

125 Jahre Meckesheim - Rappenauer Eisenbahn 1868 - 1993

Rudolf Petzold

a. Zur Einleitung

Das Verkehrswesen des 19. Jahrhunderts war von einer unvorstellbar stürmischen Entwicklung der Eisenbahnen bestimmt. Sie begann mit der Eröffnung der Stockton - Darlington - Bahn in England im Jahre 1825. Das Ereignis wirkte nicht nur dort sensationell, auch auf dem europäischen Kontinent und im damals noch immer politisch zerrissenen Deutschland horchte man auf. Weitsichtige Männer erkannten sehr schnell, welche Bedeutung das neue Verkehrsmittel in der Zukunft haben würde. In Deutschland war es vor allem der aus Reutlingen stammende Friedrich List, der bereits 1833, bevor noch die erste Bahn überhaupt in Deutschland fuhr, den Entwurf eines Eisenbahnnetzes vorlegte, das alle wichtigen deutschen Städte ohne Rücksicht auf innerdeutsche Grenzen miteinander verbinden sollte. List hatte sehr deutlich erkannt, daß das neue Verkehrsmittel nicht nur ungemein große wirtschaftliche Vorteile bot, sondern gerade in Deutschland auch mithelfen könne, die Kleinstaaterei zu überwinden. Daß mancher deutsche Souverän dies ebenfalls erkannt hatte und, um den dauerhaften Bestand seiner Herrschaft fürchtend, die Neuerung nach Kräften zu bremsen suchte, sei nur am Rande erwähnt.

Während noch 1833 z.B. in Bayern, Sachsen und Preußen Pläne zum Bau von Eisenbahnlinien konkrete Formen annahmen, meinte der badische Staatsrat C.F. Nebenius: *Die Anlegung einer Eisenbahn gehört nicht zu den dringenden Bedürfnissen in unserem Lande.*[1)] Im Dezember 1835 begann schließlich das Eisenbahnzeitalter in Deutschland mit der Eröffnung der, allerdings nur 6 km langen, Ludwigsbahn Nürnberg - Fürth. Nur wenige Monate später wurden die Arbeiten an der ersten deutschen Fernbahn Leipzig - Dresden aufgenommen und 1839 abgeschlossen.

Überall in Deutschland setzte nun ein eifriges Planen und Bauen ein. Aber nicht ein großes, nationalen Interessen dienendes Netz hatte man im Sinn, vielmehr baute jedes Land Bahnen nach eigenen, begrenzten Bedürfnissen und ohne Rücksicht auf Nachbarn oder übergeordnete Gesichtspunkte. Erst später begann man, die einzelnen Strecken mühsam zusammenzustückeln, so Durchgangsverbindungen schaffend, wie sie eine florierende Wirtschaft nun einmal braucht.

b. Auch im Südwesten beginnt der Bahnbau

Was aber tat sich im deutschen Südwesten? 1837 erfuhr man in Karlsruhe, daß jenseits des Rheins eine Bahn von Straßburg nach Basel geplant wurde. Sehr schnell erkannte man, daß damit der gesamte Nord-Süd-Verkehr auf die linke Rheinseite abzuwandern drohte und Baden das Nachsehen hätte. Jetzt wachten die Verantwortlichen auf und handelten erstaunlich schnell. Schon im Februar 1838 wurden beide Kammern zu einem außerordentlichen Landtag einberufen, das von diesem verabschiedete Eisenbahngesetz bereits am 29. März verkündet. Als wichtigsten Punkt sah es den Bau einer Bahnlinie von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe und Freiburg zur schweizerischen Grenze vor. Im September 1840 wurde als erstes Teilstück die Linie Mannheim - Heidelberg eröffnet.

Nicht ganz so schnell waren die Württemberger. Erst im Oktober 1845, als die badische Hauptbahn schon Freiburg erreicht hatte, nahmen sie ihre erste Strecke Cannstadt-Untertürkheim in Betrieb.

c. Ein Netz entsteht

Wie schon weiter oben dargelegt, verfolgten die ersten Planungen überall, so auch hier, ausschließlich landesinterne Interessen. Je weiter der jeweilige Bahnbau aber fortschritt, desto dringlicher wurde auch die Frage nach der Verknüpfung beider Teile. Baden dachte an eine Linie von Durlach über Pforzheim ins württembergische Bietigheim, konnte man so doch den aus Nordwesten kommenden Verkehr länger auf der eigenen Hauptbahn halten, Württemberg hingegen favorisierte eine Verbindung von Bietigheim nach Bruchsal, Heilbronn wiederum, seit 1848 Endpunkt der württembergischen Nordbahn, forderte einen Anschluß über Wiesloch nach Heidelberg. Damit war auch unser Raum erstmals in die Bahnbauüberlegungen einbezogen. Die Handelskammer Mannheim präzisierte diesen Gedanken noch und schlug eine Linienführung von Wiesloch über Sinsheim, Reihen, Kirchardt, Bonfeld, Biberach (also an Rappenau vorbei) nach Heilbronn vor[2)].

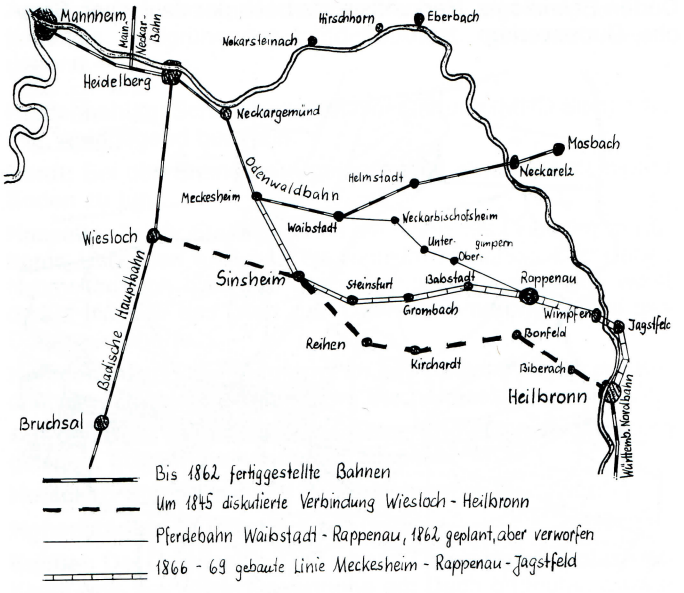


Abb. 1 Planspiele zwischen Rhein und Neckar

Karlsruhe allerdings fand an diesem Gedanken überhaupt keinen Gefallen, bedeutete er doch, daß der Transitverkehr nach Südosten, kaum auf der Hauptbahn angekommen, diese schon wieder verlassen müßte. Da auch Württemberg an dieser aus seiner Sicht zu weit nördlich gelegenen Verbindung kein großes Interesse zeigte, konzentrierte sich der nachbarschaftliche Streit auf die Frage: Durlach - Pforzheim -Bietigheim oder Bietigheim - Bretten - Bruchsal? Keine Seite gedachte der anderen entgegenzukommen, und so entstand die Gefahr, die Badener bauten ihre Linie Durlach - Pforzheim bis zur württembergischen, diese die ihre aber von Bietigheim in Richtung Bruchsal bis zur badischen Grenze, insgeheim hoffend, die jeweils andere Seite würde dann schon weiterbauen. Der Abgeordnete Mathy beschrieb in der Sitzung der 2. Kammer des badischen Landtags am 23. Januar 1851 die groteske Situation so:

Dann würden beide Nachbarn ein merkwürdiges Denkmal deutscher Einigkeit der Mit= und Nachwelt überliefert haben. Dann würden . . . bei Enzberg und Kleinvillars zwei Bahnhöfe stehen. An dem Einen würden . . . die Reisenden und Waaren, welche sich auf der Paris=Wiener Route bewegen, abgeladen, und in Omnibus und Wagen verpackt an den nächsten württembergischen Bahnhof, vielleicht bis Bietigheim gebracht werden. Durch ähnliche Fahrgelegenheit würde der weit bedeutendere nordwestliche Verkehr, von Bruchsal aus, dem andern Bahnhofe übermittelt werden[3].

d. Baden und Württemberg einigen sich

So weit kam es denn aber doch nicht. Die politische Entwicklung erzwang erst einmal eine Denkpause; das Revolutionsjahr 1848 und der badische Aufstand 1849 ließen alle Diskussionen ruhen. Und als sie danach wieder aufgenommen wurden, einigte man sich verhältnismäßig schnell. Am 4. Dezember 1850 schlossen beide Kontrahenten einen Staatsvertrag über den Bau der Verbindungsstecke Bietigheim - Bretten - Bruchsal; Anfang 1851 stimmte dem auch der Landtag zu.

Am 1. Oktober 1853 wurde sie als erste Verbindung der badischen mit den württembergischen Staatsbahnen eröffnet. Gebaut hatte sie in ihrer ganzen Länge Württemberg, Baden sich lediglich das Recht vorbehalten, den auf seinem Gebiet liegenden Teil gegebenenfalls zurückkaufen zu können. Daß diese Entscheidung richtig war, beweist nicht zuletzt die Tatsache, daß heute eine der Neubaustrecken der Bundesbahn für ihre Hochgeschwindigkeitszüge dieser Linie folgt.

(Die Konkurrenzlinie Durlach - Pforzheim - Bietigheim wurde übrigens genau zehn Jahre später in Betrieb genommen: Am 1. Juni 1863 erreichte sie bei Mühlacker die schon bestehende Verbindung Bruchsal - Bietigheim.)

e. Der Bahnbau beginnt auch im Kraichgau

Nach und nach wurden die badischen Staatsbahnen auch mit denen aller anderen Nachbarn verbunden. Schon 1846 war das durch die Main-Neckar-Bahn Frankfurt - Heidelberg mit Hessen geschehen. 1859 folgte bei Waldshut der erste Anschluß an die Schweiz, 1861 mit der Eröffnung der Rheinbrücke Kehl - Straßburg die Verbindung zur französischen Ostbahn und 1865 bei Maxau die mit der Pfalz. Bayern war zu diesem Zeitpunkt das einzige Nachbarland, mit dem es noch keine Eisenbahnverbindung gab.

Der Blick der Planer ging also nach Nordosten, in Odenwald und Bauland bis Würzburg, in ein Gebiet, das bis dahin noch durch keine Bahn erschlossen war. Am 27. Januar 1862 vereinbarten Baden und Bayern vertraglich den Bau der Odenwaldbahn Heidelberg - Würzburg.

Diese Linie ist ein besonders eindringliches Beispiel für die Engstirnigkeit, mit der damals noch Eisenbahnpolitik gemacht wurde. Da über Mosbach gebaut werden sollte, bot sich als einzige logische Linie das Neckartal an. Unglücklicherweise waren aber Neckarsteinach und Hirschhorn hessisch, also Ausland, und in Karlsruhe niemand bereit, *so schnell als möglich aus dem Lande herauszufahren und eine Bahnlinie für das Ausland zu bauen[4].*

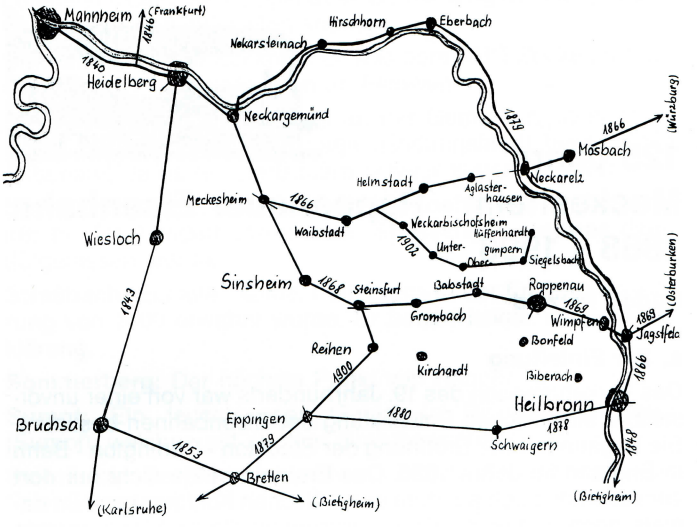


Abb. 2 Die Entstehung des Eisenbahnnetzes im nördlichen Kraichgau und südlichen Odenwald

12. 9. 1840	*Mannheim - Heidelberg*
10. 4. 1843	*Heidelberg - Karlsruhe*
1. 8. 1846	*Frankfurt - Heidelberg*
25. 11. 1848	*Bietigheim - Heilbronn*
1. 10. 1853	*Bietigheim - Bruchsal*
23. 10. 1862	*Heidelberg - Mosbach*
11. 9. 1866	*Heilbronn - Jagstfeld*
1. 11. 1866	*Mosbach - Würzburg*
25. 6. 1868	*Meckesheim - Rappenau*
8. 8. 1869	*Rappenau - Jagstfeld*
27. 9. 1869	*Jagstfeld - Osterburken*
10. 10. 1878	*Heilbronn - Schwaigern*
24. 5. 1879	*Neckargemünd - Jagstfeld*
15. 10. 1879	*Grötzingen - Eppingen*
8. 8. 1880	*Eppingen - Schwaigern*
15. 11. 1900	*Eppingen - Steinsfurt*
15. 10. 1902	*Neckarbischofsheim - Hüffenhardt*

Was also tat man? Bis Neckargemünd folgte man natürlich dem Neckartal, bog dann aber nach Süden ins Elsenztal ab und baute über Meckesheim - Waibstadt nach Neckarelz. Da blieb man zwar auf der ganzen Länge im *Inland,* mußte aber die Asbacher Höhe mit ihren starken Steigungen und den Bau zweier Tunnel in Kauf nehmen. Am 23. Oktober 1862 wurde die

ca. 53 km lange Strecke Heidelberg - Mosbach eröffnet; gerechnet hat sie sich nie, und mit der dann doch noch gebauten Neckartallinie über Eberbach - 1879 eröffnet - verlor sie ihre Bedeutung als Durchgangsbahn schon wieder. Seit 1945 die Neckarbrücke bei Obrigheim gesprengt und nicht wieder aufgebaut wurde, ist sie zudem nur noch eine fast bedeutungslose Stichbahn.

f. Pferde- oder Lokomotivenbahn?

Aber auch von einer anderen Seite drohte ihr schon von Anfang an Gefahr. Mit der Streckenführung über Meckesheim - Waibstadt war die Odenwaldbahn unserem Raum sehr nahe gerückt, so daß es nicht verwundert, wenn bald Gedanken laut wurden, die Staatssaline Rappenau in irgendeiner Form an diese anzubinden. Der Gedanke wurde auch in Karlsruhe sehr schnell aufgegriffen, war doch der Gütertransport von und zur Saline nicht unbedeutend. Bisher wickelte diese einen nicht unbeträchtlichen Teil ihres Warenverkehrs über eine Umschlaganlage bei Heinsheim auf dem Neckar ab. Das war aber nicht nur umständlich und zeitraubend, die sehr wechselhafte Wasserführung des Neckars ließ den Schiffsverkehr oft genug gänzlich ruhen. Bei einem Anschluß an die Bahn blieb man von solcherlei Unwägbarkeiten für alle Zukunft verschont.

1862 legte die großherzogliche Regierung den Plan vor, die Saline Rappenau mit der Station Waibstadt zu verbinden. Gedacht war an den Bau einer *guten Straße* über Ober- und Untergimpern sowie Neckarbischofsheim. Krümmungen und Steigungen sollten so konzipiert werden, daß sie auch zur Verlegung eines Gleises benutzt werden konnte, auf dem mit Pferden Steinkohlen und sonstige Betriebsmittel wie umgekehrt die Salinenerzeugnisse *wohlfeil* transportiert werden könnten. Für den Bau der Pferdebahn waren 454 000 fl im Bahnbudget vorgesehen.

Die Stände erkannten die Notwendigkeit einer Anbindung der Saline an die Bahn durchaus an. Da aber Sinsheim und einige andere Gemeinden des Elsenz- und Kraichgaues in Petitionen ersucht hatten, die Verbindung nicht von Waibstadt aus, sondern von Meckesheim über Sinsheim zu bauen, beschlossen sie, vor einer Entscheidung auch diese Linie untersuchen zu lassen.

Am 19. November 1862 legte die damit beauftragte Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues ihr Untersuchungsergebnis vor. Es sprach in fast allen Punkten gegen die Waibstadter Linie. Die Baukosten wären zwar etwas geringer, die stärkeren Steigungen würden den kleinen Vorteil durch höhere Betriebskosten aber wieder aufzehren.

Die *volkswirthschaftlichen Verhältniße* stellten sich für diese Linie noch ungünstiger dar.

	Linie Rappenau - Neckarbischofsheim - Waibstadt	Linie Rappenau - Sinsheim - Meckesheim
a. Orte, welche von der Bahn berührt werden, oder im Umkreis von 2 Stunden entfernt liegen	14.	24.
b. Bevölkerung derselben	9 947 Seelen	22 919 Seelen
c. Flächenmaß der Orthsgemarkungen	26 501 Morgen	61 918 Morgen
d. Steuerkapital	7 284 130 fl	17 401 920 fl
e. Kaufleute und Krämer	131	261
Fracht- und Reisefuhrwerke	3 Fuhrleute mit 8 Pferden	11 Fuhrleute mit 47 Pferden
Wirthschaften	39	96
Mühlen	9	32
(Mahl= und Säge.) mit	22 Mahlgängen	82 Mahlgängen[5]

Alle diese Zahlen veranlaßten die Gutachter, der Sinsheimer Linie das Wort zu reden.

Es wird hier eine viel bevölkertere und wohlhabendere Gegend mit bedeutenden Wasserkräften, in welcher bei der großen Anzahl israelitischer Bewohner viel Handel und Verkehr ist, und welche bis jetzt von den Eisenbahnen ziemlich entfernt ist, in das Eisenbahnnez gezogen, während bei der Neckarbischofsheimer Linie von der Bahn verhältnismäßig wenig Orte mit geringerer Bevölkerung, welche ohnehin nahe an der Odenwaldbahn liegen, berührt werden[6].

Eine Pferdebahn wurde grundsätzlich abgelehnt, da ihr Betrieb teurer, dazu *viel schwerfälliger, unsicherer und langsamer*[7] sei.

Die nachträglich noch hinzugezogene Direktion des Verkehrswesens stimmte in ihrer Einschätzung mit der Oberdirektion völlig überein: Beide empfahlen den Bau der Sinsheimer Linie und den Betrieb mit Lokomotiven; die Pferdebahn war damit vom Tisch!

g. Seitenbahn oder Verbindungsbahn

Soweit stimmten also beiden Seiten überein, danach aber begannen schon die Differenzen. Beide betrachteten die projektierte Linie nicht nur unter lokalen Gesichtspunkten, sondern sahen ihre Bedeutung auch in der überregionalen Eisenbahnplanung, zogen daraus aber recht unterschiedliche Schlußfolgerungen.

Die Baudirektion wollte ihr nur die Bestimmung einer Seitenbahn zubilligen und sie in Rappenau enden lassen. Im Falle ihrer Verlängerung nach Heilbronn befürchtete sie nämlich für die erst vor einigen Monaten eröffnete Teilstrecke der Odenwaldbahn Meckesheim - Mosbach den Verlust des aus dem Heilbronner Raum nach Heidelberg und Mannheim gerichteten Verkehrs. Sie verneinte deshalb auch ihre Dringlichkeit und meinte, vorerst würde es genügen, *die Straße von Rappenau bis Waibstadt in einen guten Stand zu sezen, womit dem zunächst vorliegenden Bedürfniß der Saline wie der Gemeinden entsprochen wäre*[8].

Anders die Betriebsdirektion. Sie sah zwar ebenfalls die Nachteile, die der Odenwaldbahn bei einem Weiterbau von Rappenau nach Heilbronn erwachsen würden, erkannte aber, *daß durch das Rappenauer Eisenbahnprojekt die Frage der Eisenbahnverbindungen mit dem nördlichen Theile von Württemberg und mit Heilbronn . . . in ein neues Stadium getreten ist.*[9*]

*) Zu jener Zeit waren weder die Neckartalbahn noch irgendeine Linie von Heilbronn aus ins Hohenlohische, also in Richtung Würzburg oder Nürnberg, gebaut. Insofern war die Entscheidung, Weiterbau von Rappenau nach Heilbronn oder nicht, schon von großer Bedeutung für die zukünftige Planung.

Sollte aber doch nach Heilbronn weitergebaut werden, empfahl die Baudirektion unter Umgehung Wimpfens über Bonfeld und Biberach zu fahren, da dies der kürzere und wesentlich billigere Weg sei. Die Betriebsdirektion dagegen wollte über Wimpfen und Jagstfeld, weil sie an den bedeutenden Verkehrszuwachs durch die dortigen Salinen dachte.

Der Berichterstatter des Handelsministeriums zog aus beiden Gutachten seine eigenen Schlußfolgerungen. Für ihn war der Weiterbau über Wimpfen und Jagstfeld selbstverständlich. Vor allem hoffte er, einen großen Teil des bisher auf dem Neckar abgewickelten Verkehrs auf die neue Bahn umlenken zu können. Wie bedeutend dieser war, wurde mit Zahlen aus dem Jahresbericht der Heilbronner Handelskammer für 1861 belegt. Danach waren dort

zu Berg angekommen 2851 Schiffe und Nachen mit 1 412 100 Zentner Güter

zu Thal abgegangen 2650 Schiffe und Nachen mit 513 588 Zentner Güter[10]

Darin waren weder 2 Mill. Stück Bretter enthalten noch was unterhalb Heilbronns, etwa bei den Salinen Jagstfeld und Wimpfen, angekommen und abgegangen war.
Weiter heißt es:

Von den Gütern, welche 1861 in Heilbronn zu Wasser angekommen sind, wollen wir beispielsweise nur erwähnen:

Brennholz	*147 677*	*Zentner*
Steinkohlen	*855 994*	*"*
Eisen, Gußwaaren usw.	*62 196*	*"*
Kaffee	*40 122*	*"*
Zucker	*29 767*	*"*

Abgegangen sind von Heilbronn:

Früchte	*228 013*	*Ztr.*
Sägewaaren	*46 095*	*"*
Oelkuchen	*53 634*	*"*
Steine	*41 105*	*"*
Knochenmehl u. künstlicher Dünger	*30 181*	*"*
Gyps, Erde usw.	*27 355*	*"*

Auf der Eisenbahn sind in Heilbronn
angekommen 772 052 Zentner, und
abgegangen 1 187 820 "

Summa: 1 959 872 Zentner.[11]

Seinen Optimismus, einen großen Teil der bisher auf dem Neckar transportierten Güter auf die Bahn holen zu können, begründete der Berichterstatter damit, *daß der Transport auf dem Neckar wegen Wassermangel häufig unterbrochen ist, und derselbe wegen der vielen Krümmungen und wegen des starken Gefälls zu Berg beschwerlich und deßhalb und weil keine Dampfboote als Schlepper verwendet werden können, auch kostspielig ist.*[12]

Dazu sah er *durch die Verbindung mit dem sehr bevölkerten, fruchtbaren und wohlhabenden Elsenzthal und Kraichgau sowie mit den Salinen Rappenau, Wimpfen und Jagstfeld*[13] bedeutende Güter auf die Bahn zukommen. *Schon die Erzeugnisse der drei Salinen und deren Bedarf an Brennmaterial, welche durch die Meckesheim-Rappenauer Bahn befördert werden, fallen bedeutend ins Gewicht, ebenso bedeutend werden aber auch die landwirthschaftlichen Erzeugnisse sein, welche jene Gegend auf die Eisenbahn bringen wird, so wie die Bezüge an Brennmaterial (Steinkohlen u.s.w.), welches diese Gegend bedarf, da hier die Brennmaterialpreise den höchsten Stand im Lande erreicht haben.*[14]

Aus alledem zog er den Schluß: Die Bahn muß nicht nur gebaut werden, sondern auch so schnell wie möglich.

h. Es wird verhandelt

Damit waren im Grundsatz die Würfel für die Linienführung Meckesheim - Sinsheim - Rappenau - Jagstfeld gefallen. Zur Verwirklichung bedurfte es allerdings noch bedeutender Vorarbeiten. Auf württembergischer Seite endete die Nordbahn nach wie vor in Heilbronn. Zwar war schon 1858 ihr Weiterbau über Jagstfeld zur badischen Grenze beschlossen worden, geschehen war aber noch nichts. Es galt also, die Vorbedingungen für den Bau zwischen Baden, Württemberg und Hessen auszuhandeln, dazu die genaue Linienführung festzulegen und die Finanzierung zu sichern. Das mit der Verhandlungsführung beauftragte Handelsministerium konnte bereits am 26. November 1863 mitteilen, die Gespräche mit den beiden anderen Partnern *sind bezüglich der Verbindung der Odenwaldbahn mit Heilbronn soweit gediehen, daß zum Abschluß eines Vertrags geschritten werden kann.*[15]

Die ursprüngliche Absicht Badens, die Bahn von Rappenau unter Umgehung des hessischen Wimpfen direkt nach Heilbronn zu führen, mußte fallengelassen werden, dafür *waren die Königlich Württembergischen Bevollmächtigten nicht zu bestimmen.*[16] Zur Finanzierung des schwierigen Teilstücks Rappenau - Wimpfen - Jagstfeld sollten alle drei Partner mit je einem Drittel der Kosten beitragen, Bau und Betrieb der Gesamtstrecke aber Baden besorgen. Das von Württemberg und Hessen bereitgestellte Kapital sollte in den ersten zehn Jahren mit drei vom Hundert, danach mit vier vom Hundert verzinst werden, Baden aber das Recht erhalten, die Zuschüsse *zu jeder Zeit nach vorausgegangener dreimonatiger Kündigung zurückzubezahlen.*[17]

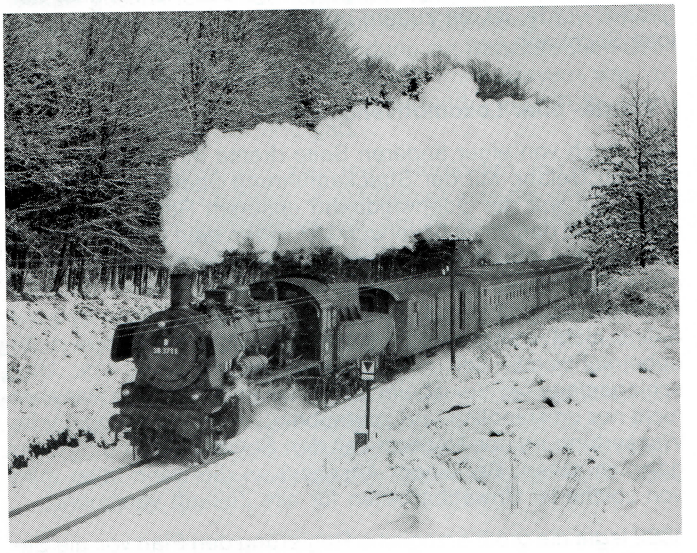


Abb. 3 Eilzug, gezogen von einer Lokomotive der Baureihe 38 im Bereich der Wasserscheide zwischen Grombach und Babadt

Die wirtschaftliche Bedeutung der neuen Bahn wurde vom Handelsministerium außerordentlich optimistisch eingeschätzt. Zwar würde das Teilstück Rappenau - Jagstfeld mit 26 200 Fuß württembergischen Maßes*) 1 772 300 fl verschlingen, die Meckesheim - Rappenauer Bahn aber durch diese Fortsetzung erst ihre volle Bedeutung erhalten.

*) ca. 9 km

*Der dieser Bahn zu Theil werdende Verkehr mit **drei** der bedeutendsten Salinen - ein Verkehr, welcher den Wechselfällen am wenigsten ausgesetzt ist, wird der Meckesheim = Jagsfelder Bahn schon eine angemessene Rentabilität sichern. Noch mehr wird diese aber gesteigert werden durch die kürzeste Verbindung mit Heilbronn (der ersten Handelsstadt Württembergs) und des nordwestlichen Theils von Württemberg mit dem Rhein. Diese Verbindung wird auf den Ertrag der Mannheim = Heidelberg = Meckesheimer Linie eine sehr günstige Rückwirkung äußern. Auch wird die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in das wohlhabende und fruchtbare Elsenzthal und die Verbindung mit dem Jaxt = und Kocherthal (bei Jagsfeld) den Verkehr auf der Odenwaldbahn vermehren. Die Linie Meckesheim = Rappenau = Jagsfeld wird bei den bezeichneten günstigen Verhältnissen **mindestens** ebensoviel Reinertrag gewähren als die übrigen badischen Staatsbahnen. Da letztere von 1851 - 60 nach Abzug der Betriebs = , Bahnunterhaltungs = und Verwaltungskosten für die Stunde*) durchschnittlich 27 600 fl jährlich rein ertragen haben, so kann für die Linie Meckesheim = Rappenau = Jagsfeld mit 7 ½ Stunden ein Reinertrag von **mindesten** 200 000 fl gerechnet werden, wobei das zu 3 700 00 fl anzunehmende Baukapital zu 5 - 6% rentiren wird.*

. . . .

Für die Herstellung der Meckesheim = Jagsfelder Bahn sind, wenn nicht unvorhergesehene Hindernisse eintreten, drei Jahre, von der Genehmigung der Baupläne gerechnet, angenommen worden.[18]

Bei solch positiver Einschätzung verwundert es nicht, wenn das Handelsministerium *Seiner Königlichen Hoheit, dem Großherzog* den Bau der geplanten Strecke wärmstens empfahl.

*) die Wegstunde ist mit ca. 4,75 km anzusetzen.



Abb. 20 Neckarbrücke Wimpfen - Jagstfeld nach einer Lithographie von 1868

o. Doch noch Waibstadt - Rappenau?

Mit Eröffnung der schon genannten, ursprünglich aber etwas anders gedachten Verbindungsbahn Eppingen - Steinsfurt im Jahre 1900 war der Staatsbahnbau in unserem Raume beendet. Noch nicht gelegt hatte sich aber das Eisenbahnbaufieber, an dem vor allem Lokalpolitiker litten, die für ihre Gemeinden unbedingt einen Bahnanschluß anstrebten. Das galt für die zwischen der Odenwaldbahn Heidelberg-Mosbach und der Strecke Meckesheim-Jagstfeld ebenso wie für die zwischen dieser und der Kraichgaubahn Eppingen-Schwaigern.

Schon vor der Jahrhundertwende begann die Debatte um die Erschließung des nördlichen der beiden genannten Räume. Vor allem der Neckarbischofsheimer Bürgermeister und Landtagsabgeordnete Neuwirth machte sich für den Bau einer neuen Linie stark, war doch nach dem Scheitern der geplanten Verbindung Rappenaus mit Waibstadt Neckarbischofsheim im Eisenbahnschatten geblieben. Nachgedacht wurde damals über zwei Varianten:

a. Stichbahn von der Odenwaldbahn durch das Krebsbachtal über Neckarbischofsheim, Unter- und Obergimpern nach Siegelsbach oder Hüffenhardt;
b. Verbindungsbahn ebenfalls von der Odenwaldbahn ab Helmstadt durch das Wollenbachtal über Flinsbach, Bargen, Wollenberg, Hüffenhardt, Siegelsbach nach Rappenau oder Wimpfen.

Obwohl die Variante b. eigentlich logischer war, wurde a. gebaut. Das lag einmal an dem sehr aktiven Bürgermeister Neuwirth, der natürlich seine Stadt an der Bahn sehen wollte, aber auch an der badischen Regierung, die im Falle b. den Hauptverkehr aus dem neuerschlossenen Raum größtenteils in Richtung Württemberg abfließen sah. Man erhoffte sich von der geplanten Linie nämlich nicht nur regen Personen-, sondern auch bedeutenden Güterverkehr mit landwirtschaftlichen Produkten, vor allem aber mit Bausteinen aus den Sandsteinbrüchen in Siegelsbach und Untergimpern. Welche Bedeutung man diesen beimaß, geht aus dem Bericht vom 24. März 1900 zum Gesetzentwurf für den Bahnbau hervor. Da heißt es u.a.: *Sehr erwähnenswert sind auch die Steinbrüche in Untergimpern und Siegelsbach. Es wird da ein feinkörniger weißer Sandstein gewonnen, der sich hauptsächlich zu Bildhauerarbeiten, Verzierungen und Fassaden eignet. Besonders dieser Industriezweig hat sich in den letzten Jahren bedeutend entwickelt und für die große Beliebtheit seiner Erzeugnisse spricht die Tatsache, daß dieselben auf die weitesten Entfernungen verschickt werden.*[60]

Am 4. Juli 1900 verabschiedete also die badische Regierung das Gesetz über den Bahnbau und erteilte der Badischen Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft BLEAG in Karlsruhe die Bau- und Betriebskonzession. (Die BLEAG war eine Tochtergesellschaft der Westdeutschen Eisenbahn AG - WEG - die sich ihrerseits im Besitz der Firma Lenz & Co in Stettin befand.)

Die Bauarbeiten begannen im Frühjahr 1902 und schritten so zügig voran, daß die 17 km lange Strecke schon am 15. Oktober des gleichen Jahres eröffnet werden konnte.

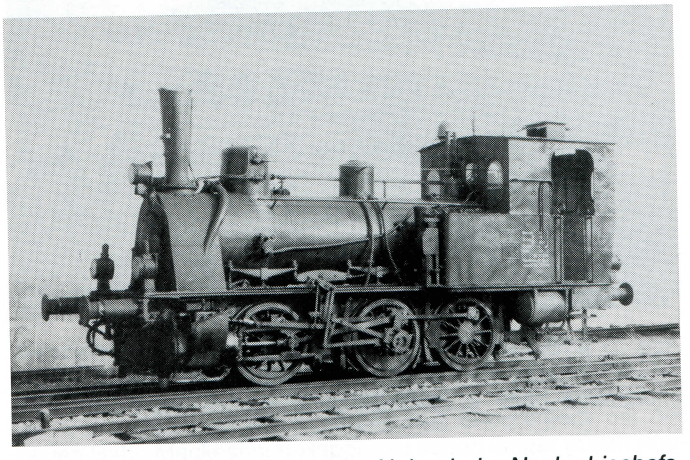


Abb. 21 Lokomotive, die auf der Nebenbahn Neckarbischofsheim - Hüffenhardt eingesetzt war (1896 von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe gebaut)

Der Verkehr entwickelte sich aber doch nicht so positiv, wie sich das die Planer gedacht hatten. Deshalb wandte sich die BLEAG am 17. April 1909 an Neuwirth und regte eine Verbindung ihrer Stichbahn mit der Staatsbahnstrecke Meckesheim-Jagstfeld an. Zur Begründung argumentierte sie u.a.:

Von unserem Aufsichtsrat ist die Frage angeregt worden, ob es nicht wünschenswert sei, zur Hebung des noch recht schwachen Verkehrs auf unserer Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt eine Verbindung von unserer Station Obergimpern nach Staatsbahnstation Rappenau der Strecke Meckesheim-Jagstfeld zu erstellen. Diese Verbindungsstrecke würde nur rund 5 km lang werden und technische Schwierigkeiten nicht bieten. Durch dieselbe würde der Verkehr sämtlicher Ortschaften der Hüffenhardter Linie und insbesondere der Städte Neckarbischofsheim und Waibstadt nach dem oberen Neckartal wesentlich erleichtert werden. Heilbronn ist eine gewerblich und industriell kräftige Stadt, so daß vielleicht auch von dort aus der Verkehr von Geschäftsleuten nach dem Badischen hin wesentlich durch die neue Verbindung gefördert werden könnte.[61)]

Voraussetzung für einen Bau sei allerdings, daß der dafür erforderliche Grund und Boden kosten- und lastenfrei zur Verfügung gestellt würde. Sollte Rappenau an einem Anschluß nicht interessiert sein, wäre dieser auch in Babstadt möglich; andernfalls könnte dieses zumindest eine Haltstelle bekommen. (Für Babstadt wäre das der zweite Bahnhof gewesen!)

Das an Neuwirth gerichtete Schreiben ging gleichzeitig auch an die betroffenen Gemeinden, die aber wenig Interesse zeigten, so daß der Vorstoß im Sande verlief.

Noch einmal, 1951, kam die Anschlußfrage auf den Tisch; diesmal ging die Initiative allerdings vom Bad Rappenauer Bürgermeister Hagner aus. Am 19. Juni wandte er sich an die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft AG in Duingen, Kreis Alfeld, die die in Konkurs geratene BLEAG 1932 übernommen hatte. Seine Bitte, die Verbindung beider Bahnen noch einmal zu überdenken, begründete er u.a. so:
Bad Rappenau würde . . . zu einem beachtlichen Mittelpunkt in wirtschaftlicher wie auch in kultureller und gesundheitsfördernder Hinsicht. Bad Rappenau besitzt z.B. heute eine große Gewerbeschule, welche von den Schülern sämtlicher Nachbargemeinden besucht wird. Daneben besteht hier eine Landw. Berufsschule für Mädchen und Knaben. Zur Zeit wird eine 200 Siedlerstellen = 400 Wohnungen umfassende Nebenerwerbssiedlung gebaut, in welcher etwa 1 400 Menschen Aufnahme finden sollen.[62)]

Die Antwort aus Duingen klang allerdings wenig tröstlich:
Bei dem derzeitigen Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse sind derartige Bahnprojekte jetzt schwerer denn je zu verwirklichen. Die wirtschaftliche Lage der meisten Eisenbahnen ist leider so, daß sie einen schweren Existenzkampf zu führen haben und daher kaum in der Lage sind, irgendwelche Mittel für derartige Projekte zu erwirtschaften.[63)]

So blieb es denn auch diesmal beim Versuch - bis heute!

Quellenverzeichnis

Gemeindearchiv Kirchardt, A 55

Generallandesarchiv Karlsruhe (Kurz GLA)
233 - 11317, 32947, 32967, 33016-17, 237 - 16606, 16606, 16655 - 56

Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen
Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen Zweite, neubearbeitete und ergänzte Auflage 1938

Konnerth, Michael: Die Rappenauer Saline und ihre Geschichte, Selbstverlag der Stadt Bad Rappenau 1990

Kuntzemüller, Albert: Die badischen Eisenbahnen, Verlag G. Braun, Karlsruhe 2. Auflage 1953

Der Landbote Lokalblatt für den Amtsbezirk Sinsheim und Umgebung Jahrgänge 1866 - 68 im Stadtarchiv Sinsheim

Moderne Zeiten: Geschichten über Posthalterei, Eisenbahn, Elektrizitätswerk, Wasserleitung, Automobil und andere Annehmlichkeiten Sinsheimer Hefte Nr. 6 Selbstverlag Sinsheim Febr. 1993

Petzold, Rudolf: Siegelsbach, ein Heimatbuch
Selbstverlag der Gemeinde Siegelsbach 1986

Sinsheimer Eisenbahn-Chronik, zusammengestellt von Gottfried Stigge Stand Februar 1993

Stadtarchiv Bad Rappenau A 1203 - 06, B 27

Stadtarchiv Bad Wimpfen Ratsprotokolle 1868 - 69

Walz, Werner: Die Eisenbahnen in Baden-Württemberg
Motorbuch Verlag Stuttgart, 2. Auflage 1984

Wimpfener Zeitung, Jahrgang 1908

Anmerkungen

1) Walz, Seite 20
2) GLA 237 - 16655
3) daselbst (Beilage Nr. 2 zum Protokoll der 75. öffentlichen Sitzung vom 23. Januar 1851)
4) Kuntzemüller, Seite 52
5) GLA 237 - 16606 (Bericht des Handels- an das Finanzministerium vom 23. Januar 1863)
6) daselbst
7) ,,
8) ,,
9) ,,
10) ,,
11) ,,
12) ,,
13) ,,
14) ,,
15) GLA 233 - 33016 (Bericht des Handelsministeriums an das Großh. Staatsministerium vom 26. November 1863)
16) daselbst
17) ,,
18) ,,
19) GLA 233 - 33016 (Vorstellung und Bitte des Gemeinderathes der Stadt Sinsheim in Betreff einer Eisenbahn=Anlage von Rappenau über Sinsheim nach Meckesheim vom 12. April 1864)
20) GLA 233 - 33016 (Staatsvertrag zwischen Baden, Hessen und Württemberg vom 31. März 1864)
21) GLA 233 - 33016 (Gutachten des Handelsministeriums für das Staatsministerium vom 1. August 1865)
22) daselbst
23) ,,
24) ,,
25) ,,
26) ,,
27) GLA 233 - 33016 (Bericht des Handelsministeriums für das Staatsministerium vom 20. März 1866)
28) daselbst
29) ,,
30) ,,

31) GLA 237 - 16606 (Schreiben der Steuerdirection an das Finanzministerium vom 21. September 1864)
32) GLA 233 - 33016 (Bericht des Handelsministeriums an das Staatsministerium vom 1. August 1865)
33) daselbst
34) GLA 237 - 16606 (Schreiben der Steuerdirection an das Finanzministerium vom 19. Sept. 1865)
35) daselbst
36) ''
37) ''
38) ''
39) GLA 233 - 33016 (Bericht des Handelsministeriums an das Staatsministerium vom 21. August 1866)
40) daselbst
41) ''
42) ''
43) ''
44) ''
45) ''
46) ''
47) ''Der Landbote'', Lokalblatt für den Amtsbezirk Sinsheim und Umgebung vom 30. Aug. 1866
48) daselbst vom 12. Ja. 1867
49) '' '' 2. Mai 1867
50) '' '' 16. Juni 1868
51) '' '' 20 Juni 1868
52) Stadtarchiv Bad Rappenau, B 27
53) Landbote vom 25. Juni 1868
54) daselbst
55) ''
56) Moderne Zeiten, Seite 45
57) Landbote vom 25. Juni 1868
58) daselbst vom 7. Nov. 1868
59) '' '' 5. Aug. 1869
60) Petzold, Seite 288
61) Stadtarchiv Bad Rappenau, A 1204
62) daselbst
63) ''
64) Gemeindearchiv Kirchardt, A 55
65) daselbst
66) ''
67) ''
68) ''
69) Wimpfener Zeitung vom 21. Jan. 1908
70) Stadtarchiv Bad Rappenau, A 1206
71) daselbst
72) '' , A 1203
73) ''