

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

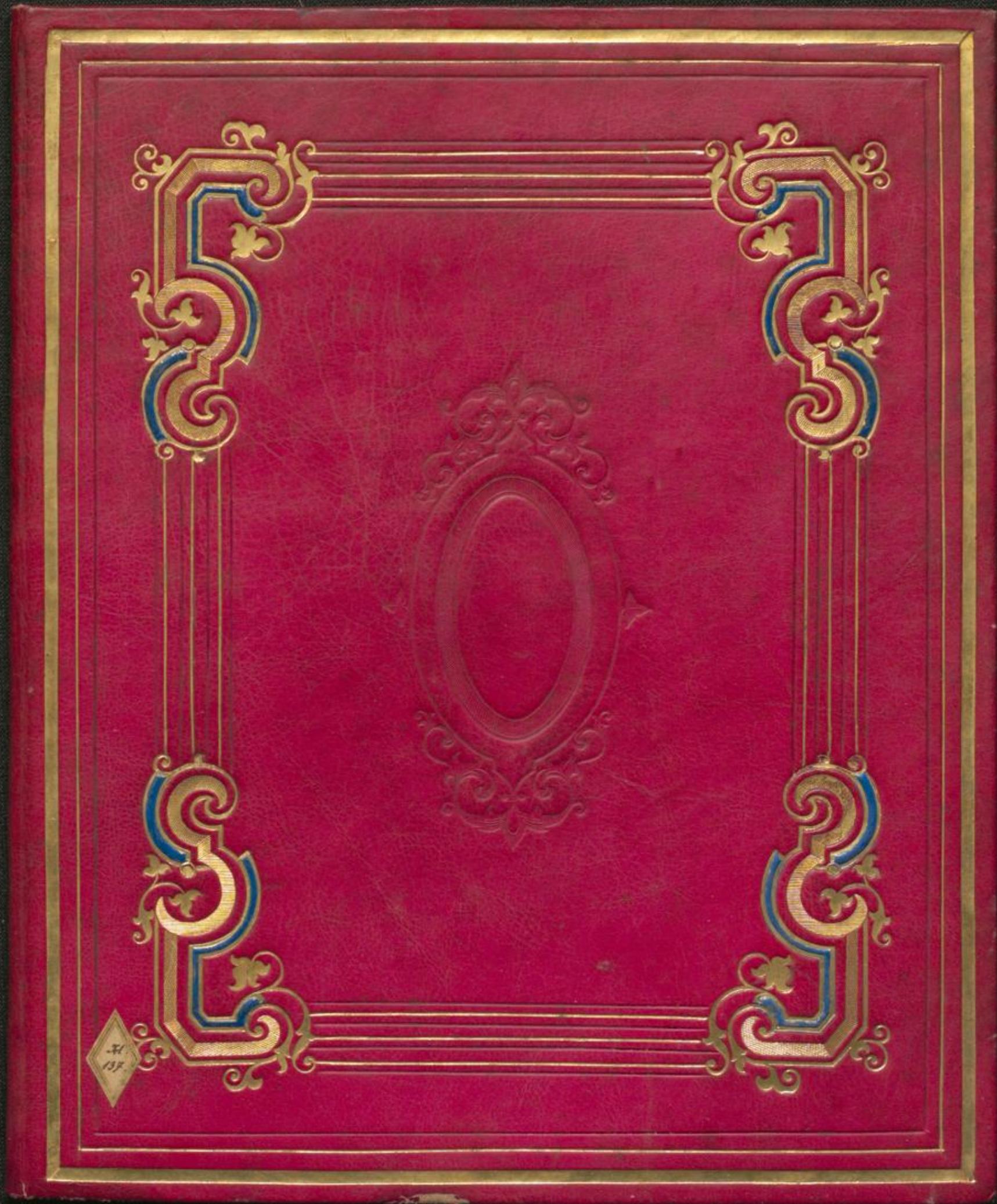
Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Denkschrift die Ausmündung der Odenwälder Eisenbahn zu Heidelberg betreffend

Heidelberg

[S.l., Heidelberg?], [1856]

[urn:nbn:de:bsz:31-247039](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-247039)



74
134

110. 81.
137.

Denkschrift

die

Ausmündung der Odenwälder Eisenbahn

zu Heidelberg betreffend.

Den

Hohen Factoren der Gesetzgebung Badens

ehrerbietigst dargelegt.

Handwritten text in a Gothic script, likely a title or heading.

98 B 76 580 RH

Handwritten text in a Gothic script, likely a title or heading.

Handwritten text in a Gothic script, likely a title or heading.

Handwritten text in a Gothic script, likely a title or heading.

Handwritten text in a Gothic script, likely a title or heading.

S

Ein seit Jahren gehegter Wunsch: die Verbindung des Obenwalbes Einleitung.
mit dem unser Land durchziehenden Eisenbahnwege und damit die Einführung
jener Gegend in den Weltverkehr, naht sich seiner Verwirklichung. Die Kunde
davon hat aller Orten, wo eine Berührung mit dem neuen Schienenwege
wünschenswerth wäre, theils freudige, theils ängstliche Bewegung hervorgerufen,
— Freude über den hochherzigen Entschluß unserer erleuchteten Regierung, ein
so großartiges Unternehmen im Augenblicke, wo die Segnungen eines hoffent-
lich lange andauernden Friedens mit Gewißheit zu erwarten sind, wenn nicht
selbstthätig zu ergreifen, doch durch entsprechende Garantien zu fördern, —
Sorge dagegen durch Uebergehung bei Ausführung des Vorhabens, von allen
traurigen Folgen einer solchen Isolirung betroffen zu werden! In letzterer Be-
ziehung ist es insbesondre unsere Stadt, deren Bewohner mit nicht geringer
Bestürzung vernahmen, daß nach dem Vorschlage der hohen Staats-Regierung
Wiesloch, anstatt Heidelberg, den Ausgangspunct der projectirten Bahn bilden
solle; mit freudigem Danke erfuhren sie aber, daß bei Gelegenheit der Bera-
thungen mit der II. Kammer eine Veränderung des Entwurfs dahin vorgeschlagen
wurde, statt ausschließlich Wiesloch, „Wiesloch oder Heidelberg“ als Ausgangs-
punct zu nennen. Die Vertreter der Stadt Heidelberg halten es unter diesen
Verhältnissen für unabweisbare Pflicht, den hohen Factoren der Gesetzgebung in

Folgendem die Ausführbarkeit der Eisenbahnanlage nach Heidelberg, gestützt auf ein technisches Gutachten, darzulegen und demselben eine Nachweisung der daraus für dies Unternehmen selbst entstehenden Vortheile zu hochgefälliger Prüfung und Berücksichtigung voranzuschicken; sie hoffen, daß diese Vorlage noch rechtzeitig genug erfolgen möge, um eine recht lebhaftere Theilnahme in Allen zu erwecken, welche zur Mitwirkung bei den zu fassenden Beschlüssen berufen sind.

I.

Heidelberg d. natürlichste Ausgangspunct.

Absatzquelle aller Producte des Odenwaldes.

Nahrungsquelle für dessen Bewohner.
a. durch Arbeit.

Die Stadt Heidelberg bildet den natürlichsten Ausgangspunkt der Bahn, sowohl in Bezug auf das Interesse des Odenwaldes, als in Bezug auf die Vermittlung des weiteren Verkehrs. Sie ist hierzu berufen durch ihre Lage, wie durch die seit Jahrhunderten bestehenden Verbindungen, welche unsere Stadt einerseits zur Absatzquelle der Bodenerzeugnisse und des Gewerbefleißes jener Gegend gemacht, dagegen ihr auch die Verbindlichkeit auferlegt hat, in schweren Zeiten ihre wirksame Hülfe für deren Nothstand nicht zu versagen. In beiden Beziehungen hat Heidelberg und seine Bewohner stets die wohlthätigste Wirksamkeit entfaltet. Die Früchte des sogenannten Baulandes und des Odenwaldes, das Holz seiner Berge, die Ergebnisse der Jagden, die Producte der Viehzucht, die Strohflechtereien und was von sonstigen Nahrungszweigen für weiteren Verkehr im ganzen Bereiche jener Gegend besteht, finden in Heidelberg ihre Abnehmer; — die Gemeinde sowohl, als die einzelnen Bewohner der Stadt, geben Hunderten ihrer Odenwälder Nachbarn das ganze Jahr hindurch mit Arbeit Verdienst und Brod, denn nicht allein die größere Zahl der eigentlichen Diensthöten hat dort ihre Heimath, vielmehr beschäftigt auch namentlich die Kernte, die Holzhauerei und sonstige Tagelohnarbeiten ganze

Massen der dortigen Bevölkerung im Banne von Heidelberg. Die engere Verbindung aber, welche hierdurch zwischen der bemittelteren Einwohnerschaft Heidelbergs und der ärmeren Klasse des Odenwaldes besteht, läßt die letztere nicht allein vorübergehende Nahrung hier finden, sie trägt vielmehr wesentlich zu ihrer Erhaltung bei, einmal durch Aufrechthaltung des Realcredits, der bei persönlicher Bekanntschaft leichter eingeräumt wird, sodann aber durch Werke der Mildthätigkeit, wie sie den Einzelnen sowohl, als namentlich in größerem Umfange an die Bezirksunterstützungskommission zur zweckmäßigen Verwendung fast alljährlich verabreicht werden. Es ist Thatsache, daß bei weitem der größere Theil von Kapitalien für den Odenwald und das Neckarthal aus Heidelberg dargeliehen sind, ebenso wie es feststeht, daß die Unterstützung für diesen Landestheil, so gerne und bereitwillig sie auch gereicht wird, durch ihre periodische Wiederkehr und die namhaften Summen, welche sie jeweils im Betrage von mehr denn tausend Gulden beansprucht, beinahe den Character einer neuen Besteuerung angenommen hat.

b. durch Creditbewilligung.

c. durch Unterstützung.

Welcher Ersatz würde aber dieser Gegend geboten, wenn ein so gewaltsamer Eingriff in ihren naturwüchsigem Verkehr geschehen, derselbe durch eine Hauptader, wie die Eisenbahn, mit dem kein anderes Transportmittel je concurriren kann, von seinem natürlichen Endziele abgelenkt und nach einem Orte hingewiesen würde, welcher in keiner Beziehung die Vortheile zu gewähren vermöchte, die Heidelberg in so reichem Maasse bietet? — Wird nicht voraussichtlich bei der Auflösung näherer Verbindung auch das Interesse für diese Gegend und ihren Nothstand erkalten und wird dieselbe, wenn ihr die Sympathieen der hülfreichen Nachbarschaft entzogen sind, in der ihr neuangewiesenen Richtung irgend eine Entschädigung finden können?

Folgen einer anderen Zugrichtung.

Folgen für Wiesloch.

Welcher Vortheil aber wird Wiesloch aus dieser Zugrichtung erwachsen? Ist es voraussichtlich, daß für diese Stadt irgend eine Verbesserung ihrer materiellen Lage dadurch erzielt werde?

Die Beantwortung aller dieser Fragen ist so nahe liegend, daß es wohl keiner Erörterung darüber bedarf; es dürfte genügen, ohne daß wir uns erlauben wollen damit einen Vorwurf auszusprechen, auf die Ausmündung der Main-Neckar-Eisenbahn in Friedrichsfeld hinzuweisen und dürfte nicht als eine gewagte Behauptung erscheinen, wenn wir für Wiesloch, als Endpunct einer Bahn, das gleiche Schicksal wie für jenen Ort — ein Vorbeieilen des Verkehrs, voraussetzen! Dies führt uns aber von selbst zu einer Betrachtung über

II.

Rentabilität der Bahn.

Großer Verkehr und Güterzug.

Personenbeförderung u. Localverkehr.

die Rentabilität der Bahn. Die Oberrheinische Bahn wird ihren Hauptertrag vom großen Verkehr erwarten müssen, es ist deshalb wohl von ganz entscheidender Wichtigkeit, diese Bahn mit der größten und bedeutendsten Handelsstadt des Landes, Mannheim, in möglichst nahe Verbindung zu setzen und ihr damit den Güterzug von Paris und dem nördlichen Frankreich nach dem mittlern und nördlichen Deutschland und seiner Begränzung zu sichern, während der Verkehr über Straßburg nur eine ganz unbedeutende weitere Strecke zu durchlaufen haben wird, um ebenfalls mittelst dieser Bahn weiter befördert zu werden. Es ist aber nicht allein der Güterverkehr, welcher einer Bahn Rentabilität verschafft, auch der Personenverkehr ist zu berücksichtigen, und hier wird insbesondre neben jenem in der bezeichneten weiteren Richtung der Localverkehr einen bedeutenden Einfluß ausüben, wenn die Zugrichtung über Heidelberg den Vorzug erhält. Wir gestatten uns in dieser Hinsicht auf die notorische

Thatsache hinzuweisen, daß die Verbindung von Heidelberg nach Würzburg, nach Heilbronn und nach Miltenberg durch regelmäßigen Postdienst unterhalten, jene mit dem ganzen Neckarthale noch außerdem durch Dampfschiffahrt und eine Menge Privatfahren gefördert wird, daß also die Bedeutung dieser Verkehrsstraße ebenso vom Staate gewürdigt, wie von Privatgesellschaften zum Vortheile ihrer Actienunternehmungen benützt wird. Dieser Localverkehr aber wird bei der Ausmündung in Heidelberg der Bahn in jedem Falle verbleiben, wenn auch bezüglich des größeren Verkehrs im Lauf der Jahre mancherlei Veränderungen eintreten sollten.

Mit diesen direkten Vortheilen steht aber noch ferner die Vermeidung eines nicht unbedeutenden Nachtheils in allernächster Verbindung, welcher bei der Richtung nach Wiesloch durch die erschwerte, kostspieligere und mühsamere Verwaltung sich ergeben würde, während diese bei der Ausmündung in Heidelberg mit jener der Großh. sowohl, als der Main-Neckar-Eisenbahn vollkommen in Einklang gebracht und damit eine wesentliche Förderung des ganzen Verkehrs auf die leichteste, zweckmäßigste und angenehmste Weise erzielt werden könnte.

Die Wichtigkeit dieser Thatsachen ist so einleuchtend, daß sie allein schon den Entschluß, Heidelberg als Ausgangspunkt der Bahn zu wählen, festzustellen geeignet sein dürfte; selbst wenn hier Terrainschwierigkeiten zu überwinden wären, welche anderwärts nicht, oder doch in geringerem Maaße zu erwarten sein würden.

Während wir uns aber vorbehalten, im Folgenden auch die Beanstan- dung größerer Terrainschwierigkeiten mit dem Gutachten eines anerkannten Sachverständigen zu widerlegen, erklären wir zugleich, daß die Stadtgemeinde Heidelberg in jeder Hinsicht das Unternehmen unterstützen wird, theils durch unent-

Vereinfachung der Verwaltung.

Besondere Leistungen Heidelberg.

gelliche Abtretung des Geländes, soweit solches Gemeindeguthum ist, theils durch Unterzeichnung einer namhaften Summe für die Gemeinde, wozu, wenn eine Actiengesellschaft die Ausführung unternimmt, die Vertreter der Stadt sich leicht verstehen dürften. Heidelberg kann sich dieser Leistungen um so eher unterziehen, als es sich für den östlichen Theil der Stadt um eine wahre Lebensfrage handelt, da dieser, wenn die Verbindung mit dem Neckarthale und Odenwalde gelöst und einer anderen Richtung zugewendet werden sollte, sich einer völligen und traurigen Isolirung ausgesetzt sehen und die letzte Hoffnung verlieren würde, je wieder mit jenem glücklicheren Theile der Stadt in die Schranken treten zu können, wohin die Anlage der Bahnhöfe jetzt den Verkehr fast ausschließlich gedrängt hat. Zu Gunsten dieses Stadttheils den Bahnhof an das östliche Ende der Stadt verlegt wissen zu wollen, hieße zwar in Heidelberg einen künstlichen Stapel errichten, und es dürfte ein solcher Antrag weder bei der hohen Regierung, noch bei einer Privatgesellschaft Anklang finden, dagegen dürfte es keinem Anstande begegnen, am östlichen Ende der Stadt eine Haltestation eintreten zu lassen, womit den Interessen dieses Theiles hinreichende Rechnung getragen wäre. Doch unser Interesse für die Sache führt uns zu weit, und wir müßten fürchten die Geduld unserer Leser zu ermüden, wollten wir hier noch in weitere Specialitäten eingehen, welche der Ausführung überlassen bleiben müssen. Nur die Hinweisung sei noch gestattet, daß die Ausmündung in Heidelberg für unsere wie für die Nachbarstadt Mannheim fast gleich wichtig, auch die bekanntlich nicht unbedeutenden Geldkräfte der Handel- und Gewerbetreibenden, sowie der Privaten beider Orte einem Actienunternehmen durch namhafte Betheiligung zuführen würde.

Dies vorausgeschickt, lassen wir nun

III.

ein technisches Gutachten über die Ausführbarkeit der Ausmündung bei Heidelberg und beziehungsweise Verbindung mit den daselbst befindlichen Bahnhöfen der Großherzoglichen und der Neckar-Main-Eisenbahn hier folgen. Technisches Gutachten.

Bekanntlich liegen die Bahnhöfe bei Heidelberg vor der Ausmündung des Neckarthales auf der Rheinebene, die Stadt erstreckt sich von da auf einem Dreiecke südllich bis zum Fuße des Vorgebirgs, nördlich bis zum Neckarufer, die östliche Stadtgränze bildet die Spitze dieses Dreiecks, wo die Neckarthalsstraße einerseits von der senkrecht anstehenden Bergwand begränzt wird.

Um nun eine zweckmäßige, den Anforderungen der Neuzeit entsprechende Verbindung der projectirten Obenwälder- und beziehungsweise Neckarthalbahn mit den bestehenden Bahnhöfen auf der westlichen Stadtseite herzustellen, könnte entweder

1) die Bahn längs des linken Neckarufers von Neckargemünd ab auf der Bergwand bis in die Nähe des Hausackers (nach dem Punkte A.), daselbst die Chaussee überschreitend, auf einem circa 24' hohen, 25' breiten, zu beiden Seiten mit Stützmauern versehenen, über den höchsten Wasserstand zu legenden Damme, längs dem Neckar und der Stadt bis zum untern Ende des Winterhafens (Punkt B.) geführt werden, woselbst sie in einem Bogen von ungefähr 800 bis 900 Fuß Radius den nordwestlich vom Main-Neckareisenbahnhofe (bei C.) anzulegenden Bahnhof erreichen würde, von wo aus mit den bestehenden Bahnhöfen eine Verbindung leicht herzustellen wäre, oder Zug am Neckarufer entlang.

Zug über den Berg.

2) die Bahn müßte ungefähr 91,5 Fuß über der Chaussee, am Karlsthore (E.) auf der Bergwand ankommen, von da längs derselben bis zum Fuße der Schloßterrasse, alsdann auf einer Bogenstellung über das Thälchen (Friesenberg) bis zum Schlosse, am Fuße des alten (achteckigen) Thurmes vorbei, über den sogenannten kurzen Buckel mittelst eines Tunnels von circa 600 Fuß Länge, unterhalb des obern Theiles der Diemerschen und der von Leonhard'schen Befestigung hindurch, über die Klinge nach der jenseiten Bergwand (Gaisberg) und längs dieser bis zur Fries'schen Ultramarinfabrik geführt werden, wo sie, ohnweit dieser Fabrik die Bergstraße in gleicher Höhe überschreitend, in einem Bogen von etwa 2000 Fuß Radius in den auf der südlichen Seite des badischen Bahnhofes zu erbauenden Bahnhof einlaufen müßte.

Der unter 1) beschriebene Zug hätte wohl den Vortheil, daß er nur ein sehr geringes Gefälle erhalten würde und daß durch die Erbauung des Bahndammes auf angegebene Weise und mittelst Schließvorrichtungen an den in denselben behufs des Verkehrs mit dem Neckar anzubringenden Durchlässen, die Stadt für alle Zeiten gegen Ueberschwemmungen geschützt werden könnte; — allein die Ausführung dieses Damms würde mit Inbegriff der zu leistenden Entschädigungen für verschiedene Etablissements, Herstellung neuer Lagerplätze u. s. w. nach beigeflossenem approximativen Ueberschlage eine Summe von 1,402,000 Gulden erfordern, die mit den erwähnten Vortheilen nicht mehr in günstigem Verhältnisse stehen dürfte.

Der andere Zug (2.) hingegen würde von Neckargemünd an, in ziemlich horizontaler Lage, auf weit weniger kostspieligem Gelände, die Höhe von 91,5 Fuß über dem Karlsthor (E.) erreichen, nur den Ankauf von etwa zwei kleinen Häusern erfordern und nach approximativem Ueberschlage nur 567,000 Gulden kosten.

Es dürfte daher dieser Zugrichtung der Vorzug zu geben sein, vorausgesetzt, daß auf der Wiesloch-Würzburger Linie kein größeres Gefälle als ungefähr 1,5 ‰ vorkäme; andernfalls könnte man

3) eine noch kürzere Linie (vom Punkte J.) etwa mit 2,5 ‰ Gefälle Eventueller dritter Vorschlag. auffinden, womit man bei Hotel Schrieber die Höhe der bestehenden Bahnhöfe erreichen könnte und welche die Anlage des Würzburger Bahnhofes auf dem jetzt als landwirtschaftlicher Garten benützten Gelände, gegenüber dem Schrödersehen Gasthose, ermöglichen würde. Verbindung mit den bestehenden Bahnhöfen wäre von hier aus leicht herzustellen.

Diese letztere Linie aber würde die werthvollen Besitzungen längs der neuen Anlage (Leopoldstraße) durchschneiden, kostspielige Durchschnitte verursachen und eine genauere Voruntersuchung, mit größerem Zeitaufwande als zur Aufstellung dieses Gutachtens gegeben werden konnte, erfordern, um bestimmen zu können, ob auch sie vor der Wieslocher Linie unter gleichen Gefällverhältnissen den Vorzug verdiente.

Jedenfalls dürfte indessen aus den hier angeführten Momenten und dem approximativen Ueberschlage, welcher als Beilage hier angeschlossen ist, hervorgehen, daß die Verbindung der Odenwälder- und beziehungsweise Neckarthalbahn mit dem großherzoglichen und Main-Neckar-Eisenbahnhofe auf eine leichte und nicht sehr kostspielige Weise hergestellt werden könne.

Soweit unser Techniker — Herr Ingenieur Dyckerhoff aus Mannheim, welchem wir diese Nachweisungen verdanken, für deren Richtigkeit dessen durch seine Werke bethätigte Sachkenntniß die zuverlässigste Bürgschaft bietet.

IV.

Schluß.

Die Städte Mannheim und Heidelberg, edle Kleinodien in der Krone Badens, ersteres blühend durch Handel und Gewerbleiß, letzteres in beiden Beziehungen, soweit es die Verhältnisse gestatten, der Schwesterstadt nach-eifernd und außerdem durch seine altberühmte Hochschule und den Reiz seiner herrlichen Gegend vielgepriesen, verdanken bereits manche schöne und segensreiche Schöpfung dem eifrigen Bemühen einer weisen Regierung, den Wohlstand des Landes nach Kräften zu heben und zu fördern; dankerfüllt und vertrauensvoll legen wir daher auch jetzt, wo es sich nicht um das Interesse unserer Stadt allein, vielmehr um Schaffung einer großen Weltverkehrsstraße und Aufnahme einer bisher durch unabwendbare Verhältnisse davon ausgeschlossene Gegend in dieselbe handelt, unsere Angelegenheit vor den hohen Factoren der Gesetzgebung nieder und hoffen zuversichtlich, daß Hochdieselben in richtiger Würdigung der Sache erkennen werden, wie Neckarthal und Odenwald nur dann durch die neue Anlage gewinnen können, wenn sie ihrer natürlichen Vermittlung durch Heidelberg nicht beraubt werden, daß aber Heidelberg auch nur dann, wenn ihm die Vortheile dieser Verbindung erhalten bleiben und es künftig einen Hauptknotenpunkt des Weltverkehrs bilden wird, seine Blüthe erhalten kann, daß demnach die Zugrichtung, welche wir zu empfehlen uns gestatten, nach allen Richtungen im nationalöconomischen Interesse geboten ist.

Wird dazu in Erwägung gezogen, daß die Bahn in der Richtung nach Heidelberg eine größere Rentabilität, bei geringerem Verwaltungsaufwande verspricht, daß die Anlage derselben durch materielle Unterstützung möglich geför-

bert werden wird und daß endlich die Kosten des Bau's keine größeren Opfer als in anderer Richtung erfordern, so dürfte unsere Schlußbitte wohlbe-
gründet sein:

„Großherz. höchstpreisliches Staatsministerium wolle geneigtest
bestimmen, daß die Eisenbahn von Würzburg über Heidelberg
geführt werde.“

An die hohen Kammern aber richten wir das ehrerbietige Gesuch:

„Diese Bitte mit empfehlender Befürwortung hohem Staats-
ministerium vorlegen zu wollen.

Heidelberg, den 31. März 1856.

In tiefster Ehrfurcht und Unterthänigkeit

der Gemeinderath, engere Ausschuß und die Handelskammer.

Das ist die erste Seite des Buches, die ich hier zeigen will. Sie ist sehr schön und enthält viele interessante Nachrichten.

Die zweite Seite

„Großes, historisches Staatsarchiv“
heißt es, das die Geschichte von Bayern seit Friedrich

zweiten enthält.

Es ist sehr schön und enthält viele interessante Nachrichten.

„Die Geschichte der bayerischen Regierung“
heißt es, das die Geschichte von Bayern seit Friedrich

zweiten enthält.

Die dritte Seite

der Geschichte, zeigt uns die Geschichte der bayerischen Regierung.

Approximativer Kostenüberschlag

über

die Herstellung der Neckarthalbahn von der Mühle zu Schlierbach
bis zum Bahnhofe.

I. Längs dem Neckarufer.

A. Güter- und Häuserentschädigung.

	Betrag	
	einzel:	im Ganzen:
In dem Orte Schlierbach fallen circa 7 Häuser in die Bahnanlage, per Haus zu 2000 fl.	14000 fl.	
Längs der Stadt Heidelberg.		
Entschädigung wegen Mülhrecht	6000 "	
Kaffee Volley	12000 "	
Abänderung des Quai's am Lagerhaus	20000 "	
Heinrich Boog	20000 "	
Theobald Boog	6000 "	
Arnold für Häuser	10000 "	
Schellenberger und Ditteney	10000 "	
Güterankauf	42000 "	
Summe der Güterentschädigung		140000 fl.

B. Herstellung des Unterbaues.

Von dem Punkte A, wo die Bahn die Thalstraße durchschneidet, bis zum Punkte B auf 1000⁰ Länge ist ein Bahnkörper herzustellen von 24' Höhe 25' Kronenbreite, und es müssen zu beiden Seiten statt der Böschungen Stützmauern von 24' Höhe errichtet werden, um denselben gegen Beschädigungen vom Neckar zu schützen.

Die obere Dicke einer Stützmauer von 24' ist	3'
die untere Dicke	12'
	15'

	Betrag	
	einzel:	im Ganzen:
	Uebertrag:	140000 fl.
daher der mittlere Querschnitt 180□' und für beide Stützmauern 360□', somit enthalten die Mauern 3,600,000 C'. Mit Einrichtung der Durchlässe, Herstellung der Abschlüsse per C' 15 fr. macht	900000 fl.	
Die Ausfüllung des Bahnkörpers enthält ca. 489□'. 10000 = 4890000 C' oder 4890 C. ^o per C. ^o 20 fl.	978 "	
Von dem Punkte A bis zur Schlierbacher Mühle auf 480 ^o kommt die Bahn an den Bergabhang zu liegen und es kann vorkommen, daß Granitfelsen gesprengt werden müssen, weshalb wir hier im Querschnitt für die Herstellung des circa 5' hohen Bahnkörpers per laufende Ruthe 104 fl. annehmen, macht . . .	49920 "	
Summe B		1047720 fl.

C. Unter- und Oberbau der Bahn.

Die Länge von der Mühle zu Schlierbach bis zum Bahnhof beträgt circa 1580 ^o , per laufende ^o zu 55 fl.	86900 "
Summe C	86900 fl.

Zusammenstellung.

A. Güterentschädigung	140000 fl.
B. Herstellung des Bahnkörpers	1047720 "
C. Unter- und Oberbau der Bahn.	86900 "
	1274620 fl.
D. Hierzu 10% für Aufsicht	127462 "
	1402082 fl.

Mannheim, den 31. März 1856.

gez. **Dyckerhoff.**

Approximativer Kostenüberschlag

über

die Herstellung der Neckarthalbahn von der Mühle zu Schlierbach
bis zum Bahnhofe.

II. Bug am Fuße des alten Schlosses vorbei.

A. Güterentschädigung

	Betrag	
	einzel:	im Ganzen:
Vom Wolfsbrunnen Uebergang bis zur Felsenparthie auf 7500' Länge sind circa 6 Morgen Wiesengelände erforderlich, per Morgen 500 fl., macht	3000 fl.	
Friesenberg gehört dem Domänenrath, es kommt dafür nichts in Anrechnung.		
Kurzer Buckel 1 Morgen Land à 1500 fl.	1500 "	
Für 2½ Morgen Kastanienwald à 500 fl.	1250 "	
Rebgelände 2 Morgen à 1000 fl.	2000 "	
Vom Rebgelände bis Schwezinger Straße 2 Morgen Feld à 1000 fl.	2000 "	
Von der Schwezinger Straße bis zum Bahnhofe 7 Morgen Land à 1000 fl.	7000 "	
Häuserentschädigung:		
Schlagenhauf und Tropf für Häuser	3000 "	
Arnsperger und Leonhard.	4000 "	
Summe A		23750 fl.

B. Herstellung des Bahnkörpers.

Vom Bahnhof bis zur Schwezinger Straße auf 370 ⁰ Länge liegt die Bahn ziemlich in gleicher Höhe mit dem Gelände und kostet herzustellen per laufende ⁰ 4 fl.	1480 fl.
Von der Schwezinger Straße bis zur Bergstraße auf circa 220 ⁰ Länge ist der Bahnkörper von 25' Kronenbreite 5' im Auftrag, der Cub. Inhalt beträgt circa 3586 ⁰ per C. ⁰ 4 fl.	1432 "
Von der Bergstraße bis zum Klingenthore wird angenommen, daß der Bahnkörper halb im Auftrag, halb im Abtrag liegt, daß sich ferner unter der Oberfläche Sandsteinfelsen vorfinden und daß die Cub. ⁰ zu brechen und zur Ausfüllung des Bahnkörpers zu	

	Betrag	
	eingeft:	im Ganzen:
Uebertrag:	2912 fl.	23750 fl.
verwenden 17 fl. kostet. Die Länge von da bis zum Klingenthore beträgt 590 ⁰ der Querschnitt des Abtrags 120□', die ganze Masse somit 708 C. ⁰ à 17 fl.	12036 fl.	
Ferner wird angenommen, daß auf $\frac{3}{4}$ dieser Strecke zu beiden Seiten Stützmauern erforderlich werden; die hierzu nöthigen Mauersteine werden am Plage gewonnen, es kommt daher für den Cub.' 6 fr. in Anrechnung; der Querschnitt beträgt 84□', folglich kostet die laufende ⁰ 84 fl., macht für 500 laufende ⁰	42000 "	
Von der Klinge bis zum kurzen Buckel wird ein Tunnel von 600' Länge nothwendig; der Querschnitt beträgt 500□', der Cub.' kostet 10 fr., im Ganzen	50000 "	
Ueber den kurzen Buckel bis zum Friesenberg werden dieselben Verhältnisse stattfinden, wie auf der Strecke von der Bergstraße bis zur Klinge, die laufende ⁰ kostet daher 104 fl., macht 460 lfd. ⁰	16640 "	
Thalübergang (Friesenberg) auf 250' Länge 60' Höhe eine Bogenstellung von 5 Bögen von je 40' lichte Weite, kann kosten	120000 "	
Von da bis zum Hausacker auf circa 230□' Länge über Granitfelsen per laufende ⁰ 200 fl.	46000 "	
Vom Ende der Felsenparthie bis zur Mühle von Schlierbach auf 500 ⁰ Länge per laufende ⁰ wie auf dem kurzen Buckel	52000 "	
Durchgang auf dem kurzen Buckel	3000 "	
Dohlen hinter der Felsenparthie	1200 "	
Uebergang Wolfsbrunnen	30000 "	
Summe B		375788 fl.

C. Unter- und Oberbau der Bahn.

Hierfür wird per laufende⁰ angenommen 55 fl., daher für 2300⁰ Länge 126500 fl. 126500 fl.

Zusammenstellung.

A. Güterentschädigung	23750 fl.	
B. Bahnkörper, Brücken und Dohlen	375788 "	
C. Unter- und Oberbau der Bahn	126500 "	
	<hr/>	
	526038 fl.	
Hierzu D Unvorhergesehenes, 10% obiger Summe, mit	52603 fl.	
Summa	578641 fl.	
Rundsumme		578600 fl.

Mannheim, den 31. März 1856.

gez. Dyckerhoff.

