

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Denkschrift die Ausmündung der Odenwälder Eisenbahn zu Heidelberg betreffend

Heidelberg

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

III.

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

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 südlich bis zum Fuße des Vorgebirgs, nördlich bis zum Neckarufer, die östliche Stadtgränze bildet die Spitze dieses Dreiecks, wo die Neckarthalstraße einerseits von der senkrecht anstehenden Bergwand begrenzt 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 Dammes würde mit Inbegriff der zu leistenden Entschädigungen für verschiedene Etablissements, Herstellung neuer Lagerplätze u. s. w. nach beigeschlossenem 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 Schriederschen 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.