

— 162 —

Im Zusammenhang mit dem Personenverkehr steht die Beförderung von Gepäck, zu dem in der Statistik Expressgut und Milch hinzugefügt wird; diese Abteilung machte etwa die Hälfte der Mannheimer Zahl aus, während die Zahl des Personenverkehrs $\frac{2}{3}$ ergab, die des Güterverkehrs noch nicht $\frac{1}{10}$, die der Gesamteinnahmen etwa $\frac{1}{5}$.

Befördert wurden:

a) Gepäck, Expressgut und Milch:

am Hauptbahnhof	am Karlstor	in Schlierbach
5,178,330 kg	326,610 kg	255,770 kg

b) Tiere:

10,068 Std.	597 Std.	976 Std.
-------------	----------	----------

c) Güter im Empfang (des Binnenverkehrs):

40,938 t	41,636 t	67,214 t
----------	----------	----------

d) Güter im Empfang und Versand zusammen:

279,644 t	67,214 t	75,883 t
-----------	----------	----------

Kirchheim empfang 197,143 t.

Klagen herrschten über die mangelhaften Zugverbindungen nach Mannheim, man forderte mehrfach eine elektrische Städtebahn, häufigere und billigere Züge, man hielt auch für recht, daß die Preisermäßigungen, die den Mannheimern gewährt worden sind, entsprechend auf Heidelberg übertragen würden, und daß diese Vergünstigungen nicht engherzig bürokratisch auf eine gewisse Tagesstunde beschränkt würden. Ferner bemühte man sich um bessere Verbindung mit der pfälzischen Nachbarstadt Speyer, die mit ihrem geschichtlichen Ruhm und manchen glücklichen Bedingungen doch minder beachtet ist. Rascher in die bayrische Pfalz zu gelangen, ist seit lange eine Verkehrsforderung, die für Mannheim sich neuerdings erfüllt hat und dem alten Zug der ehemaligen Hauptstadt nach ihrem natürlichen Hinterlande entspricht. Die im Anfang des 19. Jahrhunderts gezogene politische Grenze hat zwischen den beiden Teilen der Pfalz eine wirtschaftliche und geistige Scheidemauer zu tragen, die den Abbruch verdient. Immer seltener werden die Leute, die rechts und links des Rheines gleichmäßig sich zu Hause fühlen oder aus dem einen Gebiete ins andere umiedeln. Auch gibt es nicht allzuvielen pfälzische Pensionierte in Heidelberg.