

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Denkschrift die Ausmündung der Odenwälder Eisenbahn zu Heidelberg betreffend

Heidelberg

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

II.

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

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.

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

Personenbeförderung u. Localverkehr.

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 Beanstandung 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.