



Bad Rappenauer Heimatbote

Heimatgeschichtliche Veröffentlichung des Heimat- und Museums-
vereins Bad Rappenau sowie der Stadt Bad Rappenau

Babstadt



Bonfeld



Fürfeld



Grombach



Heinsheim



Obergimpren



Treschklingen



Wollenberg



16. Jahrgang

Dezember 2006

Nr. 17



Der kurze Traum von einer Pferdebahn zwischen Rappennau und Waibstadt

Hans-Heinz Hartmann

Die rasante Entwicklung der Eisenbahn und des Eisenbahnnetzes Mitte des 19. Jahrhunderts bedeutete einen ungeheueren Fortschritt für den Güter- und Personenverkehr verglichen mit der Anfang des Jahrhunderts noch sehr beschränkten Leistungsfähigkeit der Straßen und der Transportmittel in unserem Raum. Über den Zustand der Straßen in den abgelegeneren Gebieten des Großherzogtums Baden, die meist nichts anderes als bessere Feldwege waren, berichtet der badische Justizbeamte Schippel 1810: „Die Reisenden, die ihr Verhängnis in diese Bezirke führe, wußten zu bezeugen, in welchem jammervollen Zustand die Wege wären, vorzüglich schlecht und unbrauchbar aber wären die Wege im Ort Rappennau und seiner Gemarkung“. Die Tagesleistung der von Tieren gezogenen Fuhrwerke betrug 30 bis höchstens 50 km, was natürlich zu hohen Gütertransportkosten führte. Ein mit Kutsche Reisender konnte 5,5 bis höchstens 12 km in der Stunde zurücklegen.

Die Entdeckung des Salzvorkommens im badischen Rappennau 1822 und die zur Salzproduktion im salzarmen Baden in kürzester Zeit zu bauende Saline brachte in dem verkehrsunünstig gelegenen Rappennau allerdings viele Probleme mit sich, die rasch gelöst werden mussten. Für das durch mühsames Treideln mit Schiffen neckaraufwärts transportierte, für den Bau der Saline gebrauchte Material und das zum Siedebetrieb benötigte Brennmaterial, wie auch für das neckarabwärts Richtung Rhein zu transportierende, in der Saline produzierte Salz wurde 1823 wenigstens eine gute Straße, die so genannte Salinenstraße, von Rappennau bis zu einer Verladestelle (Lauer) am Neckar bei Heinsheim gebaut. Allerdings war der als wildester Fluss Deutschlands bekannte Neckar zur Güterbeförderung wegen der Risiken von Hochwasser, Niedrigwasser, Untiefen, Stromschnellen, Vereisung und Eisgang sehr unsicher und unzuverlässig. Selbst bei besten Bedingungen dauerte ein Schiffstransport von Mannheim zum Rappennauer Salinen-Lauer bei Heinsheim 5–7 Tage.

Der umständliche und zeitraubende Gütertransport auf dem Neckar, aber auch die unter dem schlechten Zustand der Straßen und Transportfahrzeuge leidenden Transportzeiten für Waren und auch für Reisende führte zu Überlegungen, wie man diese Zustände verbessern könnte.

Nachdem 1840 zwischen Heidelberg und Mannheim eine Eisenbahnlinie eröffnet wurde, 1843 die Verbindung bis zur Schweizer Grenze ausgebaut war, gab es schließlich bald auch länderübergreifende Bahnverbindungen nach Hessen 1846, nach Württemberg 1853 und nach Frankreich 1861. Mit der Eröffnung der Odenwaldbahnlinie (Abb. 1) Heidelberg-Meckesheim-Mosbach-Würzburg 1862 war schließlich auch eine Verbindung des badischen Eisenbahnnetzes mit Bayern hergestellt. (Die Neckartalstrecke gab es erst ab 1879).

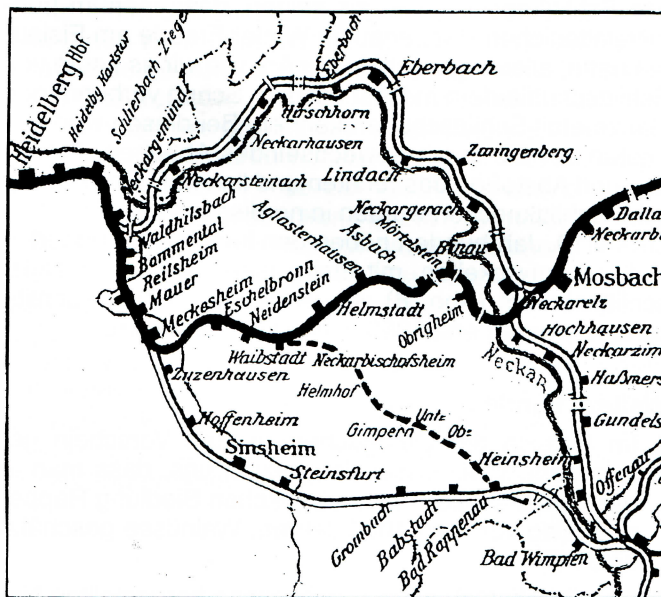


Abb. 1: Die 1862 eröffnete Odenwaldbahn Heidelberg-Meckesheim-Mosbach-(Würzburg), die 1862 projektierte Pferdeeisenbahnlinie Waibstadt – Saline Rappennau und die 1868 eröffnete Bahnlinie Meckesheim-Rappennau-Jagstfeld.

Durch die Streckenführung über Meckesheim-Waibstadt-Helmstadt war die Odenwaldbahn der Rappennauer Saline geographisch sehr nahe gerückt. Verständlich, dass man in Anbetracht der für die Staatssaline Rappennau bestehenden unbefriedigenden Transportverhältnisse an eine Anbindung der Saline an diese Odenwaldbahn dachte. Auch in Karlsruhe erkannte man die Notwendigkeit einer solchen Verbindung und zwar über Ober- und Untergimpfern-Neckarbischofsheim zur Rappennau nächstgelegenen Station an der Odenwaldbahn in Waibstadt. Diese Anbindung der Saline sollte deren Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der hessischen Saline Wimpfen und der württembergischen Salinen Offenburg und Friedrichshall erhalten und auch neue Absatzmärkte erschließen. Bei dem angestiegenen Güterverkehr von und zur Saline Rappennau war ein Transport auf Schienen durch die Möglichkeit, mehrere Wagen als Wagenzug hintereinanderzuhängen, aber auch wegen der höheren möglichen Transportgeschwindigkeit, bedingt durch geringere Reibung der auf Schienen laufenden Wagenräder, dem seitherigen Transport mittels Einzelkarren auf Erd- und Schotterwegen weit überlegen. Man schätzte die zu transportierende Gütermenge auf einer ebenen Bahnlinie zwischen Waibstadt und der Saline Rappennau auf 900.000 Zentner im Vergleich zu einer einfachen Straße, auf der höchstens 20.000 Zentner zu erwarten waren, da man wahrscheinlich für Frachtgüter auch weiterhin den billigeren Wasserweg benützen würde.

Bereits am 13. März 1862 während des Baues der Odenwaldbahn wurden vom Finanzministerium Karlsruhe Kostenberechnungen für eine Verbindung Rappennau-

Waibstadt angestellt. An Eisenbahnbetrieb mittels teuren Lokomotiven (Abb. 2) dachte man dabei zunächst nicht. Mit Blick auf gut funktionierende Pferdeeisenbahnen in Österreich (Abb. 3 u. 4) und Bayern (Abb. 5), einer Pferdebahn von Stuttgart nach Berg sowie die Pferdebahnprojekte Frankfurt–Bremen und Braunschweig–Hamburg³ plante man also eine gute Straße, deren Steigungen und Krümmungsverhältnisse ein Belegen mit Eisenschienen zur Nutzung als Pferdeeisenbahn ermöglichen sollte. Auf einer solchen Bahn konnten zwei Pferde etwa achtmal soviel Nutzlast bewegen wie auf einer Straße. Pferde waren wesentlich billiger⁴ als eine damals mit 20 PS fahrende 40 PS-Dampflokomotive mit Tender (Kosten ca. 26000 Gulden gegenüber 20 Pferden = 2000–4000 Gulden).

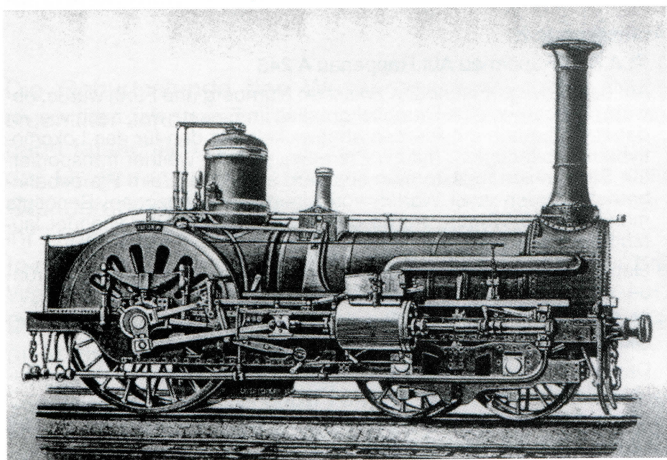


Abb. 2: Auf der Odenwaldbahn ab 1862 eingesetzte Lokomotive der Firma „Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe“.

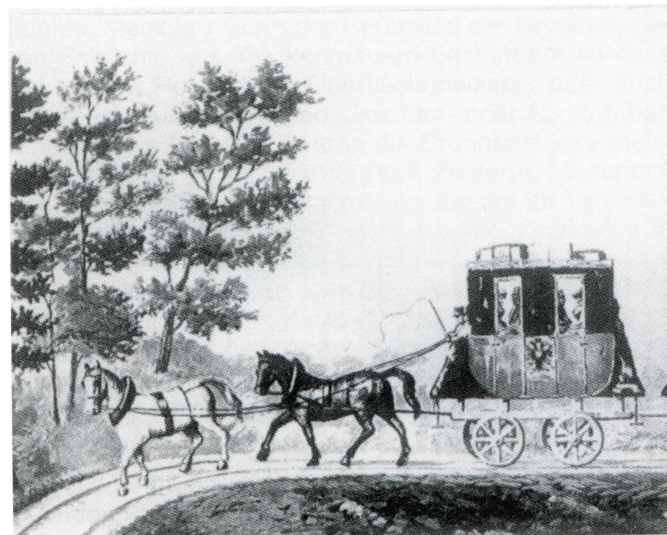


Abb. 3: Personentransport auf der Pferdeeisenbahn Linz-Budweis (Deutsches Museum München).

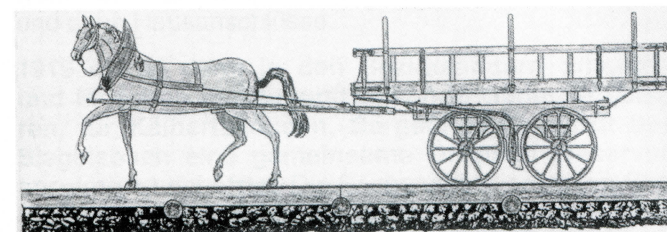


Abb. 4: Speziell für Salztransport konstruierter Güterwagen der Pferdeeisenbahn Linz-Budweis.



Abb. 5: Auf der Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg-Fürth wurde wegen der für die Lokomotive benötigten teuren Steinkohlen der Hauptbetrieb mit Pferden abgewickelt. Dabei wurden zwei Wagen von einem Pferd, mehrere Wagen von zwei Pferden gezogen. (Litho bei C. Trummer, Nürnberg).

Für den Bau einer Pferdebahn als Stichbahn von Waibstadt zur Saline Rappennau waren laut Bericht des Handelsministeriums Karlsruhe vom 18. Oktober 1862 (Abb. 6) im Eisenbahnbaubudget 1862/63 schließlich 454.000 Gulden vorgesehen⁶ Allerdings sind nach Bekanntwerden dieser Pläne von einigen Gemeinden an der Elsenz Petitionen nach Karlsruhe gegangen, in denen man darum gebeten hat, die Pferdebahn von Rappennau über Sinsheim nach Meckesheim zur Odenwaldbahn zu führen. Im November 1862 kam es durch die Großherzogliche Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus Karlsruhe zu einer vergleichenden Prüfung beider Trassen bezüglich der volkswirtschaftlichen Verhältnisse. Dabei ergab sich für das Einzugsgebiet der Linie Rappennau-Sinsheim-Meckesheim eine wesentlich größere Wirtschaftsfläche mit mehr Ortschaften und größerer Bevölkerung, unter den Bewohnern mehr Kaufleute und Handel treibende Juden, mehr Gastwirtschaften und Mühlen und auch ein höheres Steuerkapital als für das Einzugsgebiet der Linie Rappennau–Neckarbischsheim–Waibstadt.⁷

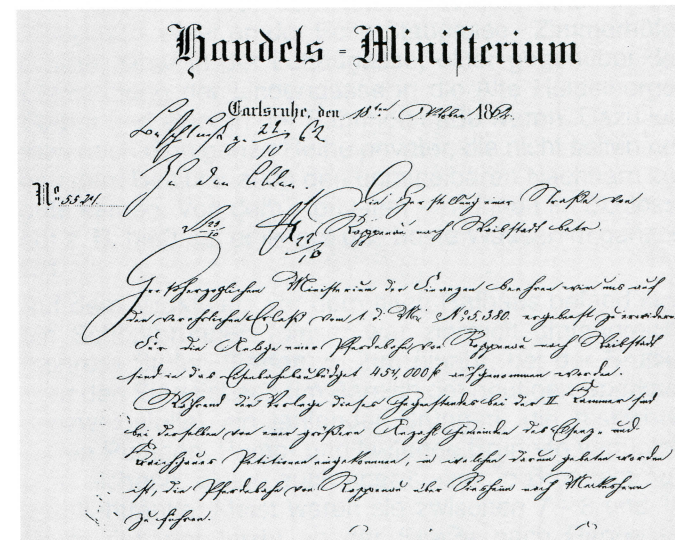


Abb. 6: Schreiben des Handelsministeriums Karlsruhe 18. Okt. 1862 „Großherzoglichem Ministerium der Finanzen beehren wir uns auf den verehrlichen Erlaß vom 1. d. Mts. Nr. 5380 ergebenst zu erwidern: Für die Anlage einer Pferdebahn von Rappennau nach Waibstadt sind in das Eisenbahnbaubudget 454.000 Gulden aufgenommen worden.“

Auf Grund dieser Fakten wurde schließlich die Sinsheimer Linie trotz einer längeren Trasse und höherer Baukosten bevorzugt. Allerdings plädierte das Handelsministerium anstatt einer mit Pferden und nur bis zur Saline Rappennau betriebenen Stichbahn, für Betrieb mit Lokomotiven und auch für einen Weiterbau der Bahnlinie über Wimpfen nach Jagstfeld. Berechnungen hatten ergeben, dass die täglichen Betriebskosten bei Lokomotivbetrieb bei ca. 15,45 Gulden liegen, gegenüber ca. 38 Gulden bei Pferdebetrieb⁶. Eine Dampflokomotive war, abgesehen von Aufnahme von Wasser und Heizmaterial, während des ganzen Arbeitstages in Betrieb, während Pferde höchstens 7–8 Stunden pro Tag arbeiten konnten. Die für den Dampflokomotivbetrieb auf der neuen Strecke benötigten Steinkohlen konnten jetzt über das bereits vorhandene Eisenbahnnetz kostengünstig antransportiert werden. Die mit Dampflokomotiven betriebene Eisenbahnlinie zur Saline Rappennau als Endpunkt wurde am 25. Juni 1868, das Verbindungsstück nach Jagstfeld am 8. August 1869 dem Verkehr übergeben.

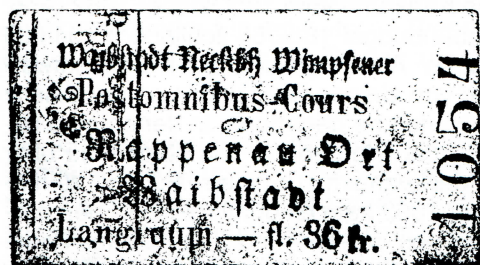


Abb. 7: Fahrkarte 1868 Rappennau-Waibstadt der Pferde-Postomnibuslinie Waibstadt-Neckarbischofsheim-Rappennau-Wimpfen.

Anstatt der 1862/63 geplanten, auch für Personenverkehr gedachten Pferdeisenbahn Waibstadt-Rappennau gab es ab 1868 einen Pferdepost-Omnibusverkehr auf dieser Strecke (Abb. 7). 1902 wurde eine von dem an der Odenwaldbahnlinie errichteten Bahnhof Neckarbischofsheim-Nord abzweigende Stichbahn über Obergimpfern allerdings nicht nach Rappennau, sondern nach Höffenhartd gebaut.

Quellen

- C. Asmus, Die Ludwigs-Eisenbahn (1984)
- M. Konnerth, Die Rappennauer Saline und ihre Geschichte (1990)
- R. Petzold, 125 Jahre Meckesheim-Rappennauer Eisenbahn. In Bad Rappennauer Heimatbote 5 (1993)
- R. L. Temming, Illustrierte Geschichte der Eisenbahn (1976)

Anmerkungen:

- 1 St.A.Bad Rappennau Abt.Rappennau A 243
- 2 Auf der Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth wurde, obwohl dort bereits eine Dampflokomotive im Einsatz war, nach wie vor der Hauptbetrieb mit Pferden abgewickelt. Mit den für den Lokomotivbetrieb benötigten, mittels Pferdewagen von weither transportierten Steinkohlen musste man sparsam umgehen. Beim Pferdebahnbetrieb wurden zwei Wagen von einem Pferd gezogen. Benötigte man mehrere Wagen, wurde der Zug von zwei hintereinander laufenden Pferden gezogen.
- 3 Geplant vom hessischen Oberbergrat Henschel, dem späteren Gründer der Lokomotivfabrik Henschel.
- 4 St.A. Bad Rappennau Abt. Fürfeld A 343 (Realteilung J. M. Mayer 21. Okt. 1844) Ein Pferd kostete damals 100–200 Gulden.
Das Königreich Württemberg, K. Statistisch-Topographisches Bureau (1863) S. 494. Kosten eines Pferdes 150 Gulden.
Stadt. A. Möckmühl, Inventare. Kosten von Pferden 1857: 75–125 Gulden, 1861: 112 Gulden, 1862: 65 Gulden.
- 5 V. Hentschel, Wirtschaftsgeschichte der Maschinenfabrik Esslingen 1846–1918 (1977)
- 6 GLA Karlsruhe 237/19791
- 7 GLA Karlsruhe 237/16606
- 8 W. Willhaus, Maschinenbaugesellschaft Heilbronn (2000) S.15