

AB 3

PLANUNG EINER EISENBAHNSTRECKE VON WIESLOCH NACH SPEYER 1869

Aus dem Jahre 1869 liegt ein Plan vor, der die beabsichtigte Linienführung von Speyer über Wiesloch nach Meckesheim zeigt. Bedauerlicherweise ist aus den erhaltenen Akten nicht ersichtlich, wie sich dieses Projekt in einem wohl anzunehmenden Komitee entwickelt hatte. So müssen wir uns mit dem begnügen, was aus der Beschreibung des Planes hervorgeht: die Trasse sollte auf der linken Rheinseite vom Bahnhof Speyer südlich an der Stadt vorbei auf der neuen Rheinbrückenstraße zur Schiffsbrücke führen. Die Kosten des Baues wären dort vom Staat Bayern getragen worden. Der Bahnbau, der von badi-scher Seite zu finanzieren gewesen wäre, hätte auf der rechten Rheinseite begonnen und folgende Orte berührt: Altlußheim, Neulußheim, Reilingen, Walldorf, Wiesloch, Dielheim, Unterhof, Oberhof und Meckesheim. Auf der Gemarkung Reilingen wären zwei Bachüber-gänge notwendig geworden; man fasste aber auch ins Auge, den Kraichbach und den Kaltbach auf der Gemarkung zu vereinigen. Auf der Gemarkung Wiesloch wäre der An-gelbach, auf der Gemarkung Dielheim der Angelbach auf Brücken zu überqueren gewe-sen. Zur Sicherung von 12 Straßenübergängen hätte die gleiche Zahl an Bahnwartshäu- sern erstellt werden müssen. Zwei Tunnels oder Einschnitte in das Gelände bei Unterhof und Oberhof wären notwendig geworden. Das gesamte Projekt wäre nach den damals durchgeführten Berechnungen in der Beschreibung auf 2 277 94 fl gekommen.

Der wirtschaftliche Nutzen für Wiesloch aber hätte darin bestanden, dass eine durchge-hende Verbindung zwischen drei verschiedenen Nord - Süd - Strecken vorhanden gewe-sen wäre, in deren Mittelpunkt sich die Stadt Wiesloch befunden hätte. So wäre bei Spey-er die linksrheinische Rheintalstrecke und Rheinbayern bis Landau angebunden worden. Die zu diesem Zeitpunkt noch nicht fertig gestellte Strecke Mannheim - Karlsruhe über Schwetzingen hätte die Linie bei Neulußheim gekreuzt; und bei Walldorf hätte die Strecke Heidelberg - Bruchsal auf wenigen hundert Metern mit benutzt werden müssen. Bei Me-ckesheim schließlich wäre die Anbindung an die bereits bestehende Bahnlinie nach Würzburg erfolgt. Der fertig gestellte Plan war danach Grundlage für eine entsprechende Denkschrift, die im Januar 1870 den beiden Kammern des Parlaments vorgelegt wurde.

Text- und Quellenverzeichnis:

- 1) StA Wiesloch A 6059 vom 31. August 1869.
- 2) Volker Kronemayer, Wiesloch wäre 1850 fast Eisenbahnknotenpunkt gewor-den, Wieslocher Woche, 09. Mai 1985, S.10f.
- 3) Volker Kronemayer, Der Traum vom Eisenbahnknotenpunkt blieb unerfüllt, Wies-locher Woche, 23. Mai 1985, S. 6f.

PLANUNG EINER EISENBAHNSTRECKE VON WIESLOCH NACH SPEYER 1869 Textauszug in Originalfassung

STEIGUNGSVERHÄLTNISSE von dem rechten Rheinufer bei A bis H Station (Bahnhof Wiesloch) sind auf einer Entfernung von 54.300` nur circa 36 Fuß Steigung, also im Mittel etwa 7/100 %. Vom Bahnhof Wiesloch bis Stadt Wiesloch auf 9 000` Länge 42` Steigung, circa 1/2 %. Von Wiesloch bis Dielheim auf 12 500` Länge circa 49` Steigung = 2/5 %. Von Dielheim bis M Straße bei Unterhof auf einer Länge von 8.250` und von da bis Oberhof 4/5 % Steigung. Von Oberhof bei a bis m der Vereinigten Odenwald-Rappenauebahn auf eine Entfernung von 108 000` 1/4 % Steigung.

HAUPTÜBERGÄNGE kommen von Straßen 12 vor, nämlich A bis M und a, welche teilweise mit Stationen in Verbindung stehen. Zwischenübergänge 9, teils in Feldwegen, teils der großen Entfernung wegen.

BACHÜBERGÄNGE auf der Gemarkung Reilingen 2, nämlich über den Kraich- und Kaltbach; jedoch ließe sich bei entsprechender Erweiterung der Kraichbach mit der Kaltbach vereinigen. In der Gemarkung Wiesloch über den Angelbach, in der Gemarkung Dielheim über den Leim- und Angelbach, und bei Unterhof eine entsprechende Dohle; dagegen sind insbesondere von Wiesloch gegen Meckesheim mehrere kleine Dohlen erforderlich.

BAHNWARTHÄUSER werden erforderlich:

Gemarkung Altlußheim

- bei A am rechten Rheinufer,
- zwischen A und der Station Altlußheim,
- auf der Gemarkung Neulußheim an der Schwetzinger Straße,
- auf der Gemarkung Reilingen zwischen Station Neulußheim und D,
- bei D von der Straße nach St. Leon,
- an der Grenze zwischen Reilingen und Walldorf,
- auf der Gemarkung Walldorf an der Straße nach Wiesloch,
- an der Gemarkung Wiesloch an der Hauptbahn bei H,
- beim Übergang J,
- außerhalb dem israelitischen Friedhof am Höfchen,
- auf der Altwieslocher Gemarkung bei der Pferdetränke,
- auf der Gemarkung Dielheim am Leimbachübergang,
- bei der Diebsbrücke am Angelbachtal,
- bei M an der Horrenberger Straße, Gemarkung Unterhof,
- an der Grenze zwischen Unter- und Oberhof,
- zunächst Oberhof bei a,
- Gemarkung Meckesheim bei f am Talweg,
- bei R Tunnel. In Bezug derselben wäre zu bemerken, dass insbesondere die Einschnitte nicht über 30 bis 40 Fuß Tiefe haben, immer noch offen gebaut werden kann, d. h. wenn nicht andere Umstände ein früheres Beginnen der Tunnel gebieten. Unter diesem Verhältnis und bei einem Gefäll von 1/4 % würde der Tunnel bei Oberhof nur 1.600` Länge erhalten, und der zwischen f und h nur 720`, dagegen bei einem 1% Gefäll und 40` Tiefe von dem Tunnel erhielten der erstere Tunnel bei Oberhof eine Länge von 2.200` und der zwischen f und h bei gleichem Einschnitte verbleiben zu 720` zusammen im zweiten Falle 2.920` Tunnelbau auf einer Gesamtlänge von 6 Stunden 56 Minuten, oder im anderen Fall 7 Stunden.

- Schreiben Sie auf, welche Arbeiten ausgeführt werden müssen:
- Machen Sie eine Liste von den Berufen, die für die ordentliche Ausführung der Arbeiten erforderlich sind:
- Welche Bevölkerungsgruppen profitieren direkt vom Bahnbau?
- Welche Industrien leben vom Eisenbahnbau und waren (früher) im Raum Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe ansässig?

A historical map titled "Sittachtoplan" showing the Sittoung River and surrounding areas. The map includes labels for "Hahndorf, Sittoung, Sittoung, Sittoung" and "Sittoung, Sittoung, Sittoung". It also features a scale bar and a compass rose.

Arbeitskreis für Landeskunde/Landesgeschichte RP Karlsruhe

STADTARCHIV WIESLOCH A 6059 vom 31. AUGUST 1869; der Originalplan ist im Archiv vorhanden

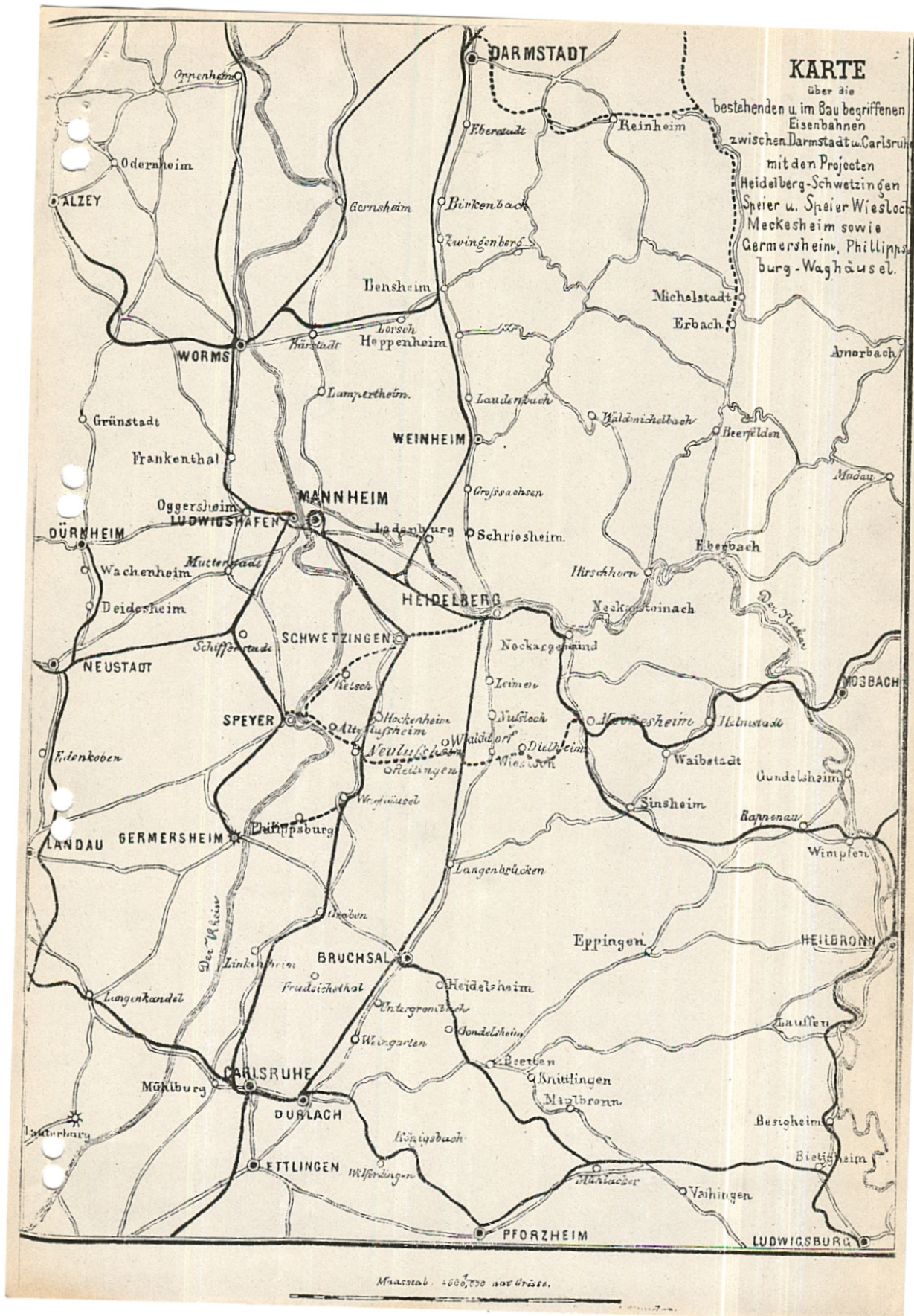
AUFGABEN:

- Schreiben Sie auf, welche Arbeiten ausgeführt werden müssen:
 - Brückenbau; Gleisbau; Erdaushub; Tunnelbau; Hausbau; Signalbau; Erstellung des Trassenplanes (Ingenieurleistungen)
- Machen Sie eine Liste von den Berufen, die für die ordentliche Ausführung der Arbeiten erforderlich sind:
 - Landvermesser; Bergbauingenieure; Maurer; Zimmerleute; Tunnelbauer; Erdarbeiter; Fuhrwerke u.a.m.
- Welche Bevölkerungsgruppen profitieren direkt vom Bahnbau?
 - Eigentümer des benötigten Landes: Umschichtung der Besitzverhältnisse insofern, als Arme wohlhabend werden konnten.
 - Bauern, da sie ihre Produkte schneller und zu weiter entfernten Märkten transportieren lassen konnten.
 - Die arbeitsfähige Bevölkerung, da die Industrieansiedlung folgten (z.B. um 1900 die Tonwarenindustrie Wiesloch u.a.m.) und eine Industrialisierung überhaupt erst einsetzte.
- Welche Industrien leben vom Eisenbahnbau und waren (früher) im Raum Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe ansässig?
 - Gleisbau: Vögele, Mannheim
 - Signalbau: Vereinigte Eisenbahnsignalwerke GmbH, Bruchsal
 - Waggonbau: Fuchs, Heidelberg

Plan des Eisenbahnprojektes Wiesloch – Speyer aus dem Jahr 1869



(Zu den Maßangaben: 1 Fuß im Großherzogtum Baden ab 1810: 30,00 cm)



© StA Wiesloch