

VII. Verkehrswesen.

Im Eisenbahnverkehr bestanden die Verhältnisse in der früher geschilderten Art fort, der Personenverkehr auf den hiesigen Bahnhöfen war ein besonders starker, im Güterverkehr stand er hinter andern zurück; wir bemerken wieder, daß ein Ort wie Kirchheim, an das Heidelberg einen Teil seiner Industrie abgegeben hat, in der Frachtmenge voransieht. Auch hat Konstanz, das wie die übrigen bedeutenderen Städte an der Schweizer Grenze großen Gewinn aus seiner Lage zieht, in der Höhe seiner gesamten Einnahmen infolge des Güterverkehrs Heidelberg überflügelt. Auch diese Zahlen erklären, daß bei uns der Ruf nach mehr Industrie immer stärker wird, nachdem man wichtige Fabrikationszweige hat abwandern lassen.

Ausgegeben wurden im ganzen 1,498,812 Fahrkarten, d. i. rund 65,000 mehr als im Vorjahr, darunter 4416 Monats- und Schülerkarten und 21,417 Arbeiterwochenkarten, im ganzen 2,106,013 Personenfahrten. Die Einnahmen beliefen sich zusammen auf 1,736,675 Mark, nur 37,000 T. mehr als 1912, Beweis daß der Lokalverkehr überwog.

Auf der Würzburger Strecke wurden ausgegeben:

	Fahrkarten	Einnahmen Mk.
Peterskirche . . .	21,876	
Karlstor . . .	101,640 *)	114,926
Jägerhaus . . .	22,570	
Schlierbach . . .	124,774	289,812

*) Dazu 17 Schülerkarten, 1010 Arbeiterwochenkarten.

Chronik der Stadt Heidelberg 1913.

11