese letztgenannte und die Meckesheim-Jagstfelder Linie soll durch Baden, die Jagstfeld-Osterburkener Linie dagegen durch Württemberg erbaut und betrieben werden.

Die drei Staatsverträge bilden, wie schon die vorangeschickte kurze Darstellung des Sachverhaltes ergibt, ein innerlich zusammengehöriges Ganzes; rechtlich untrennbar sind sie aber nicht, keinem derselben ist die Klausel einverleibt, daß der eine nur bestehen solle, wenn alle zur Wirksamkeit gelangen, und an dem ersten ist noch ein dritter Pasciscent, das Großherzogthum Hessen betheiligt, während die beiden andern nur zwischen Baden und Württemberg abgeschlossen sind. Auch in thatsächlicher Beziehung muß jeder der drei Staatsverträge selbstverständlich einer besondern Würdigung unterzogen werden, um so mehr, als nur die Erbauung von zwei der projektirten Bahnen Baden, die der dritten Württemberg zur Last fallen soll. Ungeachtet dieser Nothwendigkeit einer separirten Behandlung der einzelnen Bahnen, halten wir es dennoch im Interesse der Kürze und der Uebersichtlichkeit für zweckmäßiger, die nach Ansicht der Kommission entscheidenden Gesichtspunkte voranzustellen und darnach die einzelnen Verträge zu bemessen, als umgekehrt jeden derselben völlig isolirt zu betrachten, wodurch vielfache Wiederholungen unvermeidlich werden.

Ehe wir aber zur Begutachtung der vorliegenden Verträge übergehen, haben wir zuvor noch kurz ein Bedenken zu berühren, welches vom konstitutionellen Standpunkte aus möglicher Weise aus dem Umstande abgeleitet werden könnte, daß durch das oben erwähnte Gesetz vom 24. Juli 1862, bezw. durch das letzte Eisenbahnbaubudget, eine Verbindung der Odenwaldbahn mit Heilbronn durch eine einzige von Neckarelz aus zu erbauende Bahn und daneben die Herstellung einer Pferdebahn nach Rappenau über Waibstadt in Aussicht genommen war. Ein derartiges Bedenken ist aber nicht begründet; denn einer Seits ist in allen drei Verträgen die Zustimmung der Stände, soweit erforderlich, ausdrücklich vorbehalten, und anderer Seits war die Regierung nur ermächtigt, eine Eisenbahn von Neckarelz bis zur Landesgrenze zu erbauen, ohne daß dieß unbedingt vorgeschrieben gewesen wäre, und die Verbindung Rappenaus mit der Odenwaldbahn bei Waibstadt war nichts weniger als definitiv festgestellt. Vielmehr war in der zweiten Kammer eine Petition der Stadt Sinsheim, die Rappenauer Bahn über diesen Ort zu leiten, dem Großh. Staatsministerium zur Kenntnißnahme mit der Bitte überwiesen worden, auch die Sinsheimer Linie untersuchen zu lassen und eventuell eine neue Vorlage an die Stände zu machen, und dieses hohe Haus hat sowohl in seinen Beschlüssen über das Eisenbahnbaubudget wie in der empfehlenden Ueberweisung der Sinsheimer Petition an das Großh. Staatsministerium die Sinsheimer Linie als die vorzüglichere anerkannt [1]). Es kann darnach keinem Zweifel unterliegen, daß die Großh. Regierung nur ihr Recht übte und ihre Pflicht erfüllte, wenn sie die früher nur in mehr oder minder bestimmte Aussicht genommenen Projecte mit neuen Planen vertauschte, sofern sie diese letzteren als vorzüglicher betrachtete.

Wenden wir uns nunmehr zur Begutachtung der abgeschlossenen Staatsverträge, so werden zunächst

die vorgeschlagenen Verbindungsbahnen an sich

in's Auge zu fassen sein.

---

[1]) Kammerverh. von 1861—63. II. Kammer. Prot.-Heft S. 311 und 312, vgl. 5. Beil.-Heft S. 744. — I. Kammer. Prot.-Heft S. 109. 117., vgl. 2. Beil.-Heft S. 245. 269.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

1. Die Meckesheim-Sinsheim-Rappenau-Jagstfelder Linie stellt eine sehr kurze, verhältnißmäßig leicht zu betreibende Verbindungsbahn zwischen den zwei Haupthandelsplätzen Badens und Württembergs, zwischen Mannheim und Heilbronn her, sie schließt den eben so bevölkerten als wohlhabenden Kraich- und Elsenzgau dem Eisenbahnverkehr auf und berührt unmittelbar die drei bedeutenden Salinen Rappenau, Wimpfen und Jagstfeld. Die sehr großen mit dieser Eisenbahn verbundenen Vortheile leuchten von selbst ein, und auch die Nachweisung ihrer erheblichen Vorzüge vor der Neckarelz-Heilbronner Linie ist kaum mit größerer Mühe verbunden.

Vor allem ist von selbst klar, daß jene Bahn einem sehr viel größeren Theile unseres Landes zu Statten kommt, als die Neckarelzer. Während diese unser Land auf einer Strecke von noch nicht 1 Meile durchzieht, und nicht einen bedeutenden Ort berührt, durchschneidet jene auf eine Länge von mehr als 4 Meilen einen Landstrich, dessen ökonomisch ungemein erfreuliche Zustände aus der Regierungsvorlage S. 43 zu ersehen sind. Gegenüber 8 Orten mit 9,544 Einwohnern, welche von der Meckesheimer Bahn berührt werden, und 16 Orten mit 13,375 Einwohnern, die bis auf 2 Stunden von der Bahn entfernt liegen, steht auf der andern Seite fast nur das einzige Mosbach mit 2,700 Einwohnern, das bereits im Genuß einer Eisenbahn ist, und dem für seinen Verkehr nach Heilbronn eine gute, bis Jagstfeld nur 3½ Stunden lange Straße und daneben die Wasserstraße des Neckars zu Gebot steht.

Die Verbindung der Saline Rappenau mit der Odenwaldbahn ist durch fiskalische Interessen in solchem Grade geboten, daß bereits in das vorige Budget eine Summe von 454,000 fl. für Erbauung einer Pferdebahn von jener Saline nach Waibstadt oder eventuell auch nach Meckesheim aufgenommen war. Die sämmtlichen betheiligten Behörden haben sich, wie wir aus den uns mitgetheilten Akten des Handelsministeriums ersahen, gegen eine Pferdebahn ausgesprochen, bei welcher die Ersparniß am Bau verhältnißmäßig geringer ist als der Mehraufwand für den Betrieb, und welche für Entfernungen, wie die in Frage stehenden, als entschieden unzweckmäßig geschildert wird. Sind wir aber im unmittelbaren Interesse unsrer Staatskasse veranlaßt, die Eisenbahn bis Rappenau auszudehnen und muß diese zweckmäßiger Weise für den Betrieb mit Lokomotiven hergestellt werden, so ist es unzweifelhaft richtiger, alsbald weiter bis Jagstfeld zu bauen und damit die direkte Verbindung mit Heilbronn zu gewinnen, als jetzt den Umweg über Neckarelz einzuschlagen, um nach wenigen Jahren durch die Macht der Verhältnisse zur Ausfüllung der nur eine Meile betragenden Lücke in der direkten Linie nach Heilbronn genöthigt zu werden, womit die Neckarelzer Bahn zunächst allen Werth für uns verlöre, dagegen stets eine sehr erhebliche, später näher zu besprechende Gefahr für uns in sich schlösse.

Der Betrieb auf der Sinsheimer Linie soll nach den Motiven leichter und minder kostspielig sein als auf der Neckarelzer; in dem Bericht der zweiten Kammer wird dagegen die gerade entgegengesetzte Ansicht vertreten. Einer der wichtigsten Faktoren für die Entscheidung, die Steigungsverhältnisse, sind S. 4 des erwähnten Berichts für die Strecke Meckesheim-Neckarelz und Meckesheim-Rappenau nach Mittheilungen der Großh. Regierung angegeben; für die Strecke Neckarelz-Jagstfeld und Rappenau-Jagstfeld fanden wir in den Akten nur die Notiz, daß die erste keine erheblichen Schwierigkeiten darbieten, daß dagegen auf der zweiten auf eine Länge von einigen tausend Fuß eine Steigung von 1,4 % zu überwinden sein werde, die sich aber wohl durch weitere Vertheilung auf 1,2 % werde ermäßigen lassen. Eine vergleichende Darstellung der Curven auf beiden Linien, die ebenfalls in Betracht kämen, besitzen wir nicht. Die Differenz zwischen dem niedersten und dem höchsten Punkte der Bahn ist nach dem Kommissionsbericht der zweiten Kammer auf der Sinsheimer Linie größer als auf der Neckarelzer, dagegen ist die letztere im Einzelnen steiler; sie hat die stärkste Steigung mit 1,4 % auf 14,200′, während bei der Sinsheimer Linie nur eine Steigung von 1,31 % auf 15,300′ vorkommt. Ein eignes Urtheil über diese spezifisch-technische Frage vermochten wir uns nicht zu bilden, von unserm Laienstandpunkt aus scheint uns aber in der in Frage stehenden Beziehung ein erheblicher Unterschied zwischen beiden Bahnen überhaupt nicht zu bestehen.

Dagegen hat die Sinsheimer Line ganz entschieden den Vorzug der Kürze vor der Neckarelzer voraus, der nach den gegebenen Verhältnissen sehr schwer in's Gewicht fällt. Wir müssen uns hier eine etwas größere Ausführlichkeit erlauben.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Die Entfernung [1]) beträgt von Heidelberg nach

Neckarelz . .	6,8	Meckesheim . .	2,6
Jagstfeld . .	2,3	Rappenau . .	3,9
Heilbronn . .	1,5	Jagstfeld . .	1,0
	10,6	Heilbronn . .	1,5
			9,0

also über Neckarelz weiter 1,6 Meilen [2]).

Der Vortheil der kürzeren Linie und der auf ihr zu erzielenden Herabsetzung der Fracht auf das überhaupt erreichbare Minimum wird schon für die Strecke Heilbronn-Heidelberg-Mannheim sehr fühlbar hervortreten, da die beiden Endpunkte die zwei bedeutendsten Handelsstädte in dem betreffenden Gebiete sind, beide mit einer unmittelbaren Umgebung, welche die mannigfaltigsten Produkte in reicher Menge zum Handelsumsatz bietet. Man wird also von der Verbindungsbahn Meckesheim-Heilbronn mit gutem Grund eine verstärkte Alimentation der Linie Mannheim-Meckesheim und eine Erhöhung der ökonomischen Verhältnisse des ganzen entsprechenden, sehr wichtigen Landestheiles erwarten dürfen. Noch viel bedeutender treten aber die Vortheile der direkten möglichst kurzen Verbindung mit Heilbronn hervor, wenn man, wie man dieß bei der schon sehr weit fortgeschrittenen und täglich sich mehr vervollständigenden Entwickelung des deutschen Eisenbahnnetzes thun muß, die jetzt in Frage stehende Strecke als Zwischenglied zwischen andern theils bestehenden theils zu erwartenden Eisenbahnen betrachtet.

Die Entfernung von Mainz beträgt nach

Ludwigshafen . .	9,0	Dieburg . .	6,7
Heidelberg . .	2,9	Eberbach . .	7,7
Heilbronn (via Sinsheim)	9,0	Neckarelz . .	2,9
	20,9	Heilbronn . .	3,8
			21,1

Die Sinsheimer Linie ist demnach die kürzeste Verbindung zwischen Mainz und Heilbronn, kürzer sogar als die projektirte Hessische Mümmlingsbahn, welche dagegen bei dem 1,6 M. betragenden Umweg über Neckarelz den Vorsprung vor unsrer badischen Bahn gewönne. Nicht nur das finanzielle Interesse unsrer Eisenbahnkasse würde damit empfindlich bedroht, selbst die Gefahr entstände, daß Mainz an der Stelle Mannheims der Rheinhafen für Heilbronn und dessen Hinterland würde. Die Größe der auf dem Spiel stehenden Verluste oder Vortheile leuchtet aber erst dann recht ein, wenn man bedenkt, daß ein Vorsprung auf der Mainz-Heilbronner Linie einen Vorsprung für den ganzen niederrheinischen und holländischen Verkehr nach dem nördlichen Württemberg bedeutet.

---

[1]) Wir verdanken diese Angaben einer von den HH. Präsidenten der Ministerien des Auswärtigen und des Handels den Mitgliedern der Kommissionen dieses und des andern Hauses mitgetheilten Denkschrift. Die Entfernungen sind nach geographischen Meilen angegeben, und zwar bei den im Betrieb befindlichen Bahnen nach den offiziellen Angaben, bei den projektirten Bahnen Meckesheim-Rappenau und Mosbach-Würzburg nach den Angaben der badischen, bei den Bahnen Rappenau-Jagstfeld, Jagstfeld-Neckarelz und Jagstfeld-Osterburken nach denen der württembergischen Bauverwaltung, endlich bei den übrigen projektirten Bahnstrecken nach Abmessungen, welche der technische Respizient der Betriebsverwaltung auf Karten mit möglichster Genauigkeit machte.

[2]) Nach dem Kommissionsbericht der zweiten Kammer erscheint diese Zahl als zweifelhaft, indem der badische Techniker den Entfernungsunterschied nur zu 1,35 berechnet habe. Diese letzte Angabe ist einem Bericht der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus entnommen, welcher damals bereits eine genaue Berechnung nach Fußen für die Linie Meckesheim-Rappenau, aber noch nicht über die Linie Rappenau-Jagstfeld vorlag. Diese ist später von württembergischen Technikern nach Fußen berechnet worden, und sie liegt der obigen Angabe zu Grund, deren Genauigkeit darnach wohl nicht zu bezweifeln ist.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Nicht minder wichtig ist die Route Neunkirchen-Heilbronn, welche, selbst abgesehen von dem für sich allein außerordentlich beachtenswerthen Kohlenverkehr, überdieß den ebenfalls nicht unerheblichen Verkehr aus dem nördlichen Frankreich und dem südlichen Belgien in sich aufnimmt. Die Entfernungen von Neunkirchen betragen nach

Ludwigshafen	17,5	Neustadt	13,5	Zweibrücken	3,2
Heidelberg	2,9	Winden	4,2	Landau	9,6
Heilbronn	9,0	Carlsruhe	3,6	Carlsruhe	5,3
	29,4	Bietigheim	9,0	Bietigheim	9,0
		Heilbronn	4,0	Heilbronn	4,0
			34,3		31,1

Auch hier würde die 1,6 Meilen betragende Verlängerung bei der Linie über Neckarelz in der zuletzt erwähnten Carlsruher Linie eine gefährliche Konkurrentin entstehen lassen mit dem doppelten Nachtheil, daß unsere Eisenbahnverwaltung an diesem vortheilhaften Verkehr nur mit 5,9, statt auf der Sinsheimer Linie mit 10,5 Meilen betheiligt wäre, und daß die bedeutendste Handelsstadt unsres Landes, Mannheim, die Vortheile des durchgehenden Verkehrs verlöre, ohne daß ein anderer inländischer Platz in gleichem Maaß sie zu gewinnen vermöchte.

Auch zwischen Mainz und Augsburg, d. i. für den holländischen Verkehr nach dem südlichen Bayern, wird durch die Sinsheimer Linie, unter Voraussetzung der nicht ausbleibenden direkten Eisenbahn über Crailsheim nach Nördlingen, die unbedingt kürzeste Verbindung (51,2 Meilen) hergestellt, während der Umweg über Neckarelz die Bahn der Aschaffenburg-Würzburg-Ansbacher Linie an Länge gleich macht (52,8 Meilen), und der Route Bruchsal-Augsburg oder Aschaffenburg-Wertheim-Crailsheim-Nördlingen (beide 51,6 Meilen) sogar einen kleinen Vorsprung gewährt. Der Zug über Sinsheim-Heilbronn entspricht am besten den Interessen unsrer Eisenbahnkasse und den Handelsinteressen Mannheims.

Für den Verkehr von Frankfurt und aus dem nordwestlichen Deutschland ist die Frage, ob über Neckarelz oder Sinsheim gebaut wird, von relativ geringerer Bedeutung, indem für alle entfernteren Punkte — Stuttgart, Ulm, Friedrichshafen, Nördlingen, Augsburg — doch andere Linien einen Vorsprung haben, selbst wenn der kürzere Weg über Sinsheim nach Heilbronn eingeschlagen wird, obgleich selbstverständlich auch hier dieser letztere eher konkurrenzfähig bleibt als der weitere über Neckarelz. Und ebenso kommt die in Frage stehende Alternative für den Verkehr nach Nürnberg zur Zeit nicht, später vielleicht nur in einer nicht ganz wünschenswerthen Weise in Betracht. Von Mainz und Frankfurt aus hat nämlich die Aschaffenburg-Würzburger Bahn einen nicht einzuholenden Vorsprung; von Heidelberg und Neuenkirchen aus bietet jetzt die Odenwaldbahn die kürzeste Verbindung, während, wenn einmal eine direkte Bahn von Crailsheim über Ansbach und Heilsbronn (statt Gunzenhausen) nach Nürnberg hergestellt sein sollte, die Entfernung der letztern Stadt von Heidelberg auf der Sinsheimer Linie 33,1, auf der Neckarelzer 34,7 und auf der Odenwaldbahn 34,2 Meilen beträgt. In diesem Punkte fällt die durch die Sinsheimer Linie erzielte Abkürzung in sofern zu unsrem Nachtheile aus, als sie den Württembergischen Bahnen eine erfolgreiche Konkurrenz mit der badischen Odenwaldbahn erleichtert, die aber doch keineswegs für letztere unüberwindlich ist, überdieß jedenfalls dem Handelsplatze Mannheim bedeutende Vortheile verschafft, und die wieder ganz zu Gunsten der Odenwaldbahn ausschlägt, wenn es gelingt, eine Verbindung über Mergentheim, Uffenheim und Neustadt nach Nürnberg zu erlangen, durch welche die Entfernung von Heidelberg nach Nürnberg auf 30 Meilen ermäßigt und hiemit die kürzeste Verbindung beider Plätze erzielt würde.

Jedenfalls sind aber die Vorzüge der Sinsheimer Linie vor der Neckarelzer, dieselbe einstweilen an sich und ohne Rücksicht auf die damit verbundenen Kosten und sonstigen pekuniären Opfer betrachtet, unverkennbar sehr bedeutend. In mehreren der wichtigsten Beziehungen ist die auf der ersten erzielte Verkürzung der Entfernungen geradezu entscheidend für die betheiligten finanziellen und wirthschaftlichen Interessen unsres Landes. Die Vorzüglichkeit der Sinsheimer Linie vor der Neckarelzer ist auch schon in dem Bericht anerkannt, welcher auf dem vorigen Land-

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

tag über das Gesetz, die Vervollständigung der Schienenwege betreffend, diesem hohen Hause erstattet wurde [1]), und diese Bemerkung fand von keiner Seite Widerspruch.

Glaubten wir über diesen in den Erörterungen über die vorliegenden Staatsverträge am meisten hervorgehobenen Punkt eine ausführliche Besprechung nicht unterlassen zu dürfen, so können wir uns über die Alternative Sinsheim oder Neckarbischofsheim viel kürzer fassen. Die letzte Linie hat vor der ersten den Vorzug der Kürze und eines geringeren Bauaufwandes [2]); beide Vortheile werden aber durch den schwierigeren Betrieb — es kommen Steigungen von 1,5 und selbst 1,7%, bei Sinsheim nur von 1,3% vor — nahezu aufgewogen, und überdies ist eine weitere Abkürzung der in allen in Betracht kommenden Beziehungen konkurrenzfähigen Sinsheimer Linie nicht geboten. Die sehr großen Vorzüge der letztern macht aber ein Blick auf die Karte und in die Motive der Regierung (S. 43) klar. Sie erschließt, weiter von der Odenwaldbahn abzweigend, ein viel größeres Gebiet dem Eisenbahnverkehr, als dieß bei Neckarbischofsheim der Fall sein würde, und die volkswirthschaftliche Ueberlegenheit des Elsenz- und Kraichgaues vor der Umgebung Neckarbischofsheims erhellt, wenn sie nicht schon bekannt wäre, zur Genüge aus der Regierungsvorlage.

2) Die Linie Jagstfeld-Osterburken ist die nothwendige Folge der Linie Meckesheim-Jagstfeld, da Heilbronn wegen seiner Verbindung mit Würzburg unmöglich auf den weiten durch die letzte Linie bestimmten Umweg verwiesen werden kann. Der Neckarelzer Anschluß sollte beiden Bedürfnissen, der Verbindung Heilbronns mit dem Rhein und nach Würzburg dienen. Er hätte beide nur halb befriedigt. Wie in unsrem eigenen Interesse die directe Verbindung des Rheins mit Heilbronn geboten ist, so konnten wir schon aus der einfachsten Billigkeit Württemberg den gleichen Vortheil hinsichtlich Würzburgs nicht versagen. Und indem wir es zugeben, dienen wir zugleich unserem eigenen wohlverstandenen dauernden Interesse. Die Linie Heilbronn-Jagstfeld-Osterburken-Würzburg ist mit 16,7 Meilen die unbedingt kürzeste, während eine von Heilbronn über Waldenburg und Mergentheim nach Würzburg zu erbauende Bahn mit 17,4 Meilen vor der über Neckarelz ziehenden Osterburkener Linie mit 18,2 Meilen einen Vorsprung von 0,8 Meilen voraus hätte. Die letzte nicht befriedigende Linie wäre demnach immer nicht nur in ihrer eigenen Existenz bedroht, sondern auch mit der weiteren Gefahr verbunden, daß der von Heilbronn nach Würzburg ziehende Verkehr unsere Odenwaldbahn statt bei Osterburken, erst bei Mergentheim (Lauda) erreichte. Die Jagstfeld-Osterburkener Bahn bringt ferner einer nicht unbeträchtlichen Anzahl badischer Gemeinden den Vortheil der Eisenbahnverbindung in der ihnen erwünschtesten Richtung, der ihnen nach ihrer geographischen Lage in keiner andern Weise verschafft werden konnte; sie verspricht aus dem unmittelbar von ihr durchzogenen Gebiet der Odenwaldbahn von Osterburken aus eine reiche Alimentation und gewährt die Aussicht, selbst den weiteren Verkehr zwischen Stuttgart und Bamberg wenigstens theilweise dahin zu ziehen, auf welchen bei dem Umweg über Neckarelz vollständig verzichtet werden müßte. Da endlich diese Bahn nicht auf Badische sondern auf Württembergische Kosten herzustellen ist, bleibt gegen dieselbe nur ein Bedenken möglich, nämlich ob und in wie die von ihr erwarteten Vortheile durch den Nachtheil überboten werden, der dadurch entsteht, daß sie den Heilbronner Verkehr statt schon bei Neckarelz erst bei Osterburken auf unsere Odenwaldbahn bringt, also den Verkehr auf der letztern zwischen den beiden genannten Orten vermindert. Wir werden auf diesen, auch die Sinsheimer Linie berührenden Punkt später zurückkommen.

3) Durch die Linie Lauda-Könighofen-Mergentheim wird unsere Tauberthalbahn bis zu der letztgenannten Württembergischen Stadt fotgesetzt, um dort mit der von Württemberg projectirten Bahn nach Crailsheim in Verbindung

---

[1]) Vgl. Verhandl. d. I. Kammer. 2. Beil.-Heft S. 239.

[2]) Die Neckarbischofsheimer Linie ist bei einer Länge von 92,000′ zu 1,187,000 fl., die Sinsheimer bei einer Länge von 97,000′ auf 1,900,000 fl. veranschlagt. Reg.-Vorlage S. 42.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

zu treten. Die Zweckmäßigkeit dieser Bahnanlage ist unbestritten. Sie wird der Tauberthal- und ebenso dem nordöstlichen Theil der Odenwaldbahn reiche Alimentation zuführen und ihre vortheilhaften Wirkungen bis Wertheim durch Belebung der Mainschifffahrt äußern. Die Ausdehnung des Badischen Betriebs bis Mergentheim wird nicht nur die Betriebskosten auf der etwas kurzen Tauberthalbahn verhältnißmäßig erniedrigen, wir haben damit zugleich auch eine werthvolle Station für die stets zu erstrebende directe Verbindung mit Nürnberg über Uffenheim gewonnen. Steht für jetzt noch die Tauberbahn ziemlich isolirt da, so haben wir auch ihre Fortsetzung nach Norden über Miltenberg nach Aschaffenburg und nach Süden über Crailsheim nach Ulm einer, und nach Nördlingen anderer Seits nicht zu befürchten. Damit wäre eine große internationale Bahn hergestellt. Der eine Zweig derselben nach Ulm, beträgt von Frankfurt nach Friedrichshafen 54,5 Meilen, während die Linie über Bruchsal nur 53,4 Meilen lang ist, so daß wir weder für diese noch für die zu erbauende Kinzigthalbahn die Concurrenz zu befürchten haben. In ihrem andern Ast nach Nördlingen-Augsburg würde die Linie von Frankfurt bis Augsburg eine Länge von 47 Meilen erhalten und damit zu unserm Vortheil, da wir an ihr betheiligt wären, einen Vorsprung vor der 48,2 Meilen langen Linie Frankfurt-Würzburg-Ansbach-Augsburg gewinnen, welcher jetzt mit völliger Umgehung unseres Landes der Frankfurt-Augsburger Verkehr zufällt, da sie um 3,6 Meilen kürzer ist als die Linie über Bruchsal. Der von Mainz kommende rheinische Verkehr nach Augsburg und dem südlichen Baiern wird, wie schon oben erwähnt, seinen kürzesten Weg über Heidelberg-Sinsheim-Heilbronn finden, was unseren Interessen durchaus entspricht.

Daß durch die sämmtlichen vorgeschlagenen Bahnen auch Württemberg und durch die erste auch Hessen Vortheile haben werden, versteht sich von selbst. Abzuwägen, wohin die größeren Vortheile fallen werden, haben wir unterlassen, indem wir es für gleichgiltig halten. Wir haben die Genehmigung der abgeschlossenen Verträge nur davon abhängig zu machen, ob sie unsern Interessen entsprechen, und wenn sie zugleich denen unserer Nachbarn dienen, so halten wir sie nur für um so viel besser. Die wünscheswerthesten und fruchtbarsten Geschäfte sind immer diejenigen, welche die Interessen beider Theile befördern.

Nachdem wir die vorgeschlagenen Bahnen an sich betrachtet und in dieser Beziehung untadelhaft erfunden haben, wenden wir uns nun zu den

mit der Herstellung dieser Bahnen verbundenen Opfern,

von welcher Seite her dieselben bedeutende Anfechtungen zu erfahren hatten. Die Einwendungen sind alle finanzieller Art, theils direct, indem der Aufwand für die neu herzustellenden Bahnen zu hoch gefunden wird, theils indirect, indem man von denselben eine Herabdrückung des Ertrages der Odenwaldbahn, also, da diese eine Staatsbahn ist, eine Schädigung der Staatsfinanzen befürchtet. Von beiden Vorwürfen bleibt die Linie Lauda-Mergentheim völlig unberührt. Die noch nicht näher angegebenen Baukosten können schon wegen Kürze der Linie (35000 Fuß) nicht sehr erheblich sein; für die Bahn ist eine angemesse Frequenz aus dem obern Tauberthal zu erwarten, und weit entfernt, unsere Staatsbahnen irgendwie zu schädigen, wird sie zu einer bessern Alimentation der Odenwald- und der Tauberthalbahn beitragen und überdieß durch Verlängerung der letzteren die Kosten des Betriebs auf derselben verhältnißmäßig erniedrigen. — Die Jagstfeld-Osterburkener Linie ist auf Württembergische Kosten zu erbauen, so daß der für sie erforderliche Aufwand für uns nicht in Betracht kommt, während sie allerdings auf die Frequenz der Odenwaldbahn insofern nachtheilig einwirken wird, als in Folge ihrer Herstellung der Heilbronner Verkehr unsere Bahn erst bei Osterburken, statt, wie es bei dem Neckarelzer Anschluß der Fall wäre, schon bei Neckarelz erreicht. Und in umgekehrter Richtung wird in Folge der Jagstfeld-Sinsheim-Meckesheimer Linie der Heilbronn-Mannheimer

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Verkehr unsere Odenwaldbahn ebenfalls nicht schon von Neckarelz, sondern erst von Meckesheim aus benutzen, so daß dieselbe den ganzen von Heilbronn aus nach Nordwesten und Nordosten ziehenden Verkehr auf der Strecke von Meckesheim bis Osterburken entbehren wird, wozu noch kommt, daß die auf Badische Kosten zu erbauende Sinsheimer Linie einen bedeutend größeren Aufwand als die Neckarelzer erfordert.

Es ist demnach nicht zu verkennen, daß die projectirten Eisenbahnen, so sehr sie an und für sich unserm Interesse entsprechen mögen, doch nur gegen nicht unerhebliche Opfer zu erlangen sind, und obgleich sich dieß im Allgemeinen von selbst versteht, so ist doch zu untersuchen, ob der Preis in richtigem Verhältniß zu den erwarteten Vortheilen steht.

1) Der Bauaufwand für die Sinsheimer Linie berechnet sich nach den Mittheilungen der Großh. Regierung, welche zwar nicht auf einem vollständig ausgearbeiteten Kostenüberschlag, aber doch auf ziemlich detaillirten Aufnahmen beruhen

a) für die Strecke Meckesheim-Rappenau auf		1,900,000 fl.
b) für die Strecke Rappenau-Jagstfeld auf		570,000 fl.
	im Ganzen auf	2,470,000 fl.
Dagegen kommen in Wegfall		
a) die Kosten für den Neckarelzer Anschluß . . .	900,000 fl.	
b) die Kosten der Pferdebahn Rappenau-Waibstadt . .	454,000 fl.	
(beide im vorigen Budget bewilligt)		1,354,000 fl.
	Bleibt wirklicher Mehraufwand	1,116,000 fl.

Die meisten Ansätze dieser Rechnung sind aber freilich bestritten, so daß wir uns darüber etwas näher verbreiten müssen.

Zunächst entnehmen wir aus den uns mitgetheilten Akten des Handelsministeriums, daß die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues in dem Bericht, mit welchem sie die Arbeiten des mit der Untersuchung beauftragten Technikers vorlegte, bemerkte, sie halte die Summe für die Strecke Meckesheim Rappenau (1,900,000 fl. oder per Stunde 290,000 fl.) für zu niedrig gegriffen und schätze die Baukosten auf 400,000 fl. höher, in der Unterstellung, daß das Gelände für zwei Geleise erworben und auch der Unterbau für das zweite Geleise sofort hergestellt werde.

Der untersuchende Techniker nimmt an, daß für das zweite Geleise zwar auch das Gelände erworben, aber der Unterbau für dieses zweite Geleise noch nicht gefertigt wird. Eine nähere Begründung der Ansicht der Oberdirektion ist in den Akten nicht enthalten, während, wie bereits bemerkt, die Arbeit des untersuchenden Technikers ziemlich ins Einzelne eingeht. Ihre Kommission, durchlauchtigste hochverehrteste Herren, ist selbstverständlich nicht in der Lage, hier ein Urtheil abgeben zu können; nur das eine haben wir hervorzuheben, daß nach der Schilderung der Linie außer einer einzigen Brücke über die Elsenz gar keine irgend erheblichen Kunstbauten, daß verhältnißmäßig sehr wenige Dohlen, nur unbedeutende Ausgrabungen, Aufschüttungen und Erdtransporte vorkommen, daß das Baumaterial für Hochbauten in guter Qualiät in der Nähe zu haben ist, daß keine kostspieligen Häuseracquisitionen nöthig sind, daß überhaupt die Terrainverhältnisse der Anlage einer Eisenbahn günstig zu sein scheinen. Die Wiesenthalbahn kam unseres Wissens durchschnittlich per Stunde auf 289,000 fl., die Karlsruher Rheinbahn noch niedriger zu stehen.

Die 1 Meile lange Strecke Rappenau-Jagstfeld, auf welcher eine Brücke über den Neckar zu erbauen, sonst aber keine Schwierigkeiten zu überwinden sein sollen, scheint mit 1,700,000[1]) fl. jedenfalls nicht zu niedrig angeschlagen. Zu

---

[1]) Der Bericht der II. Kammer gibt 1,770,000 fl. an, während die Denkschrift der Regierung die obige Ziffer von 1,700,000 fl. enthält. Nach erhaltener Erläuterung rührt die Differenz von der noch nicht festgestellten Höhenlage des Bahnhofes bei Wimpfen her. Wird letzterer um die Steigung der Bahn zu vermindern, höher gelegt, so wird sich der muthmaßliche Kostenaufwand auf 1,770,000 fl. stellen.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

diesen Kosten haben Württemberg und Hessen je ⅓ beizutragen (Art. 23 des Vertrags); ihre Beiträge sind ihnen zwar während der ersten 10 Jahre mit 3 und später mit 4 % zu verzinsen; da ihnen aber kein Kündigungsrecht zusteht, erscheint diese Zinsenzahlung nur als eine Belastung des badischen Betriebs, nicht als eine Erhöhung des Bauaufwandes, bei dessen Berechnung vielmehr nur ⅓ der obigen Summe mit 570,000 fl. in Ansatz kommen kann.

Der in Wegfall kommende Aufwand für den Neckarelzer Anschluß, welcher im letzten Eisenbahnbaubudget mit 900,000 fl. aufgenommen war, wird hoch gefunden; zur Erläuterung der allerdings großen Summe wird bemerkt, daß darin auch die Kosten für die Erweiterung des Neckarelzer Bahnhofes enthalten seien, die bei dem Neckarelzer Projekt nothwendig werde, während nach Art. 11 des Vertrags die Kosten für den Jagstfelder Bahnhof hauptsächlich auf Württemberg fallen. Es scheinen nach den Ministerialakten nur ganz summarische Erhebungen gemacht zu sein, so daß sich über diesen Punkt gar nichts sicheres sagen läßt.

Das Resultat dieser Betrachtungen können wir nur dahin ziehen, daß es zwar mehr oder minder unsicher sein mag, ob der Mehraufwand der Sinsheimer gegen die Neckarelzer Linie nur 1,116,000 fl. beträgt, daß aber nach Lage der Akten die entgegengesetzte Annahme des Berichts der II. Kammer, er werde sich auf 2,000,000 bis 2,400,000 fl. belaufen, ebenfalls nicht begründet erscheint. Man mag etwa zu der von der Großh. Regierung angenommenen Summe noch 400,000 fl., um welche die Oberdirektion den Anschlag für zu niedrig hält, und den dritten Theil der für eventuelle Höherlegung des Wimpfener Bahnhofes erforderlichen 70,000 fl. mit 23,000 fl., hinzuschlagen, wornach der Mehraufwand sich auf etwa 1½ Millionen stellen würde, eine Summe, um welche die im ersten Abschnitt nachgewiesenen sehr großen Vorzüge der Sinsheimer vor der Neckarelzer Linie nach unserem Dafürhalten nicht zu theuer erkauft sind. Ueberdieß müßte nach der übereinstimmenden Ansicht aller Techniker die früher projektirte Pferdebahn nach Rappenau zweckmäßiger Weise so angelegt werden, daß man auf derselben ohne allzu bedeutende Aenderungen zu dem Betrieb mit Lokomotiven übergehen könnte. Eine solche Bahn würde aber selbst bei der wohlfeileren jedoch minder wünschenswerthen Richtung über Neckarbischofsheim statt der in das letzte Eisenbahnbaubüdget aufgenommenen 454,000 fl. die Summe von 1,013,000 fl. oder 559,000 fl. mehr kosten, so daß der Mehraufwand für die vollständig hergerichtete Lokomotivbahn über Sinsheim kaum 1 Million beträgt.

Noch günstiger stellt sich der Kostenpunkt, wenn man den wahrscheinlichen Ertrag der Bahn ins Auge faßt. Man ist allseitig darüber einverstanden, daß die Sinsheimer Bahn, welche, eine sehr bevölkerte und wohlhabende Gegend durchziehend, zwei Haupthandelsplätze direct verbindet und zugleich Zwischenglied für mehrere sehr bedeutende internationale Bahnen ist, jedenfalls dem durchschnittlichen Reinertrag unserer bereits bestehenden Staatsbahnen gleich kommen wird. Diese ertrugen nach dem Durchschnitt von 1851/60 jährlich 46,000 fl. per Meile, macht für die 4,9 Meilen lange Sinsheimer Linie jährlich . . . . . 225,000 fl.

An Württemberg und Hessen sind für den Zuschuß zu den Baukosten aus 1,140,000 fl. für die ersten 10 Jahre 3 % und später 4 % abzugeben und gehen bei 4 % ab . . . . . 45,600 fl.

Jährlicher Reinertrag 179,400 fl.

Der von Baden zu bestreitende Bauaufwand beträgt nach dem Obigen 2,470,000 fl. oder mit Berücksichtigung der mehr erwähnten Bedenken der Oberdirektion und der weiteren 23,000 fl. für den Wimpfener Bahnhof 2,893,000 fl. statt deren wir rund 3,000,000 fl. annehmen wollen; für Betriebsmaterial rechnet die Großh. Regierung weiter 250,000 fl. Dieses Gesammtkapital würde mit den obigen 179,400 fl. zu reichlich 5½ % und selbst wenn es sich noch um weitere 300,000 fl. steigerte, noch immer zu 5 % verzinst. Von dieser Seite her ist die Sinsheimer Linie unbedingt zu empfehlen und noch in höherem Grade, wenn man bedenkt, daß der Betrieb der Rappenauer Pferdebahn wahrscheinlich mit Opfern, die dieser Saline gebracht werden mußten, verbunden gewesen wäre.

2) Es ist eine offen daliegende Thatsache, daß in Folge der Jagstfelder Gabelbahn unsre Odenwaldbahn den Heilbronner Verkehr sowohl nach dem Rhein wie nach Würzburg auf der ganzen Strecke zwischen Meckesheim und Osterburken verlieren wird, ein sehr erhebliches, nach den bisherigen Ausführungen aber auch das einzige wirkliche

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Opfer, welches wir der Herstellung kürzerer und zweckmäßigerer Eisenbahnverbindungen bringen. Das Opfer wird dadurch noch erhöht, daß von Meckesheim aus ein doppelter Betrieb, in der Richtung nach Neckarelz und nach Sinsheim-Jagstfeld nöthig wird, welcher natürlich höher zu stehen kommt als der einfache, vorausgesetzt, daß nicht überhaupt mehr transportirt wird, als auf der einfachen Bahn nach Neckarelz und ihrer Abzweigung nach Jagstfeld. Diese Voraussetzung ist aber glücklicher Weise entschieden nicht begründet. Es kann nicht wohl einem Zweifel unterliegen, daß auf den beiden Bahnen Meckesheim-Jagstfeld und Meckesheim-Neckarelz-Würzburg zusammengenommen ein weit größerer Verkehr sich bewegen wird, als auf der letztern allein mit ihrer Abzweigung nach Jagstfeld. Im ersten Falle wird die kürzeste Bahn zwischen Heilbronn und dem Rhein hergestellt, welche, weil sie die wohlfeilsten Frachten gewähren kann, mehr als eine theurere Linie benützt werden wird; es wird dem Eisenbahnverkehr ein neues sehr bevölkertes und wohlhabendes Gebiet erschlossen; die Bahn hat den Kohlentransport nach und den Salztransport von drei bedeutenden Salinen, während nach dem Neckarelzer Projekt nur die Saline Rappenau von einer Pferdebahn berührt werden sollte, deren Betrieb wahrscheinlich direkte Opfer erheischt hätte. Dieser nur durch die Sinsheimer, nicht auch durch die Neckarelzer Linie neu zu gewinnende Verkehr führt auch der Strecke Meckesheim-Mannheim (5,5 Meilen) eine stärkere Alimentation zu und bewirkt zusammen mit dem Mehrertrag, welchen die Linie Meckesheim-Sinsheim-Jagstfeld jedenfalls vor der Linie Meckesheim-Neckarelz-Jagstfeld voraus haben wird, eine gewisse Ausgleichung des durch den Bau über Sinsheim eintretenden Verlustes auf der Strecke Meckesheim-Neckarelz (4,2 Meilen).
Ob Gewinn und Verlust einander ganz gleich stehen oder ob der eine oder der andere etwas überwiegen wird, lassen wir bei der großen Unsicherheit derartiger Abschätzungen dahingestellt, schlimmsten Falls fürchten wir keine sehr erhebliche Einbuße, am wenigsten eine solche, welche außer Verhältniß zu den im Uebrigen erwarteten Vortheilen stände.

Ganz die gleichen Verhältnisse treten in Folge der Jagstfeld-Osterburkener Bahn ein; sie entzieht im Vergleich mit dem Neckarelzer Anschluß unsrer Odenwaldbahn für die Strecke Neckarelz-Osterburken (4,2 Meilen) den Heilbronner Verkehr, um denselben unsrer Bahn von Osterburken bis Würzburg (10,2 Meilen) in verstärktem Maaße zuzuführen, verstärkt, weil auch hier die Erfahrung sich bewähren wird, daß die kürzeste und darum wohlfeilste Bahn am meisten benützt wird; weil auch hier ein neues, für den Eisenbahnverkehr viel versprechendes Gebiet demselben eröffnet wird; weil wir mit dieser Linie Aussicht gewinnen, einen Theil des bedeutenden Stuttgart-, Würzburg-, Bamberger-Verkehrs auf unsre Odenwaldbahn von Osterburken aus zu leiten [1]).

Man kann die Rentabilität der Odenwaldbahn auf verschiedenen Wegen erstreben, entweder so, daß man ihr den Heilbronner Verkehr für ihre ganze Ausdehnung zuzuwenden sucht, ungeachtet der Gewißheit, daß derselbe bei dieser Methode durch den ihm aufgenöthigten Umweg zu einem relativen Minimum herabsinken, also die ganze Strecke nur verhältnißmäßig wenig befruchten wird, oder so, daß man den Heilbronner Verkehr durch Eröffnung der zweckmäßigsten Wege und durch Erschließung neuer Gebiete auf das Höchste steigert und mit der auf diese Weise erhöhten Ertragsfähigkeit der beiden Stücke Meckesheim-Mannheim und Osterburken-Würzburg (zusammen 15,7 Meilen) den Minderertrag des dadurch weniger frequentirten Mittelstückes Meckesheim-Osterburken (8,4 Meilen) ausgleicht. Die letzte Methode ist unzweifelhaft volkswirthschaftlich die richtigere und wohlthätigere und wir befürchten von ihr schlimmsten Falles keine finanziellen Nachtheile.

Müssen wir dieses Urtheil schon mit Rücksicht auf die bereits bestehenden unmittelbar anschließenden Bahnen fällen, so werden wir in demselben bei einem Blick auf das umgebende weitere allmählig sich ausbildende Eisenbahnnetz noch mehr bestärkt. Schon im ersten Abschnitt haben wir hervorgehoben, daß der Neckarelzer Umweg die Aussicht der Heilbronner Bahn auf den ganzen sehr bedeutenden Mainz-Augsburger Verkehr abschneidet; und daß er den

---

[1]) Der durchgehende Verkehr auf der Odenwaldbahn wird durch die Jagstfelder Gabelbahn nicht gefährdet, da auf letzterer die Entfernung von Meckesheim bis Osterburken 10,1, auf ersterer, welche überdieß den Vortheil einheitlichen Betriebs voraus hat, nur 8,4 Meilen beträgt.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

nicht minder wichtigen Neunkircher Verkehr über Zweibrücken-Landau-Karlsruhe auf dem kürzesten Weg durch unser Land zu führen droht, anstatt ihn auf der für uns entschieden vortheilhafteren Linie Mannheim-Heilbronn zu erhalten. Nur die Abkürzung über Sinsheim gewährt ferner Aussicht, für diese Route wenigstens etwas von dem Frankfurt-Augsburger Verkehr zu gewinnen, der mit Herstellung der Würzburg-Gunzenhauser Linie für die Bruchsaler Linie verloren ist. In allen diesen Verhältnissen liegen Eventualitäten, welche die Odenwaldbahn durch Umgehung ihrer ganzen Länge nach unfruchtbar zu machen drohen.

Weit aus die schlimmste Seite des Neckarelzer Anschlusses, um derentwillen allein schon das Aufgeben derselben uns gerechtfertigt scheint, ist aber die mit demselben untrennbar verbundene Gefahr der **Mümlingsbahn.** Sie würde von Mainz wie von Frankfurt aus nicht nur mit Heilbronn die kürzeste Verbindung herstellen, sondern weit nach Süden hin bis zum Bodensee eine sehr schwer zu bestehende Konkurrenz für unsre sämmtlichen Hauptbahnen, einschließlich der noch nicht völlig geborenen Kinzigthalbahn schaffen [1]). Baden ist nun freilich rechtlich nicht verpflichtet, die Fortsetzung der Mümlingsbahn von Eberbach nach Neckarelz zu gestatten, auch wenn es von Neckarelz nach Jagstfeld gebaut haben sollte, und wir setzen voraus, daß keine badische Regierung es unterlassen wird, von ihrem Rechte Gebrauch zu machen. Bei allem dem legen wir aber doch einen sehr großen Werth darauf, die thatsächliche Durchführbarkeit unsres Rechtes so gut als möglich zu sichern, und eine solche sehr werthvolle Sicherung finden wir in dem Verlassen der Neckarelzer, und der Herstellung der Sinsheimer Bahn. Mit jener wäre nahezu die Hälfte der uns so nachtheiligen Linie erbaut worden, und daß dann die Abwehr der zweiten Hälfte sehr viel schwieriger wäre, leuchtet nicht nur von selbst ein, sondern es ist auch Thatsache, daß mit dem Auffiellen des Neckarelzer Anschlusses die Aussichten der Mümlingsbahn gestiegen, mit dem Wiederverlassen desselben gefallen sind. Andererseits gewährt die Sinsheimer Linie die kürzeste, selbst eine die Mümlingsbahn an Kürze übertreffende Verbindung zwischen Mainz und Heilbronn (20,9 gegen 21,1 Meilen) und macht dadurch den Bau der Mümlingsbahn, indem sie ihr die Hälfte des erwarteten Verkehrs zum Voraus entzieht, viel unwahrscheinlicher. Und in demselben Maaße, in welchem die für den durchgehenden Verkehr bestimmte, aber durch unsre Sinsheimer Linie auf den von Frankfurt kommenden Verkehr beschränkte Mümmlingsbahn an Aussicht verliert, um so mehr werden die natürlichen Interessen des hessischen Odenwalds, die ganz in Uebereinstimmung mit den unsrigen den nächsten Ausweg nach Heidelberg und Mannheim suchen, Gelegenheit finden, sich nachdrücklich geltend zu machen. Erhält in Folge davon eine hessische Odenwaldbahn ihren natürlichen Endpunkt in Hirschhorn, so können wir Eberbach durch eine Zweigbahn damit verbinden und dadurch dieser sehr berücksichtigenswerthen Stadt, indem wir ihr den nächsten Weg nach Heidelberg eröffnen, einen viel größern Dienst erweisen, als wenn wir zum Schaden des Ganzen die Mümmlingsbahn an ihr in einer Richtung vorbeiführen lassen, welche für sie von sehr untergeordnetem Interesse ist. Uns scheint, unser juristisches Recht, die Fortsetzung der Mümmlingsbahn quer durch unser Land an der schmalsten Stelle zum Nachtheil unsrer sämmtlichen Staatsbahnen zu verbieten, hat eine sehr erwünschte thatsächliche Sicherung dadurch erhalten, daß die von jener Bahn drohende Konkurrenz zum Voraus in der glücklichsten und nachdrücklichsten Weise, die überhaupt möglich ist, nämlich dadurch abgewendet wurde, daß durch die projektirten Bahnen zahlreichere Interessen eine noch vollständigere Befriedigung erhalten, als sie von der Konkurrentinn erwarten konnten, und befürchten wir von der Sinsheimer und der Osterburkener Linie keine bedenkliche Gefährdung der Odenwaldbahn, so schreiben wir der erstern noch das weitere große Verdienst zu, die Aussichten der Mümmlingsbahn, die alle unsre Bahnen bedroht, sehr herabgedrückt zu haben.

---

[1]) Mainz-Heidelberg-Neckarelz-Heilbronn 22,5 Meilen.
Mainz-Dieburg-Eberbach-Neckarelz-Heilbronn 21,1 Meilen.
Frankfurt-Heidelberg-Neckarelz-Heilbronn 22,4 Meilen.
Frankfurt-Dieburg-Eberbach-Neckarelz-Heilbronn 17,6 Meilen.
Frankfurt-Bietigheim über Bruchsal 23,7, über Dieburg und Heilbronn 21,6 Meilen.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Nach der ausführlichen Begutachtung des wesentlichen Inhalts der vorliegenden Staatsverträge, können wir uns in Betreff

der einzelnen Vertragsbestimmungen

sehr kurz fassen. Um die Verbindung Heilbronns mit dem Rhein herzustellen müssen zwei Bahnen, von Meckesheim nach Jagstfeld, und von Jagstfeld nach Heilbronn, die erste durch die Badische, die zweite durch die Württembergische Regierung erbaut werden. Durch den ersten Vertrag verpflichten sich deßhalb diese beiden Regierungen gegenseitig (Art. 1) unter Zustimmung der wegen Wimpfens mitbetheiligten Hessischen Regierung, die genannten Bahnen zu bauen, so daß beide, von außerordentlichen Hindernissen abgesehen, in längstens 3 Jahren in Jagstfeld zusammentreffen. Der Bau nach Osterburken und nach Mergentheim ist dagegen je einer Regierung allein, dort der Württembergischen, hier der Badischen überlassen, weßhalb je die andere Regierung der Bauenden den Bau gestattet, soweit er durch das Territorium der erstern zieht. (Art. 1 der betr. Verträge). Die Baufrist ist im ersten Falle auf 12 Jahr bestimmt, im zweiten bis zu dem Zeitpunkt erstreckt, in welchem von Krailsheim bis Mergentheim gebaut sein wird. (Art. 22 der betr. Verträge); hat Württemberg die Osterburkener Linie in 12 Jahr nicht gebaut, so kann Baden von diesem Vertrag einseitig zurücktreten, während Württemberg sich einen ähnlichen Vorbehalt hinsichtlich der Mergentheimer Bahn nicht gemacht hat. Diese Fassung der Verträge gab zu dem Zweifel Anlaß, ob Württemberg auch verpflichtet sei, nach Osterburken zu bauen. Wir können diesen Zweifel nicht theilen, da die sämmtlichen Verträge als ihren Zweck angeben, es sollten die bestimmten Eisenbahnen im gegenseitigen Interesse und kraft gegenseitigen Rechtes hergestellt werden, und da speziell die Befugniß Badens, von dem Osterburkener Vertrag eventuell einseitig zurücktreten zu dürfen, auf das unzweideutigste auch das entgegengesetzte Recht voraussetzt, bei dem Vertrag zu beharren und dessen Vollzug, und zwar nach Ablauf der vertragsmäßigen Frist, alsbald zu verlangen. Die Frage hat übrigens ihre praktische Bedeutung dadurch verloren, daß die Königl. Württemb. Regierung in einer abschriftlich dem hohen Hause mitgetheilten Note sich zum Bau der Osterburkener Bahn verpflichtet erklärt, wobei wir nur zu bemerken haben, daß wir darin nicht eine über den Vertrag hinausgehende Konzession Württembergs, sondern nur eine Bestätigung des Vertrags zu erkennen vermögen [1]).

Die Osterburkener Bahn braucht nach Art. 22 nicht ihrer ganzen Länge nach auf einmal, sondern sie kann zunächst nur für die Strecke Osterburken-Möckmühl gebaut und in Betrieb gesetzt werden (nach 12 Jahren muß sie ganz gebaut sein). Gegen die frühere Herstellung dieser vorzugsweise badisches Gebiet durchziehenden Strecke haben wir nichts einzuwenden, und auch die weitere Zusage Badens, auf Verlangen Württembergs dieselbe zu bauen und bis zu Vollendung der Bahn bis Jagstfeld in Betrieb zu nehmen, scheint uns unbedenklich, da der Bau durch Baden für Rechnung Württembergs geschehen soll und über die Uebernahme des Betriebs ein besonderer Vertrag vorbehalten ist, in welchem Baden selbstverständlich den zu zahlenden Pachtzins mit Rücksicht auf den wahrscheinlichen Ertrag festsetzen wird. Verlangt umgekehrt Baden die Herstellung der Strecke Osterburken-Möckmühl vor Erbauung der ganzen Bahn, so wird sie auf badische Rechnung entweder durch die badische oder die württembergische Verwaltung erbaut und von Baden betrieben werden; baut Württemberg, so ist ihm in diesem Falle das Baukapital mit 4% zu

---

[1]) Ohne Zweifel wird Württemberg in eignem Interesse so bald als möglich bauen. Würden aber auch die Lücken der Linie Würzburg-Mergentheim-Krailsheim-Hall-Heilbronn vor dem Bau der Osterburkener Bahn ausgefüllt, so hätten wir auch davon nichts zu befürchten. Denn jene Linie hat eine Länge von 25 Meilen, gerade so wie die über Würzburg-Mosbach-Meckesheim nach Heilbronn, und letztere hat den Vorzug einheitlichen Betriebs.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

verzinsen bis die ganze Jagstthalbahn (in längstens 12 Jahren) hergestellt ist und dann ihrer ganzen Länge nach in Württembergischen Betrieb übergeht. Auch diese Bestimmung ist unbedenklich, da Baden den Antrag, von welchem die Anwendbarkeit derselben abhängt, natürlich nur dann stellen wird, wenn voraussichtlich der Ertrag der Strecke Osterburken-Möckmühl mindestens 4% des Anlagekapitals und die Betriebskosten deckt.

Eine ähnliche Stipulation ist in Art. 22 des Vertrags über die Mergentheimer Linie enthalten. Sie braucht vertragsmäßig erst bis zu dem Zeitpunkt hergestellt zu werden, in welchem von Krailsheim bis Mergentheim gebaut sein wird; auf Verlangen Württembergs ist aber Baden bereit, auch schon früher zu bauen, wogegen jenes, insoweit der Reinertrag der Tauberthalbahn von Wertheim bis Mergentheim nicht 4% des für den Bau und das Betriebsmaterial aufgewendeten Betrags erreicht, zu dem noch fehlenden Betrag das auf die Strecke Lauda Mergentheim entfallende Betreffniß zuzuschießen hat. Die Bestimmung kann uns nie nachtheilig werden, da die Betriebskosten der Tauberthalbahn durch deren Verlängerung jedenfalls verhältnißmäßig geringer werden.

Im Uebrigen enthalten die Verträge nur die erforderlichen Ausführungsbestimmungen, ohne nennenswerthe Abweichungen von den Vorschriften älterer mit Württemberg abgeschlossener Eisenbahnverträge. Nur das Eine mag noch hervorgehoben werden, daß nach Art. 19 der Verträge die betreffende Betriebsverwaltung den Transport der Briefe, Zeitungen und Fahrpoststücke jeder Art, sowie des die Postgegenstände begleitenden Personals im Gebiet des andern Staates in den für den eignen Verkehr bestimmten Wagen unentgeltlich zu besorgen hat, soweit es ohne besondern Aufwand möglich ist. Werden dagegen zu diesem Zweck besondere Wagen oder Wagenräume verlangt, so muß dafür entsprechende Vergütung geleistet werden. Diese einfachen Grundsätze über Entschädigung für Beförderung der Post, welche durch Art. 19 des II. Vertrags auch auf die bereits bestehenden Bahnen Mühlacker-Bruchsal und Mühlacker-Pforzheim ausgedehnt werden, verdienen volle Billigung.

Die den Verträgen beigefügten Schlußprotokolle, welche den Ständen nur zur Kenntnißnahme mitgetheilt sind, enthalten keine der ständischen Zustimmung unterliegenden Bestimmungen.

Schließlich haben wir uns noch über die uns zur Berichterstattung zugewiesenen

Petitionen

zu äußern. Es sind dies:

1) eine Petition des Gemeinderaths und der Handelskammer von Mosbach für die Neckarelzer,
2) drei Petitionen der Handels- und Gewerbsleute des Amtsbezirks Neckarbischofsheim für die Neckarbischofsheimer,
3) eine Petition des Gemeinderaths von Sinsheim für die Sinsheimer Linie; endlich
4) eine Petition der Vertreter der Stadt Eppingen und der übrigen Gemeinden des Amtsbezirkes Eppingen, die Errichtung einer Eisenbahn über Eppingen betreffend.

Die unter 1—3 genannten Petitionen sind durch den Druck sämmtlichen Mitgliedern dieses hohen Hauses bekannt geworden; wir glauben deßhalb eine Wiederholung ihres Inhalts, und was die unter 1 und 2 erwähnten betrifft, auch eine Widerlegung desselben unterlassen zu können, da wir unsre abweichenden Ansichten nach Erwägung aller nach unsrem Urtheil in Betracht kommenden Punkte bereits oben entwickelt haben.

Die Eppinger Petition bittet um eine Eisenbahn, welche den Bezirk von Meckesheim aus über Eppingen nach Heilbronn oder nach Bretten oder nach Bruchsal durchziehe, und stützt sich für dieses Gesuch auf die dichte und wohlhabende Bevölkerung, auf den Reichthum des Bezirks an den mannigfaltigsten Produkten und auf den lebhaften

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

dadurch hervorgerufenen Verkehr. Die Bedeutung dieses fruchtbaren Bezirkes, dessen Hauptstadt übrigens durch die Sinsheimer Linie einer Eisenbahn beträchtlich näher gerückt wird, ist nicht zu verkennen; wie aber Großh. Handelsministerium, an welches die Vertreter schon vor 2 Jahren sich gewendet haben, ihre Wünsche nicht zu erfüllen vermochte, so können auch wir dieselben, da noch sehr bedeutende andere kostspielige Eisenbahnbauten für Jahre die finanziellen Kräfte des Landes in Anspruch nehmen, zur Zeit nicht befürworten.

Die Anträge Ihrer Kommission, durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren, gehen dahin:

1) den mit der Königl. Württembergischen, bezw. Großh. Hessischen Regierung abgeschlossenen drei Staatsverträgen über den Bau und Betrieb
   a. einer Eisenbahn von Meckesheim über Sinsheim, Rappenau, Wimpfen nach Jagstfeld;
   b. einer Eisenbahn von Lauda-Königshofen nach Mergentheim;
   c. einer Eisenbahn von Jagstfeld über Neudenau, Möckmühl, Adelsheim nach Osterburken die Genehmigung zu ertheilen.
2) die Petitionen von Mosbach, Neckarbischofsheim und Sinsheim als durch diesen Beschluß erledigt zu erklären,
3) über die Petition von Eppingen zur Zeit zur Tagesordnung überzugehen.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg