

Die »Elektrische Bahn Heidelberg – Wiesloch«

Die kurze Geschichte einer privaten Überlandbahn

Klaus Rothenhöfer

Ein privates Unternehmen, die »Actiengesellschaft für Bahn-Bau und Betrieb«, baute im Jahr 1900 die bis 1973 betriebene elektrische Straßenbahn zwischen Wiesloch und Heidelberg und machte damit der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn Konkurrenz. Regler Ausflugsverkehr am Wochenende und umfangreicher Gütertransport machten den Betrieb dieser Straßenbahn zu einem lukrativen Geschäft. Bereits im Jahre 1905 wurde die »Elektrische Straßenbahn« von der Stadt Heidelberg erworben und an die Heidelberger Straßen- und Bergbahn weiterverpachtet.

Die letzten Jahre des neunzehnten Jahrhunderts waren in Wiesloch und Umgebung von einer Innovationsoffensive im Bereich der Elektrizitätsversorgung und des elektrischen Schienennahverkehrs geprägt. Die 1886 eröffnete Wieslocher Pferdebahn gehörte zu den ersten im Großherzogtum Baden. Die meter-spurige Pferdebahn von der Stadt Wiesloch nach dem Staatsbahnhof wurde 1901 eingestellt und durch die normalspurige Nebenbahn ersetzt. Der Verkehr wurde von einer »Trambahn = Maschine« bedient. Es war die erste mit Gleichstrom elektrifizierte Vollbahn in Baden für den öffentlichen Verkehr. Der Bau des am 7. Oktober 1899 in Betrieb genommenen Elektrizitätswerkes Wiesloch auf dem Gelände des heutigen Leimbachparks erfolgte gleichzeitig mit dem in Heidelberg, aber in einer fortschrittlicheren Technik: Wechselstrom hier statt Gleichstrom dort. Ebenso verkehrte die Elektrische Bahn Heidelberg – Wiesloch bereits ab ihrer Eröffnung 1901 elektrisch, während in Heidelberg noch Pferdebahnbetrieb bestand. Diese »Elektri-

sche Bahn Heidelberg – Wiesloch« war damals keine Einrichtung des städtischen Nahverkehrs, sondern eine Überlandbahn.

Die erst wenige Wochen zuvor, am 18. Januar 1898 in Frankfurt am Main von mehreren Banken gegründete »Actiengesellschaft für Bahn-Bau und Betrieb« wandte sich am 7. Mai 1898 an den Wieslocher Bürgermeister Clare:

Betrifft: Elektrische Straßenbahn Heidelberg – Wiesloch

Herrn Bürgermeister Clare

Hochwohlgeboren!

Zur Ausarbeitung des Concessionsgesuchs für eine elektrische Straßenbahn von Heidelberg – Rohrbach – Leimen – Wiesloch – Oberstadt, Wiesloch Post – Wiesloch Erbprinzen, hat Herr Ingenieur Lutz in unserem Auftrage vorige Woche in dortiger Gegend weitere noch nöthige Erhebungen gemacht und mit Ihnen in Wiesloch die Legung der Richtung der Linie besprochen und das Terrain in Wiesloch besichtigt.

Von Concurrrenzfirmen existiren Bestrebungen dieses Bahnprojekt evtl. nur bis Nußloch auszuführen. Wir beabsichtigen jedoch das Bahnprojekt bis Wiesloch auszudehnen und geniessen hierbei die Unterstützung des Heidelberger Cementwerkes und, wie wir nach gepflogener Rücksprache annehmen dürfen, auch die des Herrn Oberbürgermeisters Dr. Wilckens. Unsere Bestrebung die Bahn von Heidelberg bis Wiesloch zur Verwirklichung zu bringen, kann um so sicherer erfolgreich werden, wenn auch der Stadtrath von Wiesloch uns seine Beihilfe zur Durchführung des Bahnunternehmens geneigtest zukommen lässt. Gerne werden wir auch die Wünsche der Stadtbürgerschaft Wieslochs über die Art des Baues und Betriebes entgegennehmen und die Interessen allseitig nach Möglichkeit wahren.

Wir stellen das ganz ergebenste Gesuch:

Verehrlicher Stadtrath in Wiesloch wolle gefälligst das Einverständnis zu unserer Concessionseingabe beschliessen, uns seine Beihilfe zur Durchführung der elektrischen Bahn von Heidelberg bis Wiesloch zusichern, und uns diesen Beschluss baldmöglichst übersenden.



Endhaltestelle Wiesloch in den ersten Betriebsjahren mit Fahrzeugschuppen (©Stadtarchiv Wiesloch)

Aus heutiger Sicht stellt sich die Frage, warum man glaubte, parallel zu dem seit 1843 bestehenden Teilabschnitt Heidelberg – Wiesloch der »Badischen Hauptbahn« eine weitere Bahn erfolgreich betreiben zu können. Die Strecke der »Badischen Hauptbahn« lag zwar in einiger Entfernung von den Gemeinden Leimen, Nußloch und Wiesloch, andererseits gab es damals noch die »Lokalbahnhalte« Leimen (an der Straße nach Schwetzingen) und Walldorf (an der Straße Walldorf – Nußloch). Wiesloch hatte darüber hinaus mit seiner Pferdebahn Anschluss an alle an der Station Wiesloch haltenden Züge.

Ein Hinweis findet sich in dem Satz: »Wir ... geniessen hierbei die Unterstützung des Heidelberger Cementwerkes.« In der Tat hat der Abschluss des Vertrages mit dem Portland-Zementwerk Heidelberg erst die Finanzierung des Unternehmens gesichert.

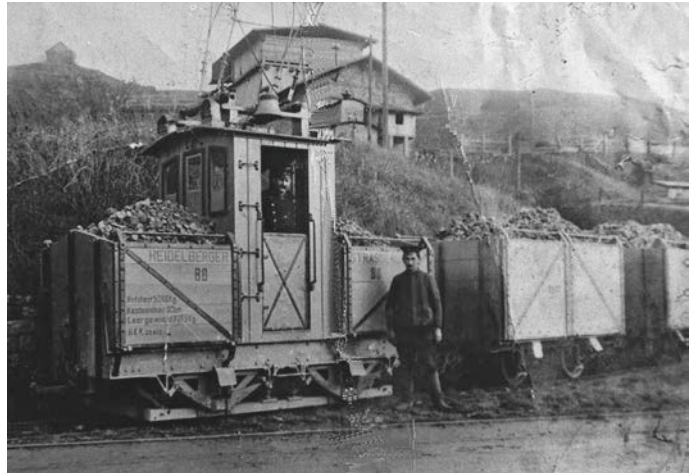
Auffällig die damals noch geplante Streckenführung Wiesloch – Oberstadt, Wiesloch Post (heute Fontenay-aux-Roses-Platz) – Wiesloch Erbprinzen (heute Odysseus).

Das hatte damals noch nichts mit einem möglichen Anschluss an die spätere Nebenbahn zu tun, da diese erst später projiziert wurde. Im Laufe der Planungen kam es dann zu der Endhaltestelle am damaligen Friedhof, dem heutigen Schillerpark. Aber auch an dieser Stelle tauchten Probleme auf:

»Bezüglich des Endpunktes der Bahn in Wiesloch ziehen wir in Erwägung, die derzeit geplante Stelle zu verlassen. Dieselbe wird sich im Betrieb ausseror-

dentlich ungünstig erweisen, weil sie in einem Gefälle 1:28,7 liegt, daher die aufgestellten Wagen nur stark gebremst stehen können und es ausserdem an genügendem Raum für die Aufstellung der Reservewagen für plötzlich auftauchende Verkehrssteigerung fehlt.

Wir wollen daher die Bahn über den derzeit geplanten Endpunkt hinaus über die Hauptstrasse hinweg auf den freien Platz führen, dortselbst eine Horizontale anschütten und eine hübsche Wartehalle errichten.«



Güterzuglokomotive 80 der Heidelberger Straßenbahn 1906 beim Steinbruch zwischen Nußloch und Wiesloch
(©Archiv Heinrich Schmidt, bearbeitet)

Der erwähnte »freie Platz« wurde im Zuge des Ringstraßenausbaus wieder abgetragen und ist nun Teil der Ringstraße.

Mit Urkunde des »Großherzoglichen Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten« vom 6. Juni 1900 wurde der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft, Aktiengesellschaft in Frankfurt a. M. »gemäß § 29 des Straßengesetzes vom 14. Juni 1884 die Staatsgenehmigung zum Bau und Betrieb einer zur Klasse der Kleinbahnen gehörenden elektrischen Straßenbahn zwischen Wiesloch und Heidelberg« unter gewissen Bedingungen erteilt: Demnach sollte die zu erbauende Bahn am nördlichen Ausgang der Stadt Wiesloch beginnen, sich mit Ausnahme einer kurzen Strecke auf der Landstraße Nr. 1 durch die Orte Nußloch, Leimen, Rohrbach bewegen und auf dem Bahnhofplatz in Heidelberg, der damals noch auf dem Gelände des heutigen »Mengler-Baus« lag, endigen. Die Spurweite der Bahn sollte 1 Meter betragen und »die Spannung der oberirdischen Stromleitung darf vorerst 530 Volt nicht

überschreiten. Zur Anwendung einer höheren Spannung ist besondere Genehmigung der Staatsaufsichtsbehörde erforderlich«. Vorsorglich sicherte sich der Badische Staat eine Kaufoption an der Bahn.

Am 1. August 1900 wurde mit dem Bau der elektrischen Straßenbahn vom Steigerweg in Heidelberg bis Wiesloch begonnen und bereits am 24. Juli 1901, also nach weniger als einem Jahr, konnte die Strecke zunächst zwischen Steigerweg und Wiesloch eröffnet werden. Zwischen dem damaligen Heidelberger Hauptbahnhof und Steigerweg sollte das Gleis der Heidelberger Pferdebahn mitbenutzt werden. In drei weiteren Bauetappen wurde am 21.10.1901 der Betrieb bis zum Hauptbahnhof Heidelberg ausgedehnt.

Versuche Wieslocher Geschäftsleute, die elektrische Bahn weiter in die Stadt zu führen, hatten keinen Erfolg.

Die von der »Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. W. Lahmeyer & Co., Frankfurt a. M.« gelieferten und ausgerüsteten sieben Motorwagen hatten einen Fassungsraum von



Tw 80 und Bw 154 an der Endstelle in Wiesloch im letzten Betriebsjahr 1973. Der Tw 80 ist noch heute als Museumsfahrzeug im Einsatz (© Klaus Rothenhöfer)

je 20 Sitzplätzen im Innern auf Längssitzen und 14 Stehplätze auf den Plattformen. Die Wagenkästen wurden von der Waggonfabrik H. Fuchs A. G. in Rohrbach gebaut und hatten eine Länge von 8,10 m zwischen den Plattformwänden, eine größte Breite von 2 m und eine Höhe von 3,35 m, von Schienenoberkante gerechnet. Die Strecke über Nußloch bis Wiesloch wurde stündlich, die bis Leimen halbstündlich bedient.

In einer zeitgenössischen technischen Beschreibung der Bahn heißt es: »Die Kleinbahn Heidelberg Hauptbahnhof – Wiesloch, deren elektrischen Teil die Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. W. Lahmeyer & Co. ausgeführt hat, befindet sich im Besitz und Betrieb der Aktiengesellschaft für Bahnbau und -betrieb, die auch den Oberbau der Bahn ausgeführt hat. Sie ist eine eingleisige Bahn, die Heidelberg über die Ortschaften Rohrbach, Leimen, Nußloch mit Wiesloch verbindet. Der Personenverkehr ist namentlich im Som-

mer, wo der Ausflugsverkehr nach den in den Bergen gelegenen Ortschaften an und in der Nähe der Bahn stark anwächst, ein sehr reger. Die Bahn führt vom Hauptbahnhof Heidelberg durch einige Straßen der Stadt und benutzt außerhalb die durch die genannten Ortschaften führende Chaussee nach Wiesloch. Es sind namentlich in der Nähe von Wiesloch einige starke Steigungen zu überwinden; die größte beträgt 6,6%. Auf die gesamte Länge der Strecke von 13 km entfallen 11 Weichen und im ganzen 12 Haltestellen mit einer durchschnittlichen Entfernung von 1 km. Im § 14 der Konzessionsurkunde war vorgesehen: »Die Bahn hat im Allgemeinen nur zur Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgut (Marktwaren) zu dienen. Zur dauernden Einstellung von Zügen, die aus mehr als drei Wagen, einschließlich Motorwagen bestehen bedarf es der Genehmigung der Staatsaufsichtsbehörde. Diese ist auch erforderlich zur Einstellung von Zügen für die Beförderung

von Wagenladungen und Massengütern.« Tatsächlich bildete der Steintransport vom Nußlocher Steinbruch zum Zementwerk Leimen der Portland-Zementwerke Heidelberg-Mannheim in den ersten beiden Jahrzehnten das wirtschaftliche Rückgrat der neuen Bahn.

Ein entsprechender Vertrag, nach dem sich dieses Unternehmen verpflichtete, mit der Bahn jährlich mindestens 50 000 t Kalksteine »in Kleinschlaggröße« von einem Steinbruch hinter Nußloch (km 10,5) zum Zementwerk in Leimen (km 5,6) zu befördern und pro Tonne 60 Pf. zu bezahlen, hatte die Finanzierung des Bahnbaus überhaupt erst möglich gemacht. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sollten ca. 25 % der Gesamteinnahmen ausmachen.

»Der Betrieb der Bahn gestaltete sich von Anfang an sehr günstig. Das rollende Material musste bereits nach kurzer Zeit vermehrt werden, so dass jetzt für den Personenverkehr neun Motorwagen und ebensoviel Anhängewagen vorhanden waren. Die Wagen verkehren zwischen Heidelberg und Wiesloch stündlich, während für die Strecke Heidelberg – Leimen der 30-Minutenverkehr eingeführt ist. Im letzten Betriebsjahr wurden im Ganzen 250 000 Motorwagenkilometer und 120 000 Anhängewagenkilometer erzielt, wobei die Anzahl der beförderten Personen 1 060 000 betrug. Für den Steintransport war die Anzahl der Lokomotivkilometer 20 000, der Güterwagenkilometer 60 000, dabei wurden im Ganzen 70 000 t befördert. Bei diesem Verkehr ist die Beanspruchung der Unterstation zeitweise eine sehr starke.« In den Kurven Fig. 181 und 182 ist die Stromentnahme am Sonntag, 21. Juni und Montag, 22. Juni 1903 dargestellt; wie ersichtlich, steigt der Strom für kurze Zeiten auf 300 Amp.

Im Jahre 1905 wurde die Elektrische Straßenbahn von der Stadt Heidelberg erworben

und an die Heidelberger Straßen- und Bergbahn weiterverpachtet. Der Kaufpreis betrug damals 1,9 Mio. Mark, demgegenüber standen im Jahr 1904 Einnahmen in Höhe von 186 000 Mark, man errechnete sich damals noch ein rentables Geschäft aus dem Betrieb der Straßenbahnlinien. Über die Motive für den damaligen Kauf gibt ein Geschäftsbericht der Heidelberger Straßen- und Bergbahn aus dem Jahr nach dem Erwerb Aufschluss. Dort heißt es, da die Stadtgemeinde Heidelberg durch den Ankauf von mehr als drei Viertel sämtlicher Aktien unseres Unternehmens den ausschlaggebenden Einfluss auf diese gewonnen hat, war es für sie von außerordentlichem Werte, nun auch den Straßenbahnverkehr mit den benachbarten Orten in die Hand zu bekommen. Hierzu war es erforderlich, zunächst die seit 1901 bestehende »Elektrischen Bahn Heidelberg Wiesloch« zu erwerben. Obschon der Bauwert der Anlage erheblich geringer war, entschloss sich die Stadt doch, den von der Besitzerin der Bahn, der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft in Frankfurt a. M. geforderten Kaufpreis von Mk. 1 900 000 zu akzeptieren, nachdem ihr von uns die Rentabilität des Unternehmens auch bei diesem Preise als gesichert bezeichnet wurde, was durch das vorliegende Ergebnis des abgelaufenen halben Geschäftsjahres auch bewiesen ist.



Anschrift des Autors:
Klaus Rothenhöfer
Scheffelstraße 3
69168 Wiesloch