

## AB 4a

### Die Nebenbahn erschließt das Land für die Industrie - ein Überblick

Die Pferdebahn kam in den Besitz der Badischen-Lokal-Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft (BLEAG) und wurde eingestellt. Stattdessen wurde am 14. Mai 1901 der Betrieb einer Eisenbahn von Wiesloch - Walldorf nach Meckesheim über Baiertal und Schatthausen aufgenommen. Am 16. Oktober desselben Jahres folgte dann die Strecke Wiesloch/Stadt - Waldangelloch. Der erste elektrische Pendeltriebwagen verkehrte zwischen Wiesloch/Stadt und Staatsbahnhof am 8. Juli 1901. Die beiden ersten Betriebsjahre zeigten ein durchaus erfreuliches Ergebnis. Im Jahre 1901/02 wurden 174 000 Fahrgäste gezählt, im folgenden Jahr waren es aber schon doppelt so viele. Die Steigerung konnte selbstverständlich nicht endlos fortgeführt werden und so blieb es nicht aus, dass der Betrieb die Kosten nicht deckte. Insbesondere auf der Teilstrecke Schatthausen - Meckesheim ging das Verkehrsaufkommen ständig zurück. Dieser Streckenabschnitt wurde mit Beginn des Winterfahrplans 1922 stillgelegt, die Schienen erst Jahre später abgebaut. Die BLEAG ging 1931 in Konkurs und die Strecke wurde von der Deutschen-Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG) übernommen, wobei die Bahn Wiesloch - Schatthausen - Waldangelloch noch ihre alte Bezeichnung WMW Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch bis 1945 beibehalten konnte. Am 1. Mai 1963 übernahm die Südwest-deutsche Eisenbahn-Gesellschaft (SWEG) die Linien der DEBG.

Eine gewisse Konkurrenz entstand der WMW-Bahn durch die Heidelberger Straßen- und Bergbahn A.G. Diese ließ eine elektrifizierte Straßenbahn von Heidelberg/Hauptbahnhof über Rohrbach, Leimen, Nußloch nach Wiesloch bauen. Die Strecke wurde am 23. Juli 1901 dem Verkehr übergeben. Die Linie war aber nicht rentabel. Der Güterverkehr wurde im November 1907 bereits eingestellt, von Januar 1911 bis Juni 1918 aber nochmals eingeführt. Die letzte Straßenbahn verkehrte zwischen Heidelberg/Hauptbahnhof bzw. Leimen und Wiesloch am 16. Juni 1973.