

Online-Publikationen des Stadtarchivs Heilbronn 11

Schrenk, Christhard:

Mit dem Dampfross vom Neckar zum Kocher.

125 Jahre Eisenbahnlinie Heilbronn - Schwäbisch Hall.

Heilbronn 1987

Kleine Schriftenreihe des Archivs der Stadt Heilbronn 18

urn:nbn:de:101:1-2014012714685

Die Online-Publikationen des Stadtarchivs Heilbronn sind unter der Creative Commons-Lizenz CC BY-SA 3.0 DE lizenziert.

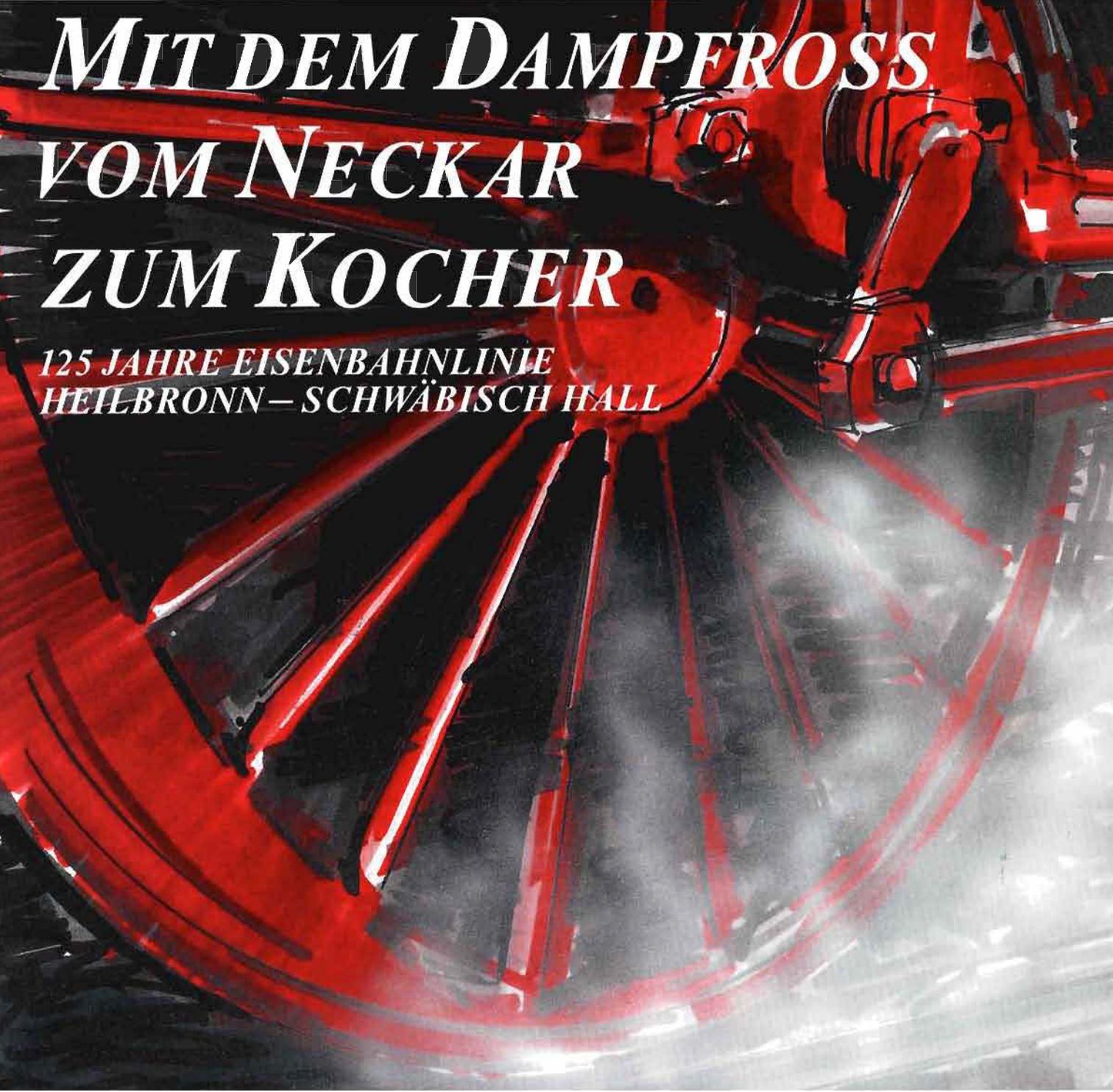
Stadtarchiv Heilbronn

Eichgasse 1

74072 Heilbronn

Tel. 07131-56-2290

www.stadtarchiv-heilbronn.de



*MIT DEM DAMPFROSS
VOM NECKAR
ZUM KOCHER*

*125 JAHRE EISENBAHNLINIE
HEILBRONN – SCHWÄBISCH HALL*

Mit dem Dampfroß vom Neckar zum Kocher

Kleine Schriftenreihe des Archivs der Stadt Heilbronn

Im Auftrag der Stadt Heilbronn
herausgegeben von Helmut Schmolz

18

Mit dem Dampfroß vom Neckar zum Kocher

1987

Stadtarchiv Heilbronn



Ein Sonderzug auf dem Weg von Heilbronn ins Hohenlohsche

Aufnahme: Walter Keck

Mit dem Dampfroß vom Neckar zum Kocher

125 Jahre Eisenbahnlinie Heilbronn – Schwäbisch Hall

Bearbeitet von Christhard Schrenk

Ausstellung des Stadtarchivs Heilbronn
in Verbindung mit dem Stadtarchiv Schwäbisch Hall

1987
Stadtarchiv Heilbronn

Ausstellungstermine

Kreissparkasse Heilbronn: 5.-28. August 1987

Landratsamt Schwäbisch Hall: 7.-28. September 1987

Inhaltsverzeichnis

Grußwort des Oberbürgermeisters der Stadt Heilbronn, Dr. Manfred Weinmann	7	9. Die Auslastung der Strecke	90
Grußwort des Oberbürgermeisters der Stadt Schwäbisch Hall, Karl Friedrich Binder	8	10. Ein Blick in die Zukunft	90
Grußwort des Präsidenten der Bundesbahndirektion Stuttgart, Dr. Ulf Häusler	9		
Vorwort	11		
A Textteil		B Katalogteil	
I. Aus der allgemeinen Eisenbahngeschichte	15	Siglenverzeichnis	94
1. Die Anfänge der Eisenbahn in England	15	Zeittafel	94
2. Württemberg wird hellhörig	18	1. Die Anfänge der Eisenbahn	95
3. Württemberg bekommt eine Staatseisenbahn	24	2. Die Heilbronn – Haller Eisenbahn: Vorgeschichte und Entscheidung	113
4. Das frühe Rollmaterial	28	3. Detailplanungen, Bau und Eröffnung	121
5. Die Eisenbahn verändert das Wirtschaftssystem	31	4. Die neue Eisenbahnlinie	134
6. Die Einzellinien vernetzen sich	35	5. Wirtschaftliche und militärische Bedeutung	144
7. Wie geht es in Württemberg weiter?	35	6. Entwicklungen bis zur Gegenwart	152
8. Das Deutsche Reich und die Eisenbahn	38	Weitere Exponate	169
9. Grundzüge der weiteren Entwicklung	43	C Anhang	
II. Die Entstehung der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Schwäbisch Hall	47	1. Erstes württembergisches Eisenbahngesetz vom 18. April 1843	183
1. Der Streit um die Trassenführung	47	2. Eingabe Halls an die Ständeversammlung vom 28. März 1857	186
2. Der Bahnbau: Ingenieure und Arbeiter	57	3. Bitte der Amtsversammlung Weinsberg betreffend die Richtung der künftigen Eisenbahn zwischen Heilbronn und Öhringen vom 10. Mai 1858	192
3. Die Bauarbeiten am Weinsberger Tunnel	66	4. Eingabe aus Neckarsulm an die Hohe Ständeversammlung vom 19. Mai 1858	202
4. Die Eröffnung	70	5. Vorstellung des Handlungsvorstands zu Heilbronn betreffend die Richtung der Hohenloher Eisenbahn vom 4. Juli 1858	206
5. Eine Beschreibung der Strecke	74	6. Eisenbahngesetz vom 17. November 1858	209
III. Die folgenden 125 Jahre	76	7. Beschreibung der Kocher-Bahn	213
1. Probleme und Folgen	76	8. Eisenbahngesetz vom 7. Juni 1887	215
2. Die Heilbronner Lokomotiven	77	9. Behandlungsvorschriften für Lokomotiven	217
3. Der zweigleisige Ausbau	79	10. Ausschnitt aus dem Produktionsbuch Nr. 2 der Maschinenbaugesellschaft Heilbronn	220
4. Fahrplanfragen	80	11. Dampflokbestände des Bahnbetriebswerks Heilbronn am 1. Januar 1950 (zusammen- gestellt von Hans Noller)	221
5. Der Haltepunkt Karlstor	80	12. Württembergische Maße	223
6. Unfälle und Bahnsicherheit	83	13. Literaturverzeichnis	223
7. Die Eisenbahner des 19. Jahrhunderts	85		
8. Nach dem Zweiten Weltkrieg	87		

Grußwort des Oberbürgermeisters der Stadt Heilbronn

Dr. Manfred Weinmann

In Heilbronn laufen verschiedene Eisenbahnlinien zusammen. Sie kommen aus Stuttgart, Karlsruhe, Heidelberg, Würzburg, Mannheim und Crailsheim. Für unsere Stadt bedeutet diese Funktion als Eisenbahnknotenpunkt einen wichtigen ökonomischen Faktor. Dabei schien es während der Planungen in der Mitte des 19. Jahrhunderts für diese Strecken lange Zeit, als ob die nördliche Nachbarstadt Neckarsulm End- bzw. Ausgangspunkt der genannten Linien werden sollte. Wie und warum die Entscheidung dann doch zugunsten Heilbronn gefallen ist, gehört zu den spannendsten, wirtschaftlich folgenreichsten und zugleich bislang unbekanntesten Kapiteln der Heilbronner Stadtgeschichte.

Im Rahmen des 125jährigen Jubiläums der Eisenbahnlinie Heilbronn – Schwäbisch Hall hat das Stadtarchiv Heilbronn in Verbindung mit dem Stadtarchiv Schwäbisch Hall nicht nur die Hintergründe dieser Entscheidung, sondern auch viele andere Details erforscht und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Es spannt sich ein weiter Bogen vom Beginn der Eisenbahngeschichte über die ersten Eisenbahnzüge in Württemberg, über die Institutionen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn und der Reichsbahn bis hin zu den Zukunftsfragen der Deutschen Bundesbahn.

Die Eröffnung der Ausstellung am 4. August 1987 erfolgt genau 125 Jahre, nachdem die Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall dem Verkehr übergeben worden war.

Dabei ist es besonders verdienstvoll, daß neben der ideenreich gestalteten Ausstellung auch ein informativer Katalog erarbeitet wurde. Dieser Katalog soll einerseits dem Besucher der Ausstellung Hintergrundinformationen liefern, andererseits aber auch unabhängig davon für die Eisenbahnfreunde zu einem bleibenden Nachschlagewerk über diese Strecke werden.

Viele haben zum Gelingen dieser Ausstellung beigetragen. Mein Dank gilt der Bundesbahn, Direktion Stuttgart und ihren verschiedenen Dienststellen in Heilbronn, der Stadt Schwäbisch Hall und ihrem Stadtarchiv, welche diese Ausstellung im Anschluß an die hiesige Präsentation übernehmen wird, allen übrigen das Projekt unterstützenden Institutionen und Privatpersonen und nicht zuletzt dem Stadtarchiv Heilbronn, das die Hauptlast zum Gelingen von Ausstellung und Katalog getragen hat. Mein besonderer Dank gilt hier dem neuen wissenschaftlichen Mitarbeiter, Herrn Dr. Christhard Schrenk, der in kurzer Zeit sich sehr rasch in die nahezu unerforschte Materie erfolgreich eingearbeitet und ein wesentliches Kapitel der Geschichte Heilbronn im so ereignisreichen 19. Jahrhundert erschlossen hat.



Dr. Manfred Weinmann
Oberbürgermeister

Grußwort des Oberbürgermeisters der Stadt Schwäbisch Hall Karl Friedrich Binder

Als am 2. August 1862, einem Samstag, der erste Zug der „Kocherbahn“ von Heilbronn nach Hall dampfte, wurde er gegen 14 Uhr beim „Hervortreten aus dem Tunnel“ mit „Kanonen- und Böller-Salven“ begrüßt. Die Haller Bürger wußten offensichtlich, daß eine neue Seite in der Geschichte ihrer Stadt aufgeschlagen worden war. Es hatte langwieriger Anstrengungen bedurft, um die Königliche Staatseisenbahnverwaltung davon zu überzeugen, daß nach der Erschließung der von der Natur vorgezeichneten Trassen durch das Neckar-, Fils- und Remstal nun auch die Anbindung der Hohenloher Ebene und des Einzugsgebiets des Kochers an das württembergische Eisenbahnnetz nicht länger aufgeschoben werden konnte, obwohl die Streckenführung manche technischen Probleme aufwarf und ihre Realisierung erhebliche Mittel verschlang.

In Hall setzte man große Erwartungen in die Fertigstellung des Schienenweges nach Heilbronn, versprach man sich doch wirtschaftliche Impulse aus dem mittleren Neckarraum und darüber hinaus ein müheloseres Erreichen der „Haupt- und Residenzstadt Stuttgart“, als es der bisherige Postweg über den Mainhardter Wald ermöglicht hatte. Auch der Gesichtspunkt einer Intensivierung des Ausflugsverkehrs mag damals schon eine Rolle gespielt haben.

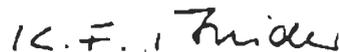
Daß die Kocherbahn 1867 ihre Fortsetzung bis Crailsheim und damit Anschluß an die Hauptlinie Friedrichshafen-Ulm-Nürnberg-Berlin fand und daß 1879 von

Hessental aus ein direkter Anschluß nach Stuttgart in Betrieb genommen wurde, macht deutlich, daß Schwäbisch Hall im Schienennetz des Landes zunehmend an Bedeutung gewann.

Daß mit der Schiene in Hall dennoch nicht die Weichen für eine Fahrt ins Industriezeitalter gestellt wurden, steht auf einem anderen Blatt. Die schwierigen topographischen Verhältnisse, die Bevorzugung anderer Strecken bei der Elektrifizierung und nicht zuletzt die wachsende Bedeutung des Straßenverkehrs, an dessen internationales Netz Hall erst mit dem Bau der Bundesautobahn im Jahr 1975 angeschlossen wurde, seien hier als Gründe genannt.

Ich begrüße es, daß sich die Stadtarchive von Heilbronn und Schwäbisch Hall die Aufgabe gestellt haben, in einer gemeinsamen Ausstellung die Zeit des Eisenbahnbaus vor 125 Jahren lebendig werden zu lassen. Der aus diesem Anlaß herausgegebene Katalog stellt eine weit über den Tag hinaus bedeutsame Dokumentation über ein wichtiges stadtgeschichtliches Ereignis dar.

Schwäbisch Hall, im Juli 1987



Karl Friedrich Binder
Oberbürgermeister

Grußwort des Präsidenten der Bundesbahndirektion Stuttgart Dr. Ulf Häusler

Die Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Schwäbisch Hall kann 1987 auf ihr 125jähriges Bestehen zurückblicken. Ein schöner Grund, um zusammen mit der Bevölkerung dieses Streckenjubiläum zu feiern.

Aufgabe der Bahn ist es in erster Linie, nach vorne zu schauen, aber der Blick zurück sollte darüber nicht vergessen werden, denn die gegenwärtige und teilweise auch zukünftige Situation ist das Ergebnis von Weichenstellungen, die in der Vergangenheit erfolgt sind.

So freue ich mich sehr, daß das Stadtarchiv Heilbronn in Verbindung mit dem Stadtarchiv Schwäbisch Hall die Geschichte der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Schwäbisch Hall als Thema aufgegriffen, in mühevoller Kleinarbeit erforscht und in einer Ausstellung umfassend dokumentiert hat.

„Mit dem Dampfroß vom Neckar zum Kocher. 125 Jahre Eisenbahnlinie Heilbronn – Hall“ ist die Ausstel-

lung überschrieben, die in dem vorliegenden Werk, als aufschlußreiche Quelle von bleibendem Wert, zusammengefaßt worden ist.

Ich danke allen Beteiligten für ihr großes Engagement und wünsche der Ausstellung in Heilbronn und anschließend in Schwäbisch Hall viele Besucher aus nah und fern.



Dr. Ulf Häusler
Präsident der
Bundesbahndirektion Stuttgart

Vorwort

Die Eröffnung der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Schwäbisch Hall jährt sich 1987 zum 125. Male. Aus diesem Anlaß bereitete das Stadtarchiv Heilbronn in Verbindung mit dem Stadtarchiv Schwäbisch Hall eine historische Ausstellung mit Katalog vor, die Entstehung und Schicksal dieser Linie von den ersten Planungen bis heute untersucht und darstellt. Dabei werden verschiedene Fragen aufgegriffen und behandelt. So ist z. B. zunächst nicht einleuchtend, warum vor 125 Jahren der Weinsberger Tunnel angelegt wurde, dessen bauliche Unterhaltung bis zum heutigen Tage enorme Geldsummen verschlungen hat. Aus topographischen Gründen wäre die Variante über Neckarsulm und durch das Kochertal wesentlich naheliegender und problemloser gewesen. Das ist eines der Probleme, die im folgenden zu untersuchen sein werden.

Daß die Bundesbahn unter die größten und traditionsreichsten deutschen Unternehmen einzureihen ist, dürfte weithin bekannt sein. Im öffentlichen Bewußtsein weit weniger verankert ist jedoch die Tatsache, daß die gesamte Industrialisierungsbewegung des 19. Jahrhunderts ohne Eisenbahn undenkbar gewesen wäre. Die durch dieses Verkehrsmittel ermöglichten Umwälzungen erfaßten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nahezu alle Bereiche des menschlichen Lebens. So feierte es die Presse im Jahre 1850 als Sensation, daß man innerhalb einiger Stunden von Heilbronn bis nach Friedrichshafen am Bodensee gelangen konnte. Während bis zu dieser Zeit eine Entfernung von 30 Kilometern für Reisende in der Kutsche schon fast eine Tagesfahrt bedeutete, konnte nun die gleiche Strecke in weniger als einer Stunde zurückgelegt werden. Die Reiselust erwachte, und die Landstriche rückten näher zusammen.

Ihre wirtschaftliche Bedeutung erwuchs der Eisenbahn aber weniger aus dem Personenverkehr, als vielmehr aus dem Transport von Gütermassen. Dadurch konnten im rohstoffarmen Württemberg zahlreiche Industriezweige und damit sehr viele Arbeitsplätze entstehen, die auf billige Transportmöglichkeiten angewiesen waren. Auch bereits beim Bau der Eisenbahnen fanden zahlreiche Arbeitskräfte eine Erwerbsmöglichkeit. Die

Metallbranche profitierte vom großen Bedarf an Schienen, Wagen und Lokomotiven. Als Folge des Aufbaus eines Eisenbahnnetzes entstand z. B. in Heilbronn 1854 die 1857 in eine Aktiengesellschaft umgewandelte Maschinenbaugesellschaft. Auf der anderen Seite hat die Eisenbahn als neue „Technologie“ z. B. im Heilbronner Flößerei- und Transportgewerbe Arbeitsplätze vernichtet, die lange Zeit als krisenfest galten. Die Parallele zur aktuellen Situation ist unverkennbar, allerdings mit vertauschten Rollen. Heute sind es die Straßen und die Lufttransportmöglichkeiten, die der Schiene ernsthafte Konkurrenz bereiten und die Bahn zu Streckenstilllegungen zwingen. Auch dieser Teil der Geschichte der Bundesbahn gehört zu dem großen Bogen, der hier vom Beginn des Eisenbahnwesens bis heute gespannt werden soll. Im Mittelpunkt steht jedoch die Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Schwäbisch Hall, die bisher noch nie Gegenstand einer ausführlichen Spezialuntersuchung gewesen ist.

Es bedarf einer weitverzweigten Organisation, damit der Schienenverkehr reibungslos ablaufen kann. Das Spektrum reicht vom Verkauf der Fahrkarten und dem Reservieren der Sitzplätze bis zu Ausbesserungsarbeiten an Gleisanlagen und Gebäuden. Ganz zu schweigen von der umfangreichen Verwaltung, die dafür sorgt, daß die Räder nicht stillstehen. In vielerlei Hinsicht bildet die Eisenbahn eine eigene Welt. Es sind in erster Linie die Menschen, die „Eisenbahner“, die diese Welt prägen. Bei vielen von ihnen sind die Erinnerung und das Bewußtsein an die große Tradition der Eisenbahn wachgeblieben. Sie blicken erwartungsvoll nach vorne, ohne den Bezug zu ihren Ursprüngen verloren zu haben. Einige widmen der Eisenbahn nicht nur ihr Arbeitsleben, sondern auch ihre Freizeit. Ihr Wissen, ihr Interesse und ihr Eintreten für die Bahn zählen zu den manchmal übersehenen, aber dennoch nicht zu unterschätzenden Kapitalien des Schienenverkehrs.

Zahlreiche „Eisenbahner“ haben auch zum Werden der Ausstellung und dieses Kataloges beigetragen. Ihnen allen sei hier nochmals herzlich gedankt. Ganz besondere und mit Dank verbundene Hervorhebung verdienen auch

Bürgermeisteramt und Gemeinderat der Stadt Heilbronn für die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel und die Stadt Schwäbisch Hall für die Übernahme eines Teils der Kosten. Herzlicher Dank gesagt sei ebenso zahlreichen Angehörigen der Deutschen Bundesbahn, insbesondere in Heilbronn und Stuttgart, dem Creativ-

Team Peter Friedel für Gestaltung und Aufbau der Ausstellung und nicht zuletzt der Leitung und den Mitarbeitern der Stadtarchive Heilbronn und Schwäbisch Hall für ihre unermüdliche Einsatzbereitschaft, Ansprechbarkeit und Hilfe.

Den folgenden Leihgebern danken wir für die freundliche Überlassung von Exponaten:

Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz Berlin
Museum für Verkehr und Technik Berlin
Wolfram Dehmel, Haßfurt
Stadtarchiv Großbottwar
Luise Gümbel, Aalen
Bahnbetriebswerk Heilbronn
Bahnmeisterei Heilbronn
Eisenbahnclub Heilbronn
Fernmeldemeisterei Heilbronn
Gleisbauhof Heilbronn
Kreisarchiv Heilbronn
Maschinenbaugesellschaft Heilbronn
Philatelistenverein Heilbronn
Heinz Kümmerlen, Beilstein
Albert Kurz, Heilbronn
Staatsarchiv Ludwigsburg
Städtisches Museum Ludwigsburg

Ralf Müller, Lehrensteinsfeld
Hohenlohe-Zentralarchiv Neuenstein
Hans Noller, Heilbronn
Verkehrsmuseum Nürnberg
Gemeinde Obersulm
Stadtarchiv Öhringen
Volkmar Schrenk, Oberkochen
Karl Stein, Heilbronn
Bundesbahndirektion Stuttgart
Daimler-Benz-Archiv Stuttgart-Untertürkheim
Fernmeldemeisterei Stuttgart
Hauptstaatsarchiv Stuttgart
Post- und Fernmeldemuseum Stuttgart
Stadtarchiv Stuttgart
Statistisches Landesamt Baden-Württemberg Stuttgart
Württembergische Landesbibliothek Stuttgart
Stadtarchiv Weinsberg

A TEXTTEIL

I. Aus der allgemeinen Eisenbahngeschichte

1. Die Anfänge der Eisenbahn

Der 1. Januar 1806 gehört zu den besonderen Daten in der Geschichte Württembergs: An diesem Tag erhielt Friedrich I. die Königswürde. In den Jahren davor hatte sich sein Land auf über 19500 Quadratkilometer verdoppelt. Dadurch war die Zahl der Württemberger auf 1340000 angewachsen. Diese Expansion geschah von Napoleons Gnaden, der zu Beginn des 19. Jahrhunderts die äußerst bunte Karte der deutschen Lande bereinigt hatte. So gingen in Württemberg zahlreiche weltliche und geistliche Fürstentümer auf, ebenso ritterschaftliche Gebiete und die Reichsstädte, zu denen auch Heilbronn und Hall zählten. Die meisten dieser Territorien konnten sich lange nicht mit dem Verlust ihrer Selbständigkeit abfinden. Deshalb wirkten im jungen Königreich allorten starke zentrifugale Kräfte, die der Monarch unter Kontrolle bringen mußte, wenn nicht sein Land gefährdet sein sollte. Folglich galt es für König Friedrich I. und – ab 1816 – für dessen Sohn Wilhelm I., das neue Staatswesen auf die Zentrale in Stuttgart auszurichten. Außerdem sahen es die Regenten als eine ihrer Aufgaben an, den Verkehr als Grundlage des Handels und der Wirtschaft zu fördern. Für beide Vorhaben erschien den Königen der Ausbau eines Verkehrsnetzes mit Stuttgart als Mittelpunkt nützlich. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts kamen zwei Möglichkeiten in Betracht: die Land- und Wasserstraßen.

Für große Güter bzw. Massenwaren besaßen die Wasserwege eindeutige Vorteile. Der Transport zu Wasser ging relativ bequem vor sich und konnte bei fast jeder Witterung erfolgen. Das Überwinden von Steigungen bereitete jedoch Schwierigkeiten. Darin war die Straße überlegen, denn sie konnte im Prinzip alle Punkte des Königreichs miteinander verbinden.

König Friedrich II. von Preußen, der „Alte Fritz“, hatte im 18. Jahrhundert auf Kanalbauten gesetzt – eine seinem relativ flachen Land angemessene Entscheidung. König Friedrich I. von Württemberg entschied sich dagegen im 19. Jahrhundert für den Ausbau des Straßennet-

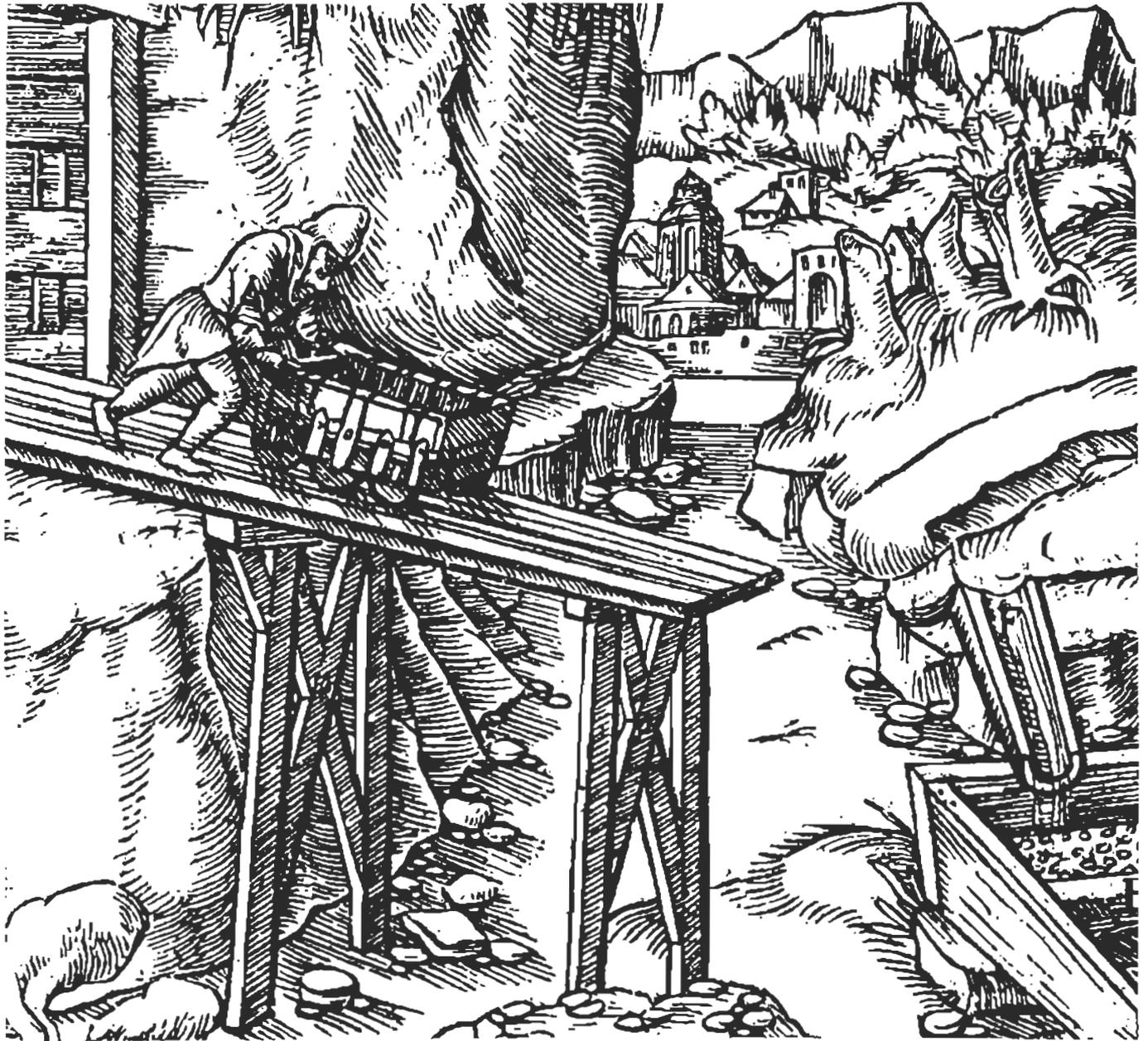
zes, weil Kanalbauten in seinem Königreich topographisch als wenig sinnvoll erschienen. Deshalb ließ er etwa 2000 Kilometer Straßen ausbessern oder neu trassieren. Zu den heute noch bekannten Beispielen dieses Straßenbauprogramms zählt die Neue Weinsteige in Stuttgart.

Ab 1825 drang die Kunde nach Württemberg, daß in England ein neues Verkehrs- und Transportmittel eingesetzt wurde: die Eisenbahn. Sie verband ab 1825 die im nordenglischen Kohlebezirk gelegene Stadt Darlington mit dem Verladehafen Stockton.

In der Geburtsstunde der Eisenbahn konnte niemand ahnen, welch' glänzende Zukunft dieser Erfindung bevor-



König Wilhelm I. von Württemberg (Kat. 2)

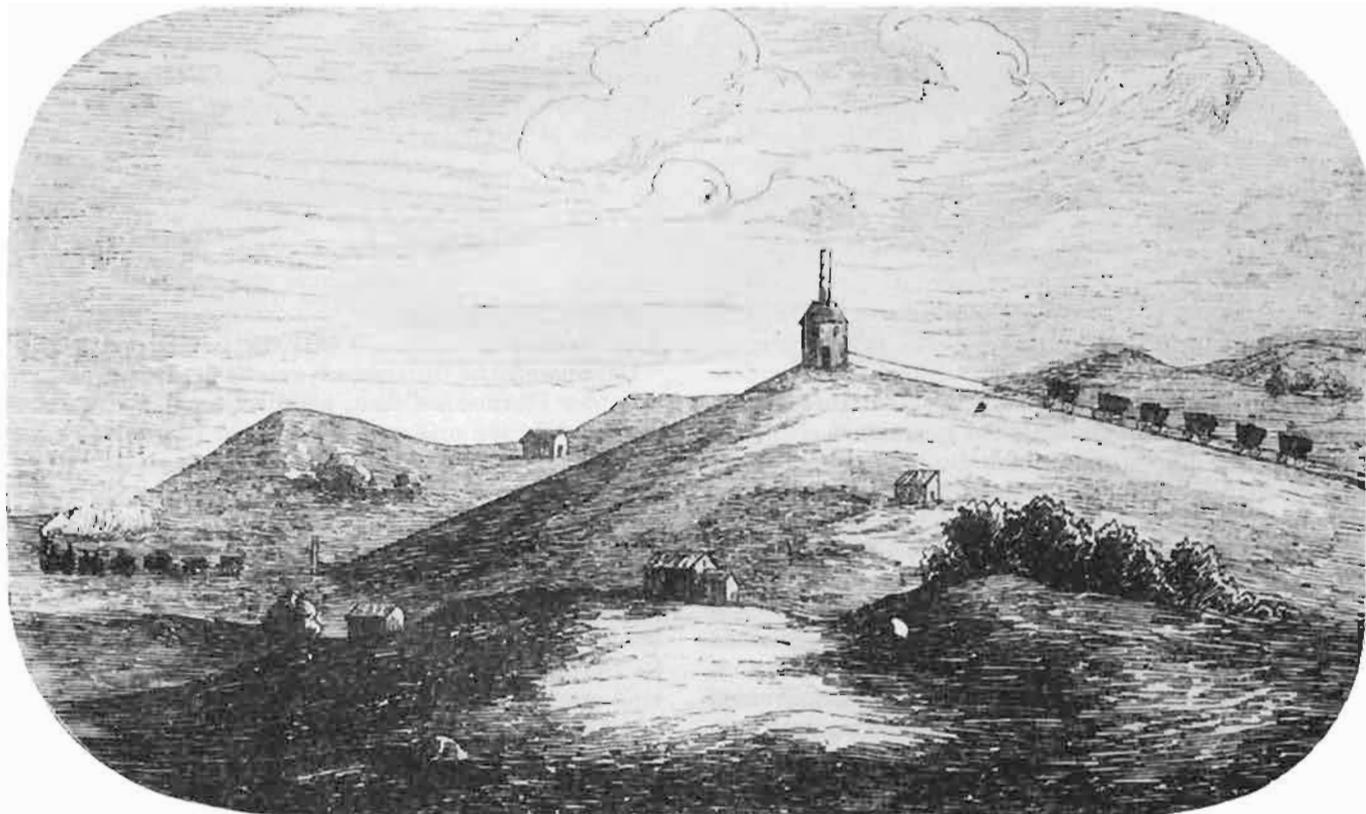


Holzgleise im Bergwerk (1557; Kat. 3)

stehen sollte. Es ließ sich noch nicht ausmalen, daß die Eisenbahn innerhalb weniger Jahrzehnte durch eine Revolutionierung der transporttechnischen Möglichkeiten alle Bereiche des täglichen Lebens beeinflussen oder sogar umgestalten würde. Wie bei allen Ideen liegt – zumindest rückblickend betrachtet – der entscheidende Gedanke auch im Falle der Eisenbahn eigentlich nahe: Man nehme eine Dampfmaschine, setze sie auf Räder und lasse dieses Gerät auf Schienen fahren. Dampfmaschinen und Schienen waren bereits erfunden. Das Geniale der Idee lag in der Kombination.

Schon in der Antike sind künstlich in Stein gehauene Spurrillen bezeugt, in welchen die Wagen wesentlich leichter zu lenken waren als auf den Pflastersteinstra-

ßen. Das Anlegen solcher Rillen kostete jedoch große Mühe und blieb deshalb die Ausnahme. Die Idee der Schienen scheint erst Mitte des 16. Jahrhunderts weiterentwickelt worden zu sein. Kleine Bahnen mit Schienen und Wagen aus Holz beschreibt Georgius Agricola in seinem 1530 in lateinischer Sprache abgefaßten und 1557 in deutscher Übersetzung erschienenen großen, mit zahlreichen Holzschnitten ausgestatteten Werk über das Berg- und Hüttenwesen. Obwohl die Holzschienen stark dem Verschleiß unterlagen, entstand erst über 200 Jahre später die Idee der Eisenschienen. Schon wesentlich früher war jedoch möglichst die menschliche Zugkraft durch Pferdemuskeln ersetzt worden. Als die kleinen Transportwagen und die herkömmlichen Postkutschen



Überwindung von Steigungsstrecken (Kat. 7)

einen schienengerechten Untersatz erhalten hatten, war die Pferdeeisenbahn geboren.

Etwa gleichzeitig mit der Entstehung der Metallschienen konstruierte James Watt eine für viele Anwendungen brauchbare Dampfmaschine, die er bis 1781 perfektioniert hatte. Die Dampfkraft ermöglichte die industrielle Revolution, weil sie im Gegensatz zur zuvor unersetzbaren natürlichen Wasserkraft fast an jedem Ort zur Verfügung stand und universell eingesetzt werden konnte. Die revolutionäre Idee, die zur Erfindung der Eisenbahn führte, bestand nun darin, die Muskelkraft der Pferde durch eine fahrbare Dampfmaschine zu ersetzen, also die Pferdeeisenbahn zur Dampfeisenbahn umzugestalten.

Die fahrbare Dampfmaschine erhielt den Namen „Locomotion“. Der Engländer George Stephenson baute die ersten leistungsfähigen Modelle und konstruierte auch die erste Eisenbahnstrecke von Stockton nach Darlington. Deshalb verdient Stephenson die Bezeichnung „Eisenbahnkönig“. Seine Locomotion, die ab 1825 auf der Strecke von Stockton nach Darlington zum Einsatz kam, zog 34 Wagen. Sie bewegte 450 Personen und 90 Tonnen Material mit einer zeitweiligen Spitzengeschwindigkeit von 19 Kilometern pro Stunde. Bei den fünf Steigungsstrecken zwischen Stockton und Darlington traten jedoch Schwierigkeiten auf, weil die Zugkraft der Locomotion nicht ausreichte. Dieser Mangel mußte durch Seilzüge mit ortsfesten Dampfmaschinen ausgeglichen werden. Bei dieser ersten Dampfeisenbahn wirkten also stationäre und fahrbare Dampfmaschinen zusammen.

Stephenson konstruierte auch die erste Eisenbahnlinie, die an den Steigungsstrecken ohne Seilantrieb auskam. Diese führte von Liverpool nach Manchester und wurde am 15. September 1825 der Öffentlichkeit übergeben.

Die Dampfeisenbahn fand jedoch keineswegs überall Freunde. Im Gegenteil: weite Bevölkerungsschichten lehnten sie ab. Gründe fanden sich viele. Die stationäre Dampfmaschine hatte unzähligen Handwerkern den Broterwerb weggenommen, die fahrbare Dampfmaschine drohte nun z. B. alle Fuhrleute und Binnenschiffer zu ruinieren. Mit ihnen bangten die Schmiede, Sattler, Gastwirte und alle anderen, die vom Straßenverkehr lebten, um ihre Existenz. Güter- und Waldbesitzer fürchteten,

daß Wald und Feld entlang der Bahn durch das feuerspeiende Ungetüm in Brand gesteckt würden. In einem häufig zitierten medizinischen Gutachten hieß es: „Die schnelle Bewegung muß bei den Reisenden unfehlbar eine Gehirnkrankheit, eine besondere Art des Delirium furiosum, erzeugen. Wollen aber dennoch Reisende dieser gräßlichen Gefahr trotzen, so muß der Staat wenigstens die Zuschauer schützen, denn sonst verfallen diese beim Anblick des schnell dahinfahrenden Dampfwagens genau derselben Gehirnkrankheit. Es ist daher notwendig, die Bahnstrecke auf beiden Seiten mit einem hohen, dichten Bretterzaun einzufassen.“

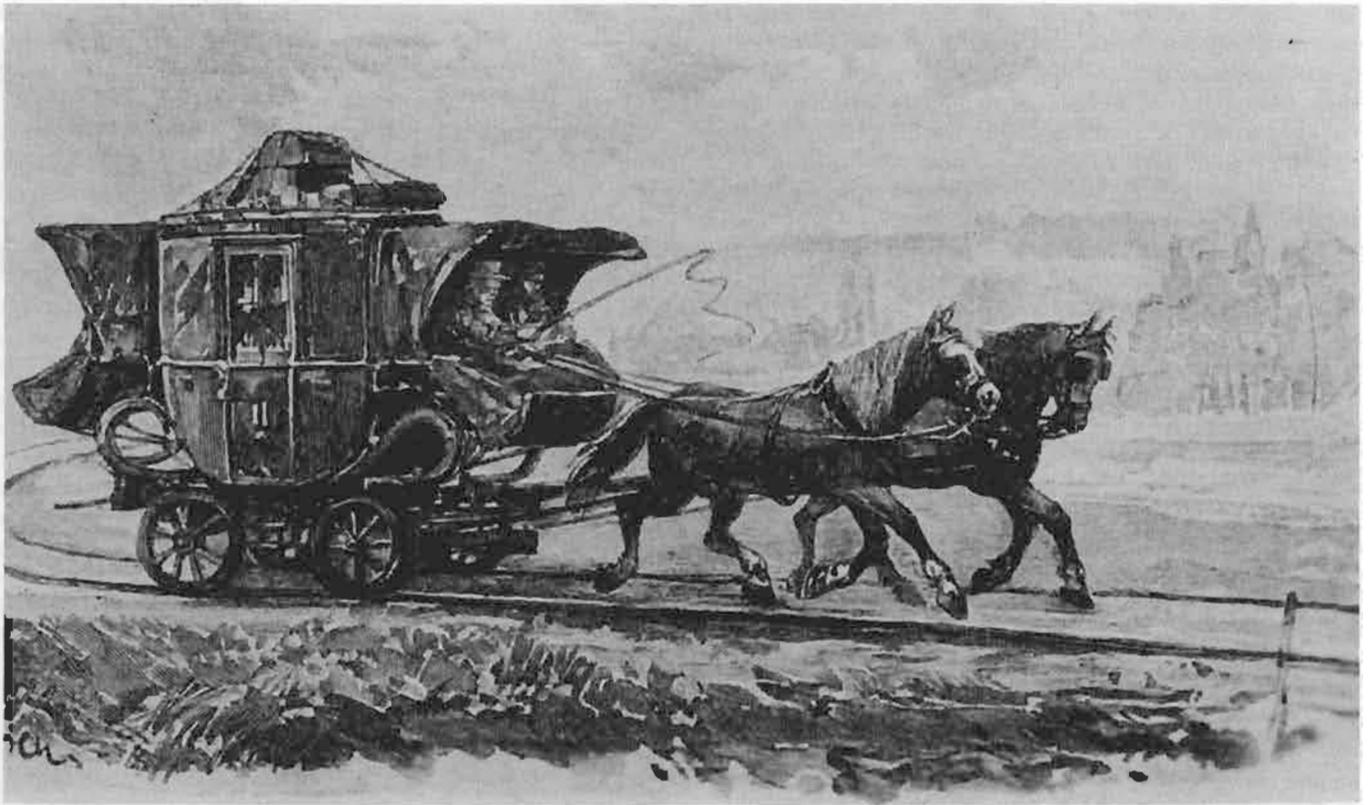
Auch wenn – wie heute allgemein angenommen – dieses Gutachten nicht authentisch ist, so schildert es doch eine in der Bevölkerung weitverbreitete Grundstimmung. Das Mißtrauen gegenüber der Eisenbahn äußerte sich oft in Form von Feindschaft gegenüber den Vermessungstechnikern und Bauleuten der Eisenbahn.

Viele Menschen fürchteten sich auch vor dem Dampf aus Eisen. Deshalb erfreute sich die Pferdeeisenbahn bei der Personenbeförderung noch einige Zeit größerer Beliebtheit als ihre mit Dampf betriebene Schwester. Auf der Strecke zwischen Stockton und Darlington durften deshalb auch privat betriebene Pferdeeisenbahnen verkehren. Zwischen Budweis und Linz fuhr noch 1832 ebenfalls eine Pferdeeisenbahn, die den Kutschen nachempfunden war.

Der eigentliche Durchbruch gelang der Dampf- gegenüber der Pferdeeisenbahn, als die Dampfzüge deutlich schneller fahren und wesentlich mehr Lasten befördern konnten als die Pferdebahnen.

2. Württemberg wird hellhörig

Die ersten positiven Nachrichten aus England verbreiteten sich schnell. Trotz aller Mängel und berechtigten Kritik sagten immer mehr Zeitgenossen der Eisenbahn eine gewisse Zukunft voraus. Freilich war dabei noch nicht an ein weltumspannendes und vernetztes System von Schienensträngen gedacht, sondern eher an die Verbindung jeweils zweier Punkte zum Transport bzw. Austausch von Waren und zur Beförderung von Personen zwischen diesen beiden Punkten. Bald traten jedoch auch

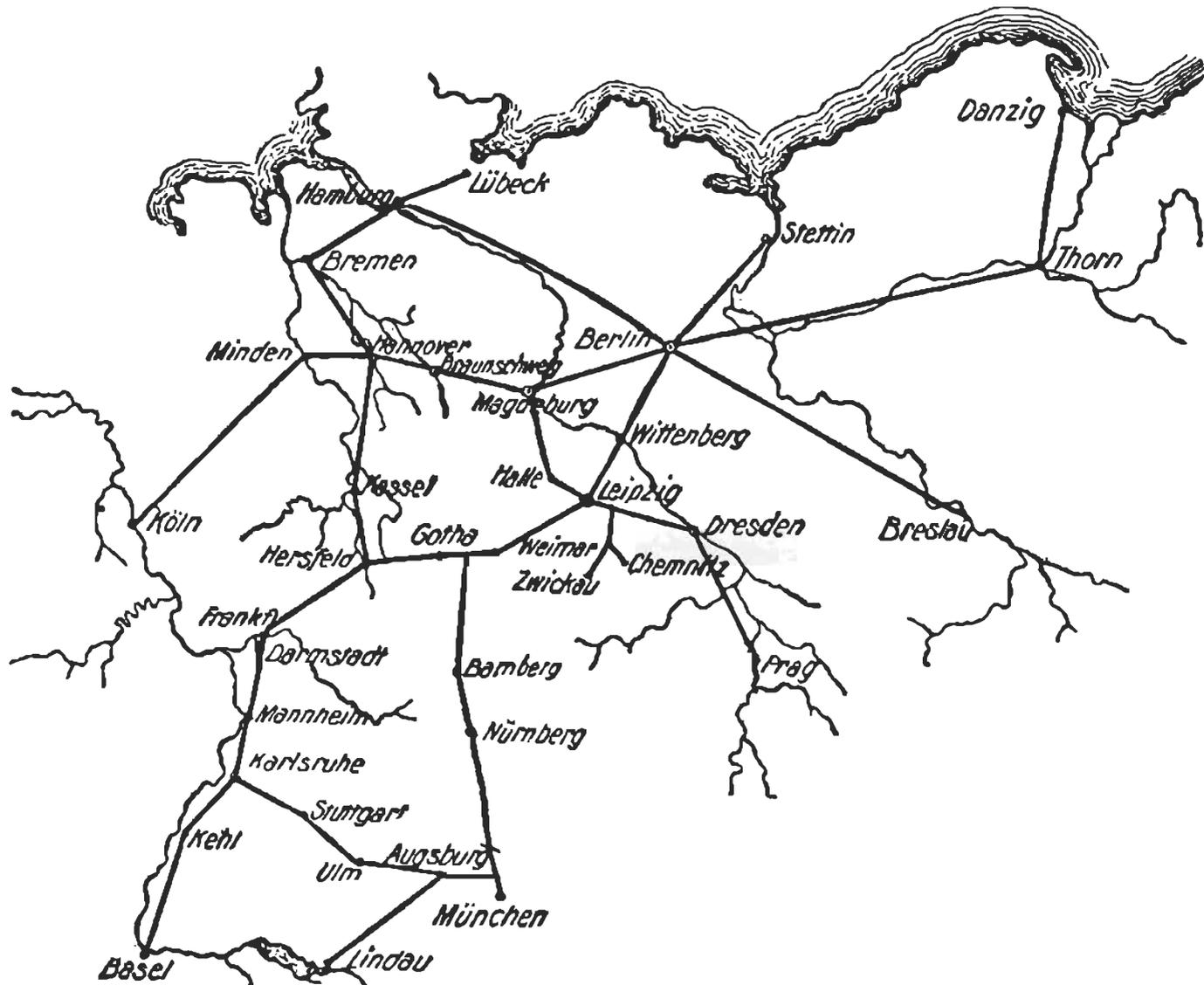


Pferdeeisenbahn Linz-Budweis (Kat. 4)

weitblickende Denker auf den Plan, die im Geiste schon großflächige Eisenbahnnetze knüpften. Einer dieser Männer lebte im Königreich Württemberg: Friedrich List.

Dieser als fortschrittlich bzw. sogar revolutionär zu bezeichnende Professor der Staatswirtschaft und Staatspraxis in Tübingen und Abgeordnete der württembergischen Kammer hat sich durch sein Eintreten für die deutsche Zolleinigung große Verdienste erworben. Einmal weilte er in Heilbronn, wo er im Auftrag der Regierung 800 zur Ausreise bereitstehende Auswanderer nach Amerika von diesem Vorhaben abbringen sollte. Er führte den Emigranten die Unkalkulierbarkeit ihres künftigen Schicksals vor Augen. Die Auswanderer wollten aber

„lieber in Amerika zugrunde gehen als von den württembergischen Schreibern weiterhin zu Tode gequält zu werden“. Diese unmittelbaren Erfahrungen mit der wirtschaftlichen Not weiter Bevölkerungskreise ließen in List Ideen heranreifen, die ihn wegen „staatsfeindlicher Aufreizung“ 1824/25 auf den Asperg bei Ludwigsburg ins Gefängnis brachten. Trotzdem drangen seine 1824 formulierten Vorschläge zum Aufbau eines Eisenbahnnetzes bis zu König Wilhelm I. vor. Die Eisenbahn sollte helfen, die Not der Massen zu lindern. 1825 wurde List als unbequemer Zeitgenosse nach Amerika abgeschoben. Dort nutzte er die Gelegenheit, selbst eine Eisenbahn zu errichten, die ein Kohlegebiet mit dem nächstgelegenen Hafen verband. Durch dieses Bauwerk, durch seine Bera-



Friedrich Lists Entwurf für ein deutsches Eisenbahnnetz (1833)

ungstätigkeit in Eisenbahnfragen und durch sein Eintreten für die amerikanische Schutzzollbewegung gewann er in den Vereinigten Staaten hohes Ansehen. Er

erhielt die amerikanische Staatsbürgerschaft und kehrte 1832 als amerikanischer Konsul nach Leipzig zurück, weil er seine Eisenbahnidee in Deutschland weiter voran-

treiben wollte. Als Kernpunkt seines Gedankengebäudes entwarf er 1833 ein Eisenbahnnetz für Deutschland. Die Entwicklung schritt in der Realität jedoch wesentlich langsamer voran, als es sich List gewünscht hatte. Am 30. November 1846 beendete er wegen der anscheinenden Erfolglosigkeit seiner Bemühungen verzweifelt sein Leben. Nicht wenige Jahre später waren alle von ihm vorgeschlagenen Linien gebaut. Der Weg dorthin erwies sich jedoch, zumindest am Anfang, als sehr steinig.

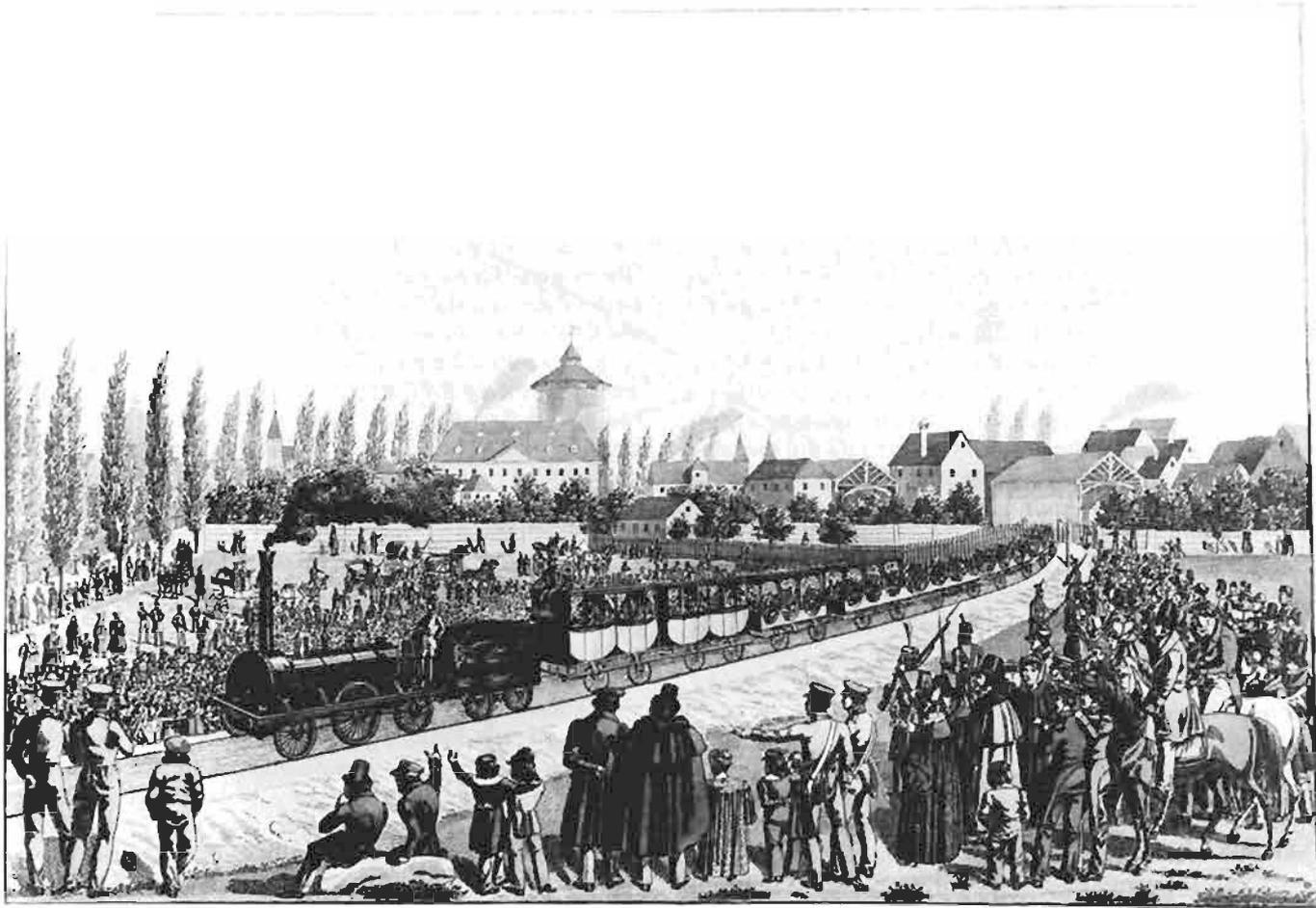
Bereits um 1830 begann sich der württembergische Monarch ernsthafte Gedanken über eine zukünftige Eisenbahn zu machen. Für König Wilhelm I. stellte sich die Frage, ob nach der Konstruktion einer funktionstüchtigen Eisenbahn die Schiene einen Beitrag zur Lösung der württembergischen Transportprobleme leisten könne. Das Beispiel aus England hatte gezeigt, daß auf geeigneten Strecken mit Hilfe der Eisenbahn bedeutende Lasten transportiert werden konnten. Auch nahm die Zugkraft der Lokomotiven zu, so daß es nach und nach möglich wurde, immer größere Lasten auf immer steileren Strecken zu befördern. Trotzdem konnten die Schienen nicht überallhin verlegt werden, weil durch Steigung und Kurvenradius klare Grenzen gesetzt waren. Da die Flexibilität aber allemal höher als bei den Wasserstraßen lag, nahm König Wilhelm I. neben den Land- und Wasserstraßen auch die Schiene in sein verkehrstechnisches Kalkül auf.

Zur Klärung der Sachlage bediente sich der Monarch eines Instruments, das sich auch heute noch großer Beliebtheit erfreut: Er berief eine Expertenkommission von Finanz-, Verwaltungs- und Technikfachleuten ein. Diese sollten prüfen, ob bzw. auf welchen Strecken Eisenbahnen in seinem Königreich verkehren könnten oder ob es möglich sei, die großen schiffbaren Flußsysteme Neckar und Donau statt über Kanäle mittels Eisenbahn zu verbinden. Schon diese Fragestellung – aber auch die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Württemberg bis 1850 – verrät, daß damals noch keineswegs an ein Netz von Eisenbahnen gedacht war, das z. B. die Schifffahrt auf den großen Flüssen überflügeln könnte. Es ging zunächst in erster Linie um die Frage, ob die Eisenbahn als Bindeglied zwischen den Flüssen tauglich sei.

Als die königlich beauftragten Experten ihre Tätigkeit gerade aufgenommen hatten, legte 1830 Major von Ber-

ger dem Regenten ein Gutachten vor, das die drei Verkehrsmittel Straße, Wasser und Schiene gegeneinander abwog. Der Major begann seine Untersuchung mit einer Schilderung der großen europäischen Handelswege, also dem Schiffsweg durch die Meerenge von Gibraltar und den Kontinentalrouten Calais – Paris – Lyon bzw. Rotterdam – Köln – Mainz – Mannheim und von dort auf verschiedenen Wegen nach Genua, Venedig und Triest. Der Gutachter betonte, daß eine Verbindung zwischen Rhein und Donau gerade für Württemberg von größter Bedeutung sei, da dieses Land genau an der Nahtstelle zwischen den beiden Flußsystemen und damit im Zentrum des aufblühenden Handels liege. Diese Route wäre wesentlich kürzer als alle anderen Verbindungen, insbesondere wenn man den Neckar bei Cannstatt mit der Donau bei Ulm verbände, wobei die Schiffbarkeit des Neckars zwischen Heilbronn und Cannstatt vorausgesetzt wurde. Diese Verbindung ließ sich nach dem Gutachten von Bergers theoretisch auf drei Arten herstellen: erstens durch „Canalisierung“, zweitens durch Anlegen einer Eisenbahn und drittens „durch vortreffliche, mit Steinen beschlagene Kunststraßen, auf welchen alle Hindernisse beseitigt sind und die Fracht durch Abschaffung aller Abgaben erleichtert ist“. Kunststraßen hielt der Gutachter für unverzichtbar, jedoch seien sie für den Transport von Massengütern höchstens ein Notbehelf. Der Transport mittels Eisenbahnen könne zwar prinzipiell sehr rasch erfolgen und die Kosten lägen mit zwei Millionen Gulden auch wesentlich niedriger als bei einem Kanalbau (fünf Millionen Gulden). Da die Eisenbahn im bergigen Württemberg jedoch auf viele Schwierigkeiten stoße, sei sie nicht praktikabel. Deshalb sprach sich der Gutachter für einen Kanal zwischen den großen Flußsystemen Rhein und Donau aus. Diese Idee ließ sich jedoch nicht so ohne weiteres in die Tat umsetzen. Insbesondere über den Verlauf eines solchen Kanals herrschte Uneinigkeit. Im übrigen scheiterte schon über 1000 Jahre vorher Karl der Große bei der Durchführung eines entsprechenden Großprojekts, der sog. Fossa carolina.

Die 1830 vom König eingesetzte Expertenkommission gelangte nach vierjähriger Arbeit zu einem anderen Urteil. Sie betonte zwar ebenfalls die Notwendigkeit einer Verbindung von Neckar und Donau, ihr erschien jedoch die inzwischen schon stark verbesserte Eisenbahn



Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth (1835; Kat. 10)

als die beste Lösung. Einen Schritt weitergehend schlugen die Fachleute vor, nicht nur den Neckar und die Donau zu verbinden, sondern auch noch den Bodensee mit einzubeziehen. Sie bezeichneten eine Eisenbahnlinie von Stuttgart über das Rems-, Kocher- und Brenztal nach Ulm und von dort nach Friedrichshafen als beste Lösung.

Zu diesem Zeitpunkt befand sich jedoch in den deutschen Ländern noch keine Dampfeisenbahn in Betrieb. Erst ein Jahr später, ab dem 7. Dezember 1835, fuhr die Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Die

berühmte Adler-Lokomotive mit den angehängten offenen Wagen, die zumindest teilweise den Postkutschen nachempfunden waren, wirkte auf die Zeitgenossen sensationell. Allerorten brach ein Eisenbahnfieber aus. Aktiengesellschaften zum Bau von Eisenbahnen entstanden im ganzen Land. Entscheidende Aktivitäten entfalteten in Württemberg die ehemaligen Reichsstädte. Besondere Bekanntheit erlangte die Ulmer Eisenbahn-Gesellschaft, die Ende Dezember 1835 als Reaktion auf die geglückte Premiere der Ludwigseisenbahn zusammentrat.

In Ulm stand der Bürgerschaft immer noch die ehemals große Bedeutung ihres Gemeinwesens als Handelsstadt vor Augen. Insbesondere die Händler- und Wirtschaftsschicht sah deshalb in der Eisenbahn eine Möglichkeit zur Anknüpfung an die große Vergangenheit. Die Stadt forderte eine Eisenbahn von Stuttgart über Plochingen, Göppingen und Geislingen nach Ulm. Sie stellte sogar 100 000 Gulden für ein solches Projekt bereit. In Stuttgart hatten sich interessierte Bürger ebenfalls organisiert, um für den Bau einer Eisenbahn einzutreten. Die Finanzierung dieser Bahnen sollte über eine Aktiengesellschaft erfolgen.

Der Heilbronner Gemeinderat befaßte sich erstmals am 30. Juli 1835 mit der Eisenbahnfrage. Stadtrat August Klett, der spätere Stadtschultheiß und Landtagsabgeordnete, hatte drei Tage zuvor in einer Anfrage auf die Wichtigkeit der in Deutschland geplanten Eisenbahnbauten für Heilbronn im allgemeinen und für den örtlichen Handel im besonderen hingewiesen. Der Gemeinderat setzte als Kommission den Stadtschultheißen Titot und die Stadträte Rümmelin und Koch ein, die den Nutzen einer Eisenbahn anhand von Warenströmen feststellen und die Wünsche der Stadt Heilbronn dem König vortragen sollte. Außerdem erhielt Stadtbaumeister Gaab die Aufgabe, eine mögliche Trassenführung für die Eisenbahn nach Cannstatt „behufs der Beantragung einer solchen“ auszuarbeiten und die Kosten dafür zu überschlagen. Eine Eisenbahneuphorie brach in Heilbronn – wie auch in Ulm, Stuttgart und in anderen Orten – in den Tagen nach der Einweihung der Strecke von Nürnberg nach Fürth aus. Am 24. Dezember 1835 befaßte sich der Rat der Stadt Heilbronn deshalb erneut mit der Eisenbahnangelegenheit. Er betonte zum wiederholten Male die unschätzbare wirtschaftliche Bedeutung des neuen Verkehrs- und Transportmittels für das Königreich Württemberg im allgemeinen und für die Stadt Heilbronn im speziellen und bevollmächtigte die Herren Stadtschultheiß Titot und Kaufmann Reuß als Vertreter der Stadt und ihres Handlungsvorstandes, die Eisenbahninteressen Heilbronns auf einer Eisenbahnkonferenz am 3. Januar 1836 in Stuttgart zu vertreten. An diesem Tag wollten sich Abgesandte der Ulmer und der Stuttgarter Eisenbahngesellschaft treffen und ihr Vorgehen koordinieren. Am 30. Dezember konstituierte sich

noch ein provisorisches Eisenbahnkomitee, das der Gemeinderat am nächsten Tag mit den notwendigen Handlungsvollmachten und mit einem Kredit von 200 Gulden ausstattete.

Am Neujahrstag 1836 reisten Titot und Reuß als offizielle Delegation nach Stuttgart. Ihnen schlossen sich Fabrikant Bruckmann und Kaufmann Kunze an, um der Heilbronner Abordnung ein größeres Gewicht zu verleihen. In Verhandlungen mit der Stuttgarter und der Ulmer Eisenbahngesellschaft gelang es, die Strecke nach Heilbronn in diejenige Eisenbahnlinie aufzunehmen, welche den Rhein mit „der Donau durch eine Eisenbahn verbinden solle“. Außerdem nahm der Stuttgarter Eisenbahnausschuß zwei von den Heilbronner Aktionären zu bestimmende Mitglieder auf. Zwei Tage nach diesen erfolgreichen Verhandlungen in der Landeshauptstadt trat das provisorische Heilbronner Eisenbahnkomitee mit einem Aufruf an die örtliche Öffentlichkeit. Die interessierten Kreise sollten am 10. Januar 1836 im Gasthof zur Sonne zusammenkommen und möglichst bald durch Zeichnung von Aktien die finanzielle Grundlage des Eisenbahnbaus schaffen.

Das Heilbronner Intelligenzblatt berichtete am 13. Januar 1836 über die von zahlreichen Bürgern der näheren und weiteren Umgebung besuchte Versammlung:

Die anwesenden Teilnehmer schritten sofort zur Wahl eines aus zehn Mitgliedern bestehenden provisorischen Komitees. Die Stimmenmehrheit fiel auf Stadtschultheiß Titot, Handlungsvorsteher Reuß, Oberamtsrichter Heyd von Weinsberg, Oberamtmann Mugler, Kaufmann A. v. Rauch, Fabrikant P. Bruckmann, Professor Kapf, Kaufmann Kunze, Rechtskonsulent Dr. Roman.

In diesem Komitee vereinigten sich die offiziellen Vertreter der Stadt Heilbronn und die örtliche Händlerschicht zu einem Interessenverband. Gemeinsam bemühten sie sich um eine Eisenbahnlinie und gemeinsam versuchten sie die Bewohner des Heilbronner Raumes zur finanziellen Beteiligung zu bewegen.

In einem Grundsatzreferat faßte Kaufmann Reuß die zentralen Argumente zusammen, die für eine Eisenbahn in Heilbronn sprachen. Damit versuchte er unschlüssige Geldanleger zu überzeugen und zur Investition anzureizen. Reuß konnte zwar keine sichere Rendite verspre-

chen, weil noch keine Erfahrungen mit deutschen Eisenbahnen vorlagen; er beschrieb jedoch die Nachteile, die dem Heilbronner Raum ohne Eisenbahn erwachsen würden:

Stellen wir uns aber die Lage unseres Acker- und Weinbaus, unserer Gewerbe und unseres Handels vor, wenn diese schnellste und billigste Beförderungsweise uns nicht, sondern nur benachbarte Gegenden zu Theil würde! Wie würde sich aller Verkehr nach und nach von hier entfernen, wie würde der Werth der Natur- und Kunstprodukte, wie würde der Werth unsrer Güter, unsrer Häuser, unsrer Mühlen etc. im Preise fallen! Erhält uns aber eine zahlreiche Actien-Unterzeichnung das uns zugesagte Recht einer Eisenbahnverbindung und kommt letztere wirklich zu Stande, so dürfen wir gewiß seyn, daß gerade die umgekehrte Wirkung sich äußern, und daß ohne großes Risiko für den Actien-Unterzeichner der Verkehr sich außerordentlich vermehren werde.

Die Stadt Heilbronn ging mit gutem Beispiel voran. Sie stellte bereits am 7. Januar 1836 die bedeutende Summe von 150 000 Gulden bereit, also das anderthalbfache dessen, was die Stadt Ulm zu investieren gewillt war. Dieser mutige Schritt zeigte eine erhebliche Signalwirkung. Innerhalb weniger Stunden unterzeichneten zahlreiche Bürger insgesamt 8321 Aktien im Wert von jeweils 100 Gulden.

Um den geplanten Bahnbau voranzutreiben, berief das Heilbronner Eisenbahnkomitee Professor Breymann von der Polytechnischen Schule in Stuttgart als Berater. Professor Breymann hatte beim Bau russischer Bahnen Erfahrungen gesammelt und arbeitete an Plänen für eine Privatbahn der Stadt Heilbronn nach Ludwigsburg. Ausgehend von dieser Vorarbeit entwickelte später Karl Etzel seine Eisenbahntrasse von Stuttgart nach Heilbronn.

In einer zweiten Verhandlungsrunde schlossen sich am 15. Mai 1836 die Ulmer und die Stuttgarter Interessenvertreter zur „Württembergischen Eisenbahngesellschaft“ zusammen und warben von da ab gemeinsam für den Bau des neuen Verkehrsmittels entlang der geplanten Linie. Tatsächlich entschlossen sich sehr viele Interessenten zur Investition. Insgesamt zeichneten die Bürger Aktien im Wert von 9,5 Millionen Gulden. Der

König schenkte den Planungen zwar seine Aufmerksamkeit, erteilte jedoch keine Baugenehmigung. Ernüchert lösten 1838 die Geldgeber die Württembergische Eisenbahngesellschaft auf. Auch viele andere lokale oder regionale Eisenbahngesellschaften stellten bei der württembergischen Regierung Anträge zum Bau von Eisenbahnen. Obwohl die Regierung zu diesem Zeitpunkt noch über keine konkreten Pläne für den Eisenbahnbau verfügte, lehnte sie alle Anträge ab. Die hohen Stellen hatten erkannt, daß die Eisenbahnen ein wichtiges Instrument zur Zusammenklammerung des Staates werden könnten. Deshalb sollte das Eisenbahnwesen – wenn überhaupt – nur unter staatlicher Regie aufgebaut und betrieben werden. Regionale, lokale oder private Eisenbahnen hätten zumindest auf den Hauptverkehrsachsen diese Pläne gestört.

3. Württemberg bekommt eine Staatseisenbahn

Nach dem positiven Expertenurteil über die mögliche Zukunft der Eisenbahnen und durch die Aktivitäten der Bürger ermuntert, tat der König den nächsten Schritt. Er sandte Ingenieure und Techniker zum Studium der schon bestehenden Eisenbahnen ins Ausland.

An ungeklärten Problemen herrschte kein Mangel. Für die Suche nach den günstigsten Trassen mußte zuerst die Frage nach den maximal vertretbaren Steigungen und den engsten Kurvenradien beantwortet werden. Schon bei dieser Grundsatzentscheidung gingen die Expertenmeinungen weit auseinander, und sie änderten sich aufgrund der Verbesserung der Lokomotiven auch ständig. Zwei Hauptauffassungen standen sich gegenüber. Einige Experten vertraten die Ansicht, daß die Steigungen möglichst gering und die Kurven möglichst sanft zu halten seien. So hatte etwa die französische Regierung das Minimum der Kurvenradien auf 715 Meter und das Steigungsverhältnis auf höchstens 1:300 (ein Meter Höhengewinn auf 300 Meter Strecke) festgesetzt. Durch solche Vorschriften ließen sich zwar die verkehrstechnischen Risiken mindern, die Baukosten erhöhten sich aber drastisch, weil zahlreiche Kunstbauten wie Bahndämme oder Brücken notwendig wurden. Deshalb fanden diejenigen Fachleute beim württembergischen

König mehr Gehör, welche die Bahntrasse mehr dem natürlichen Gelände anpassen wollten. Die ersten Planungen in Württemberg gingen von der Vorgabe aus, daß die Kurvenradien nicht enger als 573 Meter (2000 württembergische Fuß) und die Steigung im Normalfall nicht größer als 1:200 sein dürfe. Letztlich entstanden jedoch wesentlich engere Kurven und deutlich steilere Strecken.

Auch über die optimale Spurweite wurden verschiedene Meinungen vertreten. In England herrschte ein Maß von 1435 Millimetern vor. Alle Vermutungen, wie es gerade zu dieser Spurweite von 4 Fuß und 8,5 Zoll gekommen ist, gehören in das Reich der Spekulation. Daß sich dieses Maß von England aus tatsächlich durchgesetzt hat, liegt an der Lokomotivenfabrik von Robert Stephenson. Die dort gebauten Lokomotiven wiesen exakt diese Spurbreite auf, und sie wurden als die ersten leistungsfähigen Maschinen auf den europäischen Kontinent und nach Nordamerika exportiert. Wo Stephenson-Lokomotiven eingesetzt werden sollten, mußte die Spur 1435 Millimeter breit sein. Die meisten deutschen Eisenbahnen, insbesondere die preußischen, bayerischen, sächsischen, hannoverischen und braunschweigischen, hatten sich für dieses Maß entschieden. Das Großherzogtum Baden ging einen anderen Weg und führte bei der am 12. September 1840 eröffneten ersten badischen Strecke eine Spurweite von 1600 Millimetern ein. Man hoffte dort, die Lokomotiven bei einer größeren Breite stabiler und schneller bauen zu können. Württemberg stand vor der Alternative, ob es sich seinem Nachbarn Baden oder aber seinem Nachbarn Bayern und damit den meisten anderen deutschen Staaten anpassen wollte. Die Mehrzahl der Argumente sprachen für die 1435-Millimeter-Spur. Insbesondere wog es schwer, daß das badische Beispiel kaum Nachahmer gefunden hatte und daß die badischen Lokomotiven auch keine erkennbar bessere Leistung brachten. Andererseits leuchtete es den Verantwortlichen ein, daß eine breite Bahn, z.B. wegen des Mehrbedarfs an Grundfläche, wegen der umfangreicheren Erdarbeit sowie der breiteren Tunnel und Brücken wesentlich teurer zu bauen sein würde als eine schmalere.

Die Entscheidung des württembergischen Königs im April 1844 für die 1435-Millimeter-Spur sollte sich als zukunftssträftig erweisen. Schon ein Jahrzehnt später sah sich das Großherzogtum Baden gezwungen, sämtli-

che Strecken (282 Kilometer) von 1600 auf 1435 Millimeter umzubauen. Dies geschah vom 9. November 1854 bis zum 15. April 1855 ohne Betriebsunterbrechung.

Auch wenn sich heute weltweit die Normalspur von 1435 Millimeter durchgesetzt hat, herrscht dennoch insgesamt eine große Vielfalt an Spurweiten. So gilt z.B. heute noch in Irland ein Abstand von 1600 Millimetern als Regel.

Kontroverse Diskussionen entstanden auch über die Frage des Heizmaterials für die Lokomotiven. Zwar herrschte über den großen Nutzen von Steinkohle Einigkeit, doch bietet Württemberg keine natürlichen Steinkohlevorkommen, und der Herantransport dieses Rohstoffs mit Hilfe der Schifffahrt erschien nicht rentabel. In den Anfangsjahren der württembergischen Eisenbahn wurde deshalb Holz, Braunkohle und auch Torf verfeuert. Der starke Holzverbrauch ließ jedoch den Preis dieses Brennmaterials stark ansteigen. Erst als die einheimische Eisenbahn an das internationale Netz angeschlossen war und damit die Bahn ihre eigene Steinkohle herantransportieren konnte, besaßen Braunkohle und Torf als Heizungsmaterial der Lokomotiven keine Zukunft mehr, weil Steinkohle im Verhältnis zu Volumen und Gewicht einen wesentlich besseren Heizwert besitzt.

Innerhalb der württembergischen Staatsregierung herrschte lange Zeit Uneinigkeit über den Wert von Eisenbahnen. Konservative Kräfte lehnten die Dampfrosse als Gespensterwerk ab. Der sparsame Finanzminister Herdegen zweifelte an deren Wirtschaftlichkeit und Rentabilität. Der weitsichtige Innenminister Schlayer setzte sich jedoch vehement für das neue Verkehrsmittel ein. In einer Rede vor der Abgeordnetenversammlung im März 1842 lobte er in hohen Tönen die Eisenbahn als wichtiges Instrument zur Förderung von Industrie und Kultur und zur Vereinigung der einzelnen Landesteile. Er betonte auch die für den Eisenbahnbau ideale geographische Lage Württembergs, weil hier die kürzeste Verbindung zwischen den großen europäischen Flußsystemen Donau und Rhein möglich sei. Nach jahrelangen Beratungen und Diskussionen, nach der Ablehnung zahlreicher Anträge und Petitionen und nach der Erstellung vieler weiterer Expertengutachten unterzeichnete König Wilhelm I. am 18. April 1843 ein Gesetz über den Bau von Eisenbahnen, das vier Tage später im Regierungsblatt

für das Königreich Württemberg veröffentlicht wurde. Der endgültigen Formulierung dieses Gesetzes waren lange und z. T. hitzig geführte Debatten der Abgeordneten vorausgegangen, in denen die Auffassungen der Befürworter und Gegner der Eisenbahn hart aufeinanderprallten. Hoffnungen zur Belebung der Wirtschaft standen Befürchtungen, z. B. über den Ruin des Transportgewerbes gegenüber. Schließlich stimmten mehr als zwei Drittel der Abgeordneten und sogar 31 der 32 Standesherren für das erste württembergische Eisenbahngesetz. Mit der Verkündung dieses Gesetzes war der offizielle Startschuß für die Errichtung einer Eisenbahn in Württemberg gefallen. Der Text sah den Bau dreier Eisenbahnlinien vor: eine Strecke von Stuttgart über Ulm an den Bodensee, eine Verbindung von Stuttgart nach Heilbronn und eine Linie von Stuttgart bis zur westlichen Landesgrenze. Den Bau dieser Hauptbahnen behielt sich der Staat vor. Bei der Errichtung möglicher Nebenstrecken sollten dagegen auch Privatunternehmer zugelassen werden, wobei sich der Staat das Aufsichtsrecht sicherte. Außerdem sah das Gesetz vor, entlegene Bezirke durch „Kunststraßen“ an das Eisenbahnnetz anzubinden. Damit waren die rechtlichen Grundlagen für den Beginn des Bahnbaus im Königreich Württemberg gelegt.

Entscheidende Fragen standen allerdings noch zur Klärung an. Als besonders stark umstritten erwies sich die Streckenführung von Stuttgart nach Ulm. Im wesentlichen standen zwei Varianten zur Wahl: entweder durch das Rems-, Kocher- und Brenztal oder durch das Filstal nach Ulm. Für beide Möglichkeiten fanden sich Befürworter und Gegner, die meistens ihre jeweiligen Lokalinteressen verfolgten. Auch hier fragte Württemberg wieder verschiedene Gutachter um Rat. General Seeger und der Straßen- und Kanalbauer Bühler wurden mit der Untersuchung beauftragt, gelangten jedoch zu völlig unterschiedlichen Ergebnissen. Deshalb wurde danach der berühmte und erfahrene Eisenbahningenieur Alois von Negrelli aus Wien um Rat gefragt. Seine für die Zukunft der württembergischen Eisenbahn wichtigste Tat war der Hinweis auf den jungen Württemberger Karl Etzel, der in dieser Zeit in Wien arbeitete. Man entschied daraufhin, Etzel nach Stuttgart zu holen und gleichzeitig beim englischen Ingenieur Charles de Vignoles ein weiteres Gutachten in Auftrag zu geben.



Karl Etzel, der große württembergische Eisenbahnkonstrukteur (1836; Kat. 19)

Letztlich setzte Karl Etzel die Filstalvariante durch. Während die zu erwartenden technischen Schwierigkeiten beim Alaufstieg bei Geislingen gegen diese Streckenführung sprachen, standen insbesondere politische Erwägungen gegen die Trasse über Aalen nach Ulm. Die Linie über Geislingen entsprach dagegen der bereits 1835/36 von Ulm erhobenen Forderung. Für den württembergischen Monarchen besaß die Möglichkeit des Abbaus von Widerständen der alten Stadt Ulm gegen das neue Königreich durch die Filstalvariante ein hohes Gewicht. Für Etzel mag wohl weniger diese politische

Erwägung als vielmehr die Freude an der technischen Herausforderung eine Rolle gespielt haben, die der später als „Geislinger Steige“ bekannt gewordene Streckenabschnitt mit sich brachte.

Etzel zählt zu den bedeutendsten Eisenbahnbauern in der Anfangsphase dieses neuen Verkehrsmittels. Er stammte aus einer Familie, die seit mehreren Generationen Baumeister hervorgebracht hatte. Sein Vater erwarb sich als Erbauer der Neuen Weinsteige in Stuttgart eine gewisse Bekanntheit. Sohn Karl kam in Stuttgart zur Welt, als der Vater gerade in Heilbronn für Familie Rauch als Architekt ein Landhaus baute. Der junge Karl sollte nach dem Landexamen die Pfarrerlaufbahn einschlagen, fühlte sich jedoch mehr dem Bausektor verbunden. In Frankreich und England sammelte er praktische Erfahrungen im Eisenbahn- und Brückenbau. 1838 kehrte der 26jährige nach Württemberg zurück und verkün-

dete hier unbekümmert seine Ideen zur Eisenbahn, indem er eine Schrift „Notwendigkeit und Ausführbarkeit einer Eisenbahn durch Württemberg“ veröffentlichte. Der junge Mann mit dem Vollbart erntete jedoch Gelächter und Hohn von den in Ehren ergrauten Ingenieuren und wandte sich nach Wien. Von dort berief ihn der württembergische König im August 1843 in die Heimat zurück. Der Monarch bot dem mit 31 Jahren immer noch recht jungen Mann den Titel Oberbaurat und ein fürstliches Jahresgehalt von 5000 Gulden. Zwei Jahrzehnte später bezog Oberbaurat Abel, der die Verantwortung für die Strecke von Heilbronn nach Hall trug, lediglich 1200 Gulden jährlich.

Als württembergischer Staatsbeamter verstand es Etzel in geschickter Weise, sich beim König Gehör zu verschaffen und seine Vorstellungen durchzusetzen. In den folgenden Jahren sollte sich herausstellen, daß der



Der erste Heilbronner Bahnhof (1852; Kat. 22)

Monarch in der Person Etzels nicht einem Aufschneider, sondern tatsächlich einem ungewöhnlich befähigten Mann sein Vertrauen geschenkt hatte.

Etzel übernahm die Bauleitung der Strecke Esslingen – Stuttgart – Heilbronn und entwarf u. a. die ersten Bahnhöfe in Stuttgart und Heilbronn. Allgemeines Aufsehen erregte seine Überwindung des Alaufstiegs bei Geislingen. 1851 bis 1853 erbaute er die Strecke Bietigheim – Bruchsal mit dem fast 300 Meter langen Enzviadukt, das einem römischen Aquädukt nachempfunden ist und auf 20 Steinsäulen das Enztal überquert. Durch diese Bauten hatte sich Etzel in der Fachwelt einen so guten Namen erworben, daß er 1852 einen Ruf in die Schweiz erhielt. Dort leitete er verschiedene Eisenbahnbauten und entwickelte sich zum Spezialisten für Berg- und Gebirgsbahnen. Unter seiner Leitung entstand unter anderem der 2500 Meter lange (alte) Hauensteintunnel.

1856 nahm er die Position eines Baudirektors der Orientbahngesellschaft in Wien an und errichtete zahlreiche Eisenbahnlinien in Ungarn und Kroatien. Daneben beschäftigte ihn weiterhin der Gedanke an Gebirgsbahnen; insbesondere hatte ihn die Idee einer Nord-Südverbindung über den Brennerpaß fasziniert. Sämtliche Pläne scheiterten jedoch an den dabei zu überwindenden Steigungen. Eine geniale Idee brachte die Lösung: Etzel ersann Kehrtunnel, mit deren Hilfe im Berginnern fast beliebige Höhenunterschiede mit den normalen Lokomotiven überwunden werden konnten. An der Brennerbahn, Etzels letztem und größtem Projekt, arbeiteten 40000 Menschen. Die Anstrengungen dieses transalpinen Baus griffen die Gesundheit des Konstrukteurs stark an. Im November 1864 erlitt er einen Schlaganfall, im April 1865 bat er deshalb um die Entbindung von seinem Posten. Danach fuhr er mit der Eisenbahn in Richtung seiner Stuttgarter Heimat, erlag aber unterwegs am 2. Mai 1865 im Alter von 53 Jahren einem zweiten Schlaganfall. Ein gutes Jahr später konnte die Brennerbahn der Öffentlichkeit übergeben werden.

Etwas mehr als zwei Jahrzehnte zuvor erfolgte in Württemberg der erste Spatenstich für die Zentralbahn. Am 22. Oktober 1845 weihte König Wilhelm I. die Teilstrecke Cannstatt – Untertürkheim ein. Weitere Abschnitte folgten kurz darauf. Die Strecke Cannstatt – Ludwigsburg konnte am 15. Oktober 1846 eröffnet wer-

den. Gleichzeitig schritten die Ostbahn über das Filstal nach Ulm, die Südbahn von Ulm bis zum Bodensee und die Nordbahn von Stuttgart bis Heilbronn voran. In Heilbronn fuhr der erste Zug am 25. Juli 1848 ein, zwei Jahre später war mit der Vollendung der Geislinger Steige der Schienenstrang von Heilbronn bis zum Bodensee geschlossen. Diese ca. 250 Kilometer lange Verbindung bewältigte die Eisenbahn in neun bis zehn Stunden: eine kurz zuvor noch undenkbare Geschwindigkeit.

4. Das frühe Rollmaterial

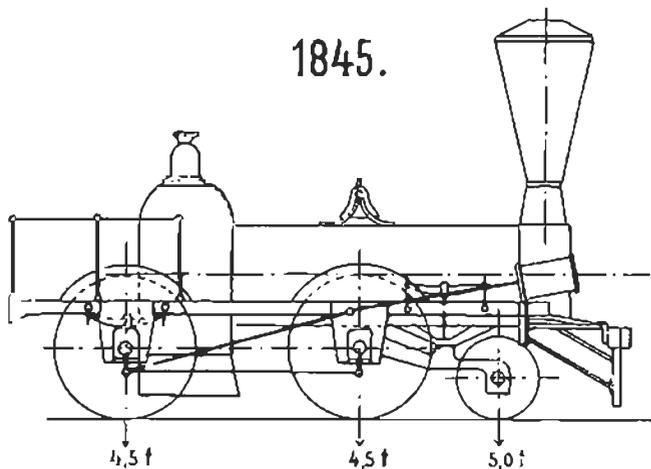
Die ersten sechs im Königreich Württemberg verkehrenden Lokomotiven kamen 1845 aus den Vereinigten Staaten, genauer aus Philadelphia. Bei einem Eigengewicht von zwölf Tonnen konnten sie eine Last von 100 Tonnen mit einer Geschwindigkeit von 24 Kilometern pro Stunde eine Steigungsstrecke 1:100 hinaufziehen. Ihre Spurweite betrug 1435 Millimeter.

Der Transport der Lokomotiven erfolgte per Schiff bis nach Cannstatt, wo sie unter Aufsicht von mitgereisten amerikanischen Monteuren zusammengebaut wurden. Da sich der Lokomotivführer erst später zum Traumberuf vieler Jungen entwickelte und in Württemberg niemand praktische Erfahrung auf diesem Gebiet besaß, mußten die Monteure vertragsgemäß drei Monate lang als Lokomotivführer in Württemberg bleiben.

Bald schon stieß auch die einheimische Industrie in diesen neuen Markt vor. Sehr schnell erwarb sich z. B. die junge Esslinger Maschinenfabrik einen sehr guten Namen als Lokomotiv- und Wagenhersteller.

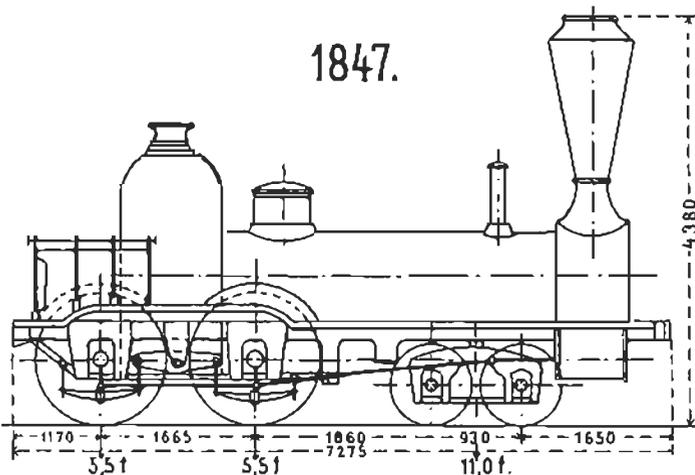
Als erste Eisenbahnwagen der Geschichte dienten im Grunde Kutschen mit schienentauglichen Rädern. Schon bald entwickelten die Konstrukteure aber neue Formen, die zu den heutigen Eisenbahnwagen eine große Ähnlichkeit aufweisen. Da Württemberg erst zehn Jahre nach der Eröffnung der Strecke von Nürnberg nach Fürth ins Eisenbahnzeitalter eintrat, kamen hier die postkutschenähnlichen Wagen überhaupt nicht mehr zum Ein-

*Die ersten Dampflokomotiven in Württemberg
(1845–1854) ▷*



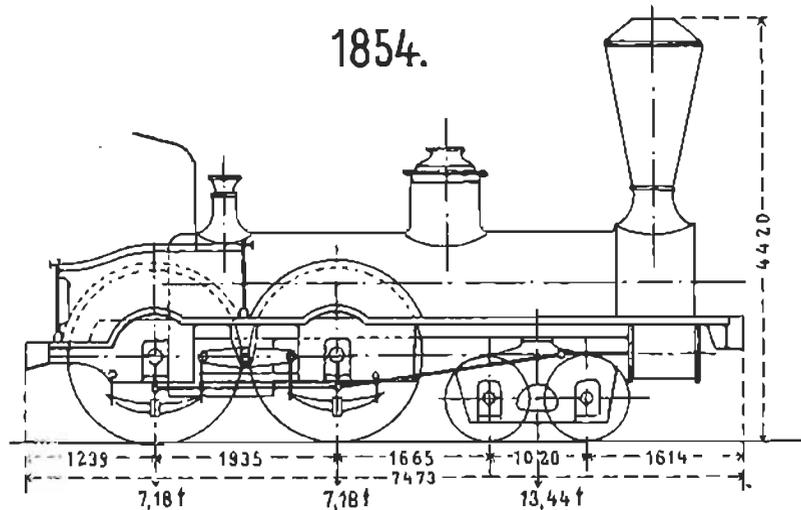
Personen- u. Güterlocomotive
v. Baldwin u. Whitney, Philadelphia.

Heizfläche 50,6 qm; Adhäsionsgewicht 9 ts;
Gesamtgewicht 14 ts.



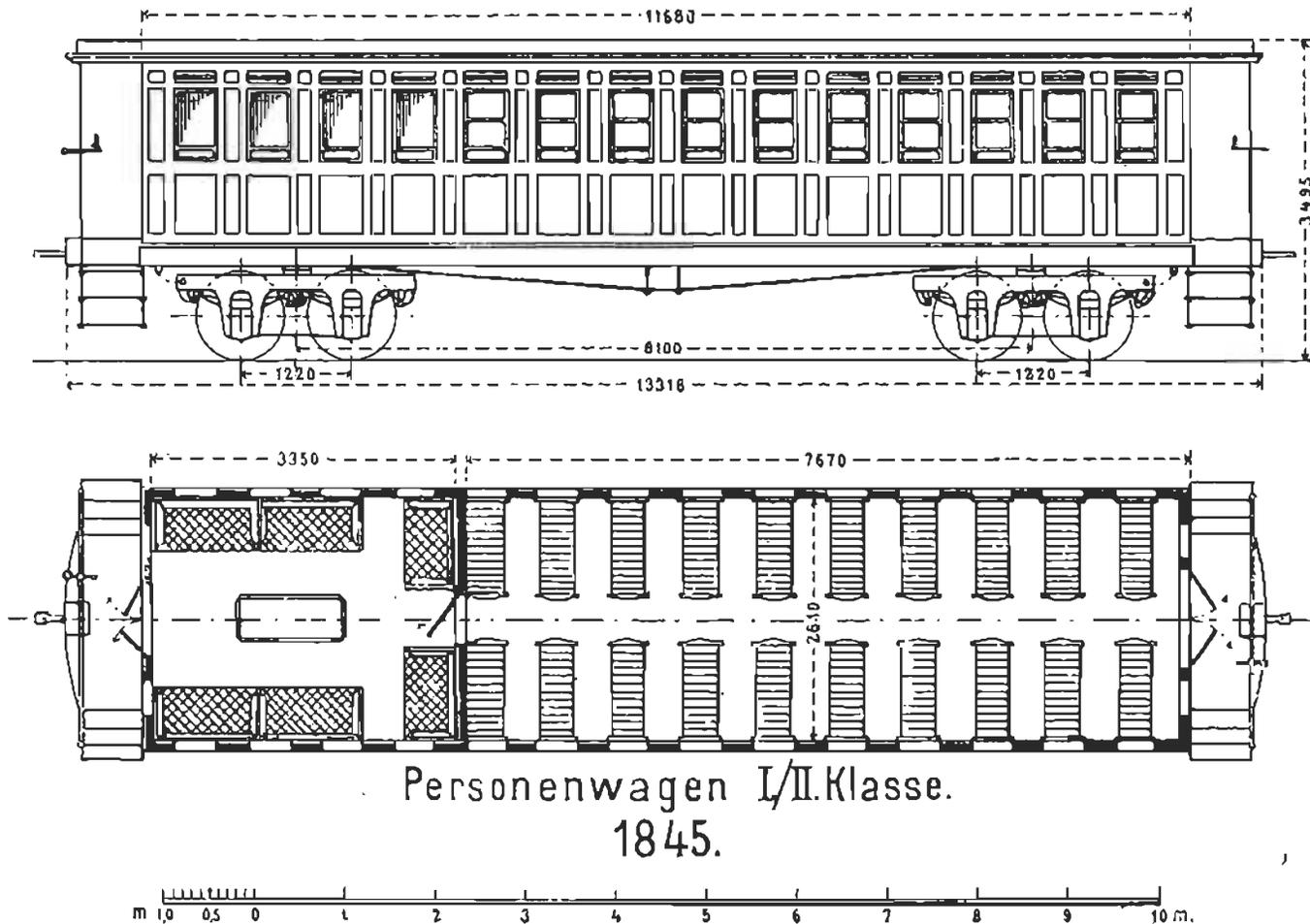
Leichte Personenzuglocomotive (Kl.C.)
Emil Kessler, Karlsruhe.

Heizfläche 74,3 qm; Adhäsionsgewicht 11 ts;
Gesamtgewicht 22 ts.



Leichte Schnellzuglocomotive (Kl.A.) Maschinenfabrik Esslingen.





Frühe Personenzugwagen der I. und II. Klasse (1845)

satz. Wie bei den Lokomotiven, wurden die ersten Wagen aus den Vereinigten Staaten importiert. Schon bald eroberte sich die Maschinenfabrik Esslingen auch diesen neuen Markt.

Die anfänglich etwa zehn bis elf Meter langen und zweieinhalb Meter breiten Personenwagen liefen auf zwei, drei oder vier Achsen. Die Fahrgäste konnten

zwischen der I., II. und III. Klasse wählen. Eine 4. Klasse ohne feste Dächer und Sitzplätze hat es in Württemberg zunächst nicht gegeben. Erst 1906 stufte die Eisenbahnverwaltung einige besonders alte Wagen in diese Kategorie zurück. Die Wagen wurden mit Öllämpchen, später Stearinkerzen und schließlich ab 1883 mit Gas beleuchtet. Die I. und II. Wagenklasse erhielt ab 1855 eiserne

Holz- oder Koksöfen. Die III. Klasse kam ab 1868 in den gleichen Genuß. Ab 1871 wurde mit Dampfheizungen experimentiert, ab 1885 der Heißdampf erstmals unmittelbar der Lokomotive entnommen.

Aborte gehörten nicht zur frühen Ausrüstung der Personenzüge. Die Fahrgäste mußten einen Zughalt abwarten und die entsprechenden Einrichtungen auf dem Bahnhof benutzen. Später führten die Züge zunächst im Gepäckwagen einen Abort mit, dann in jedem Wagen.

5. Die Eisenbahn verändert das Wirtschaftssystem

Der Direktor der Karlsruher Maschinenbaufabrik, Emil Keßler, hatte sich als badischer Unternehmer um den nach Amerika gegangenen Lokomotivauftrag bemüht. Ab 1845 sollte er – von Großherzogtum Baden ins Königreich Württemberg abgewandert und inzwischen Direktor der Maschinenfabrik Esslingen – den weitaus größten Teil der Lokomotiven, Tender sowie Personen- und Gepäckwagen der württembergischen Staatseisenbahnen bauen.

Die Wirtschaft im rohstoffarmen Württemberg war nach wie vor stark agrarisch orientiert. Nach Suppers Darstellung in seinem Buch „Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg“ war „das Gewerbeleben wenig entwickelt, in der Regel wurde nur produziert, was man an Ort und Stelle brauchte“. Nur in Gebieten, die auf lokal vorhandene Rohstoffe zurückgreifen konnten, bestanden industrielle Betriebe. Die traditionsreichen Hüttenwerke, die an den wenigen württembergischen Erzlagerstätten entstanden waren, bildeten die einzige Ausnahme.

Die Eisenbahn schuf hier völlig neue Grundlagen. Sie ermöglichte den Herantransport der Rohstoffe – insbesondere von Erz und der in Württemberg fehlenden Steinkohle – und den Abtransport der erzeugten Produkte. Neue Märkte wurden erschlossen und neue Bedürfnisse geweckt. Auch der Bau und Betrieb der Eisenbahn selbst beflügelte die ökonomische Entwicklung. Der Eisenbahnbau setzte Tausende von Arbeitern ins Brot. Von deren Konsum lebten wiederum z. B. die Bäcker, Metzger, Wirte und Herbergsbesitzer an den Bauabschnitten. Der

Betrieb von Eisenbahnen schuf ebenfalls tausende Arbeitsplätze und setzte die Produktion von Eisenschienen, Lokomotiven und Wagen voraus. Die Maschinenfabrik Esslingen hat hier ihren Markt gefunden.

Aber nicht nur große Industriebetriebe, sondern auch geschickte Kleinunternehmer nutzten bald den neuen Markt. Nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall zeigte ein Öhringer Kleiderreiniger dem „verehrlichen Publikum und dem wohlwollenden Eisenbahnpersonal“ an, daß er ein vorzügliches Fleckenwasser in Gebrauch habe, „welchem die hartnäckigsten Flecken weichen müßten“. Während also auf der einen Seite die Eisenbahn direkt und indirekt für Arbeitsplätze und wirtschaftlichen Aufschwung sorgte, vernichtete sie auf der anderen Seite auch verschiedene traditionsreiche Erwerbszweige.

Besonders im Hinblick auf Heilbronn ist in dieser Hinsicht z. B. an die Neckarschiffahrt zu denken. Hier endete die Schiffahrt, alle Transportgüter mußten auf die Achse umgelagert werden. Das rohstoffarme Württemberg importierte insbesondere die Massengüter Kohle und Erz. In diesem Zusammenhang konnte sich Heilbronn aufgrund seines Umschlagmonopols für den Hafen zu einem bedeutenden Stapelplatz entwickeln. Das örtliche Speditionsgewerbe blühte. Die Eisenbahn beendete diese Tradition abrupt. Ihr fielen fast alle Speditionsbetriebe zum Opfer. Die Dampfschiffahrt auf dem Neckar wurde 1870 kurz nach der Eröffnung der Bahnstrecke von Jagstfeld in Richtung Heidelberg eingestellt. Die Dampfkraft auf Schienen hatte sich der Dampfkraft auf dem Wasser als überlegen erwiesen. Doch die Schiffahrt versuchte sich mit damals modernsten technischen Mitteln der neuen Konkurrenz zu erwehren: 1878 feierten die Kettendampfer auf dem Neckar Premiere. Zu diesem Zweck war zwischen Heilbronn und Mannheim im Neckarflußbett eine 110 Kilometer lange Kette verlegt worden, an der sich die Dampfer entlangzogen. Diese sogenannten Neckaresel schlepten mehrere Lastkähne stromaufwärts. Sie verkehrten immerhin 57 Jahre lang, bis sie – wie übrigens auch die Flößerei – im Jahre 1935 der Erweiterung des Neckars als Großschiffahrtsweg von Mannheim bis Heilbronn zum Opfer fielen.

Sehr schnell und endgültig kam auch das Ende des alten Postsystems, das mit dem Namen Thurn und Taxis



Gefahren der Postkutsche (19. Jahrhundert; Kat. 27)

verbunden ist. Die Postkutsche konnte auf den Strecken mit Eisenbahnverbindung dieser neuen Konkurrenz in keiner Beziehung trotzen. Die Reisegeschwindigkeit der Pferdewagen betrug oft nur wenige Kilometer pro Stunde, überall lauerten Gefahren. Entfernungen, die heute mit dem Zug innerhalb einer Stunde überbrückt werden können, überstiegen vor Beginn des Eisenbahnzeitalters den Vorstellungshorizont vieler Menschen.

Wer vor der Einführung der Eisenbahn dennoch größere Strecken zurücklegen wollte, ohne seine eigenen Füße zu benützen oder zu reiten, war auf Gespanne angewiesen. Pferddekutschen zählten dabei im Vergleich zu den Ochsenkarren zweifellos schon zu den komfortabelsten und schnellsten Wagen. Allerdings setzten auch die Reisen in den Kutschen nicht nur gute Bandscheiben, sondern oft auch viel Geduld voraus, weil die Straßen holprig und z. B. nach Regenfällen oft unpassierbar waren oder weil der Kutscher eine Pause einlegen wollte.

Der Publizist und Erzähler Ludwig Börne zeichnete 1821 in seiner „Monographie der deutschen Postschnecke“ ein Gespräch mit einem Major auf, in welchem er die langen und häufigen Aufenthalte auf der Strecke von Frankfurt nach Stuttgart anprangert. Rekordhalter waren Heidelberg und Heilbronn mit jeweils über drei Stunden. Börne klagt:

In Zeit von 46 Stunden, worunter 14 nächtliche, habe ich 12 Schoppen Wein getrunken und noch einige mehr bezahlt für den Kondukteur. Wie weit ist es, Herr Major, von Frankfurt nach Stuttgart? Also kaum 40 Stunden! Und auf diesem Wege haben wir 15 Stunden Rast gehalten!

Damit sich die Leser überzeugen können, daß ich mir keine größere poetische Freiheit genommen als billig ist, will ich eine genau Berechnung der Zeit, die wir uns zwischen Frankfurt und Stuttgart aufgehallen, nebst Benennung der Orte, wo dieses geschah, folgen lassen. Aus dieser Statistik (Stillstandslehre) des Postwagens wird sich ergeben, daß ich noch nicht zwei Prozent gelogen, indem auf 15 Stunden die Übertreibung nur 16 Minuten beträgt.

	Stunden	Minuten
<i>In Sprendlingen</i>	–	12
<i>In Langen</i>	–	50
<i>In Darmstadt</i>	–	45
<i>In Bickenbach</i>	–	30
<i>In Heppenheim</i>	1	15
<i>In Weinheim</i>	–	30
<i>In Heidelberg</i>	3	15
<i>In Neckargmünd</i>	1	15
<i>In Wiesenbach</i>	–	12
<i>In Einzheim</i>	–	15
<i>In Fürfeld</i>	–	30
<i>In Heilbronn</i>	3	10
<i>In Besigheim</i>	1	5
<i>In Ludwigsburg</i>	1	–
<i>Summe:</i>	<i>14 Std.</i>	<i>44 Min.</i>

Die Fahrten der Kutschen konnten zeitlich niemals genau vorhergesagt werden. Abweichungen von mehreren Stunden ließen sich manchmal nicht vermeiden. Auf vielen Strecken verkehrte oft nur eine Kutsche pro Tag oder gar pro Woche, und diese Kutschen konnten nur eine sehr begrenzte Zahl von Personen und nicht sehr viel Gepäck mitnehmen. So erschien z. B. am 18. Dezember 1832 im Öhringer Intelligenzblatt folgende Anzeige:

Ich mache hiermit die ergebnste Anzeige, daß ich von jetzt an alle Wochen und zwar jedesmal am Montag nach Stuttgart fahre. Wer Frachtgüter hin und her zu bringen hat, wolle sich gefälligst an mich wenden, ich werde mich durch gute und pünktliche Besorgungen bestens zu empfehlen suchen.

Den 13. Dezember 1832

*Fuhrmann Endres
beim untern Tor neben Kammacher Rupp.*

Die Eisenbahn eröffnete dagegen ganz neue Dimensionen. Die Reisegeschwindigkeit lag um ein Vielfaches höher, in den Zügen fanden ungleich mehr Menschen und Materialien Platz, die Bequemlichkeit übertraf trotz der Holzbänke diejenige der Kutschen bei weitem. Außerdem verkehrten die Züge fast bei jeder Witterung und beinahe auf die Minute pünktlich. Damit war das Reisen in größerem Stil und der Transport von Massenwaren erst-

Christ Maximilian Karl,

Fürst von Thurn und Taxis,

Fürst zu Buchau, Fürst zu Krotoschin,

gefürsteter Graf zu Friedberg Scheer, Graf zu Valsasina, auch zu Marchtal
und Neresheim, Herr der Herrschaft Eßlingen, Herr zu Ostrach und Schmerberg, Demmingen,
Pödingen und Balmersteden und zum Adlffen, Ritter des goldenen Stiefels, auch

Erblandpostmeister.

Bestünden und befehlen hiermit
für Aus und Unsere Nachfolger:

Wir haben unter uns, in Gegenwart des Königs, zu dem gegen
Sinn der Convention Commission vom 21. October, 8^{te} März,
im 22^{ten} April 1851 eine K. R. Commission, aus dem Kaiserlichen
höchsten Ausschuss und bevollmächtigten Ministern des Königlich
Württembergischen Hofes, Herzog Maximilian Joseph von
Württemberg, zur Begleitung eines jungen Abwärters, dem
oben Abwesenden, ein Amt und Abwesenheit für den Hof
im Königreich Württemberg nach Wien, durch die K. R.
des Kaiserlichen Hofes, durch die K. R. Hofkanzlei vom
22. July 1851, zu beauftragen, die K. R. Hofkanzlei und
andere beauftragten Kaiserlichen Hofkanzlei, die K. R. Hofkanzlei
und die K. R. Hofkanzlei, die K. R. Hofkanzlei, die K. R. Hofkanzlei,
mittelbar zu beauftragen, die K. R. Hofkanzlei, die K. R. Hofkanzlei,
Fürst Maximilian Karl von Thurn und Taxis, dem Königlich
Württembergischen Hofe, durch die K. R. Hofkanzlei, die K. R. Hofkanzlei,
Commission von dem Hofe, durch die K. R. Hofkanzlei, die K. R. Hofkanzlei,
Regierungsrath, durch die K. R. Hofkanzlei, die K. R. Hofkanzlei,
Commission von dem Hofe, durch die K. R. Hofkanzlei, die K. R. Hofkanzlei,
unter beiderseitigen Unterschriften, auch soll zum

(König)

Ratificationen Urkunde.

Auflösung des Postlehenvertrags
zwischen Württemberg und dem
Hause Thurn und Taxis (1851;
Kat. 30)

mals in der Geschichte kalkulierbar geworden. Kein Wunder also, daß bereits gut 15 Jahre nach der ersten Eisenbahnfahrt auf deutschem Boden das uralte Postsystem des Hauses Thurn und Taxis keine Chance mehr hatte. Die einzelnen deutschen Staaten kündigten im Jahre 1851 der fürstlichen Familie das ererbte Lehenrecht. Damit ging die Post unmittelbar in die Hände dieser Einzelstaaten über. Das aufstrebende Eisenbahnwesen hatte dieser traditionsreichen Einrichtung ein schnelles Ende bereitet.

6. Die Einzellinien vernetzen sich

Zwischen 1835 und 1850 wuchsen die deutschen Schienenwege zwar auf über 6000 Kilometer an, sie zerfielen jedoch – abgesehen von einer kleinen Lücke zwischen Hamburg und Altona – in vier voneinander unabhängige Teile. Das kleinste Stück davon hatten die Württemberger mit ihrer Verbindung von Heilbronn nach Friedrichshafen gebaut. Von Anfang an war aber von seiten Württembergs an einen Anschluß an das badische und das bayerische Schienensystem gedacht. 1850 kam es deshalb zu Staatsverträgen mit Bayern (25. April) und Baden (4. Dezember). Die Verbindung zu Bayern entstand 1854 bei Ulm, diejenige zu Baden bereits 1853 über Bietigheim und Mühlacker. Man muß sich vor Augen halten, daß die zugrundeliegenden Verträge tatsächlich zwischen souveränen Staaten ausgehandelt wurden. Deshalb erhielt das Eisenbahnwesen mit zunehmender überstaatlicher Vernetzung der Strecken immer mehr außenpolitischen Charakter.

Als zentrales Problem bei den Eisenbahnverhandlungen zwischen zwei benachbarten Staaten erwies sich immer wieder die Frage der genauen Streckenführung und die Lage der Bahnhöfe. Eifersüchtig beobachteten die Verhandlungspartner sich gegenseitig, um einseitige Vorteile des jeweils anderen zu verhindern. Zusätzlich erhielten die Verhandlungen zwischen Württemberg und Baden dadurch noch eine besondere Note, daß sich die Regierung in Karlsruhe für eine Spurbreite von 1600 Millimetern, Württemberg aber für 1435 Millimeter entschieden hatte.

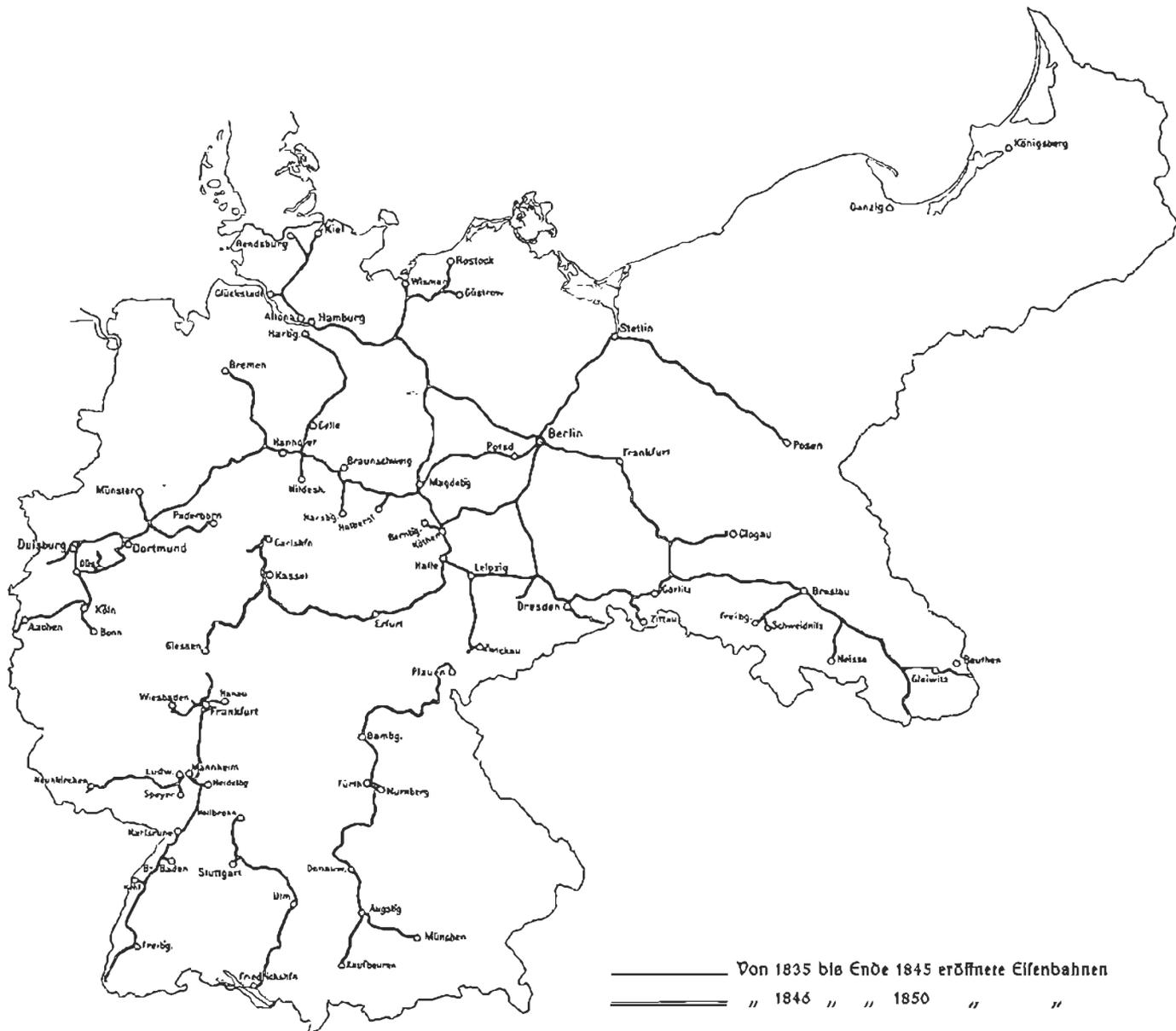
7. Wie geht es in Württemberg weiter?

1854 war der Eisenbahnbau in Württemberg zu einem Stillstand gekommen. Die württembergischen Strecken umfaßen ca. 290 Kilometer. Sie zogen sich von Heilbronn über Stuttgart und Ulm bis an den Bodensee und wiesen je einen Anschluß an das bayerische bzw. badische Netz auf. Damit war mehr erreicht, als mancher fortschrittliche Denker ein Jahrzehnt zuvor nur hoffen konnte. Damals bestand der Plan, die Flußsysteme Rhein und Donau mittels Eisenbahn zu verbinden. Inzwischen schickte sich das neue Verkehrsmittel an, dem Schiffsverkehr eine ernsthafte Konkurrenz zu bereiten. Der Versand per Bahn erfolgte schneller, zuverlässiger und billiger als mit dem Schiff. Die württembergischen Kanalbaupläne verloren folglich allesamt schnell wieder an Bedeutung.

Die Organisation des Eisenbahnwesens unterlag häufigen Veränderungen. Zunächst galt das neue Verkehrsmittel als Instrument der Innenpolitik: Die Bahn sollte u. a. der Integration verschiedener Landesteile dienen und ressortierte deshalb beim Innenministerium. Der zuständige Minister Herdegen stand der Staatsbahn jedoch negativ gegenüber. Nach dessen Rücktritt 1844 ordnete der König die Eisenbahn dem Finanzministerium zu. Diese Entscheidung ließ sich mit den hohen Investitionskosten für den Bau rechtfertigen.

Von März 1848 bis zum Oktober 1849 leitete mit Adolf von Goppelt ein Heilbronner Bürger das Finanzressort. In dessen Amtszeit fiel der Anschluß seiner Heimatstadt an die württembergische Eisenbahn. Der Kaufmann und Minister hatte dazu einen wesentlichen Beitrag geleistet und sollte zehn Jahre später ebenfalls eine zentrale Rolle spielen, als die Bahnlinie von Heilbronn nach Hall zur Diskussion stand.

Der ehemalige Innenminister Herdegen folgte dem Heilbronner im Oktober 1849 als Finanzminister nach. Binahe wäre es den Eisenbahngegnern gelungen, die Aufsicht über dieses Verkehrsmittel wieder dem Innenministerium zurückzuüberweisen. Nachdem der König dieser Absicht nicht zugestimmt hatte, trat eine organisatorische Änderung erst 1864 ein. Ab diesem Zeitpunkt ressortierte das Eisenbahnwesen beim Außenministerium. In dieser Zeit, als das Schienennetz zwischen den



Deutsche Eisenbahnkarte aus dem Jahre 1850 (Kat. 32)

Einzelstaaten immer enghmaschiger geknüpft wurde, schien die Eisenbahn aufgrund der außenpolitischen Verflechtungen in diesem Ministerium am besten aufgehoben. Ein für den Verkehr zuständiges separates Ministerium entstand in Württemberg erst im Jahre 1917.

Unterhalb der ministeriellen Ebene oblagen die Aufgaben im Zusammenhang mit der Bahn der 1844 gegründeten Eisenbahnkommission, die 1849 in der Abteilung IV („Abteilung für die Eisenbahn-Verwaltung“) des Finanzministeriums aufging. Die Auflösung des Post-Lehen-Vertrags mit dem Hause Thurn und Taxis im Jahre 1851 führte zu einer politischen Neuorganisation des Verkehrs- und Nachrichtenwesens. Die IV. Abteilung des Finanzressorts umfaßte unter der Bezeichnung „Abteilung für die Verkehrsanstalten“ die Teilbereiche Eisenbahn-Kommission, Post-Kommission und Telegraphen-Amt. Die bereits erwähnte Zuordnung des Eisenbahnwesens zum Außenministerium im Jahre 1864 ließ schließlich die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen entstehen. Dem Präsidenten der Generaldirektion unterstanden drei Abteilungsleiter, die sich um den Bau, den Betrieb und die Verwaltung der Bahnen kümmerten. Der Bauabteilung oblag die Unterhaltung und Bewachung sämtlicher bestehender Bahnanlagen, also z. B. auch der Gebäude. Sie befaßte sich aber ebenso mit Neu-, Um- oder Erweiterungsbauten. Die Betriebsabteilung arbeitete Fahrpläne aus und sorgte für den wirtschaftlichen Einsatz des Rollmaterials. Die Verwaltungsabteilung kümmerte sich um alle übrigen Angelegenheiten, z. B. um das Tarif- und Kassenwesen, um soziale Belange der Eisenbahner und um die Beschaffung der zum Eisenbahnbetrieb notwendigen Materialien wie Kohle. Die einzelnen Bau-, Betriebs- und Werkstätten-divisionen unterstanden direkt der Generaldirektion.

Ein aus 30 unabhängigen Mitgliedern bestehender „Beirat der Verkehrsanstalten“ stellte den Kontakt zwischen der Generaldirektion und den Interessenvertretern verschiedener wirtschaftlicher Gruppen her. Dieses Forum verständigte sich insbesondere über Fragen der Beförderungstarife und des Fahrplans.

Nach dem Abschluß der ersten württembergischen Bauphase erfreute sich die Eisenbahn großer Beliebtheit. Entgegen mancher Befürchtungen warf sie sogar einen beträchtlichen Gewinn ab. Der Reinertrag betrug 1854

etwa 4% des insgesamt investierten Kapitals. Er stieg bis 1862 sogar auf über 6% an. Durch diese Zahlen in keiner Weise erfaßt ist die allgemeine Steigerung der wirtschaftlichen Verhältnisse in den von der Eisenbahn berührten Gebieten. Außerdem bot der Eisenbahnbau alleine in Württemberg im Jahre 1847 etwa 10000 Arbeitsplätze. Davon profitierte wiederum direkt das in der Nähe der Bahnbaustellen angesiedelte Nahrungs- und Gaststättengewerbe.

Mit der Fertigstellung der 1843 geplanten württembergischen Bahnen gingen diese vielen Arbeitsplätze wieder verloren. Außerdem wanderten gerade die fähigsten Ingenieure und Konstrukteure wie Karl Etzel ins Ausland ab, um dort ihr Können zu beweisen. Viele Argumente sprachen also in den Jahren nach der Mitte des letzten Jahrhunderts dafür, das württembergische Eisenbahnnetz weiter auszubauen. Besonders diejenigen Regionen, die bislang noch nicht vom Segen des neuen Verkehrsmittels profitieren konnten, bemühten sich um einen Anschluß an das Eisenbahnsystem. So häuften sich die Bitten beim König und beim zuständigen Finanzministerium immer mehr, den Bau neuer Linien zuzulassen. Nach langen Diskussionen in der Stände- und Abgeordnetenversammlung erließ der König am 17. November 1858 ein Gesetz, das den Bau weiterer Eisenbahnen vorsah. Eine dieser Strecken der „2. Generation“ sollte eine Verbindung von Heilbronn nach Hall sein, wobei sofort auch an einen Weiterbau über Crailsheim zur bayerischen Landesgrenze gedacht war. Auf diese Weise nahmen die Pläne für Bahnen im oberen Neckarraum, in Hohenlohe, zwischen Stuttgart, Nördlingen und Ulm sowie weitere Anschlüsse an das badische und bayerische Netz Gestalt an.

Bei den wichtigen Eisenbahnlinien galt der Grundsatz, „die Grunderwerbung zugleich auch für das zweite Gleis vorzunehmen, zunächst aber nur ein Gleis zu erstellen, jedoch die Tunnel und größeren Kunstbauten bzw. die Fundamente der letzteren sogleich zweiseitig auszuführen“.

Ein weiteres Gesetz – vom 21. März 1864 – sah u. a. die Strecken Heilbronn – Jagstfeld – Osterburken und Crailsheim – Mergentheim vor. Genau ein Vierteljahr später verstarb König Wilhelm I., der eigentliche Schöpfer des württembergischen Eisenbahnwesens, ohne des-

sen Weitblick und glückliche Hand bei der Auswahl von Beratern und Fachleuten das Eisenbahnnetz sicher auch heute noch anders aussehen würde. Sein Nachfolger, König Karl I., ordnete eine weiteres Vierteljahr darauf die Verwaltung der Eisenbahnen und aller anderen Verkehrsanstalten dem Außenministerium zu. Diesem Ressort stand ab 1864 mit Freiherr von Varnbühler ein Verfechter der Eisenbahnidee vor.

In jenen Jahren trat die wirtschaftliche Zugkraft der Eisenbahn immer deutlicher hervor. Ganze Regionen – etwa das Filstal – blühten wirtschaftlich auf. Neue Industriestandorte entstanden, weil Rohstoffe und insbesondere Steinkohle als Energielieferant herbeigeführt werden konnten. Auf der anderen Seite erlagen alte Betriebe, z. B. aus dem Transportgewerbe, der neuen Konkurrenz. Das Leben der Menschen erhielt aber auch eine völlig neue Dimension: Reiselust wurde geweckt und konnte befriedigt werden. Schon einige Jahre bereicherten europäische Reisekarten mit den Eisenbahnverbindungen den Markt. Bald traten aber auch Reisehandbücher hinzu, welche die Schönheit der mit der Eisenbahn erreichbaren Landschaften priesen, ohne jedoch dabei auf Belehrungen zur Benutzung der Eisenbahn zu verzichten. In dieser Zeit bürgerte sich die für Wandervereine auch heute noch typische Beschreibung von Marschrouten ein, die an Bahnhöfen ihren Ausgangspunkt nehmen. Es sei hier nur am Rande erwähnt, daß mit den immer schnelleren Reisemöglichkeiten auch psychologische Probleme auftraten, die im heutigen Zeitalter der Düsentriebwerke noch wesentlich verstärkt wirken. Oft wurde und wird beklagt, daß durch die Geschwindigkeit der eigentliche Bezug zur Entfernung verlorengegangen sei und daß eine zu schnelle Überbrückung von großen Entfernungen für den Reisenden eine innere Um- bzw. Einstellung auf das Ziel unmöglich mache.

8. Das Deutsche Reich und die Eisenbahn

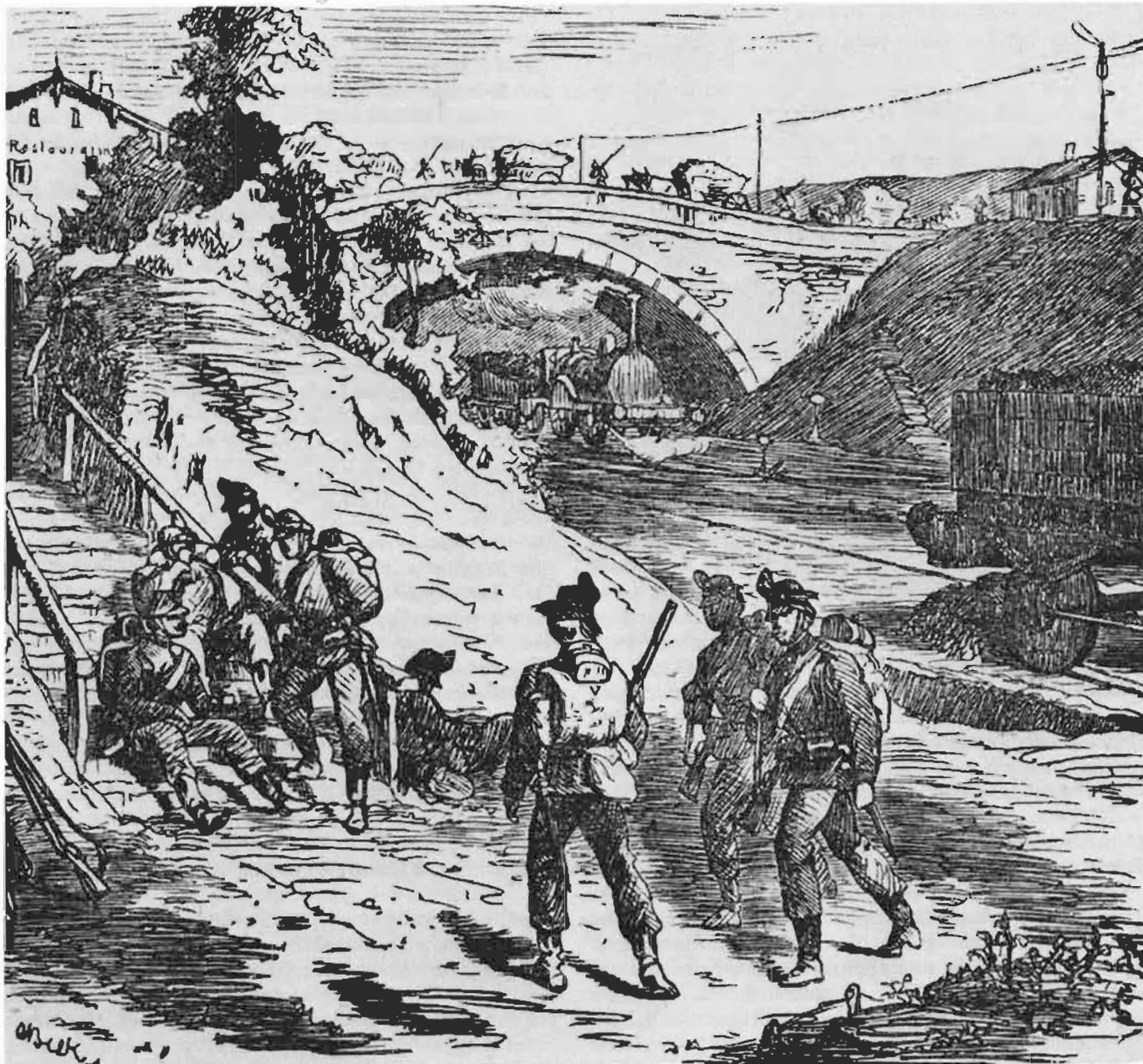
Die deutschen Staaten verfügten im Jahre 1860 insgesamt über 11633 Bahnkilometer, zehn Jahre später war das Netz bereits auf 19575 Kilometer angewachsen. Die Verflechtungen wurden immer enger und intensiver. Alle wichtigen Städte und Industriezentren hatten einen di-

rekten Zugang zur Eisenbahn. Das auf deutschem Boden nunmehr 35 Jahre alte Verkehrsmittel half innerhalb der Einzelstaaten und über die deutschen Staatsgrenzen hinweg mit, das Zusammengehörigkeitsgefühl erstarken zu lassen. Die zahlreichen Staatsgrenzen hatten die Entwicklung des Schienennetzes jedoch vielfach auch gehemmt oder behindert. So hätte sich z. B. im badischen Schwarzwald zwischen Offenburg und Villingen eine nach topographischen Gesichtspunkten relativ gut geeignete Trasse angeboten. Aber bei dieser Variante hätten einige Kilometer über württembergisches Gebiet geführt, was in der Zeit der Planung zwischen 1860 und 1865 politisch keinesfalls durchsetzbar war. Schließlich bekam die Schwarzwaldbahn zwei Doppelschleifen bei Triberg und insgesamt 39 Tunnel.

Die Kriege von 1866 (Preußisch-Österreichischer Krieg) und 1870/71 (Deutsch-Französischer Krieg) machten deutlich, daß die Eisenbahn auch unter militärisch-strategischen Gesichtspunkten ein bedeutender Faktor geworden war. Sie ermöglichte das schnelle Verschieben von Truppen und Kriegsmaterial und erhöhte damit die militärische Schlagkraft. Auch in äußerlich friedlichen Zeiten stärkte die Möglichkeit des raschen Truppentransports die Präsenz und damit die Macht des Monarchen in entfernteren oder aufständischen Landesteilen.

Deshalb versuchten die Gründer des Norddeutschen Bundes (1870) und des Deutschen Reiches (1871) die Grundlagen des Eisenbahnverkehrs wesentlich umzugestalten. Seit Beginn des Eisenbahnzeitalters sah der württembergische Staat den Bau und Betrieb der wichtigen Eisenbahnstrecken unter seiner Hoheit als Selbstverständlichkeit an. Mit dem Reichsgründungsgedanken verlagerte sich auch die Idee der staatlichen Aufsicht über die Eisenbahnen eine Stufe nach oben. Die insbesondere aus militärischen Überlegungen heraus folgerichtigen Versuche Bismarcks in diese Richtung betrachtete das Königreich Württemberg jedoch als Bevormundung.

Schon in der Verfassung des Deutschen Reiches vom 16. April 1871 war in den Artikeln 41 bis 47 festgesetzt worden, daß das deutsche Eisenbahnwesen vom Reich beaufsichtigt und gesetzgeberisch gelenkt werden sollte, um das allgemeine Interesse an übergreifendem Verkehr und an der Landesverteidigung wahren zu können. Nur für Bayern galten Ausnahmeregelungen. Bereits 1850



Transport von Soldaten und Kriegsmaterial (1870; Kat. 129)



Hermann Freiherr v. Mittnacht (vor 1900; Kat. 131)

war die Württembergische Staatsbahn dem 1847 gegründeten Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen beigetreten. Dieser Verein hatte es sich zum Ziel gesetzt, die Eisenbahn hinsichtlich der Beförderung von Personen und Gütern sowie der gegenseitigen Wagenbenutzung als einheitliche Institution erscheinen zu lassen. Zu weiteren Schritten fand sich Württemberg jedoch nicht bereit.

Als entscheidende Figur im Ringen um die Selbständigkeit der württembergischen Staatseisenbahn erwies sich Freiherr von Mittnacht, der ab 1873 als Justiz- und Außenminister zwei wichtige Ressorts in einer Hand vereinigte. Zusammen mit seinen Ministerkollegen in Baden und Bayern verteidigte er die Eigenständigkeit der süddeutschen Eisenbahnen. Dieses Ziel konnte der aufrechte Kämpfer erreichen. Ob er damit jedoch dem Deutschen Reich oder dem Eisenbahnwesen insgesamt

einen positiven Dienst erwiesen hat, muß zumindest bezweifelt werden.

Ein Schriftwechsel zwischen Minister Mittnacht und dem württembergischen Gesandten Julius Freiherr von Soden in München läßt die Haltung des württembergischen Ministers deutlich werden. In München wurde der württembergische Gesandte wiederholt von Vertretern des Deutschen Reiches in der Frage bedrängt, ob sich Württemberg tatsächlich prinzipiell gegen den Plan einer Erbauung von Eisenbahnen durch das Deutsche Reich sperre. Deshalb erbat Soden, der sich in dieser Frage zumindest unschlüssig zeigte, am 18. Februar 1876 brieflich eine Instruktion von seinem württembergischen Außenminister. Am folgenden Tag erhielt Freiherr von Mittnacht dieses Schreiben. Er reagierte sofort und unmißverständlich, indem er Soden ein Telegramm folgenden Inhalts zugehen ließ:

Sie können erklären, daß wir prinzipiell gegen das ganze Projekt sind. Schreiben mit Vorschlag eines Schritts im Bundesrat folgt morgen.

Der König erklärte sich mit dieser Vorgehensweise Mittnachts „ganz einverstanden“. Sein Ziel einer einheitlichen deutschen Eisenbahnverwaltung hat Bismarck also nicht erreicht. Er war jedoch nicht nur daran gescheitert, daß Staaten wie Bayern und Württemberg verbissen an ihrer Hoheit über das Eisenbahnwesen festhielten. Im Gegenteil: Die wenigsten deutschen Staaten, nämlich Braunschweig, Baden, Württemberg und Oldenburg, hatten das Eisenbahnwesen von Anfang an unter staatliche Regie gestellt. Überall sonst blühten Privatbahnen, die dem direkten Zugriff Bismarcks noch mehr entzogen waren. In Preußen gehörte nur ein Drittel aller Bahnen dem Staat, in Sachsen blieb die Strecke von Leipzig nach Dresden bis 1876 in Privatbesitz, die größte und wichtigste Privateisenbahn Deutschlands, die hessische Ludwigsbahn, kam erst 1896 in staatliche Hände. Die Ludwigseisenbahn umfaßte über 700 Kilometer Strecke auf preußischem, hessischem, badischem und bayerischem Gebiet. Die Übernahme in staatliche Hände gelang erst, als sich Preußen und Hessen auf einen gemeinsamen Kauf verständigt hatten. Der zu diesem Zweck zwischen den beiden Ländern ausgehandelte Staatsvertrag sah die Schaffung einer preußisch-hessischen Eisenbahngemein-

schaft vor, aus der noch im selben Jahr 1897 die Preussisch-Hessische Staatseisenbahnen entstanden.

Der Konzentrationsprozeß der Eisenbahnen auf einzelstaatlicher Ebene schritt zwischen der Reichsgründung und dem Ersten Weltkrieg jedoch rasch voran. Auch die Zahl der Staatsbahnen ging zurück. Verfügten am 1. April 1893 noch 26 deutsche Länder über selbständige Eisenbahnen, so waren es zu Beginn des Ersten Weltkrieges nur noch acht: Preußen-Hessen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Mecklenburg, Oldenburg und Elsaß-Lothringen. Die Organisation des württembergischen Eisenbahnwesens blieb jedoch nicht unverändert. Freiherr von Mitnacht schuf zunächst eine Generaldirektion der Verkehrsanstalten, die aus vier Sektionen bestand und der entsprechenden Behörde in Baden nachempfunden war. Bereits 1881 erfolgte die nächste grundlegende Umgestaltung, die das Verkehrs- und Nachrichtenwesen Württembergs in zwei große Kollegien zusammenfaßte: die Generaldirektion der Staatseisenbahnen und der Bodenseedampfschiffahrt sowie die Generaldirektion der Posten und Telegraphen. Die beiden Generaldirektionen sandten ihre Vertreter in den beim Ministerium für äußere Angelegenheiten bestehenden Rat der Verkehrsanstalten. Davon zu unterscheiden ist der Beirat der Verkehrsanstalten, der den Bahnkunden und damit der Öffentlichkeit als Forum diente.

Während sich die Staaten gegen eine Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens sträubten, sorgten die Eisenbahnen zumindest auf einem Teilgebiet für eine Vereinheitlichung des Staatswesens. Überall im Deutschen Reich zeigten die Uhren nämlich eine andere Zeit an. Es herrschte eine geradezu babylonische Zeitverwirrung. Das bekam jeder zu spüren, der seinen unmittelbaren Lebensbereich verließ und z. B. von Karlsruhe über die Strecke Heilbronn – Hall nach Nürnberg fahren wollte. Wer die Grenze zwischen dem Großherzogtum Baden und dem Königreich Württemberg passierte, mußte seine Uhr um drei Minuten zurückstellen. Die bayerischen Uhren eilten dagegen den Zeitmessern in Württemberg um neun Minuten voraus. An den Ufern des Bodensees herrschten sogar fünf verschiedene Zeitzonen. In den ab 1. April 1886 gültigen Fahrdienstvorschriften der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen für Bahn-, Stations-, Weichen- und Hilfspwärtner hieß es dazu in § 34:

Für die Abfahrtszeit sind die Stationsuhren, welche täglich nach der Stuttgarter Zeit zu richten sind, maßgebend.

Aus heutiger Sicht erscheint es vollkommen natürlich, daß dieses Durcheinander beseitigt und durch eine zumindest im ganzen Deutschen Reich geltende Einheitszeit abgelöst wurde. Allerdings setzte sich kaum ein Politiker für eine solche Vereinheitlichung ein. Die lokalen Interessen der Bevölkerung in den Einzelstaaten erstickten entsprechende Bemühungen meist schon im Keim. Fast niemand konnte sich mit dem Gedanken anfreunden, die eigene Lokalzeit aufzugeben. Das vehemente Plädoyer Moltkes in seiner Reichstagsrede vom 16. März 1891 zählt zu den Ausnahmen. In weitsichtiger Weise hatte er sich noch kurz vor seinem Tode für eine Einheitszeit im ganzen Deutschen Reich eingesetzt.

Nachdem sich die Politiker zurückhielten, entpuppten sich die einzelnen deutschen Eisenbahnverwaltungen als treibende Kraft für eine Abschaffung der Zeitunterschiede. Durch die verkehrstechnische Erschließung und die immer deutlicher werdende Intensivierung des Verkehrs rückten die deutschen Staaten – genauer gesagt: die Eisenbahnverwaltung der deutschen Staaten – merklich näher zusammen. Die Intensivierung der Kontakte ließ die Behinderung durch die vielen kleinen Zeitunterschiede immer deutlicher vor Augen treten.

Da die Politik nicht handelte, versuchten die deutschen Eisenbahnverwaltungen, vollendete Tatsachen zu schaffen. Sie ergriffen 1891 auf einer Generalversammlung des Vereins der deutschen Eisenbahnverwaltungen die Initiative. Diesem Verein gehörten alle deutschen Eisenbahnverwaltungen sowie die österreichische, ungarische, rumänische, polnische und ein Teil der niederländischen und der belgischen Bahnen an. Sie kamen überein, schrittweise innerhalb eines Jahres in ihrem Bereich drei Zeitzonen einzuführen. Für die belgischen und holländischen Bahnen sollte die Zeit der Sternwarte Greenwich bei London gelten und für alle deutschen sowie die österreichisch-ungarischen Bahnen die um eine Stunde vorversetzte Mitteleuropäische Zeit (MEZ). Für die rumänischen Bahnen sollten die Uhren um eine weitere Stunde vorgerückt laufen.

Natürlich stand es nicht in der Macht der Eisenbahnverwaltungen, die vielen Lokalzeiten insgesamt abzu-

schaffen. Der Beschluß von 1891 bezog sich deshalb zunächst nur auf die innerbetrieblichen Abläufe. Die Fahrpläne und die öffentlichen Bahnhofsuhren zeigten nach wie vor nur die Ortszeit an. Für die Bediensteten der Eisenbahnen galt also im privaten Leben eine andere Zeit als bei der Arbeit.

Mit den letzten deutschen Staatseisenbahnen stellten am 1. April 1892 auch Württemberg und Bayern auf die MEZ um. Sie gingen dabei jedoch gleich einen Schritt weiter und verwendeten diese Zeitangabe nicht nur im internen Bahngebrauch, sondern auch in den Fahrplänen. Deshalb wurden in der Nacht vom 31.¹ März zum 1. April 1892 alle württembergischen Bahnhofsuhren um 23 Minuten, alle bayerischen um 14 Minuten vorgestellt, weil die MEZ der Stuttgarter Zeit um 23 Minuten und der Münchener Zeit um 14 Minuten vorseilte.

Damit sahen sich in Württemberg und Bayern nicht mehr nur die Bahnbediensteten, sondern alle Bahnreisenden mit zwei verschiedenen Zeiten konfrontiert. So wuchs langsam der Druck, die MEZ überall im Deutschen Reich einzuführen, zumal auch die Post- und Telegraphenverwaltungen am 1. April 1892 die Uhren umgestellt hatten. Die Bemühungen der Bahnverwaltungen um die Vereinheitlichung der Zeit war schon ein Jahr später von Erfolg gekrönt. In Deutschland wurde am 1. April 1893 die Mitteleuropäische Zeit eingeführt, die der exakten Sonnenzeit des 15. Längengrades entspricht.

Siebeneinhalb Jahre später trat in Württemberg Minister Mittnacht zurück. Danach verfocht Freiherr von Soden, der ehemalige Gesandte in München, als dessen Nachfolger die Idee der Selbständigkeit der württembergischen Staatseisenbahnen weiter. Soden hatte sich die Argumente seines Amtsvorgängers und ehemaligen Vorgesetzten offenbar vollständig zu eigen gemacht. Soden mußte für diese Position allerdings hart kämpfen, weil der württembergische König Wilhelm II. einem Beitritt zu einer Gemeinschaft der Eisenbahnen auf Reichsebene nicht abgeneigt gegenüberstand. Einen kleinen Schritt aufeinander zu gingen die deutschen Eisenbahnverwaltungen dann 1909: Sie gründeten gemeinsam einen deutschen Staatsbahnwagenbund. Als Zeichen der Zugehörigkeit zu diesem Verband erhielten alle Güterwagen den noch heute vertrauten einheitlichen Anstrich mit der preußischen braunen Farbe.

Der Erste Weltkrieg erzwang die jahrzehntelang abgelehnte einheitliche Organisation aller deutschen Eisenbahnen. Die Bahnanlagen galten seit Beginn der Kampfhandlungen „als in der Nähe des Kriegsschauplatzes befindlich“. Die Ausnahmeregelungen und Sonderrechte der einzelnen Staatseisenbahnen wurden für die Zeit des Krieges außer Kraft gesetzt. Eine Militäreisenbahnbehörde übernahm die Organisation. Besonders in den ersten Kriegstagen prägte das Militär das Bild auf den Bahnanlagen. Vom 2. bis zum 18. August 1914 rollten in über 10 000 Zügen mehr als drei Millionen Soldaten und 800 000 Pferde sowie Waffen und zahlreiche Versorgungsgüter an die Westfront. Naturgemäß kam dabei allen Ost-West-Verbindungen eine zentrale Rolle zu, also auch der Strecke von Crailsheim über Schwäbisch Hall/Hessental nach Heilbronn, die 1887/88 aus militärstrategischen Gründen als Teil einer solchen Ost-West-Achse zweigleisig ausgebaut worden war.

Im Jahre 1916, als das Deutsche Reich im Rahmen des Hindenburgprogramms nochmals alle Kräfte anspannte, um den Krieg doch noch zu gewinnen, erhielten auch die acht deutschen Staatseisenbahnen eine neue organisatorische Struktur. Unter dem einheitlichen Dach der Kriegsbetriebsleitung der Eisenbahnen verwalteten drei Generalbetriebsleitungen in Frankfurt, Essen und Berlin das Eisenbahnwesen des Deutschen Reiches.

Das Ende des Ersten Weltkrieges begann in einem Eisenbahnwagen, der im nordfranzösischen Wald von Compiègne stand. Dort unterzeichnete Matthias Erzberger für Deutschland am 11. November 1918 die Waffenstillstandsvereinbarungen, die als Grundlage für den Versailler Vertrag vom 28. Juni 1919 dienten. Am 22. Juni 1940 gab derselbe Wagen erneut die Kulisse für die Unterzeichnung eines Friedensvertrags ab. Diesmal diktierte die deutsche Seite nach dem Einmarsch in Frankreich die Bedingungen. Hitler wollte durch diese symbolhafte Handlung die „Schmach des Versailler Vertrags“ endgültig beseitigen. Der prestigebeladene Eisenbahnwagen wurde dann nach Berlin überführt. Um zu verhindern, daß Deutschland in diesem Wagen 1945 erneut als Verlierer Waffenstillstandsverhandlungen führen mußte, sprengten ihn Wehrmachtssoldaten beim Vormarsch der Amerikaner befehlsgemäß in die Luft.

Das Ende des Ersten Weltkrieges leitete tiefgreifende

Änderungen im Deutschen Reich ein. Der Kaiser sah sich zur Abdankung und zur Flucht gezwungen. Es bildete sich als Staatsform eine Republik, die nach ihrem zentralen Tagungsort in Weimar benannt ist. Der junge Staat hatte jedoch, neben zahlreichen anderen Problemen, schwerste wirtschaftliche Bürden zu tragen, die aus dem strengen Versailler Friedensvertrag erwuchsen. Auch die Eisenbahn bekam das zu spüren. Mit dem Verlust von über 70 000 Quadratkilometern Land büßten die deutschen Eisenbahnen mehr als 8000 Kilometer Strecke ein. Außerdem beanspruchten die Siegermächte 8000 Lokomotiven, 13 000 Personen- und 280 000 Güterwagen.

9. Grundzüge der weiteren Entwicklung

Die Weimarer Verfassung bestimmte in Artikel 171, daß die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in das Eigentum des Staates zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten seien. Gemäß dieser Regelung schloß das Reich mit denjenigen Ländern, die noch über eine eigene Eisenbahnverwaltung verfügten, am 31. März 1920 einen Staatsvertrag. Dieser regelte den Übergang der Eisenbahnen auf das Deutsche Reich. Das Netz der auf diese Weise zum 1. April 1920 entstandenen Deutschen Reichsbahn umfaßte 53 559 Kilometer, wovon Preußen mit über 34 000 Kilometern den Löwenanteil beigesteuert hatte. In Baden befanden sich knapp 1900 Kilometer in Betrieb, in Württemberg über 2150 Kilometer. Dazu verkehrten im Bereich der ehemaligen württembergischen Staatseisenbahnen noch Privatbahnen auf knapp 350 Kilometern Länge. Mit dem Ende der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, die bereits nach dem Sturz des Regenten zum Ende des Ersten Weltkrieges den Zusatz „Königlich“ verloren hatten, brach natürlich auch die Reihe der Verwaltungsberichte dieser Institution ab. Für die Jahre 1879/80 bis 1919/20 erschien dieses detaillierte statistische Nachschlagewerk jedes Jahr. Es beschrieb zahlreiche Einzelheiten über sämtliche württembergischen Eisenbahnstrecken und Bahnhöfe. Diese Berichte gaben für jedes Betriebsjahr, das vom 1. April bis zum 31. März dauerte, Rechenschaft über die Mengen der auf den württembergischen Strecken transportierten Güter, über die Zahl der auf jedem Bahnhof verkauften Fahrkarten, über Umsätze und Gewinne der Bahn, über Schienenprofile, über bauliche und organisatorische Änderungen und Ergänzungen, über Unfälle usw. Mit einem Satz: Es handelt sich um eine Fundgrube ersten Ranges für alle, die sich mit der württembergischen Eisenbahn vor 1920 im allgemeinen oder mit einzelnen Strecken bzw. Bahnhöfen beschäftigen wollen. Abstriche sind nur bei den in den Jahren des Ersten Weltkriegs erschienenen Bänden zu machen. Diese Verwaltungsberichte umfassen wegen des herrschenden Kriegszustandes nur wenige Seiten und gehen nicht ins Detail. Leider fand die Reihe der württembergischen Verwaltungsberichte ab 1920 auf Reichsebene keine adäquate Fortsetzung. Eine Behandlung

Stettin am 22. April 1920.

Die Königlich Württembergische Staatseisenbahnen:



Blos

Verwaltung
1920

Karlsruhe, den 22. April 1920.

Die Landesverwaltung:



Heilmann
König

Das Ende der Württembergischen Staatseisenbahnen
(1920; Kat. 145)

sämtlicher Einzelstrecken und Bahnhöfe im Deutschen Reich hätte wohl auch zu einem unvertretbaren äußeren Umfang der von diesem Zeitpunkt ab erschienenen Berichte geführt. Deshalb sind in der Literatur nach dem Ersten Weltkrieg im allgemeinen nur summarische Angaben zu finden.

Das weitere Schicksal der Reichsbahn ist eng mit den Folgen des Ersten Weltkriegs bzw. mit den Regelungen des Versailler Friedensvertrags und den allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen verbunden. Entscheidende Eingriffe erfolgten Mitte des Jahres 1924. Damals trat der Dawes-Plan in Kraft, der neue Modalitäten für die Erfüllung der deutschen Wiedergutmachungsverpflichtungen enthielt. Der Reichsbahn galt in diesem Vertragswerk ein besonderes Interesse, weil sie als eines von wenigen deutschen Unternehmen seit Jahrzehnten bedeutende Gewinne abgeworfen hatte. Da die Reichsbahn schwarze Zahlen schrieb, mußte sie zu den Wiedergutmachungszahlungen beitragen. Sie wurde deshalb am 30. August 1924 vom Reich abgekoppelt, in ein selbständiges Unternehmen umgewandelt und als „Deutsche Reichsbahngesellschaft“ der Kontrolle der Siegermächte unterstellt. An Reparationszahlungen hatte die Bahn jährlich 660 Millionen Goldmark über die Bank für internationalen Zahlungsausgleich in Basel an die Siegermächte abzuführen. Dieser Kapitalabfluß erschwerte die Reparatur-, Ausbesserungs- und Aufbauarbeiten, die in den Nachkriegsjahren dringend erforderlich gewesen wären. 1930 regelte der Young-Plan die deutschen Reparationszahlungen neu. Insbesondere wurde die endgültige Höhe der Wiedergutmachung festgelegt und die ausländische Aufsicht über die Reichsbahn abgeschafft. Die Höhe der jährlichen Zahlungen blieb jedoch zunächst gleich. Das änderte sich erst mit dem Vertrag von Lausanne, der für 1932 das Ende der Reparationszahlungen brachte.

Es ist nicht überraschend, daß in dieser Zeit außer wenigen Nebenbahnen kaum neue Strecken gebaut wurden. Als spektakuläre Ausnahme erregte jedoch der 1927 eröffnete elf Kilometer lange Hindenburgdamm zwischen der Nordseeinsel Sylt und dem schleswig-holsteinischen Festland Aufsehen.

Das Dritte Reich brachte für die Reichsbahn nur wenige erfreuliche Entwicklungen. Adolf Hitler setzte auf

Straße und Flugzeug als Grundlage für das Transport- und Verkehrswesen. Das gigantisch-überzogene Projekt einer Drei-Meter-Breitspurbahn gelangte nie über das Stadium der Planungen hinaus. Der Autobahnbau schritt dagegen rasch voran. Bereits ein halbes Jahr nach Hitlers Machtergreifung trat ein Gesetz über die „Errichtung eines Unternehmens Reichsautobahnen“ in Kraft, zwei Monate später entstand die „Gesellschaft Reichsautobahn“ als Zweigunternehmen der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Auf diese Weise erhielt die Reichsbahn den undankbaren Auftrag, beim Aufbau der eigenen Konkurrenz zu helfen. Organisation und Personal der Bahn mußten für den Autobahnbau ebenso erhalten, wie deren gesamte Überschüsse. Das griff die Bahn in ihrer Substanz an und stärkte den Straßenverkehr als Konkurrenz. Verheerend wirkte sich für die Bahn, die 1937 per Gesetz wieder der Hoheit des deutschen Reiches unterstellt und in Deutsche Reichsbahn umbenannt worden war, auch die Endphase des Zweiten Weltkriegs aus. Bahnanlagen entwickelten sich wegen ihrer strategischen Bedeutung zu einem der häufigsten Ziele von Luftangriffen. Aber nicht nur die Kriegsgegner Deutschlands sorgten für die Zerstörung des Bahneigentums. Von der deutschen Heeresleitung selbst kam oftmals der Befehl zur Sprengung insbesondere von Brücken, um dem einrückenden Feind das Vordringen so schwer wie möglich zu machen.

So fielen dem Zweiten Weltkrieg große Teile der Gleise, Weichen, Brücken, Tunnel und Fernmeldeeinrichtungen zum Opfer. Nach dem Ende der Kampfhandlungen standen nur noch 65% der Lokomotiven, 40% der Personenwagen und 75% der Güterwagen von 1936 zur Verfügung. Nach Kriegsende verkehrte die Eisenbahn in den einzelnen Besatzungszonen getrennt. Die zunächst von den Siegermächten übernommene Betriebsführung ging jedoch schon nach wenigen Monaten schrittweise wieder in deutsche Hände über. Die Deutsche Bundesbahn ging formell im Dezember 1951 aus dem Zusammenschluß der Bahnen in der amerikanischen, britischen und französischen Besatzungszone hervor.

Der Aufbau des Streckennetzes war im wesentlichen bereits um die Wende zum 20. Jahrhundert abgeschlossen. Es entstanden meist nur noch Neben-, Schmalspur- und Privatbahnen. Das 20. Jahrhundert brachte das wei-

tere Anlagen von zweigleisigen Strecken und – mit ersten Planungen ab 1930 – die teilweise Elektrifizierung. Doch bereits in den 30er Jahren hat die Bahn in gewisser Weise einen Höhepunkt überschritten. Erste Strecken wurden stillgelegt, nachdem bereits viele Privatbahnen unrentabel geworden waren. Straße und Luftbeförderung machten sich als Konkurrenz immer deutlicher bemerkbar. Der Anteil der Schiene am Gütertransport nahm von 83 Prozent (1913) kontinuierlich auf 38 Prozent (1982) ab. Die Straße konnte ihren Anteil von einem Prozent (1925)

auf 35 Prozent (1982) steigern, die Binnenschifffahrt übernahm 1913 etwa 17 Prozent, 1982 waren es 27 Prozent.

So ist es nicht verwunderlich, daß die Bahn in eine wirtschaftlich schwierige Situation geriet, zumal sie im Dritten Reich auf Kosten der eigenen Substanz den Autobahnbau mitfinanzieren mußte, im Zweiten Weltkrieg Kriegsschäden in der Höhe von acht Milliarden Mark erlitt und bis heute unter relativ ungünstigen gesetzlichen Rahmenbedingungen geführt werden muß.



Einer der beiden Triebköpfe des ICE (1986)

Außerdem verkehrt die Bahn größtenteils noch auf den Trassen des 19. Jahrhunderts. Sie soll zwar wirtschaftlich arbeiten, gleichzeitig aber auch soziale Aufgaben erfüllen. Etwa ein Jahrhundert lang warf die Bahn in Württemberg und in den verschiedenen deutschen Staaten Gewinne ab, zwischen 1931 und 1943 im Durchschnitt jedes Jahr 245 Millionen Mark. Die finanzielle Talfahrt begann spätestens 1949. Seit 1952 schreibt die Bahn ununterbrochen rote Zahlen. Sie versucht diesen Trend durch Abbau unrentabler Strecken und Leistungen zu bremsen. Der erwartete Erfolg dieser „Gesundschrimp-

fungspolitik“ scheint jedoch zumindest nicht in vollem Umfang eingetreten zu sein, weil ein Abbau von unrentablen Leistungen, z. B. in der Nacht, auch die Abwanderung von Kunden zur Hauptverkehrszeit nach sich ziehen kann. Die derzeitige Bundesbahnpolitik, die sich nicht nur an wirtschaftlichen, sondern auch an sozialen Gesichtspunkten orientieren muß, konzentriert sich auf den Ausbau eines schnellen, komfortablen und überregionalen Transportsystems, während die Nebenrouten von Omnibussen bedient werden sollen.

II. Die Entstehung der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Schwäbisch Hall

1. Der Streit um die Trassenführung

Als im November 1858 die Entscheidung des Königs bekannt geworden war, eine Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall bauen zu lassen und die Trasse über Weinsberg zu wählen, herrschte in Heilbronn große Zufriedenheit und im Weinsberger Tal starker Jubel. Die Hintergründe des heftigen Tauziehens um die Streckenführung sind bisher noch kaum beleuchtet oder befriedigend erklärt worden. Es ist jedenfalls erstaunlich, daß ein so aufwendiges Bauwerk wie der Weinsberger Tunnel vor der problemlosen Variante über Neckarsulm und Neuenstadt nach Öhringen den Vorzug erhielt.

Die Diskussion über eine Eisenbahnverbindung von Heilbronn nach Crailsheim mit einer Fortführung in Richtung Nürnberg entbrannte schon einige Jahre bevor der König über diese Frage entschieden hatte. Für die Stadt Heilbronn besaß die Frage der genauen Trasse von Heilbronn nach Crailsheim einen weit geringeren Stellenwert als das Ziel, Knotenpunkt der wichtigsten Nord-Süd- und Ost-West-Verbindung und damit zum Umschlagplatz für zahlreiche Eisenbahnlinien zu werden. Aus der damals zu Ende gehenden großen Zeit der Neckarschiffahrt war in Heilbronn das Wissen um die wirtschaftliche Bedeutung eines Warenumschlagmonopols vorhanden. In diesem Sinne setzte sich Heilbronn gleichermaßen für den Bau verschiedenster Strecken ein. Es forderte einen Anschluß an das badische Netz über Eppingen, eine Linie in Richtung Würzburg und eine Verbindung nach Nürnberg und Heidelberg. Als treibende Kraft wirkte der Heilbronner Gemeinderat Adolf Goppelt. Dieser Mann besaß als ehemaliger Finanzminister einen weiten Horizont. Er war für Eisenbahnfragen besonders sensibel, da er als Minister mit dieser Problematik zu tun gehabt hatte und als Kaufmann deren wirtschaftliche Bedeutung hoch genug einschätzte. Da ihm hauptsächlich das Wohl seiner Vaterstadt am Herzen lag, zählte für ihn die Frage, ob diese Bahnen grundsätzlich gebaut würden, zu den zentralen Problemen. Die Frage

der genauen Linienführung erschien ihm als zweitrangig, solange Heilbronn an der Strecke lag.

Ab etwa 1855 dachte die württembergische Regierung über einen Anschluß an das bayerische Eisenbahnsystem über Nördlingen nach Nürnberg nach. Gegen dieses



Der Heilbronner Gemeinderat Adolf Goppelt

Denkschrift

betreffend

die Erbauung einer Eisenbahn von Heilbronn in der Richtung nach Nürnberg zum Anschluß an die bayerischen Eisenbahnen in Mittelfranken.

Während die von der Königl. Regierung projektierte Eisenbahn zum Anschluß an die bayerische Südnordbahn bei Nördlingen, sowie die projektierte Zweigbahn nach Neutlingen die ganze Aufmerksamkeit des Publikums hinwegnehmen, achtet man kaum auf das, was sich in Eisenbahnunternehmungen dicht an der nördlichen Gränze des Königreichs, in den beiden Nachbarstaaten Baden und Bayern, vorbereitet.

Und doch könnte kein Ereigniß so tief in die württembergischen Verkehrsverhältnisse eingreifen, als dies geschehen müßte, wenn zwei in genauester Wechselwirkung mit einander stehende Bahnlinien zu Stande kämen, ohne daß auch Württemberg rechtzeitig seine Interessen zur Geltung brächte. Es sind dies die von der großherzogl. badischen Regierung beabsichtigte Eisenbahnverbindung zwischen Mannheim und Würzburg, und die in der bayerischen Provinz Mittelfranken erdörterte Verbindung zwischen Würzburg und Nürnberg.

Zwar haben die württembergischen Städte und Bezirke an der nördlichen Gränze des Landes nicht veräußert, die Aufmerksamkeit auf diese Vorgänge hinzulenken und das öffentliche Interesse dafür rege zu machen. Allein wenn ihre Bemühungen bisher die gewünschte Beachtung nicht fanden, so verdanken sie dies gewiß großentheils der irrigen Voraussetzung, als ob ein Anschluß an Bayern in der Richtung nach Ansbach-Nürnberg den bei Nördlingen angestrebten Anschluß überflüssig machen könnte. Ueberdies sind in einem Augenblicke, wo es sich doch rein nur um die Vervollständigung der Grundlinien eines württembergischen Eisenbahnnetzes handeln kann, also den großen Verkehrsinteressen nothwendig eine überwiegende Stimme eingeräumt werden muß, die Ansichten und Bestrebungen so sehr mit lokalen Rücksichten verseht und sind die oben erwähnten in Bayern und Baden sich vorbereitenden Eisenbahnunternehmungen noch so wenig in ihrer vollen Tragweite gewürdigt: daß es dringend geboten erscheint, vom Standpunkte des allgemeinen Landesinteresses aus die Lage der Dinge ins Auge zu fassen und die Mittel zu berathen, durch welche einer Konkurrenz wirksam begegnet werden möchte, die das Land zum erstenmal seit Erbauung seiner Eisenbahnen auf einer der empfindlichsten Seiten seines internationalen Verkehrs bedroht.

Heilbronner Denkschrift vom März 1857 (Kat. 35)

Projekt setzte sich aber die bayerische Regierung vehement zur Wehr, weil diese Linie ein wichtiges Teilstück einer württembergischen Verbindung an den Bodensee gewesen wäre. Sie hätte der bayerischen Bodenseestrecke ernsthafte Konkurrenz bereitet, weil sie kürzer und damit billiger und schneller gewesen wäre. Unter diesem Druck entschied sich Württemberg für eine Eisenbahn über Crailsheim nach Nürnberg. Das entsprach auch der Bitte Crailsheims vom Februar 1857, die sich aber für eine Trasse über Hall und Backnang Richtung Stuttgart einsetzte.

Diese Idee stieß in Heilbronn auf Ablehnung, weil dann der große Ost-West-Verkehr an der alten Neckarstadt vorbeigegangen wäre. Heilbronn argumentierte in einer Denkschrift vom März 1857 mit dem Plan Badens und Bayerns, eine Ost-West-Verbindung von Mannheim über Würzburg nach Nürnberg zu bauen, die dem nordwürttembergischen Raum schwersten wirtschaftlichen Schaden zufügen mußte, wenn die Stuttgarter Regierung diesem Projekt nicht eine Eisenbahn von Eppingen über Heilbronn nach Crailsheim entgegensezte. Den Verantwortlichen leuchteten diese Argumente ein.

Nachdem verwaltungsmäßig die Linie von Heilbronn nach Crailsheim als gesichert gelten konnte, erlosch in Heilbronn das Interesse an der Trassendiskussion. Jetzt traten Hall und Künzelsau als Konkurrenten auf den Plan. Zwischen den beiden Eckpunkten bot sich zunächst eine Linie von Heilbronn über Neckarsulm und das Kochertal nach Künzelsau und Crailsheim an. Gegen dieses Projekt konkurrierte die Verbindung von Heilbronn über Neckarsulm, Öhringen und Hall nach Crailsheim. Allerorten hatten die Verantwortlichen und einflussreichen Schichten erkannt, daß ein Anschluß an das Eisenbahnsystem ökonomischen Aufschwung versprach. Um die wirtschaftliche Zukunft durch einen Eisenbahnanschluß zu sichern, entfalteten die Gemeinden zahlreiche Aktivitäten.

Die Vorgehensweise und sogar die Argumente entsprachen fast immer einem ähnlichen Schema. Zunächst bildete sich in der betreffenden Gemeinde ein Eisenbahnausschuß, der sich aus der örtlichen Kaufmannsschicht, dem Schultheißen, Vertretern des Gemeinderats und meist auch einem Juristen zusammensetzte. Diesem Ausschuß erteilte der Gemeinderat eine Handlungsvollmacht in Sachen Eisenbahn und stattete ihn mit Finanzmitteln aus. Der Ausschuß entschied dann in eigener Verantwortung oder nach Rücksprache mit dem Gemeinderat über die Aktivitäten, die für die Durchsetzung der Eisenbahnwünsche am geeignetsten erschienen. In der Regel herrschte zwischen Ausschuß und Rat größte Einigkeit, weil beide Gremien schon aufgrund der personellen Überlappung die gleiche Meinung vertraten.

Die konkurrierenden Städte stritten mit den Waffen des Geistes. Die Strategie zielte üblicherweise darauf ab, die Abgeordneten des Landes, das für Eisenbahnfragen in dieser Zeit zuständige Finanzministerium und möglichst auch den letztendlich entscheidenden König direkt von der Berechtigung der jeweils eigenen Position zu überzeugen. Daneben versuchte die Interessengemeinschaft, Verbündete zu gewinnen. Dafür boten sich in erster Linie diejenigen Gemeinden an, die ebenfalls an der selbst bevorzugten Trasse lagen und die im Falle des eigenen Mißerfolgs genauso an den Segnungen der Eisenbahn nicht teilhaben würden. In zweiter Linie kamen auch Gemeinden in Frage, die schon am Schienenstrang lagen oder in jedem Fall angeschlossen würden.

Für die örtlichen Eisenbahnausschüsse galt es also, Argumente zusammenzutragen, aus denen überzeugend und klar die Berechtigung und Notwendigkeit einer Anbindung gerade der eigenen Gemeinde an das Eisenbahnnetz hervorging. Als Ergebnis entstanden Denkschriften, Petitionen oder sonstige Eingaben, die sich im Gang der Argumentation in erstaunlicher Weise ähnlich sahen. Diese Schriften bezüglich des Bahnbaus von Heilbronn nach Crailsheim unterscheiden sich sogar kaum von denjenigen der ersten württembergischen Eisenbahn nach 1840.

Nach einleitenden Worten über die eigene Bescheidenheit, Untertänigkeit, die ansonsten geübte Zurückhaltung und über das große Vertrauen in die Weisheit der angesprochenen Institution wurden Zahlen über die wirtschaftlichen Verhältnisse vorgelegt und oft mit den entsprechenden Angaben über die Konkurrenzgemeinden verglichen. Dabei verstand es jeder Eisenbahnausschuß, das statistische Zahlenmaterial zugunsten seiner eigenen Gemeinde darzustellen und zu interpretieren. Als Ausgangspunkt der Argumentation diente meist die Wirtschaftskraft des Raumes bzw. die zu erwartende Auslastung der Eisenbahn. Die Gemeinden listeten auf, wie viele Zentner Materialien jährlich per Bahn an- und abtransportiert werden könnten und betonten den bedeutenden Stellenwert des Handels für ihr Gemeinwesen. Außerdem warfen sie ihr jährliches Steueraufkommen in die Wagschale. Dahinter stand die Auffassung, daß mit dem Steueraufkommen auch der Anspruch auf eine Eisenbahnverbindung wachse. Eine Unterstützung und Förderung von strukturschwachen Gebieten im Sinne der heutigen Wirtschaftspolitik stand damals nicht zur Diskussion. Im Gegenteil galt es als wichtig, die Eisenbahnlinie durch möglichst dicht bevölkerte Gegenden zu bauen, um möglichst vielen Personen die Vorzüge des neuen Verkehrs- und Transportmittels zu eröffnen. Die Denkschriften enthielten deshalb fast immer genaueste Angaben über die Fläche des entsprechenden Bezirks und über die Anzahl der darin wohnenden Personen.

Eine große Rolle spielte auch die Länge der Bahnverbindung, wobei der zeitlich und kilometermäßig kürzesten Trasse der Vorzug gebührte. Allerdings wurde die Länge der Bahn zu der technischen Durchführbarkeit und den zu erwartenden Baukosten in Relation gesetzt.

Für eine Trasse entlang eines Flußlaufes, die kaum Steigungen oder Gefällstrecken aufwies und weitgehend ohne Brücken und Tunnel auskam, erschien ein kleiner Umweg durchaus vertretbar. Kunstbauten verschlangen nämlich große Summen, und erfahrene Konstrukteure standen kaum zur Verfügung.

Diese Denkschriften mußten prägnant, eindringlich und überzeugend formuliert sein. Sie gingen in handschriftlicher Urfassung und unterschrieben von sämtlichen Mitgliedern des Gemeinderats bzw. des Eisenbahnausschusses an das Finanzministerium in Stuttgart oder wurden durch eine Delegation direkt dem König überreicht. In gedruckter Form umfaßte eine solche Schrift meist nur wenige Seiten. Mit einem kurzen Begleitschreiben versehen gelangten die Argumente in gedruckter Form dann auch zu zahlreichen Gemeinden der näheren und weiteren Umgebung.

Es ist schwer abzuschätzen, welche Wirkung von solchen Schriften ausging. Angesichts deren zahlreichen Vorkommens und deren Gleichartigkeit wird man ihre Wirkung im allgemeinen eher als gering einschätzen müssen. Es ist kaum wahrscheinlich, daß der König, der jeden Tag eine Vielzahl von solchen und anderen Bitten entgegennahm, davon in jedem Fall besonders beeindruckt gewesen war. Auch das Gewinnen von anderen Städten und Gemeinden für die eigenen Interessen gelang wohl kaum durch die Übersendung einer solchen Schrift. Der Gemeinderat von Heilbronn reagierte z. B. auf das Eintreffen einer Künzelsauer Denkschrift mit dem schlichten Hinweis „ad acta“. Trotzdem erfüllten diese Schriften einen Zweck. Wenn ihre Verbreitung auch keine Erfolgsgarantie bedeutete, so hätte ihr Fehlen doch wahrscheinlich den Mißerfolg nach sich gezogen, besonders weil immerhin die Ständeversammlung diese Eingaben intensiv zur Kenntnis nahm. Sie dienten auf jeden Fall der klaren Formulierung und Untermauerung der eigenen Interessen, die auf diese Weise auch der Nachwelt erhalten geblieben sind. Dazu gehören z. B. die Schriften von Künzelsau und Hall (vgl. Anhang 2).

In Heilbronn rückte das Thema Eisenbahn im Januar 1857 nach langer Pause wieder in das Blickfeld des Gemeinderats. Am 8. dieses Monats berichtete Adolf Goppelt dem Gremium über die Diskussionen, die in Künzelsau über die geplante Eisenbahnlinie geführt

Höhe Städte-Versammlung!

Die Anlage einer Eisenbahn von Weßen gegen Ofen, welche nach der gegnerischen Lage Württemberg vom Neckar aus gegen Bayern sich ziehen und den bis jetzt bei Eisenbahnbauten unberücksichtigt gebliebenen Jagstkreis durchschneiden würde, ist, wie aus den jüngsten Kammerverhandlungen hervorgeht, nun zu wiederholtemal und in einer Weise in Frage und Anregung gekommen, daß nunmehr auch dieser Handelsort der Hoffnung Raum geben darf, des großartigsten Verkehrsnetzes unserer Zeit — einer Eisenbahn — theilhaftig zu werden.

Das die Stadt Hall, die größte des Jagstkreises und der Mittelpunkt für den Verkehr des sogenannten hällischen Landes — ja selbst des größeren und lebensfähiger des gesegneten Theils des Jagstkreises, nicht nicht gleichgültig bleiben, nicht den stillen Zuschauer machen kann, liegt wohl nahe, und ebenso gerechtfertigt dürfte erscheinen, daß Hall nicht erst den Eintritt der neueren Vordänge abgewartet, sondern sich schon vorher mit der Eisenbahnfrage beschäftigt und eine gewissenhafteste Erhebung der Verkehrsverhältnisse zu ihrer ersten Aufgabe gemacht hat.

Diese Zusammenstellung nun, die auf durchaus genaue, zum großen Theil offizielle Erhebungen gegründet und bis auf die neueste Zeit ergänzt ist, unterstellen wir **Hoher Stände-Versammlung** zu gütiger Würdigung und Bemühung bei der angeregten Eisenbahnfrage.

Wir vertrauen uns nicht zu der **Hoher Stände-Versammlung**, daß, wenn die Frage über den Bau einer Eisenbahn vom Neckar, oder mit anderen Worten von Heilbronn aus durch den Jagstkreis gegen Bayern, sei es in der Richtung gegen Würzburg, Würzburg oder einen dritten Punkt, zur entscheidenden Förderung kommt, auf Stadt und Jagst Hall mit der Saline Hall und dem E. Steinthalbergwerk Billigstmöglich die beste Wahl wird genommen werden, welche eine Wegrad verdient, die keineswegs besonders erhebliche Terrainschwierigkeiten bietet, dabei unstreitig zu den wohlhabendsten und gesündesten, zudem zu den produktivsten des ganzen Landes zählt, sich eines sehr lebhaften Verkehrs mit Handelsprodukten, mit Früchten aller Art, Bier, Holz, Holz u. zu erfreuen, in ihrem Hauptort — der Stadt Hall — eine schon bestehende größere Industrie und einen immer namhafteren Aufschwung von Gewerbe und Handel aufzuweisen, ohne noch reichere Entfaltung aber unaussprechlich zu gewarten hat, wenn erst durch Verkehrs-Erleichterungen so manche, noch schlummernde Kräfte vollends geweckt und zu Leben gerufen sind. —

Gerechtfertigt x.

Nach der die Gewerbe-Kommission, des Gewerbe-Vereins und die Bürgerchaft niedergeschriebene Eisenbahn-Kommission.

Für den Gemeinderath: Staatsrathschreiber A. Bögel Gemeindevorstand G. Reichel	Für den Bürgerchaft: Ottmann Reichensperger A. Reichel	Für den Gewerbeverein: Vorstand: H. Gold H. H. Gold	Für die Bürgerchaft: H. Reichel H. Reichel H. Reichel
---	--	--	---

Hall wendet sich an die Ständeversammlung (1857; Kat. 37)

wurden. Dadurch angeregt beschloß der Rat der Stadt Heilbronn, eine Kommission aus Mitgliedern des Ge-

meinderats und des Bürgerausschusses zu gründen, deren Aufgabe es sei, „die Eisenbahnfrage im Auge zu behalten“. Am 22. Januar wurden in diese Kommission fünf Gemeinderäte (Baumann, Dittmar, Strauß, Metz und Goppelt), drei Mitglieder des Bürgerausschusses (der Obmann Carl Meyer und die Mitglieder Bernhardt und Zehender) und Rechtsconsulent Feyerabend entsandt. Bis zum März 1857 ließ der Gemeinderat durch Professor Möhrle gegen ein Honorar von 150 Gulden eine Eisenbahnschrift ausarbeiten, in welcher der Bau und die gleichzeitige Eröffnung der Eisenbahnlinien in Richtung Neckarelz mit Anschluß an das badische Netz, in Richtung Würzburg und über Crailsheim und Ansbach nach Nürnberg gefordert wurde. Diese weitreichenden Ansprüche reduzierte der Gemeinderat auf die Erbauung einer Strecke von Heilbronn in Richtung Nürnberg.

Am 28. März 1857 – und erneut am 31. August 1857 – reichte die Stadt Hall ein Gesuch an die Ständeversammlung ein, nachdem sie zusammen mit dem örtlichen Gewerbeverein ein entsprechendes Papier bereits am 5. Februar 1857 an das Finanz- und das Innenministerium gerichtet hatte. Sie begründete darin mit Hilfe statistischen Zahlenmaterials ihren Anspruch auf einen Eisenbahnananschluß. So bezeichnete Hall sich als die größte und bedeutendste Stadt im Jagstkreis, deren Frachtgüteraufkommen sich jährlich auf mehr als eine Million Zentner belief.

Am 4. April 1857 faßte die Abgeordnetenversammlung einen beinahe einstimmigen Beschluß, der die Eisenbahn von Heilbronn in Richtung Nürnberg betraf. Sie bat darin die Königliche Staatsregierung um die Schaffung einer Eisenbahn von Heilbronn in Richtung Nürnberg. Dabei sollten zwei Varianten bautechnisch geprüft werden: erstens eine Kocherlinie über Künzelsau und zweitens eine Linie über Öhringen und Hall. Falls die Bahn nicht direkt über Hall geführt würde, dann sollte eine Zweigbahn dorthin vorgesehen werden.

Das Finanzministerium trieb seine Planungen in den folgenden Monaten voran und legte bis Anfang Mai 1858 seine Haltung zur Trasse fest. Die Künzelsauer Variante war fallengelassen worden zugunsten einer direkten Verbindung zwischen Heilbronn und Hall. Als umstritten galt nun aber die Frage, ob die neue Eisenbahn über Weinsberg oder Neckarsulm nach Öhringen und Hall

864. Gemeinderath der Stadt Heilbronn
 Gemeinderath in einem mit Hilfe
 des vereinten Landtags
 dem Finanzministerium, das
 für die Erbauung der Eisenbahn
 von Heilbronn nach Nürnberg
 bei der Ausführung der
 Ausführung in der Sache
 Prüfung der
 Ansprüche von Heilbronn, bei der
 B. Hauptbescheid des
 Hofes zu Heilbronn, das
 den Weinsberg der Eisenbahn
 der Linie über Weinsberg
 genehmigt wurde.

Gemeinderath Heilbronn
 dem Gemeinderath nach dem
 Bescheid des Hofes, das
 die Eisenbahn in Heilbronn
 das in der Sache der
 von Heilbronn nach Nürnberg
 Hauptbescheid in der
 Prüfung der Eisenbahn
 B. Finanzministerium
 und von der Staatsregierung
 dem abgeordneten
 Heilbronn

Heilbronn erkennt die Nachteile der Neckarsulmer Variante (1858; Kat. 39)

fahren sollte. Die beiden Kerngedanken des Finanzministeriums zu diesem Problem lauteten:

Soweit sich nach dem Stand der noch nicht ganz beendigten Vorarbeiten beurtheilen läßt, wird diese Bahnstrecke am zweckmäßigsten von Heilbronn aus, wo dieselbe den Neckar überschreitet, über Neckarsulm, Neuenstadt, Öhringen, Neuenstein nach Hall zu führen sein.

Die Station Neckarsulm würde mit dem schiffbaren Neckar in zweckmäßige Verbindung gebracht und so angelegt, daß von dort aus später in der Richtung nach Mosbach sich abzweigen ließe.

Diese beiden Sätze führten zu großer Zufriedenheit in Neckarsulm und zu hektischer Betriebsamkeit in Heilbronn und Weinsberg. Obwohl diese beiden Städte völlig verschiedene Interessen verfolgten, wurden sie nun plötzlich enge Verbündete. Bisher hatte der Heilbronner Gemeinderat damit gerechnet, daß die Wünsche der Stadt in bezug auf den Eisenbahnbau in jedem Fall berücksichtigt würden. Deshalb hatte er zwar eine Eisenbahnkommission eingesetzt, sich aber sonst mit diesem Thema kaum beschäftigt. Nachdem in den ersten Maitagen 1858 die Haltung des Finanzministeriums bekannt geworden war, schilderte Gemeinderat und Kaufmann Friedrich Koch am 14. Mai 1858 dem Gremium in einer dramatischen Rede die großen Nachteile, die Heilbronn erwachsen würden, wenn es jetzt nicht mit Entschiedenheit handle. Leider berichtet der Protokollant nicht, welche konkreten Nachteile Heilbronn befürchten mußte. Die Beilagen zu den Ratsprotokollen sind den furchtbaren Zerstörungen in Heilbronn am 4. Dezember 1944 zum Opfer gefallen. Damit ist die offizielle Begründung der Stadt Heilbronn am Ort nicht mehr vorhanden. Deshalb eröffnete sich hier in den vergangenen Jahren ein breiter Raum zur Spekulation.

Eine intensive Suche in verschiedenen einschlägigen Archiven förderte jedoch ein Exemplar der verschollen geglaubten Heilbronner und der Weinsberger Eingabe zutage (vgl. Anhang 3 u. 5). Darin sind die Befürchtungen und Argumente der beiden Gemeinden klar zusammengetragen.

Der Heilbronner Handlungsvorstand bemerkte zuerst, daß die Linie von Heilbronn über Neuenstadt nach Öhringen deutlich länger sei als eine direkte Verbindung ins Weinsberger Tal. Das sei insbesondere deshalb von großer Bedeutung, weil die Linie Heilbronn – Hall einen

Teilabschnitt der großen Verbindung von Straßburg über Bietigheim, Heilbronn und Nürnberg nach Berlin bzw. Prag bilden solle. Bei einer solch großen und wichtigen Strecke habe jeder Beteiligte im Interesse des Ganzen die Pflicht, seinen Abschnitt so kurz wie möglich zu gestalten. Nur so könne diese Linie der Konkurrenz trotzen, die z. B. durch die Verbindung Heidelberg – Würzburg oder Darmstadt – Aschaffenburg drohe. Abgesehen von diesen weiträumigen Überlegungen bringe die Variante über Neckarsulm auch für den Regionalverkehr entscheidende Nachteile. Erstens sah die Stadt die Gefahr, daß sie vom zukünftig aus dem Norden (Neckarelz) in Richtung Osten (Hall) gehenden Verkehr abgeschnitten sein werde und daß hauptsächlich die Waren aus Hohenlohe und aus der Gegend um Hall nicht mehr auf dem kürzesten Weg über das Weinsberger Tal nach Heilbronn kämen, sondern einen Umweg nehmen müßten und dann auch noch bereits in Neckarsulm an dem neu geplanten Neckarhafen und Umschlagplatz vorbeikommen würden. Der geplante Neckarsulmer Hafen werde Heilbronn einen Teil des Verkehrs wegnehmen und ihn auf diese Weise stark schädigen. Die verschiedenen Zweige des Handels ergänzten sich gegenseitig, so daß der Verlust eines dieser Zweige den gesamten Handel überproportional beeinträchtigen müßte, frei nach dem bekannten Gleichnis, daß der Verlust eines Fingers der Hand mehr als den fünften Teil ihrer Leistungen koste. Ein solcher Eingriff würde das württembergische Heilbronn im Kampf gegen seine badische Nebenbuhlerin Mannheim hart treffen.

Zwar gönne Heilbronn seiner Nachbarstadt Neckarsulm von Herzen den Anschluß an das württembergische Eisenbahnsystem, welcher sich ja mit der ebenfalls geplanten und auch von Heilbronn unterstützten Linie nach Neckarelz ergeben werde, aber zwei rivalisierende Neckarhäfen in unmittelbarer Nachbarschaft könne doch wohl auch die königliche Staatsregierung nicht ernsthaft wollen. Deshalb bat Heilbronn in seiner Eingabe, „den Umweg über Neckarsulm und Neuenstadt durch die Richtung über einen Theil des Weinsberger Thals zu ersetzen“.

Ganz andere Argumente führten die Bevölkerung des

Weinsberg meldet seine Interessen an (1858; Kat. 41) ▷

B i t t e

der

Amtsversammlung Weinsberg,

betreffend

die Richtung der künftigen Eisenbahn zwischen Heilbronn und Dehringen.

Höhe Ständeversammlung!

Als bei der letzten Versammlung der Stände des Landes durch vielseitige Eingaben die Frage wegen des Baues einer Eisenbahn auf Staatskosten von Heilbronn durch das Hohenlohe'sche über Hall in der Richtung gegen Nürnberg in Anregung gebracht, und nach der ihr durch die ständische volkswirthschaftliche Commission zu Theil gewordenen Prüfung, deren auf den Bau dieser Eisenbahn gerichtete Anträge beinahe einstimmig gut geheißen worden, konnten wir uns nicht verhehlen, daß — wenn diesen Anträgen von Seiten der hohen Staatsregierung Folge gegeben und daraufhin dieser Eisenbahnbau beschlossen und ausgeführt werde — unserem Bezirke in seinen Verkehrs- und Erwerbsverhältnissen eine Umgestaltung bevorstehe, wodurch die Mehrzahl unserer Gewerbe und gerade die blühendsten ein beinahe vollständiges Dankeverlegen erleiden, und damit der Wohlstand zahlreicher Familien, ja des ganzen Bezirks, untergraben werden müßte.

Der Beweis, daß diese Befürchtung eine nur zu wohl begründete sei, liegt offen dar, wenn man ins Auge faßt, daß all die Massen von Verkehrsgegenständen, welche bisher aus dem hintern Mainhardter Walde, aus dem Roththale, dann aus den Oberämtern Künzelsau, Dehringen, Hall, Gaildorf, Crailsheim und selbst aus dem Eürwangen'schen und der Gegend von Aalen, insbesondere die ungeheuren Massen von Nußholz, Brennholz, Schnittwaaren und Pfählen, dann Salz und Vieh, die sich bisher zwischen diesen Gegenden ihrer Produktion und dem Neckar bei Heilbronn oder Neckarfulm als Absatz, resp. Stappelorte bewegten — mittelst des Achstransports ihren Weg über unseren Bezirk, theils auf den Staatsstraßen über Mainhardt und Löwenstein, theils über Dehringen, alle aber durch die Oberamtsstadt Weinsberg genommen haben; während sie künftig, wenn der in Frage stehende Eisenbahnbau ausgeführt sein wird, dem Eisenbahntransport auf dem Stappel zu Hall oder über und unter Hall zufallen werden.

Wie umfangreich dieser Verkehr bisher war, dieß geht schon aus der Darstellung in dem Berichte der ständischen Commission Seite 4—9 hervor, es läßt sich derselbe aber auch aus dem von der Stadt Weinsberg erhobenen Pflastergeld beurtheilen, wenn solches in dem abgelaufenen Jahre bei einer Abgabe von 2 kr. für ein Pferd und 1 kr. für einen Ochsen einen Pächtertrag von 2,200 fl. abgeworfen hat. Rechnet man hiezu für den Pächter als Ueberschuß der ihm für seine Mühe zufällt, die nicht zu hoch angeschlagene Summe von 1,000 fl., so ergibt sich, den Wagen durchschnittlich zu zwei Pferden oder vier Ochsen angeschlagen, eine jährlich durchpassirende Wagenzahl von 48,000 oder auf einen Tag 131 Wagen, und den Wagen durchschnittlich zu 30 Centner angeschlagen, ein Frachtgewicht von nahezu jährlichen 1½ Millionen Centnern.

Weinsberger Tals zu einer sehr ähnlichen Bitte. Sie rechnete vor, daß keine Gegend des Landes mehr als das Weinsberger Tal durch den Eisenbahnbau verliere, wenn dieser das Tal umgehen werde. Der gesamte Transport von den Oberämtern Künzelsau, Öhringen, Hall, Gaildorf und Crailsheim, aus dem Mainhardter Wald und aus dem Rottal und sogar z. T. aus der Gegend von Aalen und Ellwangen laufe über das Weinsberger Tal zum Neckarhafen Heilbronn. Dieser Verkehr bilde die Grundlage sämtlichen Gewerbes und sichere durch den Konsum der Fuhrleute einen großen Teil des Weinabsatzes. Eine Bahn durchs Weinsberger Tal erfasse 22616 Menschen mit einem Produktabsatz von jährlich 500 000 Zentnern Getreide, Raps, Rüben, Kartoffeln, Wein, Obst, Vieh, Butter, Schmalz, Holz, Rinde, Ziegelwaren, Gips, Asche usw. Außerdem sei diese Linie die kürzeste und finde ein günstiges Terrain vor. Schließlich verlaufe sie auch mitten im Inland und nicht, wie jene über Neuenstadt zum Teil hart an der Grenze zu Baden. Deshalb schloß die Bevölkerung des Weinsberger Tals ihre Eingabe vom 10. Mai 1858 mit der Bitte, die Eisenbahn zwischen Heilbronn und Öhringen über das Weinsberger Tal zu führen.

Neckarsulm glaubte lange Zeit, daß die Variante über Weinsberg keine Chance hätte. Die Verantwortlichen gingen davon aus, daß eine Bahntrasse von Heilbronn nach Weinsberg wegen der dazwischenliegenden Berge zwangsläufig in der Nähe von Neckarsulm vorbeigeführt werden müsse. Eine direkte Tunnelverbindung nach Weinsberg stand für Neckarsulm offensichtlich außerhalb des Denkbaren, und in der Tat war diese Möglichkeit auch kaum ernsthaft vertreten worden. Erst Mitte Mai 1858 kam in Neckarsulm hektische Aktivität auf, nachdem die Eingaben Weinsbergs und Heilbronn in Stuttgart offensichtlich Wirkung hinterlassen hatten. Am 25. Mai 1858 wollte die Abgeordnetenversammlung über den Bau von Bahnlinien ihre Entscheidung treffen. Zur Vorbereitung hatte sie eine „Volkswirtschaftliche Kommission“ eingesetzt, die ihren Bericht am 22. Mai 1858 in gedruckter Form vorlegte. Darin fanden die Heilbronner und Weinsberger Eingaben eine ausführliche Würdigung. Der Neckarsulmer Abgeordnete saß ebenfalls in jener neunköpfigen Kommission. Durch diesen Zufall gelang es ihm, auch die Interessen seines Wahlkreises noch in den Bericht einfließen zu lassen. Der Ausschuß wog die

verschiedenen Vorschläge gegeneinander ab. Er erkannte an, daß jede der beiden Varianten den jeweiligen Befürwortern Vorteile einbringen müßte. Viele der Neckarsulmer Argumente überzeugten den Ausschuß jedoch nicht, weil die dortige Industrie durch die Linie Heidelberg – Mosbach auf jeden Fall an das Eisenbahnnetz angeschlossen werde, während dagegen das Weinsberger Tal bei einer Verbindung über Neckarsulm und Neuenstadt nach Öhringen auf jeden Fall leer ausgehen und durch den Verlust des Durchgangsverkehrs auch einen wesentlichen Teil seiner Lebensgrundlage verlieren müßte. Außerdem berühre die Weinsberger-Tal-Variante wesentlich mehr größere Gemeinden als die andere Linie.

Entscheidende Bedeutung kamen nach Ansicht der Kommission jedoch den Argumenten Heilbronn zu, die sie teilweise fast unverändert in ihren Bericht übernahm.

Die Rücksicht auf die alte Hafen- und Handelsstadt Heilbronn im Interesse des ganzen Landes gab für die Kommission also den Ausschlag, sich für die Bahnlinie um den Wartberg herum in Richtung Weinsberg zu entscheiden. Ein Tunnel in Richtung Weinsberg stand nicht zur Debatte.

Nachdem die Gefahr sichtbar geworden war, reagierte Neckarsulm sehr schnell. Noch vor der Sitzung der Abgeordnetenversammlung reichte die Stadt diesem Gremium ebenfalls eine Schrift ein. Den Weinsbergern warf Neckarsulm darin vor, mit falschem oder zumindest weit übertriebenem Zahlenmaterial gearbeitet zu haben. Das Gebiet um Neckarsulm sei größer, es beherberge mehr Menschen, verfüge über bedeutendere Industriebetriebe, weise insgesamt ein höheres Steueraufkommen nach und könne auch eine bautechnisch einfachere Streckenführung anbieten als Weinsberg. Die ökonomischen Bedenken der Stadt Heilbronn seien übertrieben, denn „es ist wohl in keiner Weise anzunehmen, daß die Stadt Heilbronn mit ihrer Intelligenz, ihrem Capital und ihrer berühmten industriellen und commerciellen Regsamkeit eine Concurrenz ernstlich befürchtet“.

Die Bemühungen Neckarsulms kamen zu spät, denn am 25. Mai fällt die Abgeordnetenversammlung eine wichtige Vorentscheidung, indem sie nicht nur den Bau der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Crailsheim empfahl, sondern sich auch mit übergroßer Mehrheit für eine genauere Prüfung der Linie über Weinsberg aussprach. Nur drei

Extra-Beilage

z u m

Heilbronner Tagblatt.

Dienstag den 25. Mai 1858.

Telegraphische Depesche.

Ungekommen in Heilbronn den 25. Mai 1858 12 Uhr 30 Minuten Nachmittags.

Stuttgart, 25. Mai. Die Erbauung der Linie Heilbronn-Grailsheim ist mit 80 gegen 6 Stimmen, (Abelmann, beide Ow, Giltlingen, Schniger, Kausler) und die abermalige Erwägung der Linie über Weinsberg mit 82 gegen 3 Stimmen, (die beiden Ow und Emmerich) angenommen.

Die Ständeversammlung trifft eine Vorentscheidung (1858; Kal. 43)

von 85 Mitgliedern votierten gegen „die abermalige Erwägung der Linie über Weinsberg“. Außer dem Neckarsulmer Abgeordneten Emmerich stimmten noch die beiden Freiherren von Ow, die prinzipiell alle Eisenbahnangelegenheiten abgelehnt zu haben scheinen, dagegen. Emmerich betonte besonders die bautechnischen Schwierigkeiten der Weinsberger Variante. Er erwähnte zwar die Möglichkeit eines Tunnels von Heilbronn nach Weinsberg, bezeichnete ein solches Bauwerk jedoch als völlig unwirtschaftlich und damit als nicht sinnvoll. Das Heilbronner Tagblatt verbreitete diese zustimmende Entscheidung noch am selben Tag mit einem kleinen Extrablatt.

Nach diesem Teilerfolg ließ Heilbronn nicht locker. Am 10. Juli 1858 empfing der König eine Delegation des Heilbronner Handlungsvorstandes. Diese führte dem Monarchen vor Augen, wie der Handel Heilbronns Zug um Zug abnehmen würde, wenn Neckarsulm einen Hafen erhalten und Eisenbahnknotenpunkt werden sollte. Auch könnte sich Heilbronn dann kaum mehr der ausländischen Konkurrenz in Mannheim erwehren, was wohl ebenso wenig der Absicht des Königs entsprechen könne wie die Tatsache, daß in Neckarsulm als Eisenbahnknotenpunkt Passagiere nach Heilbronn wenige Minuten vor dem Ziel umsteigen müßten und in einer unbedeutenden Stadt Aufenthalt hätten.

Am 6. September 1858 beschloß der Gemeinderat Heilbronn, dem nun mit der Entscheidung befaßten Finanzministerium ein „kostendämpfendes“ Angebot zu unterbreiten. Der Rat bot der Eisenbahnverwaltung alle zum Bau benötigten städtischen Grundstücke mitsamt der erforderlichen Bausteine kostenlos an, wenn „die Bahn über Weinsberg (nicht über Neckarsulm) gebaut, zwischen hier [Heilbronn] und Weinsberg keine Station errichtet und vom Weinsberger Thal aus keine Zweigbahn nach Neckarsulm gebaut werde“.

„...aus dem Weinsberger Thal aus, zwischen hier [Heilbronn] und Weinsberg keine Station errichtet und vom Weinsberger Thal aus keine Zweigbahn nach Neckarsulm gebaut werde“.

Geschäfts:

dem H. Finanzministerium zu erklären, daß die Stadt Heilbronn bereit ist, alle zum Bau benötigten städtischen Grundstücke mitsamt der erforderlichen Bausteine kostenlos an die Eisenbahnverwaltung zu überlassen, wenn die Bahn über Weinsberg (nicht über Neckarsulm) gebaut, zwischen hier [Heilbronn] und Weinsberg keine Station errichtet und vom Weinsberger Thal aus keine Zweigbahn nach Neckarsulm gebaut werde.

daß die Stadt Heilbronn bereit ist, alle zum Bau benötigten städtischen Grundstücke mitsamt der erforderlichen Bausteine kostenlos an die Eisenbahnverwaltung zu überlassen, wenn die Bahn über Weinsberg (nicht über Neckarsulm) gebaut, zwischen hier [Heilbronn] und Weinsberg keine Station errichtet und vom Weinsberger Thal aus keine Zweigbahn nach Neckarsulm gebaut werde.

Es, das nunmehr vorliegende Finanzministeriums Bescheid vom 20. März 1858, betreffend die Angelegenheit der Eisenbahnfrage, betreffend die Angelegenheit der Eisenbahnfrage, betreffend die Angelegenheit der Eisenbahnfrage.

...aus dem Weinsberger Thal aus, zwischen hier [Heilbronn] und Weinsberg keine Station errichtet und vom Weinsberger Thal aus keine Zweigbahn nach Neckarsulm gebaut werde“.

Die Stadt Heilbronn bietet Grundstücke an (1858; Kat. 47)

Am 29. Oktober 1858 legte das Finanzministerium einen Bericht über den Stand der Planungen der Eisenbahn zwischen Heilbronn und Öhringen vor. Ein Vergleich der verschiedenen Varianten zeigte nach Meinung des Finanzministeriums die klaren volkswirtschaftlichen Vorteile der Weinsberger Tunnel-Linie für den Erbauer der Bahn wie für das benutzende Publikum.

Am 10./12. November 1858 unterbreitete der Geheime Rat dem König ein Gutachten, das sich im wesentlichen an dem zwei Wochen zuvor gefertigten Papier des Finanzministeriums orientierte. Am 16. November empfing der Monarch eine Delegation aus Heilbronn, die aus dem Stadtschultheißen Klett und dem Obmann des Bürgerausschusses Feyerabend bestand. Auch diese beiden versuchten noch einmal, den König von der Weinsberger Variante zu überzeugen. Der Monarch, der im Begriff stand, zu einem längeren Kuraufenthalt nach Italien aufzubrechen, unterzeichnete das Eisenbahngesetz einen Tag später. Am 19. November dankte der Heilbronner Gemeinderat den beiden Delegierten und insbesondere Rechtskonsulent Feyerabend als der treibenden Kraft bei der Durchsetzung der Weinsberger Linie. Es war eine Entscheidung von größter wirtschaftlicher Bedeutung gefallen. Die Schwäbische Kronik schilderte am 7. Dezember 1858 die Reaktionen in Heilbronn:

Heilbronn, den 5. Dez. Wie sich wohl denken läßt, machte die von unserer hohen Staatsregierung getroffene Wahl der Linie für den Weiterbau der württemberg. Nordbahn in der hiesigen Stadt eine unbeschreibliche Freude, die sich zunächst im Gefühle des Dankes gegen S.M. den König äußerte, dessen weiser Fürsorge für das allgemeine Landesinteresse und gnädigst erwogener Rücksichtnahme auf die industriellen und kommerzialen Verhältnisse Heilbronn die Bewohner unserer Stadt die für sie so günstige Entscheidung zu verdanken so glücklich sind. Gleich nach dem Bekanntwerden der allerhöchsten Entschließung ordneten die bürgerlichen Kollegien ihre Vorstände an Se. Maj. ab, um die dankbaren Gesinnungen der Stadt auszudrücken; die Abgeordneten durften sich der huldreichsten Aufnahme versichern. – Um nun auch denjenigen Männern unserer Stadt, welche in der Eisenbahnfrage vorzugsweise thätig waren, nämlich den hier wohnenden Mitgliedern der Kammer, Hrn. Prälat v. Sigel, dem Abg.

der Stadt, Hrn. Metz, und dem Abg. des Amtsbezirks, Hrn. Nickel, so wie dem Vorstand der städtischen Eisenbahnkommission, Hrn. R. K. Feyerabend, für ihr Streben im Interesse Heilbronn eine Anerkennung zu Theil werden zu lassen, wurde ihnen zu Ehren im Gasthof zum Falken dahier ein Festessen veranstaltet, das eine überaus große Theilnahme aus allen Ständen fand. Bei allen Theilnehmern herrschte die fröhlichste Stimmung, der Ausdruck der Freude über die unsere Stadt so nahe berührende K. Entschließung. Nach dem von dem Stadtvorstande auf den geliebten Landesvater ausgebrachten Hoch folgten Toaste zu Ehren des Hrn. Finanzministers v. Knapp und der geladenen Ehrengäste. Ferner wurde in der anerkanntesten Weise des Hrn. Abg. M. Mohl und der Staats-techniker, namentlich der Herren Bauräthe Abel und Morlock, gedacht. Ein poetischer Gruß an die Versammlung von dem benachbarten Dichter und wahren Freunde Heilbronn, Justinus Kerner, wurde mit einem begeisterten Hoch auf den greisen Sänger erwidert. Getrost sehen nun die Heilbronner der Zukunft entgegen, vertrauend und hoffend, daß auch bezüglich der weiteren Entwicklung des Eisenbahnsystems unseres Landes die hohe Regierung ihr Interesse möglichst im Auge behalten werde.

Die Entscheidung zwischen den Varianten Neckarsulm und Weinsberg war aufgrund politisch-ökonomischer Erwägungen gefallen. Die klare Willensäußerung Heilbronn wog bei den Verantwortlichen so schwer, daß sie kaum gegen die traditionsreiche und wichtige Stadt entscheiden konnten. Die Regierung erkannte an, daß Heilbronn durch einen nahegelegenen Konkurrenzhafen und einem damit verbundenen Eisenbahnknotenpunkt in Neckarsulm empfindlich getroffen werden würde. Auf der anderen Seite sahen die Verantwortlichen keinen Sinn in zwei naheliegenden und konkurrierenden Neckarhäfen, zumal Heilbronn auch über die zum Hafenbetrieb gehörenden Einrichtungen verfügte, während solche in Neckarsulm erst hätten erstellt werden müssen. Ähnlich wie der Monarch nach dem Willen Ulms die Filstalvariante zwischen Stuttgart und Ulm bauen ließ, folgte er nun hier dem Willen der ehemaligen Reichsstadt Heilbronn. Außerdem erhielten auf diese Weise alle drei unmittelbar benachbarten Oberamtsstädte Heilbronn, Neckarsulm und Weinsberg eine Zugverbindung. Bei der

Neckarsulmer Variante wäre Weinsberg auf Dauer leer ausgegangen, während bei der Weinsberger Variante auch die Stadt Neckarsulm einen Anschluß erhalten hat. Diese Überlegungen erklären jedoch nicht den Bau des Weinsberger Tunnels, der ja ursprünglich von keiner der beteiligten Seiten gefordert worden war. Die Errichtung des Tunnels ist schließlich das Ergebnis des Bestrebens, die wirklich kürzeste Verbindung zwischen Heilbronn und Weinsberg zu realisieren.

2. Der Bahnbau: Ingenieure und Arbeiter

Die Bauleitung der Eisenbahnstrecken im Raum Heilbronn–Schwäbisch Hall lag in den Händen der Oberbau- räte Etzel, Abel und Morlok. Bereits 1846 bis 1848 sorgte Karl Etzel für eine Verbindung von Stuttgart nach Heilbronn. Seine Persönlichkeit und seine Bautätigkeit wurden bereits skizziert. Ein Jahrzehnt später übernahmen Abel und Morlok die Bauleitung in der Region. Georg von Morlok schuf die Verbindung von Stuttgart über Aalen nach Nördlingen und knüpfte daran die Strecke über Ellwangen und Crailsheim nach Mergentheim an. Außerdem entstand unter seiner Bauleitung der Abschnitt von Jagstfeld nach Osterburken. Aus seiner Feder stammte eines der frühen Standardwerke über das Eisenbahnwesen in Württemberg. Er stellte in diesem Buch die Entwicklung bis zum Jahre 1889 dar, enthielt sich dabei aber fast jeden Kommentars. Das Stichwort „Eisenbahnbau“ deckt jedoch nur einen Teil seines beruflichen Schaffens ab. Der 1815 in Dätzingen bei Sindelfingen geborene Architekt wirkte ab 1854 auch an den Neubauten der Wasserralfinger Hüttenwerke mit, schuf die alte Markthalle in Stuttgart, leitete den Umbau des Stuttgarter Zentralbahnhofs und errichtete z.B. in Aalen und in Tuttlingen katholische Kirchen. 71jährig trat er als Baudirektor in den Ruhestand und verstarb zehn Jahre später, 1896, in Stuttgart.

Die anderen wichtigen Strecken im Raum Heilbronn–Schwäbisch Hall entstanden unter der Federführung von Carl Julius Abel. Hierzu zählt besonders die Verbindung von Heilbronn nach Hall und deren Fortsetzung sowohl von Heilbronn nach Eppingen als auch von Hall nach Crailsheim. Auch die Strecken von Bietigheim und von

Waiblingen nach Backnang und von dort über Gaildorf nach Hesselental sind sein Werk. Außer zweier unmittelbar nach seinem Tode erschienenen Nachrufe gibt es keine gesonderte Abhandlung über Abel. Das Leben dieses Mannes liegt bislang weitgehend im dunkeln. In vielen Veröffentlichungen wird sogar nicht einmal sein Vorname genannt. Deshalb ist es besonders erfreulich, daß eine Lithographie existiert, die uns die Gesichtszüge dieses Konstrukteurs zeigt und damit seine Persönlichkeit ein wenig näherbringt. Diese Lithographie von A. Fischer aus dem Jahre 1856 stellt den 38jährigen Ingenieur dar, dessen Antlitz eher weich, fast pastoral wirkt und nur durch wenige scharfe Linien geprägt ist. Er trägt eine Brille mit kleinen, ovalen Gläsern. Leicht gelockte Haare bedecken die hohe Stirn. Insgesamt erweckt er mehr den Eindruck eines Theologen als den eines Bauingenieurs.

In Abels Nachruf im Württembergischen Staatsanzeiger heißt es:

Die Württ. Eisenbahnverwaltung wird in ihm ihren berufensten Berather in schwierigen technischen Fragen noch lange vermissen. Allen, die ihn kannten, wird das anspruchslose, gediegene, wahrhaft vornehme Wesen des trefflichen Mannes, der allen leeren Schein, alles Gemeine abwies, den Freunden wird die lebenswürdige Laune, mit der er ihren Kreis zu erheitern verstand, unvergessen bleiben. Auf die kommenden Geschlechter aber werden die Schienenwege, die er vom Schwarzwald bis zur fränkischen Hochebene in kühnen, großen Zügen durch die Berge, über Thäler gebahnt, den Namen des Meisters, der sie geschaffen, weiter tragen.

Gesichert ist, daß Carl Julius Abel am 10. September 1818 in Ludwigsburg das Licht der Welt erblickte. Am 4. Oktober desselben Jahres erhielt er die evangelische Taufe. Die Kirchenbücher weisen den königlichen Landbaumeister und späteren Kreisbaurat Ludwig Abel und die Professorentochter Charlotte geb. Hutten als Eltern nach. Als Taufzeugen benennen sie: Herrn Professor Hutten nebst Frau von Schöntal als Großeltern, den Minister-Resident der freien Reichsstädte in Paris, Abel, als Großonkel, den Herrn Präsidenten von Georgii mit Gattin als Onkel und Tante, den medizinischen Doktor Weber aus Nürnberg als Onkel und seine Tante, Jungfrau



Carl Julius Abel (1856; Kat. 65)

Wilhelmine Abel, darüber hinaus die Frau des Stadtpfarrers Haab, seine Großtante, die Frau von Dr. Mühlberger, beide aus Schwaigern, sowie schließlich seine Tante, die Frau des Kaufmanns Kalb aus Nürnberg. Abels beeindruckende Taufzeugenliste erweckt zu Recht das Gefühl, daß Carl Julius Abel in eine bedeutende Familie hineingeboren wurde. Dieser im Grunde richtige Eindruck verliert jedoch durch die Tatsache an Glanz, daß von all diesen Zeugen bei der Taufe nur drei anwesend waren. Auf der anderen Seite brachte es Abels Bruder Heinrich

später zum Landtagsabgeordneten und Oberbürgermeister von Ludwigsburg. Mit seinem Vetter Eduard Mörke verband ihn sogar eine gewisse äußere Ähnlichkeit.

Das Geburtshaus Abels ließ sich nicht mehr mit Sicherheit ermitteln. 1825 bewohnte Familie Abel jedenfalls das Ludwigsburger Haus Nr. 340 (Marstallstraße 4) und zog dann in das von Vater Abel errichtete Haus in der Asperger Straße 22 ein. Dort wuchs er als zweitältestes Kind im Kreise einer größeren Geschwisterschar auf. Seine älteste Stiefschwester Charlotte erblickte 1813 in Heilbronn das Licht der Welt. Vater Abels erste Frau, Charlotte, geb. Haab, eine Tochter des Stadtpfarrers Haab von Schwaigern, verstarb 1814. Im folgenden Jahr heiratete Abel erneut und zwar wieder eine Frau namens Charlotte, was zu einiger Verwirrung beim Anlegen der Ludwigsburger Kirchenbücher geführt hat. Diese zweite Charlotte, eine geborene Hutten aus Urach, schenkte Abel sieben weitere Kinder. Louise kam am 7. April 1817 in Heilbronn zur Welt. Danach siedelte Familie Abel nach Ludwigsburg über. Dort vergrößerten von 1818 bis 1835 Carl Julius, Maria, Amalie, Eberhart Heinrich Emil, Gustav Georg und Paul Alexander die Familie. Ein Mädchen wurde tot geboren.

Seine Schulausbildung erhielt der spätere Oberbaurat Carl Julius, ebenso wie sein Bruder Heinrich, auf einer Lateinschule, die 1826 zu einem Lyzeum und 1897 zum Gymnasium erhoben wurde. Dabei handelt es sich um das heutige Friedrich-Schiller-Gymnasium in Ludwigsburg. Mit 15 Jahren wurde er konfirmiert und verließ das Lyzeum. Danach genoß er nach seinen Personalakten im königlichen Generalquartiermeisterstab ein Jahr lang Unterricht in Mathematik, im topographischen Zeichnen und im Aufnehmen auf dem Felde, besuchte hierauf zwei Jahre lang die damalige königliche Gewerbeschule zu Stuttgart und alsdann im August 1836 die Ecole centrale des arts et manufactures zu Paris, wo er bis zum Spätjahr 1839 verblieb. Seine dortigen Studien schloß er mit dem Ingenieur-Diplom ab. Die Frage, ob er in Paris mit dem ebenfalls dort weilenden, sechs Jahre älteren Karl Etzel zusammengetroffen ist, muß im Moment ungeklärt bleiben.

Seine praktische Laufbahn begann er als 22jähriger, im Juli 1840, bei der Erbauung der Eisenbahn von Straßburg nach Basel. Ab August 1841 sammelte er als

Baukondukteur in der Sektion Mühlhausen der Strecke Straßburg–Basel praktische Erfahrungen. Bereits ab April 1842 befaßte er sich als Eisenbahnpraktikant im Auftrag des Königreichs Württemberg mit Vorarbeiten zum königlichen Eisenbahnsystem. In dieser Eigenschaft begleitete er Oberbaurat v. Bühler auf dessen Informationsreise durch die Rheinlande, Belgien und Frankreich. Abel wirkte also von Anbeginn am Aufbau des württembergischen Eisenbahnsystems mit. Im April 1844 beförderte ihn das Innenministerium zum provisorischen Inspektor des Planungsbureaus der Königlichen Eisenbahnkommission. Er erhielt ein Jahresgehalt von 800 Gulden und ein Taggeld von drei Gulden „bei auswärtigen Geschäften“. Im Oktober 1845 wurde er in definitiver Eigenschaft zum Inspektor und zum Vorstand des technischen Bureaus befördert. Sein Gehalt blieb unverändert, weil er sein Diplom in Paris abgeschlossen und nicht die württembergische Dienstprüfung abgelegt hat. In dieser Zeit arbeitete Abel unter der Leitung von Karl Etzel insbesondere an einer Möglichkeit zum Alaufstieg bei Geislingen. 1846 bis 1850 leitete er die Eisenbahnbauten auf dem Streckenabschnitt Laupheim–Essendorf. Als er 1850 heiratete, bekleidete er – bei immer noch unverändertem Gehalt – das Amt eines Betriebsingenieurs auf einem Bahnabschnitt bei Ulm. 1852 verstarb sein 1846 zum zweiten Male verwitweter Vater an Herzschlag.

Mit dem vorläufigen Ende der Eisenbahnbautätigkeit in Württemberg kam auch Abels Karriere zum Stillstand. Deshalb folgte er 1857 dem Ruf des inzwischen in österreichische Dienste getretenen Karl Etzels und betrieb etwa für ein halbes Jahr in Ungarn Vorstudien für die ungarische Linie Groß-Kanizsa–Stuhlweißenburg. Erst danach bot sich in der Heimat wieder eine Chance, als Eisenbahnbauer voranzukommen, weil neue Schienenverbindungen geschaffen werden sollten. Mit dem Vorschreiten der Planungen zeichnete sich ab, daß der als Oberingenieur bei der königlich württembergischen Eisenbahnkommission angestellte Oberbaurat Gaab nicht mehr alle Aufgaben würde bewältigen können. Das dafür zuständige Finanzministerium bat deshalb den König um die Anstellung eines zweiten Oberingenieurs. Dieser Mann sollte in Anbetracht der Wichtigkeit seiner Aufgaben ein Jahresgehalt von 1500 Gulden und den Titel Baurat erhalten. Die Kandidaten für dieses Amt

mußten praktische Erfahrung im württembergischen Eisenbahndienst und eine höhere wissenschaftliche Bildung nachweisen. Die beiden aufgrund ihrer langen Dienstzeit erfahrensten und damit aussichtsreichsten Kandidaten hießen Morlok und Abel. Beide ragten durch ihre praktische und wissenschaftliche Tätigkeit, durch Fleiß und durch Berufstreue gleichermaßen hervor. Letztlich erhielt Morlok den Vorzug, weil er sich als sehr tüchtiger Architekt ausgezeichnet hatte, während Abel eher als Ingenieur hervorgetreten war. Für Abel muß diese Entscheidung eine große Enttäuschung gewesen sein. Vier Monate später wurde er jedoch entschädigt. In der zweiten Novemberhälfte des Jahres 1858 erhielt er von der Eisenbahnkommission folgendes Schreiben:

Seine königliche Majestät haben vermöge höchster Entschließung vom 15. dieses Monats gnädigst verfügt, daß bei den bevorstehenden Bahnbauten Ihnen die technische Oberleitung der Strecke

von Heilbronn nach Hall

übertragen werde.

Indem wir Sie hiervon in Kenntnis setzen, fügen wir bei, daß das Finanzministerium wünscht, daß wo möglich noch in diesem Winter an den schwierigsten Stellen mit der Bauausführung begonnen werde, zu welchen dasselbe den Tunnel zwischen Heilbronn und Weinsberg und die Übersetzung der Schleifklinge bei Hall

zählt. Wir sehen daher möglichst beschleunigter Vorlage hierüber entgegen.

Diese Berufung entschädigte Abel zumindest teilweise. Zwar betrug sein Jahresgehalt nicht 1500, sondern nur 1200 Gulden, er stieg aber vom Bauinspektor zum Baurat auf und wurde damit auch Mitglied der Eisenbahnkommission.

Die Vorarbeiten zur Bahn von Heilbronn nach Hall übernahm Abel von Oberbaurat Gaab. Dessen Planungen waren jedoch bei Abels Amtsantritt größtenteils hinfällig geworden, weil der König sich kurzfristig nicht für die von Gaab geplante Trasse über Neckarsulm, sondern für die Weinsberger Variante entschieden hatte. Abel ging mit großem Elan ans Werk. Er plante die neue Trasse und führte oft persönlich Grundstücksverhandlungen. Vom 2. bis 4. August 1862 konnte er die Einwei-

hung der ersten unter seiner Bauleitung entstandenen Eisenbahnlinie feiern. Zahlreiche andere Strecken sollten in den ihm noch verbleibenden zwei Lebensjahrzehnten folgen. Abel ging u. a. als Erbauer der Linien Zuffenhausen – Calw, Eppingen – Heilbronn – Hall – Crailsheim, Waiblingen – Backnang – Gaildorf – Hesselthal, Bietigheim – Backnang und verschiedener Schwarzwaldlinien in die Eisenbahngeschichte ein.

Im Verlauf dieser Bauarbeiten stieg er 1867 zum titulierten Oberbaurat auf. Sein Gegenspieler Morlok hatte diesen Rang ebenfalls erreicht und wurde 1868 zum wirklichen Oberbaurat befördert. Dadurch entstand zwischen diesen beiden Persönlichkeiten eine Gehaltsdifferenz von jährlich 400 Gulden. Um diesen Unterschied auszugleichen, bewilligte der König für Abel als Übergangslösung eine jährliche Gehaltsaufbesserung von 400 Gulden. 1869 verlieh er ihm das Ritterkreuz des Ordens der württembergischen Krone und im selben Jahr den Titel eines wirklichen Oberbaurats, verbunden mit einem Jahresgehalt von 2500 Gulden. Ebenfalls im selben Jahr folgte das Ritterkreuz I. Klasse mit Eichenlaub (Zähringer Löwe). Nach weiteren Orden und Gehaltserhöhungen trat Abel 1876 in den Ruhestand. Bei der Berechnung seiner Pensionsbezüge entstand ein längerer Streit über die Zahl der anrechenbaren Dienstjahre. Schließlich entschied der König gnädigst, daß sogar die Praktikantenzeit Abels von 1843 bis 1844 auf das Dienstalter anzurechnen sei.

Er verstarb am 10. Juli 1883 als Oberbaurat Carl Julius von Abel mit 65 Jahren in Friedrichshafen. In voller Kraft stehend, hatte ihn nach nur einwöchiger Krankheit der Tod ereilt. Die „Schwäbische Kronik“ widmete Abel am darauffolgenden Tag einen Nachruf und rühmte ihn als besonders hervorragend im Entwerfen von Generalplänen. Er war also zeitlebens der Ingenieur geblieben, als der er bei dem 1858 erfolgten Vergleich mit seinem Gegenkandidaten Morlok bezeichnet und charakterisiert worden war.

Die Schilderung einer mysteriösen Begebenheit aus dem Jahre 1881 soll das Lebensbild des Bahnbauers abrunden. Die Schwäbische Kronik berichtet in ihrem Nachruf über ein Attentat, das auf Abel verübt wurde. Der Oberbaurat hatte nach dieser Darstellung das Pech, von der Kugel eines Wahnsinnigen getroffen zu werden.

die ihm gar nicht gegolten hatte. Unter allgemeiner Anteilnahme der Bevölkerung ist er jedoch von seiner Verletzung wieder vollständig genesen.

Eine Notiz in Abels Personalakten stellt den Sachverhalt etwas anders dar. Dort heißt es unter der Überschrift „Verübung eines Mordversuchs auf Oberbaurat Abel“, daß am 10. Januar 1881 nach 12 Uhr mittags „ein Individuum, in welchem die Person eines früheren Bauunternehmers Braun erkannt wurde, mit einer Pistol zwei Schüsse auf Herrn Oberbaurat v. Abel“ abgegeben habe. Abel sei auf dem Weg nach Hause gewesen. Die Schüsse wurden im Posthofe von Baden abgefeuert und verwundeten ihn am Oberschenkel. Trotzdem konnte er vom Zimmer noch eine Treppe hinunter zum bereitgestellten Wagen gehen. „Der Verbrecher Braun wurde sogleich nach der Tat ergriffen und verhaftet“.

Natürlich konnte Oberbaurat Abel die Eisenbahnschienen nicht selbst verlegen. Die eigentliche Arbeit verrichteten zahlreiche Beschäftigte. Der höchste Personalstand belief sich auf 4500. Die Unterbringung und Versorgung so vieler Menschen warf beträchtliche Probleme auf. Deshalb fragte im Januar 1860 die Eisenbahnkommission z. B. im Heilbronner Gemeinderat an, ob in der Stadt bei einer Gesamteinwohnerzahl von gut 14000 eine Zahl von bis zu 1500 Arbeitern eingesetzt werden könne, bzw. welche Schwierigkeiten deren „sittliche und sichere“ Unterbringung und deren Versorgung bereiten würde. Der Gemeinderat schlug als Unterkunft für die Eisenbahnbauarbeiter die ehemalige Deutschhof-Kaserne vor, in der früher bis 1200 Mann Militär untergebracht worden seien. Allerdings müsse von den Arbeitern ein Schlafgeld zum Bezahlen der Gebäudepacht erhoben werden. Das sei jedoch billiger und angenehmer, als wenn Schlafbaracken aufgestellt werden müßten. Am 23. Februar 1860 lehnte die Eisenbahnkommission diesen Vorschlag ab, weil die Räumlichkeiten im Deutschhof anderweitig genützt würden, und ordnete das Errichten von angemessenen Baracken an.

Die große Zahl von Arbeitern warf u. a. auch disziplinarische Probleme auf. Als relativ harmlos ist in diesem Zusammenhang das verbotene Betreten der Wiesen in Heilbronn beim Pfühlbach und beim Jägerhaus durch Eisenbahnbauarbeiter einzuschätzen. Dem Gemeinderat gelang es, dieses Problem durch Androhung einer Strafe

von 30 Kreuzern in den Griff zu bekommen. In Weinsberg, auf der anderen Seite des Tunnels, bereitete die Disziplinierung der Eisenbahnbauarbeiter größere Schwierigkeiten. Am 10. Mai 1860 sah sich die Stadt Weinsberg wegen der vielen Arbeiter gezwungen, einen weiteren Polizeidiener einzustellen. Auf diese Weise gelangte Johann Schneider von Weinsberg als provisorisch angestellter zweiter Polizeidiener zu einem Jahreseinkommen von 75 Gulden. Außerdem erhielt er Säbel, Mütze, Hose und einen Dienstroock auf Rechnung der Stadt, allerdings verbunden mit der Mahnung, daß diese Kleidung mindestens zwei Jahre „zu dauern“ habe. Seinen Dienst hatte er zunächst nur dann abzuleisten, wenn mit Unruhen seitens der Eisenbahnbauarbeiter zu rechnen war, also an Sonn-, Feier- und Zahltagen ganztags, an den übrigen Tagen nur des Nachts. Auch das Stadtschultheißenamt benötigte dringend personellen Zuwachs, weil das Führen des Fremdenregisters plötzlich sehr viel Zeit in Anspruch nahm und eine stark erhöhte Zahl von Schuldklagen auf das Amt zukam. Ratsdiener Häberlen erhielt deshalb eine Zulage von jährlich 25 Gulden, verbunden mit der Verpflichtung, das Stadtschultheißenamt insbesondere in Schreibangelegenheiten zu unterstützen, zumindest soweit er diese Aufgabe erfüllen konnte.

Im März 1861 wuchs nun auch dem Weinsberger Stadtschultheißen Haug die zusätzliche Arbeit über den Kopf. Der häufige Ortswechsel der Arbeiter und die hohe Zahl der von ihnen begangenen Vergehen hatten seine Amtsgeschäfte derart vermehrt, daß er für die Zeit der Dauer des Eisenbahnbaus einen Assistenten beantragte. Dieser „Gehülfe“ mit 200 Gulden Jahresgehalt stand ihm dann ab dem 1. August 1861 zur Verfügung.

Verschiedentlich schleppten die Eisenbahnbauarbeiter auch ansteckende Krankheiten ein. So traten im Mai 1860 in Weinsberg zwei Fälle von Pocken auf.

Der Bahnbau brachte aber nicht nur Nachteile mit sich. Er bot vielen Einheimischen eine direkte oder indirekte Verdienstquelle. Dabei spielte der Erlös beim Verkauf des Baulandes sicher eine Rolle – eine große Bedeutung kam aber der Möglichkeit zu, als Bauarbeiter seinen Lebensunterhalt zu verdienen oder über die Beherbergung und Verköstigung der Arbeiter Geld einzunehmen. In Weinsberg fanden die auswärtigen Bahnar-

beiter zum größten Teil eine Unterkunft in der Stadt. Am 4. April 1860 verständigte sich der Weinsberger Gemeinderat darauf, neue Wirtschafts-Konzessionen auszugeben, weil „durch die große und täglich sich mehrende Anzahl von Eisenbahnarbeitern eine Vermehrung der Wirtschaften als wünschenswert und als örtliches Bedürfnis zu betrachten sei“. Deshalb erhielten der Bäckermeister Gottlieb Supp und Metzgermeister Johann Bips die Erlaubnis, eine Wirtschaft einzurichten. Drei Wochen später genehmigte der Gemeinderat einen Antrag des Sternewirts Hiller, direkt am anzulegenden Tunnel eine Wirtschaft zu eröffnen, in der er Brot, Käse, Wurst, Bier und Branntwein an Eisenbahnbauarbeiter verkaufen durfte. Für die Aufrechterhaltung der polizeilichen Ordnung mußte Hiller jedoch selbst sorgen. Diese Auflage erteilte der Gemeinderat auch dem Lammwirt Seyffer von Ellhofen, der eine kleine Wirtschaft für Eisenbahnarbeiter auf Weinsberger Markung bei der Grenze zu Ellhofen errichten wollte. Kurz später entstand am Tunneleingang eine zweite Wirtschaft, welche die Bauunternehmer Link und Kaufmann betrieben.

Am Eisenbahnbau wirkten viele Fremdarbeiter mit. Insbesondere hatten sich zahlreiche Italiener eingefunden. Über das Schicksal dieser Arbeiter ist nicht viel bekannt. Detailliertere Nachrichten blieben oft nur zufällig erhalten. Das trifft z.B. auf Augustino Pocher aus Transaqua (zwischen Trient und Belluno) zu, der während des Bahnbaus in Hall am 2. Juni 1861 verstorben ist. Da er Schulden hinterließ, nahmen sich die Behörden um seinen Fall an. Dabei entstanden Schriftsätze, die heute einen kleinen Einblick in das Leben des Augustino Pocher erlauben.

Dieser hatte zunächst auf der Bahnbaustelle in Öhringen gearbeitet und sich währenddessen bei verschiedenen italienischen Kollegen Geld geborgt. Besonders tief stand Pocher aber bei Bäckermeister Leiblich „in der Kreide“. Dort hatte er 36 Laib Brot und mehrere andere Waren nicht bezahlt. Seine Schulden beliefen sich insgesamt auf über 30 Gulden, als er von Öhringen nach Hall wechselte. Dem standen an Hinterlassenschaft nur einige Kleidungsstücke im Wert von sieben Gulden und eine silberne Taschenuhr im Wert von sechs Gulden gegenüber. Allerdings besaß Pocher in Italien verschiedene Vermögenswerte. Es ist denkbar, daß er große Teile

seines Arbeitslohnes nach Hause zu seiner Familie transferiert hat und daß ihm deshalb sein Geld in Öhringen nicht ausreichte. Denkbar wäre es natürlich auch, daß seine Art zu leben ihn in Schulden trieb. Darüber geben die Quellen keinen Aufschluß.

Eine vielleicht nicht ganz typische, aber dennoch bezeichnende Geschichte über die italienischen Bauarbeiter berichtete auch Theobald Kerner, der in dem Buch „Das Kernerhaus und seine Gäste“ viele Begebenheiten und Begegnungen seines Vaters, des Arztes und Dichters Justinus Kerner, in Weinsberg erzählt. Eine dieser kleinen Episoden ist mit den Worten „Das Skelett“ überschrieben.

Als bei Weinsberg der Eisenbahntunnel gebaut wurde, waren bei demselben viele Italiener beschäftigt. Unter ihnen war ein besonders langer Mensch, der mit unserm Diener Freundschaft geschlossen hatte.

Nach vollendetem Tunnel zogen die Italiener zu weiterer Arbeit fort nach Rottweil.

Da verübten drei derselben an einem Kameraden einen Raubmord; sie wurden zum Tode verurteilt und guillotiniert, und unter ihnen befand sich auch der lange Italiener.

Ein halbes Jahr darauf schrieb ich an die Anatomie in Tübingen um ein Skelett, und es wurde mir das des langen Italieners zugesandt. Es war aber kaum erst präpariert worden und roch noch stark. Ich stellte es daher in den großen Garten auf einen freien Grasplatz nahe dem Alexanderhaus, damit Sonne und Regen es bleichen.

Im Parterre des Alexanderhauses hatte unser Diener seine Schlafstelle. In einer Nacht träumte ihm, das Skelett trete vor sein Bett und sage: „Du, es regnet so kalt und ich stehe draußen so allein, nimm mich zu dir hinein!“ – Er erwachte, und als er hörte, wie es draußen stark regnete, stand er auf, trug das Skelett herein, stellte es an sein Bett und schlief weiter. Wir bewunderten seine Unerschrockenheit, denn hätte er nicht an die Wahrheit der Erscheinung seines ehemaligen Freundes geglaubt, so hätte er ja das Skelett ruhig im Regen stehen lassen können.

Diese makabre Geschichte benützt den Eisenbahnbau zwar nur als Hintergrund, sie eröffnet aber trotzdem einige wichtige Aspekte zur Frage der Eisenbahnbauarbeiter. Sie bestätigt zunächst, daß viele Italiener am Bau

der Eisenbahn und insbesondere des Weinsberger Tunnels mitgewirkt haben. Das Phänomen der sogenannten „Gastarbeiter“ trat also schon vor mehr als 125 Jahren auf und ist keineswegs eine typische Erscheinung der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Viele Eisenbahnbauer zogen nach Abschluß der Arbeiten zu anderen Baustellen weiter. Die kleine Geschichte vom Skelett weist darauf hin, daß die Arbeiter vom Weinsberger Tunnel nach Rottweil gewandert sind. Dort standen die Schwarzwaldbahnen zum Bau an. Als drittes typisches Element ist das Problem der Kriminalität zu nennen, das im beschriebenen Weinsberger Beispiel eine Vermehrung des Polizeipersonals notwendig machte.

Um für Rechtsklarheit zu sorgen, hatte die Eisenbahnverwaltung „Verhaltens-Regeln“ für Eisenbahnbauarbeiter ausgearbeitet und in Plakatform gedruckt. Dieses Plakat wies die Arbeiter an jeder württembergischen Eisenbahnbaustelle auf die geltenden Grundsätze hin. Die Regelungen gliederten sich in zwei Abschnitte: die Organisation der Arbeit und Ordnung auf den Baustellen und die soziale Komponente in Form einer gegenseitigen Unterstützungs- oder Krankenkasse.

Die Arbeitsregelungen beginnen in § 1 mit den Grundsätzen bei der Einstellung eines neuen Arbeiters. Jeder Arbeitssuchende mußte sich beim Bauführer oder Unternehmer melden und diesem seine Legitimationspapiere (Paß, Wanderbuch, Dienstbuch und Heimatschein) vorweisen. Wenn Arbeit vorhanden war und der Suchende die „Verhaltens-Regeln“ anerkannt hatte, erhielt er eine „Aufnahmskarte“. Damit hatte er sich innerhalb von 24 Stunden bei der zuständigen Polizeibehörde zu melden und dieser seine Legitimationspapiere zu übergeben. Wenn die Papiere der polizeilichen Prüfung standhielten, bescheinigte die Behörde dem Arbeitssuchenden auf der Rückseite seiner Aufnahmekarte die Aufenthaltserlaubnis. Nach dieser Prozedur, die ja z. B. in Weinsberg eine weitere Schreibkraft erforderlich machte, durfte der Arbeiter seine Tätigkeit aufnehmen. Dabei hatte er sich „gesittet und verträglich“ zu benehmen, fleißig zu arbeiten und die Weisungen seiner Vorgesetzten „pünktlich und willig“ zu befolgen.

Die Arbeitszeit orientierte sich am natürlichen Rhythmus von Tag und Nacht. Vom Josephstag bis Michaelis, also vom 19. März bis zum 29. September, umfaßte der

Arbeitstag elfeinhalb Stunden: Vormittags von 5 bis 8 Uhr und von 9 bis 12 Uhr, am Nachmittag von 13 bis 16 Uhr und von 16.30 bis 19 Uhr. In der Spanne von Michaelis bis Gallus (29. September bis 16. Oktober) begann die Arbeit mit dem Sonnenaufgang, wurde von 8.30 bis 9 Uhr sowie von 12 bis 13 Uhr durch Pausen unterbrochen und dann bis zum Einbruch der Dunkelheit fortgesetzt. Zwischen Gallus und Joseph (16. Oktober bis 19. März), also in der Phase der relativ kurzen Tage, wurde vom Morgengrauen bis zur Abenddämmerung gearbeitet, die Pausen waren auf insgesamt eine Stunde am Mittag reduziert. Den Beginn und das Ende der Arbeitszeit verkündete jeweils eine Glocke.

Den Lohn erhielten die Arbeiter alle 14 Tage, er richtete sich in seiner Höhe nach den jeweiligen Leistungen. Wer mit seiner Bezahlung unzufrieden war, durfte jederzeit gehen. Ansonsten mußte der Arbeiter eine Kündigung acht Tage im voraus aussprechen. Er selbst konnte allerdings vom Bauführer ohne Frist und ohne Vorankündigung entlassen werden. Wer wegen einer Verfehlung seinen Arbeitsplatz verlor, konnte auf keiner anderen Baustelle der selben Bahn mehr auf eine neue Arbeit hoffen. Der Grund der Entlassung wurde der Polizeibehörde angezeigt und von dieser in die Papiere des Arbeiters übertragen. Ansteckende Krankheiten führten ebenfalls zur Kündigung. Zu den unter Strafe stehenden Handlungen zählte das Rauchen, das unerlaubte Fehlen, die Verunreinigung der Baustelle und das sogenannte „blaue Montagmachen“. Alle Straf gelder flossen der gemeinsamen Krankenunterstützungskasse zu. Außerdem haftete jeder Arbeiter für seine Materialien, Geschirre und Gerätschaften. Bei absichtlichen Beschädigungen wurde die Höhe des Verlustes vom Lohn abgezogen.

Wenn ein Arbeiter von seinem Verdienst Ersparnisse abzweigen konnte, erhielt er die Möglichkeit, dieses Geld kostenlos an seine Familie in der Heimat zu senden. Im Einzelfall konnte die Bauleitung die Arbeiter sogar dazu zwingen, Teile des Lohns an die unterstützungsbedürftige Familie nach Hause zu überweisen. In diesen Überweisungsmöglichkeiten, die stark an die Gewohnheiten der frühen Gastarbeiter nach dem Zweiten Weltkrieg erinnern, liegt eine der Wurzeln des Sparkassenwesens. Auch die Idee einer Krankenpflichtversicherung konnte sich beim Eisenbahnbau erstmals bewähren.

Alle Eisenbahnbauarbeiter mußten dem „Krankenkassenverein“ ihres Bauabschnitts beitreten und von jedem Gulden ihres Verdienstes einen Kreuzer (also 1,7%) abgeben. In der Regel entstand ein Anspruch auf Zahlungen aus der Kasse erst nach vierzehntägiger Mitarbeit. Der Anspruch auf Unterstützung mußte durch ein ärztliches Zeugnis geltend gemacht werden. Der Kranke erhielt einen Besuch vom Vertreter des Arbeitgebers, der einerseits für eine ausreichende Verpflegung des Arbeitsunfähigen zu sorgen hatte, andererseits aber auch überwachte, daß „unberechtigte und unwürdige Arbeiter von der Unterstützung ausgeschlossen“ blieben. Die Kosten für ärztliche Behandlung und Heilmittel trug in vorgegebenen Grenzen die Kasse. Dauerte die Krankheit mehr als acht Tage, wurde ein tägliches Verpflegungsgeld von 12 bis 15 Kreuzer bezahlt. Nach spätestens 30 Tagen endeten die Zahlungen aus der Kasse. Wenn sich die Krankheitsfälle häuften, dann konnten die Beiträge erhöht oder die täglichen Zahlungen vermindert werden. Wer den Bau verließ, verlor alle Ansprüche auf seine zuvor einbezahlten Beiträge. Den eventuellen Überschuß der Kasse nach Vollendung des Baus erhielten verunglückte Bauarbeiter oder deren Hinterbliebene.

Die Bauarbeiten wurden als Tagelohnaufträge oder im Akkord ausgeführt. Sie standen unter der Leitung der Eisenbahnbaubehörde und waren meist an Bauunternehmen vergeben. Die gesamte Strecke setzte sich aus einzelnen sogenannten Baulosen oder Arbeitslosen zusammen. Ein solches Arbeitslos umfaßte wenige Kilometer zu bauende Strecke. Wollte ein privater Unternehmer einen solchen Streckenabschnitt übernehmen, hatte er verschiedenen Bedingungen zu genügen.

Die Bauunternehmer durften keine Preisabsprachen treffen, sie waren an ihr Angebot gebunden und mußten vor Beginn der Arbeiten eine nennenswerte Kautions hinterlegen. Schon bei wenigen Tagen Verzögerung drohten harte Geldstrafen. Die zu erwartenden Kosten kalkulierten die Unternehmer aufgrund der vorhandenen Detailplanungen. Besonders ins Gewicht fielen die Erdbewegungen, die Materialien, die Kunstbauten und die Arbeitslöhne.

Die Eisenbahnbehörde stellte Bauführer ein, die im Auftrag der Eisenbahnkommission den Fortgang der Arbeiten überwachten. Diese Bauführer unterstanden

ihrerseits wiederum den leitenden Ingenieuren oder Baubeamten. Sie prüften die Qualität des verwendeten Baumaterials, die Ausführung der Arbeiten sowie die Einhaltung des Bauplans und führten ein genaues Protokoll über den Fortschritt des Baus. Auf der Strecke von Heilbronn nach Hall arbeiteten 30 Bauführer, Geometer und Techniker. Bei der Feststellung des Personalbedarfs galt die Regel, daß ein Bahnbauführer für jeweils 4,5 Kilometer, zusätzlich ein Hochbauführer für jeweils 7,2 Kilometer und für jeden Bahnhof erforderlich sei. Sodann wurde noch für jedes Bahnbauamt ein Geometer und zur Unterstützung des Bahningenieurs und Hochbauinspektors auf dem Bureau je ein Praktikant als Bedarf angemeldet. Für die Leitung schwieriger Bauprojekte wie Tunnel und Viadukte wurden ein bis zwei zusätzliche Bauführer eingeplant.

Bautechnisch gliederte sich die Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall in drei Sektionen, denen jeweils ein Abteilungsingenieur vorstand. Die Hochbauabteilung Heilbronn leitete Ingenieur Dimmler aus Stuttgart. Dieser hatte die beiden Dienstprüfungen im Hochbau absolviert und war zuvor an verschiedenen Bahnbauten Württembergs beteiligt gewesen. Zuletzt wirkte er an der Errichtung der Neckarbrücke bei Heilbronn mit. Sein Taggeld als Abteilungsingenieur betrug 2 Gulden 45 Kreuzer. Die Abteilung Öhringen, von Neuenstein bis Westernach, lag anfänglich in den Händen von Ingenieur Necker. Dieser konnte die erste Dienstprüfung im Hochbau vorweisen. Seine berufliche Entwicklung führte ihn über Privatbauten und über zwei Jahre in Wasseralfingen als Bauführer zu Eisenbahnvorarbeiten im Kocher-, Jagst- und Remstal. Sein Taggeld betrug 2 Gulden 30 Kreuzer. Die dritte Abteilung, von Westernach bis Hall, leitete Ingenieur Daser. Dieser hatte beide Dienstprüfungen als Ingenieur abgelegt, bei Eisenbahnbauten in den Schweizer Alpen als Bauführer mitgewirkt und Vorarbeiten zur Kocher- und Jagsttalbahn ausgeführt. Er erhielt ein Taggeld von 2 Gulden 45 Kreuzer.

Bevor die Abteilungsvorstände ihre Arbeit aufnehmen konnten, mußten sie sich einen Büroraum einrichten und die notwendigen Schreib- und Zeichenmaterialien besorgen. Die Meßinstrumente stellte das technische Bureau der Eisenbahnkommission.

Über dieser ganzen Hierarchie von Arbeitern, Baulei-

tern und Ingenieuren stand Baurat Carl Julius Abel, der die Gesamtverantwortung für den Bau der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall trug.

Als Abel die Bauleitung der Strecke Heilbronn – Hall übernahm, lagen vollständige Planungsunterlagen für die ursprünglich projektierte Variante über Neckarsulm vor, die Oberbaurat Gaab angefertigt hatte. Abel mußte – wie geschilert – aufgrund der endgültigen Entscheidung des Königs innerhalb sehr kurzer Zeit teilweise völlig neue Pläne entwerfen. In dieser Zeit trugen die Bewohner der Region an das Finanzministerium immer neue Änderungswünsche heran. So baten etwa am 24. Dezember 1858 mehrere Gemeinden um die Errichtung eines Bahnhofs in Ellhofen, was in dieser Phase ebenso unberücksichtigt blieb wie eine Eingabe des Bezirks Mergentheim vom 19. März 1860, in welcher der König um eine Abzweigung der Heilbronn-Haller-Bahn über Mergentheim nach Würzburg gebeten wurde.

Innerhalb von etwa fünf Monaten erarbeitete Abel die genaue Trasse, die dann am 4. April 1859 durch königliches Dekret genehmigt wurde. In der Zwischenzeit begann Abel zusammen mit seinen Expropriationskommissaren die notwendigen Grundstücksverhandlungen. Diese Kommissare hatten für die Erwerbung des Baulandes zu sorgen, nachdem zuvor die günstigste Eisenbahntrasse festgelegt worden war. Der Eisenbahnbeauftragte rief die Grundeigentümer in einem örtlichen Gasthof zusammen, um mit ihnen die Bedingungen des Immobilienhandels festzulegen. Danach unterzeichneten alle Beteiligten einen Vorvertrag, der ihre Bereitschaft zum Verkauf dokumentierte. Die Grundstückspreise auf dem zwischen Heilbronn und Hall benötigten Bahngelände lagen mit durchschnittlich 785 Gulden pro Morgen (2490 Gulden pro Hektar) sehr hoch. Danach legten die Beauftragten der Bahn eine genaue Beschreibung aller zu kaufenden Grundstücke innerhalb eines Ortes an. Jeder Verkäufer erhielt einen Vertrag, der die Bedingungen fixierte. Meistens fanden hierbei vorgedruckte Texte Verwendung, die nur durch Ort und Datum, Personalien des Verkäufers sowie Lage, Größe und Preis des Grundstücks ergänzt wurden. Der Vertragstext räumte der Eisenbahnkommission weitgehende Rechte ein. So erstreckte sich der Kauf lediglich auf die Fläche, die nach beendetem Bahnbau wirklich benötigt worden ist. Nach Ab-

schluß der Arbeiten wurde die tatsächlich verwendete Fläche genau nachgemessen und der Kaufpreis endgültig abgerechnet. Wenn der Verkäufer bei den nicht erworbenen Teilen des Grundstücks Nachteile, etwa durch den Verlust des Trepprechts (Überfahrtsrecht), erleiden sollte, so ergaben sich hieraus keine weiteren Ansprüche. Auch Bäume, Sträucher, Mauerwerk und Zäune wurden im allgemeinen nicht gesondert berechnet. Immerhin durfte der seitherige Eigentümer junge versetzbare Bäume und Sträucher ausgraben, soweit diese genau auf der Fläche der geplanten Bahnanlage wuchsen. Ein mit Schulden belastetes Grundstück war an die Eisenbahnverwaltung schuldenfrei zu übergeben, während eventuell auf den Grundstücken haftende und jährlich wiederkehrende Reallasten die Bahn übernahm.

3. Die Bauarbeiten am Weinsberger Tunnel

Erst als die Grundstücksfragen in einem Bauabschnitt geklärt waren, konnte dort die eigentliche Arbeit beginnen.

Der erste Spatenstich für die Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall erfolgte in Heilbronn am 9. August 1859. Er wurde nach einem Bericht der Schwäbischen Kronik vom 11. August 1859 um 6 Uhr morgens von Bauinspektor Binder am westlichen Ufer der Schaeuffelenschen Insel vollzogen. Der Bautrupps war mit zwei Schiffen dorthin gerudert. Um dem Augenblick ein festliches Gepräge zu geben, waren auf der Insel zwei Stangen mit württembergischen Flaggen aufgerichtet, und eine Musikkapelle spielte. Ingenieur Bilz trug eine in Versen gesetzte Einweihungsrede vor, die mit einem Hoch auf Seine Majestät den König endete. In diese Hochrufe stimmten alle Anwesenden ein. Kanonenschüsse verkündeten das frohe Ereignis weithin.

In den nächsten Tagen wandte sich die Aufmerksamkeit der Bahnbauer in verstärktem Maße dem geplanten Weinsberger Tunnel zu, den es als erstes Großprojekt auf der Strecke zwischen Heilbronn und Hall zu verwirklichen galt. Er ist das größte, aufwendigste und umstrittenste Bauwerk auf dem ganzen Abschnitt zwischen Heilbronn und Schwäbisch Hall. Er durchbohrt die östliche

Fortsetzung des Galgenbergs und damit den Bergrücken zwischen dem Neckar- und dem Weinsberger Tal auf einer Länge von 891 Metern. Obwohl die Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall nur einspurig angelegt war, wurde der Tunnel mit einer Breite von 8,3 Metern und einer Höhe von 5,7 Metern zweispurig gebaut. Er wurde im Oktober 1859 in Angriff genommen und drei Wochen vor der Eröffnung der Linie fertiggestellt. Die Kosten verschlangen mit 650000 Gulden fast ein Zehntel des Gesamtaufwandes für diese Strecke.

Hinter dieser knappen technischen Beschreibung verbirgt sich die facettenreiche Entstehungsgeschichte des Weinsberger Tunnels, die stellvertretend für alle anderen Bauabschnitte untersucht werden soll. Der Bau begann hoffnungsfroh unter der technischen Leitung von Eisenbahnbauinspektor Binder. Zunächst mußten Wege angelegt bzw. ausgebaut werden. Dabei behinderte ein Weinberghäuschen, um dessen Versetzung lange Debatten entstanden. Die eigentlichen Grabungen begannen mit Hacke und Sprengpulver im Herbst 1859 an drei Stellen: in zwei Stollen von Heilbronn und von Weinsberg her sowie in einem 80 Meter tiefen Schacht von oben. Mit einer Steigung von 1:120 verläuft der Tunnel von Heilbronn in Richtung Weinsberg leicht nach oben. Bald stießen die Arbeiter auf Gipsmergel, der allgemein bei Tunnelbauten gefürchtet war und noch viele Schwierigkeiten bereiten sollte. Insbesondere auf der Weinsberger Seite und von oben drang Wasser in den Stollen ein. Der dort befindliche wasserfreie Gips kam mit der Feuchtigkeit in Kontakt und dehnte sich dabei mit großer Gewalt aus. Aufblähungen des Gesteins durch eindringendes Wasser behinderten deshalb den Fortgang der Arbeiten zunehmend. Der Boden im Tunnel hob sich durch die Ausdehnung des mit Wasser in Berührung kommenden Mergels jeden Monat um 24 Zentimeter! Eine ständige Entwässerung des Tunnels war unverzichtbar.

Das aus dem Tunnel laufende Wasser erregte in Heilbronn Aufsehen, weil dort häufig Wassermangel herrschte. Als im November 1859 wegen des Bahndamms der Pfühlbach verlegt werden mußte, nutzte der Gemeinderat die Gelegenheit und erwirkte von der Bahn die Zusage, eine eventuell beim Tunnelbau erschlossene Quelle in die Stadt leiten zu dürfen. Bevor diese Zusage jedoch praktische Relevanz erhielt, ereignete sich wäh-

rend der Arbeiten ein Unglück. Oberamtmann Meurer sandte am 7. Juli 1860 um 13.15 Uhr folgende Depesche von Heilbronn an das Innenministerium in Stuttgart:

Soeben erhalte ich die Anzeige, daß der Eisenbahntunnel eingestürzt ist, und daß 20 Mann verschüttet sind. Ich eile mit dem nöthigen Rettungspersonal auf den Platz.

Die Hiobsbotschaft kam 20 Minuten später in Stuttgart an und wurde mit der Aufforderung beantwortet, alles Menschenmögliche für die Bergung der Verletzten zu tun. Ein zweites Telegramm nach Stuttgart folgte dem ersten wenig später, um 14.50 Uhr. Es ist mit dem Namen des Polizeiamtmanns Heyd unterzeichnet und lautet:

Gemeldeter Unglücksfall reduziert sich auf nicht lebensgefährliche Beschädigung zweier Arbeiter.

Am Abend des Unglückstages verfaßte Oberamtmann Meurer einen schriftlichen Bericht über den Hergang des Geschehens. Er stellte nochmals klar, daß der Tunnel nicht eingestürzt sei und auch keine Arbeiter unter sich begraben habe, sondern daß am Eingang des Tunnels durch einen Erdrutsch lediglich zwei Arbeiter verletzt worden seien. Eine medizinische Untersuchung der beiden Verunglückten im Heilbronner Paulinenhospital durch Dr. Romann ergab keine ernsthaften Verletzungen. Ein dritter Arbeiter kam durch einen Rollwagen zu leichten Körperschäden.

Bereits um die Mittagszeit des 7. Juli 1860 hatte sich in Heilbronn das Gerücht über ein schweres Unglück im Weinsberger Tunnel wie ein Lauffeuer verbreitet. Ein Polizeidiener war ihm ebenso aufgesessen wie die große Mehrheit der Stadtbevölkerung. Eisenbahnassistent Frasch meldete die Nachricht seinem Vorgesetzten, Oberamtmann Meurer. Der bemühte sich um Aufklärung und um nähere Einzelheiten, erhielt jedoch von der Unfallstelle keine neuen Nachrichten. Da das Gerücht aber nicht widerlegt, sondern durch Hörensagen vielfach bestätigt wurde, interpretierte Meurer das Ausbleiben weiterer gesicherter Informationen als Folge des allgemeinen Durcheinanders, das der Einsturz wohl verursacht haben müsse. Um weitere Hilfeleistungen nicht zu verzögern, schickte Meurer Rettungsmannschaften zum Tunnel, sandte sein Telegramm nach Stuttgart und begab sich selbst zur Baustelle. Dort erkannte er sofort, wie

sehr das Gerücht übertrieben hatte. Er beauftragte Polizeiamtmannt Heyd, die neue Sachlage sofort dem Innenministerium zur Kenntnis zu geben. Wenige Tage danach mußte er sich schwere Vorwürfe des Ministeriums gefallen lassen, er sei auf ein falsches Gerücht hereingefallen. Darauf erwiderte er: „Nachher, wenn sich eine solche Unglücksnachricht als falsch oder übertrieben erwiesen hat, wird freilich die Sache insbesondere auswärts anders gesehen und die getroffenen Maßregeln werden als voreilig beurtheilt.“ Hinterher war man also auch schon vor über 125 Jahren klüger.

Drei Wochen später forderte der Tunnelbau tatsächlich ein Todesopfer. Auf der Weinsberger Seite am Ausgang des Stollens wurden zwei Arbeiter von einer größeren Menge heruntergeworfener Erde verschüttet. Ein junger Mann aus Beilstein war sofort tot, ein anderer kam „in kläglichem Zustande“ in das Heilbronner Krankenhaus.

Eine positive Nachricht über den Tunnel berichtete die Schwäbische Kronik am 22. November 1860:

Heilbronn den 20. Nov. Gestern Nachmittag wurde ganz unerwartet schnell der Durchschlag des Tunnel-Stollens zu Stande gebracht. Die höchste Ueberraschung und einen wahrhaft magischen Eindruck gewährte es, als nach dem 13. Schuß die erste Oeffnung durchbrochen war und man die Arbeiter auf der andern Seite mit Fackeln und Grubenlichtern, sowie das bereits auf Weinsberger Seite fertige Gewölbe, mit Grubenlampen beleuchtet, erblickte. In Folge dieses frohen Ereignisses gaben die Herren Bauunternehmer den bei dem Tunnel beschäftigten Arbeitern ein Essen, wozu das bei dem Eisenbahnbauamt beschäftigte Personal und sonst noch einige Freunde derselben eingeladen waren. Der Zutritt und Besuch des Tunnels dürfte aber sich noch einige Tage verzögern, bis der Weg zugänglich gemacht worden ist. Es ist somit gegründete Hoffnung vorhanden, daß der Bau bis zur vertragsmäßigen Zeit, 1. Juli 1862, vollendet seyn wird. (H. T.)

Wenige Monate später zog der Tunnel erneut die Aufmerksamkeit auf sich. Im Januar 1861 war plötzlich Quellwasser zutage getreten. Gemeinderat Feyerabend, die treibende Kraft in Heilbronner Eisenbahnfragen, erinnerte sich an die Zusage der Bahnverwaltung vom November 1859, daß diese Quelle der städtischen Wasserversorgung dienen dürfe. Er regte deshalb in der Gemein-

deratssitzung vom 31. Januar an, das Quellwasser von Rosenapotheker Friedrich Mayer auf seine Trinkbarkeit untersuchen zu lassen. Wenige Tage später zog der Apotheker mit mehreren Gehilfen zum Tunnel, um seine Wasseranalysen durchzuführen. Dort griff ihn jedoch die Aufsicht mit der Begründung auf, daß das Betreten der Bahnbauten verboten sei.

Sein Hinweis, er handle im Auftrag der Stadt Heilbronn, stieß zunächst auf taube Ohren. Schließlich gelang es ihm doch, Wasserproben zu entnehmen. Am 14. Februar präsentierte Mayer dem Gemeinderat sein Gutachten und eine Rechnung über 8 Gulden 30 Kreuzer. Der Gemeinderat beschloß, das Wasser in die städtischen Brunnenleitungen einzuspeisen und die Rechnung zu bezahlen. Gleichzeitig beauftragte er Stadtbaumeister Binder, die notwendigen Baumaßnahmen einzuleiten. Danach ruhte die Angelegenheit fast ein ganzes Jahr, bis Feyerabend am 23. Januar 1862 im Gemeinderat erneut die Sprache auf das Quellwasser aus dem Tunnel brachte. Er schlug abermals vor, die Quelle zu fassen. Darauf antwortete Stadtbaumeister Koch, daß das Wasser mit offenen Leitungen aus dem Tunnel herausgeführt und dann filtriert werden müsse. Trotz des erneuten Vorstoßes von Gemeinderat Feyerabend kam es zu keinen weiteren Aktivitäten.

In die Angelegenheit kam erst im April 1862, also wenige Monate vor Eröffnung der Eisenbahnlinie, Bewegung, als angeblich eine kochsalzhaltige Bittersalzquelle im Tunnel entdeckt wurde. Der praktische Arzt Dr. Zeller regte im Gemeinderat an, das Heilwasser über eine Leitung in die Stadt zu führen und den Brunnen bei der Kilianskirche zu speisen, weil dieser „Mangellerscheinungen“ zeige. Die Kosten für dieses gemeinnützige Werk sollten aus der Dr. Sicherer-Stiftung bestritten werden. Für das weitere Vorgehen setzte der Gemeinderat eine Kommission ein. Am 2. Mai beschloß der Rat eine Eingabe an die höhere Staatsbehörde, um das „Mineralwasser“ aus dem Eisenbahntunnel in die Stadt leiten zu dürfen. Die große Ernüchterung folgte knapp eine Woche später. Das Eisenbahnbauamt lehnte den Antrag ab, weil es sich nicht um eine Quelle, sondern nur um wenig ergiebiges Sickerwasser handle. Deshalb beschloß der Gemeinderat, eine Eingabe an das Innenministerium zu richten. Daraufhin erhielt die Stadt tatsächlich die Genehmigung.

Die Quelle wurde an drei Stellen angepumpt. Zahlreiche Heilbronner schöpften das Heilwasser, und sogar Händler stellten sich ein, um es zu verkaufen. Doch bereits nach acht Tagen nahm die Schüttung ab, und es wurde ruhig um das Heilwasser. Ein gutes Jahr später versiegte die Quelle. Inzwischen war auch der Weinsberger Tunnel seiner Bestimmung übergeben worden, und es hatten sich sogar schon Sicherheitsbedenken in der Bevölkerung breit gemacht. Ein kleiner Artikel in der Neckar-Zeitung vom 22. Juni 1863 sollte diese zerstreuen:

Dem Vernehmen nach soll unter dem Publicum Befürchtungen wegen des Heilbronn – Weinsberger Tunnels bestehen. Wir sind in der Lage, aus ganz sicherer Quelle hierüber folgendes mittheilen zu können:

In diesem Tunnel ist man gegenwärtig damit beschäftigt, ein ungefähr 20 Fuß (knapp sechs Meter) langes Stück Gewölbe in der Nähe des kürzlich erst ausgefüllten Betriebsschachts einzurüsten, um einzelne Steine, welche ohne Zweifel in Folge des starken Druckes dieser Ausfüllung Risse erhielten, auszuwechseln.

Für die Sicherheit der den Tunnel passierenden Bahnzüge ist bei dieser geringfügigen Ausbesserungsarbeit alle und jede Vorsorge getragen und es liegt nicht der mindeste Grund vor, sich bezüglich einer sicheren Befahrung des Tunnels irgend welcher Besorgnis hinzugeben.

Auf welchen geologischen Ursachen die Schwierigkeiten beim Bau des Weinsberger Tunnels beruhen, zeigt anschaulich ein Bericht in der Schwäbischen Kronik vom 18. März 1862 auf:

Schon mehreremale wurde in diesen Blättern auf die großartigen Eisenbahnbauarbeiten in dem Keuperrücken zwischen Heilbronn und Weinsberg hingewiesen, welche unstreitig gegenwärtig das interessanteste unterirdische Werk im Lande sind. Nur schade, daß das Interesse der Wissenschaft mit dem praktischen Interesse der Techniker und Bauunternehmer, wie das häufig der Fall ist, in direktem Widerspruch steht. Als vor 2 Jahren der Richtstollen glücklich durchgestoßen war, befand man sich scheinbar im solidesten, festen Gypsmergel (unterstes Glied der Keuperformation). Die eigenthümliche Erfahrung, die man bei Durchbringung des Stollens gemacht hatte, bestand nur darin, daß, je tiefer man in dem Kern

und Mittelpunkt des Gebirgsrückens vordrang, die Gypsbänke immer härter und schwieriger zu bearbeiten waren, als am Ausgehenden. Nähere Untersuchungen des Gesteins zeigten auf's Bestimmteste, daß mit dem Anbruch des Gesteins, in welches die Tagwasser nicht mehr infiltrirten, die zu Tage gehenden Gypse keine eigentlichen Gypse, d. h. wasserhaltiger schwefelsaurer Kalk, sondern Anhydrite oder wasserfreier schwefelsaurer Kalk waren. Damals schon äußerten die mit dem Bau betrauten Techniker leise Bedenken, ob nicht die Berührung der neu angebrochenen frischen Gesteinsbänke mit Wasser, das theils von der Weinsberger Seite aus beifließt, theils in der Feuchtigkeit der Luft mitgetheilt wird, eine Umwandlung der wasserfreien Gebirge in wasserhaltige und ebendamit eine Volumvermehrung des Gesteins zur Folge haben könnte. Im Laufe der zwei Jahre, während welcher nunmehr jene frischen Gesteine den Atmosphären ausgesetzt sind, ging nun in der That die auffallendste Veränderung mit denselben vor sich, die für den Gewölbbau des Tunnels mit bedenklichen Folgen verknüpft ist. Wenn Anhydrit Wasser aufnimmt und zu Gyps wird, erfährt er eine Ausdehnung um $\frac{649}{1000}$ seines Volums. Bedenkt man, daß Wasser, das zu Eis krystallisirt, nur um $\frac{79}{1000}$ seines Volums sich ausdehnt und die stärksten Bande dabei zu sprengen vermag, so kann man sich einen Begriff machen von der Kraft, mit der gegenwärtig das angesteckte Gebirge schafft und sich bläht und zugleich von der Schwierigkeit, in diesem schaffenden Gestein einen Tunnel zu wölben. Auf der Sohle des Tunnels bläht sich auf mehrere hundert Fuß hin der Boden auf. Die Mergelschichten, vor zwei Jahren noch horizontal, sind bereits in einem Winkel von 20 bis 60 Grad aufgerichtet, lange Wellenlinien der Axe des Tunnels entlang bildend; an mehreren Stellen drückt die schaffende Kraft das schon fertige Sandsteingewölbe ein und läßt, wenn nicht rasch gesteuert wird, die schlimmsten Folgen befürchten. Sieht man sich nun genau um nach dem eigentlichen Grund, der diese Hebungen und Aufbäumungen der Schichten veranlaßt, so sieht man überall in dem in Umwandlung begriffenen Gestein Millionen kleiner Gypskrystalle, die nadeldünn und einige Linien lang anschießen und so zart und zierlich sie aussehen, eben doch gebieterisch Platz verlangen und den hohlen Raum des Tunnels auszufüllen streben. Der Hergang bei dieser Aktion ist offenbar kein anderer, als daß

die Quellwasser, welche von der Weinsberger Seite her durch den Tunnel laufen oder vom Schacht aus herabrieseln, die wasserfreien Gypse, die theils in zahlreichen Bänken und Bänkchen die Mergel durchziehen, theils fein vertheilt in dem Gestein allenthalben vorhanden sind, auflösen. Das gypshaltige Wasser dringt nun in alle Fugen und Abgänge der Mergel ein und schlägt allenthalben Gypskrystalle nieder. Jeder Krystall, wenn er auch anfangs nur haarfein ist, wirkt nun als Keil, der in das Gestein getrieben wird. Die Fugen und Abgänge erweitern sich, die Krystalle wachsen und mehren sich und drücken nun die Mergel gegen den Tunnel, in welchen sich diese so zu sagen flüchten vor der Macht der Gypse, die mit ihren Krystallnadeln wie mit Spießsen sie drängen. Nur unmächtig steht der Sandsteindamm des Gewölbes da, der diesen Kräften nicht Stand hält, die Mauer weicht aus ihren Fugen, die schönsten Quader fangen an zu bersten. Hier ist guter Rath theuer, noch theurer die wirkliche Hilfe. Keine Macht der Erde wird im Stande seyn, der Macht der Krystallbildung mechanischen Widerstand entgegenzustellen. Offenbar ist das einzige Mittel, so rasch wie möglich den Wassern einen geordneten Ablauf in wasserdichten Dohlen zu verschaffen, daß sie mit dem Gebirge in keine Berührung mehr kommen, daß schon angesteckte Gebirge aber so gut es möglich ist, wenigstens aus der Sohle des Tunnels zu entfernen und durch ein gesundes Gebirge zu ersetzen. Ganz ähnliche Erfahrungen hat der Techniker im Hauensteintunnel gemacht, noch dauern aber dort die Nachwehen der gleichen Gesteinsumwandlung fort, so daß gegenwärtig aufs Neue das Gewölbe ausgebrochen und nach Herausnahme des dahinter liegenden schaffenden Gesteins durch frisches Gestein ersetzt werden muß. Dort ist es vollständig das gleiche Gestein und der gleiche Prozeß, der mit dem Gestein vor sich geht und den Scharfsinn der Techniker wach erhält.

Diese geologischen Schwierigkeiten führten dazu, daß zusätzlich ein 430 Meter langes Bodengewölbe im Tunnel eingebaut werden mußte.

4. Die Eröffnung

Mit der Fertigstellung des Weinsberger Tunnels rückte der Tag der Einweihung immer näher. Deshalb entfalten die Gemeinden an der Strecke ab Juli 1862 vielfältige Aktivitäten, um diesem wichtigen Ereignis einen würdigen Rahmen zu verleihen. Der Gemeinderat der Stadt Öhringen unter Schultheiß Rößler verhandelte in einer Sitzung am 4. Juli über ein mögliches Festprogramm. Die Stadtväter beschlossen, zur Feier der Eröffnung den Bahnhof einfach, aber geschmackvoll zu dekorieren, mit der näheren Durchführung eine Kommission zu betrauen und 100 Gulden für diesen Zweck aus der Stadtkasse zur Verfügung zu stellen. Zur Eröffnung gab die Stadt Öhringen 300 „persönliche Fahrkarten“ aus.

Über das gleiche Thema beriet der Weinsberger Gemeinderat am 10. Juli. Die Verantwortlichen fragten zu ihrer Information in Öhringen nach, wie dort vorgegangen werde, und setzten ebenfalls eine Kommission, die aus den Stadträten Hildt, Eisele und Vogt sowie aus den Mitgliedern des Bürger-Ausschusses Payer und Schnitzer bestand, ein. Diese Männer bekamen die Aufgabe, innerhalb eines Finanzrahmens von 100 Gulden aus der Stadtkasse die Feier vorzubereiten. Am Morgen des 14. Juli verstarb überraschend Stadtschultheiß Haug, der seit 1854 in Weinsberg amtiert und sich energisch für die Führung der Eisenbahn durch das Weinsberger Tal eingesetzt hatte. Der Gemeinderat beschloß deshalb in einer Krisensitzung am selben Tag, den Rechtskonsulenten Dr. Vogt mit der Eröffnungsrede für die zu erwartenden hohen und höchsten Gäste zu beauftragen. Trotz des Todes des Stadtvorstandes mußten die Vorbereitungen weitergeführt werden. Am 25. Juli berichtete die eingesetzte Festkommission, daß die Kosten voraussichtlich 175 Gulden betragen werden, was der Gemeinderat bewilligte.

Schon am 5. Mai 1862 hatte der Rat der Stadt Hall aus Anlaß der Eisenbahneröffnung ein Festkomitee unter der Leitung von Stadtschultheiß Hager eingesetzt. Am 14. Juli stellte dieses seine Vorschläge dem Gemeinderat vor: Festliche Schmückung des Bahnhofs, der Türme und der Häuser der Stadt, Kanonen- und Böllersalven beim Einfahren des Zuges. Danach Begrüßung der Festgäste durch

Bezirks- und Salinenbeamte, die Gemeindegremien, das Baupersonal, einen Liederzug in alter Tracht, durch weitere Festdamen in weißer Kleidung und mit Schärpen sowie durch Bergknappen und Musikvereine. Die Festgäste wollte man mit Wein und Kuchen im Güterschuppen des Bahnhofs bewirten, danach mit den Begrüßungsgruppen und den Bewohnern der Stadt in einem Festzug zum Marktplatz ziehen. Ein Liedvortrag auf den Stufen der Michaelskirche sollte dann zum Festessen im Gasthof zum goldenen Adler überleiten, das die Gäste jedoch selbst bezahlen mußten. Nach einer „Unterhaltung im Mayerschen Garten“ war als Ausklang ein festlicher Abend mit einem Ball im Gasthof zum goldenen Hirsch geplant.

Die Kosten dieses Programms bezifferte das Festkomitee auf 2000 Gulden. Dieser Betrag sei „zwar ein bedeutender, allein es sollte als eine Ehrensache erscheinen, daß die Stadt die Eröffnung der Eisenbahn würdig feiere“.

Drei Tage später veröffentlichte das Haller Festkomitee eine Mitteilung „an die Bewohner Halls“ im Tagblatt:

In wenigen Tagen wird als vollendete Tatsache da stehen, was längst gewünscht wurde: Die Verbindung Hall's und seiner Umgegend mit dem Eisenbahnnetze. Die Eröffnung der Heilbronn – Haller Eisenbahn wird voraussichtlich am Dienstag den 29. d. Ms. stattfinden, und in einem Festzuge Gäste von Stuttgart und der ganzen Linie bis Hall uns zuführen.

Feiern wir diesen Tag als einen festlichen! Trage jeder Haller Einwohner das seinige dazu bei, der Stadt ein festliches Gewand zu geben und die Häuser entsprechend zu schmücken zum Empfang der Gäste!

Zeigen wir, daß wir diesen Tag als einen wichtigen freudig begrüßen, und daß Hall in dem alten Ruf einer gastfreundlichen heimischen Stadt sich bewähre!

In einem Anbringen informierte das zuständige Finanzministerium den württembergischen König Wilhelm I. am 29. Juli 1862 über den Stand der Festvorbereitungen. Am 19. Juli, also einen Tag nach Fertigstellung des Weinsberger Tunnels, hatte um 8 Uhr die erste Probefahrt stattgefunden. Diese Fahrt zeigte, daß die Linie „keinem Anstand unterläge“. Welche Bedeutung das Finanzministerium der neuen Kocherbahn zumaß, geht aus dem weiteren Text an den Monarchen hervor:

In der Tat verspricht die soeben vollendete Bahn nicht nur für den inneren Verkehr der an Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft so reichen hohenlohe'schen Bezirke von solcher Bedeutung zu werden, daß schon diese es rechtfertigen dürfte, die Eröffnung des neuen Kommunikationsmittels für den allgemeinen Verkehr mit einiger Feierlichkeit zu begehen, sondern es wird die Kocherbahn, wenn sie einmal mit der bayerischen Bahn in Ansbach und Nürnberg verbunden sein wird, zugleich eine nicht geringe internationale Wichtigkeit erlangen, und es muß ihr vermutlich der bedeutendste Transit in der Richtung von Nürnberg nach Straßburg und Paris zufallen.

Bevor die Eisenbahn ihren Verkehr aufnehmen konnte, schien es dem Gesetzgeber sinnvoll zu sein, die im Umgang mit „Dampfstraßen“ noch unerfahrenen Anwohner der Strecke mit Verhaltensmaßregeln zu belehren. Darin hieß es u. a.:

Die Strafe des Arbeitshauses soll jeden treffen, welcher durch Aufstellen, Hinlegen oder Hinwerfen von Gegenständen auf die Bahn, durch Verrückung von Vorrichtungen, durch Veranstaltung eines falschen Alarms, durch Verhinderung der Maschinisten, Condukteure und Bahnwärter an ihren Verrichtungen oder durch Nachahmen von Signalen Gefahren vorsätzlich bereitet.

Die Eröffnungsfeierlichkeiten, deren störungsfreier Verlauf auf diese Weise gesichert werden sollte, zogen sich über mehrere Tage hin. Sie begannen am 2. August, so berichtete drei Tage später ausführlich die Schwäbische Kronik, mit einer Sonderfahrt für geladene Gäste. Der Festzug fuhr um 6.40 Uhr in Stuttgart mit etwa 150 bis 200 Gästen ab. Zu diesen zählten der Präsident des Geheimrates, sämtliche Minister, zahlreiche höhere Staatsbeamte und einige Abgeordnete sowie Vertreter des Militärs, des Handels und der Industrie. Die Heilbronner Bevölkerung begrüßte die Gäste mit Böllerschüssen und Musik um 8.09 Uhr im festlich geschmückten Bahnhof. Nachdem die Passagiere kleine Erfrischungen erhalten hatten, fuhr der Zug um 8.42 Uhr mit zwei bekränzten Lokomotiven und zwölf Wagen unter erneuten Böllerschüssen weiter. Er passierte zunächst den Hafen, in dem festlich beflaggte Schiffe lagen und überquerte dann die schön geschmückte Neckarbrücke. Er



Fahrkarte für die Eröffnungsfahrt am 2. August 1862 (Kat. 83)

setzte seine Fahrt entlang der Stadt Heilbronn fort. An der Schaeuffelenschen Fabrik begrüßten ihn die Mädchen dieses Betriebes mit zahlreichen kleinen Fahnen. Bald danach erreichte er den Weinsberger Tunnel, dessen tiefe Nacht an verschiedenen Stellen durch farbige bengalische Feuer aufgehellte war. Nach zwei Minuten trat er wieder ans Tageslicht. Als er in den Weinsberger Bahnhof einfuhr, ertönten von der Weibertreu herunter zahlreiche Böllerschüsse. Auf dem Bahnsteig empfing die Bevölkerung den Zug mit lauten Hochrufen. Das Empfangsgebäude erstrahlte in einem reichen Kranz- und Fahnen-schmuck. In der Mitte des Bahnsteigs erhob sich eine mit Tannenreis, Blumen und Gipsfiguren verzierte Pyramide aus Weinfässern, auf der ganz oben die deutsche Flagge wehte und ein strahlender Bacchus die Vorzüge des Weins anpries. Rechts und links davon ergoß sich aus jeweils einem Springbrunnen köstlicher Wein. Daneben standen 30 Festjungfrauen, teils in Bauerntracht, teils in weißen Kleidern mit blauen oder schwarzroten Schärpen. Dahinter gruppierten sich die offiziellen Vertreter der Stadt, die Turner, die Feuerwehr und die Bevölkerung. Nach einer kurzen Begrüßung durch Rechtskonsulent Vogt und einigen anerkennenden Worten des Chefs des Finanzministeriums, Staatsrat v. Siegel, überreichten die Jungfrauen den Gästen im Zug kleine Bildchen, die die Weibertreu, die Kirche und das Kernerhaus darstellten. Als Erfrischungen boten sie u. a. reife Trauben an. Ganz besonders

Fahr-Plan					
in der Richtung Stuttgart — Hall.		in der Richtung Hall — Stuttgart			
Stuttgart	ab 6, 40	Vormittags.	Hall	ab 6, 40	Abends.
Pferbach	6, 48		Gallentrohen	an 6, 52.	ab 6, 54
Kuffenhoven	6, 53		Kupfer	7, 1.	7, 3
Kornwestheim	6, 58		Waldenburg	7, 8.	7, 10
Ludwigsburg an 7, 1	7, 5		Neuenstein	7, 19.	7, 21
Asperg	7, 18		Oehringen	7, 31.	7, 41
Bretzfeld	an 7, 20		Bretzfeld	7, 50.	7, 52
Böckheim	7, 24		Eschenau	7, 59.	8, 1
Kirchheim	7, 29		Willsbach	8, 6.	8, 8
Laufen	7, 31		Weinsberg	8, 18.	8, 20
Nordheim	7, 34		Heilbronn	8, 30.	8, 30
Heilbronn	an 8, 34		Vertheim	8, 34.	8, 36
Weinsberg	8, 34		Laufen	8, 37.	8, 39
Willsbach	8, 35		Kirchheim	8, 38.	8, 40
Eschenau	8, 35		Böckheim	8, 42.	8, 44
Bretzfeld	8, 35		Bretzfeld	an 8, 54.	8, 56
Oehringen	10, 3	10, 40	Asperg	10, 9.	10, 9
Neuenstein	10, 34	11, 4	Ludwigsburg	an 10, 14.	10, 17
Waldenburg	11, 16	11, 26	Kornwestheim	10, 22.	10, 22
Kupfer	11, 22.	11, 48	Kuffenhoven	10, 28.	10, 28
Gallentrohen	11, 45.	11, 50	Pferbach	10, 38.	10, 38
HALL	11, 50	Mittags	Stuttgart	an 10, 50	Nachts.

Diner um 1 1/2 Uhr im Gasthof zum Adler in Hall auf eigene Rechnung der Thalheiser.

soll aber der Wein aus den beiden Springbrunnen gemundet haben.

Auf den folgenden Stationen Willsbach, Eschenau und Bretzfeld hatte sich ebenfalls fast die gesamte Bevölkerung eingefunden, um den Zug mit lauten Hochrufen vor den reich geschmückten Stationsgebäuden zu empfangen. In Eschenau hatten sich die Frauen mit großen Eichenkränzen, die Männer mit Helmen aus Laub geschmückt. Nachdem auf allen Bahnhöfen Erfrischungen angeboten worden waren, traf der Festzug zwischen 10 und 11 Uhr in Öhringen ein. Inzwischen war die Zahl der offiziellen Fahrgäste auf etwa 600 Personen angewachsen. Sie alle erhielten in der festlich geschmückten Güterhalle ein Gabelfrühstück und ein Glas Hohenloher Wein. Die Minister und Staatsräte befanden sich in heiterster Laune und boten den Festdamen den Arm. Schon nach einer halben Stunde verließ der Zug den geschmackvoll dekorierten Bahnhof wieder, an dem besonders die auf großen Schildern aufgezeichneten Denksprüche des Stiftspredigers Dietz auffielen:

*Dem König, der den Feind bezwungen,
Ist auch dies Friedenswerk gelungen.*

*Elektrischer Draht und Eisenbahn,
Wer's niemals glaubte, glaubt heut' daran.*

*Hinweg, hinweg auch die letzten der Schranken,
Wir sind EIN Volk, nicht Schwaben, nicht Franken.*

Gerade dieser letztgenannte Vers hob auf die Funktion der Eisenbahn als einigendes Band im Königreich Württemberg ab. So formulierte Stiftsprediger Dietz deshalb auch in seiner Begrüßungsrede: „Ja, wir freuen uns dieses Tages, weil sich mit ihm ein neues Band der Gemeinschaft um die verschiedenen Stämme unseres Vaterlandes schlingt. Wenn je das Bewußtsein, daß wir Eines Landes Kinder sind, noch nicht überall zur vollen Geltung gekommen wäre, auf diesen Straßen wird es schnell fortschreiten in alle Gaue und in alle Herzen, und ob wir durch die Geburt dem neuen oder dem alten Württemberg angehören, wir alle werden Eins sein in dem Gemeinschaftsgefühl.“

Der Eröffnungszug setzte seine Fahrt fort und nahm sämtliche Öhringer Festfräulein mit. In Neuenstein, wo das Stationsgebäude mit einem großen Triumphbogen verziert war, standen neben der Bevölkerung auch Mädchen in original Hohenloher Tracht bereit, die ebenfalls mitfahren durften. In Waldenburg hatte Fürst Hohenlohe eine Festhalle vorbereiten und eine bekränzte Büste Seiner Majestät des Königs aufstellen lassen. Festlich gekleidete Kinder überreichten den Gästen schöne Blumenbukette. Einen musikalischen Gruß entboten Schüler aus Künzelsau, an dem die Eisenbahn ja vorbeigegangen war und die deshalb den Weg nach Waldenburg zu Fuß zurückgelegt hatten.

Über die beiden ebenfalls reich geschmückten Stationen Kupfer und Gailenkirchen erreichte der Festzug schließlich seinen Bestimmungsbahnhof Hall. Das dortige große Fest lief unter der Anteilnahme von Tausenden von Bürgern mit großer Begeisterung und Harmonie nach dem vorgesehenen Plan ab.

Gegen 18 Uhr traten die Gäste die Rückreise an. Unter lauten Hochrufen fuhr der Zug ab, und mit ebenso lauten Rufen wurde er auf jeder Station nochmals empfangen. Unterwegs leerte er sich immer mehr. Als er nach 21 Uhr den Weinsberger Tunnel in Richtung Heilbronn passiert hatte, erstrahlten der Heilbronner Kiliansturm und der Wartberg in farbigen bengalischen Feuern. Auch der Bollwerksturm und die Höhe des Staufensbergs waren illuminiert. Auf diese Weise schloß der denkwürdige Tag stimmungsvoll ab.

Am folgenden Tag, am Sonntag dem 3. August, fanden zwei weitere Eröffnungsfahrten zwischen Heilbronn und



Bahnhof in Hall

Schwäbisch Hall statt. Hierzu hatten die lokalen und regionalen Ehrengäste eine Einladung erhalten. Die Abteile waren teilweise stark überfüllt, so daß in einem einzigen Zug über 2000 Menschen befördert worden sein sollen. Jedenfalls hatten an diesen beiden Tagen alle Stände Gelegenheit, das neue Transportmittel auszuprobieren. Nur die Geistlichen konnten sich nicht beteiligen. Denn diese erhielten nicht für den Samstag, sondern für den Sonntag Einladungen, welche sie aber „berufshalber wohl nicht gebrauchen konnten“.

In dem allgemeinen Freudentaumel fand ein anderes Ereignis kaum Beachtung, das jedoch als unmittelbare Folge des Eisenbahnbaus zu werten ist. Die Schwäbische Kronik berichtete darüber am 6. August 1866:

Während des allgemeinen freudigen Tumultes zog fast unbemerkt am 3. August die letzte Heilbronner Post, bekränzt, unter lang verhallenden Klängen des Posthorns ihre Straße, die, so viel tausendmal befahren, jetzt zur Ruhe gelegt ist. Es war, gerade durch den Kontrast, ein wehmütiges Bild, uns gemahnend wie ein mit Blumen bedeckter Trauerwagen.

Die Eisenbahn, die heute in einen Existenzkampf mit anderen Verkehrsmitteln verwickelt ist, hat also ihrerseits in ihrer Gründungsphase ein anderes Transportsystem verdrängt. Der 125. Geburtstag der Eisenbahn von Heilbronn nach Hall am 4. August ist damit zugleich der 125. Todestag der Heilbronner Post auf dieser Strecke.

Als der Festtagsjubiläum schon fast verklungen war, verbreitete sich die Nachricht, daß Seine Majestät, König Wilhelm I., am 8. August die neue Linie höchstpersönlich befahren wolle. Schnell polierten alle Gemeinden an der Strecke die inzwischen teilweise schon unansehnlich gewordene Dekoration wieder auf, um dem Monarchen einen würdigen Empfang bereiten zu können. Die Stadtväter in Schwäbisch Hall organisierten eine besondere Attraktion. Sie ließen die alte Tradition des Siedertanzes wieder aufleben. Dabei handelt es sich um einen seit dem 16. Jahrhundert gepflogenen Brauch der Haller Siederschaft, der 1803 eingestellt worden war, als Hall seinen Status als Reichsstadt verloren hatte. Seit dem Besuch des Königs 1862 gehört der Siedertanz wieder zu den jährlich gepflegten Bestandteilen der Schwäbisch Haller Traditionen.

5. Eine Beschreibung der Strecke

Nach Fertigstellung der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall waren zahlreiche charakteristische Kunstbauten entstanden. Der folgende Abschnitt beschreibt die Strecke zum Zeitpunkt der Eröffnung.

Der erste Heilbronner Bahnhof entstand 1848 unter der Bauleitung von Karl Etzel. Er bestand ursprünglich aus einer einstöckigen Einsteighalle, aus einem dreistöckigen Verwaltungsbau, aus einer Maschinenwerkstätte mit Lokomotiv- und Wagen-Remisen und einem einstöckigen Güterschuppen aus Holz. In diesem ersten Verwaltungsbau befindet sich heute die Generalvertretung und die Regionalabteilung der Bundesbahn (Bahnhofstraße 8). Die Gleise verliefen teilweise auf der heutigen Bahnhofstraße. Es handelte sich um einen Kopfbahnhof. Frühere Planungen sahen den Bahnhof in der Nähe des Fleiner Tors vor. Hotelier Georg Linsenmeyer setzte auf diese Variante und richtete in der Nähe des Fleiner Tors den heutigen Wilhelmsbau als Bahnhofshotel ein.

Der erste Heilbronner Bahnhof verfügte zunächst über keinen Wartesaal. Baumeister Etzel vertrat nämlich die Ansicht, daß Wartesäle überflüssig seien, mit der Begründung, daß „Personen, die Spazierfahrten machen, gutes Wetter wählen, und die Reisenden sich bei schlechtem Wetter gegen den Einfluß der Witterung so bekleiden, daß sie sich nichts daraus machen, im Freien zu weilen“. Natürlich stellte sich diese spartanische Ansicht bald als unzumutbar heraus. Bereits im August 1849 standen den Reisenden in Heilbronn Wartesäle zur Verfügung.

Nach ersten Probefahrten ab Juni 1848 rollte der öffentliche Verkehr ab dem 25. Juli 1848 über die Strecke. Mit der Einweihung der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall waren auch die Tage des ersten Heilbronner Bahnhofs gezählt. Um den Schienenstrang in Richtung Weinsberg sinnvoll anbinden zu können, wurden die eigentlichen Gleisanlagen des Bahnhofs nach Westen zurückverlegt. Der Bau eines neuen Empfangsgebäudes begann jedoch erst neun Jahre später. Am 6. April 1874 wurde dieses Gebäude der Öffentlichkeit übergeben. Es befand sich an der Stelle des heutigen Hauptbahnhofes und fiel am 4. Dezember 1944 dem schweren Bombenangriff auf Heilbronn zum Opfer. Der Nachfolgebau entstand an gleicher Stelle. Er konnte am 12. Juni 1958 in Betrieb gehen.

Der Heilbronner Bahnhof liegt etwa 158 Meter über dem Meer. Wenn ein Zug die Station in Richtung Schwäbisch Hall verläßt, überquert er zunächst auf Brücken den Neckar, um sich dann in einer geschwungenen S-Kurve am Trappensee vorbei mit einer Steigung von bis zu 1:120 dem Weinsberger Tunnel zu nähern, der den Bergrücken zwischen dem Jägerhaus und der Straße nach Weinsberg durchbricht. Nach dem Ende des 891 Meter langen, zur damaligen Zeit größten Tunnels in Württemberg öffnet sich der Blick auf das Sulm- oder Weinsberger Tal, bald auch auf die bekannte „Weibertreu“ und auf die Stadt Weinsberg, in der zur Zeit des Bahnbaus der Dichter und Arzt Justinus Kerner wohnte. Die Gleise führen in einem Gefälle von 1:200 hinab zum Bahnhof. Das dortige Empfangsgebäude weist typische Züge auf. Vielfach handelt es sich bei den in dieser Zeit errichteten Empfangsgebäuden um zweistöckige Sandsteinbauten, die durch ihre großen Quader, durch viele

Rundbogen und durch eingemeißelte Stationsnamen ein einheitliches Gepräge erhielten und überall in Württemberg verbreitet sind. Als Zweckbauten beherbergten sie im oberen Stock im allgemeinen Wohnräume für das Bahnhofspersonal. Sie entstanden meist etwas abseits des Dorfes bzw. der Stadt und wurden mit einer wenn möglich senkrecht auf den Bahnhof zulaufenden Straße an den Ort angebunden. Recht früh gesellten sich zu den Bahnhöfen auch Wirtschaften oder zumindest ein Kiosk.

Dieser erste Teilabschnitt der Bahn ist 7,2 Kilometer lang, weist einen minimalen Kurvenradius von 573 Metern auf und führt hauptsächlich durch die unteren Gipsmergel des Keupers. Die nächste Etappe bis Öhringen durchschneidet im wesentlichen ähnliche geologische Schichten. Auch hier beträgt die Steigung kaum mehr als 1:120. Der engste Kurvenradius auf der 19,5 Kilometer langen Strecke liegt bei 516 Meter. Von der 193 Meter über dem Meer gelegenen Station Weinsberg führt die Linie zunächst ins Sulmtal hinab, um nach der Sulmbrücke bis zur Station Willsbach wieder auf 206 Meter anzusteigen.

Danach schließt sich die Station Eschenau (234 Meter) an. Von dort führt die Bahn durch einen 20 Meter tiefen Einschnitt in die Gipsmergelbänke vom Sulmgebiet in das der Brettach, die sie kurz vor der Station Bretzelfeld (225 Meter) überbrückt. Von dort gelangt sie schließlich über das große Ohrviadukt nach Öhringen (235 Meter) und bewegt sich damit im fränkischen Gebiet.

Über Lehm, Mergel und Lettenkohle führt die Bahn mit einer Steigung von 1:100 weiter nach Neuenstein (298 Meter) und von dort nach Waldenburg (350 Meter). In diesem 12,5 Kilometer langen Abschnitt beträgt die Steigung fast konstant 1:100, der engste Kurvenradius 573 Meter.

Die Etappe von Waldenburg nach Hall verläuft über 14,6 Kilometer durch Gipsmergel, Lettenkohle und oberen Muschelkalk. Die Steigung überschreitet die Marke von 1:120 nicht, die engste Kurve weist einen Radius von 458 Metern auf.

Im einzelnen steigt die Strecke über Kupfer (364 Meter) an und erreicht bei Wittinghausen mit 370 Metern ihren höchsten Punkt. Nach Kupfer führt die Bahn über einen Quellenarm des gleichnamigen Gewässers und über einen Rücken von Lettenkohle nach Gailenkirchen

(355 Meter), das wieder in der Gipsformation liegt. Danach benützt die Bahn einen Seitenarm des Kochertals, um zunächst in einen tiefen Einschnitt durch die Lettenkohle hindurch in den oberen Muschelkalk zu gelangen. Nach der Fahrt durch zwei kürzere, 26 Meter auseinanderliegende Tunnel öffnet sich der Blick auf die alte fränkische Salzstadt Hall. Die Länge der Bahnstrecke von Heilbronn nach Schwäbisch Hall beträgt 53,8 Kilometer.

Ein sogenannter Stundenpaß des Zugmeisters Ludwig für den Zug 72, der am 25. Februar 1868 von Bietigheim über Heilbronn, Hall, Crailsheim und Aalen nach Heidenheim fuhr, gibt Aufschluß über den Alltag einer Bahnfahrt auf dieser Linie.

Diese Fahrt begann in Bietigheim pünktlich um 12.36 Uhr und endete in Heidenheim um 22.09 Uhr. Es wurden unterwegs fünf verschiedene Lokomotiven eingesetzt, von denen mit der „Kirchberg“, der „Zaber“, der „Calw“ und der „Glatt“ vier aus den Werkshallen der Maschinenfabrik Esslingen stammten. Die mittlere Bespannlänge betrug also nur 35 Kilometer. Von Heilbronn bis Hall zog die „Zaber“, die der „Glatt“ und der „Calw“ im Bau gleicht. Von Hall bis Crailsheim war die „Calw“ vorgespannt, bei deren Betrieb sich jedoch Probleme ergaben. Zugmeister Ludwig notierte im Stundenpaß darüber:

Hall, halberwegs Sulzdorf, hat der Führer zweimal angehalten, um wieder frisch Dampf zu machen; er erklärte mir, er bekomme mit dieser Maschine eben keinen Dampf; in Sulzdorf den Führer gefragt, ob er glaube, daß er die Fahrzeit jetzt einhalten könne, erwiderte er ja; ich ließ die Verspätung nach Crailsheim anzeigen; zwischen Sulzdorf und Altdorf mußte ebenfalls wieder angehalten werden, um wieder Dampf zu machen; somit hat der Zug von Hall nach Crailsheim eine Verspätung von einer Stunde und 14 Minuten erhalten.

III. Die folgenden 125 Jahre

Natürlich ist es an dieser Stelle weder möglich noch sinnvoll, eine lückenlose Chronik der Eisenbahnlinie von Heilbronn in Richtung Schwäbisch Hall darzustellen. Der größte Teil dieser Entwicklung vollzog sich in ruhigen Bahnen und lohnt kaum der Beschreibung. So wäre von einzelnen nicht geschlossenen Bahnschranken oder vom Hausschwamm zu berichten, der im Wartesaal der III. Klasse des Bahnhofs Weinsberg im Jahre 1935 zu beseitigen war. Man könnte auch schildern, daß am 1. Juli 1907 zwischen dem Heilbronner Hauptbahnhof und Öhringen Bahnsteigsperrern in Betrieb genommen wurden und daß bereits um die Jahrhundertwende die Bahnhöfe Heilbronn und Hall über eine zentrale Weichen- und Signalstellung verfügten.

Um eine Aufreihung von Belanglosigkeiten zu vermeiden, beschränkt sich die folgende Darstellung auf charakteristische und markante, aber beispielhaft ausgewählte Einzelheiten.

1. Probleme und Folgen

Nachdem sich die Aufregung um die Eröffnung gelegt hatte und der Alltag eingekehrt war, traten bald die ersten baulichen Probleme auf. Als besonderes Sorgenkind – bis in die heutigen Tage hinein – erwies sich der Weinsberger Tunnel. Bereits 1866/67 hatte sich durch die fortschreitende Aufblähung des Gipses im Berginnern der bauliche Zustand des Tunnels so verschlechtert, daß er nicht mehr ohne Gefahr zu durchqueren war. Das am Boden zur Aufhaltung des Gesteinsdrucks errichtete Holzgewölbe war in der Zwischenzeit von der Urgewalt des Gesteins fast ganz zerstört worden. Um eine Gefährdung durch herunterfallende Steine auszuschließen, ließ die Bahndirektion im Tunnel auf 170 Meter Länge eine Holzverschalung einbauen.

Trotz dieser negativen Umstände führte die Eisenbahn zu einem kräftigen Wirtschaftswachstum. Eine zeitgenössische Abhandlung von Theodor Griesinger über Württemberg berichtet im Jahre 1874 über den wirt-

schaftlichen Aufschwung Heilbronn durch die verkehrstechnische Erschließung. Nach einer Bemerkung über die Neckarschiffahrt fährt Griesinger fort:

Nun aber vollends die Eisenbahn einmal nach Stuttgart und Ulm, zum andern nach Hall und in's Hohenlohe'sche dazugekommen ist, hat sich der Verkehr Heilbronn gegen früher nicht nur verdoppelt, sondern verdreifacht, und setzt sich erst die Bahn gar das Neckarthal hinab fort, so wird das Resultat noch ein viel glücklicheres sein. Doch nicht blos der Handel und die Spedition ist immens gewachsen, sondern auch die Fabrik- und Gewerbsthätigkeit, denn die Schifffahrts- und Eisenbahnwege sichern ja den schnellsten Absatz, und die Steinkohlen, deren man, wo die Wasserkraft des Neckars nicht zureicht, zur Fabrikation bedarf, kommen wohlfeil den Neckar herauf.

Für das Betriebsjahr 1885/86 liegen für die Eisenbahnlinie von Heilbronn über Hesselental nach Crailsheim genaue Reinertragsrechnungen vor.

Auf der Einnahmenseite finden sich

	Mark	Pf.
Personen- und Gepäckverkehr	480 983,	12
Güterverkehr	1 176 438,	40
sonstiges	68 183,	50
Summe aller Einnahmen	1 725 605,	02

Auf der Ausgabenseite stehen demgegenüber:

Besoldung, Gehälter usw.	335 385,	78
Unterhaltung der Bahnanlagen	82 998,	32
Betriebskosten	159 738,	94
sonstiges	164 178,	45
Summe aller Ausgaben	742 301,	49
Reinertrag	983 303,	53
Baukapital am 31. 3. 1886	27 978 305,	53
damit beträgt die Rendite		3,51%

Der Erfolg der Eisenbahn und deren Bedeutung für den Handel lag nicht nur in der Beförderung von Massengü-

tern, sondern auch in der Vorhersagbarkeit von Transportkosten und -dauer als klare Dispositionsgrundlagen. Auch für die Nahrungsversorgung der Bevölkerung spielte die Bahn eine sehr wichtige Rolle. Schon in den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts führte Württemberg etwa ein Drittel seines Getreidebedarfs per Bahn ein. Seit der ersten Inbetriebnahme dieses Transportmittels war es in Württemberg zu keiner Hungerkrise mehr gekommen, während die fast regelmäßig wiederkehrenden Mißernten bis 1846/47 immer wieder zu weitverbreitetem Hunger geführt haben.

Von je 100 der Gesamtbevölkerung wohnten nahe an der Eisenbahn:

	1861	1925
im Neckarkreis	30,1	80,6
im Schwarzwaldkreis	10,1	61,8
im Jagstkreis	8,6	56,6
im Donaukreis	18,1	65,1

Dieses Verhältnis blieb nach 1925 lange Zeit fast unverändert. Viele Städte und Gemeinden mit frühem Bahnanschluß haben eine überaus rasche Entwicklung genommen. Diesen Vorsprung konnten die meisten anderen Gemeinden bis heute kaum aufholen. Im rohstoffarmen Württemberg war die Entwicklung der Industrie nur beim Vorhandensein der entsprechenden Transportkapazitäten möglich.

Die Eisenbahn löste auch verschiedene Innovationschübe aus, z.B. im Brücken- und Tunnelbau, und ihr verdanken ganze Industriezweige die Entstehung. Als typisches lokales Beispiel kann die Heilbronner Maschinenbaugesellschaft dienen.

2. Die Heilbronner Lokomotiven

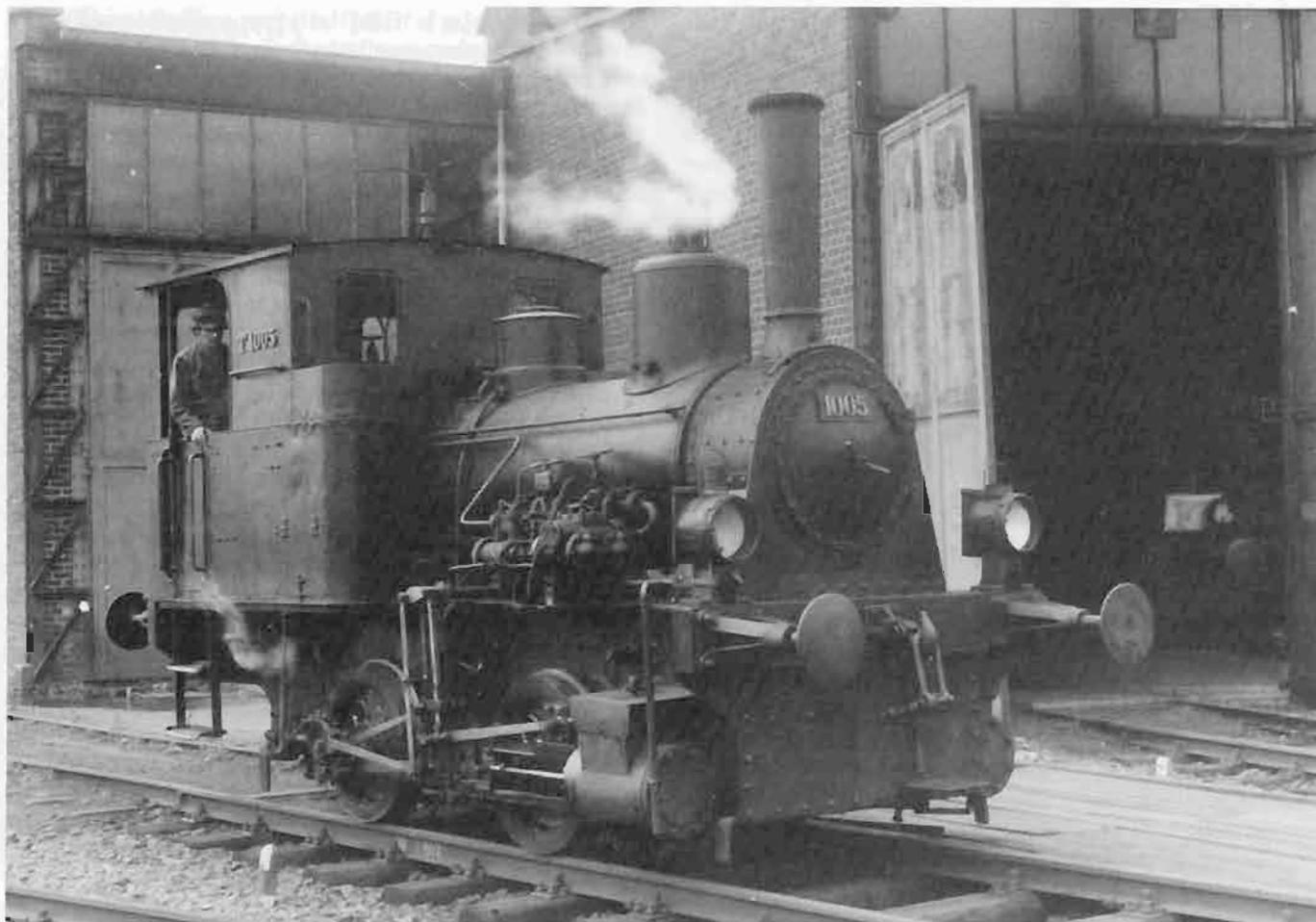
Die Eisenbahn sorgte durch den plötzlichen Bedarf an Schienen, Wagen und Lokomotiven für einen Aufschwung der Maschinenbau- bzw. der Metallindustrie. Entlang der ersten württembergischen Strecke von Heilbronn an den Bodensee entstanden ab 1846 in schneller Folge zahlreiche Maschinenbauunternehmen und Eisengießereien. In die Reihe der klangvollen Namen wie Straub in Geislingen oder die Maschinenfabrik Esslingen (Emil

Keßler) fügt sich auch die Heilbronner Maschinenfabrik bzw. Maschinenbaugesellschaft ein. Diese entstand 1854 und produzierte ab 1857 als Aktiengesellschaft weiter. Diese Umwandlung, in deren Vorfeld im Jahre 1856 das Heilbronner Bankhaus Rümelin entstand, war notwendig geworden, um die Maschinenfabrik auf ein solides finanzielles Fundament stellen zu können.

In ihrer frühen Phase errichtete die Heilbronner Maschinenbaugesellschaft verschiedene Brücken, z.B. in Heilbronn die alte Neckarbrücke und 1878 den „Eisernen Steg“. Darüber hinaus umfaßte die Produktionspalette insbesondere Pressen-, Hammer- und Walzwerke sowie Einrichtungen für Papierfabriken. Die erste Lokomotive verließ bereits 1859 das Werk. Ein privater Kunde, die Firma Binzer in Öhringen, hatte sie bestellt. Leider sind Einzelheiten über diese Firma in Öhringen heute nicht mehr in Erfahrung zu bringen.

Bis 1917 fertigte die Maschinenbaugesellschaft alles in allem 611 Lokomotiven, von denen in der Zeit zwischen 1868 und 1915 insgesamt 70 Stück an die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen gingen, 60 davon nach der Jahrhundertwende. Bei den Staatsaufträgen handelte es sich um zehn zweiachsige, 56 dreiachsige und vier fünfachsige Modelle. Die anderen Lokomotiven fanden als Schmalspur-Modelle private Kunden und leisteten meist auf Fabrikgeländen oder in Steinbrüchen gute Dienste. Die Firmen Philipp Holzmann AG in Frankfurt am Main und Weidknecht in Paris zählten mit 87 bzw. 98 Käufen zu den besten Auftraggebern. Fast alle Lokomotiven arbeiteten mit Dampf. Zwischen 1905 und 1909 entstanden jedoch auch eine Benzin-, zwei Akku- und acht Elektrolokomotiven.

Da die Maschinenbaugesellschaft keinen Gleisanschluß besaß, warf die Auslieferung der Lokomotiven regelmäßig Probleme auf. Die fertigen Loks wurden deshalb möglichst auf Spezialwagen zum Bahnhof gefahren. Wenn ihr Gewicht das Transportvermögen der Wagen überstieg, dann dampften sie selbst – auf provisorisch durch die Stadt verlegten Schienen. Der dabei entstandene Aufwand läßt sich leicht ausmalen. Die Schienen wurden verlegt, und die Lokomotive rückte ein Stück vor. Danach konnten die inzwischen hinter der Lokomotive freigewordenen Gleisstücke abgebaut und vor der Lok neu verlegt werden. Aufgrund der relativ wenigen tech-



Die T 1005 der Heilbronner Maschinenbaugesellschaft (1899; Kat. 121)

nischen Hilfsmittel erforderte dieses Verfahren einen hohen Arbeitseinsatz. Mit Sicherheit haben sich immer auch viele Schaulustige eingefunden, um diesem Spektakel beizuwohnen.

Die meisten der in Heilbronn gebauten Dampflokomotiven existieren heute nicht mehr. Aber es gibt noch einige wenige, z. B. die am 13. Dezember 1899 ausgelieferte Heilbronner Lokomotive Nr. 374, die unter der Bezeichnung T 1005 für die württembergische Staatseisenbahn im Rangierdienst auf dem Stuttgarter Haupt-

bahnhof eingesetzt war. Das Produktionsbuch Nr. 2 der Heilbronner Maschinenbaugesellschaft berichtet technische Einzelheiten dieser kleinsten Normalspurlok der späteren Reichsbahn, die bei 100 PS Leistung eine Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde erzielte. Der Kohlenrost der Feuerungsanlage überschritt kaum einen halben Quadratmeter.

Während des Ersten Weltkriegs fand die Heilbronner Lokomotivbautradition ihr Ende. Schon vorher hatte der Bau von Dampfwalzen größere Bedeutung gewonnen.

Seit 1937 produziert die Maschinenbaugesellschaft als GmbH. Die heute etwa 120 Mitarbeiter fertigen in dem im Gewerbegebiet Böllinger Höfe bezogenen neuen Werksgelände Spezialmaschinen, deren Kunden zu einem Großteil im Ausland beheimatet sind.

Der württembergische Eisenbahnbau geschah jedoch nicht nur unter den Aspekten der Wirtschaftlichkeit oder der Wirtschaftsförderung. In zunehmendem Maße spielten auch militärische Interessen eine Rolle. Das wird besonders beim Bau des zweiten Gleises auf der Strecke von Heilbronn nach Hall bzw. von Eppingen nach Crailsheim deutlich.

3. Der zweigleisige Ausbau

Im Jahre 1886 forderte das Deutsche Reich im Interesse der militärischen Sicherheit ein zweites Gleis für die Eisenbahnlinie von Eppingen über Heilbronn und Hall nach Crailsheim und weiter zur bayerischen Grenze. Die Notwendigkeit dieses Baus begründete das Reich mit folgenden Worten:

Bei der Bedeutung des Eisenbahnnetzes für die Schlagfertigkeit des Heeres und bei der großen Sorgfalt, welche von diesem Gesichtspunkte aus in Frankreich der Vervollständigung seiner Bahnen zugewendet worden ist, war es geboten, auch auf Seiten des Reichs verschiedene Ergänzungsbauten an bestehenden Eisenbahnen und den Ausbau einer direkten Verbindung zwischen dem Ober-Elsaß und dem übrigen südlichen Teile des Reichs nicht länger zu vertagen.

Das Reich versuchte also, die West- und Ostgebiete enger anzubinden und für Querverbindungen zu sorgen, weil es mit der Möglichkeit eines Zweifrontenkrieges rechnete.

Die volkswirtschaftliche Kommission erstattete der Abgeordnetenversammlung am 10. Mai 1887 über den Stand der Verhandlungen Bericht. Die beiden Kernsätze lauten:

Der gewöhnliche Verkehr auf der Strecke von der Landesgrenze bei Crailsheim bis Eppingen würde für absehbare Zeit kein zweites Geleise erfordern. Da es sich vorwiegend um Bauten aus militärischen

Gründen, also um Anforderungen für Reichszwecke handelt, hat in erster Linie das Reich einzutreten.

Da durch die neue Anlage auch die württembergische Staatsbahn einen Wertgewinn erzielte, einigten sich die Verhandlungspartner darauf, daß Württemberg 20%, das Reich 80% des auf 6969200 Mark veranschlagten Aufwandes tragen sollten. Die Durchführung des Gesetzes war 1890 beendet.

Heckmarkreis.

Oberamt Weinsberg.

Heilbronn, den 14. Juni 1891.

Ehrebietige Bitte

einer Anzahl Bewohner des Bezirks Weinsberg

Fahrplan-Änderungen.

Hohes K. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten!

Der mit dem 1. Juni d. J. ins Leben getretene Sommerfahrplan der Kgl. Staatsbahnen hat für unsern Bezirk unbedauerliche Änderungen gebracht, insofern wegen der Verlängerung des Zugs 117 a bis nach Heilbronn der Zug 117 Mos bis nach Hall gefährdet wird.

Diese Einlösung beeinträchtigt die Zutreffen der Einwohner der Bezirke Weinsberg und Ochringen in hohem Grade, und zwar im Durchgangs-, Lokal- und Vorkocher, während die dadurch erreichbaren Vorteile für sie nur gering sind, wennfalls überhaupt hinter den Nachteilen zurückbleiben.

Was freilich den Durchgangsverkehr betrifft, so müssen Reisende aus weiterer Gegend, welche sich in Orten zwischen Hall und Crailsheim befinden und nicht schon mit Zug 118 nach Halle können, in Hall während 8 Uhr etwa 2 Stunden liegen bleiben, und können nur um die Mittagsstunde ihre Heimat erreichen. Solche unbilligen Anstände aus der Gegend zwischen Hall-Heilbronn, welche früher mit dem Zug 117 nach Weinsberg an einem einstündigen Zug erreichten und damit die Möglichkeit hatten, von dort mit den früh- und nachmittägigen Zügen zu kommen, in Heilbronn übermachten.

Fahrplanwünsche der Bewohner des Weinsberger Tals (1891; Kat. 134)

4. Fahrplanfragen

Wie ein roter Faden ziehen sich Änderungswünsche zum Fahrplan durch die Geschichte der nunmehr 125jährigen Eisenbahnlinie. Die Gemeinden an der Strecke baten um bessere oder zahlreichere Zugverbindungen bzw. wehrten sich gegen eine Verschlechterung ihrer Bahnanlüsse. Als besonders eindrucksvolles Beispiel ist die Bitte der Bewohner des Bezirks Weinsberg erhalten geblieben. Fast 300 Unterzeichner aus mehreren Gemeinden baten das zuständige Ministerium für auswärtige Angelegenheiten am 14. Juni 1891 um die Rücknahme einer Fahrplanänderung, der ein Anschlußzug von Hall nach Heilbronn zum Opfer gefallen war. Diese Initiative hatte insofern wenigstens teilweise Erfolg, als durch eine Verschiebung im Fahrplan die Anschlüsse verbessert wurden.

Eine ähnliche Initiative führte auch zur Errichtung des Haltepunkts Karlstor.

5. Der Haltepunkt Karlstor

Die Zahl der Empfangsgebäude an der Strecke von Heilbronn nach Schwäbisch Hall war immer wieder Schwankungen unterworfen. Neu hinzu kamen das Heilbronner Karlstor, Ellhofen, Affaltrach und Sülzbach. Die drei erstgenannten wurden alle am selben Tag, am 5. August 1896, dem Verkehr übergeben, Sülzbach folgte am 19. Oktober 1901. Die Entstehungsgeschichte des Haltepunkts Karlstor sei hier exemplarisch dargestellt.

Als im Jahre 1858 die Frage der Fahrtroute von Heilbronn nach Hall noch umstritten war, hatte sich der Heilbronner Gemeinderat eindeutig für die direkte Linie

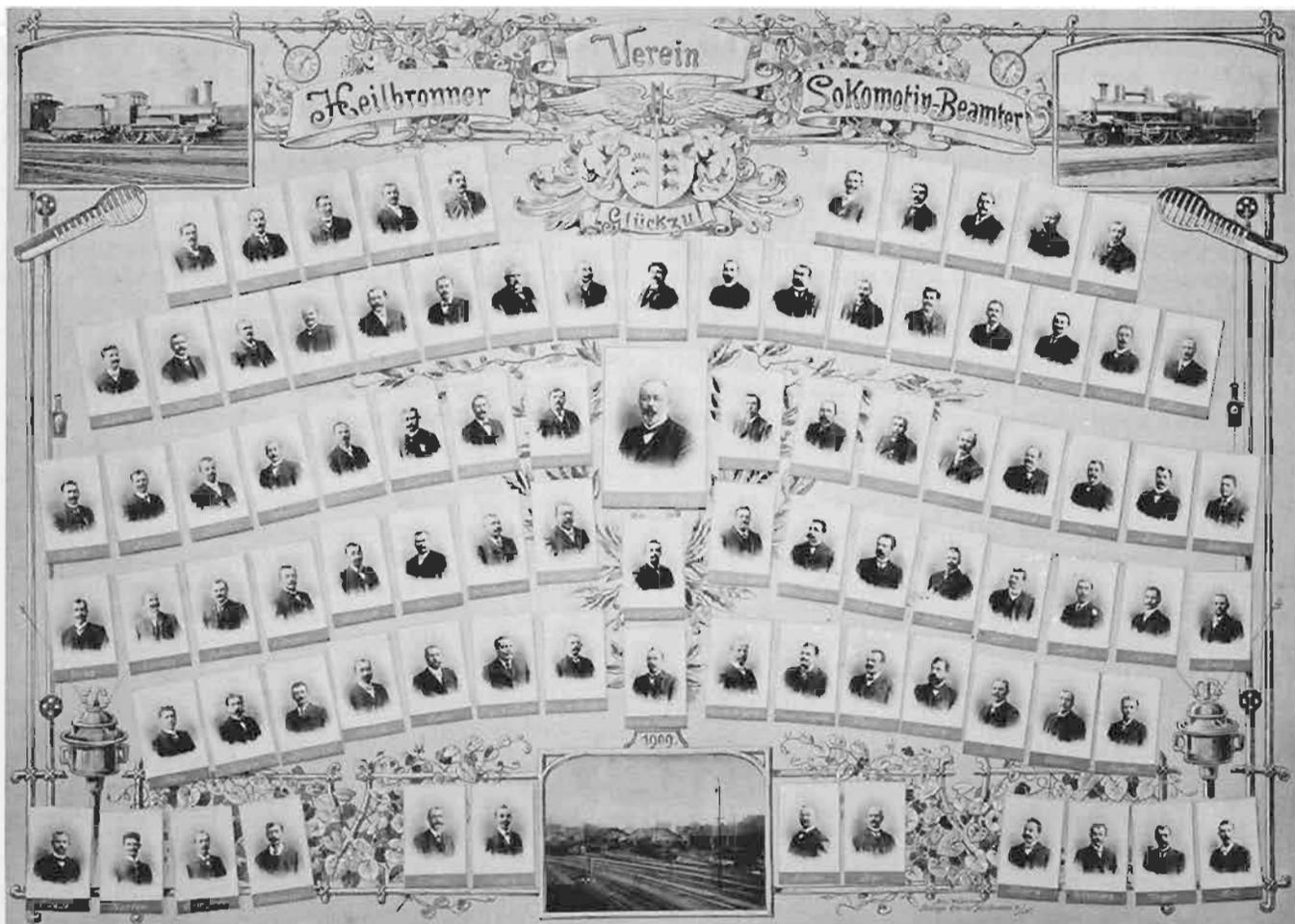


Der Haltepunkt Karlstor (um 1910; Kat. 137)

nach Weinsberg und gegen eine Haltestation zwischen den beiden Orten ausgesprochen. Gegen Ende des Jahrhunderts galt diese Haltung als überholt. In der Bevölkerung breitete sich der Wunsch aus, in der Nähe des Karlstors einen zusätzlichen Haltepunkt einzurichten. Eine entsprechende Eingabe am 10. Dezember 1892 an die Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen erhielt jedoch am 27. Dezember 1892 eine abschlägige Antwort. Die Behörde sah sich zu der Zeit nicht in der Lage, der Errichtung eines Haltepunkts beim Heilbronner Karlstor näherzutreten. Am 8. Juli 1895 wiederholte der Verein der Karlsvorstadt in einer weiteren Eingabe die Bitte um eine Haltestelle an der Haller Linie. Der Verein versicherte, daß Leute, die in der Vorstadt zu tun hätten und ins Weinsberger Tal gelangen müßten, diese Bahn dann ebenso benutzen würden, wie auch die vielen Spaziergänger. Auch im Zusammenhang mit der demnächst anstehenden Vergrößerung der Heilbronner Garnison sei der Haltepunkt beim Karlstor erforderlich. Nachdem von Weinsberg ebenfalls ein entsprechendes Gesuch eingetroffen war, zeigte sich die Generaldirektion der Eisenbahn bei diesem zweiten Anlauf gesprächsbereit. Sie forderte jedoch eine Beteiligung an den Kosten in Höhe von 6000 Mark. Der Bau konnte beginnen, als der Verein der Karlsvorstadt 5000 Mark aufgebracht und die Stadt Heilbronn weitere 1000 Mark dazugelegt hatte. Bereits im Mai 1896 ging der Haltepunkt Karlstor in Betrieb. Tatsächlich stieg die Zahl der täglich abfahrenden und ankommenden Fahrgäste bald auf weit über 1000 Personen. Die Neckar-Zeitung vom Mittwoch, dem 20. Dezember 1905, berichtete unter der Überschrift „Ein europäisches Eisenbahnunikum“ ausführlich über die Probleme, die aus dieser großen Zahl von Fahrgästen erwuchsen.

Heilbronn-Karlstor ist „betriebstechnisch“ kein Bahnhof, sondern ein Haltepunkt. Dieser Haltepunkt besteht aus einem Amtszimmer von etwa 15 und einem Warteraum von etwa 50 Quadratmetern. Dazu kommt ein winziges Nebengebäude. Dann ist für jede Zugrichtung ein Bahnsteig von etwa drei Metern Breite und etwa 100 Metern Länge vorhanden. Auf diesem Komplex haben sich im Etatsjahr 1903 (laut letztem Verwaltungsbericht der Verkehrsanstalten) 409 922 Personen bewegt. Heute werden es

etwa 1500 Personen pro Tag sein. Das Hauptkontingent stellen an Werktagen die Arbeiter und die Schüler, an Sonntagen die Ausflügler und zwar in einer Weise, daß Werktags abends etwa vier Fünftel der Fahrgäste Richtung Weinsberg im Warteraum keinen Platz finden können und so ohne Schutz gegen Witterungseinflüsse sind (allerdings nicht zum Schaden der gegenüberliegenden Wirtschaft). Die Bahnsteige sind weder wasserdicht angelegt noch gut chaussiert. Ihr größter Fehler ist aber, daß sie nur auf einer Seite offen sind. Es müssen sich deshalb bis zu etwa 400 Personen über einen nur drei Meter breiten Raum bewegen, so daß es geraume Zeit dauert, bis der Bahnsteig entleert ist. Weiter müssen dann Werktags früh oder Sonntags abends etwa 400 Reisende von der Richtung Weinsberg das Gleis Heilbronn-Crailsheim auf dem zehn Meter breiten Übergang überschreiten; da – als erstes Gebot der Sicherheit – zwischen den beiden Gleisen ein Geländer angebracht ist, damit man nicht auf der Seite gegen das andere Gleis aussteigen kann. Regelrecht turnerisch ausgebildet müssen aber Damen wie Herren sein, um aussteigen zu können, wenn an besonders lebhaften Tagen die Personenwagen über den Bahnsteig hinausreichen, so daß von dem untersten Trittbrett der Wagen neueren Systems bis zum Boden ein Abstand von einem Meter besteht. Von wie mancherlei Gefahren der Reisende in Heilbronn-Karlstor bedroht ist, das erhellt am besten aus einer Verfügung der Betriebsinspektion Heilbronn. Vor etwa einem dreiviertel Jahr wurde angeordnet, daß, sobald ein Personenzug von Weinsberg in Heilbronn-Karlstor steht, ein von Heilbronn Hauptbahnhof kommender Schnell-, Personen-, Güter- etc. Zug vor dem Straßenübergang zum Halten zu bringen ist. Diese Anordnung mag nun sehr gut gemeint sein. Aber einmal ist es nahezu unmöglich, daß der Fahrkartenabgeber neben diesem seinem Hauptgeschäft die Ordnung auf dem Haltepunkt aufrecht erhält und dazu noch das Nähern der Züge beobachtet. Wenn es vollends Nebel hat, wie soll da der vielbeschäftigte Mann mittels Handsignale einen Schnellzug an dem bestimmten Punkte anhalten können? Auch liegt der Haltepunkt Karlstor in einer Steigung, so daß bei einem Güterzug beim Wiederanfahren sehr leicht abgerissen werden kann. Das Halten von sämtlichen Zügen auf dem Karlstor gilt als ein Halten auf freier Strecke. Welch schwere Folgen ein solches nicht fahrplanmäßiges Halten auf freier Strecke haben



Verein Heilbronner Lokomotiv-Beamter (1909; Kat. 142)

kann, das hatte man vor sechs Jahren in Heidelberg-Karlstor" zu erfahren Gelegenheit. Damals mußte ein Personenzug auf freier Strecke halten, bis die Fahrkartenkontrolle beendet war. Die Folge war, daß ein anderer Personenzug auf den haltenden aufgefahren ist und dadurch ein Unglück entstand, welches mehr Opfer gefordert hat als selbst „Spremburg“. Es ist nun zuzugeben, daß die Heilbronn-Karlstor berührende Bahn durch die elektrische Straßenblockung um einen Grad sicherer ist, als die

Linie bei Heidelberg-Karlstor es war. Nichtsdestoweniger muß es bei dem bedeutenden Verkehr als ein wahres Glück betrachtet werden, daß Heilbronn-Karlstor bis jetzt von Unfällen verschont worden ist. Absolut untunlich ist es aber, Heilbronn-Karlstor, das an Personenfrequenz Bahnhöfe wie Tuttlingen, Heidenheim, Ravensburg, Gmünd, Aalen übertrifft, noch länger als Haltepunkt zu belassen. Schon die ganz außergewöhnlichen Anordnungen der Betriebsinspektion, die schwerlich den Beifall des Reichs-

eisenbahnnamts finden dürften, sprechen dafür, daß Abhilfe dringend not tut. Wenn nicht in Bälde ein neues Gebäude etwa 200 Meter weiter in der Richtung gegen den Trappensee erstellt werden will, so erfordert es die Sicherheit des Betriebs und der Reisenden, daß der Haltepunkt in eine Station umgewandelt und auf beiden Seiten durch Signale gedeckt wird, wie man es beispielsweise vor einigen Jahren in Böchingen gemacht hat. Der Bahnsteig auf der Wartberg-Seite wäre zu entfernen, beide Gleise hinüberzurücken, so daß ein einziger Bahnsteig mit ca. sieben Meter Breite entsteht. Endlich wäre das Personal zu vermehren. Ein Mann für den Übergang und einer für die Fahrkartenabgabe, Gepäcksabfertigung, Aus- und Einladen, Abrufen und Beobachten der Züge, das ist entschieden zu wenig. In Betracht kommt noch, daß eine Durchführung von Personenzügen vom Südbahnhof zum Hauptbahnhof nur noch eine Frage der Zeit [ist] und dadurch eine weitere Belastung des Karlstores entsteht. Das muß man der Eisenbahnverwaltung lassen, daß sie wenigstens zwei energische Unterbeamte an das Karlstor gestellt hat. Sonntags wird der Haltepunktvorsteher alle 14 Tage durch einen Beamten des Hauptbahnhofs abgelöst. Ein solcher wurde vor einiger Zeit – damit auch der Humor an der Sache nicht fehlt – von den beiden Unterbeamten des Karlstors förmlich in die Flucht geschlagen!

Eine infolge dieses Zeitungsartikels von der Bahndirektion innerhalb sechs Wochen angeforderter Bericht hat offenbar keine erkennbaren Konsequenzen nach sich gezogen. Immerhin verschwand 1909 der schienengleiche Bahnübergang der Weinsberger Straße beim Karlstor.

Das Karlstor ist aber immer nur ein Haltepunkt geblieben und nie zum Bahnhof geworden. Im Gegenteil: Am 1. Januar 1973 wurde es zum personell unbesetzten Haltepunkt zurückgestuft. Der Unterschied zwischen Haltepunkt und Bahnhof ist klar definiert. Als Haltepunkt wird eine Bahnanlage auf der freien Strecke bezeichnet, die ohne Weichen ausgestattet ist und auf der Züge für Zwecke des Verkehrs planmäßig halten. Unter einem Bahnhof ist jedoch eine Eisenbahndienststelle mit mindestens einer Weiche zu verstehen, auf der Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder mit Gleiswechsel wenden dürfen.

6. Unfälle und Bahnsicherheit

Obwohl die Eisenbahn zu den sichersten Verkehrsmitteln zählt, fährt sie doch auch nicht unfallfrei. Der erste tödliche Zwischenfall ereignete sich in England auf der Strecke von Liverpool nach Manchester. Am Eröffnungstag dieser Linie, dem 15. September 1830, erfaßte die Lokomotive den Abgeordneten Huskisson, der seinen dadurch erlittenen Verletzungen erlag. In Württemberg forderte die Eisenbahn am 24. Februar 1847 ihr erstes Todesopfer. Es handelte sich dabei um eine Frau aus Fellbach, die zum ersten Mal die Eisenbahn benützte. Sie sprang bei der Station Untertürkheim vom fahrenden Zug ab, „um sich beim Aussteigen nicht zu verspäten“. Dabei erfaßte sie der Zug, sie kam unter die Räder und erlag kurz später ihren Verletzungen.

In wenigen Fällen explodierten auch Lokomotivkessel. Heilbronn bot am 6. November 1853 die Kulisse des ersten derartigen Ereignisses in Württemberg überhaupt. Es handelte sich um die von Emil Keßler gebaute Lokomotive „Besigheim“, deren Kessel wohl aufgrund ungenügender Wassermenge und dadurch entstehendem Überdruck mit einem großen Knall in die Luft flog.

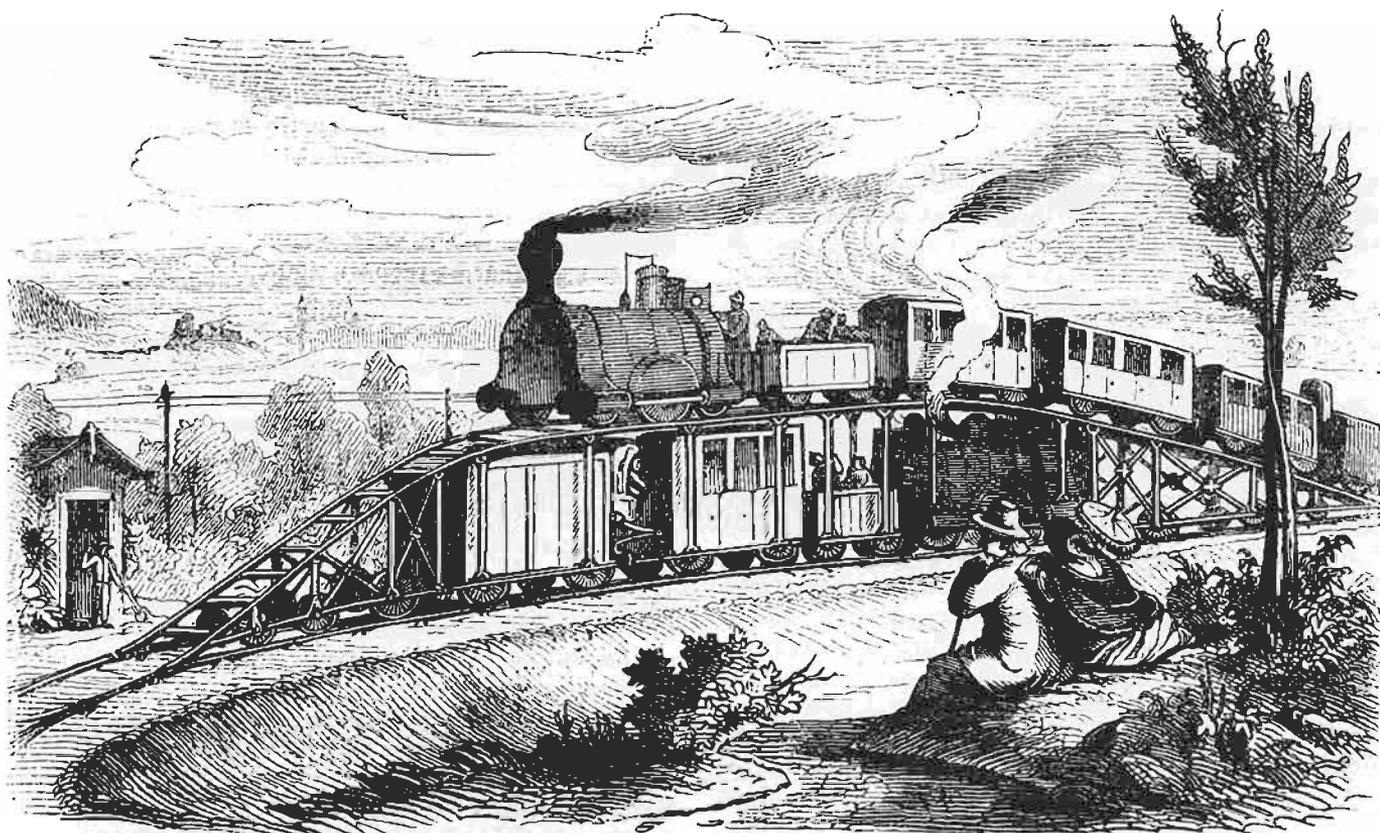
Statistische Aufzeichnungen über die Betriebsunfälle der württembergischen Staatseisenbahnen liegen erst ab 1854 vor. Nach diesem Zeitpunkt haben sich innerhalb von 40 Jahren im ganzen genau 1833 Zusammenstöße, Entgleisungen und sonstige Unfälle ereignet. Hierbei fanden 374 Personen den Tod, 923 erlitten Verletzungen. Besonders folgenreich verliefen naturgemäß Zusammenstöße. Deshalb spornte gerade die Entwicklung von Konzepten zur Verhinderung von Zusammenstößen häufig zum Nachdenken an. Ein – wohl mehr ironisch als ernsthaft geäußertes – Vorschlag lief darauf hinaus, daß der eine Zug beim Begegnen den anderen längsseits überquert. Zu diesem Zweck müßte einer der beiden Züge mit einem Gleis überspannt sein, auf dem der andere ihn dann unbeschadet überfahren könnte.

Zu den ernsthaften Sicherheitsvorkehrungen zählten die elektrischen Telegraphen, die ab 1847 zwischen Cannstatt und Stuttgart errichtet und bis 1851 auf die gesamte Strecke zwischen Heilbronn und Friedrichshafen ausgedehnt wurden. Die Telegraphen dienten zunächst nur dem Zugverkehr, später auch anderen Zwecken.

Elektrizität kam bei der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn schon sehr früh in Verwendung, und auch sie diente in erster Linie der Sicherheit. Mit ihrer Hilfe konnte z. B. die Fahrgeschwindigkeit von Zügen auf Gefällstrecken wie auf der Geislinger Steige überprüft werden.

Zwei spektakuläre Unfälle ereigneten sich zwischen Heilbronn und Hall vor der Jahrhundertwende. Am 31. Oktober 1896 gerieten auf der Gefällstrecke zwischen Willsbach und Weinsberg 16 Wagen eines um 64 Minuten verspäteten Güterzugs außer Kontrolle und prallten auf den von Heilbronn kommenden, mit zwei Lokomotiven

bespannten Personenzug auf. Der Wagenführer des Güter- und der Heizer des Personenzuges waren sofort tot. Zwei Lokomotivführer, ein Schaffner und ein Hilfsbremser erlitten Verletzungen. Ein Personen-, ein Gepäck- und elf Güterwagen sind entgleist, die Vorspannlokomotive des Personenzugs wurde umgeworfen. Beschädigungen erlitten beide Personenzuglokomotiven mitsamt der Tendern und 17 Wagen. Acht davon wurden vollständig zertrümmert. Die Ladungen der Güterwagen trugen ebenfalls Schäden davon, ebenso die Gleisanlagen. Das machte eine Sperrung der Strecke notwendig. Die Fahrgäste mußten an der Unfallstelle umsteigen. Am



Vorschlag zur Verhinderung von Eisenbahnzusammenstößen (1868; Kat. 26)

I.

Gesuch

des *Ludwigs* *Anton Friedrich Fuchs* in *Heilbronn*
(Nachname, Familienname, Dienstverhältnis)

um **Anstellung***) — **Beförderung***) — **Versehung***) auf die Stelle eines

Ludwigs in *Heilbronn* (Amtsblatt Nr. *98* vom *15. Juli* 19*11*.)

*) Nicht Zutreffendes streichen.

II.

Familienstand: *verheiratet* Kinderzahl: *3* Tagelohn (=Lohn) bei nicht Angestellten: *2. M. 90 Pf.*

III. Begründung des Gesuchs (nur notwendig bei Versehungen).

Falls es für ein Heilbronn nicht berücksichtigt werden kann, bitte es in Heilbronn auf einen der übrigen Stationen, gibt aber dann einen in der Nähe von Heilbronn gelegenen Station (Taitlofen) den Vorzug.

Arbeitsgesuch bei den Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (Erwin Fuchs)

folgenden Vormittag konnte der Verkehr zunächst auf dem Gleis Crailsheim – Heilbronn wieder aufgenommen werden. Die Gegenrichtung war erst am 3. November frei.

Der Unfall am 25. Oktober 1898 bei Posten 20 zwischen Heilbronn und Weinsberg verlief weniger aufsehenerregend, aber nicht minder tragisch. Eine Gruppe von Bahnunterhaltungsarbeitern war bei der Vorüberfahrt eines Güterzuges nicht auf das Bankett, sondern auf das II. Gleis getreten. Im gleichen Moment nahte aus der Gegenrichtung ein weiterer Zug, der den Vorarbeiter tötete und zwei Arbeiter verletzte.

Um Unfälle zu vermeiden oder zumindest zu reduzieren, entwickelte die Bahn ihre Sicherheitsvorkehrungen

immer weiter. So ging z.B. vor 1906 bereits eine elektrische Streckenblockung auf den Abschnitt Heilbronn – Öhringen in Betrieb. Falls dennoch ein Unfall geschah, konnte auf die um 1910 in Heilbronn, Stuttgart, Tübingen und Ulm stationierten Bahnarztwagen zurückgegriffen werden.

7. Die Eisenbahner des 19. Jahrhunderts

Bei den Unfällen zählten zu den Leidtragenden immer wieder auch Mitarbeiter der Eisenbahn. Schon sehr früh hatten es deshalb die Verkehrsanstalten als ihre Aufgabe



Nr 3788
d 0 b

gesehen, für Sozialmaßnahmen Geld bereitzustellen. Auf diese Weise entstanden z. B. Unterstützungskassen und Dienstwohnungen. Allein in Heilbronn erhielten zahlreiche Familien von Bahnbediensteten auf diese Weise ein Dach über dem Kopf.

Auf der anderen Seite verlangten die Verkehrsanstalten von ihren Mitarbeitern aber auch vollen Arbeitseinsatz. Um die Jahrhundertwende betrug die tägliche Arbeitszeit im Durchschnitt oft zwischen zehn und zwölf Stunden. Die einzelnen Dienstsichten, also der Zeitraum zwischen zwei Ruhezeiten, beliefen sich in der Mehrzahl der Fälle auf 14 Stunden. Die Entlohnung lag bei zwei bis drei Mark pro Tag, variierte in den einzelnen Betriebsinspektionen jedoch deutlich. So lag z. B. in Heilbronn der Mindestlohn durchweg höher als der Höchstlohn für gleiche Arbeit in Crailsheim.

Die Eisenbahner hatten in dieser Zeit erkannt, daß sie durch eine reichsweite Personalorganisation einen starken Einfluß gewinnen könnten, da die Eisenbahnen für militärische und wirtschaftliche Zwecke unentbehrlich geworden waren. Sie schlossen sich deshalb bereits am 17. Januar 1897 in Berlin zum „Verband der Eisenbahner Deutschlands“ zusammen. Für die herrschenden Politiker im Kaiserreich stellte dieser Vorgang eine Ungeheuerlichkeit dar. Für sie stand außer Zweifel, daß diese Gewerkschaft das „Werk sozialdemokratischer Umtriebe sei“ und daß man sich dieser nur erwehren könne, wenn man alle Gewerkschaftsmitglieder aus den Diensten der Eisenbahn entließe. Für die Eisenbahner auf der Strecke von Heilbronn nach Hall läßt sich in dieser frühen Phase keine hohe Bereitschaft erkennen, der Gewerkschaft beizutreten.

8. Nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach dem Zweiten Weltkrieg boten die Bahnanlagen vielfach ein verheerendes Bild. Zahlreiche Kunstbauten waren den Bombenangriffen der Feinde zum Opfer gefallen. Insbesondere viele Brücken wurden aber auch von den einheimischen Militärs zerstört, um den Vormarsch der Feinde zu behindern.

◁ *Der Böckinger Rangierbahnhof am 1. April 1945 nach den verheerenden Bombenangriffen des Zweiten Weltkriegs (1945; Kat. 150)*



Der zerstörte Heilbronner Bahnhof (um 1950; Kat. 149)

Schon wenige Tage nach dem Zusammenbruch zeigte sich die Unsinnigkeit dieser Taktik der verbrannten Erde. Die Siegermächte waren dadurch keineswegs entscheidend behindert worden, dafür litt nun die Zivilbevölkerung unter dieser Maßnahme. Die ohnehin schwierige Versorgungslage war durch die verkehrstechnischen Behinderungen noch schwerer in den Griff zu bekommen.

Der Wiederaufbau der zerstörten Bahnhofsanlagen läßt sich am Heilbronner Beispiel besonders deutlich verfolgen. Das Empfangsgebäude, die Güterabfertigung, weitere Bauten und viele Gleisanlagen waren am 4. Dezember 1944 dem verheerenden Bombenangriff auf die Stadt zum Opfer gefallen. Die verbleibenden Reste wurden im April 1945 zerstört.

In den Monaten danach wurden die Versand- und Empfangsgüter behelfsmäßig in Neckarsulm und Jagstfeld verarbeitet. Am 1. Oktober 1945 lief der Güterverkehr in Heilbronn wieder an. Er mußte jedoch größtenteils unter freiem Himmel abgewickelt werden. Erst vier Jahre später stand ein Behelfsbau zur Verfügung, der jedoch schon bald den schnell steigenden Anforderungen nicht mehr gerecht wurde. Allein das Stückgutaufkommen stieg von 16 000 Tonnen (1946) über 35 000 Tonnen (1947), 45 000 Tonnen (1948), 49 000 Tonnen (1949) auf



Der neue Heilbronner Bahnhof (1958; Kat. 158)

52000 Tonnen (1951). Deshalb erhielt Heilbronn eine neue Güterabfertigungshalle, die am 28. März 1952 übergeben und drei Tage später in Betrieb genommen wurde. Der mit Wasch- und Aufenthaltsräumen ausgestattete Komplex zählte zum Zeitpunkt der Eröffnung zu den modernsten seiner Art im Bundesgebiet.

Der endgültige Wiederaufbau des Empfangsgebäudes ließ noch einige Jahre länger auf sich warten. Noch 1946 blieb den Bahnreisenden oft nichts anderes übrig, als über die großen Trümmer zu steigen, die noch überall herumlagen. 1949/1950 entstand ein dreigeschossiger Bauteil mit provisorischer Fahrkartenausgabe. Erst 1958 konnte sich Heilbronn über die Einweihung eines neuen – dritten – Empfangsgebäudes freuen. Es entstand auf dem Platz seines Vorgängers, erinnerte jedoch im Baustil in keiner Weise an den zweiten Bau. Das Gebäude ist für die damalige Zeit sehr großzügig geplant. Es zerfällt äußerlich in zwei Teile: links ein Stahlbetonbau mit der 40 Meter langen Empfangshalle und zwei Sandsteinteilen, rechts ein baulich neutraler Teil.

Bereits vier Jahre später erlebte der Heilbronner Bahnhof sein erstes großes Fest: Die Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Schwäbisch Hall feierte ihr 100jähriges Bestehen. Die Bundesbahn setzte am Sonntag, dem 5. August, einen Jubiläumssonderzug mit Salonwagen ein, mit dem die Heilbronner Verwaltungsspitze nach Schwäbisch Hall reiste. Dort empfingen die Haller Bürger und

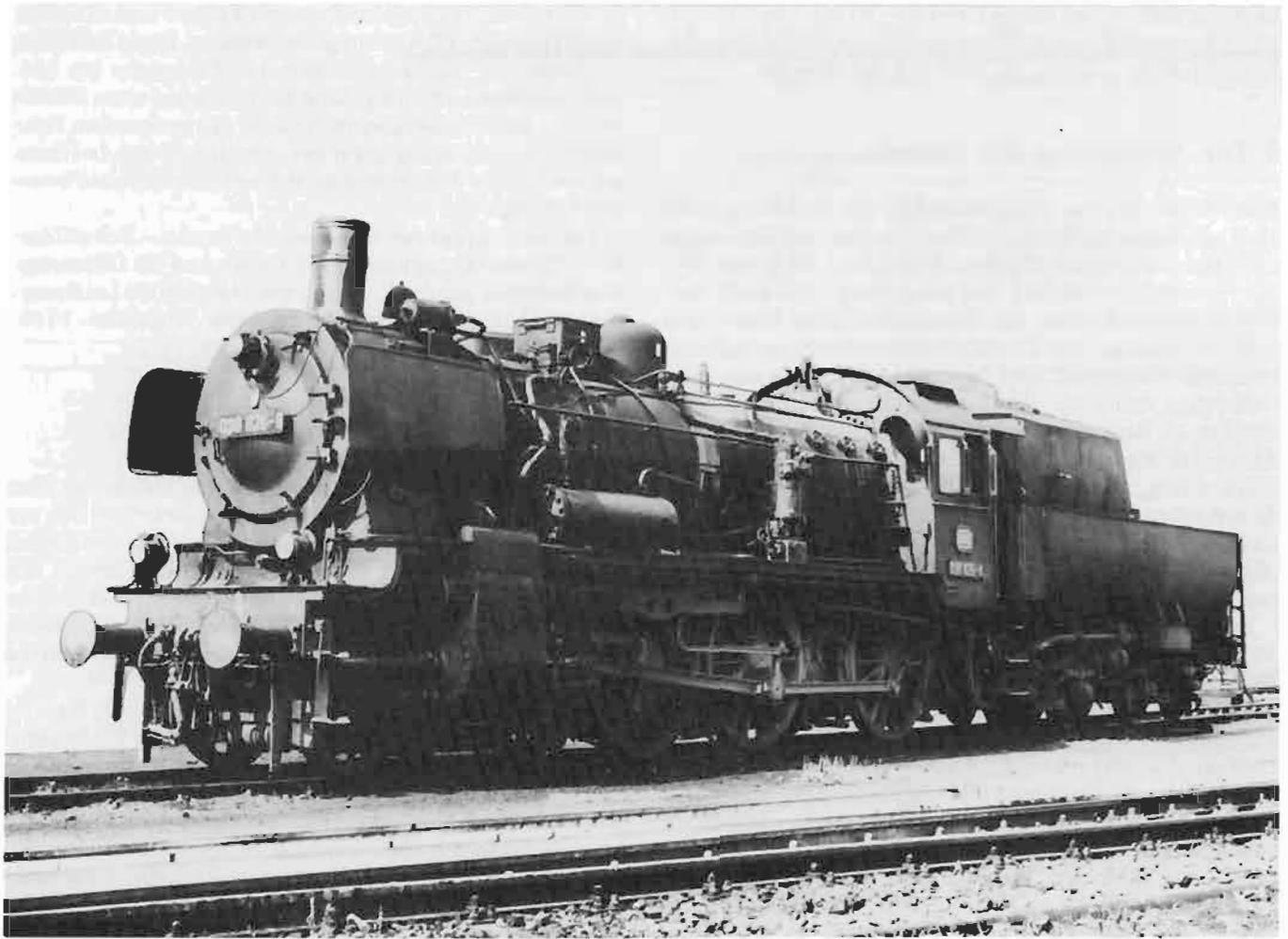
Stadtväter den Sonderzug. In Schwäbisch Hall öffnete für eine Woche eine Eisenbahn-Modellausstellung ihre Pforten, außerdem wurde auf den Stufen von St. Michael Goethes „Egmont“ aufgeführt.

Der Weinsberger Tunnel bereitete seit Baubeginn Schwierigkeiten. Die Serie der Reparaturen riß nie ab. Deshalb stand immer wieder seine Stilllegung zur Debatte. Nach dem Zweiten Weltkrieg erwiesen sich so viele Ausbesserungsarbeiten als notwendig, daß ein tunnelfreier Neubau der Strecke über Binswangen und Erlenbach nicht teurer gewesen wäre als die Reparatur. Da die Instandsetzungskosten jedoch auf mehrere Jahre verteilt werden konnten, die Neubaukosten dagegen sofort hätten bezahlt werden müssen, entschied sich die Bahn für die Reparatur.

Im September 1973 fanden wieder einmal Um- und Ausbesserungsbauten im Weinsberger Tunnel statt. Dabei wurden die Gleise abgesenkt, um den Betrieb mit elektrischen Lokomotiven zu ermöglichen. Gleichzeitig verfügte die Bundesbahndirektion in Stuttgart, daß zumindest planmäßig die Züge von Heilbronn in Richtung Schwäbisch Hall nicht mehr mit Dampflokomotiven bespannt werden sollten. Der offizielle Abschied vom Dampflokalzeitalter im Betriebswerk Heilbronn erfolgte am 20. Mai 1974. Die letzte Fahrt einer Dampflokomotive vom



Das Ende der Dampflokalzeit (1974; Kat. 162)



Dampflokomotive der Baureihe 38 (Kat. 155)

Betriebswerk Heilbronn führte am 24. Mai des gleichen Jahres mit dem N 4782 von Heilbronn nach Eppingen. Je nach Gewicht des Zuges verfeuerte der Heizer zwischen Heilbronn und Hall ein bis anderthalb Tonnen Kohle. Eine ungeheuer harte und schwere Arbeit. Eine Diesellok mit leichtem Personenzug verbraucht etwa 200 Liter Treibstoff, bei einem schweren Güterzug liegen die Zahlen wesentlich höher.

In den Dreißigerjahren verkehrten Lokomotiven der Baureihe 58 (für schwere Güterzüge), 57 (für leichte Güterzüge), 18 und 38 (für Reisezüge) und 75 (für leichte Personenzüge). Nach dem Zweiten Weltkrieg waren hauptsächlich die Baureihen 50, 51 und 52 (für leichte Güterzüge), 44 (für schwere Güterzüge), 75 (für leichte Personenzüge), 38 (für schwere Personenzüge) und 18er (für Schnellzüge) eingesetzt. Heute sind die Züge haupt-

sächlich mit Diesellokomotiven der Baureihen 215 und 218, aber auch 211 und 212 bespannt. Die ersten Diesellokomotiven verkehrten ab 1958 auf der Strecke.

9. Die Auslastung der Strecke

Nach Eröffnung der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall pendelten täglich acht Personen- und vier Güterzüge zwischen den beiden Städten. Diese Zahl blieb fast drei Jahrzehnte unverändert und stieg dann 1890 nach dem zweigleisigen Ausbau der Strecke auf zehn Reise- und sechs Güterzüge. Um die Jahrhundertwende verkehrten zwischen Heilbronn und Hall täglich insgesamt zehn Güterzüge, zwischen der Neckarstadt und Öhringen zusätzlich 17 Reisezüge und ein gemischter Zug. Auf dem Abschnitt Öhringen – Waldenburg waren zwölf, zwischen Waldenburg und Hall zehn Reisezüge unterwegs. Vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges erhöhte sich bei unveränderter Güterzugfrequenz die Zahl der Personenzüge zwischen Heilbronn und Öhringen auf 23 und von dort nach Hall auf 20.

In Heilbronn stiegen in dieser Zeit jährlich über 2 Millionen Menschen aus oder ein, 1,5 Millionen davon am Hauptbahnhof und 300 000 am Karlstor. In Weinsberg betrug die Zahl der ankommenden oder abfahrenden Personen etwa 226 000, in Öhringen 152 000 und in Hall 185 000.

Das Jahresaufkommen der empfangenen und abgesandten Güter wuchs kontinuierlich an. In Heilbronn, wo verschiedene Eisenbahnlinien zusammenliefen, erreichte es vor 1914 den Bereich von 700 000 Tonnen, in Weinsberg handelte es sich um 17 000, in Öhringen um 48 000 und in Hall um 93 000 Tonnen. In Heilbronn wurden insbesondere Metallwaren und Getreide umgeschlagen, aber auch fast 8 000 Tonnen Kaffee, Kakao und Tee. In Weinsberg dominierten Holz und Wein, in Öhringen Getreide und Vieh und in Hall Salz, gebrannte Steine und Vieh.

Während für die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen keine verwertbaren Zahlen vorliegen, sind die Jahre ab 1946 gut dokumentiert. Nach dem Zusammenbruch schnellte die Zahl der verkauften Fahrkarten in Heilbronn bis auf fast 640 000 im Jahr 1950 empör, während

in Weinsberg 104 000, in Öhringen 140 000 und in Schwäbisch Hall 158 000 Karten gelöst wurden. Diese Zahl stieg in Heilbronn ungeachtet kleinerer Einbrüche bis 1965 auf 750 000 an und ging dann bis heute auf etwa 500 000 zurück. In Weinsberg sank die Zahl der verkauften Fahrkarten ab 1950 ständig auf heute knapp 70 000, in Öhringen auf unter 70 000 und in Schwäbisch Hall auf etwas über 50 000.

Zur Zeit verkehren zwischen Heilbronn – Schwäbisch Hall-Hessental täglich ca. 30 Reise- und 30 Güterzüge. Das bedeutet ein Aufkommen von etwa 30 000 Leistungstonnen bei einer Nettoladung von ungefähr 10 000 Tonnen.

10. Ein Blick in die Zukunft

Heute verbindet die Eisenbahnlinie von Heilbronn über Schwäbisch Hall nach Crailsheim ein wirtschaftlich unterschiedlich strukturiertes Gebiet innerhalb der Region Franken und berührt das Oberzentrum Heilbronn, die Mittelzentren Öhringen, Schwäbisch Hall und Crailsheim sowie die Kleinzentren Weinsberg, Willsbach, Bretzfeld, Neuenstein und Ilshofen. Parallel zur Schiene verläuft die Bundesautobahn A 6.

Die Strecke von Heilbronn nach Schwäbisch Hall ist nicht elektrifiziert. Die Durchführung dieser Maßnahme wäre trotz der hohen Investitionskosten für die gesamte Region wünschenswert, um den Personen- und Güterverkehr zu beschleunigen. Der Abschnitt von Heilbronn nach Schwäbisch Hall wurde auch nicht in die derzeitigen Planungen für den Interregio-Verkehr aufgenommen, mit dem die Bundesbahn in einem Zweistundentakt das Intercity-Netz ab 1988 schrittweise ergänzen will. Für Stückgutverkehr sind die Bahnhöfe in Heilbronn, Öhringen, Schwäbisch Hall und Crailsheim ausgerüstet, für den Wagenladungsverkehr stehen 13 Tarifpunkte zur Verfügung. An das Inter-Cargo-Netz, das alle wichtigen Industriezentren der Bundesrepublik verbindet, ist der Heilbronner Hauptbahnhof direkt angeschlossen. Öhringen wird von Heilbronn, Crailsheim von Stuttgart-Untertürkheim aus beliefert. Für den Personenverkehr fahren auf dem Streckenabschnitt Heilbronn – Schwäbisch Hall – Crailsheim zur Zeit täglich

Zeitraum	1879/80	1884/85	1890	1894/95	1900	1905	1910	1912	
	<i>Winter</i>	<i>Winter</i>	<i>Sommer</i>	<i>Winter</i>	<i>Sommer</i>	<i>Sommer</i>	<i>Sommer</i>	<i>Sommer</i>	
HEILBRONN HBF	beide Richtungen, insgesamt								
	8 Rz - <u>4 Gz</u> 12 Z	8 Rz - <u>4 Gz</u> 12 Z	10 Rz - <u>6 Gz</u> 16 Z	10 Rz - <u>6 Gz</u> 16 Z	17 Rz 1 Mz <u>10 Gz</u> 28 Z 	17 Rz 1 Mz <u>10 Gz</u> 28 Z 	23 Rz - <u>12 Gz</u> 35 Z 	23 Rz - <u>10 Gz</u> 33 Z 	
WILLSBACH									
					17 Rz 1 Mz <u>10 Gz</u> 28 Z 	17 Rz 1 Mz <u>10 Gz</u> 28 Z 	23 Rz - <u>12 Gz</u> 35 Z 	23 Rz - <u>10 Gz</u> 33 Z 	
ÖHRINGEN									
					10 Rz <u>6 Gz</u> 16 Z	12 Rz <u>10 Gz</u> 22 Z 	14 Rz <u>10 Gz</u> 24 Z 	17 Rz <u>12 Gz</u> 29 Z 	20 Rz <u>10 Gz</u> 30 Z 
WALDENBURG									
						10 Rz <u>10 Gz</u> 20 Z 	12 Rz <u>10 Gz</u> 22 Z 	17 Rz <u>12 Gz</u> 29 Z 	20 Rz <u>10 Gz</u> 30 Z 
SCHWÄBISCH HALL									

Z = Züge · Rz = Reisezüge · Gz = Güterzüge · Mz = gemischte Züge

Zugfrequenz zwischen Heilbronn und Schwäbisch Hall

zwei Schnellzugpaare zwischen Nürnberg und Saarbrücken sowie neun regionale Eilzüge und 21 Nahverkehrszüge. Die Schnellzüge halten nur in Heilbronn, Crailsheim und Schwäbisch Hall, während die Eilzüge zusätzlich Weinsberg, Neuenstein und Waldenburg bedienen.

In den vergangenen Jahren führte die Bundesbahn auf dieser Strecke zahlreiche Modernisierungs- und Verbesserungsmaßnahmen durch. So wurden seit 1958 zwischen Heilbronn und Schwäbisch Hall 18 von 34 Bahnübergängen beseitigt, weitere sollen folgen. Zur Erhöhung der Sicherheit dienen auch die neuen Drucktasten-Stellwerke, die inzwischen auf den Bahnhöfen Heilbronn, Öhringen, Waldenburg und Schwäbisch Hall in Betrieb sind.

Im Zusammenhang mit dieser Modernisierungsmaßnahme werden die mechanischen Formsignale durch Lichtsignale ersetzt.

Am Weinsberger Tunnel erfolgten immer wieder Ausbesserungsarbeiten, zuletzt in den Jahren 1973 bis 1975. 1988 und 1989 wird schadhaftes Mauerwerk durch Spritzbeton ersetzt werden müssen. Damit schließt sich der Kreis der historischen Untersuchung über die Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Schwäbisch Hall. Die geologische Formation des Keupermergels mit Gipsbänken wird die Serie der Ausbesserungsarbeiten am Weinsberger Tunnel, die schon vor dessen Fertigstellung begann, auch in Zukunft nicht abreißen lassen.

B KATALOGTEIL

Siglenverzeichnis

Zeittafel

BBDS	Bundesbahndirektion Stuttgart	1825	Erste Dampfeisenbahn der Welt in Nordengland (Stockton – Darlington)
BM	Bahnmeisterei		
BPKB	Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz Berlin	1835	Erste deutsche Eisenbahn (Nürnberg-Fürth)
BW HN	Bahnbetriebswerk Heilbronn	1843	Ein Gesetz regelt den Aufbau von württembergischen Eisenbahnlinien
DB	Deutsche Bundesbahn		
DBA	Daimler-Benz-Archiv	1845	Erste Eisenbahn in Württemberg (Cannstatt – Untertürkheim)
ECH	Eisenbahnclub Heilbronn		
EAS	Gemeindearchiv Eschenau	1848	Die Eisenbahn erreicht Heilbronn
FM	Fernmeldemeisterei	1850	Mit der Vollendung der Geislinger Steige ist die Schienenverbindung zwischen Heilbronn und Friedrichshafen geschlossen
GA	Gemeindearchiv		
Hbf	Hauptbahnhof		
HN	Heilbronn	1858	Ein weiteres württembergisches Eisenbahngesetz legt u. a. den Bau der Strecke Heilbronn – Hall fest
HStAS	Hauptstaatsarchiv Stuttgart		
HV(WFr)	Historischer Verein für Württembergisch Franken	1859	Beginn der Bauarbeiten an der Strecke Heilbronn – Hall mit dem Weinsberger Tunnel
HZN	Hohenlohe-Zentralarchiv Neuenstein		
LB	Ludwigsburg	1862	Abschluß der Bauarbeiten und Einweihung der Strecke. In der Folgezeit ständige Reparaturen am Weinsberger Tunnel
MBG	Maschinenbaugesellschaft		
MVTB	Museum für Verkehr und Technik Berlin		
Nbg	Nürnberg	1865	Täglich verkehren acht Personen- und vier Güterzüge zwischen Heilbronn und Hall
Öh	Öhringen		
PFMS	Post- und Fernmeldemuseum Stuttgart	1887/88	Zweigleisiger Ausbau von Eppingen über Heilbronn und Hall nach Crailsheim
RADB	Regionalabteilung der Bundesbahn		
SHA	Schwäbisch Hall	1896	Einrichtung der Stationen Karlstor, Ellhofen und Affaltrach
StA	Stadtarchiv		
StAL	Staatsarchiv Ludwigsburg	1901	Einrichtung der Station Sülzbach
Stgt	Stuttgart	1912	Zwischen Heilbronn und Hall sind täglich zehn Güter- und 20 bis 23 Personenzüge eingesetzt
VM Nbg	Verkehrsmuseum Nürnberg		
Wb	Weinsberg		
WLBS	Württembergische Landesbibliothek Stuttgart	1944/45	Schwere Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg
		1958	Einweihung des neuen Heilbronner Hauptbahnhofs und erste Diesellokomotive
		1962	Hundertjahrfeier der Strecke Heilbronn – Hall
		1974	Ende der Dampflokzeit
		1985	Etwa 60 Güter- und Personenzüge befördern täglich ca. 30 000 Leistungstonnen zwischen Heilbronn und Schwäbisch Hall

1. Die Anfänge der Eisenbahn

1 Württemberg zu Beginn des 19. Jahrhunderts

Repro aus: Historischer Atlas Baden-Württemberg Karte VII. 2

Durch das Wirken Napoleons geriet zu Beginn des 19. Jahrhunderts das bunte deutsche Staatensystem in Bewegung. Der Reichsdeputationshauptschluß im Jahre 1803 brachte das Ende der Selbständigkeit vieler deutscher Territorien, von denen es insgesamt fast 2000 gegeben hatte. So fielen z. B. die Reichsstädte Hall und Heilbronn an Württemberg. In diesen Jahren verdoppelte das alte Herzogtum seine Fläche, und das Herrscherhaus erhielt 1806 den Königstitel. Das junge Königreich stellte sich schnell als sehr inhomogenes Gebilde heraus. Folglich sahen es die Regenten als eine ihrer wichtigsten Aufgaben an, das Land innerlich zusammenzuschließen. Als Instrument dazu diente u. a. die Verkehrspolitik, die den Ausbau eines Straßennetzes mit Stuttgart als Zentrum verfolgte. Gleichzeitig sollte die verkehrstechnische Erschließung auch die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes heben.

2 König Wilhelm I.

um 1839
StA Stgt B 2112

In der Regierungszeit König Wilhelms I. entstand das württembergische Eisenbahnwesen. Als er 1816 den Thron bestieg, war dieses neue Verkehrsmittel noch nicht erfunden. 1864 – im Todesjahr des Königs – beförderte die württembergische Staatseisenbahn auf einem Streckennetz von mehr als 500 Kilometern 1 Million Tonnen Güter und 5 Millionen Personen. Das entspricht im Durchschnitt fast drei Eisenbahnfahrten pro Einwohner.

Schon aus diesen wenigen Angaben ist ersichtlich, daß König Wilhelm I. bei der Entwicklung des Eisenbahnwesens in Württemberg eine ganz entscheidende Rolle gespielt hatte. Er besaß eine glückliche Hand bei der Aus-

wahl seiner Berater und bewies bei den Grundsatzentscheidungen den notwendigen Weitblick. Der Stahlstich von Stirnbrand stellt den Monarchen etwa im Jahre 1839 dar, also kurz bevor die wichtigsten Eisenbahnentscheidungen fielen.

3 Holzgleise im Bergwerk

1556
Repro aus: Agricola, Berg- und Hüttenwesen, S. 301

Bereits im 16. Jahrhundert sind Holzschienen bezeugt. Sie fanden im Bergwerkswesen Verwendung. In kleinen Wagen wurde durch menschliche Muskelkraft Material aus den Stollen heraustransportiert. Besonders Kinder und Jugendliche mußten diese schwere Arbeit verrichten, da die Gänge in den Bergwerken für Erwachsene oftmals zu eng angelegt waren. Natürlich wurden, wenn genügend Platz zur Verfügung stand, auch Tiere als Zugkräfte eingesetzt.

Die Schienen boten den Vorteil, daß der Wagen ohne Aufwand zu lenken und steuern war. Da sie aus Holz bestanden, bedeutete ihre Herstellung auch keinen zu großen Aufwand. Das Holzmaterial wies jedoch durch schädliche Witterungseinflüsse und mechanische Beanspruchung keine sehr hohe Lebensdauer auf. Trotzdem wurde erst Ende des 18. Jahrhunderts die Idee der Metallschienen verwirklicht.

4 Die Pferdeeisenbahn Budweis–Linz

1832
Repro: StA HN

Nach der Konstruktion von widerstandsfähigen Metallschienen lag es nahe, auch Kutschen auf solchen Gleisen laufen zu lassen. Durch einen einfachen Umbau der Räder entstand die Pferdeeisenbahn. Eine der bekanntesten dieser Bahnen verkehrte zwischen Budweis und Linz. Sie konnte zwar weder mehr Personen noch mehr Gepäck

transportieren als die herkömmlichen Kutschen, das Reisen auf Eisenschienen gestaltete sich aber wesentlich bequemer als auf den oft holprigen Landstraßen. Die Kombination von Pferd und Schiene erfreute sich bei innerstädtischen Straßenbahnen noch lange großer Beliebtheit.

5 George Stephenson (1781–1848)

Um 1840
Repro: StA HN

Nachdem James Watt seine Dampfmaschine erfunden und bis 1781 perfektioniert hatte, war – neben der Metallschiene – eine weitere wichtige Voraussetzung geschaffen, die schließlich zur Konstruktion von leistungsfähigen

zu Nr. 5



Dampflokomotiven führte. Eine fahrbare Dampfmaschine sollte die Pferde als Zugtiere für Schienenfahrzeuge überflüssig machen. Zu Anfang des 19. Jahrhunderts beschäftigten sich verschiedene Erfinder mit dieser Idee. Es war der Engländer George Stephenson, dem als erstem die Konstruktion einsatzfähiger Lokomotiven gelang. Er ging deshalb als bedeutender Eisenbahnkonstrukteur in die Geschichte ein.

Stephenson entstammte einer Bergbaufamilie. Er setzte Dampfmaschinen zunächst zur Förderung von Kohle aus den Gruben ein. Im nächsten Schritt ersann er auch eine Möglichkeit, mit Hilfe der Dampfkraft die Kohle von der Förderstelle zum Schiffsverladeplatz zu transportieren. Dazu entwickelte er eine fahrbare Dampfmaschine, die er „Locomotion“ nannte. Später plante und baute er verschiedene Eisenbahnlinien und die zu seiner Zeit leistungsfähigsten Lokomotiven.

6 Die Eisenbahnlinie Stockton–Darlington

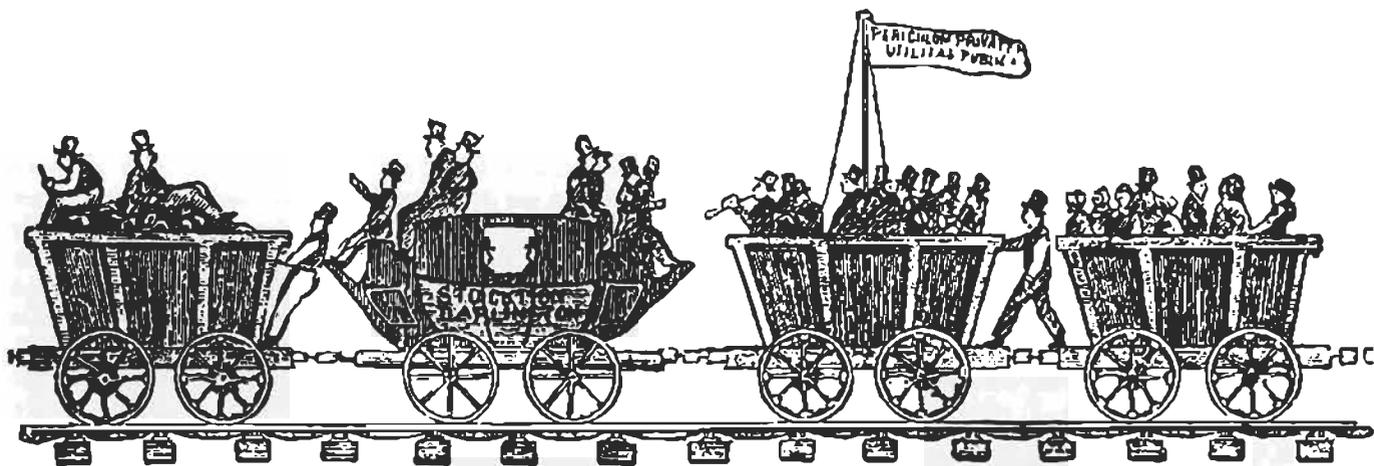
1825
Repro: StA HN

Die erste Eisenbahnlinie, die Stephenson (Nr. 5) gebaut und 1825 vollendet hatte, verband das nordenglische Kohlerevier Darlington mit dem 39 Kilometer entfernten Verladehafen in Stockton. Stephensons „Locomotion“ bewegte 34 Wagen, was bisher noch niemals in der Menschheitsgeschichte möglich gewesen war. Die Schienenanlage war jedoch keineswegs nur den Dampfmaschinen vorbehalten. Auch privat betriebene Pferdeeisenbahnen durften gegen Gebühr darauf verkehren, die Dampfmaschinen genossen jedoch Vorfahrt. 1826 bis 1830 erbaute der große Eisenbahningenieur die 48 Kilometer lange Strecke von Liverpool nach Manchester.

7 Die Überwindung von Steigungsstrecken

1825
Repro: StA HN

Gerade in der Anfangszeit der Eisenbahnbauten erwiesen sich die Steigungsstrecken als problematisch für die Konstrukteure. Die Lokomotiven brachten nicht genug Lei-



zu Nr. 6

stung und waren zu leicht gebaut, um größere Lasten einen Anstieg hinaufziehen zu können. Auf der Strecke zwischen Darlington und Stockton (Nr. 6) mußte Stephenson (Nr. 5) fünf Steigungsstrecken überwinden. Dieses Problem löste der englische Konstrukteur mit Hilfe von ortsfesten Dampfmaschinen. Über Seilzüge wurden die Wagen den Berg heraufgezogen.

Auch das Königreich Württemberg sah sich aufgrund seiner Topographie beim Eisenbahnbau an verschiedenen Stellen dazu genötigt, beträchtliche Steigungen zu überwinden. Besondere Schwierigkeiten bereitete der Ostabhang der Alb bei Geislingen. Auch hier dachten die Konstrukteure zwei Jahrzehnte später zunächst an einen Seilzug, der sich am Vorbild Stockton–Darlington orientierte. Da sich Seilzüge jedoch sehr schnell als äußerst unpraktisch herausstellten, ersannen die Ingenieure mit der Zahnradbahn noch eine andere Methode, steile Strecken zu bewältigen. Diese Variante findet sich auch heute noch insbesondere bei Klein- und Nebenbahnen.

8 Englische Parlamentsdebatte über die Eisenbahnlinie Liverpool–Manchester

1825

Repro aus: Fürst, Eisenbahn, S. 131–135

Das Beispiel der Eisenbahnlinie von Stockton nach Darlington hatte die Gegner dieses neuen Transportmittels

keineswegs überzeugt. Stephenson schlug von vielen Seiten Ablehnung entgegen. Einige Auszüge aus dem Protokoll einer englischen Parlamentsdebatte im Jahre 1825 über den Bau der Eisenbahnlinie von Liverpool nach Manchester verdeutlichen die gegen die „Dampfrosse“ vorgebrachten Argumente. Die Einwände saßen hauptsächlich mit wirtschaftlichen und gesundheitlichen

Fragen an den Konstrukteur Stephenson

„Nehmen wir an,“ sagte ein Ausschußmitglied, „es komme bei einer Geschwindigkeit von 14 oder 16 Kilometern eine Kuh der Maschine in den Weg. Glauben Sie nicht, daß das recht peinlich sein würde?“ — „In der Tat,“ war die Antwort, „recht peinlich... für die Kuh!“

„Werden die Pferde auf der Landstraße nicht scheu werden,“ fragte ein anderer, „wenn sie den rotglühenden Schornstein sehen?“ — „Ich hoffe,“ antwortete Stephenson, „die Pferde werden denken, daß der Schornstein nur rot angestrichen sei und werden ruhig bleiben.“

Aspekten. Die Eisenbahn, so befürchteten viele, werde zahlreiche Gewerbezweige von Sattlern über Kutscher und Gastwirte bis zu Pferdezüchtern zugrunde richten. Außerdem werde sie aufgrund ihrer ungeheuren Geschwindigkeit von 20, 30 oder gar noch mehr Kilometern pro Stunde schwere Gehirnschädigungen bei den Mitreisenden verursachen und auch in der Nähe befindliche Menschen und Tiere erschrecken bzw. zum Wahnsinn treiben.

Schlußrede des Abgeordneten Sir Isaac Coffin

„Für jeden muß es höchst unangenehm sein,“ führte er aus, „eine Eisenbahn unter seinem Fenster zu haben. Und was soll, so frage ich, aus allen jenen werden, die für Herstellung und Verbesserung der Landstraßen ihr Geld hergegeben haben? Was aus denen, die auch ferner wie ihre Vorfahren zu reisen wünschen, das heißt in ihren eigenen oder gemieteten Wagen, die es bald nicht mehr geben wird? Was aus Sattlern und Herstellern von Kutschen, aus Wagenbesitzern und Kutschern, Gastwirten, Pferdezüchtern, Pferdehändlern? Weiß das Haus auch, welchen Rauch, welches Geräusch, Geziß und Gerassel die rasch vorüberziehenden Lokomotiven verursachen werden? Weber das auf dem Feld pflügende, noch das auf den Triften weidende Vieh wird diese Ungeheuer ohne Entsetzen wahrnehmen. Die Eisenpreise werden sich mindestens verdoppeln, wenn die Vorräte an diesem Metall, was wahrscheinlich ist, nicht ganz und gar erschöpft werden. Die Eisenbahn wird der größte Unfug sein, sie wird die vollständige Störung der Ruhe und des körperlichen sowohl wie des geistigen Wohlbefindens der Menschen bringen, die jemals der Scharfsinn zu erfinden vermochte.“

9 Die Eisenbahn stört die Ruhe auf dem Lande

19. Jahrhundert
Repro: StA HN

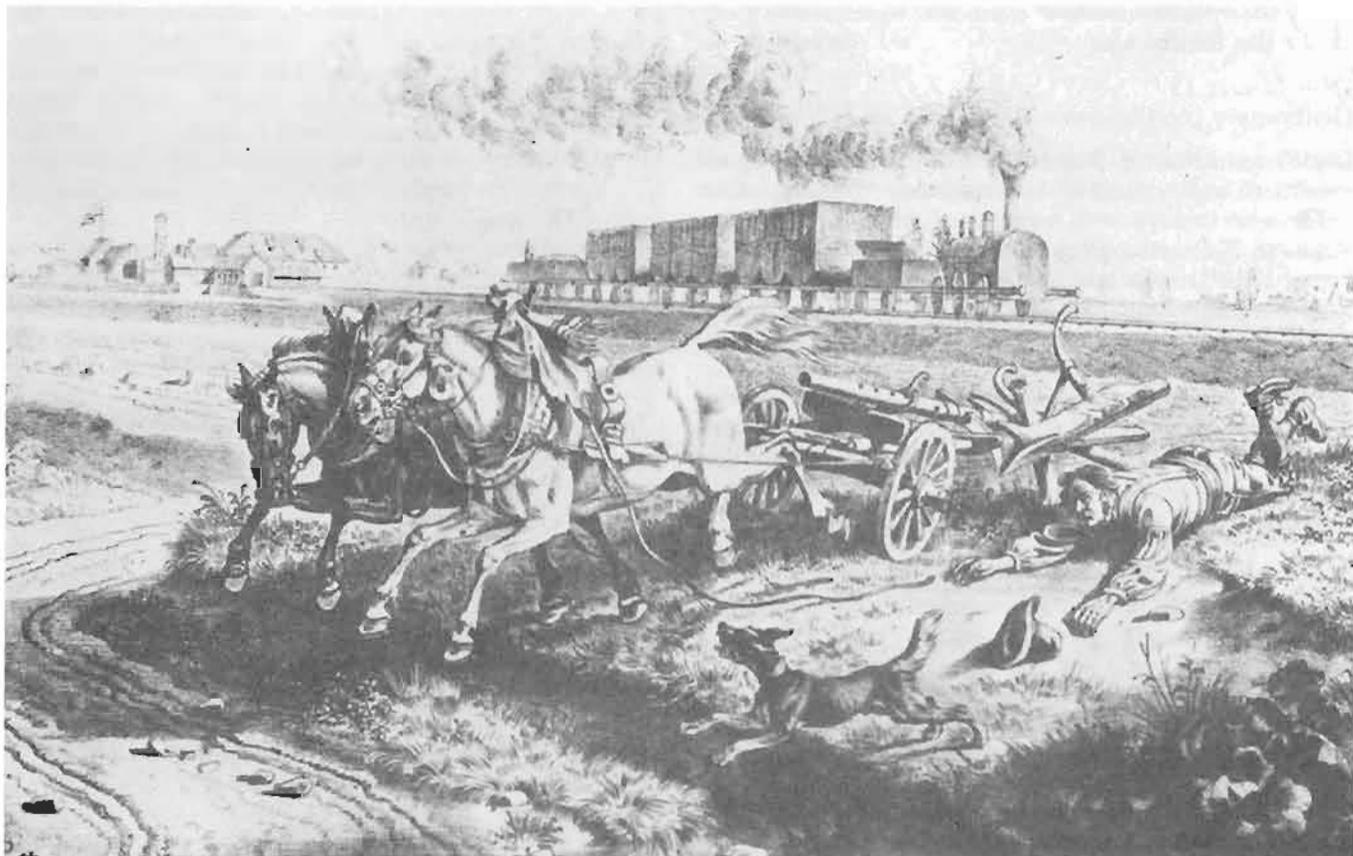
Darstellungen von Szenen mit Pferden oder anderen Tieren, die vor der Dampfeisenbahn scheuen, entstanden in der Frühphase dieses Verkehrsmittels häufig. Die Rosse flohen mit weit aufgerissenen, furchterfüllten Augen vor ihrer stählernen, dampf- und feuerspeienden Konkurrenz. Daß dabei der Wagenlenker die Kontrolle verlor und zu Schaden kam, ist ebenso selbstverständlich wie die Tatsache, daß bei einer solchen Flucht der Tiere auch das Gefährt beschädigt wurde. Aus solchen drastischen Darstellungen spricht die klare Ablehnung der Landbevölkerung gegenüber der Dampfeisenbahn.

10 Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth am 7. Dezember 1835

BPKB B 1763/87

Trotz der weitverbreiteten Skepsis war der Siegeszug der Eisenbahnen nicht mehr aufzuhalten. Zehn Jahre nach der ersten Dampfeisenbahn der Welt von Stockton nach Darlington (Nr. 6) eröffnete in Deutschland am 7. Dezember 1835 eine erste Eisenbahnlinie. Sie verband Nürnberg und Fürth. Der Kupferstich von Wießner nach einer Zeichnung von Heideloff veranschaulicht das vielbeachtete Ereignis. Gezogen von der berühmten Adler-Lokomotive, bewegt sich ein Eisenbahnzug unter großer Anteilnahme der Bevölkerung aus der Stadt hinaus. Zahlreiche Schaulustige sind zu Fuß, zu Pferd oder auch mit der Kutsche herbeigeströmt. Dem Anlaß entsprechend tragen sie festliche Kleider, manche sogar einen Zylinder. Teilweise muß das Militär die Zuschauer zurückhalten, als der Zug mit den offenen Wagen vorbeifährt.

Die Einweihung der Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth erregte überall in Deutschland großes Aufsehen. Es bildeten sich in den Tagen und Wochen danach verschiedene lokale Eisenbahngesellschaften, die Geld zum privaten Bau des neuen Verkehrsmittels zusammentrugen. Besondere Bekanntheit erlangten die Ulmer und die Stuttgarter Eisenbahngesellschaft.



zu Nr. 9

11 Aufruf an die Bürger Heilbronn und Umgebung zur Zeichnung von Eisenbahnaktien

1836 Januar 5
StA Wb A 801

Das bei der Eröffnung der Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth im Dezember 1835 ausgebrochene Eisenbahnfieber griff auch auf Heilbronn über. Stadtschultheiß Titot und Kaufmann Reuß gelang es am 3. Januar 1836 bei Verhandlungen mit der Stuttgarter und der Ulmer Eisenbahngesellschaft, eine Eisenbahnverbindung von der Landeshauptstadt nach Heilbronn in deren Pläne mit aufzunehmen. Da Bau und Betrieb auf privater

Basis geplant waren, mußte das Projekt auch aus privaten Mitteln bezahlt werden. Den Verantwortlichen schien dabei eine Aktiengesellschaft die beste Finanzierungsform zu sein. Deshalb erging am 5. Januar 1836 der Aufruf an die Bevölkerung, sich bei einer Versammlung am Sonntag, dem 10. Januar 1836, um 14 Uhr im Heilbronner Gasthof Sonne einzufinden, sich dort über die Eisenbahnangelegenheit unterrichten zu lassen und danach möglichst viele Aktien zu zeichnen. Das Flugblatt enthält übrigens einen Druckfehler. Offensichtlich hatte sich der Setzer im Laufe des Jahres 1835 so an diese Zahl gewöhnt, daß er sie auch noch im Januar des folgenden Jahres verwendete.

12 Der Heilbronner Kaufmann Reuß wirbt für die Eisenbahn

1836 Januar 18
Heilbronner Intelligenzblatt S. 56

Das Flugblatt vom 5. Januar 1836 (Nr. 11) verfehlte trotz des falsch aufgedruckten Datums seine Wirkung nicht. Zahlreiche Interessierte versammelten sich im Gasthof Sonne in Heilbronn. Dort hielt Kaufmann Reuß ein eindringliches Grundsatzreferat über die zukünftige Bedeutung der Eisenbahn. Er wollte damit die Anwesenden davon überzeugen, daß eine Investition in Eisenbahnaktien lohnend sei.

Da die erste deutsche Eisenbahn erst einen Monat vorher ihre Fahrten aufgenommen hatte (Nr. 10), konnte

zu Nr. 11

Württembergische Eisenbahn-Angelegenheit.

In Folge der von den Deputirten des unterzeichneten Comité's in den letzten Tagen zu Stuttgart gepflogenen Unterhandlungen laßt dasselbe alle diejenigen Bewohner der hiesigen Stadt und namentlich auch der Umgegend, welche für die Sache der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft Interesse haben, ein, sich am Sonntage den 10. Januar Nachmittags zwei Uhr im Saale des Gasthofs zur Sonne dahier einzufinden, um einen Bericht über den bisherigen Gang dieser Angelegenheit zu vernehmen.

Dieser Bericht wird die Gründe darlegen, welche eine möglichst zahlreiche Unterzeichnung von Actien, wozu einige Listen bei der Versammlung angelegt sein werden, jetzt schon sehr rathsam und wünschenswerth erscheinen lassen. Zugleich wird durch die anwesenden Actien-Neher die Wahl eines neuen provisorischen Ausschusses zc. statt finden.

Heilbronn, den 5. Januar 1836.

Der bisherige provisorische Ausschuss für Württembergische Eisenbahn-Angelegenheiten in Heilbronn.

Reuß keine Rentabilitätsberechnungen vorweisen. Um trotzdem die wirtschaftliche Notwendigkeit und Nützlichkeit der Eisenbahn glaubhaft machen zu können, führte er den potentiellen Geldgebern vor Augen, welche Verluste sie beim Ausbleiben der Eisenbahn hinnehmen müßten. Er sagte voraus, daß dann dem Handel, Gewerbe und Verkehr im Heilbronner Raum keine gute Zukunft mehr bevorstünde.

Die von Reuß vorgetragenen Argumente zeigten große Wirkung. Nachdem die Stadt Heilbronn die beträchtliche Summe von 150000 Gulden bereitgestellt hatte, unterzeichneten nach der Rede des Kaufmanns zahlreiche Interessierte zusammen 8321 Aktien im Wert von jeweils 100 Gulden.

In der Folgezeit kam immer mehr Geld zusammen, trotzdem blieb der Eisenbahnbau zunächst Wunschdenken. Da der württembergische König die Eisenbahn – durchaus in weitsichtiger Weise – u. a. als Instrument zur Zusammenklammerung seines Landes und zur Ausrichtung auf die Centrale in Stuttgart einsetzen wollte, lehnte die Regierung alle Anträge von privaten Personen und Institutionen zur Errichtung von Eisenbahnanlagen ab. Das Schienennetz sollte unter der Kontrolle des Staates aufgebaut werden.

13 Friedrich List: ein württembergischer Vordenker in Eisenbahnfragen

1845
StA Stgt B 1878

Noch bevor die erste Eisenbahn der Welt eingeweiht worden war (Nr. 6), hatte der in Reutlingen geborene Tübinger Professor Friedrich List bereits im Jahre 1824 Vorschläge zum Ausbau eines Eisenbahnnetzes formuliert, die bis zu König Wilhelm I. gelangten. Zu diesem Zeitpunkt stand es allgemein noch weitgehend in Zweifel, ob Lokomotiven überhaupt jemals sinnvoll würden eingesetzt werden können. Außerdem versuchte der erste große Eisenbahnkonstrukteur George Stephenson (Nr. 5) lediglich, jeweils zwei bestimmte Punkte mit Schienen zu verbinden. Die Idee einer Vernetzung der Linien, wie sie List vorschwebte, wirkt dagegen geradezu revolutionär. List, den diese Lithographie von Kriehuber zeigt, war in seiner Zeit weit vorausgeeilt. Der geniale Denker, der sich



zu Nr. 13

als Vorkämpfer der deutschen Zolleinigung verdient gemacht hat, eckte in seinem Heimatland an. Wegen „staatsfeindlicher Aufreizung“ wurde der aufrechte Demokrat 1822 sogar zu Festungshaft auf dem Asperg verurteilt. 1825 kam er gegen das Versprechen frei, in die Vereinigten Staaten von Amerika auszuwandern. Dort betätigte er sich als Landwirt, Kohlegrubenbesitzer und Eisenbahnbauer. Er gelangte zu Ansehen und kehrte 1832 als amerikanischer Konsul nach Deutschland zurück.

14 Friedrich List: Das deutsche Eisenbahnwesen

1841

HStAS E 221 Bü 4272

Nachdem Friedrich List von Amerika nach Deutschland zurückgekehrt war, mied er sein Heimatland Württemberg und ließ sich stattdessen in Leipzig nieder. Dort konzipierte er im Jahre 1833 ein deutsches Eisenbahnnetz und veröffentlichte verschiedene Abhandlungen über dieses Thema. Eine dieser Schriften erschien 1841 in Stuttgart und Tübingen im Haus des berühmten Verlegers Cotta, der zu Lists Freunden zählte. Sie trägt den Titel „Das deutsche Eisenbahnwesen“ und fährt mit folgendem Untertitel fort: „... als Mittel zur Vervollkommnung der deutschen Industrie, des deutschen Zollvereins und des deutschen Nationalverbandes überhaupt. (Mit besonderer Rücksicht auf württembergische Eisenbahnen).“

Obwohl aus Württemberg abgeschoben und dort auch nicht gerne gesehen, betonte List doch immer wieder die Wichtigkeit der Eisenbahn gerade für sein Heimatland. Hier war jedoch auch 1841 der Bau einer Eisenbahn noch längst nicht beschlossen, geschweige denn vollendet. Gerade deshalb wurde List nicht müde, die Vorteile der Eisenbahn und des Zollvereins hervorzuheben. Für beide Ideen betätigte sich List als Vorkämpfer. Er bezeichnete sie als „siamesische Zwillinge“ und formulierte: „Zur gleichen Zeit geboren, körperlich aneinandergewachsen, eines Geistes und Sinnes, unterstützen sie sich wechselseitig, streben sie nach einem und demselben großen Ziel, nach Vereinigung der deutschen Stämme zu einer großen und gebildeten, zu einer reichen, mächtigen und unantastbaren Nation.“

Der bärtige Mann mit den gewellten oder gar wirren Haaren, der freien Stirn und der kleinen Brille lebte ab 1837 in Paris und später in Augsburg in ärmlichen Verhältnissen. 1846 setzte er in Kufstein seinem Leben aus Verzweiflung darüber ein Ende, daß seine Ideen von den Herrschenden scheinbar nicht oder zu langsam realisiert wurden.

Die Untervorgesetzten haben mit ihrer
Loyalität das Recht vom 21. Februar 1842
zurückgeführt, dem Kaiser die Eisen-
bahnen zum Gegenstand ihrer Auf-
sicht zu machen, und glücklicherweise
den vorerwähnten Stand der in Frankreich,
Belgien, England und Frankreich
bestehenden Eisenbahnen
folgende Merkmale zur eigenen Auf-
sicht zu geben.

Die von uns besichtigten Eisenbahnen
sind folgende:

Spandau - Meranien,
Königsberg, Köln - Aachen,
Lüttich - Brüssel und Charleroi,
London - Greenwich, London - York-
shire, London - Birmingham, Bir-
mingham - Liverpool, Liverpool -
Manchester, Manchester - Bolton,
Manchester - Leeds, Leeds - York
und Warrington, Warrington - New-
castle.

(Die von uns besichtigten Eisenbahnen sind)

York - Aachen und Birmingham,
London - Bristol (Great Western),
Stafford - Aachen im Nord-Wales, London -
Southampton (South Western), Paris -
Versailles, welche mit hiesigen Eisen-

Nach der Eröffnung der ersten Eisenbahn auf deutschem
Boden (Nr. 10) sollten weitere zehn Jahre verstreichen,
bis auch im Königreich Württemberg das neue Verkehrs-
mittel zum Einsatz kam. Wilhelm I. ließ diesen Schritt
gründlich vorbereiten. Er beauftragte verschiedene Ex-
perten mit der Untersuchung der Frage, inwieweit Eisen-
bahnen für Württemberg nutzbringend seien und ob sie
aufgrund der welligen Topographie überhaupt realisiert
werden könnten.

Zur Förderung des Verkehrs standen drei Möglichkei-
ten zur Debatte: Verbesserung der Landstraßen, Ausbau
der Wasserstraßen und Verlegung von Schienen. Zu-
nächst setzten die Experten auf die Flüsse Neckar und
Donau, deren schiffbare Teile durch Gleise verbunden
werden sollten. An ein Schienennetz im ganzen Land
dachte die politische Führungsspitze noch nicht.

Je mehr das ausländische Eisenbahnsystem heran-
wuchs und je leistungsfähiger die Lokomotiven wurden,
desto positiver fiel auch das Urteil der Fachleute in
Württemberg darüber aus. Um Informationen aus erster
Hand zu erhalten, sandte der württembergische König
z. B. im Februar 1842 Baurat v. Schübler und Kreisbaurat
v. Gundler auf eine mehrmonatige Besichtigungsreise zu
englischen, französischen und belgischen Eisenbahnen.
Im August d. J. legten diese ihren 31 Seiten starken
Bericht vor. Sie begannen mit einer Aufzählung der von
ihnen besuchten Eisenbahnen und mit einer Schilderung
der allgemein in England geltenden Grundsätze beim Auf-
bau dieses neuen Verkehrsmittels. Außerdem gaben sie
Aufschluß über den beim Bau entstandenen Aufwand,
über die laufenden Betriebsausgaben und über die Ein-
nahmen der Bahnen. Daran fügten sie Informationen
über die Lokomotiven und über Erfahrungen beim Eisen-
bahnbetrieb an.

16 ... und in Nordamerika

1842

HStAS E 146 Bü 5927

Aufmerksamkeit erregten bei den staatlichen Stellen
Württembergs auch die Berichte über die Eisenbahnen in
Nordamerika. Hierzu gehörten insbesondere die Schrif-
ten Ritters von Gerstner ab 1836. Als Württemberg in

zu Nr. 15

15 Württemberg informiert sich in England, Frankreich und Belgien ...

1842

Vorlage und Aufnahme: HStAS E 146 III Bü 5927

angeforderte Aufweisung eines 25-jährigen Leibesalters über voll-
ständigen Besitz, gegen einseitige Festhaltung der Anträge. Ein-
seitig über fünfzig gegen einen Geschäftswert von 15. Tausend
zu beschaffen, über Staatsverwaltung abzugeben.

Wie günstig der Anträge. Kapitalverhältnisse auf
Abkündigung der Kauf mitzuzumitteln?

Art. 9.

Einem Person. Unterworfen, über einen Geschäftswert. Gewann-
ten von Reich der Staat mitzuzumitteln, soll die
Verbindlichkeit für Abkündigung an dem Staat nach einer
25-jährigen Leibesalters über vollständigen Besitz sein.

Zu dem Aufweisung auf Abkündigung ist schriftliche Zustimmung
erforderlich.

Zu dem zu beschaffenden einseitigen Anträgen. Kapital,
das abkündigt auf vollständigen Besitz mitzuzumitteln wird,
kann, wenn über Abkündigung von dem Abkäufer eines 50-
jährigen Leibesalters geachtet, ein Geschäftswert bis zu 10.
Tausend gewünscht werden. Ein späteres Abkündigung
sollte kein Geschäftswert mehr sein.

Wesens Minister über Einreichung und über Einreichung
sind mit der Vollendung dieser Gesetze beauftragt.
Gegeben Stuttgart, den 18. April 1842.

Der Minister der Finanzen,
Königreich.
Der Minister der Finanzen,
Königreich.
Königreich.

W. M. K.
Ulrich Hoffmann der Könige
der Staat. Minister.
Vollmacht

konkretere Planungen eintrat, erschien im Juli 1842 in Frankfurt die Schrift „Die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika“ aus der Feder des Direktors der Taunus-Eisenbahn, Rat Beil. Sie umfaßte nur vier Seiten, wurde aber in Stuttgart als aktuelle Information mit Aufmerksamkeit gelesen. Der Text beschrieb kurz die amerikanischen Eisenbahnen, von denen Anfang 1840 bereits 27 eröffnet oder im Bau waren. Er gab Aufschluß über die Bau- und Unterhaltungskosten sowie über den erzielten Gewinn. Beil übertrug die in amerikanischen Dollars angegebenen Zahlen auf deutsche Verhältnisse. Seine Arbeit konnte deshalb als Kalkulationsgrundlage für die württembergischen Planungen dienen.

17 Das erste württembergische Eisenbahngesetz

1843 April 18

Vorlage und Aufnahme: HStAS E 30 I Bü 821

Nach vielen Expertenanhörungen und Diskussionen unterzeichnete König Wilhelm I. am 18. April 1843 ein Gesetz über den Bau von Eisenbahnen (vgl. Anhang 1). Darin war die Errichtung von drei Strecken vorgesehen: eine Linie von Stuttgart über Ulm an den Bodensee, eine Linie von Stuttgart nach Heilbronn und eine weitere von Stuttgart bis zur badischen Landesgrenze. Weiter legte der Text fest, daß die Hauptbahnen durch den Staat zu bauen seien, während sich bei Nebenbahnen auch Privatunternehmer betätigen durften. In jedem Falle behielt sich der Staat aber das Aufsichtsrecht vor.

Mit diesem Gesetz war eine Grundsatzentscheidung von großer Tragweite gefallen. Der Aufbau des württembergischen Eisenbahnsystems konnte unter der einheitlichen Leitung des Staates beginnen.

Im Vergleich zu vielen Nachbarstaaten gelang in Württemberg der Einstieg in das Eisenbahnzeitalter erst relativ spät. Die Verantwortlichen hatten die verstrichene Zeit jedoch dazu genutzt, aus den Fehlern anderer zu lernen. Auf diese Weise vollzog sich der Aufbau des württembergischen Eisenbahnsystems ohne gravierende Fehlentwicklungen.

18 Alois Negrelli: Über Gebirgseisenbahnen

1842

Vorlage und Aufnahme: HStAS E 221 Bü 4278

Bei der Formulierung des ersten württembergischen Eisenbahngesetzes (Nr. 17) war eine entscheidende Frage offengeblieben: die Trasse der Strecke von Stuttgart nach Ulm. Die Variante durch das Rems-, Kocher- und Brenztal über Aalen konkurrierte mit derjenigen durch das Filstal über Geislingen. Die Lokalinteressen prallten hart aufeinander. Deshalb zog auch hier die württembergische Regierung wieder ausländische Experten hinzu. Zu diesen zählte der damals berühmte Eisenbahn-, Straßen- und Wasserbauingenieur Alois Negrelli aus Wien, der 1842 eine vielbeachtete Schrift „Über Gebirgseisenbahnen“ veröffentlicht hatte. Im Untertitel zu dieser nur acht Seiten langen Abhandlung faßte der General-Inspektor der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn seine Kernaussage zusammen: „Die Eisenbahnen mit Anwendung der gewöhnlichen Dampfwägen als bewegende Kraft über die Anhöhen und Wasserscheiden sind ausführbar.“

Negrellis Vorschlag zur Überwindung von größeren Steigungen lief auf ein serpentinenartiges System mit Kehrplätzen hinaus. Der Konstrukteur ging von einem vorgegebenen Höhenunterschied aus, den es zu überwinden galt. Aus der Maximalsteigung, die eine Lokomotive bewältigen konnte, ergab sich die Mindestlänge der Anstiegsstrecke. Nach dem Vorbild der Gebirgsstraßen versuchte er die Schienen längs des Bergrückens serpentinenartig zu verlegen. An den Kehren führte dieses Verfahren jedoch zu Schwierigkeiten, weil eine 180 Grad-Kurve bei Eisenbahnzügen einen sehr großen Radius erforderte. Um derartige Radien zu vermeiden, ersann Negrelli besondere Kehrplätze. Ein solcher Kehrplatz war ypsilonförmig angelegt, wobei eine Weiche die beiden ineinanderlaufenden Gleise verband. Der Zug fuhr beim Aufstieg (h) auf dem talwärts zeigenden Arm über die Weiche (i) in den hinteren Teil des Kehrplatzes (k) ein. Dort hielt die Lokomotive an, kehrte ihre Richtung um und schob den Zug über die Weiche (i) und den bergwärts zeigenden Arm (l) zum nächsten Kehrplatz. Auf diese Weise konnte sich der Zug im Zick-Zack-Kurs und abwechselnd vorwärts und rückwärts fahrend fast jeden

Anstieg hinaufarbeiten. Diese Methode war allerdings außerordentlich umständlich.

Diese Überlegungen besaßen für Württemberg eine praktische Bedeutung, weil im Falle der Filstalvariante beim Geislinger Alaufstieg ein sehr steiler Anstieg zu überwinden war.

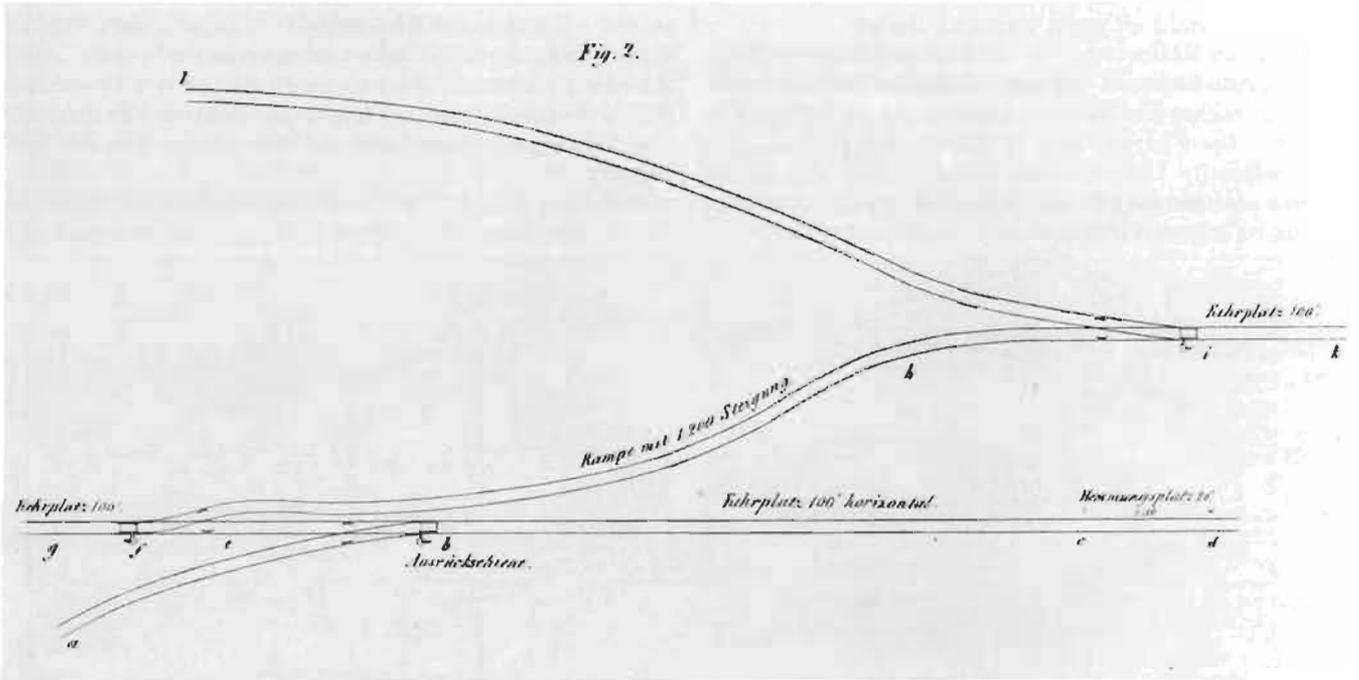
19 Karl Etzel, der große württembergische Eisenbahnkonstrukteur

1836
WLBS

Alois Negrelli (Nr. 18) erstellte nicht nur ein Gutachten über die württembergischen Eisenbahnen, sondern wies die Regierung auch auf einen ungewöhnlich fähigen jungen Mann hin, der in Stuttgart geboren und zu dieser Zeit in Wien tätig war. Als Folge davon berief der württem-

bergische König den 31jährigen Karl Etzel im August 1843 in die Heimat zurück und stattete ihn mit dem Titel „Oberbaurat“ und einem Jahresgehalt von 5000 Gulden aus. Die Zeichnung von C. Müller aus dem Jahre 1836 stellt den jungen Karl Etzel in Paris dar. Seine zwanglos-lässige Art ist gut zu erkennen. In den folgenden Jahren konnte sich Etzel als Meister der Eisenbahnbaukunst profilieren. Von besonderer Bedeutung für das württembergische Eisenbahnnetz wurde seine Vorliebe für Gebirgsbahnen. Eine solche entstand beim Alaufstieg bei Geislingen, wo er auf kürzester Strecke 110 Meter Höhenunterschied überwand. 1852 ging Etzel in die Schweiz, um dann ab 1856 als Direktor der Orientbahngesellschaft zahlreiche Eisenbahnbauten in Ungarn und Kroatien zu errichten. Die Vollendung seines letzten und größten Projekts, der Brennerbahn, durfte der große Eisenbahnkonstrukteur allerdings nicht mehr erleben, denn er erlag im Mai 1865 im Alter von 53 Jahren einem Schlaganfall.

zu Nr. 18



20 Planung der Eisenbahnlinie nach Heilbronn: Zwei Varianten in Böckingen

um 1846
StA HN PK 374

Nach der Entscheidung und der groben Festlegung der Trasse über den Bau einer Eisenbahn von Stuttgart nach Heilbronn (Nr. 17) begannen die Vermessungsfachleute mit der Feinermittlung der Trasse. Um die im Detail günstigste Linie zu finden, wurden in die Katasterpläne der württembergischen Landesvermessung (Maßstab 1:2500) mit roter Farbe Höhenpunkte eingetragen. Dabei galt es, ein kostenmäßig optimales Verhältnis zwischen geringen Steigungen und möglichst wenigen Kunstbauten zu erreichen. Auf der einen Seite sollte sich die Eisenbahnlinie den natürlichen Oberflächenformen anpassen, damit die teuren Brücken und Dämme vermieden werden konnten. Da auf der anderen Seite die Zug- und Bremskraft der Lokomotiven begrenzt war, mußten Steigungs- und Gefällstrecken möglichst flach angelegt werden. In dem meist hügeligen Gelände Württembergs war dieser Kompromiß oft nicht leicht zu finden.

Südlich von Heilbronn – im 1933 eingemeindeten Böckingen – standen zwei solcher Varianten zur Auswahl. Eine Linie rechts des Neckars hätte zu einem Bahnhof in der Nähe des Fleiner Tors in Heilbronn geführt. Die Hoteliersfamilie Linsenmeyer rechnete fest mit dieser Variante und richtete in der Nähe des geplanten Bahnhofs – im heutigen Wilhelmsbau – ein „Bahnhofhotel“ ein.

Allerdings hatte sich der Hotelier verspekuliert. Die Trasse links des Neckars erhielt aber den Vorzug, weil sie ohne Neckarbrücke auskam. Der Bahnhof entstand am westlichen Rande der Stadt. Linsenmeyer gab jedoch nicht auf, sondern errichtete an der Frankfurter Straße ein weiteres Bahnhofshotel, das spätere Neckar-Hotel.

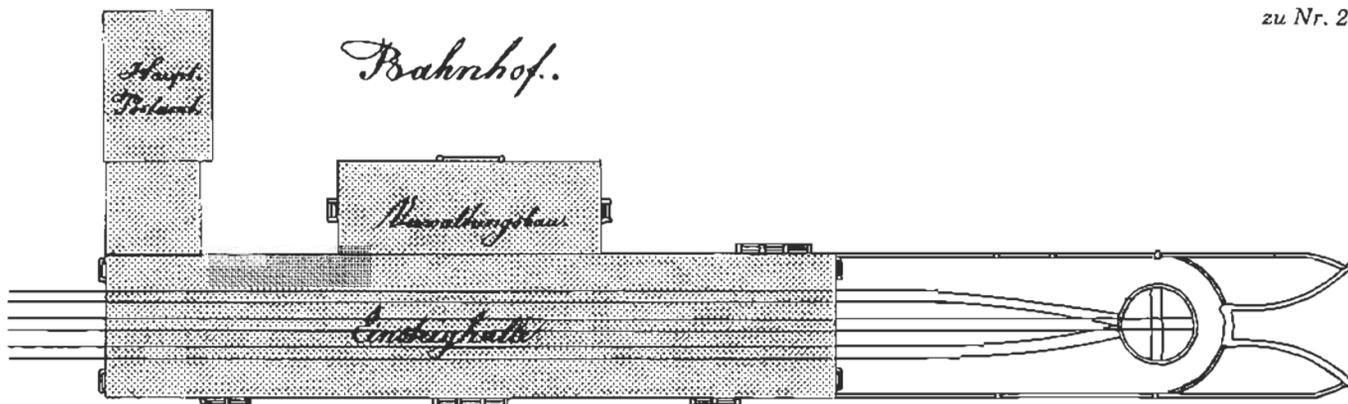
21 Situationsplan des ersten Heilbronner Bahnhofs

1859 Juli 4
BW HN

Ein Situationsplan aus dem Jahre 1859 zeigt die erste Heilbronner Bahnhofsanlage in ihrem ursprünglichen Zustand. Deutlich ist zu erkennen, daß die Station als Kopf- oder Sackbahnhof angelegt war. In der alten Neckarstadt endete die Eisenbahnlinie, die das Königreich Württemberg ab 1850 durchzog. Dieser Schienenstrang verbreiterte sich in Heilbronn kurz vor den Empfangsgebäuden in drei Gleise, die teilweise auf der heutigen Bahnhofstraße lagen. Eine lange offene Halle überspannte die Schienen im Ein- und Ausstiegsbereich. Hinter dieser „Einsteighalle“ liefen die drei Gleise in einer Drehscheibe zusammen. Dort konnten die an der Spitze des Zuges eingefahrenen Lokomotiven wenden. Für dienstliche Angelegenheiten stand ein Verwaltungsbau zur Verfügung.

Der erste Zug fuhr in Heilbronn am 25. Juli 1848 – im Revolutionsjahr – ein. Zwei Jahre später war mit der

zu Nr. 21



Vollendung der Geislinger Steige die Eisenbahnverbindung zwischen Heilbronn und Friedrichshafen am Bodensee geschlossen. Die Eisenbahn bewältigte die 251 Kilometer lange Strecke in der für damalige Begriffe sensationell kurzen Zeit von neun bis zehn Stunden.

22 Ansicht des ersten Heilbronner Bahnhofs

1852
StA HN ZS W 2816

Eine Lithographie im Rechnungskopf der Gebrüder Wolff zeigt den ersten Heilbronner Bahnhof. Als Betrachter befindet man sich etwa auf dem Gelände des heutigen Bahnbushaltes und blickt Richtung Südwesten. Links ist jenseits des Neckars der Götzenturm zu erkennen, rechts daneben das Bahnhofshotel Linsenmeyer (Neckar-Hotel). In der Bildmitte schließen sich die offene Einstiegs- und die massive Verwaltungsgebäude an.

Dieser Bau aus Sandsteinquadern steht noch fast unverändert. In ihm sind jetzt die Heilbronner Generalvertretung und die Regionalabteilung der Bundesbahn untergebracht (Bahnhofstraße 8). Heute sieht man von der Bahnhofstraße aus die in der Abbildung verdeckte Längsseite des Hauses. Rechts auf der Lithographie ist noch ein Teil des alten Postkomplexes sichtbar.

Am linken Bildrand wenden zwei Männer auf der Drehscheibe des Kopfbahnhofs eine Lokomotive, die aus

zu Nr. 23



Richtung Stuttgart kam und nun dorthin wieder zurückfährt. Davor ist ein Hinweisschild auf die Dampfbootanlegestelle am Wilhelmskanal zu sehen.

23–24 Böckingen ohne und mit Eisenbahn

um 1835 und nach 1848
Repro: StA HN

Eine reizvolle Zwillingendarstellung von Böckingen fertigten die Gebrüder Wolff. In der ersten Fassung von etwa 1835 liegt das alte Dorf ruhig da. Seine Silhouette zeichnet sich klar gegen den bewölkten Winterhimmel ab. Im Vordergrund herrscht auf dem zugefrorenen Böckinger See lebhaftes Treiben. Jung und Alt vergnügt sich beim Wintersport.

Wenige Jahre später entwarfen die Gebrüder Wolff ein ähnliches Bild. Ein Bahndamm trennt nun jedoch See und Dorf. Darauf dampft die Eisenbahn. Auch die Mode hat sich teilweise geändert. Die Szenen auf dem Eis gleichen sich dennoch oft bis ins Detail.

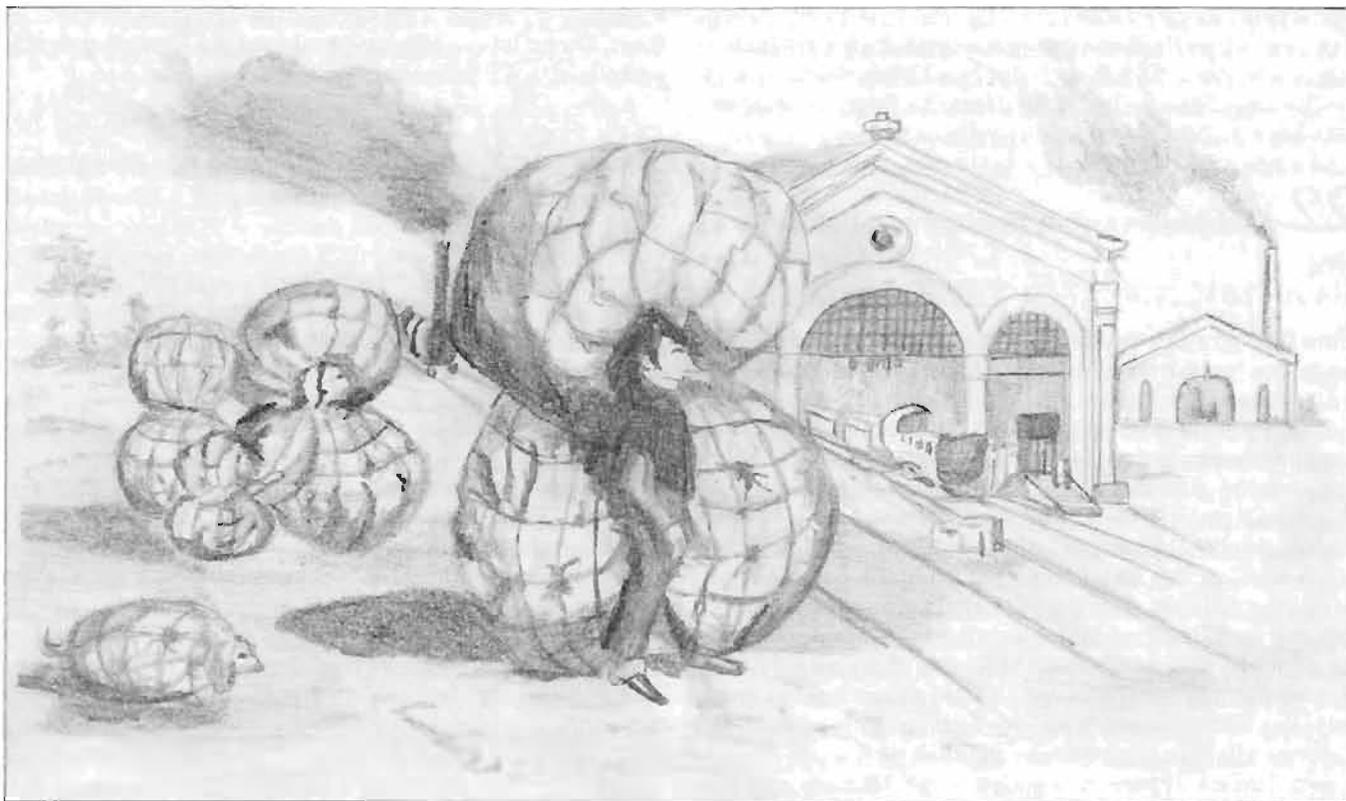
25 Sicherheitstrachten für Eisenbahnreisende

19. Jahrhundert
Repro: StA HN

So alt wie die Geschichte der Eisenbahn ist auch die

zu Nr. 24





zu Nr. 25

Geschichte der dabei vorkommenden Unfälle. In Württemberg forderte das neue Verkehrsmittel anderthalb Jahre nach der Einweihung der ersten Teilstrecke sein erstes Todesopfer. Um die Verletzungsgefahr bei Eisenbahnunfällen herabzusetzen, schlug ein Zeitgenosse in ironischer Weise Sicherheitstrachten vor, die durch ungeheuer dicke Polster den menschlichen Körper schützen sollten. Er empfahl diese „Sicherheitstrachten für Eisenbahnreisende“ in verschiedenen Konfektionsgrößen für alle Familienangehörigen und die Haustiere.

26 Vorschlag zur Verhinderung von Eisenbahnzusammenstößen

1868
BPKB 1763/87

Als Reaktion auf die Unfälle entwickelten die Verkehrsexperten immer bessere Sicherheitsvorkehrungen. Deshalb zählt die Eisenbahn in unseren Tagen zu den sichersten Massenverkehrsmitteln der Welt. Doch auch heute noch ist sie gegen Unfälle nicht gefeit. Zwischen Heilbronn und Hall ereigneten sich vor der Jahrhundertwende zwei folgenschwere Zusammenstöße, die Todesopfer forderten und großen Materialschaden verursachten. Gerade bei der Kollision von Zügen entstanden die schlimmsten Schäden. Deshalb wurden viele Gedanken darauf

verwandt, wie man solche Unfälle vermeiden könnte. Ein nicht ganz ernst gemeinter Vorschlag riet im Jahre 1868 in Form einer Strichzeichnung, den einen Eisenbahnzug mit einem Gleis zu überspannen, damit der entgegenkommende andere Zug den ersteren darauf schadlos überrollen könne.

27 Gefahren der Postkutsche

19. Jahrhundert
BPKB 1768/87

Das Unfallrisiko bei der Eisenbahn nahm sich allerdings gegen die Gefahren der Postkutsche gering aus. Eine

französische Karikatur aus dem 19. Jahrhundert schilderte diese Gefahren in drastischen Szenen. Die Kutschen waren überladen, stürzten auf den schlechten Straßen um, wurden angehalten und bewältigten die Steigung nur mühsam oder gar nicht. Das Reisen ging langsam und unbequem voran. Im Extremfall waren die Fahrgäste zum Schieben gezwungen. Das alles konnte bei der Eisenbahn kaum mehr passieren. Hier ging die Reise meist schneller, bequemer und reibungsloser vonstatten. Außerdem konnte ein Zug wesentlich mehr Personen und Lasten transportieren als eine Kutsche. So ist es nicht verwunderlich, daß sich der Eisenbahnzug sehr schnell zur ernsthaften Konkurrenz für die alten Postkutschen entwickelte.

zu Nr. 28



28 Trotzdem: Die Postkutschen halten die Kontakte aufrecht

nach 1840

Repro: StA HN

Trotz aller Unzulänglichkeit hielten die Postkutschen den Kontakt aufrecht, indem sie außer Personen auch Briefsendungen und andere kleine Frachten beförderten. In vielen Städten gehörte die Postkutsche zum Alltagsbild. Die Darstellung zeigt den Heilbronner Marktplatz nach 1840 mit Ankunft und Abfahrt solcher Kutschen.

29 Die Postillione bekommen beim Anblick der Eisenbahn lange Nasen

1840

PFMS

Sehr schnell bekamen die Postillione die Eisenbahn als neue Konkurrenz zu spüren. Dieses satirische Bild zeigt überdeutlich die Empfindungen der kaum mehr beschäftigten Postillione beim Anblick der überfüllten Eisenbahn. Die Bildunterschrift „So viele Passagiere, und wir können mit langen Nasen zusehen“ verdeutlicht den Niedergang der Postkutschenzeit. Während sich die Postillione untätig „auf dem Posten“ befinden, dampft in der Ferne die voll besetzte Eisenbahn vorbei. Die Angehörigen einer stolzen und lange Zeit für krisenfest gehaltenen Berufsgruppe mußten erkennen, daß sie durch technische Innovation ihren Arbeitsplatz verlieren würden. Das heute viel diskutierte Phänomen des technischen Fortschritts und der damit verbundenen Vernichtung von Arbeitsplätzen ist also nicht neu.

30 Auflösung des Postlehenvertrags zwischen Württemberg und dem Hause Thurn und Taxis

1851

Vorlage und Aufnahme: HStAS E 100 Bū 317

Nicht nur die einfachen Postillione verloren ihre Verdienstgrundlage, auch das fürstliche Haus Thurn und Taxis mußte sein Postlehen abgeben. Württemberg löste zum 1. Juli 1851 den alten Lehenvertrag in Regensburg auf. Die prachtvoll gestaltete Ratifikation der fürstlichen



zu Nr. 29

Familie ist in rotem, goldverziertem Samt gebunden und symbolisiert das Ende einer Epoche. Fortan existierte kein eigenes Postkursnetz mehr. Die Kutschen bedienten nur noch Bezirke, die abseits der Eisenbahnlinien lagen. Bereits 1852 entstanden Bahnposten.

31 Württembergischer Stadtbriefkasten

1877

PFMS

Mit der Einführung einer staatlichen Post änderten sich teilweise auch die Briefkästen. Im Gegensatz zu den

heutigen schmucklos gelben Kästen waren diejenigen der Königlich Württembergischen Post kunstvoll gestaltet.

32 Deutsche Eisenbahnkarte aus dem Jahre 1850

Repro: StA HN

In den Jahren nach 1835, als mit der Ludwigseisenbahn die erste Bahnstrecke auf deutschem Boden eröffnet worden war (Nr. 10), entstanden zahlreiche Eisenbahnbauten. 1850 war deren Gesamtlänge auf über 6000 Kilometer angewachsen. Die Strecken konnten aber noch nicht zusammenhängend befahren werden, da an verschiedenen Stellen Verbindungen fehlten. Nördlich der Linie Aachen – Bonn – Giessen – Zwickau waren alle Bahnhöfe untereinander verbunden, wenn man von einer kleinen Lücke zwischen Hamburg und Altona absieht. Die süddeutschen Staaten hatten jedoch drei völlig unabhängige Systeme gebaut. Das kürzeste – von Heilbronn über Stuttgart und Ulm nach Friedrichshafen – gehörte Württemberg.

33 Staatsverträge aus dem Jahr 1850 regelten die Verknüpfung der nationalen Eisenbahnsysteme

1850 April 25

Vorlage und Aufnahme: HStAS E 100 Bü 314

Im Jahre 1850 hielten die süddeutschen Staaten Bayern, Württemberg und Baden die Zeit für reif, ihre Eisenbahnlinien miteinander zu verbinden. Dazu bedurfte es jedoch langer Verhandlungen zwischen den betreffenden Außenministerien. Als besonders dornenreich erwies sich der Weg zu einer für jeweils beide Seiten akzeptablen Trassenführung. Jeder wollte die für ihn billigste und trotzdem wirtschaftlich lohnendste Variante durchsetzen. Die Verhandlungen mit Baden gestalteten sich besonders schwierig, weil das Großherzogtum seine Eisenbahnen mit einer Spurbreite von 1600 Millimetern gebaut hatte, während in Bayern und Württemberg – wie auch heute noch üblich – die Spurweite 1435 Millimeter betrug.

Die Verhandlungen mit Bayern wurden am 25. April 1850 mit einem Staatsvertrag abgeschlossen. Dieses neun Seiten umfassende, in hellblaue Seide gebundene und mit

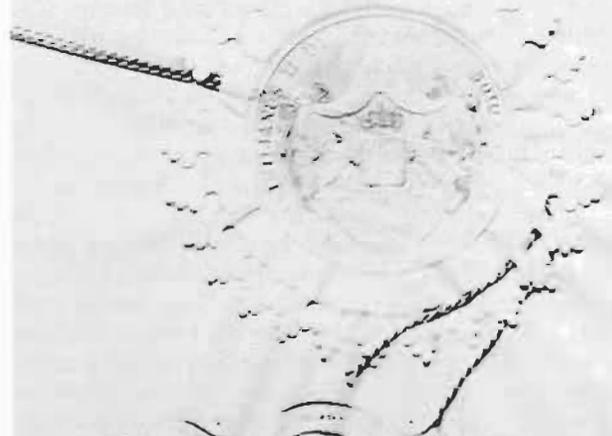
einem Papiersiegel beurkundete Dokument legte eine Verknüpfung der beiden Staatseisenbahnen bei Ulm fest. Die Verbindungsstrecke ging 1854 in Betrieb.

Ein entsprechender Vertrag mit Baden wurde zwar erst am 4. Dezember 1850 unterzeichnet, die darin vereinbarte Verknüpfung über Bietigheim und Mühlacker stand der Öffentlichkeit aber bereits 1853 zur Benutzung frei. Der württembergisch-badische Eisenbahnvertrag wurde in rote Seide eingebunden und ebenfalls mit einem Papiersiegel versehen. Der Text füllt 15 Seiten.

Konfirmation unter Unserer eigenhändigen Unterschrift
und Sicherstellung Unserer Königlichem Jubelgold wird
fertig zu haben.

Ergeben in Unserer Haupt- und Residenz-
Stadt München am Donnerstag den 14ten Monat April 1856

Mund



**Königliche Allerhöchste
Konfirmationsurkunde**
von der Königl. Regierung und Verwaltung
der Provinz Westfalen
Herrn ...

Ergeben von der ...

Herrn
Königlich Allerhöchster Lauf
der General-Intendant
Münster ...
Herrn ...

2. Die Heilbronn–Haller Eisenbahn: Vorgeschichte und Entscheidung

34 Crailsheim wünscht eine Schienenverbindung nach Nürnberg und damit einen Eisenbahnanschluß

1857 Februar
StA Wb A 801

Bald nach der Fertigstellung der Eisenbahnverbindung vom Oberland ins Unterland wurde der Wunsch nach weiteren Linien laut. Eine Strecke sollte von Heilbronn in zu Nr. 34

Die

Württembergische Central-Eisenbahn.

Entwicklung der Strecke für einen von der Stadt Crailsheim

bei

Seiner Majestät dem Könige

in Antrag gebracht

Eisenbahn-Linie vom Neckar über Crailsheim nach Ulm und
Nürnberg.

Es ist nicht nöthig, auf die entwickelten Eisenbahn-Systeme von England und Nordamerika, hinzuweisen, um die Erfolge dieser Erfindung der Reizele darzutun, es genügt, die Wirkungen ins Auge zu fassen, welche seit kaum zwei Decennien diese Einrichtungen in Deutschland, so im nördlichen Baireuthen selbst in Beziehung auf Erleichterung des Verkehrs von Personen und Gütern, auf Handel und Gewerbe, auf den Wohlstand der Länder und auf das Volkswohl haben; um zu der Ueberzeugung zu kommen, daß sie zur unabwiesbaren Nothwendigkeit geworden sind, daß kein Staat auf halbem Wege stehen bleiben darf, und daß, je mehr ein Staat sein System nach Rücksichten der Zweckmäßigkeit vervollständigt, je schneller er dieses Ziel zu erreichen sucht, er desto mehr die Grundlagen des Wohlergehens seiner Unterthanen beschützt, daß er ein desto längeres Mittel des großen Staats-Verfalls wird, um an allen Vortheilen desselben Theil zu nehmen, die aus einem sicheren und schnellen Verkehr und aus einer durch Beförderung von Zeit und Raum hervorgerufenen engeren Verbindung der einzelnen Volkstämme entstehen müssen.

Richtung Nürnberg führen. Im Februar 1857 ließ die Stadt Crailsheim dem württembergischen König eine achtseitige Bittschrift zugehen. Sie legte darin ihr vitales Interesse an einem Eisenbahnanschluß dar und begründete, warum die Verbindung nach Nürnberg nicht – wie von Württemberg ursprünglich geplant – über Nördlingen, sondern über Crailsheim laufen sollte. Die Stadt schlug vor, daß die neue Linie über Hall und Backnang nach Cannstatt oder Bietigheim gebaut werden sollte. Der Wunsch Crailsheims nach einem Eisenbahnanschluß stieß letztlich auf offene Ohren.

35 Auch Heilbronn fordert eine Verbindung nach Nürnberg, aber eine andere Trasse

1857 März
StA Wb A 801

Während Crailsheim (Nr. 34) offen zugab, die Lokalinteressen zu verfolgen, operierte Heilbronn mit den übergeordneten Bedürfnissen des Landes. Die Neckarstadt machte in einer ebenfalls achtseitigen Schrift im März 1857 darauf aufmerksam, daß Baden und Bayern gemeinsam eine Verbindung von Mannheim über Würzburg nach Nürnberg schaffen wollten, die für alle Transporte im ganzen nordwürttembergischen Raum eine scharfe Konkurrenz wäre. Württemberg müsse dem eine kurze und schnelle Strecke entgegensetzen. Dafür biete sich nur eine Linie von der badischen Odenwaldbahn über Heilbronn nach Nürnberg an.

36–37 Künzelsau und Hall werden ebenfalls aktiv

1857 März 24
StA Oh
1857 März 28
StA Wb A 801

Am 24. bzw. 28. März 1857 meldeten auch die Städte Künzelsau und Hall ihren Anspruch auf einen Eisen-

bahnanschluß an. Sie gingen davon aus, daß die neue Strecke nach Nürnberg über Crailsheim geführt würde und daß ihre jeweilige Stadt an der günstigeren Trasse liege. Außerdem betonten beide Gemeinwesen durch Heraushebung ihrer Wirtschaftskraft ihren Anspruch auf die Eisenbahn. Natürlich suchten beide Städte nach Verbündeten. Zu diesem Zweck versandten sie ihre Argumente in

zu Nr. 36

Hohe Ständeversammlung!

Die öffentliche Besprechung der vielen Wünsche, welche die verschiedenen Drie und Wäldungen auf dem Besitz der in Württemberg zu erbauenden Eisenbahn erheben, hat in unserer Gegend, welche bei der Erbauung einer Eisenbahn von Heilbronn auf Nürnberg interessiert ist, nur den Eindruck machen können, daß auch wir doch nicht erstens eben solche locale Vorteile zu bieten vermögen, wie sie auch die am besten geprüften Landstädte nachgewiesen haben.

Wenn das Remdthal die Eisenbahn brauchen will, seinen Werth zu vergrößern und dem Schellholzfloss einen Nachtransport zu substituieren, so hat auch das Kochenthal und dessen Seitenhälter, namentlich in der Dehringer Gegend, ausgedehnten Melubau, und der Kocher dient nicht nur zum Scheller-, sondern auch bis Hall zum Stammholzfloss, aus ebener gegenüber dem Remdthaler viel weiteren Waldrevier. Die Bedürfnisse der Industrie im Remdthale noch so hoch angeschlagen, glauben wir nicht, daß dieselbe nicht Frachten braucht, als die Hüte in Remdthal, die Gerbereien in Künzelsau und die Fabriken in Hall; den Eisenwerken stellen wie die Salinen entgegen; und blieben, dabei in Betracht zu ziehen, daß der Kocher die schärfsten zum Schelle noch nobestgenen Räder auf seinem ganzen Laufe zum Maschinenbetrieb bietet, ganz andere, als die wasserarme Remd. — Wenn durch das Remdthal eine der Straßen geht, auf welchen man bisher nach Nürnberg gefahren ist, so fährt auch durch unsere Gegend eine solche; und es liefert sogar die aus dem frühesten Mittelalter namendliche Kochstraße mit ihrer althergebrachten Erleichterungsalten den Beweis, daß Nürnberg ihre seitlichen Wege zum Rhein schon zu einer Zeit suchte, wo vom westlichen Verkehr im Remdthal schwerlich viel zu hören war. Dabei können aber unsere Hochgebirge nicht und nicht des Kochers und der Jagd einen großen Ueberfluß von Getreide und Handwerkszeugen, namentlich Werg, sowie von Wolle bieten, der bisher auf ungeschickten Wegen verführt wurde, und den bedeutendsten Postverkehrsandport; eine Remdthalbahn bis Württemberg hat von alle dem aus württembergischen Gebiete rein seinen Fuß zu hoffen. Hat das Remdthal einen Grund ein Paar ziemlich volkreiche Städte, so haben wir dafür die dreifache Zahl kleinerer und Hall. —

Bei alle dem bescheiden wir uns gerne, daß die lokalen Verkehrswege überall so sind, daß nur höhere allgemeine Rücksichten den Vorschlag geben dürfen, ob eine Richtung oder die andere gebaut werden soll; diese sind aber unbedingt dafür, daß

gedruckter Form an viele andere Gemeinden in der näheren und weiteren Umgebung. Die Städte Heilbronn und Crailsheim mischten sich in diesen Streit nicht ein, da ihre Wünsche in beiden Fällen verwirklicht werden würden.

38 Erste Detailplanungen: Die Trasse über Neckarsulm nach Öhringen

1857

BBDS

Am 4. April 1857 empfahl die Abgeordnetenversammlung den Bau einer Eisenbahnlinie von Heilbronn über Crailsheim nach Nürnberg. Ob über Hall oder Künzelsau gefahren werden sollte, wurde nicht entschieden. Oberbaurat Gaab erhielt den Auftrag, mit den Vorplanungen zu beginnen. Mitte 1857 legte er das Ergebnis seiner Untersuchungen vor. Er ging davon aus, daß in jedem Fall von Heilbronn über Neckarsulm und Neuenstadt nach Öhringen zu fahren sei. Im folgenden Jahr trieb Gaab seine Planungen voran und fertigte diese Karte an, wobei er die Haller Variante bevorzugte.

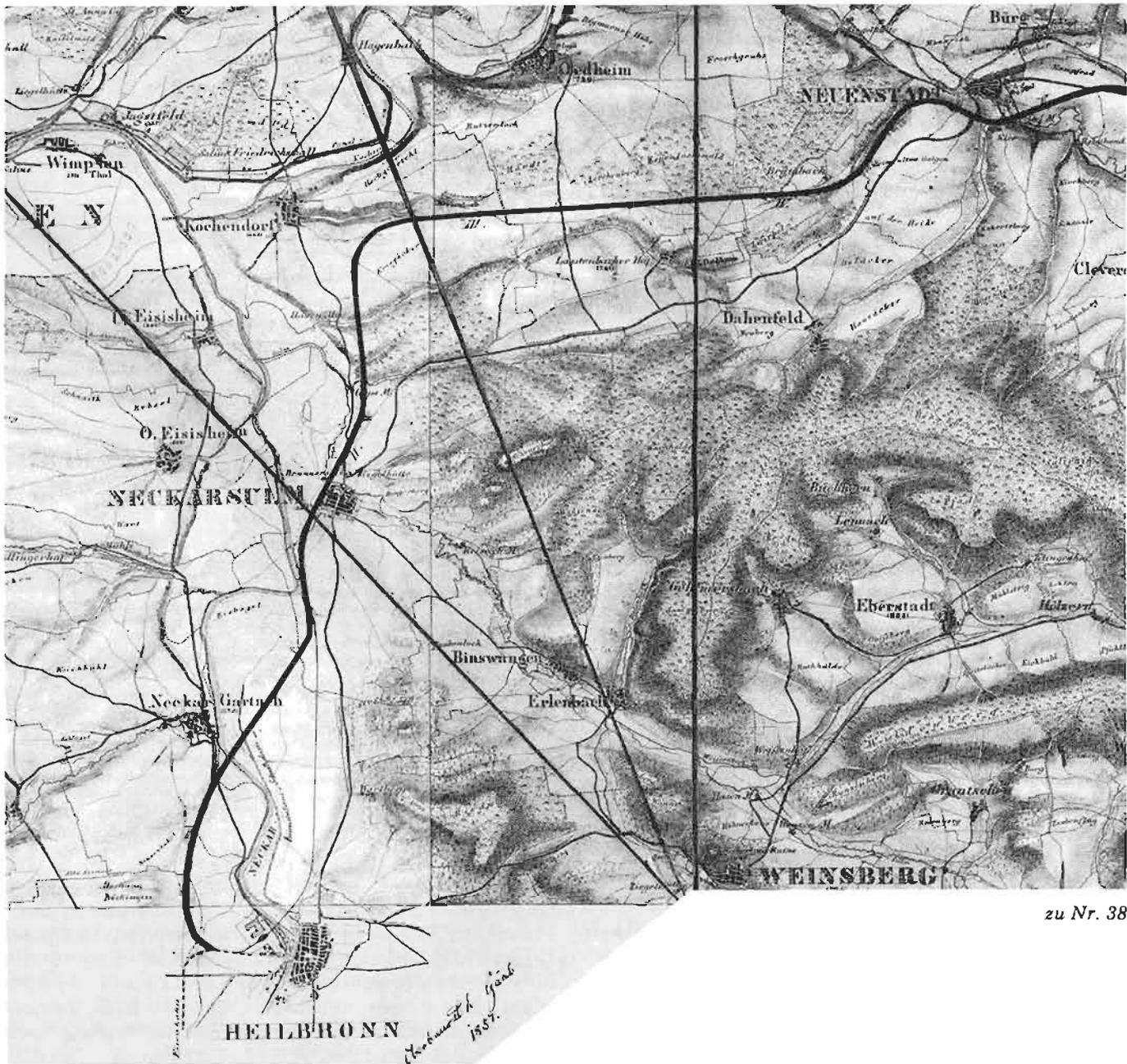
Im Mai 1858 entschied sich das Finanzministerium für die Trasse von Heilbronn über Neckarsulm und Öhringen nach Hall. Gleichzeitig schlug es vor, in Neckarsulm einen Hafen einzurichten.

39 Heilbronn erkennt die Nachteile der Neckarsulmer Variante ...

1858 Mai 14

StA HN Ratsprotokoll

Die Idee des Finanzministeriums, in Neckarsulm einen Neckarhafen direkt vor den Toren Heilbronn einzurichten, schreckte die Kaufleute der alten Handelsstadt auf. Gemeinderat und Kaufmann Friedrich Koch führte dem Heilbronner Stadtrat in dramatischen Worten vor Augen, welche schlimmen Nachteile für Heilbronn aus einem neuen Hafen in Neckarsulm erwachsen müßten. Tatsächlich beschloß dieses Gremium daraufhin, sich mit allen Mitteln nicht nur gegen einen Hafen in Neckarsulm, sondern auch dagegen zur Wehr zu setzen, daß Neckarsulm überhaupt an die Eisenbahnlinie nach Crailsheim angeschlossen würde. Auf diese Weise wollte Heilbronn



zu Nr. 38

Handwritten note:
 1887
 1887

Eisenbahnknotenpunkt der Region werden, insbesondere im Hinblick auf die für die Zukunft geplanten Linien nach Westen und Norden.

40 ... und setzt sich in Stuttgart dagegen zur Wehr

1858 Mai 20
BBDS

In Eingaben an das Finanzministerium, die Ständeversammlung und den König machte Heilbronn deutlich, daß eine Schwächung der Stadt durch einen Hafen in Neckarsulm die Wirtschaft von ganz Württemberg treffen müsse und nur der badischen Nebenbuhlerin Mannheim nützen könne. Heilbronn schlug deshalb statt der geplanten Trasse über Neckarsulm als kürzere Variante eine Linie über Weinsberg vor. Das eröffnete der Stadt am Fuße der Weibertreu nun plötzlich die große Chance, an das Eisenbahnnetz angeschlossen zu werden.

41 Auch Weinsberg meldet seine Interessen an

1858 Mai 14
StA Wb A 801

Nachdem sich Heilbronn für eine Eisenbahnverbindung nach Weinsberg und nicht nach Neckarsulm ausgesprochen hatte, nutzten Stadt und Oberamt diese günstige Situation entschlossen und konsequent aus. Die Amtsversammlung legte der Stuttgarter Ständeversammlung in einer schriftlichen Eingabe dar, wie günstig die Trasse im Weinsberger Tal verlaufen könnte und welche schweren Verluste der Wirtschaft dieser ganzen Region erwachsen müßten, wenn die Eisenbahn nicht durch den Oberamtsbezirk Weinsberg geführt werden würde.

42 Neckarsulm erkennt die Gefahr erst sehr spät

1858 Mai 19
BBDS

Allen Diskussionen um die Trassenführung der Eisenbahn hatte Neckarsulm relativ gelassen zugesehen. Nie

Hohe Stände-Versammlung!

Wir hätten und nimmer erlaubt, eine hohe Kammer in der Eisenbahn-Angelegenheit in irgend einer Weise zu behelligen, nachdem die königliche Eisenbahnregulierung ihre Vorlagen ebenso schon als wahr begründet hat, wenn nicht von Heilbronn und Weinsberg der Versuch gemacht worden wäre, ihre Sonderinteressen in einer Weise geltend zu machen, daß es Pflicht jedes Freundes des Vaterlandes ist, das Wort zu ergreifen und der Wahrheit den Sieg zu verschaffen. In der That müssen die von Heilbronn und Weinsberg eingebrachten Petitionen zu einer ernsten Überlegung anfordern, da sie bei tieferer Durchdringung des Gegenstandes jeder richtigen Wahl vollständig entsprechen.

L

Wir erlauben uns zunächst die Petition von Weinsberg einer näheren Beleuchtung zu unterwerfen, und zwar:

1) Was vor Allem die Vergleichung des Bezirks Weinsberg gegenüber dem Neckarsulm betrifft, so zählt der Bezirk Weinsberg

Staatssteuer

und zwar

an Grundsteuer	81,409 fl.
„ Gewerbesteuer	47 fl.
„ Gebäudesteuer	8,087 fl.
„ Gewerbesteuer	3,248 fl.
	<hr/>
	40,801 fl.

der Oberamtsbezirk Neckarsulm dagegen

Grundsteuer	43,522 fl.
Gewerbesteuer	15 fl.
Gebäudesteuer	8,808 fl.
Gewerbesteuer	5,835 fl.

summt 17,579 fl. mehr als der Bezirk Weinsberg. 58,280 fl.

Hieraus erhellt, daß neben den weit größeren Strukturkosten die industriellen und commercialen Verhältnisse von Neckarsulm viel bedeutender sind, als die von Weinsberg. Der Oberamtsbezirk Neckarsulm zählt nämlich nach obiger Berechnung beinahe noch so viel Gewerbesteuer als der Oberamtsbezirk Weinsberg.

Es hat 2) die Petition von Weinsberg für ihre vorzugsweise ins Gewicht fallende Verkehrsverhältnisse den bedeutenden Betrag von Pfahlgeld von 2200 fl. geltend gemacht; wir haben hierauf auf den Grund unserer Ähren die Erklärung entgegen zu halten, daß die Stadt Neckarsulm ihr Pfahlgeld zu 2270 fl. vorpagirt hat, während der Tarif hier billiger ist, als der in Weinsberg und überdies eine Menge von Befreiungen, wie z. B. die des Botenverkehrs u. s. w., besteht. Wenn übrigens von Seiten Weinsbergs hiernach gerechnet wird, daß jährlich 48,000 oder pr. Tag 131 Wagen durch Weinsberg passiren und der Wagen durchschnittlich zu 80 Centner angenommen wird, so sind das durchaus unbegründete Annahmen und es reichen wenige Entwürfe hin, diese Unrichtigkeit auf's Schlagendste darzutun.

zu Nr. 42

war eine Variante erörtert worden, in der diese Stadt umgangen worden wäre. Mitte Mai 1858 hatten Heilbronn und Weinsberg plötzlich eine Linie durchs Weinsberger Tal gefordert, die Neckarsulm ausklammerte. Als dieses sich der drohenden Gefahr bewußt wurde, verfaßte es ebenfalls noch in aller Eile eine Eingabe an die Ständeversammlung, in der es die Vorzüge der Verbindung über Neckarsulm darlegte. Die Stadt bezeichnete außerdem

das von Weinsberg vorgelegte ökonomische Zahlenmaterial zumindest als falsch gewichtet und die Heilbronner Furcht vor Neckarsulm als Konkurrenz als weit überzogen. Trotzdem sollte Neckarsulm den Kampf letztendlich verlieren.

43 Die Ständeversammlung trifft eine Vorentscheidung

1858 Mai 25
StA Wb A 801

Am 25. Mai 1858 kam es durch einen Beschluß der Ständekammer zu einer Vorentscheidung. Die große Mehrheit sprach sich erstens für die Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Crailsheim aus und plädierte zweitens für eine genauere Prüfung der Weinsberger Variante. Dagegen votierten außer den beiden als Eisenbahngegner bekannten Herren von Ow nur der Neckarsulmer Abgeordnete Emmerich. Eine Extra-Beilage im Heilbronner Tagblatt verbreitete diese Entscheidung wenige Stunden danach.

44 Im Juni 1858 beginnen Voruntersuchungen des Eisenbahngeländes im Weinsberger Tal

1858 Juni 10
Schwäbische Kronik S. 1027

Die positive Haltung der Ständeversammlung gegenüber der Weinsberger Variante wurde im Weinsberger Tal augenfällig sichtbar, als dort ab Juni 1858 Geländevermessungen durchgeführt wurden. Die schwäbische Kronik berichtete in einem ausführlichen Artikel am 10. Juni 1858 über die drei Hauptvarianten, die als Trasse in Frage kamen. Die kürzeste der drei Möglichkeiten zog sich nördlich von Weinsberg in fast gerader Linie nach Öhringen. In Weinsberg stieß diese Variante auf Ablehnung, weil sie den Bezirk nur im Norden und nur sehr wenige Ortschaften berühren würde. Außerdem seien wegen der bedeutenden Steigungen zahlreiche Dämme und Geländeeinschnitte erforderlich. Die zweite Variante benützte für die Hälfte der Strecke dieselbe Trasse, kam aber näher an Weinsberg heran und berührte zusätzlich Sülzbach. Die Bevölkerung des Weinsberger Tals hatte dagegen die dritte Möglichkeit vorgeschlagen, die von Weinsberg über

Sülzbach, Willsbach, Affaltrach, Eschenau, Adolzfurt und Windischenbach nach Öhringen führte. Diese Verbindung sei zwar geringfügig länger als die ersten beiden, sie durchziehe aber „eine der ammutigsten und üppigsten Gegenden“ und brächte den höchsten Nutzeffekt.

45 Die Bevölkerung bei Neuenstadt sieht ihren Eisenbahnanschluß gefährdet und wendet sich an den König

1858 Juni 14
BBDS

Ähnlich wie in Neckarsulm hatte auch die Bevölkerung in der Gegend von Neuenstadt sehr sicher mit dem Eisenbahnanschluß gerechnet. Die kraftvolle Initiative aus Heilbronn und Weinsberg vom Mai 1858 brachte diese Sicherheit ins Wanken. Als im Weinsberger Tal Geländevermessungen für Eisenbahntrassen begannen, entschlossen sich mehrere Gemeinden bei Neuenstadt zur Gegenoffensive. Sie baten „in tiefer Ehrfurcht“ den König in seiner „väterlichen Weisheit“, nicht die Interessen des Oberamtsbezirks Neckarsulm und wesentlicher Teile der Oberämter Öhringen und Künzelsau den vermeintlichen Nachteilen für Heilbronn zu opfern. Ohne die Eisenbahn müßten nämlich die aufblühende Landwirtschaft und Industrie schwere Schädigungen davontragen, während der Weinsberger Raum ohnehin kaum Industrie aufweise und auch nicht die Voraussetzung zur Ansiedlung derselben böte.

46 Heilbronn läßt nicht locker und wendet sich erneut an den König

1858 Juli 4
BBDS

Anfang Juli 1858 unternahm Heilbronn einen nächsten Vorstoß, um die Chancen der Weinsberger Variante zu festigen. Der für Eisenbahnfragen zuständige sogenannte Handlungsvorstand verfaßte eine weitere Eingabe, die er am 10. Juli 1858 dem König persönlich überreichte. Darin schilderte er dem Monarchen erneut die Nachteile der Neckarsulmer Linie. Er hob insbesondere darauf ab, daß die Hafenstadt Heilbronn und nicht Neckarsulm zum Eisenbahnknotenpunkt werden müsse. Nur so könne sich

Geoffenheit, und so die Bedürfnisse der Reisenden zu decken
 und die Beförderung zu ermöglichen.
 Wie wenig das dem Eueren Hohen Finanz. Ministerium
 die unterzeichnete Bitte zu helfen:

bei Eröffnung dieser Eisenbahn Haltestation
 die Beförderung zu ermöglichen, das in der Nähe
 von Westernach und Reußelshausen Haltestation
 in Beförderung gebracht werden möchte!

Indem wir alle die Behörden Euerer Gemeinderath
 der Königl. Euerer Gemeinderath. Angehörigen Eueren Hohen
 Finanz. Ministerium unterzeichnete Angelegenheit gebührend
 mit der Gemeinderath Euerer Bitte zu thun nicht unterlassen
 werden werden.

angeführt wie mit nachfolgender Bezeichnung,

Eueren Hohen Finanz. Ministerium,

Westernach/Obere Oberringen,
 den 1. Juni.
 1858.

unterzeichnet
 Gemeinderath von Westernach,
 Müller v. ...
 ...
 ...
 ...
 ...

Gemeinderath von ...
 ...
 ...
 ...

Gemeinderath von Goggenbach.
 ...
 ...
 ...

Gemeinderath von Eschental
 ...
 ...
 ...
 ...
 ...

zu Nr. 48

Variante näherrückte, ging Heilbronn einen weiteren wirkungsvollen Schritt. Am 6. dieses Monats entschied der Gemeinderat, alle für den Bahnbau benötigten städtischen Grundstücke sowie die Bausteine kostenlos zur Verfügung zu stellen, wenn die Bahn über Weinsberg und nicht über Neckarsulm gebaut, keine Zweigbahn dorthin eingerichtet und zwischen Heilbronn und Weinsberg auch keine Haltestation geschaffen würde. Aus Stuttgarter Sicht erhöhte sich dadurch wahrscheinlich die Attraktivität der Weinsberger Variante, weil die Kosten sanken.

48 Andere Gemeinden fechten Kämpfe um Haltestationen aus: Die Auseinandersetzung zwischen Waldenburg und Westernach

1858 Juni 1
 BBDS

Zwischen Öhringen und Hall lag die Trasse in wesentlichen Zügen bereits fest. Hier setzten sich die Gemeinden nur wegen der genauen Lage der Bahnhöfe bzw. Haltestationen auseinander. Auch hierbei dienten Eingaben an das zuständige Finanzministerium oder sogar an den König. Oft fanden sich auch mehrere Gemeinden zu einem Interessenverband zusammen. So wurden Westernach, Feßbach, Goggenbach und Eschental gemeinsam gegen

Waldenburg und Hohenbuch aktiv. Westernach stellte in einer Eingabe an das Finanzministerium alle seine Vorzüge heraus und betonte dabei besonders seine günstige Lage an den Straßen von Öhringen und Künzelsau nach Hall und in der Nähe von Kocher und Jagst. Außerdem wies der Ort darauf hin, daß er über eine Kirche und Schule verfüge, was für die Eisenbahnbeamten ebenso erfreulich sein werde wie die guten Gasthäuser.

49 Die Entscheidung liegt in der Luft: Das Gutachten des Geheimen Rats vom 10./12. November 1858

HStAS E 222 Bü 266

Im November 1858 stand die endgültige Entscheidung des Königs über die Trassenführung an. Der Monarch folgte dabei einem Gutachten des Geheimen Rats vom 10./12. November. Darin stellten die Experten fest, daß es „im Hinblick auf die Wichtigkeit dieser Frage für die Handels- und Schifffahrts-Interessen eines so bedeutenden inländischen Hafenplatzes wie Heilbronn“ empfehlenswert sei, „die fragliche Bahnlinie von Heilbronn über Weinsberg und Eschenau nach Öhringen zu führen“.

50–52 Der König unterzeichnet die neuen Eisenbahngesetze und befürwortet damit die Weinsberger Variante

1858 November 17

Vorlage und Aufnahme: HStAS E 30 I Bü 836

1858 November 18

HStAS E 30 I Bü 837

1858 November 15

HStAS E 30 I Bü 838

Am 17. November 1858 setzte König Wilhelm I. von Württemberg seine Unterschrift unter das neue Eisenbahngesetz, das aus mehreren Teilen bestand. Das erste Gesetz legte in groben Zügen die weitere Entwicklung des württembergischen Eisenbahnnetzes fest. An neuen Linien sollten gebaut werden: Heilbronn – Crailsheim; Crailsheim – Ulm; Heilbronn – Neckarsulm – Neckarelz; Reutlingen – Rottenburg – Rottweil; Cannstatt – Aalen – Nördlingen. Wie schon beim ersten Eisenbahngesetz von 1843 wurde festgeschrieben, daß alle diese Strecken auf

Staatskosten zu bauen seien. Das zweite am 17. November 1858 erlassene Eisenbahngesetz regelte, welche der oben genannten Linien in der Finanzperiode 1858 bis 1861 begonnen werden sollten. Dazu zählten die Verbindungen Heilbronn – Hall; Reutlingen – Rottenburg; Cannstatt – Gmünd – Wasseralfingen. Dafür stellte das Königreich Württemberg 16,8 Millionen Gulden zur Verfügung. In einer zu diesem zweiten Gesetz gehörenden Verordnung legte der Monarch im ersten Artikel fest, daß die Strecke von Heilbronn nach Crailsheim über Weinsberg und Willsbach nach Öhringen geführt werden sollte.

Damit war eine Entscheidung von großer wirtschaftlicher Tragweite gefallen. Heilbronns Zukunft als wichtiger Eisenbahnknotenpunkt war gesichert. Die württembergische Regierung hatte mit diesem Beschluß aber nicht nur den Wünschen Heilbronns nachgegeben, sondern auch erreicht, daß letztlich Weinsberg und Neckarsulm an den Segnungen der Eisenbahn beteiligt wurden, denn die Bahnstrecke von Heilbronn über Neckarsulm nach Neckarelz gehörte ebenfalls zu den im Gesetz festgeschriebenen Linien.

53–54 Reaktionen in Heilbronn und Weinsberg

1858 Dezember 5

Schwäbische Kronik S. 2207

1858

Justinus Kerner in: Winterblüthen 1859, S. 135 f.

In Weinsberg und Heilbronn weckte die königliche Entscheidung Zustimmung und Freude. Insbesondere Rechtskonsulent Feyerabend hatte sich sehr um diese Angelegenheit verdient gemacht. Der Heilbronner Gemeinderat dankte ihm und den anderen Beteiligten und richtete ihnen zu Ehren im Gasthof Falken ein Festessen aus. Der fröhlichen Gesellschaft übermittelte der Weinsberger Dichter und Arzt Justinus Kerner ein melancholisches Gedicht, das er mit der Überschrift „An Heilbronn“ und dem Untertitel „Am Tage des Festes der Heilbronn-Weinsberger Eisenbahn“ versehen hatte.

3. Detailplanungen, Bau und Eröffnung

55 Detailplanungen am Beispiel Heilbronn

1858/59
StAL E 79 I Bū 698

Mit dem Eisenbahngesetz vom 17. November 1858 war ein großer Teil der Planungen von Oberbaurat Gaab hinfällig geworden. Nun galt es, möglichst schnell die neue Trasse festzulegen.

In Heilbronn entschieden sich die Konstrukteure für eine Überbrückung des Neckars in Höhe der großen und der kleinen Bleichinsel. Die Strecke führte dann in nördlicher Richtung an der Stadt vorbei, wandte sich in einer Rechtskurve nach Südosten, um schließlich in einer erneuten Linkskurve am Trappensee vorbei in den Weinsberger Tunnel einzumünden. Die Steigung betrug auf diesem Abschnitt bis zu 1:120. Geländeeinschnitte wur-

zu Nr. 56

*Heilbrunn Heilbronn.
Detailplanung Heilbronn.
Jan. 1858.
Fanzellan 1859. v. b.*

Tausch. und Kauf. Vertrag.

Heilbrunn Heilbronn 1860.

*Die Eisenbahn Kaufmannschaft Heilbrunn
in Heilbrunn und dem (Carnar) dem (Kaufmann) von
Wimmthal (Kaufmann), als (Kaufmann) und
Kaufmann (Kaufmann) ist (Kaufmann) nach
Kaufmann (Kaufmann) und (Kaufmann) Kaufmann in
die Kaufmann (Kaufmann) und (Kaufmann) Kaufmann.*

den in den Situationsplan in brauner, Auffüllungen in grüner Farbe eingezeichnet.

56 Ein Einzelbeispiel: Der Heilbronner Kranenwirt Friedrich Staab

1860 Februar
StAL E 79 I Bū 694

Die Fortsetzung der Eisenbahnlinie von Heilbronn in Richtung Hall durchschneidet bei der Überbrückung des Neckars das Gebäude des Kranenwirts Friedrich Staab. Nach langen Verhandlungen einigten sich Staab und Kameralverwalter von Schmoller als Vertreter der Eisenbahnkommission im Februar 1860 auf eine Kauf- und Tauschaktion. Die Eisenbahn erhielt die dreistöckige Gastwirtschaft samt Stallung, Nebengebäuden und Garten. Staab bekam als Ausgleich dafür ein entsprechendes Gebäude und 30000 Gulden.

57 Ellhofen bittet um eine Haltestation

1858 Dezember 15
BBDS

Das Eisenbahngesetz vom 17. November 1858 hatte zwar die Hauptstreitpunkte geregelt, im Detail blieben aber noch Fragen und Wünsche offen. Am 15. Dezember sandten die Gemeinden Ellhofen, Grantschen, Wimmthal, Sülzbach, Lehrensteinsfeld und Unterheinriet die Bitte an den württembergischen König, auch in Ellhofen einen Bahnhof zu errichten. Für die insgesamt fast 4000 Einwohner dieser Gemeinden sei die Station in Weinsberg sehr weit entfernt. Wer von dort nach Heilbronn gehen wolle, der werde es oftmals vorziehen, statt erst auf den Weinsberger Bahnhof direkt nach Heilbronn zu laufen. Das könne nicht im Sinne der Eisenbahn sein. Deshalb lohne sich eine Haltestation in Ellhofen.

Die Bemühungen aus Ellhofen und Umgebung führten jedoch nicht zum gewünschten Erfolg. Die Station Ellhofen entstand erst 1896. Ebenso wenig fruchtete wenige

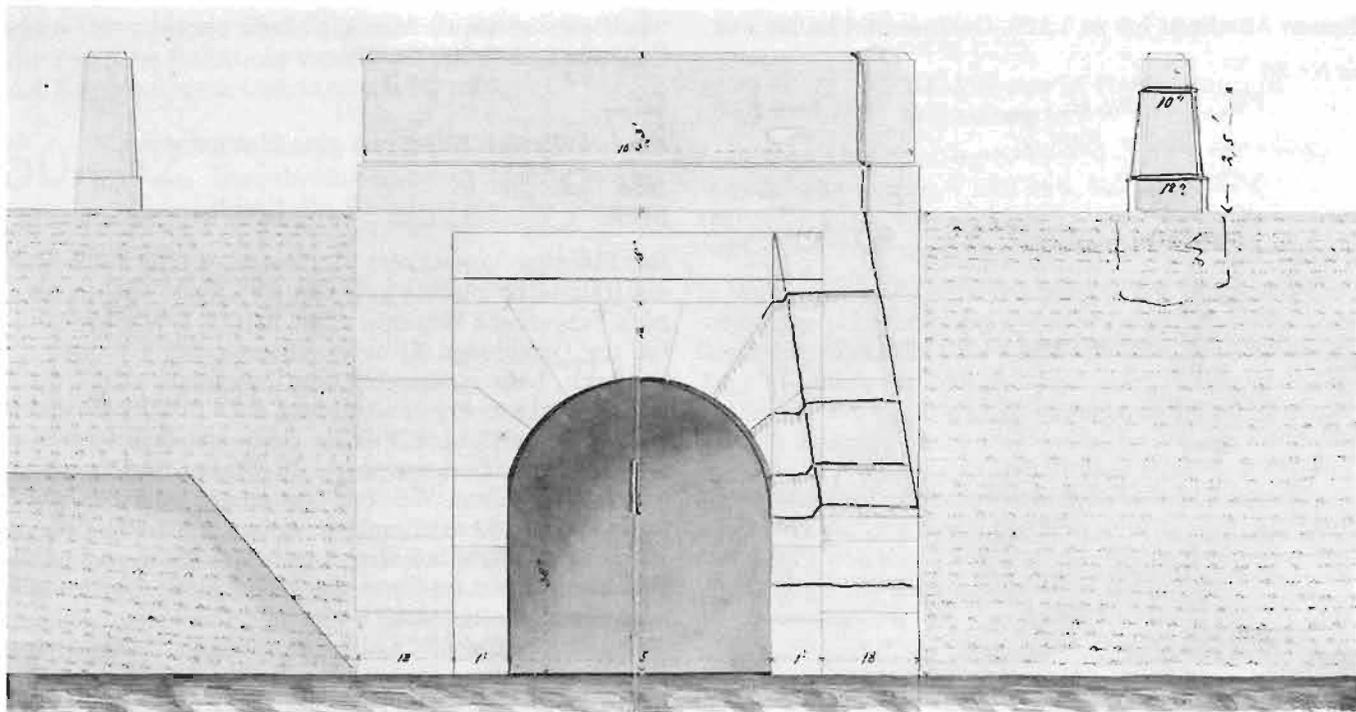
Tage später die Bitte Affaltrachs, den geplanten Willsbacher Bahnhof mehr in Richtung ihrer eigenen Gemarkung zu verlegen.

58 Kostenvoranschlag für den Bau einer Bahnhofstraße am Beispiel Eschenaus

1861
EAS 284

Die Bahnhöfe lagen meist etwas außerhalb der Ortschaften, weil dort genügend unüberbautes Land zur Verfügung stand. Dadurch ergab sich die Notwendigkeit, den Ortsetter mit der Bahnstation durch eine neu anzulegende Straße zu verbinden. Diese Straße lief oft senkrecht auf die Bahnanlage zu. Es oblag der jeweiligen Gemeinde, diese sogenannte Vizinalstraße zu finanzieren. Im Falle Eschenaus entstanden dafür Kosten von über 6600 Gulden.

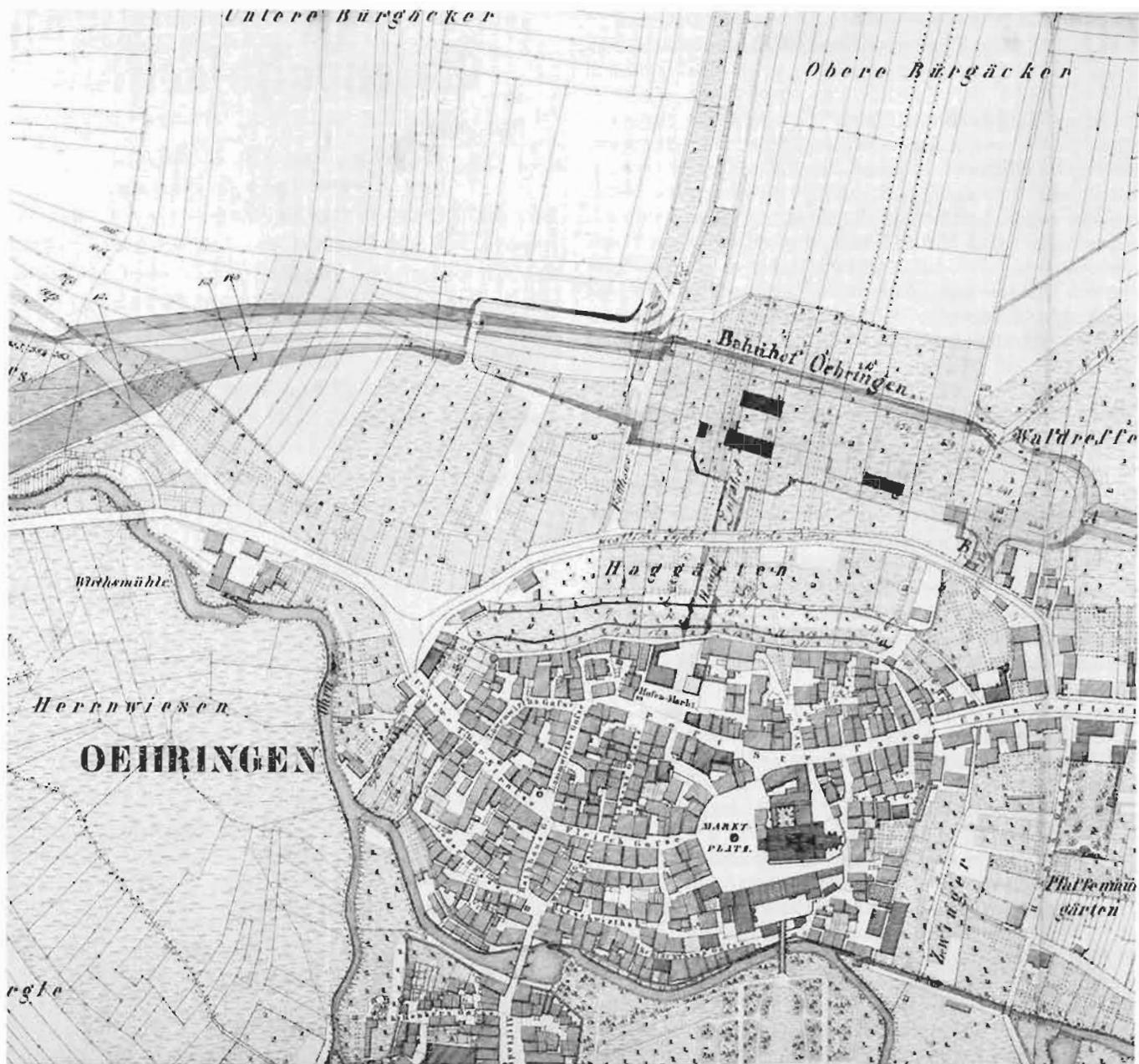
zu Nr. 59



59 Wasserdurchlaß in der Eschenauer Bahnhofstraße

1861
EAS 284

Die Eisenbahnkonstrukteure versuchten, die Trassen möglichst gut dem Gelände anzupassen. Trotzdem wurden immer wieder Dämme, Aufschüttungen, Brücken oder Tunnels notwendig. Oftmals durchschnitten die Bahn auch Wege und Wasserläufe. Darüber wurden jeweils ausführliche Protokolle angelegt. Auch auf der Strecke zwischen Heilbronn und Hall gehörte die Frage der Wasserläufe zu den häufig variierten Themen. Beim Bau der Eschenauer Bahnhofstraße mußte ein Gewässer überbrückt werden. Der Plan zeigt die Stirnansicht und einen Längsschnitt des notwendigen Durchlasses.



60 Der Streckenverlauf bei Öhringen

StA Öh

Zwischen Heilbronn und Weinsberg machte ein Bergrücken den Bau eines Tunnels erforderlich, vor Öhringen zwang die Ohrn zu einem großen Viadukt. Über diesen Kunstbau führte die Eisenbahnlinie zum Öhringer Bahnhof, der nördlich außerhalb der Stadt entstand. Auf dem zugrundegelegten Katasterplan ist deutlich der alte geschlossene Ortskern zu erkennen. Bahnhof und Ortskern wurden in typischer Weise mit einer senkrecht auf das Empfangsgebäude des Bahnhofs zulaufenden Bahnhofstraße verbunden.

61 Eisenbahnbeamte besichtigen das Bauland

1859 November 17
Hohenloher Bote S. 554

Nach Abschluß der Planungen nahmen die sogenannten Expropriationskommissare das voraussichtliche Baugebäude der Eisenbahn in Augenschein. Sie führten eine Begehung der Trasse und eine Werteinschätzung der benötigten Güter durch. In Öhringen fand diese Besichtigung am Samstag, dem 19. November 1859, statt. Per Zeitungsanzeige wurden die interessierten Güterbesitzer zur Teilnahme eingeladen.

62 Verzeichnis der Grunderwerbungen auf der Markung Öhringen

1863
RADB HN

In einem Buch wurden alle im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau stehenden Immobiliengeschäfte zusammengetragen. Im Falle Öhringens handelt es sich um 214 Parzellen, die auf 56 Doppelseiten beschrieben werden. Bei allen betroffenen Grundstücken ist eine Parzellennummer, die Gesamtfläche, die Nutzung, der Gewannname und der Besitzer angegeben. Weiterhin wird festgehalten, welcher Teil des Grundstücks tatsächlich für den Bahnbau benötigt wird, welchen Preis der Verkäufer fordert und welche Summe der Käufer zu zahlen bereit ist.

Debringen.

Eisenbahnsache.

Am nächsten

Samstag den 19. d. Mts.,

von Vormittags 8 Uhr an,

wird der Expropriations-Commissär, Revisor Eisenmann mit dem Bauinspector, dem Sections-Geometer und den Schätzern die Bahnlinie auf der Markung Debringen begeben, um die zu erwerbenden Güter an Ort und Stelle zu besichtigen.

Alle Diejenigen Güterbesitzer, welche ein Interesse in der Sache und die Lust dazu haben, sich bei dieser Verhandlung zu betheiligen, werden hievon mit dem Aufgebot in Kenntniß gesetzt, daß das fragliche Geschäft von der Berrenberger Markungsgrenze aus begonnen werde.

Den 16. November 1859.

Stadtschultheißenamt.
Rögle.

zu Nr. 61

Bemerkenswerterweise decken sich diese beiden Angaben fast immer.

63 Zusage von Haller Bürgern, Güter zum Zweck des Eisenbahnbaus zu verkaufen

1859 November 30
StAL F 54 Bü 457

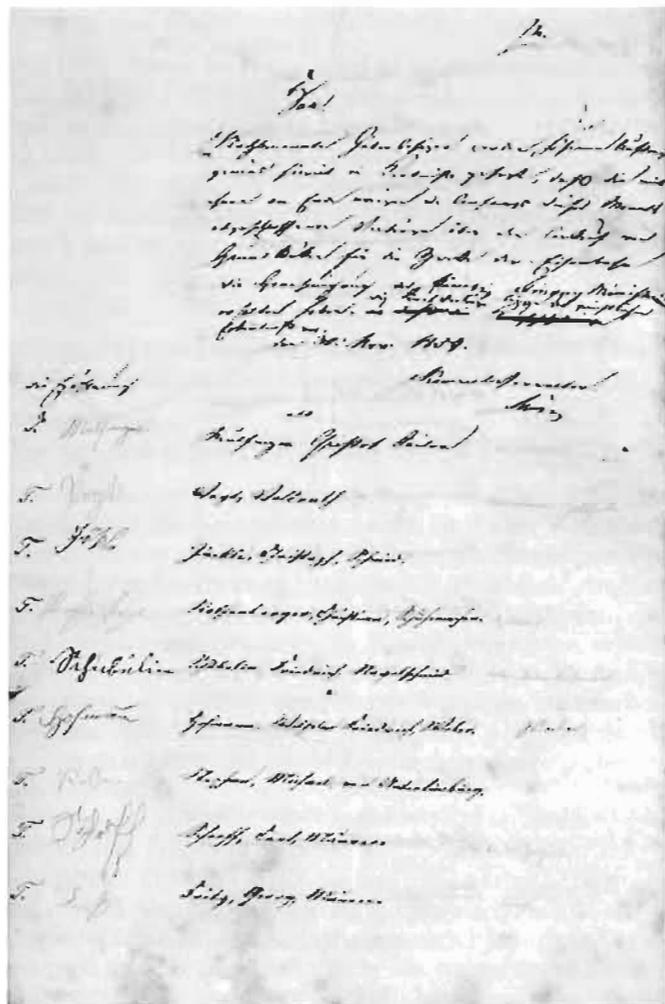
Nach Abschluß der Planungen und Besichtigungen mußte das nötige Bauland gekauft werden. Die Expropriationskommissare führten mit der betroffenen Bevölkerung die entsprechenden Verhandlungen. Die Grundstückseigner kamen meist in einem Gasthaus zusammen, um über die Bedingungen zu diskutieren und schließlich einen Vorvertrag zu unterzeichnen. In Hall setzten am 30. November 1859 51 Bürger ihre Unterschrift unter die Verkaufszusage. Zum Teil sieht man den ungelenkten Schriftzügen an, wie wenig manche Leute im Schreiben geübt waren.

64 Die Eisenbahnlinien im Raum Heilbronn–Schwäbisch Hall und ihre Baumeister

Grafik: StA HN

Drei große Ingenieure prägten den Eisenbahnbau im Raum Heilbronn–Schwäbisch Hall: Karl Etzel, Georg Morlok und Carl Julius Abel. Alle drei führten bzw. erhielten das Adelsprädikat.

zu Nr. 63



Etzel trug in der Frühphase des württembergischen Eisenbahnbaus im Raum Heilbronn–Hall die Verantwortung für die Strecke von Cannstatt über Stuttgart, Ludwigsburg und Bietigheim nach Heilbronn sowie von Bietigheim nach Bretten. Morlok baute die Ost-West-Verbindung von Nördlingen über Aalen nach Cannstatt und die einmündende Nord-Süd-Strecke von Mergentheim über Crailsheim nach Goldshöhe. Außerdem entstand unter seiner Regie die Linie von Jagstfeld nach Osterburken. Die anderen wichtigen Strecken im Raum Heilbronn–Hall konzipierte Carl Julius Abel. Dazu gehören die Verbindung von Eppingen über Heilbronn und Hall nach Crailsheim und die Linie von Hessental über Gaildorf und Backnang nach Waiblingen bzw. Bietigheim.

Karl Etzel wurde bereits behandelt (Nr. 19). Georg Morlok erblickte 1815 in Dätzingen bei Sindelfingen das Licht der Welt. Er wirkte nicht nur als Eisenbahnbauer, sondern errichtete z. B. auch Kirchen. Er verfaßte eines der ersten Standardwerke über das Eisenbahnwesen in Württemberg und verstarb 1896 in Stuttgart.

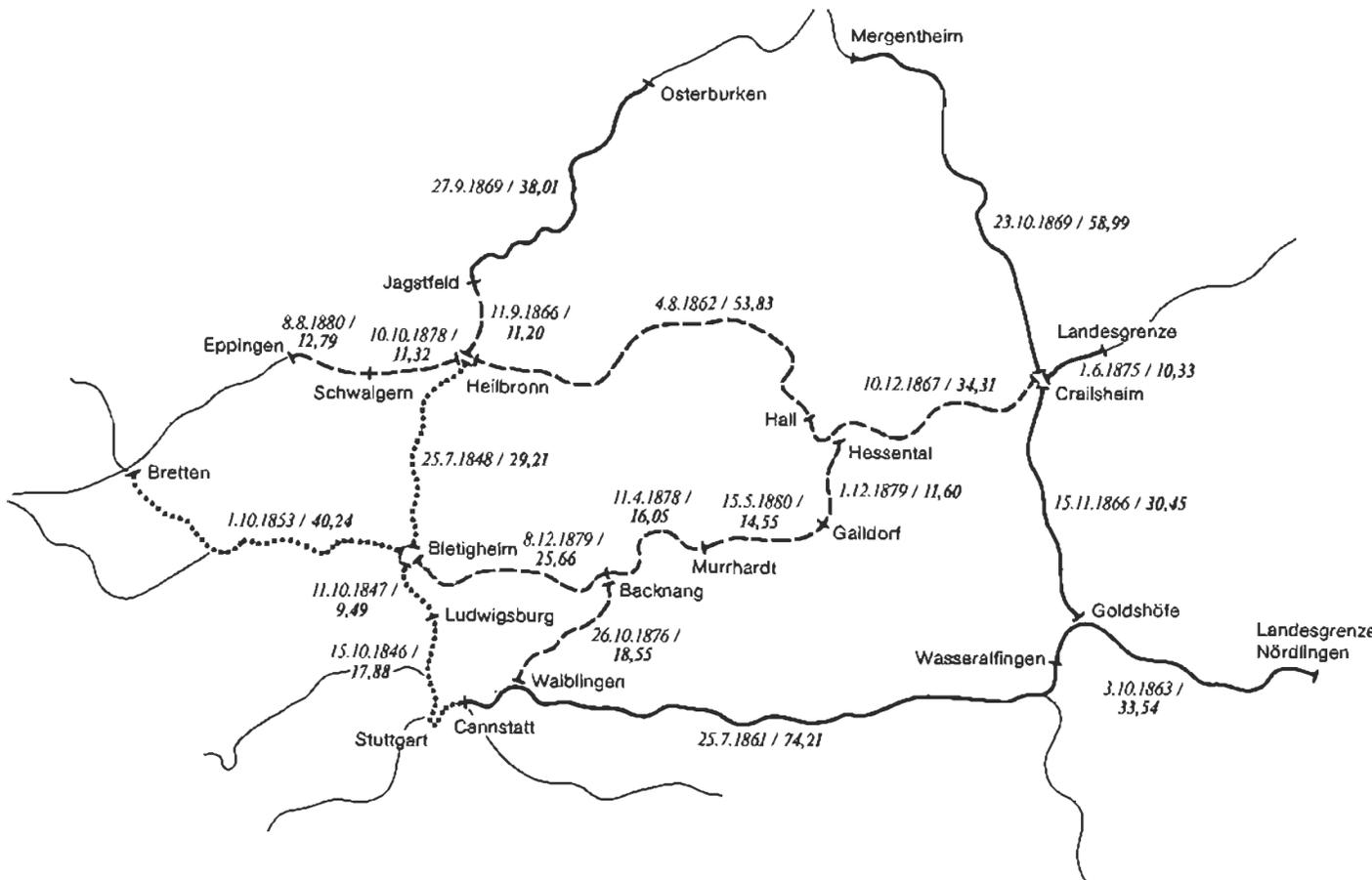
Der dritte große Eisenbahnbaumeister im Raum Heilbronn–Hall hieß Carl Julius Abel. Er zeichnete u. a. für die Strecke von Heilbronn nach Hall verantwortlich. Abel, Sohn des Kreisbaurats Ludwig Abel, Bruder des Ludwigsburger Oberbürgermeisters und Landtagsabgeordneten Heinrich Abel und Vetter von Eduard Mörke, wurde 1818 in Ludwigsburg geboren. Er besuchte dort das Lyzeum, danach die Königliche Gewerbeschule in Stuttgart. 1836 ging er nach Paris; als Diplom-Ingenieur sammelte er ab 1840 praktische Erfahrungen im französischen Eisenbahnbau. 1842 trat er als Eisenbahnpraktikant in den württembergischen Staatsdienst und arbeitete teilweise unter Karl Etzel. Der eigentliche Durchbruch gelang Carl Julius Abel im November 1858, als er die Bauleitung über die Eisenbahnstrecke von Heilbronn nach Hall übertragen bekam. Nach weiteren Eisenbahnbauten starb Abel am 10. Juli 1883 als Oberbaurat.

65 Carl Julius Abel

1858

StA Stgt B 3435/1

Eine Lithographie von A. Fischer zeigt Carl Julius Abel



- Oberingenieur Etzel *Tag der Eröffnung / Länge (km)*
 ————— Oberingenieur Morlok
 - - - - - Oberingenieur Abel

Etzel

Cannstatt – Ludwigsburg
 Ludwigsburg – Bietigheim
 Bietigheim – Heilbronn
 Bietigheim – Bretten

Abel

Heilbronn – Hall
 Heilbronn – Jagstfeld
 Hall – Crailsheim
 Waiblingen – Backnang
 Backnang – Murrhardt
 Heilbronn – Schwaigern

Morlok

Hessental – Gaildorf
 Backnang – Bietigheim
 Murrhardt – Gaildorf
 Schwaigern – Eppingen
 Cannstatt – Wasseralfingen
 Wasseralfingen – Landesgrenze (Nördlingen)
 Goldshöfe – Crailsheim
 Jagstfeld – Osterburken
 Crailsheim – Mergentheim
 Crailsheim – Landesgrenze

1858 in seinem 42. Lebensjahr, also zwei Jahre bevor er die Bauleitung an der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall übernahm. Seine Gesichtszüge wirken weich, mehr wie die eines Theologen als die eines Eisenbahningeurs.

66 Personalbogen von Carl Julius Abel

1844 April

Vorlage und Aufnahme: HStAS E 77 B 1

Als Carl Julius Abel im April 1844 zum provisorischen Inspektor des Planungsbureaus der Königlichen Eisenbahnkommission aufstieg, wurden die wichtigsten Daten zu seiner Person in ein Personalblatt eingetragen, das den Grundstock zu seiner späteren Personalakte bildete. Es enthält kurze Informationen über seine familiäre Herkunft und seinen schulischen und beruflichen Werdegang.

67 Übertragung der Bauarbeiten an der Eisenbahnlinie Heilbronn–Hall an Baurat Abel

1858 November 17

Vorlage und Aufnahme: HStAS E 77 B 1

Mit der königlichen Entscheidung über den Bau der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall über Weinsberg und nicht über Neckarsulm waren viele Planungen von Oberbaurat Gaab endgültig hinfällig. Schnell mußten neue Pläne und Kostenvoranschläge erstellt werden. Am Tag der Unterzeichnung der Eisenbahngesetze erhielt deshalb ein zusätzlicher Eisenbahningenieur die Aufgabe, möglichst rasch entsprechende Vorlagen auszuarbeiten. Die Wahl fiel dabei auf Carl Julius Abel, der damit zum ersten Male eine große Eisenbahnaufgabe selbständig übernahm.

In einem Erlaß vom 17. November 1858 teilte die Eisenbahnbaukommission Baurat Abel mit, daß ihm durch königliche Entschliebung die technische Oberleitung am Bau der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall übertragen worden sei, daß er schnellstmöglich Planungen vorlegen und mit der Bauausführung am Weinsberger Tunnel und bei der Schleifklinge bei Hall beginnen solle.

Der Königlich Preussische General-
Landesbauinspektor Herr v. M. gütigst
erlaubt, daß bei der Bauausführung
der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach
Hall die Bauarbeiten
übertragen werden.
v. M. auf Befehl
des General-Landesbauinspektors

Ich habe die Befehle in Landeinsicht
erhalten und bin, daß der General-
Landesbauinspektor v. M. gütigst
erlaubt, daß bei der Bauausführung
der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach
Hall die Bauarbeiten
übertragen werden.
v. M. auf Befehl
des General-Landesbauinspektors
v. M. gütigst erlaubt, daß bei der
Bauausführung der Eisenbahnlinie
von Heilbronn nach Hall die Bauarbeiten
übertragen werden.
v. M. auf Befehl
des General-Landesbauinspektors

C.

68 Baubeginn in Heilbronn am 9. August 1859

1859 August 11
Schwäbische Kronik S. 1229

Nachdem Baurat Abel die Oberaufsicht für die Konstruktion der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall übernommen hatte, befaßte er sich zunächst mit Detailplanungen und Grundstücksverhandlungen. Am 9. August 1859 konnte dann der eigentliche Bau mit dem ersten Spatenstich in Heilbronn beginnen. Dieser Tag erhielt durch eine Festrede und durch Kanonenschüsse ein festliches Gepräge.

69–70 Ausschreibung von Bauarbeiten

1859 September 15
Schwäbische Kronik S. 1442
1861 März 3
Haller Tagblatt S. 238

Ab September 1859 schrieb die Eisenbahnbaukommission verschiedene Arbeiten an der Strecke von Heilbronn nach Hall aus. Dazu zählten u. a. das VI. Arbeitslos westlich von Neuenstein und Tätigkeiten am Weinsberger Tunnel. Erst im August 1861 wurden Arbeiten für den Haller Bahnhof vergeben. Es handelte sich um das Verwaltungsgebäude, einen Güterschuppen, je eine Lokomotiven- und Wagenremise sowie eine Drehscheibe.

Jeder Bauunternehmer oder leistungsfähige Handwerker konnte sich um diese Aufträge bemühen. Wer den Auftrag erteilt bekam, mußte eine hohe Kautions hinterlegen und bei Verzögerungen harte Geldstrafen bezahlen.

71 Längenprofil des VII. Arbeitsloses

1859
StAL E 79 I Bü 1140

Die zu bauende Bahnstrecke wurde in verschiedene Arbeitslose eingeteilt, die im allgemeinen wenige Kilometer Länge aufwiesen. Das VII. Arbeitslos umfaßte die baulich aufwendige Strecke vor und nach dem Bahnhof Neuenstein. Nach einem leichten Geländeeinschnitt folgte eine

Stuttgart. Verdingung von Eisenbahnbau- Arbeiten.

Zur Ausführung der Heilbronn-Haller Bahn werden mit höherer Genehmigung die nachstehenden Bauarbeiten des 6. Arbeitsloses im Baubezirk Hall zur Submission ausgeschrieben:

1. Abtheilung, von Bahnnummer 105 bis Nr. 117 der 14. Stunde auf den Markungen von Gottmollshausen und Selbigen, 1200 Fuß lang. Der Voranschlag beträgt:

1) für Erdarbeiten inkl. der Zubereitung der Baustelle	90,540 fl. 35 kr
2) Grab-, Maurer- und Steinhauer-Arbeit an Stützmauern, Brücken und Durchlässen . . .	15,295 fl. 34 kr
3) Wegbauten	115 fl.
4) Fluß- und Uferbauten	6450 fl.
5) Beschotterung	1150 fl.

Zusammen 113,551 fl. 9 kr

III. Abtheilung, von Bahnnummer 127 der 14. bis Nr. 27 der 15. Stunde auf der Markung Hall, 3000 Fuß lang. Der Voranschlag beträgt für:

1) Erdarbeiten inkl. Zubereitung der Baustelle	52,890 fl. 17 kr
2) Grab-, Maurer- und Steinhauer-Arbeit an Stützmauern, Durchlässen und Durchfahrten .	17,315 fl. 54 kr
3) Tunnel	58,138 fl. 1 kr
4) Straßen- u. Wegbauten	368 fl.
5) Beschotterung	1,388 fl. 48 kr

Zusammen 130,101 fl.

Die Pläne, Voranschläge und Bedingungen können bei dem Eisenbahnbauamt Hall eingesehen werden.

Bibhaber zur Uebernahme dieser Arbeiten sind eingeladen, ihre Angebote, welche den Abstreich an den Voranschlagspreisen in Prozenten und für jede Abtheilung besonders ausgedrückt enthalten müssen, schriftlich, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot zu Arbeiten an der Nordbahn“ versehen, spätestens bis

Samstag den 24. d. Okt.,

Abends 6 Uhr,

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Den 10. Sept. 1859.

K. Eisenbahnbaukommission.

S c h w a b e r

zu Nr. 69

Hall. Bei dem Stationsbauwesen in Gailenkirchen finden tüchtige Steinhauer anhaltende Beschäftigung bei gutem Verdienste. Werkmeister Omeis.

zu Nr. 72

längere Brücke, die in Höhe der Bahnhofsanlage wieder in einen Einschnitt mündete. Der Bauplan wurde von Ingenieur Daser beurkundet und vom Erbauer der Gesamtstrecke, Carl Julius Abel, abgezeichnet.

72 Die Suche nach den Bauarbeitern

1861 April 25
Haller Tagblatt S. 388

Ohne Arbeiter konnte der Eisenbahnbau nicht beginnen. Zahlreiche Erdgräber und Steinhauer sowie viele andere Handwerker strömten zu den Baustellen. Manchmal lockten auch kleine Zeitungsanzeigen die Arbeitssuchenden an. Im vorliegenden Fall benötigte Werkmeister Omeis für die Errichtung des Empfangsgebäudes auf dem Bahnhof Gailenkirchen noch „tüchtige Steinhauer“, denen er „anhaltende Beschäftigung bei gutem Verdienste“ in Aussicht stellte.

73 Die Unterbringung und Verpflegung der Eisenbahnarbeiter

1860 Januar 12
Stadtarchiv HN Ratsprotokoll

Insgesamt arbeiteten bis zu 4500 Menschen an der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall. Die Unterbringung und Verpflegung von so vielen Personen warf Probleme auf. Allein in Heilbronn mußten 1860 etwa 1500 Arbeiter aufgenommen und in Baracken untergebracht werden.

Die auf der freien Strecke arbeitenden Bautrupps zogen nach Vollendung ihres Abschnitts weiter. Über einen besonders langen Zeitraum erstreckte sich jedoch die Herstellung des Weinsberger Tunnels, so daß in Heilbronn und Weinsberg viele Arbeiter mehr als zwei Jahre blieben. Hauptsächlich für die Stadt am Fuße der Weiber-

treu wirkte sich das in vielfältiger Weise aus. Einige Wirtschaften entstanden in der Nähe der Baustelle, das Gewerbe der Wirte, Bäcker und Metzger blühte auf, und die Gemeinde mußte ihren Mitarbeiterstab vergrößern, weil durch die vielen neuen Mitbewohner ein erheblicher Verwaltungsaufwand entstand.

zu Nr. 74

Haller Tagblatt

Amtliche Anzeigen.

S a l l.

Steckbrief.

Der Eisenbahn-Arbeiter Johann Muhl von Welzheim ist in dem dringenden Verdacht, einem hiesigen Eisenbahn-Arbeiter am Mittwoch den 14. dieses Monats

- 1) eine sogenannte Suppe von grauem Tuche mit liegendem grünen Kragen,
- 2) ein schwarzseidenes Halstuch und
- 3) einen grauen Filzhut mit Band, in welchem der Name des betreffenden Kaufmanns in Sulzbach in der Oberpfalz steht

entwendet, und sich mit diesen Gegenständen von hier entfernt zu haben. Es wird gebeten, auf ihn zu fahnden, und ihm im Betretungsfall hier in liefern, auch ihm die gestohlenen Kleider abzunehmen.

Muhl ist ca. 26 Jahre alt, ziemlich groß, hat blonde Haare und 1 kleines Schnurrärtle, auch ein sauberes Gesicht. Außer obigen Kleidern trägt derselbe ein Paar alte weiße Zwilchhosen.

Ohne Zweifel ist er nicht im Besitze von Reiseurkunden.

Den 16. August 1861.

K. Oberamtsgericht. F e c h t.

74–75 Das Problem der Kriminalität

1861 August 17 (Haller Tagblatt Nr. 191)

Repro: StA HN

Bei einer so großen Zahl von Eisenbahnbauarbeitern kamen immer wieder einzelne in Konflikt mit den Gesetzen. Häufig ist von Diebstählen die Rede, welche die Arbeiter entweder untereinander oder an der ortsansässigen Bevölkerung verübten. Der abgebildete Steckbrief rief zur Suche nach dem 26jährigen Eisenbahnarbeiter Johann Muhl aus Welzheim auf, der im Verdacht stand, einem Kollegen in Hall mehrere Kleidungsstücke entwendet zu haben.

Ein sehr schweres Verbrechen schildert Theobald Kerner in seinem Buch „Das Kernerhaus und seine Gäste“ unter der Überschrift „Das Skelett“. Er berichtet eine makabre Geschichte über einen italienischen Bauarbeiter am Weinsberger Tunnel, der später an einem Raubmord beteiligt und dafür guillotiniert worden war.

76 Der Nachlaß des italienischen Eisenbahnarbeiters Augustino Pocher

1861

StA SHA Bestand 18 Bü 274/26

Die Vermögensverhältnisse von Arbeitern beim Eisenbahnbau wurden nur selten faßbar. Der aus dem zwischen Trient und Belluno gelegenen Ort Transaqua stammende Augustino Pocher gehörte zu den Ausnahmen, weil er während des Bahnbaus verstorben ist und Schulden hinterlassen hat. Aus einem Schreiben des Haller Gerichtsnotariats geht hervor, daß Pocher nur einige Kleidungsstücke im Wert von 7 Gulden und eine silberne Taschenuhr im Wert von 6 Gulden besessen hat. Seine Schulden bei verschiedenen Arbeitskollegen und Lebensmittelhändlern beliefen sich dagegen auf über 31 Gulden.

77 „Verhaltens-Regeln“ für Eisenbahnbauarbeiter

nach 1860

StA Großbottwar

Um die disziplinarischen Probleme in den Griff zu bekom-

men, erließ das Eisenbahnbauamt „Verhaltens-Regeln“, die auf allen Baustellen der Eisenbahn galten. Jeder, der dort Arbeit suchte, mußte diese Regeln anerkennen und sich danach richten. Sie legten die Form der Bezahlung, die Höhe der Strafen bei Übertretungen und die tägliche Arbeitszeit fest. Gearbeitet wurde vom Josephstag bis Michaelis (19. März bis 29. September) täglich elfeinhalb Stunden, von Michaelis bis Gallus (29. September bis 16. Oktober) mit anderthalb Stunden Pausen von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang und in der Zeit der kürzeren Tage von Gallus bis Joseph (16. Oktober bis 19. März) ebenfalls von morgens bis abends, aber mit nur einer Stunde Pause.

Als wichtige Einrichtung zum Schutz bzw. zur Versicherung der Arbeiter wurde eine „gegenseitige Unterstützungs- oder Krankenkasse“ geschaffen. In diese Kasse entrichteten die Arbeiter einen Kreuzer von jedem verdienten Gulden, also ein sechzigstel ihres Lohnes. Im Krankheitsfall standen ihnen dann in begrenztem finanziellem und zeitlichem Rahmen Zahlungen zu. Aus solchen Wurzeln entwickelte sich später die allgemeine Krankenversicherung.

78 Das vermeintliche Unglück im Weinsberger Tunnel

1860 Juli 7

Vorlage und Aufnahme: HStAS E 146 III Bü 5932

Der Bau des Weinsberger Tunnels brachte viele Schwierigkeiten mit sich, weil der Stollen größtenteils durch den gefürchteten Gipsmergel getrieben werden mußte. Dabei kam es immer wieder zu kleinen Erdbeben.

Am 7. Juli 1860 verbreitete sich in Heilbronn wie ein Lauffeuer das Gerücht, daß der Tunnel eingestürzt sei und 23 Arbeiter unter sich begraben habe. Bevor der zuständige Oberamtmann Meurer zur Unglücksstelle eilte, informierte er pflichtgemäß telegrafisch seine vorgesetzte Behörde, das Ministerium des Innern in Stuttgart, über das Geschehene. Mit Hilfe des im Zuge des Bahnbaus eingerichteten Telegrafennetzes gelangte diese Hiobsbotschaft innerhalb von 20 Minuten in die Landeshauptstadt. Als Meurer an der Unglücksstelle eintraf, bemerkte er jedoch sofort, daß das Gerücht stark übertrieben und nur ein kleinerer Erdbeben erfolgt war, der zwei Arbeiter leicht



zu Nr. 78

verletzt hatte. Das Innenministerium rügte Meurer wegen seiner Leichtgläubigkeit. Als drei Wochen später dann tatsächlich ein Arbeiter getötet und ein anderer schwer verletzt wurden, telegraphierte Meurer nicht mehr nach Stuttgart.

79 Durchstich beim Weinsberger Tunnel

1860 November 20
Schwäbische Kronik S. 2245

Die Arbeiten am Weinsberger Tunnel begannen im

Herbst 1859 auf beiden Seiten des Bergrückens. Trotz der auftretenden großen Schwierigkeiten aufgrund der zu durchstoßenden geologischen Formationen wurde bereits ein Jahr später der Durchstich geschafft. Die Vollendung des Tunnels konnte nach fast drei wechselvollen Baujahren im Juli 1862 gefeiert werden.

80 Das Ohrnviadukt bei Öhringen

1861 November 1
Hohenloher Bote S. 563–564

Zu den großen Kunstbauten auf der Strecke zwischen Heilbronn und Hall gehört das Ohrnviadukt bei Öhringen. Sein Schlußstein wurde am 31. Oktober 1861 eingesetzt, gleichzeitig mit der Fertigstellung des Öhringer Bahnhofsdachs. Zur Feier dieses Tages hatte sich alles Baupersonal auf dem Viadukt versammelt. Nach den „üblichen Sinnsprüchen und Glückwünschen zum gedeihlichen Gelingen“ zogen die anwesenden 600 Arbeiter und Gäste feierlich zum Bahnhof. Danach schloß sich ein fröhliches Fest an, das bis in die tiefe Nacht dauerte, obwohl es zum ersten Mal seit Wochen wieder regnete.

81 Vorbereitungen für die Eröffnung der Eisenbahnlinie

1862 Juli 17
Haller Tagblatt Nr. 162

Nach der Vollendung des Weinsberger Tunnels stand der Eröffnung der neuen Eisenbahnlinie nichts mehr im Wege. In einem in der Ortszeitung verbreiteten Aufruf versuchte der Haller Stadtschultheiß Hager, die Einwohner seiner Stadt auf dieses große Ereignis einzustimmen. In allen Gemeinden an der Strecke entstanden Fest-Komitees, die für den zugehörigen würdigen Rahmen sorgen sollten.

82 Das Haller Festprogramm

1862 August
StA SHA (HVfWFr)

Das Haller Fest-Komitee arbeitete seinen Vorschlag für

das Eröffnungsprogramm schriftlich aus und veröffentlichte ihn nach Beratungen im Gemeinderat in gedruckter Form. Er sah eine Dekoration des Bahnhofs und der Häuser der Stadt sowie die Beflaggung der Türme vor. Der Eisenbahnzug sollte mit Böllerschüssen begrüßt und von zahlreichen Abordnungen und Personengruppen empfangen werden. Nach einer Bewirtung der Gäste mit Wein

zu Nr. 82

§ a l l

Fest-Programm

bei der

Eröffnung der Eisenbahn von Heilbronn nach Hall (Kocherbahn)

am 2. August 1862.

- 1) Decoration des Bahnhofs, der Häuser der Stadt, und Beflaggung der Thürme.
- 2) Stanouen- und Böller-Salva beim Durchziehen des Festzugs aus dem Tunnel.
- 3) Begrüßung der Festgäste durch Aufstellung auf dem Bahnhof und vor: der Beamten, Geistlichen, des Baupersonals, des Senats-Collegiums, Lehret an den verschiedenen Universitäts-Kastallen, der Mitglieder des Gaualms, des Gewerbe-Vereins-Ausschusses, von Bergknappen mit Musik-Corps, des Eisenhofes in seiner früheren Tracht, weiterer Festmänner in weißer Kleidung mit Schärpen, der Sänger brüder Musik-Vereine.
- 4) Darreichung von Wein und Kuchen an die Festgäste, im Güterschuppen des Bahnhofs.
- 5) Zug vom Bahnhof in die Stadt durch die Gaildorfer, Mauer-Strasse über die Brücke durch die neue Straße auf den Marktplatz, und zwar in folgender Ordnung:
Musik-Vereine,
Bergknappen-Musik,
Eisenhof,
Bergknappen,
weißgekleidete Festmänner,
Festgäste mit den übrigen Haller Einwohnern (Vgl. 3.)
- 6) Vortrag eines Gesang-Stückes durch die beiden Musik-Vereine auf der Staffel der Michaels-Kirche.
- 7) Festessen im Gasthof zum goldenen Adler.
(Ordnung bei Anlass - S. 1. u. 2. u. 3.)
- 8) Unterhaltung im Mayer'schen Garten.
- 9) Ball im Gasthof zum goldenen Stiefel, Abends 8 Uhr.

Die Handhabung der Ordnung am Bahnhofs und beim Zug haben die Dornier übernommen.

Fest-Comité.

und Kuchen im Güterschuppen des Bahnhofs war ein Umzug mit klingendem Spiel durch die Stadt und eine Gesangsaufführung auf der Freitreppe vor der Michaelskirche vorgesehen. Im Anschluß sollten die Gäste ein von ihnen selbst zu bezahlendes Essen einnehmen können. Schließlich bot sich Gelegenheit zur Unterhaltung und zum Tanz.

83 Fahrkarte für die Eröffnungsfahrt am 2. August 1862

HZN

Eine rankenreich verzierte Fahrkarte berechnete am 2. August 1862 zur Teilnahme an der Eröffnungsfahrt der „Heilbronn-Haller Bahn“.

Dieser erste Zug war geladenen Gästen vorbehalten. Er verließ um 6⁴⁰ Uhr Stuttgart und traf – 24 Minuten zu früh – um 8⁰⁹ Uhr in Heilbronn ein. Dort erwartete ihn eine musikalische Begrüßung, umrahmt von Böllerschüssen. Nach vielen Aufenthalten auf den Bahnhöfen der Strecke, bei denen jedesmal ein Festprogramm dargeboten wurde, traf der Zug zur Mittagszeit in Hall ein.

84 Das neue Verkehrsmittel inspiriert die Dichter

1862

StA SHA (HVfWFr)

Viele der Gedanken, welche die Menschen an dem neuen Schienenstrang bewegt haben mögen, goß der Haller Ratschreiber Karl Rimanoczy zur Eröffnung der Eisenbahn in Verse. Er beschwor darin die neue Zeit, die durch die Gewalt des Dampfes auf der eisernen Straße anbrechen sollte. Er hoffte auf eine Erweiterung des Horizonts der damaligen Menschen durch Kontakte mit den in der Ferne lebenden Zeitgenossen.

85 Die Schwäbische Kronik berichtet ausführlich über die Festlichkeiten am 2. und 3. August 1862

1862 August 5

Schwäbische Kronik S. 1857–1858

In ungewöhnlich breiter Weise erstattete die Schwäbische

Kronik Bericht über den Verlauf der Eisenbahnfesttage am 2. und 3. August 1862. Sie berichtete über die Fahrt des ersten Personensonderzuges am 2. August, über die dabei gehaltenen Reden und über die sich anschließende Feier in Hall. Am 3. August verkehrten zwei weitere Sonderzüge. Die Übergabe der neuen Eisenbahnlinie an den öffentlichen Verkehr erfolgte am 4. August. Dieses Datum gilt deshalb als der eigentliche Jahrestag der Strecke.

86 Der König befährt die neue Eisenbahnlinie

1862 August
StA SHA (HVfWFr)

Am 8. August 1862, wenige Tage nach der Eröffnung, nahm der württembergische König die Strecke in Augenschein und erwies damit allen Anwohnern die Ehre seines Besuchs. Der Haller Ratsschreiber Rimanoczy widmete dem hohen Gast aus diesem Anlaß ein Gedicht. Er beschrieb die vielfältige Weise, auf der durch das Wirken seiner Majestät das Eisen zum Segen des Landes wurde und fügte hinzu, daß das Eisen nun auch den „ebnen Pfad“ gebahnt habe, auf dem der König nach Hall gekommen war.

4. Die neue Eisenbahnlinie

87 Längenprofil der Kocherbahn

Verwaltungsber. d. Königl. Württ. Verkehrsanstalten
1883/84

Die Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten gaben für die Jahre 1879/80 bis 1919/20 jährliche Verwaltungsberichte heraus, die außerordentlich vielfältige Informationen über sämtliche württembergischen Eisenbahnstrecken enthalten. In farbigen Beilagen wurden ihnen Längenprofile verschiedener Strecken beigegeben, u. a. der Kocherbahn von Heilbronn über Hall nach Crailsheim. Diese Darstellungen enthalten zahlreiche Informationen: Abgesehen von den sofort ins Auge springenden geologischen Formationen sind das die Meereshöhe, die Steigungs- und Gefällstrecken, die Auffüllungen, Brücken, Dämme und Tunnels sowie die Kurvenradien. Höhen- und Längenmaßstab verhalten sich wie 1:10, die Höhe wurde also zehnfach überzeichnet.

In manchen Details hat sich die Strecke bis heute verändert. Insbesondere fehlten zunächst die Stationen Heilbronn-Karlstor, Ellhofen, Affaltrach und Sülzbach.

88 Der erste Heilbronner Bahnhof

Um 1855
StA HN B 797,2

Der große Eisenbahningenieur Karl Etzel (Nr. 19) konzipierte nicht nur Eisenbahntrassen, sondern entwarf auch Bahnhöfe mit Empfangsgebäuden. Der Heilbronner Bahnhof von 1848 gehört ebenfalls zu seinen Werken. Als Abmessungen der Gebäude legte er fest:

Verwaltungsgebäude: 126 Fuß lang, 42 Fuß breit,
3 Etagen

Kosten: 40000 Gulden

Einstiegshalle: Kosten: 20000 Gulden

Einen Wartesaal hielt Etzel jedoch für überflüssig. Die Heilbronner, die bei jeder Witterung ungeschützt auf die Züge warten mußten, waren anderer Meinung. Bereits

ein Jahr nach der Beendigung der Bauarbeiten durch Etzel wurde ein Wartesaal errichtet.

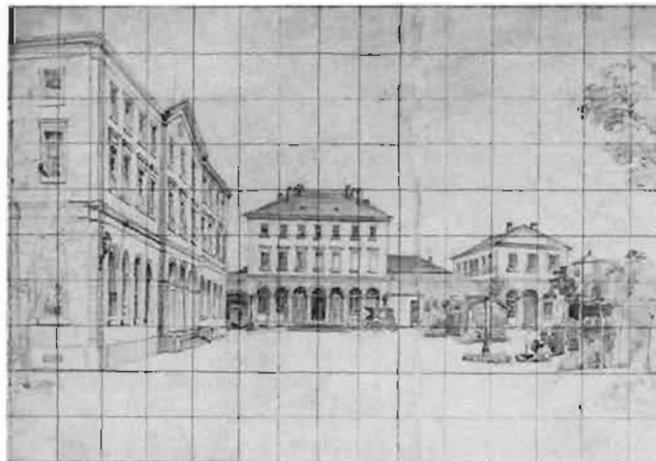
Auf der Bleistiftzeichnung von Johannes Läßle ist auf der linken Seite das Verwaltungsgebäude des ersten Heilbronner Bahnhofs und in der Bildmitte der Postgebäudekomplex zu erkennen.

89 Aufriß des Weinsberger Empfangsgebäudes

1863
BM HN

Das Empfangsgebäude des Weinsberger Bahnhofs bestand aus drei Etagen. Im Erdgeschoß befand sich links ein „Postbureau“, daneben der Kassen- und Telegraphenraum und in der Mitte eine Gepäckkammer. Auf der rechten Seite schlossen sich zwei Wartesäle an. Alle diese Räumlichkeiten waren über die Vorhalle erreichbar. Im ersten Stock und im Dachgeschoß befanden sich je zwei Wohnungen für Eisenbahnpersonal.

zu Nr. 88



90 Güterschuppen des Weinsberger Bahnhofs

1902
BM HN

Zu den festen Bestandteilen eines Bahnhofs zählte der Güterschuppen. Dort wurden Waren gelagert und teilweise auch die zugehörigen Geschäfte abgewickelt. Noch nach dem Zweiten Weltkrieg herrschte bei diesen Güterschuppen reges Treiben. Lasten wurden mit Kranen oder durch menschliche Kraft verladen. Heute wirken viele Güterschuppen zwischen Heilbronn und Hall fast wie ausgestorben. Von der alten Betriebsamkeit ist kaum noch etwas übriggeblieben. Viele Güterschuppen sind als Lagerräume vermietet.

91 Bahnmeistereigebäude des Weinsberger Bahnhofs

1904 Dezember
BM HN

Das Bahnmeistereigebäude in Weinsberg entstand 1904/05. Später erhielt es einen großen Anbau. Das Doppelgebäude ist heute noch auf der von den Gleisen abgewandten Seite des Bahnhofs – auf der Höhe zwischen Empfangsgebäude und Güterschuppen – zu sehen. Bemerkenswert ist die Liebe, Sorgfalt und das künstlerische Können, mit dem Bauinspektor Vischer dieses schöne Aquarell gefertigt hat.

92 Risse des Verwaltungsgebäudes der Station Eschenau

1863
BM HN

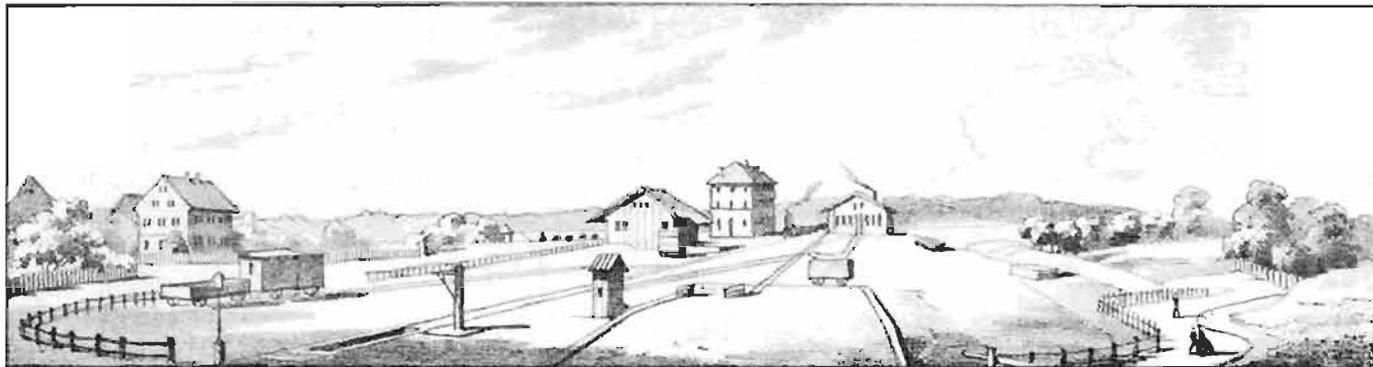
Die Verwaltungs- oder Empfangsgebäude an der Eisenbahnlinie zwischen Heilbronn und Hall wiesen baulich eine unverkennbare Ähnlichkeit auf, zumindest soweit sie 1862 eingeweiht wurden. Sie bestanden aus drei Etagen. Das Erdgeschoß diente dem Publikumsverkehr, der erste Stock und die Räume unter dem Dach wurden als Dienstwohnungen für Eisenbahnpersonal genutzt. Zu den typischen Elementen zählen auch die Rundbogen im Erdgeschoß.

93 Ansichten des Verwaltungsgebäudes der Station Bretzfeld

1904
BM HN

Die aquarellierten Ansichten des Verwaltungsgebäudes Bretzfeld zeigen mit der Giebel- und der Längsseite weitere typische Elemente (Nr. 92) der Empfangsgebäude an der Strecke zwischen Heilbronn und Hall und auch darüber hinaus. Die Fassaden bestanden aus großen Sandsteinquadern, in die zwischen dem Erdgeschoß und dem ersten Stock an der Giebelseite mit Blockbuchstaben der Stationsname eingemeißelt war.

zu Nr. 96



94 Verwaltungsgebäude des Bahnhofs Öhringen

1863 August
BM HN

Der Öhringer Bahnhof erhielt ein besonders großes Verwaltungsgebäude. Zwar glich es in Stil und Bauweise genau den entsprechenden Bauten auf den kleineren Stationen. Es wurde jedoch wesentlich in die Länge gezogen und bot deshalb viel mehr Wohnraum und Platz für den Publikumsverkehr.

95 Güterschuppen des Bahnhofs Öhringen

1906
BM HN

Im Verhältnis zum großen Empfangs- und Verwaltungsgebäude (Nr. 94) fiel der Öhringer Güterschuppen ziemlich klein aus. Der schmucklose Holzbau mußte deshalb 1906/07 erweitert werden.

96 Öhringen um 1870

Städtisches Museum LB

Ein zeitgenössischer Stich zeigt Öhringen wenige Jahre nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall. Das Öhringer Ohrviadukt gehörte zu den bemerkenswerten Kunstbauten auf dieser Strecke. Es eröffnete einen schönen Blick auf die alte Stadt, die in der Mitte des Sammelbildes wiedergegeben ist. Darüber befindet sich eine Abbildung des Bahnhofs, in den gerade ein Dampfzug einfährt. Sehr schön sind das dreistöckige Empfangsgebäude und der Güterschuppen zu erkennen. Bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof passierten die Züge einen Wasserkran.

97 Verwaltungsgebäude der Station Kupfer

1863
BM HN

Auch das Verwaltungsgebäude der Station Kupfer ent-

sprach im Baustil genau den Gepflogenheiten der Zeit: Sandsteinquader prägen die Fassade ebenso wie die Rundbogen im Erdgeschoß des dreistöckigen Gebäudes. Das Schneefanggitter, das 1915 aus Sicherheitsgründen angebracht wurde, fiel im Gesamtbild kaum ins Gewicht.

98 Fundamente des Verwaltungsgebäudes Kupfer

1863
BM HN

Für das Verwaltungsgebäude der Station Kupfer ist ein Riß erhalten geblieben, der die Fundamente des Bauwerks zeigt. Die Empfangsstation ruht auf mächtigen Steinblöcken, die in das Erdreich eingelassen wurden und sich nach unten stufenweise verbreitern.

99 Gailenkirchen in Einzelbildern und als Gesamtansicht

1900
StA SHA Fotosammlung 25321

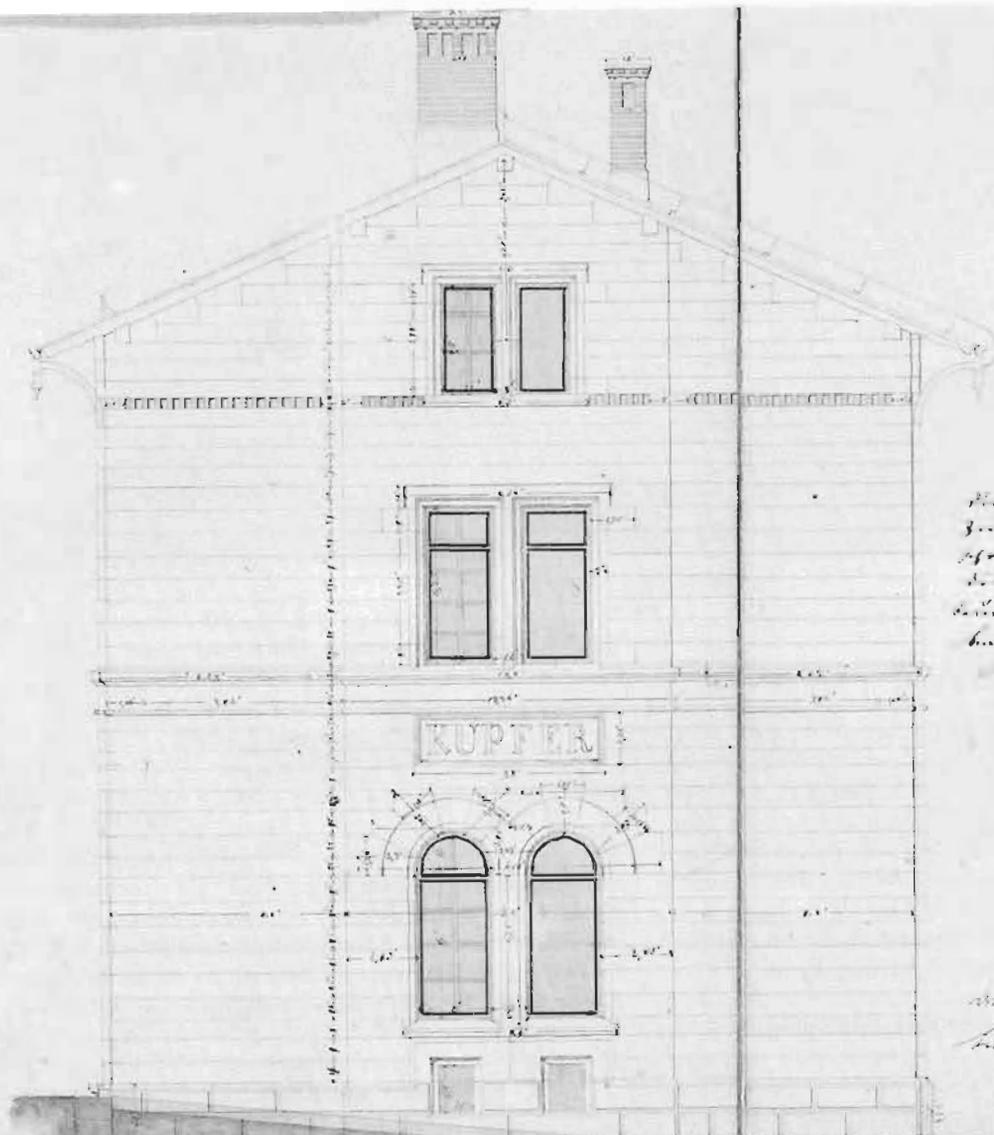
Eine Gailenkirchener Postkarte zeigt den dortigen Bahnhof, dessen Empfangsgebäude offensichtlich zu den wichtigsten Bauwerken der Gemeinde gezählt wurde. Auf dem Bahnhofsgelände sind zwei Schienenstränge zu erkennen. Vor dem zweigleisigen Ausbau der Strecke (1887/88) konnten sich Züge nur auf solchen mehrspurig ausgestalteten Bahnhofsgeländen begegnen oder einander überholen.

100 Die Eisenbahn endet in Hall

1865
StA SHA

Die 1862 eröffnete Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall endete in der fränkischen Salzstadt. Ein Zaun und mehrere Bäume schlossen die Gleisanlage ab. Erst 1867 wurde durch die Fortsetzung nach Crailsheim die End- zu einer Durchgangsstation.

zu Nr. 97 ▷



Die Abbildung zeigt
 die Vorderansicht des
 Hauses in der
 Richtung der
 Straße. Die
 Zeichnung ist
 von
 J. H. Müller
 gezeichnet.



Die Zeichnung ist
 von
 J. H. Müller
 gezeichnet.

Die Zeichnung ist
 von
 J. H. Müller
 gezeichnet.



Architekturstadt

nach
 9/16/63
 L. J. H. Müller
 gezeichnet.



zu Nr. 100

101 Bahnhof Schwäbisch Hall vor der Jahrhundertwende

VM Nbg Böttinger Sammlung F III M XIV B 12

Die Eisenbahnzüge hatten sich sehr schnell zum beliebtesten Fortbewegungsmittel der Reisenden entwickelt. Folglich zählten die Bahnhöfe zu den gerne ausgewählten Motiven, die per Postkarte nach Hause „verschickt“ wurden. Wie aus dem Text der vergrößert gezeigten Karte hervorgeht, fanden sich auch schon vor der Jahrhundertwende Sammler für solche Motive. Der als Kurgast in der Solestadt weilende Absender charakterisierte die Station in Schwäbisch Hall übrigens als „kleines Bahnhöfle“.

102 Die neue Eisenbahnlinie im Spiegel der Presse

1862 August 1

Schwäbische Kronik S. 1819–1820

In ungewöhnlich breiter Form berichtete die überregionale „Schwäbische Kronik“ Anfang August 1862 über die neue Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall. In zahlreichen Artikeln beschrieb sie den genauen Verlauf der Strecke und die Eröffnungsfeierlichkeiten. Außerdem be-

schäftigte sie sich mit der Geschichte der von dieser neuen Eisenbahnlinie durchzogenen Landschaft.

103 Baubericht über die Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall

1862

BBDS

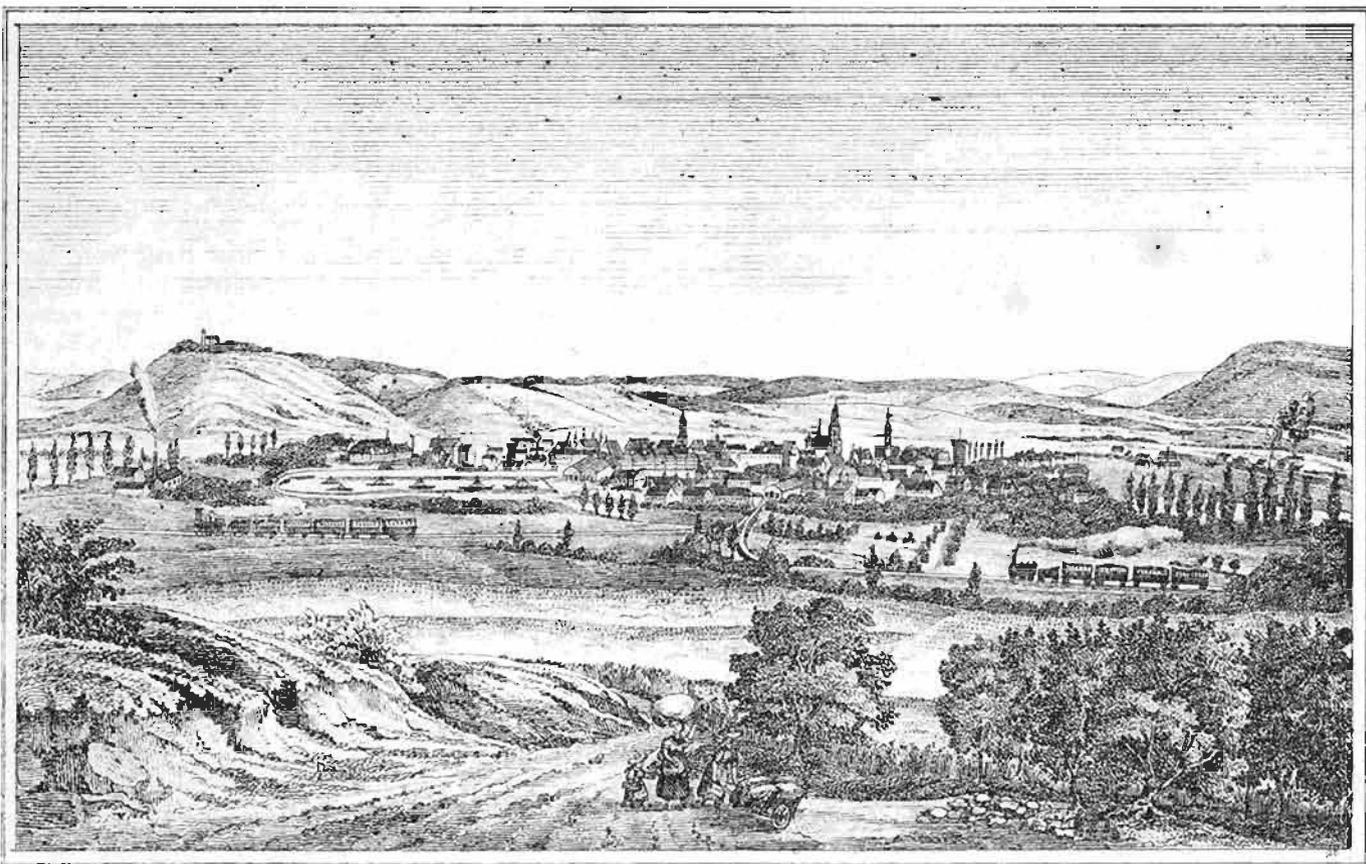
Ein stichwortartig angelegter und in kunstvoller Schrift aufgezeichneter Baubericht über die Kocherbahn von Heilbronn nach Hall hielt auf sieben Seiten die wichtigsten Daten der neuen Eisenbahnlinie fest (vgl. Anhang 7). Dazu gehören Beginn und Abschluß der Bauarbeiten, die Kosten und die Zahl der beschäftigten Arbeiter.

104 Heilbronn als Eisenbahnknotenpunkt

nach 1862

VM Nbg Böttinger Sammlung F III M XIV C 2

Mit der Eröffnung der Strecke nach Hall war Heilbronn zum Eisenbahnknotenpunkt geworden, an dem bald noch weitere Linien aus Würzburg, Heidelberg und Karlsruhe sowie die Bottwartalbahn zusammenliefen.



zu Nr. 104

Auf der Lithographie von Kraneck nähert sich von rechts ein Eisenbahnzug dem Heilbronner Bahnhof aus Richtung Stuttgart, während ein zweiter die Station soben verlassen hat und nach Hall fährt. Im Zentrum der Darstellung sind der alte Kopfbahnhof von 1842 (Nr. 22) und dahinter die Kilianskirche zu erkennen.

105–106 Der zweite Heilbronner Bahnhof

1873

StA HN F 2838

nach 1874

VM Nbg Böttinger Sammlung F III M XIV B 1

1848 hatte Heilbronn den ersten Bahnhof erhalten (Nr. 22). Es handelte sich als Endstation der Strecke Stuttgart–Heilbronn um einen Kopfbahnhof. Ab 1862 lief das Gleis der Haller Bahn von Norden her genau auf dasjenige nach Stuttgart führende zu. Sie trafen sich westlich der Stadt und liefen dann parallel in den alten Bahnhof. Deshalb lag die Idee nahe, eine neue Station direkt an der Stelle des Zusammentreffens der beiden Eisenbahnlinien zu errichten und auf diese Weise eine durchgehende Fahrt von Stuttgart über Heilbronn in Richtung Hall zu ermöglichen. Nr. 105 zeigt den zweiten Heilbronner Hauptbahnhof 1873 im Bau, Nr. 106 den 1874 eingeweihten Komplex.



zu Nr. 105

107 Weinsberg im Zeitalter der Dampflokomotive

nach 1862
Repro: StA HN

Die Burg Weibertreu, die seit dem Mittelalter auf das meist ruhige Städtchen Weinsberg herabschaut, sah ab 1862 nun auch die Eisenbahn durch das Weinsberger Tal dampfen. Der Blick auf einen Zug mit Weibertreu und Johanniskirche als Kulisse entwickelte sich schnell zum beliebten Motiv für Künstler aller Art, die diese Szene in verschiedensten Techniken – von der Lithographie über das Gemälde bis zur Fotografie – festhielten.

108 Umzäunungen der Bahnanlagen werden erforderlich

1862 November 8
Haller Tagblatt Nr. 258

Noch im Jahr der Eröffnung stellten sich zusätzliche Bauarbeiten an der neuen Eisenbahnlinie als notwendig heraus. Um die Menschen am unkontrollierten Überqueren der Gleise zu hindern, ließ das Eisenbahnbauamt Heilbronn z. B. auf den Stationen Weinsberg und Willsbach große Umzäunungen aus Tannenholz herstellen. Die öffentliche Ausschreibung der Bauarbeiten erfolgte in den verschiedenen regionalen Tageszeitungen.

109 Protokoll einer Eisenbahnfahrt (Stunden-Paß)

1868 Februar 25
Repros: StA HN

In einem Stundenpaß protokollierte das Lokomotivpersonal alle Vorkommnisse während der Fahrt. Im vorliegenden Fall handelt es sich um den Zug Nr. 72, der am 25. Februar 1868 von Bietigheim über Heilbronn, Hall, Crailsheim und Aalen nach Heidenheim fuhr. Auf dem ersten Blatt wurden das Lokpersonal, die Bespannungsabschitte und die Lokomotiven festgehalten. Von Bietigheim nach Heilbronn war die „Kirchberg“ im Einsatz, von Heilbronn nach Hall die „Zaber“, von Hall nach Crailsheim die „Calw“, von Crailsheim nach Aalen die „Glatt“ und von Aalen nach Heidenheim die „Mannheim“. Die mittlere Bespannungslänge betrug etwa 35 Kilometer. Die ersten vier der genannten Lokomotiven stammten aus der Maschinenfabrik Esslingen, die fünfte von der Firma Krauss in München.

Die Blätter 2 und 3 des Stundenpasses hielten die fahrplanmäßigen und die effektiven Ankunfts- und Abfahrtszeiten auf den einzelnen Stationen sowie Informationen über das An- und Abhängen von Wagen fest.

Blatt 4 blieb den besonderen Vorkommnissen vorbehalten. Zugmeister Ludwig vermerkte hier die im Rahmen dieser Fahrt bei Sulzdorf aufgetretenen Schwierigkeiten mit dem Dampfdruck, die zu Verspätung geführt haben.

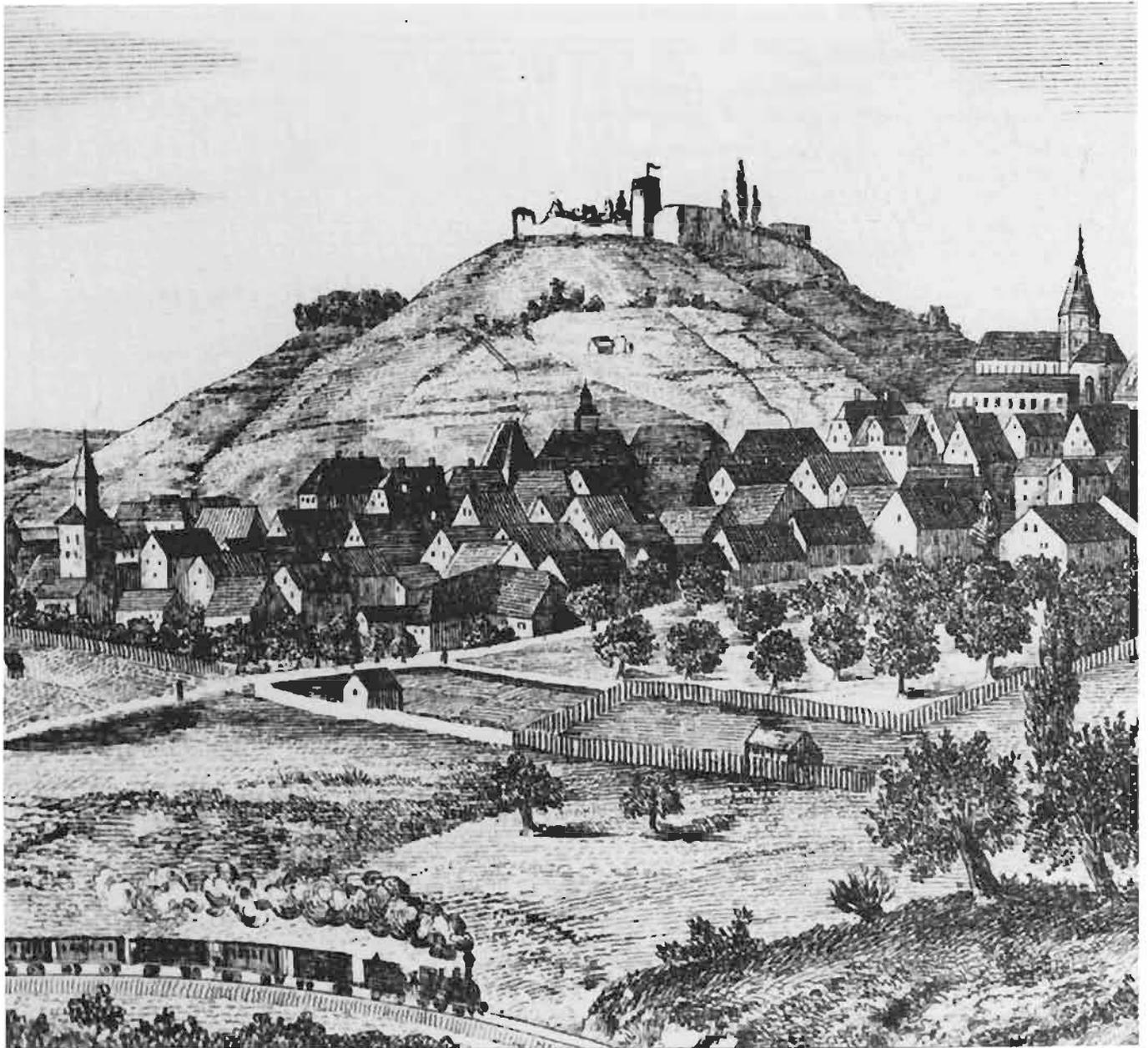
110–112 Lokomotiven auf der Fahrt zwischen Heilbronn und Hall

DBA 16050
2 Repros: StA HN

Zahlreiche der zwischen Heilbronn und Hall verkehrenden Lokomotiven hatte die Maschinenfabrik Esslingen gebaut. Abbildungen oder technische Zeichnungen dieser Lokomotiven sind leider kaum mehr vorhanden.

Die im Stundenpaß (Nr. 109) erwähnte „Glatt“ wurde 1849 fertiggestellt und 1875/80 umgebaut. Diese Lokomotive konnte einen Wasservorrat von 3 Kubikmetern und eine Tonne Kohle mitführen. Die Aufnahme (Nr. 110) stammt aus der Zeit nach dem Umbau.

Bautechnisch entsprach die „Kirchberg“ der Darstel-



L. A. VI.

Stunden-Paß

zur Fahrt mit Zug Nr. 72 von Stuttgart nach Heidenheim
am 25. Juli 1868 um 12 Uhr 30 Minuten Mitt.

Zugmeister: *P. König* Aufsicht Hr. 1.

von *Stuttgart* nach *Heidenheim*

von *Heidenheim* nach *Stuttgart*

Verfrachtmengen-Gewichte: Anzahl-Gewichte: Wagenmeister:

Haupst *Orng* *Ming*

Apfel, Spielzeug, Kleiderstücke *Kleiderstücke, Spielzeug*

N. Lokomotive *Königsberg* Führer *Hoffmann*
von *Stuttgart* nach *Heidenheim* Geisler *Häpke*

N. Lokomotive *Zaber* Führer *Walt*
von *Heidenheim* nach *Stuttgart* Geisler *M. Loh*

N. Lokomotive *Calw* Führer *Walt*
von *Stuttgart* nach *Heidenheim* Geisler *H. Loh*

N. Lokomotive *Stall* Führer *H. Loh*
von *Heidenheim* nach *Stuttgart* Geisler *H. Loh*

N. Lokomotive *Marbach* Führer *H. Loh*
von *Stuttgart* nach *Heidenheim* Geisler *H. Loh*

N. Lokomotive Führer
von *Heidenheim* nach *Stuttgart* Geisler

2. Bahnhof-Verwaltung.

zu Nr. 109 (erste und zweite Seite)

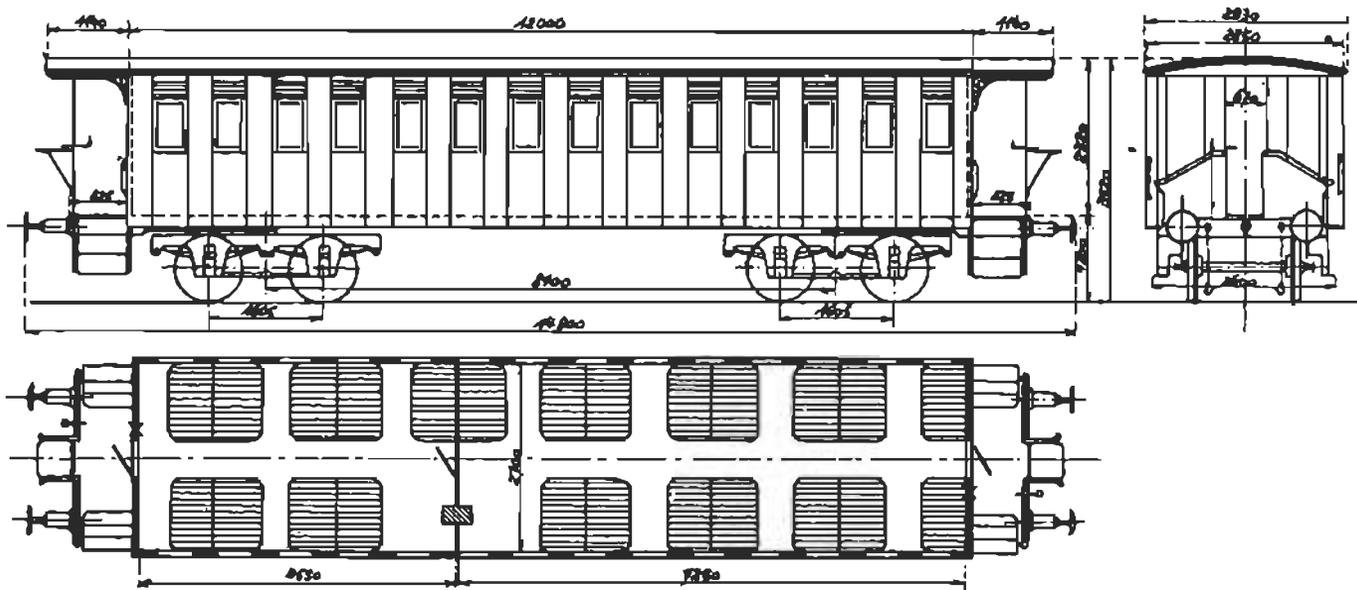
lung Nr. 111, die „Zaber“, „Glatt“ und „Calw“ waren nach Plan Nr. 112 gebaut.

113 Eisenbahnwagen

1859
Repro: StA HN

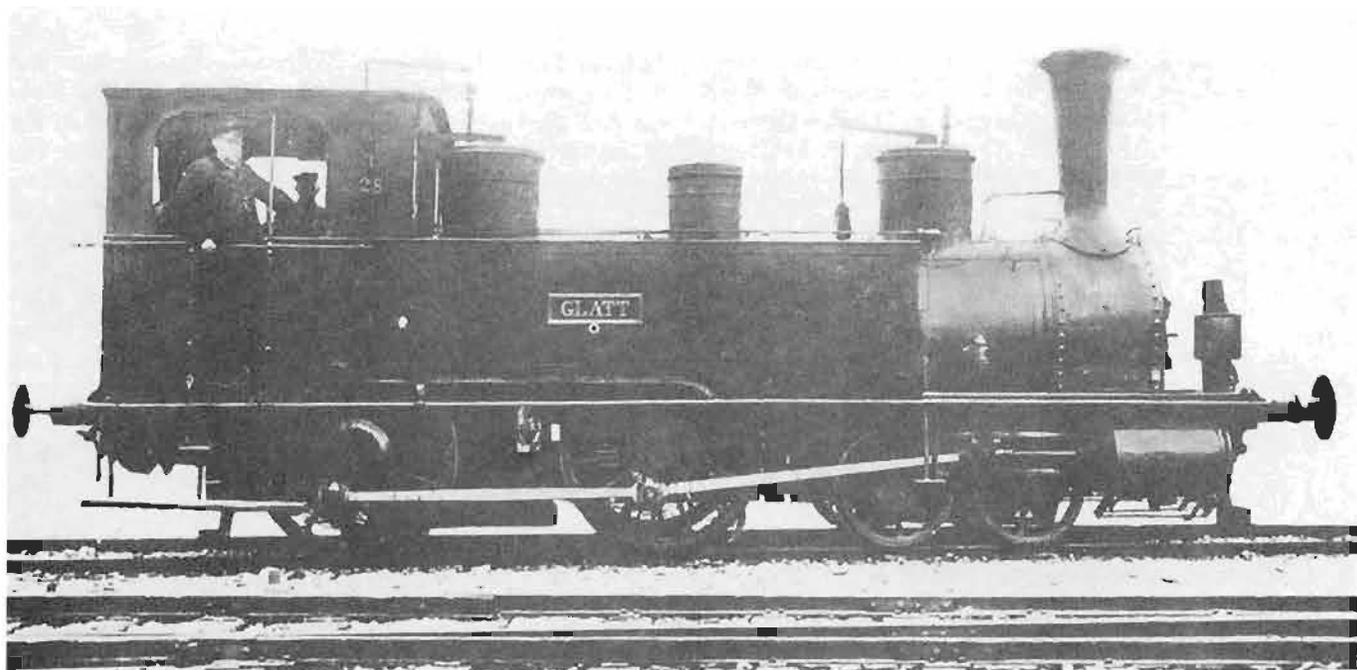
Stationen.	Ankunft.		Im Fahrplan bestimmte Zeit.		Abgang.		Anzahl.		Wagen	
	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.	Wagen	Wagen	an	ab
Stuttgart			12	30	12	30				
Heidenheim	12	45	12	48	12	37			17	1
Kirchheim	52	12	55	12	56	12	51			
Calw		1	3	1	3	1	6			
Marbach		1	15	1	16	1	18			
Stall		1	25	1	25	2	25		8	15
Marbach		2	25	2	25	2	25			4
Stuttgart	2	42	2	43	2	43				
Stuttgart	2	58	2	58	2	58				
Stuttgart	3	16	3	18	3	18				
Deilingen		5	57	3	59	3	59			
Reichenstein	3	4	3	4	3	4	9			
Marbach		4	37	4	37	4	46			
Calw	4	55	4	58	4	58				
Stall		5	7	5	9	5	7			
Stuttgart	5	25	5	25	5	25			2	12
Stuttgart	6	28	6	3	6	29			2	12

Nicht nur viele Lokomotiven, sondern auch zahlreiche Eisenbahnwagen der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten stellte die Esslinger Maschinenfabrik her. Oft standen die amerikanischen Modelle Pate. Der abgebildete Personenwagen der II. Klasse (Baujahr 1859), bot 48 Sitzplätze. Er wurde mit einem Ofen beheizt und mit Kerzen beleuchtet.



zu Nr. 113 Δ

▽ zu Nr. 110



5. Wirtschaftliche und militärische Bedeutung

114 Die Eisenbahn als Symbol des Fortschritts

1862

StA SHA

Noch im Jahr der Eröffnung der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall nahmen Geschäftsleute das neue Verkehrsmittel in die Gestaltung ihres Brief- und Rechnungskopfes mit auf. Sie wollten damit ihre Fortschrittlichkeit beweisen. In der Darstellung von Schwäbisch Hall ließ die lithographische Anstalt und Druckerei Carl Zimmer in der linken oberen Bildhälfte einen Eisenbahnzug dampfen.

115 Die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn aus der Sicht der Zeitgenossen

1874

Repro: StA HN

Zwölf Jahre nach der Übergabe der Kocherbahn an den Verkehr erschien in Stuttgart ein monumentales Werk über die Geschichte Württembergs von Theodor Griesinger: Der Schriftsteller (vgl. S. 76) ging darin (S. 348) auch auf den wirtschaftlichen Aufschwung ein, den Heilbronn durch die Eisenbahn erlebte. Der Verkehr habe sich verdoppelt oder sogar verdreifacht. Die „Fabrik- und Gewerbstätigkeit“ sei dadurch stark angeregt worden. Für die Hafenstadt Heilbronn gelangte die Eisenbahn also zu einer besonders großen Bedeutung. Das Bemühen der Verantwortlichen im Jahre 1858, Heilbronn zum Eisenbahnknotenpunkt werden zu lassen, hatte damit sehr bald reiche Früchte getragen.

116–117 Die Neckarschiffahrt gerät in Schwierigkeiten und tritt die Offensive an

Hessische Ministerialerklärung 1877 Februar 22

HStAS E 100 Bü 363 a

Badische Ministerialerklärung 1877 März 23

HStAS E 100 Bü 363 a

Die traditionsreiche Neckarschiffahrt, die zahlreiche Waren nach Heilbronn transportiert hatte, konnte bald dem Konkurrenzdruck der Eisenbahn nicht mehr standhalten. Deshalb kamen die Königlich Württembergische, die Großherzoglich Hessische und die Großherzoglich Badische Regierung überein, den Betrieb einer Ketten- oder Kableschiffahrt auf dem Neckar zwischen Mannheim und Heilbronn zu konzessionieren. In gegenseitigen Ministerialerklärungen trafen die drei beteiligten Mächte aber auch Abmachungen über die Möglichkeiten der Zurücknahme der Konzession und über die Beaufsichtigung der Kettenschiffahrt durch Kommissare in Mannheim und Heilbronn.

118 Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar: Der „Neckaresel“

vor 1885

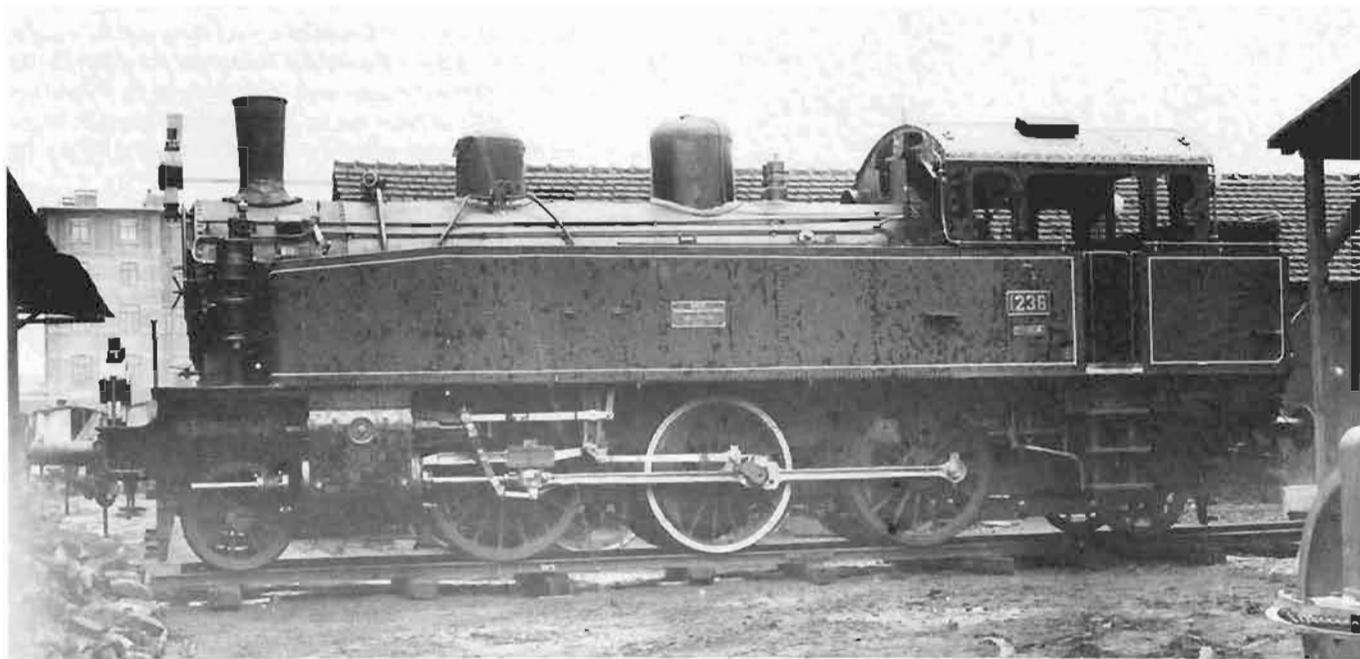
StA HN F 3568

Aufgrund der Übereinkunft Württembergs, Hessens und Badens wurde 1877 die „Schleppschiffahrt auf dem Neckar AG“ gegründet. Die Gesellschaft verlegte im Bett des Flusses zwischen Mannheim und Heilbronn eine über 110 Kilometer lange Eisenkette. Daran zogen sich die „Neckaresel“ mit Hilfe eines durch Dampfkraft angetriebenen Kettenrades entlang und konnten auf diese Weise mehrere Lastkähne den Neckar aufwärts schleppen. Auf der Fotografie ist die Kette deutlich erkennbar, die über das Deck des ziehenden Schiffs lief. Da alle diese Fahrzeuge nur einen sehr geringen Tiefgang aufwiesen, war diese Art der Neckarschiffahrt auch bei niedrigem Wasserstand möglich. Die Kettenboote verkehrten ab 1878. In den Jahren zwischen 1880 und 1900 transportierten sie jährlich fast eine Viertelmillion Tonnen Güter. Mit der Fertigstellung der Großschiffahrtsstraße Mannheim – Heilbronn und des Heilbronner Kanalhafens wurde die Kettenschleppschiffahrt 1935 eingestellt.



zu Nr. 118 Δ

∇ zu Nr. 119

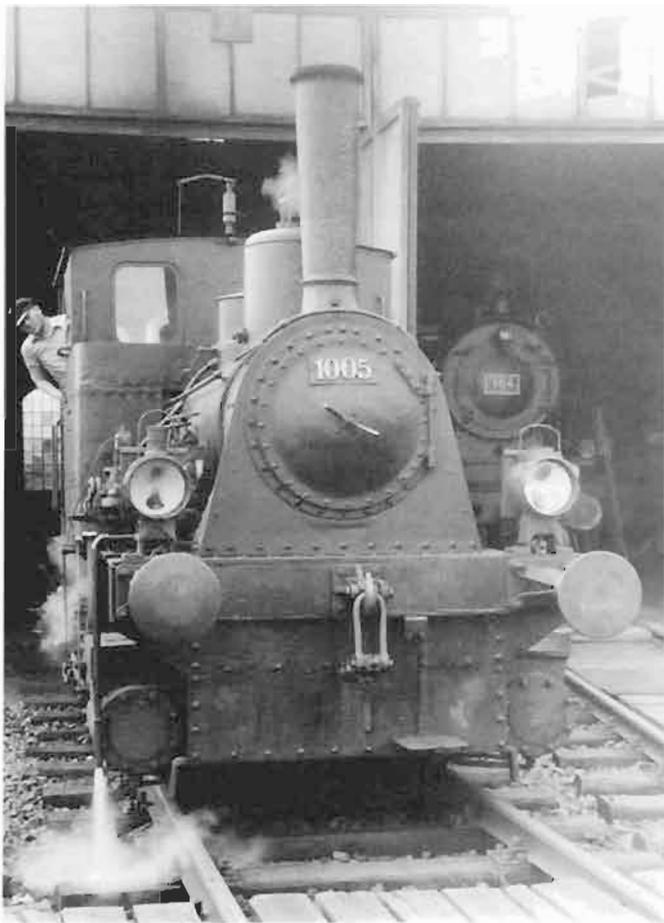


119 Ein weiteres Beispiel: Die Heilbronner Maschinenbaugesellschaft und die T 5

Nach 1900
MBG HN

Sechs Jahre nachdem Heilbronn einen Eisenbahnan-schluß erhalten hatte, siedelte sich 1854 eine Maschinenfabrik am Ort an. Diese produzierte zwischen 1859 und 1917 insgesamt 611 Eisenbahnlokomotiven, von denen die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen 70 in Auftrag gegeben hatten. Die Heilbronner Maschinen-

zu Nr. 120



baugesellschaft steht als Beispiel dafür, wie die Eisenbahn ganz direkt für Arbeitsplätze bzw. industriellen Aufschwung sorgte.

Meistens verließen relativ kleine Lokomotiven das Heilbronner Werk. In vier Fällen handelte es sich aber auch um fünfachsig Modelle (T 5). Bei deren Überführung zum Bahnhof mußten temporäre Schienen durch die Stadt gelegt werden, weil unter der Last dieser großen Lokomotiven die verfügbaren Transportwagen zusammengebrochen wären.

120–123 Eine typische Heilbronner Lokomotive: Die T 1005

2 Fotografien der T 1005
(Aufnahmen: Wolfram Dehmel)
Produktionsbuch Nr. 2 der MBG HN
Betriebsbuch der T 1005 des MVTB

Am 13. Dezember 1899 lieferte die Heilbronner Maschinenbaugesellschaft ihre 374. Lokomotive aus. Es handelte sich um die zweiachsige T 1005, die an die Württembergische Staatseisenbahnen ging und für Rangierdienste auf dem Stuttgarter Hauptbahnhof eingesetzt wurde. 1935 gelangte sie an die Fürstlich Hohenzollerische Hütte Lauchertal in Sigmaringen und ging später in Privatbesitz über. Bis 1985/86 war sie im Deutschen Dampflokmuseum Neuenmarkt zu sehen und befindet sich jetzt im Museum für Verkehr und Technik in Berlin.

Im Produktionsbuch der Heilbronner Maschinenbaugesellschaft wurden die wichtigsten Daten der T 1005 zusammengestellt (vgl. Anhang 10). Sie wies ein Dienstgewicht von ca. 16,2 Tonnen auf. Das Betriebsbuch der T 1005 enthält unter anderem die Urkunde über die Betriebsgenehmigung.

124 Heilbronner Behandlungsvorschriften für Lokomotiven

1908
MBG HN

Nachdem um die Jahrhundertwende die Zahl der von der Heilbronner Maschinenbaugesellschaft produzierten Dampflokomotiven sprunghaft angestiegen war, häuften sich auch die Reklamationen. Da die Störfälle jedoch oft

Friedrich,
 von Gottes Gnaden
Großherzog von Baden.
 Herzog von Aebringen.

Nachdem die vereinten **Mächte** durch ihre **Verträge** mit dem
 Kaiserlichen Hofe in Wien am 2ten Juny 1793 ihre **Verträge** über die **Vertheilung** der
 Länder in Deutschland unter sich abgeschlossen haben, und die **Verträge** dieselbe
 auch mit uns durch die **Verträge** in Wien abgeschlossen sind,

- In Ausführung der **Verträge** mit der **Vertheilung** der **Verträge**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**

Staatsvertrag

• **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**

Artikel

- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**
- **Verträge** in der **Vertheilung** der **Verträge** in **Vertheilung**

128 Die Eisenbahn und die Nahrungsversorgung in Württemberg

1884/85 und 1888/89
HStAS E 130 a Bü 945

Die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn lag nicht nur auf der Ebene des Handels und der industriellen Produktion. Auch die Versorgung der württembergischen Bevölkerung mit verschiedenen Getreidesorten konnte bereits in den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts nur noch mit Hilfe der Eisenbahn sichergestellt werden. Andererseits ermöglichte der Massentransport und großflächige Austausch von Getreide eine Spezialisierung der landwirtschaftlichen Produktion auf die jeweils am besten geeigneten Fruchtarten.

129 Auch das Militär profitiert von der Eisenbahn: Transport von Soldaten und Kriegsmaterial

1870
Repro: StA HN

In den Kriegen von 1866 (Preußisch-Österreichischer Krieg) und 1870/71 (Deutsch-Französischer Krieg) bewährte sich die Eisenbahn in den Händen des Militärs als Instrument von höchster Effizienz. Mit ihrer Hilfe konnten Truppen und Kriegsmaterialien mit hoher Geschwindigkeit zu den jeweiligen Brennpunkten des Geschehens verschoben werden.

130 Das Eisenbahnwesen im Deutschen Reich

1871
StA HN

1866/67 war der Norddeutsche Bund, 1871 das Deutsche Reich entstanden. Bismarck fungierte als Bundes- und später als Reichskanzler. Er hatte erkannt, daß die Eisenbahn bei allen militärischen und wirtschaftlichen Überlegungen einen hervorragenden Platz einnahm und daß sie erst unter einheitlicher Leitung des Reiches mit höchster Effizienz betrieben werden könnte. Deshalb verankerte er in der Verfassung des Deutschen Reiches von 1871 eine Beaufsichtigung und gesetzgeberische Lenkung des Ei-

senbahnwesens durch das Reich. Die Realität sah jedoch anders aus. Zahlreiche deutsche Länder- und Privatbahnen verteidigten mit großem Einsatz ihre Selbständigkeit. Der Konzentrationsprozeß schritt nur sehr langsam voran. So gelang es Bismarck im Ergebnis nicht, eine einheitliche Eisenbahnverwaltung für das gesamte Reich zu schaffen.

131–132 Freiherr von Mittnacht verteidigt die Selbständigkeit der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen

vor 1900
StA Stgt B 5614
1876 Februar 19
HStAS E 130 a Bü 942

Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters in Württemberg hatte die Regierung sehr weitsichtig gehandelt, als sie das neue Verkehrsmittel unter staatliche Aufsicht stellte. Natürlich versuchten die Gründer des Deutschen Reiches 1871 nun ebenfalls, die Oberhoheit über die einzelstaatlichen Eisenbahnsysteme zu erlangen. Dieses Ansinnen stieß jedoch z. B. in Württemberg auf erbitterten Widerstand. Der Stuttgarter Außen- und Justizminister Freiherr von Mittnacht verteidigte den Gedanken einer selbständigen Württembergischen Staatseisenbahn auf allen Ebenen und mit allen Mitteln. Wie scharf seine Reaktion in diesem Bereich ausfiel, zeigt sein Telegramm an den württembergischen Gesandten Soden in München. Dieser hatte bei seinem Vorgesetzten angefragt, wie er sich angesichts des Vorhabens des Deutschen Reiches verhalten solle, selbst Eisenbahnlinien zu bauen und zu betreiben. Die Ablehnung Mittnachts erfolgte schnell und deutlich: „Wir sind prinzipiell gegen das ganze Projekt.“

Als Mittnacht im Jahre 1900 zurückgetreten und Soden sein Nachfolger geworden war, vertrat der ehemalige Gesandte in München Mittnachts Haltung in Eisenbahnfragen mit großem Einsatz weiter. Auf diese Weise bewahrte die Württembergische Staatseisenbahn bis nach dem Ersten Weltkrieg ihre Selbständigkeit. So verständlich diese Haltung Mittnachts als Vertreter der württembergischen Einzelinteressen auch ist, so wenig kann man sie als weitsichtig bezeichnen.

Prot. 1

Kauf Maßgabe des Kaufes der Winterbahn.
ihren Regierang inwieweit und dem Kauf bezug.
inwieweit der Königlich Preussischen und des Groß.
fürstlich Badischen Regierang inwieweit am
11. März 1887 getroffenen Vereinbarungen in
Ansehung der Vervollständigung der Eisenbahnlinie
inwieweit der Landesvertheidigung ist in der
Stimmungsperiode 1887/89

1) auf des Kaufes Punkte von der Winterbahn auf
bayerischer Landesgrenze bei Heilbronn über
Heilbronn sind Heilbronn bei Heilbronn ein
weiterer Punkt festzustellen und

2) einer Eisenbahn von Heilbronn in der Richtung
auf Heilbronn zum Anschluss an die Bahn von
Heilbronn nach Heilbronn in der Höhe von Heilbronn
festzusetzen in Ansehung der weiteren inwieweit
auf dem Heilbronn untergeordnet ist.

zu Nr. 133

133 Das Deutsche Reich sorgt für den zwei- gleisigen Ausbau der Eisenbahnlinie von Eppingen nach Crailsheim

1887 Juni 7

Vorlage und Aufnahme: HStAS E 30 Bü 831

Obwohl es die Belastung der Strecke nicht erforderte,
drängte das Deutsche Reich aus militärstrategischen
Gründen auf den zweigleisigen Ausbau der württem-
bergischen Eisenbahnlinie von Eppingen über Heilbronn
und Hall nach Crailsheim. Nachdem es sich bereiterklärt
hatte, 80% der Kosten zu übernehmen, unterzeichnete
König Karl von Württemberg das Gesetz zum zweiglei-
sigen Ausbau der Strecke, das allgemein „die Vervollständi-
gung des Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertei-
digung“ regelte.

6. Entwicklungen bis zur Gegenwart

134–135 Fahrplanwünsche

1891 Juni 14

EAS 273

1891 Oktober 1

EAS 273

Wünsche zur Fahrplanänderung wurden sehr häufig an das für das Eisenbahnwesen zuständige Ministerium für auswärtige Angelegenheiten herangetragen. Meistens ging es dabei um die Rücknahme von Streichungen oder Verschiebungen im Zugverkehr. Ein besonders eindrucksvolles Beispiel einer solchen Bitte erhielt das Ministerium im Juni 1891 aus dem Bezirk Weinsberg. Fast 300 Unterzeichner forderten die Wiedereinführung eines bei der vorhergehenden Fahrplanänderung weggefallenen Anschlußzuges von Hall nach Heilbronn. Die Bürger erreichten tatsächlich, daß die Verbindung wieder verbessert wurde.

136–138 Neue Stationen zwischen Heilbronn und Hall

1896 April

StAL E 79 I Bü 698

um 1910

StA HN PKS 1875

1901 Mai 15

GA Obersulm

Der zweigleisige Ausbau und das Anlegen von vier neuen Stationen haben das Gesicht der Strecke von Heilbronn nach Hall verändert. Ebenso wie die Wünsche nach Fahrplanänderungen ging auch die Einrichtung zusätzlicher neuer Stationen auf das Bitten breiter Bevölkerungsschichten zurück. Am 5. August 1896 wurden das Karlstor in Heilbronn, Ellhofen und Affaltrach eröffnet, am 19. Oktober 1901 kam Sülzbach hinzu. Damit war die Zahl der Bahnhöfe und Haltepunkte zwischen Heilbronn und Hall auf 15 angestiegen.

Auch für die Staats- und Gemeindekonten des Bezirks, welche die Bezirksorte mit der Bahn bereisen, ist die eingezeichnete Reuerung sehr mißlich, da sie entweder vorzeitig ihr Geschäft beenden, oder, da sie bis Mitternacht nicht warten können, zu Fuß heimkehren müssen.

Im Postverkehr macht sich fühlbar, daß Geschäftsbriefe, welche früher mit Zug No. 117 befördert und mit den Hochschnellzügen nach allen Richtungen weiter geleitet werden konnten, nunmehr eine nicht unerhebliche Verzögerung erfahren, was für die Gewerbetreibenden mit ihrem nicht unbedeutenden Handel ebenfalls von heftiger Wirkung ist.

Aus all diesen Gründen macht sich in unserer Gegend eine überall sich kundgebende Unzufriedenheit geltend, welche in allen Kreisen der Landwirtschaft und Industrie unwehlig zum Ausdruck kommt, während sich ein Vertreter der neuen Einrichtung bis jetzt auch nicht gezeigt hat, desfalls auch überall die Ansicht vorherrscht, daß der Anlaß hiezu von den Verkehrsbedürfnissen unserer Gegend bekannten Personen nicht gegeben worden ist.

Um diese steigende Unzufriedenheit zu beschwichtigen und gemäß auf das Vorgetragene, erlauben wir uns die geehrteste Bitte, hohes Ministerium wolle gütigst anordnen, daß

„der Zug 117 nicht in Hall stehen bleiben, sondern wie letzter bis nach Heilbronn durchlaufen soll.“

oder

falls hiesigen gewichtige dienstliche Hindernisse vorliegen würden, doch wenigstens ein täglicher Fohaus von Weinsberg nach Heilbronn, Abgang Weinsberg etwa 7 Uhr abends, eingeführt wird.

Ehrerbietig

J. Günther
Herrn Prof.
L. Walter
Geistl. Sekretär
Herrn Prof.
Herrn Prof.
Herrn Prof.
Herrn Prof.

zu Nr. 134

139 Situationsplan des Bahnhofs Heilbronn

1883/1885

BW HN

Aus den kleinen Anfängen im Jahre 1848 (Nr. 21) war bis in die 80er Jahre des 19. Jahrhunderts eine große Bahnanlage geworden. Zahlreiche Gebäude und weitverzweigte Gleisanlagen zeugen vom regen Betrieb auf dem Eisenbahngelände.

140 Plan des Bahnhofs Hall

1899 mit Nachträgen von 1931–1961
StAL K 412 I 6/61

Die handkolorierte Federzeichnung zeigt das ausgedehnte Bahnhofsgelände in Hall. Die zugehörigen Gebäude sind mit roter Farbe hervorgehoben. Der Plan wurde bis 1961 viermal ergänzt bzw. auf den neuesten Stand gebracht.

141–142 Heilbronner Lokomotivpersonal

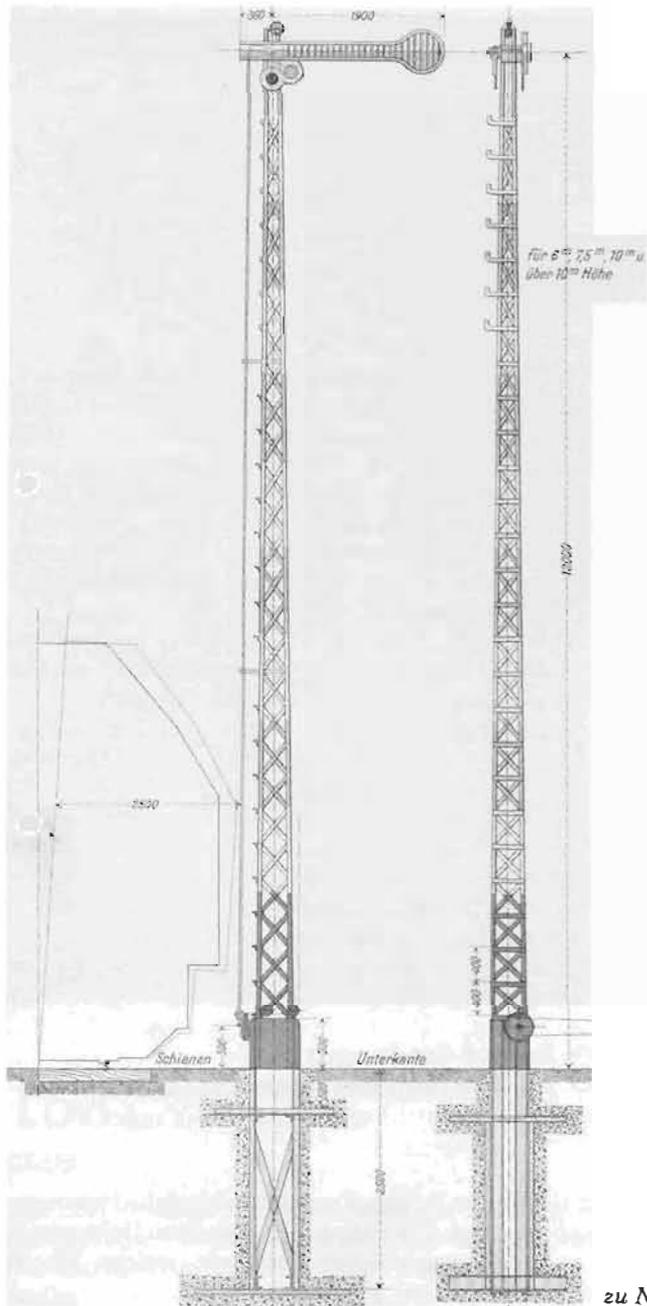
1909
Privatbesitz, übermittelt durch Heinz Kümmerlen
1919
Albert Kurz

1909 stellten sich die Heilbronner „Lokomotiv-Beamten“ und ein Jahrzehnt später die „Lokomotiv-Heizer“ der Kamera des Fotografen. Von ersteren entstanden Einzelbilder, von letzteren Aufnahmen in kleinen Gruppen, die dann fototechnisch nebeneinandergesetzt wurden. Aus allen abgebildeten Gesichtern spricht der Stolz über den ausgeübten Beruf. Für den heutigen Betrachter besonders wertvoll ist die Tatsache, daß jede Aufnahme der Lokomotiv-Beamten mit dem Namen des Dargestellten versehen ist.

143 Signal-Maste der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen

1896/1907
StAL K 413 I BÜ 12

Die Signale neben den Gleisen sind die wichtigsten Zeichen für das Lokomotivpersonal auf seiner Fahrt. Sie zeigen an, ob der nächste Streckenabschnitt frei ist. Die wohlvertrauten mechanischen Formsignale werden in



zu Nr. 143

Zukunft auch zwischen Heilbronn und Schwäbisch Hall immer häufiger durch die wartungsfreundlicheren Lichtsignale ersetzt.

144–145 Das Ende der Württembergischen Staatseisenbahnen und die neue Reichsbahngesellschaft

1920
Vorlage und Aufnahme: HStAS E 100 Bü 388
1925
FM Stgt

Bismarcks Versuche der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens waren nicht von Erfolg gekrönt. Letztlich führte massiver äußerer Zwang diesem Ziel näher. Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges übernahm eine Militäreisenbahnbehörde die Organisation aller deutschen Eisenbahnen. Erst der Verfassung der dem Ersten Weltkrieg folgenden Weimarer Republik gelang eine auch für Friedenszeiten geregelte einheitliche Führung der deutschen Eisenbahnen.

Württemberg ratifizierte den entsprechenden Vertrag über den Übergang seiner Staatseisenbahnen an das Deutsche Reich am 21. April 1920 in Stuttgart. Dessen 43 Paragraphen definieren den Gegenstand des Abkommens und regeln die finanzielle Abfindung der seitherigen Eigentümer sowie die weitere Organisation des Betriebs. Dabei verpflichtete sich das Reich, alle Beschäftigten der Länderbahnen in seinen Dienst zu übernehmen und die Ruhegehälter bereitzustellen. Mit diesem Vertrag war die mehr als 75jährige Selbständigkeit der Staatseisenbahnen in Württemberg beendet.

Die Karte (Nr. 145) zeigt das Liniennetz der Deutschen Reichsbahngesellschaft im Jahre 1925.

146 Expresß-Sendungen in Heilbronn-Böckingen

ab 1943
ECH

Auf dem Böckinger Bahnhof wurden zahlreiche Paketsendungen abgefertigt. Die zusammengestellten Dokumente zeigen anhand ausgewählter Beispiele, welche Waren versandt und wohin sie geschickt wurden.

147–149 Der Zweite Weltkrieg und seine Folgen

1944 Dezember 4
StA HN F 17510, F 1257
Um 1950
F 2017/86

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs dienten Bahnanlagen als bevorzugtes Ziel für Luftangriffe, welche die Versorgungslinien unterbrechen sollten. Um den Einmarsch der Siegermächte zu stören, sprengte in den letzten Kriegswochen aber auch die eigene Wehrmacht zahlreiche Brücken. Nach dem Ende der militärischen Auseinandersetzungen befanden sich deshalb viele Bahnanlagen in desolatem Zustand. Als Beispiel sei der Heilbronner Hauptbahnhof herausgegriffen, der dem verheerenden Bombenangriff vom 4. Dezember 1944 zum Opfer gefallen ist. Die Aufnahmen aus dieser schicksalsschweren Nacht zeigen flüchtende Menschen vor dem brennenden Bahnhof. Das spätere Foto hält die Ruine des Empfangsgebäudes fest.

150 Der Böckinger Rangierbahnhof nach den Bombenangriffen des Zweiten Weltkriegs

1945 April 1
StA HN F 4446,1

Der Rangierbahnhof Böckingen erlebte vom 10. September 1944 bis zum 31. März 1945 zahlreiche Bombenangriffe, in deren Verlauf die Gleisanlagen weitgehend zerstört wurden. Die Luftaufnahme entstand am 1. April 1945, also unmittelbar vor dem Einmarsch der Amerikaner. Sie zeigt deutlich die zahlreichen Bombentrichter im und neben dem Bahngelände.

151–152 Der Wiederaufbau beginnt

1945 Mai 25
StA Oh
1945 Juni 24
StA Oh

In den Tagen und Wochen nach Kriegsende galt es, die gravierendsten Schäden an Gleisen und Brücken zu behe-



zu Nr. 148

ben, um die Bevölkerung wieder mit den lebenswichtigsten Gütern versorgen zu können. Insbesondere wurden Arbeitskräfte für dieses Vorhaben gesucht.

Die Not der damaligen Zeit ist auch heute noch z. B. an der schlechten Qualität des Papiers zu erkennen, auf dem die beiden gezeigten Briefe geschrieben sind.

153 Reichsbahndirektion Stuttgart am 1. Januar 1947

BBDS

Bis 1951 bestand die Reichsbahn als Dachorganisation des deutschen Eisenbahnwesens fort. Danach trat in der Bundesrepublik die Deutsche Bundesbahn an deren Stelle.

Deutsche Bundesbahn

Triebfahrzeug (Tz): 2 Lok R38⁷⁰		Personal: 6 Lokomotiv + 6 Lokomotiv		Bahnbetriebswerk Heilbronn																																																																																																																																																																																									
Auswaschen/Reinigen jeden 42 Tag, nach Tag 1		planmäßige Arbeitszeit im 7-tägigen Zeitraum 42,01 + 7 + 38,07 - 42,37 + 0,20 = 47 Std 46 Min		mögliche Arbeitszeit Std Min																																																																																																																																																																																									
Bedarf für Auswaschen/Reinigen: 0,1 Tz		Dienstunterzucht: Auf Anordnung des Bw		Bw-Außenstelle —																																																																																																																																																																																									
Bedarf nach Laufplan: 2 Tz		Dienstbesprechung Auf Anordnung des Bw		Dienstplan Nr 0603																																																																																																																																																																																									
Gesamtbedarf: 2,1 Tz		Zahl der Einsetze im Jahr: 71 R + 50 , davon an Sonn- und Feiertagen: 20 R + —		gültig vom 30. September 56 an																																																																																																																																																																																									
km Tz/Tag = 300		Einsatzzeit Tz/Tag = 41,07		ungültig vom 10 an																																																																																																																																																																																									
<p> — Engdienst — Leerfahrt — Verbotssitz mit Tz V = Vorgespann F = Feuerbahnstimmung — Rangierdienst — Gasfahrt — planmäßiges Pers Lv = Leertrosswagen K = Kohlennahmen — Dienstüberzeit — V. und A.-Dienst — planmäßiges Tz Dr = Drucklokomotiv N = Nachschub (R) = Rehrklassen </p>																																																																																																																																																																																													
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>Tag</th> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> <th>9</th> <th>10</th> <th>11</th> <th>12</th> <th>13</th> <th>14</th> <th>15</th> <th>16</th> <th>17</th> <th>18</th> <th>19</th> <th>20</th> <th>21</th> <th>22</th> <th>23</th> <th>24</th> <th>25</th> <th>26</th> <th>Tag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td colspan="24"> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div> </td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td colspan="24"> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div> </td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td colspan="24"> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div> </td> <td>5/6</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td colspan="24"> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div> </td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td colspan="24"> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div> </td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td colspan="24"> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div> </td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>						Tag	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	Tag	1	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div>																								1	3	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div>																								3	5	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div>																								5/6	2	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div>																								2	4	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div>																								4	6	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div>																								6
Tag	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	Tag																																																																																																																																																																		
1	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div>																								1																																																																																																																																																																				
3	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div>																								3																																																																																																																																																																				
5	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div>																								5/6																																																																																																																																																																				
2	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div>																								2																																																																																																																																																																				
4	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div>																								4																																																																																																																																																																				
6	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 </div>																								6																																																																																																																																																																				

zu Nr. 154

1947 setzte sich die Stuttgarter Reichsbahndirektion aus 14 Reichsbahnbetriebsämtern zusammen.

154 Dienstplan des Lokpersonals in der Dampflokzeit

1956/57
Albert Kurz

Die Arbeit des Lokpersonals (Lokomotivführer und Heizer) waren nach genauen Dienstplänen geregelt. Der hier gezeigte Plan galt vom 30. September 1956 bis zum 25. Mai 1957. Der mit Nr. 1 bezeichnete Dienstag begann in Crailsheim um 4⁰⁸ Uhr mit der Meldung „Lokführer im Dienst“ beim Lokdienstleiter des dortigen Bahnbetriebswerks. Lokführer und Heizer hatten zuvor eine sogenannte auswärtige Ruhezeit von 6 Stunden und 43 Minuten in einem der Übernachtungsräume des Bahnbetriebswerks verbracht. Nach technischen Vorbereitungen verließ das Lokpersonal mit einer Dampflokomotive der Baureihe 38 um 5²³ Uhr Crailsheim mit dem Personenzug 2796 in Richtung Heilbronn, wo es um 7³⁴ Uhr eintraf. Nach Abstellen eines Postwagens rückte die Lok um 7⁴⁴ Uhr ins Bahnbetriebswerk Heilbronn ein. Dort überwachte der

Lokführer bis um 8⁰⁸ Uhr die Ergänzung der Kohle- und Wasservorräte und des Bremsandes. Danach fuhr er mit der Lokomotive über die Drehscheibe bis zum Sperrsignal und weiter zum Hauptbahnhof, um den Eilzug 537 nach Crailsheim zu übernehmen. Nach Ankunft in Crailsheim um 10¹⁰ Uhr dampfte er ins Bahnbetriebswerk, um erneut fehlende Vorräte zu ergänzen und rückte danach über die Drehscheibe zum Personenzug 2812 nach Heilbronn wieder aus. Er erreichte seinen Zielort laut Plan um 13⁴⁵ Uhr, stellte einen Kurswagen ab, fuhr ins Bahnbetriebswerk und beendete seinen Dienst nach Ergänzung der Vorräte und Lokbehandlung (Reinigungsarbeiten) um 14⁵⁰ Uhr.

155 Dampflokomotive der Baureihe 38

ohne Datum
Albert Kurz

Eine solche Lokomotive der Baureihe 38 wird im Dienstplan (Nr. 154) erwähnt. Dieses ab 1906 gebaute Modell erreichte bei einer Leistung von 1180 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 100 Kilometern pro Stunde bei einer



zu Nr. 156

maximalen Achslast von 17,7 Tonnen und einer Lokdienstlast von 78,2 Tonnen. Der Kesselüberdruck betrug 12 Kilopond pro Kubikzentimeter, die Rostfläche der Feuerung umfaßte 2,58 Quadratmeter.

156 Dampflokomotiven bei der Ergänzung der Vorräte im Bahnbetriebswerk Heilbronn

um 1960
Albert Kurz

Mehrmals täglich mußte eine in Betrieb befindliche

Dampflokomotive mit Kohle und Wasser beschickt werden. Nach Bedarf waren auch die Vorräte an Brems sand zu ergänzen. Die Fotografie zeigt diese Vorgänge in verschiedenen Stadien. In der Mitte des Bildes ist ein Wasserkran zu erkennen, dahinter eine Bekohlungsanlage.

157 Technische Zeichnung eines Wasserkrans

1920
Hans Noller

Mit dem Ende der Dampflokzeit sind auch Bekohlungsanlagen und Wasserkrane weitgehend verschwunden. Die technischen Zeichnungen vom August 1920 geben über verschiedene Typen von Wasserkranen Aufschluß, wie sie auch auf der Strecke von Heilbronn nach Schwäbisch Hall gebräuchlich waren.

bahnhof. In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg waren zunächst eine Güterabfertigungshalle und ein erster Bauabschnitt des Empfangsgebäudes errichtet worden. Bei der Einweihung des Hauptbahnhofes dominierten noch die Dampflokomotiven das Bild, 1958 nahmen aber auch die ersten Diesellokomotiven ihren Dienst auf.

158-160 Einweihung des neuen Heilbronner Hauptbahnhofes

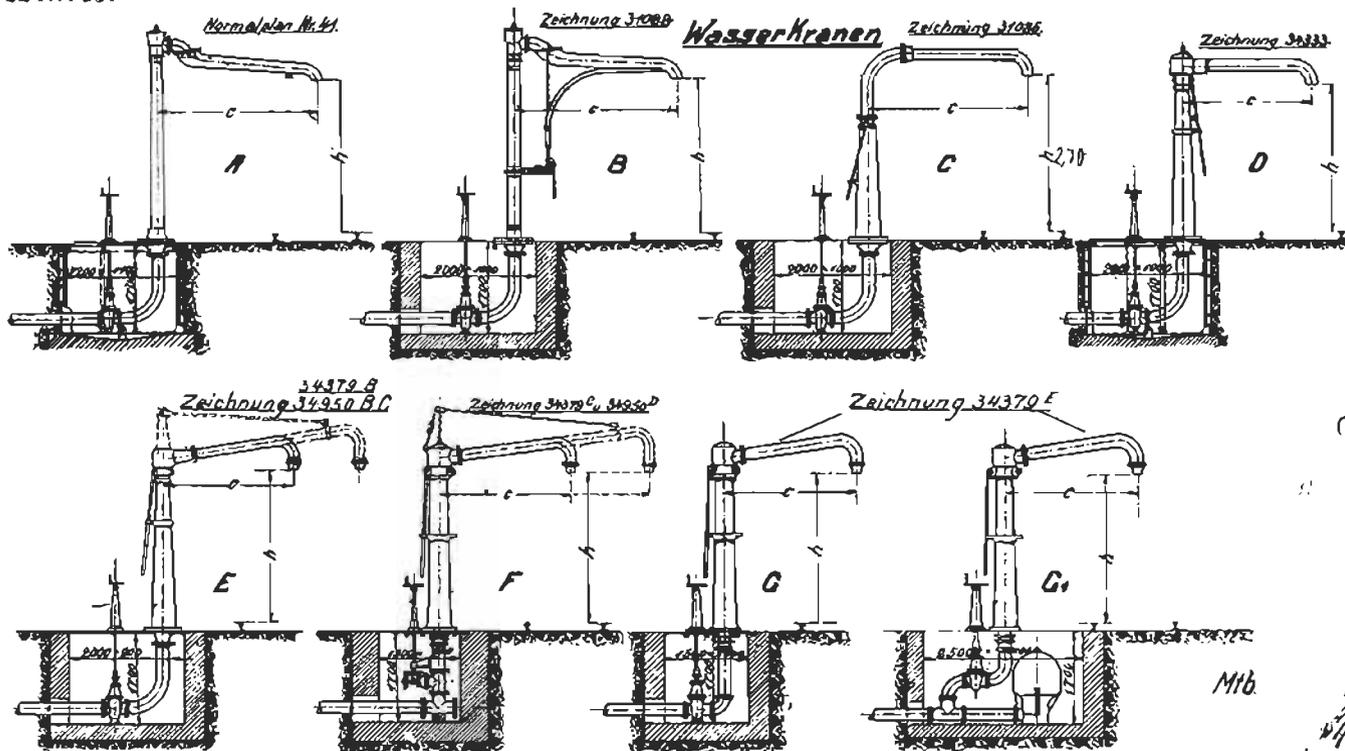
nach 1958
StA HN PKS 855
1958 Juni 12
StA HN F 16580, F 16874

Erst 1958 erhielt Heilbronn wieder einen neuen Haupt-
zu Nr. 157

161 Schiene und Draht im Heilbronner Hauptbahnhof

1960
StA HN F 50221

Zwischen 1958 und 1974 konnten auf dem Heilbronner Hauptbahnhof mit Dampf, Diesel und elektrischem Strom drei verschiedene Antriebsarten von Lokomotiven paral-

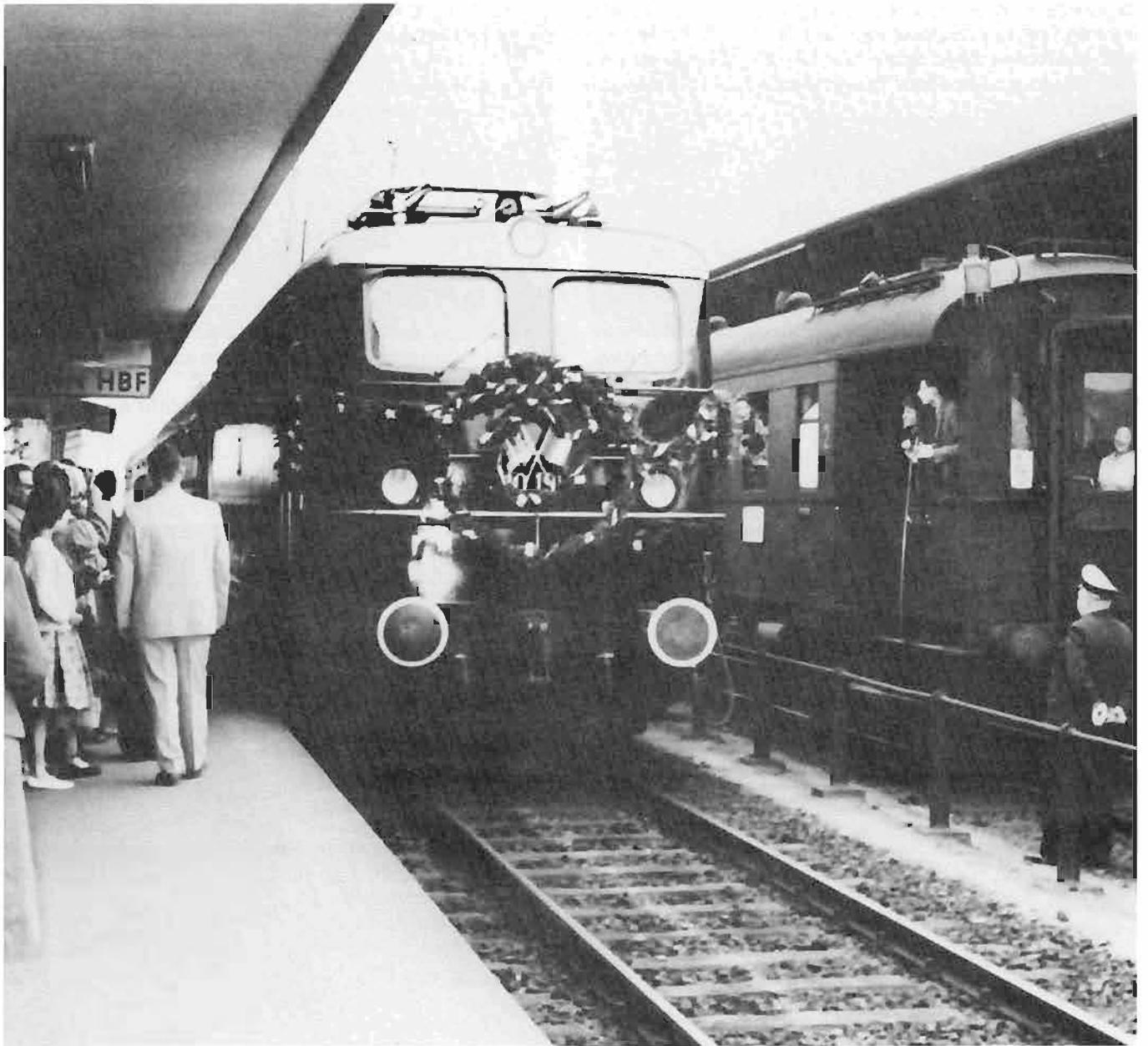


Stuttgart, den 3. August 1920
pfdal.

M. 4:75.

Wasserkranen mit Windkessel erhalten je zur
Mod. Bezeichnung die Zahl, sonst, Nr. usw.

ZU 34480



lel beobachtet werden. In Deutschland begannen erste Elektrifizierungsmaßnahmen bereits 1933. Die Strecke von Heilbronn über Schwäbisch Hall nach Crailsheim wurde jedoch nicht elektrifiziert – trotz langandauernder Diskussionen.

162 Das Ende der Dampflokezeit

1974 Mai 20
Karl Stein

Nach 111 Jahren kam im Herbst 1973 das Ende der Dampflokezeit auf der Strecke Heilbronn–Hall. Ohne großes Aufsehen wurden die letzten Dampf- durch Diesellokomotiven ersetzt. Mit größerem Aufwand wurde dagegen am 20. Mai 1974 die letzte Dampflok im Betriebswerk Heilbronn offiziell außer Dienst gestellt.

163–180 Verschiedene Bahnanlagen und Schienenfahrzeuge

bis 1987
Ralf Müller

Auf der Strecke Heilbronn–Schwäbisch Hall–Crailsheim verkehrte der Schienenbus als typisches Personentransportmittel. Er wurde 1984 durch den Wendezug ersetzt. Als Diesellokomotiven fahren Vertreter der Baureihen 212 und 215, seltener der Baureihe 218 und andere.

- 163 Heilbronn-Hauptbahnhof
- 164 Heilbronn-Karlstor
- 165 Ausfahrt aus dem Weinsberger Tunnel
- 166 Schienenbus bei Weinsberg
- 167 Wendezug in Weinsberg
- 168 Ellhofen
- 169 Sülzbach
- 170 Willsbach
- 171 Rübenverladeanlage Willsbach
- 172 Affaltrach (Viererleerfahrt LZ)
- 173 Bahnbus nach Eschenau
- 174 Prüfungsfahrt bei Bretzfeld
- 175 Öhringen (Bahnhofsrangierlok KÖF 3)
- 176 Neuenstein
- 177 Waldenburg
- 178 Kupfer

- 179 Gailenkirchen
- 180 Schwäbisch Hall

181 Das heutige Schienennetz der Deutschen Bundesbahn

1985
BBDS

Das Schienennetz der Deutschen Bundesbahn umfaßt heute etwa 27 600 Kilometer. Der größte Teil der Trassen entstand im vergangenen Jahrhundert. Um den erhöhten Anforderungen gerecht zu werden, plant deshalb die Bahn auch neue Verbindungen, die auf kürzeren Strecken höhere Geschwindigkeiten erlauben und damit anderen modernen Transportmitteln konkurrenzfähig sind.

182–183 Die direkt erreichbaren Stationen

Winterfahrplan 1986/87
Grafik: StA HN

Für den Bahnkunden des Personenverkehrs ist von Interesse, welche Zielbahnhöfe er ohne Umsteigen erreichen kann. Wer in Schwäbisch Hall abfährt, gelangt direkt über Heilbronn nach Karlsruhe oder Saarbrücken bzw. über Nürnberg nach Passau. Fast jeder dritte Personenzug, der Schwäbisch Hall verläßt, endet jedoch in Heilbronn. Von dort aus werden wesentlich mehr Ziele direkt oder mit Kurswagen angefahren. In nördlicher Richtung sind das 13 Linien über Würzburg oder Frankfurt nach Hannover und von dort weiter an die Nordsee oder nach Hamburg und Kiel. Gegen Nordosten laufen Wagen nach Dresden, gegen Osten nach Passau, gegen Südosten über Stuttgart und Ulm nach München bzw. an den Bodensee. Außerdem besteht eine direkte Verbindung nach Karlsruhe und über Mannheim nach Saarbrücken. Täglich einmal bietet sich sogar die Möglichkeit, direkt nach Irun in Spanien zu gelangen. Zahlenmäßig die größte Rolle spielen die Züge nach Stuttgart, Heidelberg, Schwäbisch Hall–Hessental, Bietigheim und Osterburken.



zu Nr. 163



zu Nr. 166



zu Nr. 164



zu Nr. 167



zu Nr. 165



zu Nr. 168



zu Nr. 169



zu Nr. 172



zu Nr. 170



zu Nr. 173



zu Nr. 171



zu Nr. 174



zu Nr. 175



zu Nr. 178



zu Nr. 176



zu Nr. 179



zu Nr. 177



zu Nr. 180



Abfahrt Heilbronn	
Richtung Bad Steben	1x
Richtung Bietigheim	11x
Richtung Bremen	1x
Richtung Bremerhaven	1x
Richtung Crailsheim	3x
Richtung Dresden	1x
Richtung Eppingen	5x
Richtung Frankfurt	4x
Richtung Hamburg-Altona	1x
Richtung Heidelberg	15x
Richtung Hof	1x
Richtung Irun/Spainien	1x
Richtung Karlsruhe	7x
Richtung Kiel	1x
Richtung Lauda	2x
Richtung Lindau	1x
Richtung Ludwigshafen	1x
Richtung Mannheim	2x
Richtung München	2x
Richtung Neckarelz	8x
Richtung Nürnberg	1x
Richtung Öhringen	2x
Richtung Osterburken	10x
Richtung Passau	1x
Richtung Saarbrücken	3x
Richtung Schwäbisch Hall- Hessental	12x
Richtung Stuttgart	22x
Richtung Sulzfeld	1x
Richtung Tübingen	1x
Richtung Waldenburg	2x
Richtung Wilhelmshaven	2x
Richtung Würzburg	3x

Die fett ausgezogenen Linien symbolisieren die direkt befahrbaren Strecken (Stand: 30. Mai 1987)

Abfahrt Schwäbisch Hall

Richtung Crailsheim	1 x
Richtung Heidelberg	3 x
Richtung Heilbronn	9 x
Richtung Karlsruhe	1 x
Richtung Nürnberg	2 x
Richtung Passau	1 x
Richtung Saarbrücken	2 x
Richtung Schwäbisch Hall- Hessental	7 x



*Die fett ausgezogenen Linien
symbolisieren die direkt be-
fahrbaren Strecken (Stand:
30. Mai 1987)*

Joseph

Emnach auf Kayserl. allergnädigste Verordnung / so dann uf höchst- und gnädigstes Verlangen
 Ehrw. Fürsten, Fürsten und Stände, so derst zu Kayf. Maj. und des Heil. Röm. Reichs Diensten bevorab bey dem ahlta. gefährlichen Kriegs-
 läufften eine ordentliche, in der Wochen zweymahl hin und her reichende Post von Nürnberg über Kloster-Heilbron, Onolzbach, Feichtwangen/
 Crailsheim, Schwäb. Hall im Debringen nach Heilbron, und erlegt und angerechet worden. Als wirts hiermit Jederman kund gethan, umb
 sich wissen darnach zu richten.

Nemlich:

Erster Cours.

Als Dienstags Abends um 4. Uhr preeise von Nürnberg abgeht, komt nach Onolzbach Nachts um 9. Uhr, nach Feichtwangen um 12. Uhr, nach Crailsheim
 Mittwachs früh um 2. Uhr, nach Schwäb. Hall um 6. Uhr, nach Debringen um 8. Uhr, nach Heilbron um Mittags Zeit.

Der Ander Cours

Als Freytags Abends um 4. Uhr von Nürnberg abläufft, komt nach Onolzbach Nachts um 9. Uhr, nach Feichtwangen um 12. Uhr, nach
 Crailsheim, Samstag früh um 2. Uhr, nach Schwäb. Hall früh um 6. Uhr, nach Debringen um 8. Uhr, nach Heilbron um Mittags Zeit.

Ruckweg des Ersten Courtes.

Als Sontags Mittags um 12. Uhren von Heilbron de retour abgeht, komt nach Debringen Nachmittags um 2. Uhr, nach Schwäb. Hall Abends um
 6. Uhr, nach Crailsheim um 8. Uhr, nach Feichtwangen Nachts um 10. Uhr, nach Onolzbach Montags früh um 1. Uhr, nach Nürnberg gegen Mittags.

Ruckweg des Andern Courtes.

Als Donnerstags früh um 8. Uhr von Heilbron abläufft, komt nach Debringen um 10. Uhr, nach Schwäb. Hall Nachmittags um 1. Uhr,
 nach Crailsheim um 4. Uhr, nach Feichtwangen Abends um 6. Uhr, nach Onolzbach Nachts um 9. Uhr, nach Nürnberg Freytags in der frühe.

Und können mit hin auch die Brieff nach Schillingensfürst, Pfedelbach, Langenburg, Neustem, Waldenburg, Comburg, Weinsberg, Neustadt an der
 grossen Enden, Cautzlar, Straßardt, und andere umliegende Orten hin und her mit bestelt werden.

Der Tar.

Von einem einfachen Brieff von Nürnberg auff Heilbron. 2. Kreuz. Von Doppelteln 10. Kr. oder 12. Kreuz. Von Verh Brieffen 2. Kreuz.	Und vom Hund Postwert den Zwischen Nürnberg und Heilbron von einem Brieff oder Lothbrieffen / auch vom Hund Postwert den
---	--



Zu finden in dem Kayserl. Reichs Post-Ambt Heilbron.

zu Nr. 184

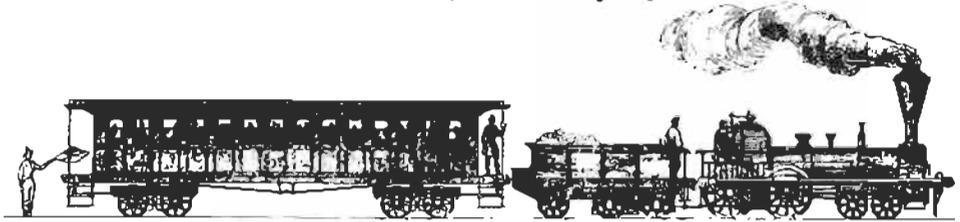
184-202 Fahrpläne und Fahrkarten

- 184 Posttafel der Kaiserlichen Posten
1869
Vorlage und Aufnahme: HStAS A 202 Bü 482
- 185 Fahrtenplan der Königlich Württembergischen
Staatseisenbahnen
1849 Oktober 1
Repro: StA HN
- 186 Post- und Eisenbahnkurstabelle
1852 Mai
- 187 Fahrtenplan der Königlich Württembergischen
Staatseisenbahnen
1862 November 1
Schwäbische Kronik (Schwäbischer Merkur)
S. 2524-2525

- 188 Heilbronner Eisenbahn-Fahrtenplan
1865 Juni 1
Privatbesitz
- 189 Taschenfahrplan Sommer 1887
1887 Juni 1
VM Nbg
- 190 Taschenfahrplan Sommer 1882
1882 Juni 1
VM Nbg
- 191 Reichskursbuch
1914 Januar
Karl Stein
- 192 Fahrkarten-Lochzange
Karl Stein
- 193 Zuschlagbillet Heilbronn-Hall
1880 März 7
VM Nbg

Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn.

Heilbronn-Stuttgart-Geislinger Linie.



Fahrten-Plan

vom 1. October 1849 an bis auf weitere Verfügung.

A. Fahrten in der Richtung von Heilbronn nach Geislingen.

Station	1. Zug	II. Zug	III. Zug	IV. Zug	V. Zug	VI. Zug
	von Heilbronn					
Heilbronn	11 15	11 45	12 15	12 45	13 15	13 45
Roßbein	11 29	11 59	12 29	12 59	13 29	13 59
Kauchen	11 40	12 10	12 40	13 10	13 40	14 10
Reichelsheim	11 50	12 20	12 50	13 20	13 50	14 20
Reichelsheim	12 00	12 30	13 00	13 30	14 00	14 30
Reichelsheim	12 15	12 45	13 15	13 45	14 15	14 45
Wipperf	12 30	13 00	13 30	14 00	14 30	15 00
Endersbach	12 40	13 10	13 40	14 10	14 40	15 10
Endersbach	12 45	13 15	13 45	14 15	14 45	15 15
Endersbach	12 55	13 25	13 55	14 25	14 55	15 25
Endersbach	13 00	13 30	14 00	14 30	15 00	15 30
Endersbach	13 05	13 35	14 05	14 35	15 05	15 35
Geislingen	13 10	13 40	14 10	14 40	15 10	15 40
Geislingen	13 15	13 45	14 15	14 45	15 15	15 45
Geislingen	13 20	13 50	14 20	14 50	15 20	15 50
Geislingen	13 25	13 55	14 25	14 55	15 25	15 55
Geislingen	13 30	14 00	14 30	15 00	15 30	16 00
Geislingen	13 35	14 05	14 35	15 05	15 35	16 05
Geislingen	13 40	14 10	14 40	15 10	15 40	16 10
Geislingen	13 45	14 15	14 45	15 15	15 45	16 15
Geislingen	13 50	14 20	14 50	15 20	15 50	16 20
Geislingen	13 55	14 25	14 55	15 25	15 55	16 25
Geislingen	14 00	14 30	15 00	15 30	16 00	16 30
Geislingen	14 05	14 35	15 05	15 35	16 05	16 35
Geislingen	14 10	14 40	15 10	15 40	16 10	16 40
Geislingen	14 15	14 45	15 15	15 45	16 15	16 45
Geislingen	14 20	14 50	15 20	15 50	16 20	16 50
Geislingen	14 25	14 55	15 25	15 55	16 25	16 55
Geislingen	14 30	15 00	15 30	16 00	16 30	17 00
Geislingen	14 35	15 05	15 35	16 05	16 35	17 05
Geislingen	14 40	15 10	15 40	16 10	16 40	17 10
Geislingen	14 45	15 15	15 45	16 15	16 45	17 15
Geislingen	14 50	15 20	15 50	16 20	16 50	17 20
Geislingen	14 55	15 25	15 55	16 25	16 55	17 25
Geislingen	15 00	15 30	16 00	16 30	17 00	17 30
Geislingen	15 05	15 35	16 05	16 35	17 05	17 35
Geislingen	15 10	15 40	16 10	16 40	17 10	17 40
Geislingen	15 15	15 45	16 15	16 45	17 15	17 45
Geislingen	15 20	15 50	16 20	16 50	17 20	17 50
Geislingen	15 25	15 55	16 25	16 55	17 25	17 55
Geislingen	15 30	16 00	16 30	17 00	17 30	18 00
Geislingen	15 35	16 05	16 35	17 05	17 35	18 05
Geislingen	15 40	16 10	16 40	17 10	17 40	18 10
Geislingen	15 45	16 15	16 45	17 15	17 45	18 15
Geislingen	15 50	16 20	16 50	17 20	17 50	18 20
Geislingen	15 55	16 25	16 55	17 25	17 55	18 25
Geislingen	16 00	16 30	17 00	17 30	18 00	18 30
Geislingen	16 05	16 35	17 05	17 35	18 05	18 35
Geislingen	16 10	16 40	17 10	17 40	18 10	18 40
Geislingen	16 15	16 45	17 15	17 45	18 15	18 45
Geislingen	16 20	16 50	17 20	17 50	18 20	18 50
Geislingen	16 25	16 55	17 25	17 55	18 25	18 55
Geislingen	16 30	17 00	17 30	18 00	18 30	19 00
Geislingen	16 35	17 05	17 35	18 05	18 35	19 05
Geislingen	16 40	17 10	17 40	18 10	18 40	19 10
Geislingen	16 45	17 15	17 45	18 15	18 45	19 15
Geislingen	16 50	17 20	17 50	18 20	18 50	19 20
Geislingen	16 55	17 25	17 55	18 25	18 55	19 25
Geislingen	17 00	17 30	18 00	18 30	19 00	19 30
Geislingen	17 05	17 35	18 05	18 35	19 05	19 35
Geislingen	17 10	17 40	18 10	18 40	19 10	19 40
Geislingen	17 15	17 45	18 15	18 45	19 15	19 45
Geislingen	17 20	17 50	18 20	18 50	19 20	19 50
Geislingen	17 25	17 55	18 25	18 55	19 25	19 55
Geislingen	17 30	18 00	18 30	19 00	19 30	20 00
Geislingen	17 35	18 05	18 35	19 05	19 35	20 05
Geislingen	17 40	18 10	18 40	19 10	19 40	20 10
Geislingen	17 45	18 15	18 45	19 15	19 45	20 15
Geislingen	17 50	18 20	18 50	19 20	19 50	20 20
Geislingen	17 55	18 25	18 55	19 25	19 55	20 25
Geislingen	18 00	18 30	19 00	19 30	20 00	20 30
Geislingen	18 05	18 35	19 05	19 35	20 05	20 35
Geislingen	18 10	18 40	19 10	19 40	20 10	20 40
Geislingen	18 15	18 45	19 15	19 45	20 15	20 45
Geislingen	18 20	18 50	19 20	19 50	20 20	20 50
Geislingen	18 25	18 55	19 25	19 55	20 25	20 55
Geislingen	18 30	19 00	19 30	20 00	20 30	21 00
Geislingen	18 35	19 05	19 35	20 05	20 35	21 05
Geislingen	18 40	19 10	19 40	20 10	20 40	21 10
Geislingen	18 45	19 15	19 45	20 15	20 45	21 15
Geislingen	18 50	19 20	19 50	20 20	20 50	21 20
Geislingen	18 55	19 25	19 55	20 25	20 55	21 25
Geislingen	19 00	19 30	20 00	20 30	21 00	21 30
Geislingen	19 05	19 35	20 05	20 35	21 05	21 35
Geislingen	19 10	19 40	20 10	20 40	21 10	21 40
Geislingen	19 15	19 45	20 15	20 45	21 15	21 45
Geislingen	19 20	19 50	20 20	20 50	21 20	21 50
Geislingen	19 25	19 55	20 25	20 55	21 25	21 55
Geislingen	19 30	20 00	20 30	21 00	21 30	22 00
Geislingen	19 35	20 05	20 35	21 05	21 35	22 05
Geislingen	19 40	20 10	20 40	21 10	21 40	22 10
Geislingen	19 45	20 15	20 45	21 15	21 45	22 15
Geislingen	19 50	20 20	20 50	21 20	21 50	22 20
Geislingen	19 55	20 25	20 55	21 25	21 55	22 25
Geislingen	20 00	20 30	21 00	21 30	22 00	22 30
Geislingen	20 05	20 35	21 05	21 35	22 05	22 35
Geislingen	20 10	20 40	21 10	21 40	22 10	22 40
Geislingen	20 15	20 45	21 15	21 45	22 15	22 45
Geislingen	20 20	20 50	21 20	21 50	22 20	22 50
Geislingen	20 25	20 55	21 25	21 55	22 25	22 55
Geislingen	20 30	21 00	21 30	22 00	22 30	23 00
Geislingen	20 35	21 05	21 35	22 05	22 35	23 05
Geislingen	20 40	21 10	21 40	22 10	22 40	23 10
Geislingen	20 45	21 15	21 45	22 15	22 45	23 15
Geislingen	20 50	21 20	21 50	22 20	22 50	23 20
Geislingen	20 55	21 25	21 55	22 25	22 55	23 25
Geislingen	21 00	21 30	22 00	22 30	23 00	23 30
Geislingen	21 05	21 35	22 05	22 35	23 05	23 35
Geislingen	21 10	21 40	22 10	22 40	23 10	23 40
Geislingen	21 15	21 45	22 15	22 45	23 15	23 45
Geislingen	21 20	21 50	22 20	22 50	23 20	23 50
Geislingen	21 25	21 55	22 25	22 55	23 25	23 55
Geislingen	21 30	22 00	22 30	23 00	23 30	24 00
Geislingen	21 35	22 05	22 35	23 05	23 35	24 05
Geislingen	21 40	22 10	22 40	23 10	23 40	24 10
Geislingen	21 45	22 15	22 45	23 15	23 45	24 15
Geislingen	21 50	22 20	22 50	23 20	23 50	24 20
Geislingen	21 55	22 25	22 55	23 25	23 55	24 25
Geislingen	22 00	22 30	23 00	23 30	24 00	24 30
Geislingen	22 05	22 35	23 05	23 35	24 05	24 35
Geislingen	22 10	22 40	23 10	23 40	24 10	24 40
Geislingen	22 15	22 45	23 15	23 45	24 15	24 45
Geislingen	22 20	22 50	23 20	23 50	24 20	24 50
Geislingen	22 25	22 55	23 25	23 55	24 25	24 55
Geislingen	22 30	23 00	23 30	24 00	24 30	25 00
Geislingen	22 35	23 05	23 35	24 05	24 35	25 05
Geislingen	22 40	23 10	23 40	24 10	24 40	25 10
Geislingen	22 45	23 15	23 45	24 15	24 45	25 15
Geislingen	22 50	23 20	23 50	24 20	24 50	25 20
Geislingen	22 55	23 25	23 55	24 25	24 55	25 25
Geislingen	23 00	23 30	24 00	24 30	25 00	25 30
Geislingen	23 05	23 35	24 05	24 35	25 05	25 35
Geislingen	23 10	23 40	24 10	24 40	25 10	25 40
Geislingen	23 15	23 45	24 15	24 45	25 15	25 45
Geislingen	23 20	23 50	24 20	24 50	25 20	25 50
Geislingen	23 25	23 55	24 25	24 55	25 25	25 55
Geislingen	23 30	24 00	24 30	25 00	25 30	26 00
Geislingen	23 35	24 05	24 35	25 05	25 35	26 05
Geislingen	23 40	24 10	24 40	25 10	25 40	26 10
Geislingen	23 45	24 15	24 45	25 15	25 45	26 15
Geislingen	23 50	24 20	24 50	25 20	25 50	26 20
Geislingen	23 55	24 25	24 55	25 25	25 55	26 25
Geislingen	24 00	24 30	25 00	25 30	26 00	26 30
Geislingen	24 05	24 35	25 05	25 35	26 05	26 35
Geislingen	24 10	24 40	25 10	25 40	26 10	26 40
Geislingen	24 15	24 45	25 15	25 45	26 15	26 45
Geislingen	24 20	24 50	25 20	25 50	26 20	26 50
Geislingen	24 25	24 55	25 25	25 55	26 25	26 55
Geislingen	24 30	25 00	25 30	26 00	26 30	27 00
Geislingen	24 35	25 05	25 35	26 05	26 35	27 05
Geislingen	24 40	25 10	25 40	26 10	26 40	27 10
Geislingen	24 45	25 15	25 45	26 15	26 45	27 15
Geislingen	24 50	25 20	25 50	26 20	26 50	27 20
Geislingen	24 55	25 25	25 55	26 25	26 55	27 25
Geislingen	25 00	25 30	26 00	26 30	27 00	27 30
Geislingen	25 05	25 35	26 05	26 35	27 05	27 35
Geislingen	25 10	25 40	26 10	26 40	27 10	27 40
Geislingen	25 15	25 45	26 15	26 45	27 15	27 45
Geislingen	25 20	25 50	26 20	26 50	27 20	27 50
Geislingen	25 25	25 55	26 25	26 55	27 25	27 55
Geislingen	25 30	26 00	26 30	27 00	27 30	28 00
Geislingen	25 35	26 05	26 35	27 05	27 35	28 05
Geislingen	25 40	26 10	26 40	27 10	27 40	



zu Nr. 194

- 194 Rückfahrkarte Heilbronn–Öhringen
1896 März 11
VM Nbg
- 195 Schülerfahrkarte Waldenburg–Heilbronn
1974 September 20
StA HN
- 196 Rückfahrkarte Heilbronn–Schwäbisch Hall
(Zone 8)
1987 März 19
StA HN
- 197 Martin Gümbel: Fahrplantexte für Chor und sieben
Instrumente
1966
Luise Gümbel
- 198 Reichskursbuch
1924 November 30
VM Nbg
- 199 Kursbuch der Amerikanischen Zone
1946 Januar 1
VM Nbg
- 200 Kursbuch
1954 Mai 23
VM Nbg
- 201 Bildfahrplan (Ausschnitt)
1953/54
Privatbesitz
- 202 aktuelles Kursbuch
1987
StA HN

168

Die heutigen Fahrkarten und Fahrpläne stehen in einer langen Traditionskette, die weit vor dem Eisenbahnzeitalter begann. Allerdings hat sich deren Gestalt stark verändert: Kunstvolle Ausarbeitung ist nüchterner Zweckmäßigkeit gewichen. Durch solche Äußerlichkeiten, aber auch durch den Inhalt werden Fahrpläne und Fahrkarten zu historischen Quellen, die jedoch nur selten Beachtung finden. Die fein verzierte Posttafel von 1689 (Nr. 184) und auch noch der kleine Fahrplan von 1865 (Nr. 188) gehören einer ganz anderen Epoche an, als etwa die zweckmäßigen Taschensfahrpläne oder die nüchternen Kursbücher unserer Tage. Der bei den Fahrplänen zu beobachtende Trend zur Versachlichung ist auch bei den Fahrkarten festzustellen.

Der gesamte württembergische Fahrplan von 1862 ließ sich auf zwei Seiten unterbringen (Nr. 187), heute füllt er ein dickes Buch. Im Grenzbereich zwischen dem Postkutschen- und dem Eisenbahnzeitalter ist der Post- und

zu Nr. 199

REICHSBAHN- KURSBUCH

AMERIKANISCHE ZONE

GÜLTIG VOM 1. JANUAR 1946 AN
PREIS 1.50 RM

DEUTSCHE REICHSBAHN
REICHSBAHNDIREKTION MÜNCHEN

Bahnfahrplan von 1852 angesiedelt (Nr. 186). Die Postkutschen wurden überall verdrängt, wo Eisenbahnen führen. Sie sorgten aber für die Anbindung der Orte, die abseits vom Schienenstrang lagen. Die Fahrpläne galten „bis auf weitere Verfügung“. Der später übliche Wechsel von Sommer- und Winterfahrplan war noch unbekannt. Der Fahrpreis von Heilbronn nach Stuttgart betrug in der III. Klasse etwa zwei mittlere Stundenlöhne. Heute kostet eine solche Fahrt in der II. Klasse weniger als einen Stundenlohn.

Aus der Sicht eines Musikers hat sich der württembergische Flötist und Komponist Martin Gümbel mit dieser Materie beschäftigt. Er schuf 1966 das Werk „Fahrplantexte“ (Nr. 197).

* * *

Weitere Exponate

Fahrkartenschalter mit Fahrkartenautomat (Fahrkartenausgabe Heilbronn, 1929), Stempelpresse, Tisch und Schreibpult

Wartesaal mit Bahnsteigkartenautomat, Wartebänken, Kleiderständer, Bahnhofsuhr und verschiedenen Abfahrtstafeln, Pläne und Karten

Sonstiges: Stationsschild Weinsberg, verschiedene Zuglaufschilder, Weichenlaternen, Zugschlußleuchten, Befehlsstab, Karbidlampe, Modelleisenbahnanlage und Lokomotiv-Modelle

Die Eisenbahn in der Philatelie

Heilbronner Philatelistenverein e.V.

Eisenbahnen und insbesondere Lokomotiven gehören auch in der Philatelie zu den beliebten Motiven. Gezeigt werden Briefmarken – einzeln und als Block – sowie Ganzsachen aus der Bundesrepublik Deutschland, Cana-



da, Finnland, Frankreich, Polen, Schweden, der Schweiz und der Tschechoslowakei. Außerdem sind Bahnpostsendungen zu sehen, die im Eisenbahnzug zwischen Heilbronn und Crailsheim abgefertigt wurden.

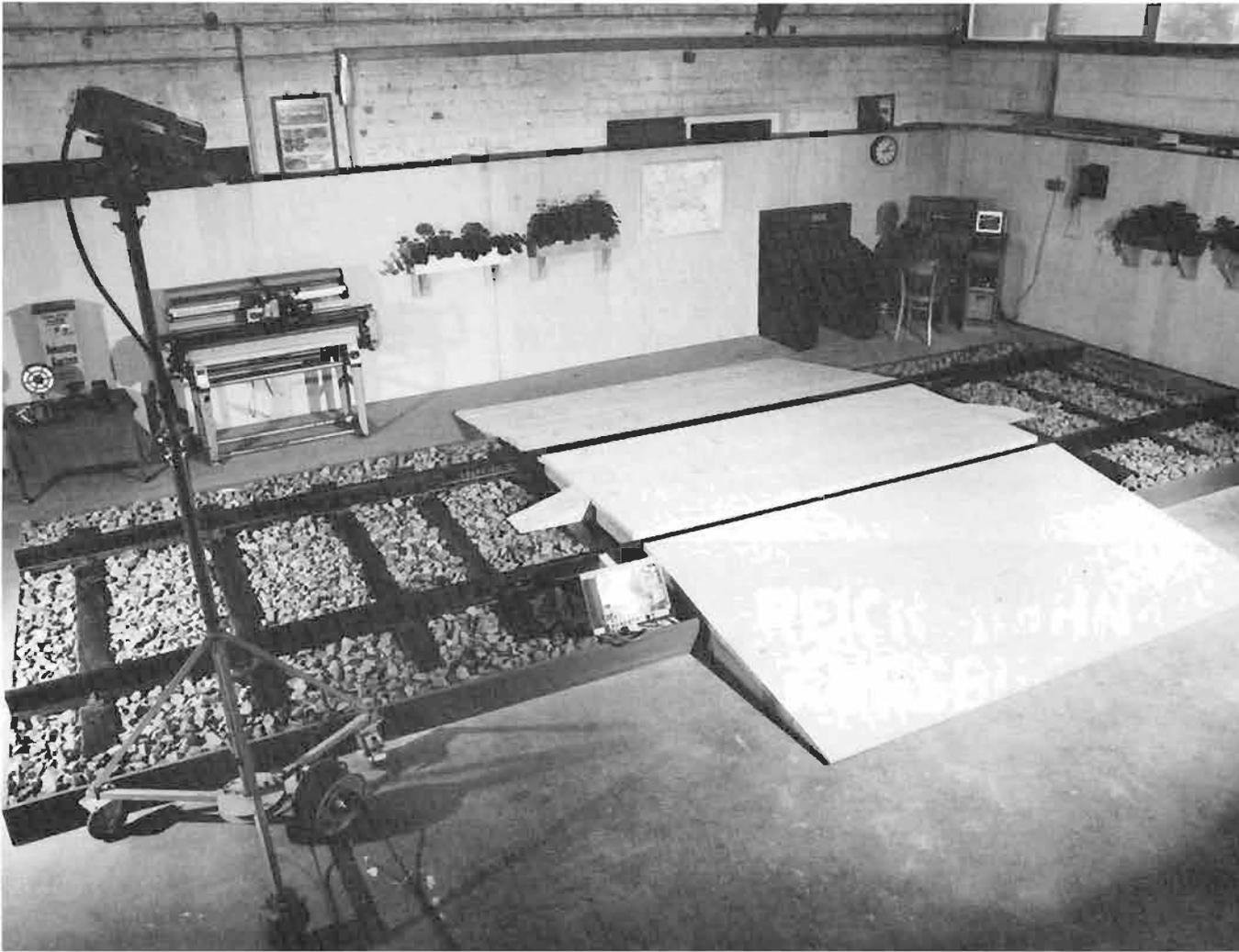
Gleis mit Bahnübergang und alten Gleisbauwerkzeugen

Gleisbauhof HN, FM Stgt

Zu sehen sind: 8 Meter Gleis (Profil württembergisch D) Bahnübergang mit Blinklicht- und Überwachungsanlage Anrufschränke Höhenmeßgerät Gleiswinde Schaufelgerät

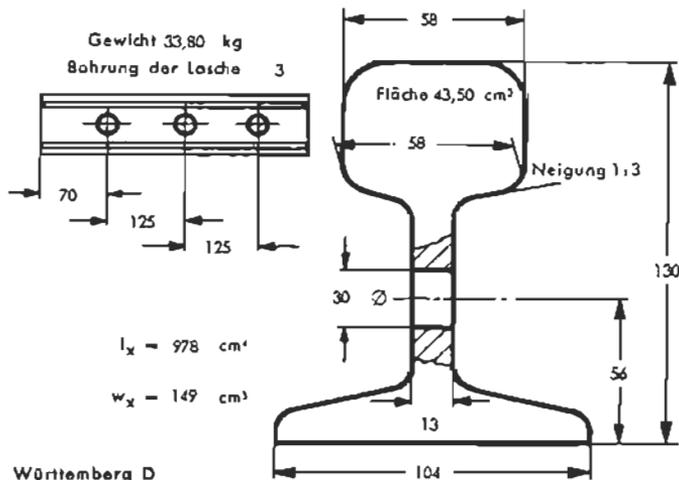
Ein großer Teil der von den Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen verlegten Schienen wies das württembergische D-Profil auf. Diese Schienenform wurde auch auf dem Abschnitt Heilbronn-Hall eingebaut. Sie hatte eine Höhe von 130 Millimetern und eine Fußbreite von 104 Millimetern. Das Gewicht pro Meter Schiene betrug 33,8 Kilogramm.

Für den in der Ausstellung gezeigten 8 Meter langen Gleisabschnitt wurden Originalschienen mit dem Profil württembergisch D aus der Zeit um 1900 verwendet. Blinklicht und Überwachungsanlage stammen aus jüngerer Zeit.



Originalschiene (Profil württembergisch D), für die Ausstellung montiert vom Gleisbauhof Heilbronn

Das Höhenmeßgerät stellte während der Vorüberfahrt des Zuges fest, wie weit das belastete Gleis nachgab. Um diese Differenz mußte das Gleisbett aufgefüllt werden. Danach kam die Gleiswinde zum Einsatz. Mit ihrer Hilfe konnte der Gleisrost angehoben und ausgerichtet werden. Mit dem Schaufelgerät wurde dann die vorherberechnete Menge an Splitt unter die angehobenen Schwellen gebracht.



Moderne Gleisbaugeräte: Schotterplaniermaschine, Schienenladezug, Schnellumbauzug, Bettungs-Reinigungsmaschine, Gleis- und Weichenstopfmaschine

Schematische Darstellung des Arbeitsablaufes

Gleisbauhof HN

Bei den modernen Gleisbaugeräten handelt es sich um sehr große Maschinen. Einige davon sollen hier kurz am Beispiel eines Gleisumbaus mit Schnellbauzug (Standard) und anschließender Bettungsreinigung vorgestellt werden.

Im ersten Arbeitsgang kehrt eine Schotterplaniermaschine die Gleise ab, damit der Schotter im Schwellenbereich nicht höher als die Schwellenoberkante liegt. Danach bringt ein Schienenladezug die neuen Schienen und

legt sie auf den alten Gleisen ab. Anschließend wird das alte Gleis mit Hilfe einer Trennflexmaschine in Joche von 19,6 Metern Länge auseinandergeschnitten. Nach der Montage eines Leitseils, das die korrekte Führung der Maschine ermöglicht, wird ein Schnellumbauzug eingefädelt. Dieser nimmt dann die einzelnen Joche auf und planiert das Schotterbett mit einer Fräse auf die vorgegebene Tiefe. Daraufhin legt die Maschine in ihrem hinteren Teil neue Einzelschwellen ab und spreizt die neuen Schienen mit einem Spezialgerät in die Schwellenlager. Danach wird das Kleineisen (z. B. Federringe, Hakenschaubrauben oder Klemmplatten) aufgesetzt und montiert.

Der vordere Teil des Schnellumbauzugs läuft auf den noch vorhandenen alten Schienen, der Verlegeteil auf dem gefrästen Schotterplanum auf Raupen.

Im nächsten Arbeitsschritt zieht ein Hublader mit einem Baggerlöffel den seitlich liegenden Schotter auf die Schwellenköpfe. Danach schließt sich die Bettungs-Reinigung an. Zum Einfädeln der entsprechenden Maschine wird in einem bestimmten Bereich der Schotter unter den Schwellen beseitigt und danach die Schrabberkette eingeführt. Diese transportiert mit aneinandergereihten Schaufeln den Schotter an die Seite auf ein Förderband. Über dieses Band gelangt der Schotter nach oben in die Maschine. Dort wird er über verschieden große Siebe durchgerüttelt und fällt unten gereinigt wieder heraus.

Nach diesem Arbeitsvorgang muß der Schotter neu gestopft werden; dazu dienen die Gleis- und Weichenstopfmaschinen. Diese ziehen den Schienenkopf des Gleises mittels zweier Rollen hoch, justieren das Gleis in Fahrtrichtung und gleichen Höhenfehler durch Verdichten des Schotters mit Hilfe von Vibrationspickeln aus. Danach wird das Schotterbett erneut planiert und abgekehrt.

Zum Abschluß der Gleisumbauarbeiten werden die Schienenbefestigungen gelöst, die Gleise verspannt und im Thermitverfahren zusammengeschweißt.

Uniformen

Uniform eines Königlich Württembergischen Postillions um 1850, PFMS

Posthorn, PFMS

Uniform eines Lokomotivführers der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen um 1900, ECH

Derzeitige Uniform bei der Deutschen Bundesbahn, Hauptbahnhof Heilbronn

Die Uniform gehörte zu den unverzichtbaren Kennzeichen der Postillione. Diese Tradition hat sich auf Post und Bahn übertragen.

Die Postillione trugen um 1850 auffallend bunte Kleidung. Das schwarz gefütterte gelbe Oberteil zeigte verschiedene Verzierungen und gab den Blick auf eine rote Weste frei. Die weißen Hosen steckten in schwarzen Stiefeln, während ein ebenfalls schwarzer Zylinder den Kopf bedeckte. Zur typischen Ausrüstung gehörte auch das Posthorn, welches das Herannahen oder auch die Abfahrt der Kutsche verkündete.

Wesentlich schlichter und farblich unauffälliger waren die Uniformen der Bahnbediensteten um die Jahrhundertwende. Die heutige Dienstkleidung ist zweckmäßig und modisch gearbeitet, die Blautöne blieben erhalten.

Signale und Signalteile

NM HN

Signalflügel

Signalhebel

Mastschild

Vorsignalflügel

Vorsignalrundscheibe

Vorsignaltafel

Ne 5 Haltetafel

R 10 Rangierhalttafel

Licht-Sperr-Signal

Verschiedene Zeichen und Signale zeigen bei der Eisenbahn den Zustand des nächsten Streckenabschnittes an. Das bekannteste davon ist das ein- oder zweiflügelige Formhauptsignal. Deutet der Signalflügel – bei zweiflügeligen Signalen der obere Flügel – waagrecht nach rechts, dann muß der Zug anhalten, steht er schräg nach rechts aufwärts, gilt freie Fahrt. Zwei Flügel nach rechts oben bedeuten freie Fahrt in einen Weichenbereich bei

einer Höchstgeschwindigkeit von 40 Kilometern pro Stunde. Um das Signal, das auch heute noch vielfach mit einem Signalhebel über Drahtzug bedient wird, bei schlechten Sichtverhältnissen oder anderen ungünstigen Umständen deutlich sichtbar zu machen, wird ein reflektierendes Mastschild angebracht.

Vorsignale geben Hinweise auf den momentanen Zustand des nachfolgenden Hauptsignals. Es ist freie Fahrt zu erwarten, wenn die Scheibe waagrecht und der Flügel senkrecht liegen, also kaum zu sehen sind. Steht die Scheibe dagegen senkrecht, so ist mit einem Zughalt zu rechnen, zeigt zusätzlich der Flügel schräg nach rechts unten, so muß langsamer gefahren werden. Die Vorsignale ermöglichen eine gleichmäßigere Fahrt und tragen damit auch zur Energieeinsparung bei. Ihr Standort wird durch eine Vorsignaltafel gekennzeichnet.

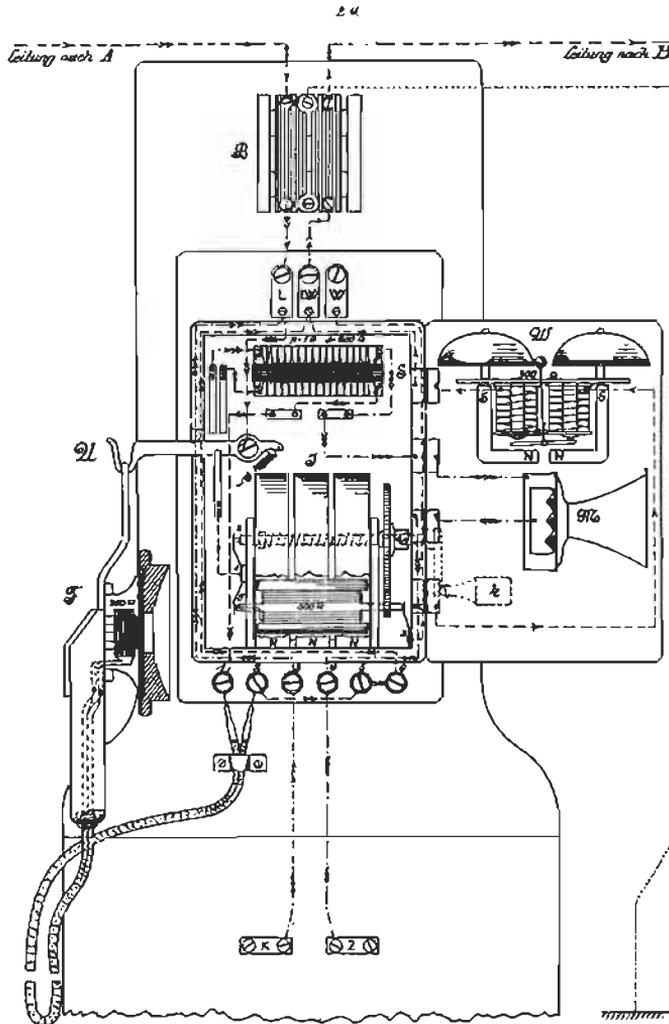
Auch beim Halten oder Rangieren helfen verschiedene Zeichen und Signale. Die Ne 5 Haltetafel kennzeichnet den Standort der Zugspitze beim planmäßigen Stopp. Die R 10 Rangierhalttafel begrenzt den Bereich, über den hinaus nicht gefahren werden darf. Das Licht-Sperr-Signal kann ein Fahrverbot beim Rangieren anzeigen oder aufheben bzw. zum Halten auffordern.

Das Fernmeldewesen

FM Stgt und NM HN

Morseapparat	nach 1900	FM Stuttgart
Sprachspeicher	1950	FM Heilbronn
Arbeitsplatz am Fernschreiber	um 1940	FM Stuttgart
Vermittlungsschrank für BASA	um 1940	FM Stuttgart
BASA-Prüfeschrank	1933	FM Heilbronn
BASA-Bezirks-Fernsprecher	1950	FM Heilbronn
OBWZ (Ortsbatterie mit Wählzusatz)	1940/50	FM Heilbronn
Holztelefon	ca. 1925	FM Stuttgart
Feldfernsprecher (OB 33)	1933	FM Heilbronn
Glühlampenschrank	um 1940	FM Heilbronn

Parallel zum Aufbau des Schienennetzes entstand auch ein Fernmeldesystem, das heute die Bezeichnung BASA



(Bahnselbstanschlusssystem) trägt und zur Abwicklung von Dienstgesprächen innerhalb des Bahnbereichs dient. Mit dem BASA-Prüfschrank konnten zur Fehlerbestimmung Messungen der Innen- und Außenleitungen eines Amtes durchgeführt werden.

Fernsprecher.

Die Hauptteile eines Fernsprechers sind: Blitzableiter *aB*, Umschalter *Q*, Induktor *I*, Wecker *W*, Mikrophon *M*, Induktionsspule *S*, Fernhörer *F*, Mikrophonbatterie (nicht dargestellt).

I. Die Fernsprechstelle A ruft an.

Wederstrom (auf): Induktor der Fernsprechstelle A, Leitung, (-) Blitzableiter *aB*, Anschlussklemme *L*, Umschalter *Q*, 1, 2, Induktor *I*, 1, 2, 3, Wecker *W*, Anschlussklemme *L*, *W*, Blitzableiter, Leitung, Fernsprechstelle B, Erde, Induktor der Fernsprechstelle A. Der Wecker ertönt.

II. Der Ruf wird beantwortet.

Bei der Umdrehung der Induktorkurbel *k* wird deren Pleiss durch den auf den schrägen Flächen der Radnabe gleitenden Stift *4* nach rechts seitlich verschoben, wodurch der Kontakt *2* geöffnet und die Überbrückung der Induktionwicklung aufgehoben wird. Der erzeugte Induktionsstrom nimmt vom Induktor *I*, 5, 1 bzw. 3 denselben Weg wie unter I.

III. Das Gespräch beginnt.

Bei dem Anschlagen des Fernhörers *F* stellt sich der Hebel des Umschalters *Q* nach oben, wodurch der Induktor *I* und der Wecker *W* ausgeschaltet, der Fernhörer *F* und die Induktionsspule *S* eingeschaltet und der Ortsstromkreis geschlossen wird.

Ortsstromlauf: Batterie, Klemme *W*, (...) Anschlussklemme *3*, Anschlussklemme *L*, (...) Umschalter *Q*, 1, 4, (...) Induktionsspule *S*, pp., Mikrophon *M*, Anschlussklemme *4*, Klemme *L*, Batterie. Fernspruchstromlauf: Induktionsspule *S*, 1, (...) Anschlussklemme *1*, Fernhörer *F*, Anschlussklemme *2*, 5, 6 und *L*, *W*, Blitzableiter *aB*, Leitung, Fernsprechstelle B, Erde, Fernsprechstelle A, Leitung, Blitzableiter *aB*, Anschlussklemme *L*, Umschalter *Q*, 1, 3, Induktionsspule *S*, 1.

Bei Fernsprechendstellen ist die zweite Platte des Blitzableiters mit der Erde zu verbinden.

Die Anschlussklemme *W* ist vorgesehen für die Parallelschaltung eines zweiten Weckers zu dem Wecker am Fernsprecher unter Mitbenutzung der Anschlussklemme *L*, *W*.

Nach 1900 begann die Bahn, mit Morsefernschreibern zu arbeiten. Mit diesen Geräten wurde vorrangig der Zugmeldedienst, daneben auch der Telegrammverkehr abgewickelt. Heute betreibt die Bundesbahn – unabhän-

gig vom Telexsystem der Post – ein eigenes Fernschreibnetz, um Bahndienstfern schreiben zu übermitteln.

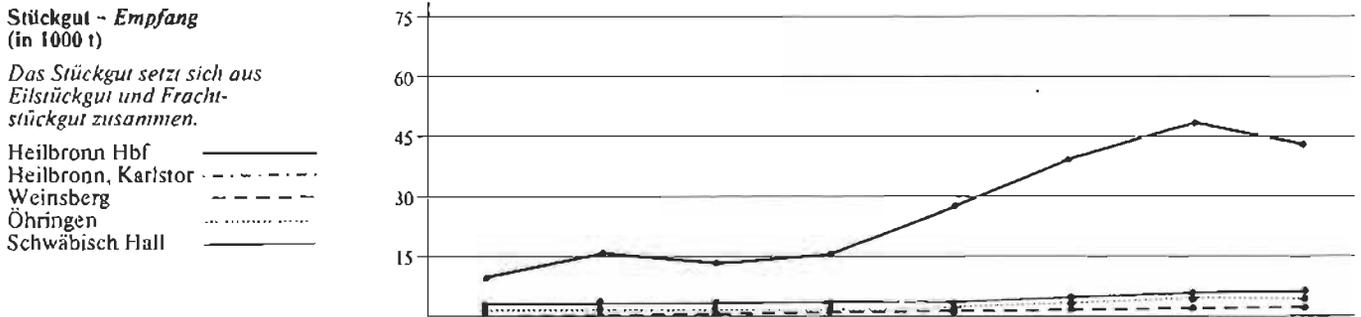
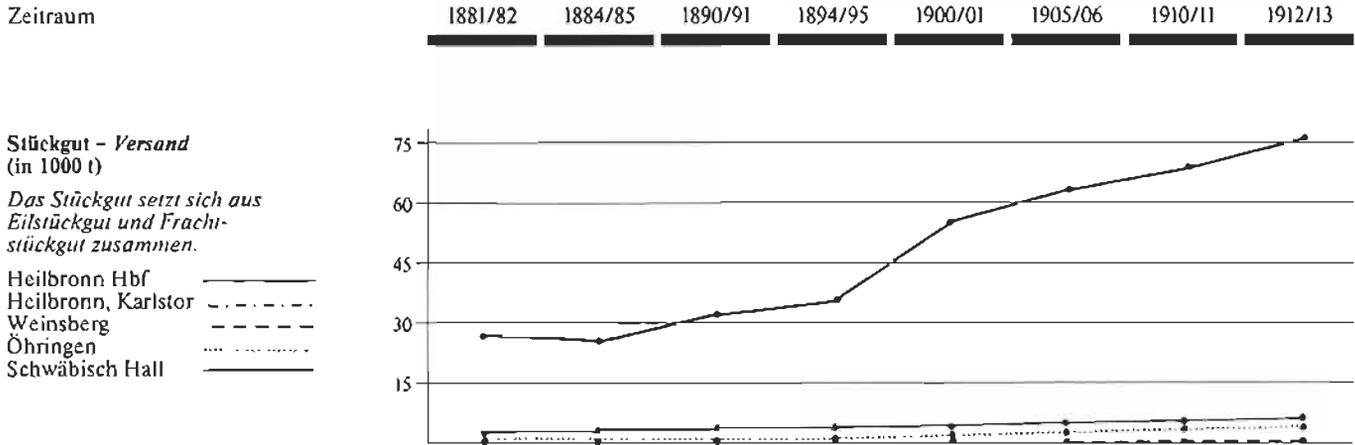
Nach 1940 kamen auch auf der Strecke zwischen Heilbronn und Schwäbisch Hall-Hessental die OBWZ (Ortsbatterie mit Wählzusatz) in Gebrauch. Damit konnten sich die Teilnehmer durch ein festvereinbartes Klingelzeichen gegenseitig rufen. Da geheimes Sprechen nicht gewährleistet war, wurden diese Anlagen um 1950 durch die BASA-Bezirks-Fernsprecher ersetzt.

Nach 1950 gelangten auch Sprachspeicher zum Einsatz. Dabei handelt es sich um eine Fernmeldeeinrichtung, welche vor allem Zugmeldungen im Magnetverfahren auf einen Tonträger (Draht) aufnahm. Nach drei Stunden wurde das Gesprochene gelöscht bzw. überschrieben.

Zugmeldungen gehen heute nach wie vor über Streckenfernsprechverbindungen, jedoch werden sogenannte Allfernsprecher verwendet. Diese bieten den Vorteil, BASA-Verbindungen, Betriebsfernsprechverbindungen, Funksprechverbindungen usw. schalten zu können.

Führerstand einer Dampflokomotive

Die Führerstände der Dampflokomotiven beflügelten über viele Generationen die Phantasie der Eisenbahnfreunde. Seit dem Ende der Dampflokarä hat sich deren Reiz vielfach noch erhöht. Für die Ausstellung wurde ein solcher Führerstand des Modells 18 schematisch nachgebaut und mit Originalteilen aus verschiedenen Lokomotiven ergänzt. Zu sehen sind der Steuerbock als ein zentrales Werkzeug beim Bedienen einer Dampflo, daneben ein Ferndruckmesser, Heizdruckmesser, Buchfahrplan, eine Ölkanne, Heizerschaufel, Glocke sowie verschiedene andere Instrumente.



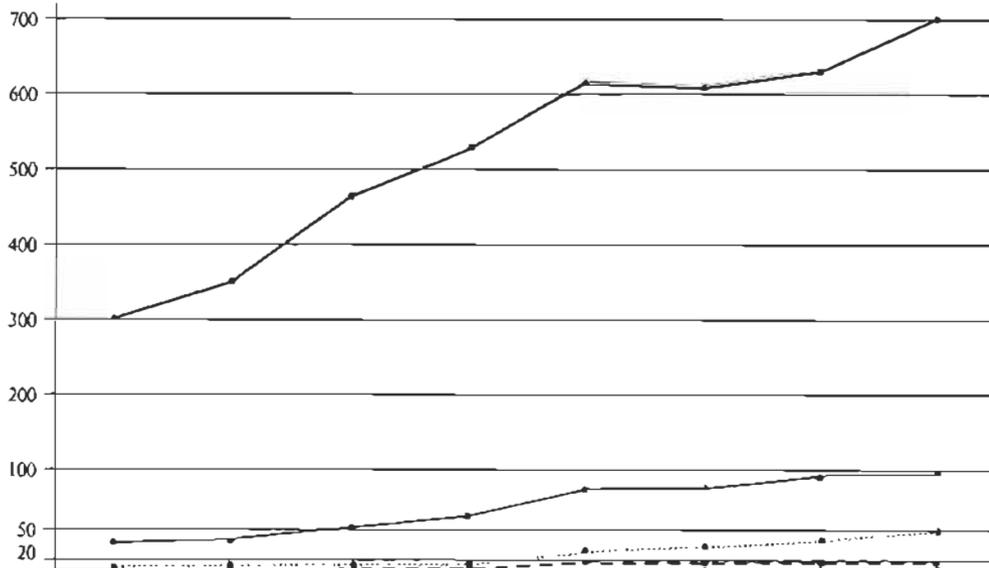
Stückgutumschlag zwischen 1881/82 und 1912/13

Zeitraum

1881/82 1884/85 1890/91 1894/95 1900/01 1905/06 1910/11 1912/13

**Gesamtsumme der Güter
(in 1000 t)**

Heilbronn Hbf ———
Heilbronn, Karlstor - - - - -
Weinsberg - - - - -
Öhringen
Schwäbisch Hall ———



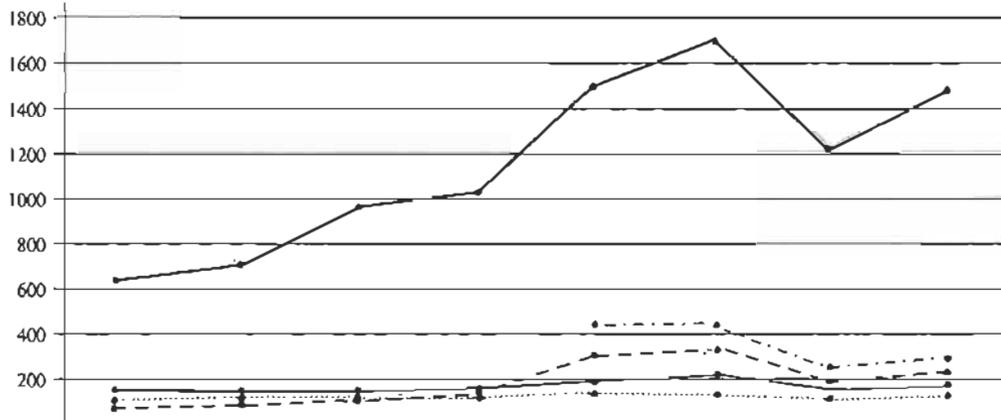
*Güterumschlag zwischen
1881/82 und 1912/13*

Betriebsjahr (1. April – 31. März)

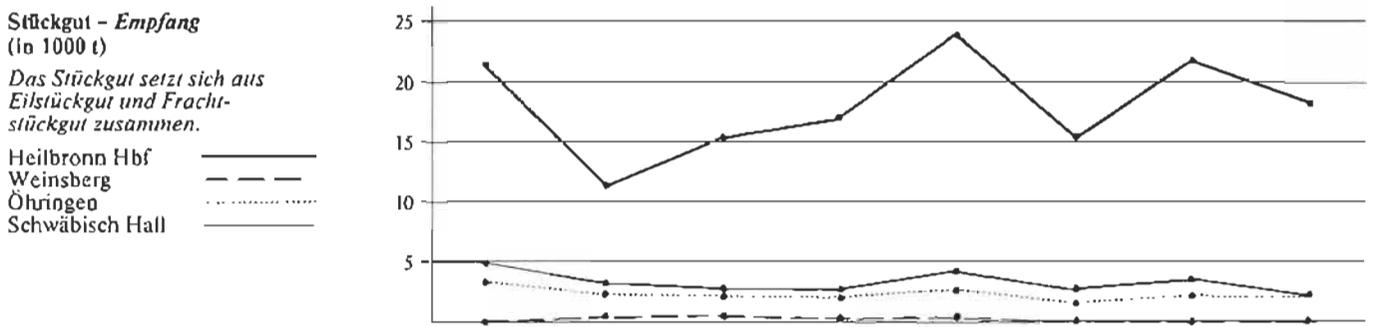
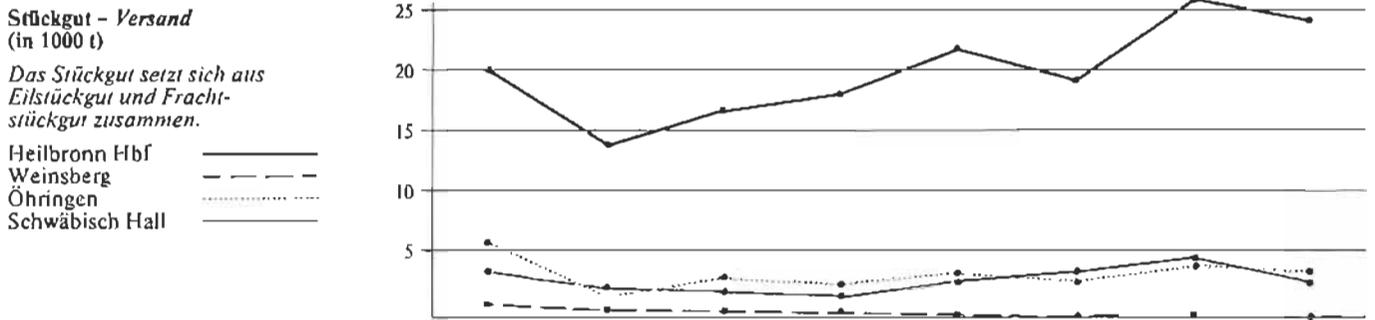
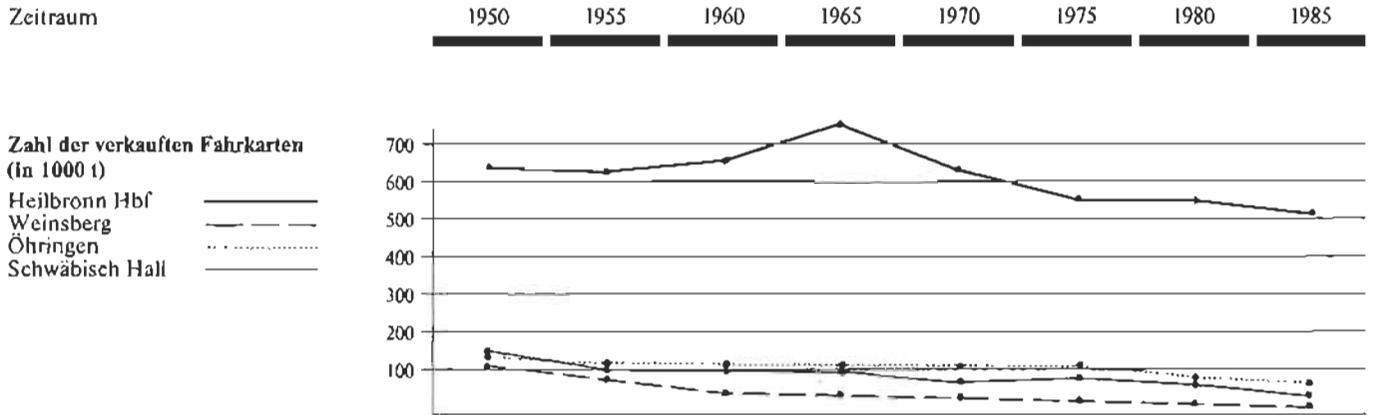
1881/82 1884/85 1890/91 1894/95 1900/01 1905/06 1910/11 1912/13

**Zahl der ankommenden und
abfahrenden Personen (in 1000)**

Heilbronn Hbf ———
Heilbronn, Karlstor - - - - -
Weinsberg - - - - -
Öhringen
Schwäbisch Hall ———



*Personenverkehr zwischen
1881/82 und 1912/13*



Personenverkehr und Stückgutumschlag zwischen 1950 und 1985 (aus den Unterlagen der DB)

		31.10.1970	22.10.1975	15.10.1980	16.10.1985				
HEILBRONN HBF - KARLSTOR									
Anzahl Reisezüge	Leistungstonnen	15	2936 Lt	20	2698 Lt	18	3428 Lt	18	3297 Lt
Anzahl Güterzüge		26	22898 Lt	14	7915 Lt	20	11843 Lt	17	13510 Lt
Summe Züge		41 Z	25834 Lt	34 Z	10613 Lt	38 Z	15276 Lt	35 Z	16807 Lt
		25							
		20							
		15							
		10							
		5							
	Summe Leistungstonnen in 1000 t								
KARLSTOR - ÖHRINGEN									
Anzahl Reisezüge	Leistungstonnen	15	2838 Lt	19	2634 Lt	17	3393 Lt	18	3297 Lt
Anzahl Güterzüge		19	19397 Lt	12	7280 Lt	17	10769 Lt	15	12991 Lt
Summe Züge		34 Z	22235 Lt	31 Z	9914 Lt	34 Z	14162 Lt	33 Z	16288 Lt
		25							
		20							
		15							
		10							
		5							
	Summe Leistungstonnen in 1000 t								
ÖHRINGEN - WALDENBURG									
Anzahl Reisezüge	Leistungstonnen	14	2672 Lt	17	2538 Lt	15	3135 Lt	15	2859 Lt
Anzahl Güterzüge		21	19264 Lt	11	6665 Lt	15	9224 Lt	18	13346 Lt
Summe Züge		35 Z	21936 Lt	28 Z	9203 Lt	30 Z	12359 Lt	33 Z	16205 Lt
		25							
		20							
		15							
		10							
		5							
	Summe Leistungstonnen in 1000 t								
WALDENBURG - SCHWÄBISCH HALL									
Anzahl Reisezüge	Leistungstonnen	13	2642 Lt	17	2317 Lt	14	2970 Lt	14	2749 Lt
Anzahl Güterzüge		17	18275 Lt	8	5787 Lt	12	8411 Lt	15	12727 Lt
Summe Züge		30 Z	20917 Lt	25 Z	8104 Lt	26 Z	11381 Lt	29 Z	15476 Lt
		25							
		20							
		15							
		10							
		5							
	Summe Leistungstonnen in 1000 t								

Leistungstonnen (Lt) = Wagen + Lokomotive + Ladung. Dabei beträgt auf der Strecke Heilbronn - Schwäbisch Hall die Nettoladung etwa 3-4% der Leistungstonnen.

Streckenauslastung zwischen 1970 und 1985 von Heilbronn nach Schwäbisch Hall (aus den Unterlagen der DB)

		31.10.1970	22.10.1975	15.10.1980	16.10.1985				
SCHWÄBISCH HALL - WALDENBURG									
Anzahl Reisezüge	} Leistungstonnen	13	2656 Lt	12	1747 Lt	13	2701 Lt	11	2231 Lt
Anzahl Güterzüge		12	11746 Lt	8	5207 Lt	15	12015 Lt	14	10338 Lt
Summe Züge		25 Z	14402 Lt	20 Z	6954 Lt	28 Z	14716 Lt	25 Z	12569 Lt
		25							
		20							
		15							
		10							
		5							
	Summe Leistungstonnen in 1000 t								
WALDENBURG - ÖHRINGEN									
Anzahl Reisezüge	} Leistungstonnen	13	2698 Lt	14	1932 Lt	15	3017 Lt	12	2343 Lt
Anzahl Güterzüge		13	12222 Lt	11	6444 Lt	19	13367 Lt	17	11195 Lt
Summe Züge		26 Z	14920 Lt	25 Z	8376 Lt	34 Z	16384 Lt	29 Z	13538 Lt
		25							
		20							
		15							
		10							
		5							
	Summe Leistungstonnen in 1000 t								
ÖHRINGEN - KARLSTOR									
Anzahl Reisezüge	} Leistungstonnen	16	2888 Lt	16	2028 Lt	17	3232 Lt	15	2798 Lt
Anzahl Güterzüge		13	12886 Lt	11	7369 Lt	17	14192 Lt	15	12527 Lt
Summe Züge		29 Z	15774 Lt	27 Z	9397 Lt	34 Z	17424 Lt	30 Z	15325 Lt
		25							
		20							
		15							
		10							
		5							
	Summe Leistungstonnen in 1000 t								
KARLSTOR - HEILBRONN HBF									
Anzahl Reisezüge	} Leistungstonnen	16	2986 Lt	17	2092 Lt	17	3267 Lt	15	2798 Lt
Anzahl Güterzüge		18	14179 Lt	14	8349 Lt	18	14370 Lt	16	12821 Lt
Summe Züge		34 Z	17165 Lt	31 Z	10441 Lt	35 Z	17637 Lt	31 Z	15619 Lt
		25							
		20							
		15							
		10							
		5							
	Summe Leistungstonnen in 1000 t								

Leistungstonnen (Lt) = Wagen + Lokomotive + Ladung. Dabei beträgt auf der Strecke Heilbronn - Schwäbisch Hall die Nettoladung etwa 3-4% der Leistungstonnen.

Streckenauslastung zwischen 1970 und 1985 von Schwäbisch Hall nach Heilbronn (aus den Unterlagen der DB)

C ANHANG

Regierungs = Blatt

für das

Königreich Württemberg.

Samstag den 22. April 1843.

Inhalt.

Königliche Dekrete. Gesetz, betreffend den Bau von Eisenbahnen. — Königliche Verordnung, betreffend die Amtsantritts-Kosten der evangelischen Pastoren, Pfarrer und Pöfser. — Ordens-Verleihungen. — Dienst-Nachrichten. Verfügungen der Departements. Bekanntmachung des Ergebnisses der niederen Dienstprüfung im Departement der Justiz. — Bekanntmachung, betreffend die Eröffnung der polytechnischen Beschäftigungsanstalten für Männer zu Waßlingen und Kottensburg. — Bestimmung der Stationsentfernung zwischen Schönmünzach und Gernsbach.

Dienst-Erledigung.

I. Unmittelbare Königliche Dekrete.

A) Gesetz,

betreffend den Bau von Eisenbahnen.

W i l h e l m,

von Gottes Gnaden König von Württemberg.

In Betreff des Baues von Eisenbahnen im Königreich verordnen und verfügen Wir, nach Anhörung Unseres Geheimen-Raths und unter Zustimmung Unserer getreuen Stände, wie folgt:

Art. 1.

Es werden auf Staatskosten Eisenbahnen erbaut, welche den Mittelpunkt des Landes, Stuttgart und Cannstatt, auf der einen Seite durch das Filsthal mit Ulm, Tübingen, Ravensburg und Friedrichshafen, auf der andern Seite mit der westlichen Landesgrenze, so wie in nördlicher Richtung mit Heilsbrunn verbinden.

Art. 3.

Für die erleichterte Verbindung der entlegenen Bezirke, theils unter sich, theils mit den Eisenbahnen ist durch Kunststraßen zu sorgen. Zu diesem Zwecke sollen diejenigen dieser Verbindungsstraßen, welche einen größeren, von mehreren anderen Straßen oder mehreren Bezirken zusammentreffenden Verkehr zu fördern oder mit den Eisenbahnen zu vermitteln geeignet sind, in die Verwaltung des Staats übernommen oder auf Kosten des Staats gebaut werden.

Art. 5.

An dem Aufwande für die auf Kosten des Staats zu bauenden Eisenbahnen sollen auf das Grundstockvermögen des Staats die Rauffchillinge für die Baupläze der zu den Staats-Eisenbahnen notwendigen Gebäude und für die Grundflächen zu den Bahnhöfen übernommen werden.

Art. 4.

Zu Bestreitung des weiteren Aufwandes werden Staatsanlehen aufgenommen, so weit nicht durch spätere Verabschiedung anderweitige Mittel beigezogen werden.

Die Verzinsung dieser Anlehen ist möglichst billig zu bedingen, und soll den jeweiligen gesetzlichen Zinsfuß der Staatsschuld nicht übersteigen.

Art. 6.

Zur Deckung des in die Finanzperiode vom 1. Juli 1842 bis 30. Juni 1845 fallenden Aufwandes für die auf Staatskosten zu bauenden Eisenbahnen wird ein Staatsanlehen von 5'200,000 fl. aufgenommen, wie es im Laufe dieser Periode das wirkliche Bedürfniß erheischt.

Art. 6.

Die Erbauung von Zweig-Eisenbahnen durch Privat-Unternehmer unterliegt der Concession der Regierung.

Die Ertheilung einer solchen Concession wird an diejenigen Bedingungen geknüpft, welche erforderlich sind, um das Aufsichtsrecht des Staats über den Bau, den Betrieb und die Verwaltung der Bahn genügend sicher zu stellen.

Hinsichtlich der gezwungenen Abtretung des für die Ausführung solcher Concessionen erforderlichen Eigenthums kommt der §. 30 der Verfassungs-Urkunde zur Anwendung.

Art. 7.

Den Privat-Unternehmern einer Zweigbahn kann je nach dem Verhältniß der letzteren zu dem allgemeinen Landesinteresse, auf ihr Ansuchen, die Gewährleistung der Staatskasse

für einen reinen Ertrag ihres Unternehmens bis zu 3½ Procent des Anlagekapitals auf einen bestimmten Zeitraum mit ständischer Zustimmung zugestanden werden.

Diese Gewährleistung tritt jedoch, wofern etwas Anderes nicht ausdrücklich festgesetzt worden, auch schon innerhalb des für ihre Dauer bestimmten Zeitraums außer Wirkung, wenn und sobald die vollendete Bahn während zehn sich folgender Jahre durchschnittlich wenigstens 4 Procent Reinertrag gewährt hat.

Art. 8.

Die Privat-Unternehmer der mit Zinsengarantie von Seite des Staats gebauten Bahnen sind verbunden, dieselben auf das an sie unter ständischer Zustimmung ergehende Ansuchen nach 25jährigem Betriebe der vollendeten Bahn, gegen einfache Erstattung des Anlagekapitals oder früher gegen einen Zusatz von 15 Procent zu demselben, der Staatsverwaltung abzutreten.

Die Größe des Anlagekapitals wird alsbald nach Vollendung der Bahn ausgemittelt.

Art. 9.

Bei einem Privat-Unternehmen, das ohne Zinsengarantie von Seite des Staats ausgeführt worden, tritt die Verbindlichkeit zur Abtretung an den Staat erst nach 25jährigem Betriebe der vollendeten Bahn ein.

Zu dem Ansuchen auf Abtretung ist ständische Zustimmung erforderlich.

Zu dem zu erstattenden einfachen Anlagekapital, das alsbald nach vollendeter Bahn ausgemittelt wird, kann, wenn die Abtretung vor dem Ablauf eines 50jährigen Betriebs geschieht, ein Zuschuß bis zu 10 Procent gewährt werden. Bei späterer Abtretung findet kein Zuschuß mehr Statt.

Unsere Minister des Innern und der Finanzen sind mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt.

Gegeben, Stuttgart den 18. April 1843.

W i l h e l m.

Der Minister des Innern:

Schlayer.

Für den beurlaubten Finanz-Minister:

Präsident Süsskind.

Auf Befehl des Königs,
der Staats-Sekretär:
Wellnagel.

Hohe Stände-Versammlung!*

Die Anlage einer Eisenbahn von Westen gegen Osten, welche nach der geographischen Lage Württembergs vom Neckar aus gegen Baiern sich ziehen und den bis jetzt bei Eisenbahnbauten unberücksichtigt gebliebenen Jaxtkreis durchschneiden würde, ist, wie aus den jüngsten Kammerverhandlungen hervorgeht, nun zu wiederholtenmalen und in einer Weise in Frage und Anregung gekommen, daß nunmehr auch dieser Landestheil der Hoffnung Raum geben darf, des großartigsten Verkehrsmittels unserer Zeit – einer Eisenbahn – theilhaftig zu werden.

Daß die Stadt *Hall*, die größte des Jaxtkreises und der Mittelpunkt für den Verkehr des sogenannten hällischen Landes – ja selbst des größern und jedenfalls des gesegnetsten Theils des Jaxtkreises, hierbei nicht gleichgültig bleiben, nicht den stillen Zuschauer machen kann, liegt wohl nahe, und ebenso gerechtfertigt dürfte erscheinen, daß Hall nicht erst den Eintritt der neueren Vorgänge abgewartet, sondern sich schon vorher mit der Eisenbahnfrage beschäftigt und eine *gewissenhafte* Erhebung der Verkehrsverhältnisse zu ihrer ersten Aufgabe gemacht hat.

Diese Zusammenstellung nun, die auf durchaus genaue, zum großen Theil offizielle Erhebungen gegründet und bis auf die neueste Zeit ergänzt ist, unterbreiten wir *Hoher Stände-Versammlung* zu gütiger Würdigung und Benützung bei der angeregten Eisenbahnfrage.

Wir vertrauen unbeirrt zu der *Hohen Stände-Versammlung*, daß, wenn die Frage über den Bau einer Eisenbahn vom Neckar, oder mit anderen Worten von Heilbronn aus durch den Jaxtkreis gegen Baiern, sei es in der Richtung

gegen Nürnberg, Nördlingen oder einen dritten Punkt, zur entscheidenden Erörterung kommt, auf Stadt und Bezirk Hall mit der Saline Hall und dem K. Steinsalzwergwerk *Wilhelmsglück* diejenige Rücksicht wird genommen werden, welche eine Gegend verdient, die keineswegs besonders erhebliche Terrainschwierigkeiten bietet, dabei unstreitig zu den wohlhabendsten und gesegnetsten, zudem zu den bevölkerteren des ganzen Landes zählt, sich eines *sehr* lebhaften Verkehrs mit Handelsprodukten, mit Früchten aller Art, Vieh, Holz, Salz etc. zu erfreuen, in ihrem Hauptorte – der Stadt Hall – eine schon bestehende größere Industrie und einen immer namhafteren Aufschwung von Gewerbe und Handel aufzuweisen, eine noch reichere Entfaltung aber unausbleiblich zu erwarten hat, wenn erst durch Verkehrs-Erleichterungen so manche, noch schlummernde Kräfte vollends geweckt und zu Leben gerufen sind. –

Ehrerbietigst etc.

Das durch die Gemeinde-Collegien, den Gewerbeverein und die Bürgerschaft niedergesetzte Eisenbahn-Comité.

Für den Gemeinderath:
 Stadtschultheißenamts-
 verweser
E. Vogel.
 Gemeinderath *Reuß.*
 Gemeinderath *G. Leicht.*

Für den Bürgerausschuß:
 Obmann,
 Rechtskonsulent *Bausch.*
W. Nitzschke.
E. Klett.

Für den Gewerbeverein:
 Vorstand: *W. Holch.*
Ch. M. Henle.

Für die Bürgerschaft:
Fr. Kleinbach
 für J. Fr.
 Chur und Söhne.
 Stadtpfleger
Schließmann.

* Die Zeichensetzung folgt – auch bei Zahlenangaben – der Quelle.

Statistische Darstellung der Verkehrs-Verhältnisse der Stadt Hall und ihrer Umgegend.

Beil. 1
zu Anh.

Aufgenommen im Frühjahr 1856 und ergänzt im März 1857.

I.

Der *seitherige* Verkehr, wie er nach genauen Erhebungen und Nachforschungen in *jährlichen Durchschnittszahlen* sich herausstellt, ist folgender:

1) **Frachtgüter**, welche von Heilbronn, Würzburg, Nürnberg, Nördlingen, Heidenheim, Gmünd, Stuttgart etc. ankommen oder dahin abgehen, belaufen sich wöchentlich:

a) bei den regelmäßigen Frachtfuhrleuten auf 1050 bis 1100 Centner, also jährlich auf

60,000 Ctr.

b) bei Fuhrleuten, welche Salz, Schnittwaaren etc. nach Heilbronn, Gmünd u. s. w. und gelegentlich Rückfrachten haben, ebenso bei Denen, welche Güter aller Art mitnehmen, reichlich auf 2 Dritttheile obiger Summe mit zusammen

40,000 Ctr.

100,000 Ctr.¹⁾

2) **Salz**. Das Erzeugniß ist jährlich auf der Saline *Hall* in *Wilhelmsglück*

80,000 Ctr.²⁾

330—350,000 Ctr.

430,000 Ctr.

Rechnet man für den Verbrauch der Stadt und Umgegend, als der Eisenbahn nicht anheimfallend, ab so verbleiben für die Versendung

30,000 Ctr.

400,000 Ctr.

3) **Holz**. Ein sehr wichtiger Artikel sind die – größtentheils dem Neckar zugehenden Schnittwaaren; – das Erzeugniß von 55 Sägmühlen von Münkheim bis Laufen am Kocher und den in den Kocher einmündenden Fließchen und Bächen. Sie liefern jährlich weit über eine halbe Million Bretter, Diehlen, Latten und Rahmenschenkel im Gewicht von weit über

130,000 Ctr.

Dazu gerechnet:

Dauben, Pfähle, Schindeln, Stangen, welche die gleiche Richtung gehen und Dielen, die nach Nürnberg verladen werden, im Gewicht von

25,000 Ctr.

155,000 Ctr.

So ergibt sich ein Gewicht von jährlich

125,000 Ctr.

Von der bedeutenden Ausfuhr von Holz aller Art aus dem Roththal würden einer Eisenbahn in der Richtung nach Heilbronn jährlich wenigstens

280,000 Ctr.³⁾

4) **Steinkohlen**, nach hier oder hier durch in die Umgegend

1,000 Ctr.

5) **Holzkohlen**, welche theils hier bleiben, theils abwärts gehen, 5000 Zuber à 80 Pfund

4,000 Ctr.

785,000 Ctr.

6) Frachten der hiesigen Baumwollspinnerei und Weberei belaufen sich jährlich auf etwa 8,000 Ctr.; wovon aber ein Theil auf die regelmäßigen Fuhren unter Pkt. 1. fällt, so daß hier besonders nur noch in Ausführung kommen können		6,000 Ctr.
7) Wein, Wein- und Obst-Most , theils hier eingekellert, theils durchgeführt, 9–10,000 Eimer, oder		66,000 Ctr.
8) Fruchtschranne. Der Verkehr auf derselben betrug im Jahr 1855: 270,576 Simri mit einem Gewicht von 90,000 Centnern, wovon für den Versandt nach Auswärts anzunehmen sind		80,000 Ctr.
9) Weiterer Verkehr in Körnerfrüchten. Gerste aus dem Ries für die hiesigen und benachbarten Brauereien 45,000 Sri., mit Gewicht:		15,000 Ctr.
Mühlfrüchte kommen in wasserarmen Jahren in die Mühlen des Kochers und der Bühler – tausende in Scheffeln aus weiter Entfernung von Baiern und der obern Jaxtgegend	20,000 Ctr.	
wovon als <i>jährlicher</i> Durchschnitt in Auswurf gebracht werden kann		5,000 Ctr.
10) Vieh. Fette Ochsen und anderes Rindvieh, Schafe, fette Schweine etc. gehen über hier und die Umgegend jährlich in großen Massen in die Rhein- und Maingegend, nach Frankreich, Baiern etc. Das Gewicht dieses Viehs ist nach den Urtheilen Sachverständiger anzunehmen zu		<u>140,000 Ctr.</u>
11) Eisenwaaren , die nicht unter den Frachtgütern oben Pkt. 1. begriffen sind, als: Zufuhren für die hiesigen Kaufleute und Eisenarbeiter, Versendungen und Zufuhren der Hammerwerke in Gelbingen und Westheim		12,000 Ctr.
12) Kleinere Artikel.		
Knochen- und Knochenmehl	6,200 Ctr.	
Leinwand zur Bleiche, und Gespinst	200 Ctr.	
Leder und Häute	650 Ctr.	
Hopfen	250 Ctr.	
Reps, Oel, Oelkuchen, Kleesaamen	10,000 Ctr.	
Lumpen	3,200 Ctr.	
Asche und Potasche	3,000 Ctr.	
Wolle	3,000 Ctr.	
Zieglerwaaren (Drainage-Röhren)	<u>500 Ctr.</u>	
		27,000 Ctr.

Zusätze:

13) Beim Holz (oben Punkt 3) blieb außer Berechnung:
der Achst-Transport des sogenannten **Holländerholzes** an **Tannen-** und **Eichenstämmen**,
deren eine große Masse aus hiesiger Gegend abwärts geführt wird, im Gewicht von mindestens 50,000 Ctr.⁴⁾

14) Der **Markt-Verkehr** Halls stellt sich vom Jahr 1856 dar, wie folgt:

- a) auf den 4 Viehmärkten wurden zu Markt gebracht 4,322 Stück.
- b) auf den 2 Schafmärkten 9,323 Stück.
- c) auf den wöchentlichen Milchschweinemärkten 16,814 Stück.
- d) die 3 Krämermärkte wurden besucht von 492 auswärtigen Verkäufern,
- e) die Tuch- und Flachsmärkte von 200 Verkäufern.

Zu c, d und e (auf a und b ist schon oben Rücksicht genommen) kommen in Auswurf, als der Eisenbahn zufließend

4,000 Ctr.

1,190,000 Ctr.

f) auf den wöchentlichen 3 Wochenmärkten bewegten sich 12–15,000 Verkäufer.

g) Die Zufuhr auf die Kartoffelmärkte, namentlich aus Baiern und Baden belief sich auf mindestens

4,000 Ctr.⁵⁾

Somit stellt sich der *seitherige* Verkehr, der sich der Eisenbahn zuwenden würde, durchschnittlich p. Jahr auf

1,194,000 Ctr.

1) Hiebei ist die Beförderung von Frachtgütern durch die K. Posten nicht mitgerechnet. Die Post befördert, seit der Tarif vermindert worden ist, eine Menge von kleinen Gepäcken, die früher den Frachtfuhrleuten gehörten. Die Summe ist nach amtlichem Ausweis hier täglich 14–15 Ctr., also jährlich 5100–5700 Ctr.

2) 1856: 88,000 Ctr.

3) Außer obigem Holzverkehr findet noch statt: der des Kocherfloßes an Brennholz für die Salinen Hall und Friedrichshall.

4) Die Waldungen hiesiger Gegend weisen noch große Vorräthe derartigen Holzes auf.

5) Hiebei sind die Zufuhren aus hiesiger Gegend nicht eingerechnet.

II. Verkehrs-Vermehrungen,

welche für eine Eisenbahn in der Richtung vom Neckar (Heilbronn) über Hall nach Baiern in sicherer Aussicht stehen.

A. Der Straßenzug vom Rhein, Neckar über Hall gegen den Osten besteht, als von der Natur vorgezeichnet, schon seit Urzeiten. Seine alte, große Bedeutung müßte sich noch durch eine Eisenbahn in ungeahnter Weise steigern.

B. Salz. Das Steinsalzlager **Wilhelmsglück** erweist sich schon in Dem, was bis jetzt zu Tag liegt, so reich, daß es bei einer Ausbeute von jährlich 1 Million Centner nachweislich in Jahrhunderten noch nicht erschöpft würde; es ist aber dasselbe noch nicht einmal ganz erforscht, seine volle Ausdehnung, sein ganzer Reichthum sind immer noch unergründet. – Der bereits zu Tag liegende Vorrath ist von solchem Umfang, daß er, wenn seine Versilberung stattfinden könnte, zur Tilgung der württembergischen Staatsschuld mehr als hinreichend wäre.⁶⁾ – Der Bau einer Eisenbahn dürfte daher wegen **Wilhelmsglück** allein gerechtfertigt erscheinen.

C. Wie **Holz** jetzt schon ein bedeutender Umsatz-Artikel der Haller Gegend ist, so würde er sich beim Bestehen einer Eisenbahn immer noch mehr heben. Die Wälder auf- und seitwärts haben noch einen reichen Bestand an Brenn- und Nutzholz – wohl für die fernsten Zeiten ausreichend und auch bei einer Eisenbahn in seiner Ergiebigkeit nachhaltig gesichert, zumal wenn durch die Beifuhr von Steinkohlen der Verbrauch von Holzkohlen vermindert wird.

D. In Hall arbeiten bereits 3, in **Wilhelmsglück** 1 **Dampfmaschine**. Nicht nur die schon bestehenden Etablissements würden sich durch eine Eisenbahn in ihrem Betrieb ausdehnen, sondern es würden auch ohne Zweifel *neue Etablissements* in verschiedenen Branchen entstehen. Für eine Maschinen- und eine Zuckerfabrik und andere für die Benützung der *vorhandenen Wasserkräfte geeignete Werke* hat die Haller Gegend eine durchaus günstige Lage.

Die **chemische Fabrik** bei **Oedendorf**, die seiner Zeit einen Versandt von mehr als 100,000 Centnern hatte, und bloß wegen des Frachtsatzes bis zu einer Wasserstraße oder Eisenbahn eingehen mußte, könnte wieder aufleben. **E.** Aus den Weingegenden des Neckars und Kochers müßte sich der Verkehr mit Baiern im **Most- und Weinhandel** beträchtlich heben, umsomehr als Hall bereits ein Lagerplatz für Weine ist.

F. Der **Verkehr der Fruchtschranne**, in stetiger Zunahme begriffen, müßte sich bei den verschiedenen günstigen Verhältnissen, die Hall als die größte und bedeutendste Stadt des Jaxtkreises in sich vereinigt, bei dem Reichthum an Salz und Holzwaaren – den gewöhnlichen Eintauch-Artikeln der hiesigen Schrankenbefahrer –, bei seiner günstigen Lage inmitten der besten Ackerbau-Bezirke, bei seiner sich mehrenden Industrie, immer mehr heben und beleben.

G. **Bier** wird in Hall in großer Quantität producirt, durch eine Eisenbahn würde dasselbe zu einem beträchtlichen Ausfuhr-Artikel werden, was selbstverständlich auch eine noch größere Einfuhr an Gerste in sich schließen würde.

H. Der hällische **Viehhandel** ist wohl bedeutender, als irgendwo anders in Württemberg. Bei der besonders geeigneten Lage und den überaus günstigen Verhältnissen des Bezirks für Viehmastung wäre ein immer ausgedehnteres Vorschreiten in dieser Beziehung und damit eine immer segensreichere Vervollkommnung der landwirthschaftlichen Betriebsamkeit unausbleiblich.

I. Außer Salz bietet die Haller Gegend noch weitere mineralische, für den Verkehr sich eignende Reichthümer, von welchen beispielsweise angeführt werden: **vorzügliche Bausteine** aus feinkörnigen, harten Sandsteinen von verschiedenen Farben, sehr gute **Kornsteine, Cement, Kalk, Gips** etc. – Wenn auch für einen Versandt thalabwärts zunächst keine Rechnung gemacht werden will, so wird ein solcher gegen Baiern um so stärker werden, was sich schon dadurch bestätigt, daß bereits per Achst Ausfuhren dorthin stattfinden.

K. Mineralischer Dünger. Wie in der Saline Sulz die Bereitung und der Verkauf von **Hallerde** schon seit 1670 mit günstigem Erfolg betrieben wird, so könnte in **Wilhelmsglück**, wo Gips und Salz schon gemischt vorkommen und der Gips nicht erst, wie in Sulz, beigemischt werden

5
muß, ohne erhebliche Kosten eine beträchtliche Menge von Hall-Erde zur Düngung gewonnen werden.

L. Personen-Verkehr. Daß auch nach dieser Richtung einer Bahn von Heilbronn über Hall nach Baiern ein gutes Prognostikon gestellt werden kann, dieß begründet theils die auf diese Linie angewiesene Bevölkerung, theils die geographisch günstige Lage, theils und namentlich auch die Geschichte; diese Bahnlinie durchzieht einen Landesstrich von mehr als 300,000 Einwohnern, auf sie influiren das gesegnete schöne Hohenlohe und Hallische Land, das alte Franken, die reiche Waldgegend des alten

Limpurger Landes, der Virngrund, ein Theil des frühern Ansbach'schen Gebietes – lauter Bezirke mit regsamer, thätiger, beweglicher und größtentheils wohlhabender Bevölkerung, und sie verfolgt die uralte Weltstraße von Westen gegen Osten, welche schon im Mittelalter den Verkehr zwischen dem altberühmten Nürnberg und dem Neckar und Rhein vermittelte.

*) Siehe: vergleichende Studien über Land, Volk und Staat Württemberg des Freiherrn v. *Reden* in der Schwäb. Kronik von 1855.

Anh. 3 **Bitte der Amtsversammlung Weinsberg**

betreffend die Richtung der künftigen Eisenbahn
zwischen Heilbronn und Oehringen.

Hohe Ständeversammlung!

Als bei der letzten Versammlung der Stände des Landes durch vielseitige Eingaben die Frage wegen des Baues einer Eisenbahn auf Staatskosten von Heilbronn durch das Hohenlohe'sche über Hall in der Richtung gegen Nürnberg in Anregung gebracht, und nach der ihr durch die ständische volkwirtschaftliche Commission zu Theil gewordenen Prüfung, deren auf den Bau dieser Eisenbahn gerichtete Anträge beinahe einstimmig gut geheißen worden, konnten wir uns nicht verhehlen, daß – wenn diesen Anträgen von Seiten der hohen Staatsregierung Folge gegeben und daraufhin dieser Eisenbahnbau beschlossen und ausgeführt werde – unserem Bezirke in seinen Verkehrs- und Erwerbsverhältnissen eine Umgestaltung bevorstehe, wodurch die Mehrzahl unserer Gewerbe und gerade die blühendsten ein beinahe vollständiges Daniederliegen erleiden, und damit der Wohlstand zahlreicher Familien, ja des ganzen Bezirks, untergraben werden müßte.

Der Beweis, daß diese Befürchtung eine nur zu wohlbe gründete sei, liegt offen dar, wenn man ins Auge faßt, daß all die Massen von Verkehrsgegenständen, welche bisher aus dem hintern Mainhardtter Walde, aus dem Roththale, dann aus den Oberämtern Künzelsau, Oehringen, Hall, Gaildorf, Crailsheim und selbst aus dem Ellwangen'schen und der Gegend von Aalen, insbesondere die ungeheuren Massen von Nutzholz, Brennholz, Schnittwaaren und Pfählen, dann Salz und Vieh, die sich bisher zwischen diesen Gegenden ihrer Produktion und dem Neckar bei Heilbronn oder Neckarsulm als Absatz, resp. Stappelorte bewegten – mittelst des Achstransports ihren Weg über unseren Bezirk, theils auf den Staatsstraßen über Mainhardt und Löwenstein, theils über Oehringen, alle aber durch die Oberamtsstadt Weinsberg genommen haben, während sie künftig, wenn der in Frage stehende Eisenbahnbau ausgeführt sein wird, dem Eisenbahntransport

auf dem Stappel zu Hall oder über und unter Hall zufallen werden.

Wie umfangreich dieser Verkehr bisher war, dieß geht schon aus der Darstellung in dem Berichte der ständischen Commission, Seite 4–9 hervor, es läßt sich derselbe aber auch aus dem von der Stadt Weinsberg erhobenen Pflastergeld beurtheilen, wenn solches in dem abgelaufenen Jahre bei einer Abgabe von 2 kr. für ein Pferd und 1 kr. für einen Ochsen einen Pachtertrag von 2,200 fl. abgeworfen hat. Rechnet man hiezu für den Pächter als Ueberschuß der ihm für seine Mühe zufällt, die nicht zu hoch angeschlagene Summe von 1,000 fl., so ergibt sich, den Wagen durchschnittlich zu zwei Pferden oder vier Ochsen angeschlagen, eine jährlich durchpassirende Wagenzahl von 48,000 oder auf einen Tag 131 Wagen, und den Wagen durchschnittlich zu 30 Centner angeschlagen, ein Frachtgewicht von nahezu jährlichen 1½ Millionen Centnern.

Auf diesen Verkehr, wie er sonst wohl auf keiner andern Straße des Landes Seinesgleichen hat, war nun bisher hauptsächlich die Gewerthätigkeit in unserem Bezirke gegründet; für die zahlreichen Gewerbe der Wirthe, Kaufleute, Bäcker, Metzger, Schmiede, Wagner, Sattler etc. war er die Hauptquelle ihrer Einnahmen, und damit die Bedingung ihrer Begründung und ihrer ökonomischen Existenz, aber nicht minder vortheilhaft wirkte er auch auf die übrigen Gewerbe und insbesondere auf den Haupterwerb des Weinsberger Thales, den Weinbau zurück, indem die dadurch vermehrte Consumption das Mittel zum Absatz eines großen Theils unseres Weinerzeugnisses an die einheimischen Wirthe wurde.

Gewiß könnte es uns nicht verdacht werden, wenn wir – indem wir alle diese bisher gehabten Vorthelle in dem Bau einer Eisenbahn von Heilbronn nach Hall u. s. w. untergehen sehen müssen, am liebsten diesen Eisenbahnbau ganz unausgeführt wünschen möchten; allein wir selbst erkennen die Richtigkeit des Grundsatzes, daß die – wenn auch tief verletzten Interessen einzelner Staatsgenossen oder einzelner Bezirke und Gegenden einem im Vorthelle des Staatsganzen liegenden großen Unternehmen untergeordnet werden müssen, als daß wir diesem Gedanken irgend weitere Folge geben könnten.

Erfolgreicher erscheint es uns, nach Mitteln sich umzusehen, wodurch für die unserem Bezirke drohenden, und wenn der Bau zur Ausführung kommt, unausbleiblichen

Verluste, einiger Ersatz gewährt werden könnte, und hier weist uns die Natur, wie der ständische Bericht und die darauf gegründete landständische Bitte selbst auf das einzige Mittel hin, das für unsern Bezirk, insbesondere das Weinsberger Thal, für die unübersehbaren Nachtheile wieder einigen Vortheil bringen würde.

Es ist dieß das *möglichste Hereinziehen der zu erbauenden Eisenbahn in und durch den Bezirk selbst!*

Die mit sorgfältiger Erwägung der einschlagenden Verhältnisse abgegebene Ansicht der ständischen Commission spricht sich Seite 17 ihres Berichts für die kürzeste Linie als die vortheilhafteste aus, und gibt als solcher der Oehringer Linie den Vorzug vor der Kocherlinie.

Unter der Oehringer Linie versteht die ständische Commission nach ihrer Ausführung Seite 16 des Berichts die Linie von Heilbronn dem Neckar und dem *Sulmthale* nach bis in die Gegend von *Weinsberg* und von da über Oehringen gegen Hall im Gegensatz zu der Kocherlinie, welche ihre Richtung dem Neckar ab- und das Kocherthal aufwärts über Neuenstadt etc. nehmen würde.

Die ständische Bitte an die hohe Staatsregierung war auf Herstellung vollständig technischer Vorarbeiten für die ganze, und in Beziehung auf die Frage von der Wahl einer *Kocher-* oder einer Linie *über Oehringen* auf vergleichende technische Vorarbeiten beider Linien gerichtet.

Dieser Vorgang war geeignet, uns zu der Hoffnung zu berechtigen, es werde, wie es bei der Linie dem Kocher entlang gegen Neuenstadt geschehen ist, auch eine genaue technische Untersuchung der Linie über Weinsberg nach Oehringen stattfinden, und wir glaubten, ohne hiezu eine weitere Anregung geben zu müssen, das Ergebnis einer solchen Untersuchung um so ruhiger abwarten zu dürfen, als wir uns überzeugt halten, daß solches nur zu Gunsten einer Linie über Weinsberg ausfallen werde.

Allein nachdem bis zum August vorigen Jahrs diese Erwartung nicht in Erfüllung gegangen war, und in öffentlichen Blättern Andeutungen zu lesen waren, als ob über die Bahnrichtung zwischen Heilbronn und Oehringen die Entschließung der Königlichen Staatsregierung dem Abschluß nahe sei, hielten wir es für nothwendig, aus dem bisherigen zuwartenden Verhalten herauszutreten und in einer unterthänigsten Eingabe an das Königliche Finanzministerium vom 17. August vor. Jahrs die Gründe zur Geltung zu bringen, welche bei Anlegung der fragli-

chen Eisenbahn für eine vorzugsweise Berücksichtigung des Weinsberger Thales sprechen.

Diese Gründe, die wir nun auch der Würdigung einer hohen Ständeversammlung unterstellen, sind folgende:

Unser Thal, das Weinsberger Thal, ist eines der gesegnetsten, bevölkertsten und produktenreichsten des Landes. Eine Eisenbahn, welche dasselbe durchzöge, würde auf einer Strecke von nur wenigen Stunden eines Zuflusses von Personen und Bodenerzeugnissen als Ausfuhrgegenstände versichert sein, wie auf so kurzer Strecke sonst nur selten der Fall sein wird.

Indem wir eine Eisenbahnlinie von Heilbronn an Weinsberg vorüber das Sulmthal hinauf an den Orten Ellhofen, Grantschen, Sülzbach, Willsbach, Affaltrach vorüber bis Eschenau, und von da über Schepbach und Windischenbach oder Verrenberg nach Oehringen als die zweckmäßigste und gleichsam von der Natur vorgezeichnete ansehen müssen, haben wir eine möglichst genaue Zusammenstellung der Bevölkerung (Beilage 1), sowohl als der Produktausfuhr, der theils unmittelbar an dieser Linie, *theils nur bis auf eine Stunde* entfernt liegenden Orte, mit Hinweglassung der beiden Anfangs- und Endpunkte Heilbronn und Oehringen und mit Uebergehung der gleichfalls in das Bereich der Linie fallenden Stadt Neckarsulm entworfen, die wir hiemit anschließen. Sie liefert das überraschende Resultat, daß auf der kurzen Strecke *zwischen* Heilbronn und Oehringen, von nicht über 5 Wegstunden, eine Bevölkerung von 22,616 Seelen mit einem *Produktenabsatz* von jährlich über eine halbe Million Centner dem unmittelbaren und nächsten Verkehre der Eisenbahn angehören würde, neben einer *Einfuhr* von Kaufmannsgütern von jährlich gegen 14,000 Centnern. Hiebei sind die vielen übrigen weniger belangreichen Artikel und der *Zufluß* aus den entfernter liegenden Orten nicht gerechnet, wobei insbesondere das sehr in Anschlag zu bringen wäre, was der Bahn aus dem Lauterthale mit seinen Fabriken und aus demjenigen Theile des Murrthales, für welches auch künftig Heilbronn der Absatz – resp. Stappelort bleiben wird, dann aus dem vorderen Roththal und dem vorderen Mainhardter Wald auf der Straße über den sogenannten Burgfrieden und Unterheimbach zugeführt würde, indem für diese Gegenden dann schon 3–4 Stunden von Heilbronn herwärts zu Willsbach, beziehungsweise bei Adolzfurth die Eisenbahn

zugänglich und nutzbar gemacht würde.

Die vorbezeichnete Linie würde gegenüber der Kocherlinie jedenfalls auch den für den innern Verkehr, noch mehr aber für den Transit hochanzuschlagenden Vortheil haben, daß sie, wie ein Blick auf die Karte zeigt, die *bedeutend kürzere* wäre.

Sie wird aber auch, wenn wir als Laien unsere Ansicht aussprechen dürfen, die *wenigsten technischen Schwierigkeiten* darbieten, da sie beinahe durchaus auf ebenem Terrain sich fortziehen würde, und nur bei dem Uebergang über die Höhe von Eschenau Einschnitte nöthig machen dürfte, sie würde ferner den großen Vorzug haben, daß sie mehr die *Mitte des Landes* durchzieht und dadurch für eine weit größere Zahl von Staatsangehörigen nutzbar wird, endlich würde sie auch den gewiß höchst beachtenswerthen Vorzug haben, daß sie den Osten des Landes mit dem Westen, d. h. den Kocher und was hinter ihm bis nach Nürnberg und weiter hinein liegt mit dem Neckar in Heilbronn und *nicht unter* Heilbronn verbinden, und dadurch dieser ersten Handelsstadt des Landes mit ihren großartigen und erst durch den neuesten Hafenaufbau auf Staatskosten erweiterten Verkehrseinrichtungen und Anstalten, den *Stappel* für die von Nürnberg her und aus dem Inlande durch die künftige Eisenbahn dem Wassertransport auf dem Neckar, resp. Rheine zugehenden Frachten für die Zukunft sichern würde.

Uns selbst würde eine solche Bahnrichtung für die oben angeführten unberechenbaren Verluste den Ersatz gewähren, der in dem erleichterten Absatz der Produkte und dadurch erzielten höheren Preisen, wie in dem erleichterten Verkehr im Allgemeinen liegt, und wenn wir auch gerne zugeben, daß dieses Motiv nicht in den Vordergrund gestellt werden darf, so glauben wir doch, daß es da seine volle Berechtigung hat, wo, wie in dem vorliegenden Falle, gegenüber einer andern Linie zugleich *überwiegende allgemeine Vortheile* sich darbieten; und wo für die Nähewohner der andern Linie Verluste, wie sie uns aus dem Eisenbahnbau erwachsen, gar nicht vorhanden sind, weil nicht für sie, sondern *allein für uns* der bisherige Achsverkehr verloren geht und damit die darauf gegründeten Gewerbeeinrichtungen ruiniert werden.

Stellen wir dagegen eine Vergleichung mit der Linie über Neuenstadt nach Oehringen an, so finden wir hier

weder die gleich starke Bevölkerung noch denselben Produktenreichtum, wir finden dagegen die Nachteile, daß sie um mindestens zwei Stunden länger ist, als die über das Weinsberger Thal, daß sie nahe und zum Theil hart an der Landesgrenze hinzieht und deßhalb nicht nur für Staatsangehörige weniger Vortheil bringt, sondern auch die Concurrenz einer künftigen Odenwaldbahn zu fürchten hat; daß sie, wie oben bemerkt, den Stappel der Stadt Heilbronn für die Zukunft hart bedroht; wir werden ferner nicht irren, wenn wir sagen, daß ihre Ausführung weit mehr technische Schwierigkeiten zu überwinden haben, daß sie deßhalb schon, und weil sie länger ist, weit kostspieliger sein wird, und wir können überhaupt kein Moment auffinden, wodurch ihr ein Vorzug vor der Weinsberger Linie gebühren würde, wenn nicht die damit bewirkte nähere Verbindung des Salzwerkes Friedrichshall als solches angesehen, oder die etwa im Kocher für Fabrikanlagen sich anbietende Wasserkraft in Anschlag gebracht werden will.

Allein – abgesehen davon, daß die Produkte der Saline Friedrichshall, auch wenn sie so umfangreich werden, als die Hoffnung auf das Gelingen des gegenwärtigen Schachtbaues sie berechnet – für die Zukunft hauptsächlich Neckar abwärts ihren Versandt haben werden, indem das Hohenlohe'sche gerade durch die fragliche Eisenbahn von Wilhelmsglück aus versehen werden wird, so bleibt ja eine Schienenverbindung der am Neckar gelegenen Staatssalinen mit Heilbronn und den dort ausmündenden Eisenbahnen doch nicht aus, wenn, wie in dem neuesten Gesetzesentwurf vorgesehen ist, eine Bahn von Heilbronn, resp. Neckarsulm abwärts gegen Neckarels erbaut wird, und was die Wasserkräfte des Kochers betrifft, so dürfen solche in einer Zeit, wo bei Fabrikanlagen das Wasser durch die Dampfkraft ersetzt zu werden pflegt, an sich schon nicht hoch in Anschlag genommen werden, in dem vorliegenden Falle aber werden sie aufgewogen durch die Wasserkräfte des Sulm und des Brettachbaches, und durch die weit größere Zahl von Arbeitern, die sich in der stärkeren Bevölkerung und in den ökonomischen Verhältnissen derselben auf der *Weinsberger Linie* für Fabrikanlagen darbietet.

Gestützt nun auf diese Gründe stellten wir an das Königl. Finanzministerium die Bitte, zur Aufklärung der bei einer Eisenbahn von Heilbronn nach Nürnberg so

hochwichtigen Frage über die Wahl einer Kocherlinie oder einer Linie über Weinsberg nach Oehringen, auf der letzteren Linie die gleichen technischen Vorarbeiten gnädigst anordnen, und bis zu deren Herstellung die Entscheidung über die Wahl der einen oder der andern Linie, ausgesetzt sein zu lassen, allein die uns hierauf zu Theil gewordene Erwiderung war nicht geeignet, unsere Hoffnung, daß unserem Gesuch werde entsprochen werden, zu beleben und mit größter Spannung sahen wir daher dem Zeitpunkt entgegen, wo durch Vorlage an die Stände die Entschließung der K. Staatsregierung hierüber sich kundgeben und die Entscheidung der hohen Ständeversammlung werde anheimgegeben werden.

Diese Entschließung ist nun erschienen! Indem sie dem Lande schon für die nächsten drei Jahre drei verschiedene neue Eisenbahnen zu Theil werden lassen will, und für die folgenden Jahre noch weitere in Aussicht nimmt, stellt sie unter den ersteren die unser Interesse zunächst berührende Eisenbahn von *Heilbronn* über *Oehringen* nach *Hall* voran.

Die für uns so hochwichtige Frage über die Zugrichtung von Heilbronn nach Oehringen läßt sie zwar noch *unentschieden*, sie spricht sich aber doch vorläufig für die Linie über *Neuenstadt* aus, wenn in dem Begleitungsvortrag gesagt ist: so weit sich nach dem Stand der noch nicht ganz beendigten Vorarbeiten beurtheilen lasse, werde diese Bahnstrecke am zweckmäßigsten von *Heilbronn* aus, wo sie den Neckar überschreitet, über *Neckarsulm* und *Neuenstadt* zu führen sein.

In einer hier abschriftlich angeschlossenen erneuerten Vorstellung (Beil. 2.) haben wir nun das Königliche Finanzministerium unterthänigst gebeten, ehe es über die fragliche Zugrichtung seine *definitive Entscheidung* trifft, die von uns angeregten Momente einer nochmalig eingehenden Prüfung und Würdigung zu unterstellen, wir wenden uns aber auch an die hohe Ständeversammlung, welcher nunmehr anheimgegeben ist, über die Vorlagen der Regierung Beschluß zu fassen mit der ebenso *vertrauensvollen* als *dringenden gehorsamsten Bitte*, die von uns vorgetragenen, für den Vorzug einer Linie über das Weinsberger Thal sprechenden Gründe Ihrer hohen Prü-

fung und Würdigung zu unterstellen, und wenn – woran wir nicht zweifeln können, sie sich von dem überwiegenden derselben überzeugt haben wird, mit unserer Bitte, die Ihrige an die hohe Staatsregierung dahin zu vereinigen,

„daß bei Ausführung des Eisenbahnbaues von Heilbronn über Oehringen nach Hall, die Linie von Heilbronn nach Oehringen ihre Richtung über das Weinsberger Thal nehmen möge.“

damit neben der besseren Erreichung des allgemeinen Landesvortheils unserem Bezirke doch einiger Ersatz gewährt werde für die durch diesen Eisenbahnbau ihm zugehenden unberechenbaren Verluste.

Zum Schlusse glauben wir nur dieß noch anführen zu sollen, daß, wenn wir oben als die wünschenswertheste Richtung die Linie an Weinsberg vorüber dem Sulmthale entlang über Eschenau nach Oehringen bezeichnet haben, dieß allerdings diejenige wäre, welche, indem sie den an Bevölkerung und Produkten reichsten Theil des Thales durchzöge und einen nahen Anschluß des Lauter- und Murrthales, wie des vorderen Roththal und Mainhardter Waldes möglich machte, der Bahn den größten Ertrag und dem Bezirke den größten Vortheil sichern würde, wir sind aber damit nicht gemeint, der technischen Untersuchung irgend vorgreifen und diese Linie als die einzig mögliche und zweckmäßige behaupten zu wollen, indem wir zugeben, daß auch noch andere Linien, die von Weinsberg über Eberstadt oder von Sülzbach über Wimmenthal gegen Oehringen der Beachtung und Prüfung werth sind, immerhin aber ist das unsere innere Ueberzeugung, daß einer Linie von Heilbronn über Weinsberg nach Oehringen, gehe sie nun von letzterem Ort über Eberstadt, Wimmenthal oder Eschenau, vor der über Neuenstadt im *allgemeinen Landesinteresse* entschieden der Vorzug gebührt.

Weinsberg, den 10. Mai 1858

Ehrerbietig etc.

Das von Weinsberger Bezirksbewohnern bestellte Eisenbahncomité:

Troll./Haug./Sattler./Kinkelin./Schenk.

Hohe Ständeversammlung!

Indem sich die Amtsversammlung als das gesetzliche Organ des Oberamtsbezirks Weinsberg der vorstehenden Eingabe anschließt, und dieselbe in allen ihren Theilen zu der Ihrigen macht, erlaubt sie sich zugleich derselben die Abschrift einer Eingabe an das Königliche Finanzministerium in dem gleichen Betreff beizuschließen, und unter Berufung auf Alles, was in den beiden Schriftsätzen angeführt ist, die hohe Ständeversammlung um ihre

Prüfung und Befürwortung dieses so hochwichtigen Gegenstandes vertrauensvoll zu bitten.

Weinsberg, den 14. Mai 1858.

Verehrungsvoll etc.

Amtsversammlungsaktur: Knab, A.-V.

Mitglieder der Amtsversammlung:

Haug./Häusermann./Seufer./Mulfinger./Hoffacker./Dinkelacker./Sattler./Hönes./Kodweiß./Kinkelin./Winter./Hayer./Merkle./Ruß./Schenk./Blank./Frölich./Rößle./Burkhard./Eberle./Kühner./Rappold./Frisch.

Neckarkreis Oberamt Weinsberg.

Weinsberg. Den 10. Mai 1858.

Wiederholte, unterthänigste Vorstellung und Bitte der Bewohner des Weinsberger Thales um gnädigste Rücksichtnahme auf ihre Gegend beim Bau einer Staatseisenbahn von Heilbronn über Oehringen nach Hall.

Hohes Finanzministerium!

In einer unterthänigsten Eingabe vom 17. August vor. Jahrs haben wir uns erlaubt, die Gründe auszuführen, welche für eine vorzugsweise Berücksichtigung unseres Thales sprechen, wenn der von den Ständen erbetene Bau einer Eisenbahn von Heilbronn durch das Hohenlohe'sche in der Richtung gegen Nürnberg zur Ausführung kommen sollte, und auf diese Gründe gestützt, die unterthänigste Bitte gestellt, auch für eine Bahnlinie zwischen Heilbronn und Oehringen über den untern Theil *unseres Bezirks* die gleichen technischen Vorarbeiten gnädigst anordnen und ausführen zu lassen, wie solche auf der Linie über Neuenstadt stattgefunden haben.

Die uns hierauf zu Theil gewordene gnädige Rückäußerung war aber nicht geeignet, die Hoffnung des Bezirks, daß ihm für die ihm aus dem Bau einer Eisenbahn von Heilbronn nach Hall erwachsenden unberechenbaren Verluste in dem Hereinziehen der Eisenbahn in den Bezirk selbst einiger Ersatz werde gewährt werden, zu befriedigen, und mit um so größerer Spannung sahen wir dem Zeitpunkt entgegen, wo die endliche Entschliebung der hohen Staatsregierung über diesen Eisenbahnbau sich öffentlich kund geben werde.

Dieser Zeitpunkt ist nun eingetreten!

Nach einer Gesetzesvorlage an die Ständeversammlung beabsichtigt die Königl. Staatsregierung den Bau von drei verschiedenen Eisenbahnen schon im Laufe der nächsten drei Jahre zur Ausführung zu bringen, und stellt unter diesen diejenige Eisenbahn, welche unsere Interessen zunächst und in doppelter Beziehung tief berührt, die Eisenbahn von Heilbronn nach Hall, vornen an.

So freudig auch diese höchste Kundgebung von der großen Mehrzahl der Staatsbürger mag begrüßt worden

sein, so schmerzhaft ist sie für uns, indem sie die lange getragene Befürchtung, es möchte durch den Bau einer Eisenbahn in dieser Richtung der Ruin unserer Gewerbe herbeigeführt werden, zur Gewißheit macht.

Selbst für unsere Hoffnung auf einigen Ersatz für diese Verluste durch unmittelbare Betheiligung an dieser Eisenbahn bietet sie nur wenig Erfreuliches dar, indem sie die Zugsrichtung zwischen Heilbronn und Oehringen zwar unentschieden läßt, vorläufig jedoch die Richtung über Neuenstadt als die zweckmäßigste bezeichnet, und die definitive Entscheidung hierüber auf den Abschluß der noch nicht ganz beendigten Vorarbeiten aussetzt.

Indessen läßt uns doch diese Unbestimmtheit noch die eine Hoffnung übrig, daß die hohe Staatsbehörde, wenn auch in der letzten Stunde, unseren Wünschen noch gerecht werden, und zu unseren Gunsten eine Entschliebung fassen werde, welche ebenso sehr im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse gelegen als ein Akt der ausgleichenden Gerechtigkeit gegen unsern Bezirk wäre, und in dieser Hoffnung wagen wir es dann auch Einem hohen Finanzministerium uns wiederholt als unterthänigst Bittende zu nahen.

Wir müßten in Wiederholung verfallen, wollten wir all die Gründe, welche bei gründlicher und unparteiischer Prüfung dafür sprechen, daß beim Bau der Eisenbahn zwischen Heilbronn und Hall für die Linie Heilbronn-Oehringen die Richtung über das Weinsberger Thal und zunächst über Eschenau vor der über Neuenstadt den Vorzug gebühre, auf's Neue anführen; es sind solche in unserer unterthänigsten Eingabe vom 17. August vor. Jahrs des Näheren auseinandergesetzt, und es wird uns gestattet sein, uns auf jene Ausführung hier zu berufen.

Im wesentlichen und im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse spricht für die Weinsberger Thallinie der Vorzug:

- a) der größeren Bevölkerung und des größeren Produktenreichtums;
- b) der Abkürzung des Eisenbahnwegs um ca. 2 Stunden;
- c) der Nutzbarmachung der Eisenbahn für eine weit größere Zahl von Staatsangehörigen, durch Hereinziehen mehr in die Mitte des Landes, mit Vermeidung des volkswirtschaftlichen Fehlers, daß die Bahn auf Staatskosten angelegt, theilweise für das Nachbarland nutzbar ge-

Beil. 1
zu Anh.

macht wird, während sie anderseits Staatsangehörigen diesen Vortheil versagen würde.

Es ist ferner der Vorzug:

d) der geringeren technischen Schwierigkeiten, und damit und wegen ihrer Abkürzung

e) des geringeren Bauaufwandes, nach all diesem aber auch

f) der höheren Rentabilität, wie auch

g) daß sie den Stappel der Handelsstadt Heilbronn unbedroht läßt.

Wenn uns dagegen eingewendet worden ist, daß die Linie über Neuenstadt ihre Wirkung auf einen ziemlich großen Umkreis, bis in das Jaxtthal hinein erstreckt, mithin umfassendere Verkehrsverhältnisse befriedige, so können wir kaum zugeben, daß der Zufluß aus dem Jaxtthale ein bedeutender sein werde, indem das mittlere Jaxtthal seinen Anschluß wie bisher auf dem nähern Weg in Oehringen beibehalten, aus dem untern Jaxtthale aber sich ein Anschluß nicht in Neuenstadt, sondern bei Kochendorf dann herstellen wird, wenn, was voraus zu sehen ist, der Bau einer Eisenbahn von Neckarsulm nach Neckarels demnächst nachfolgen wird, jedenfalls aber kommt dieser Zufluß demjenigen bei weitem nicht gleich, welcher einer Bahn durch das Weinsberger Thal nach Oehringen, in der von uns angedeuteten Richtung über Eschenau – theils aus dem produktenreichen Thale selbst, theils aus der holzreichen Gegend der Löwensteiner Berge, des Lauter- und Murrthales und des vorderen Mainhardter Waldes zugeführt würde.

Der zweite Einwand, daß mit der Linie über Neuenstadt die künftige *Fortsetzung der Bahn* gegen Mosbach vielmehr erleichtert würde und eine bequeme Verbindung mit der Saline Friedrichshall möglich mache, schließt aber die Wahl einer Weinsberger Thallinie keineswegs aus, denn bis in die Gegend von Neckarsulm würde ja auch diese Linie den Schienenweg für die bereits in dem Gesetzesentwurfe vorgesehene Fortsetzung einer Eisenbahn Neckarabwärts gegen Mosbach bilden, und es kann sich also hier nur um eine kurze Strecke handeln, um welche jetzt schon mit einer Bahn über Neuenstadt die Neckaralberrahn und damit die Verbindung mit der Saline Friedrichshall weiter vorbereitet würde, die aber hier offenbar nicht in die Waagschale gelegt werden darf, wo es sich um allgemeine volkswirtschaftliche Interessen, und

daneben darum handelt, einem Bezirke, der gerade durch diesen Eisenbahnbau an seinen innersten ökonomischen Lebensmomenten angegriffen wird, vor dem sicheren Ruin dadurch zu schützen, daß man ihm die Vortheile der Eisenbahn nicht ohne Noth entzieht.

All diese und insbesondere die letztere Rücksicht nochmals in gnädigste Erwägung ziehen zu wollen, dieß ist es, um was wir Ein hohes Finanzministerium wiederholt unterthänigst bitten.

Wenn dabei weiter in Betracht kommt, daß mit dem Bau der fraglichen Eisenbahn wir *Alles*, Neuenstadt und seine Umgegend aber nichts verlieren, wenn berücksichtigt wird, welchen Haupteinfluß der großartige Weinbau unseres Bezirks auf den Wohlstand seiner Angehörigen übt, und welcher harter Stoß auch dieser durch die Entziehung der Eisenbahn erleiden würde, und wenn es endlich unbestreitbar ist, daß die Staatsbehörde, indem sie unseren Wünschen gerecht wird, zugleich nur die allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen in weit höherem Maße fördert, so glauben wir uns auch der getrosteten Hoffnung hingeben zu dürfen, Ein hohes Finanzministerium werde unserer ferneren unterthänigsten Bitte, es möge die hohe Staatsregierung beim Bau der Hohenloher Eisenbahn auf der Linie zwischen Heilbronn und Oehringen die Richtung über das Weinsberger Thal und vorzugsweise über Eschenau beschließen, gnädigste Gewährung ertheilen.

Ehrerbietigst etc.

das von Weinsberger Bezirksbewohnern bestellte Eisenbahncomité:

Troll./Haug./Sattler./Kinkelin./Schenk.

Hohes Finanzministerium!

Indem sich die Amtsversammlung als das gesetzliche Organ des Oberamtsbezirks Weinsberg der vorstehenden Eingabe ehrerbietigst anschließt, und sie in allen ihren Theilen bestätigt, erlaubt sie sich im Namen der Amtsangehörigen die unterthänigste Bemerkung, daß sie es nicht glauben kann, daß es die hohe Staatsregierung aus den Augen verliert, wie durch die Einhaltung der Linie über Neuenstadt dem Verkehr und Wohlstand des Oberamtsbezirks ein solcher Schlag gegeben wird, wie er in der

Eingabe des Näheren auseinandergesetzt ist; während auf der andern Seite weder größere Interessen verletzt oder auch Kosten erspart werden.

Es ist nach unserem Wissen ein im Eisenbahnbau feststehender Grundsatz, daß man die Schienenwege, wenn nicht unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen, immer da gehen läßt, wo der Verkehr schon früher sein Weg hatte; diesen Grundsatz hat die hohe Staatsregierung, seitdem in unserem Lande Eisenbahnen gebaut werden, stets eingehalten und ihm nicht geringe Geldopfer gebracht.

Warum derselbe im vorliegenden Fall verlassen werden soll, können wir um so weniger annehmen, als das in die erste Linie gestellte Motiv, die Bahn so nahe als möglich an das Königliche Salzwerk Friedrichshall zu bringen, ganz hinwegfällt, nachdem die hohe Staatsregierung selbst den Ständen einen Gesetzesentwurf vorgelegt hat, wonach eine Eisenbahn den Neckar entlang bis gegen Mosbach auf Staatskosten gebaut werden soll, welche nothwendig an dem Salzwerk vorüberfahren muß.

Sollte diese Bahn aber in ihrer ganzen Ausdehnung auch nicht in der allernächsten Zeit zur Ausführung kommen, so werden wir kecklich behaupten dürfen, daß keine Hindernisse im Wege stehen, sie wenigstens von Neckarsulm aus bis in das Salzwerk schon jetzt auszuführen; was bei dem günstigen Terrain offenbar keine allzu großen Unkosten verursachen und gewiß von den Ersparnissen gedeckt werden kann, sobald man für die Linie gegen Oehringen die kürzere Richtung durch das Weinsberger Thal einhält.

Ein weiterer, stehender Grundsatz im Eisenbahnbau ist nach unserem Wissen ferner der, daß die Schienenwege durch stark bevölkerte produktenreiche Gegenden gezogen und nicht an die Landesgrenze verlegt werden.

Die Linie über Neuenstadt durchzieht aber, wie in der Eingabe im Einzelnen nachgewiesen ist, eine Gegend mit

ganz dünner Bevölkerung gegenüber dem Weinsberger Thale, dessen Produktion die des Kocherthales bei Weitem überwiegt.

Sie nähert sich bei Neuenstadt der Baden'schen Grenze auf eine kleine Stunde und streift, wo sie die Gränze verläßt, den fast ganz entvölkerten Hardthäuser Wald, aus welchem sie weder Personen, noch auch Produkte aufnehmen kann, welche sich vorzugsweise zum Eisenbahntransport eignen.

In Erwägung dieser Gründe glauben wir uns der zuversichtlichen Hoffnung hingeben zu dürfen:

„Es möchte Ein hohes Finanzministerium eine genaue Prüfung und Kostenberechnung der von uns erbetenen Richtung der Eisenbahn durch das Weinsberger Thal anordnen; wobei es sich dann gewiß herausstellen wird, daß es mit einem *geringeren* Kostenaufwand vermieden werden kann, einem volkreichen Bezirke seinen hundertjährigen Verkehr zu entziehen, und seinem Wohlstande, welcher bei dem Weinbau durch nicht abwendbare Naturereignisse von Zeit zu Zeit ohnehin so erhebliche Erschütterungen zu erleiden hat, ohne dringenden Grund eine Wunde zu schlagen, von der er sich nimmer erholen kann.“

Wir verharren in vertrauensvoller Ehrerbietung
Eines Königlichen Finanzministeriums
unterthänigste Mitglieder der Amtsversammlung:

Oberamtmann: *Bürger.*

Amtsversammlungs-Aktuar: *A.-V. Knab, Schultheiß.*

*Haug./Eisele./Betz./Hayer./Häusermann./Kühner./Röfle./
Hoffacker./Hönes./Seufert./Rappold./Merkle./Schenk./
Burkhard./Schiecker./Mulfinger./Rupp./Leibold./Kin-
kelin./Ruß./Frölich./Eberle./Winter./Dinkelacker./Sattler./
Kodweiß./Frisch./Blank.*

„Übersicht über die Pro-
dukten-Aus-, resp. Einfuhr
von Kaufmannsgütern im
Weinsberger Thale, nebst
Umgebung.“

Orte.	Bevölke- rungs- zahl. Erlent.	Export (Ausfuhr) der jährlich						
		Getreide		Wein.	Käsen.	Kartoffeln.	Weln	
		roß	glatt				im Durch- schnitt	in ganz Jahren
Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	
Binswangen	675	320	300	—	—	540	900	1,800
Erlentbad	1,060	320	300	—	—	675	1,800	3,500
Weinsberg	2,000	1,920	1,500	—	600	900	2,000	3,000
Eberstade mit Rennach und Buchorn . .	1,154	3,440	1,375	32	3,000	90	800	2,000
Glämsersbad	437	1,600	375	—	—	270	550	1,200
Ellhofen	760	3,600	1,750	—	400	—	50	100
Lehrstetelnsfeld	950	1,600	500	96	3,000	450	400	1,500
Gransichen	260	800	100	32	200	—	250	500
Wimmenthal	400	480	125	—	300	135	250	450
Süßbach	500	1,120	250	—	1,500	—	300	600
Dimbach	490	800	1,250	64	2,000	135	200	400
Wilsbach	1,139	3,600	1,950	32	2,500	360	800	1,800
Södelnsfeld	382	560	125	—	150	360	350	700
Untersteinrath	1,211	1,280	125	32	1,000	90	60	150
Edwensstein mit Parzelen	1,900	1,600	550	256	500	450	800	2,000
Geckelsberg mit Friedrichshof	420	160	100	64	—	—	400	900
Weller	479	320	200	64	—	—	350	700
Affaltrach	1,000	640	875	64	500	—	350	650
Elckemau	1,100	1,200	375	26	100	113	400	800
Waldbach	770	960	250	96	10,000	—	30	700
Harbach	475	2,560	1,250	384	1,500	113	—	—
Schepbach	550	2,160	1,000	160	1,000	90	20	300
Schwabach mit Siebenrich	517	2,160	750	448	4,000	—	50	1000
Adolfsruh	655	2,240	1,000	160	1,000	135	50	1000
Unterhimbach	793	128	125	16	—	—	120	200
Obderlsbach	272	100	50	16	—	—	200	300
Bregfeld	515	2,240	500	480	900	58	125	300
Bipfeld mit Weiseneburg	420	3,840	625	640	1,200	225	80	1600
Wilsbichsenbach	445	560	125	32	125	90	200	400
Berrenberg	412	550	120	348	—	—	190	250
Schwabronn	195	2,880	500	640	200	225	25	500
Söllern	280	320	250	—	500	—	300	500
Summe	22,616	46,058	18,670	4,182	36,175	5,504	12,400	25,000

Summe	Verkauf kommenden Erzeugnisse.										Erlaufgr von Kaufmannsgütern.	Bemerkungen.
	Korn und Mehlweizen.	Dörrweizen.	Weizen.	Gerste.	Schmalz.	Holz.	Zieglerwaren.	Wolle.	Wachs.	Stroh (eichene).		
	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.		
300	140	—	480	10	2	6,750	—	—	40	—	25	
600	210	—	800	15	3	9,000	—	—	100	320	200	
900	3,500	100	4,000	10	6	6,000	8,000	18,000	2,000	640	5,000	
1200	210	50	2,000	100	10	13,500	—	—	200	200	300	
1500	140	—	800	15	—	900	—	—	40	—	25	
1800	105	—	400	5	—	—	—	—	—	—	100	
2100	1,050	—	2,000	30	—	—	—	1,600	100	—	100	
2400	—	—	400	3	—	—	—	—	20	—	—	
2700	210	25	240	3	2	4,500	—	—	60	400	100	
3000	105	—	800	25	—	—	—	—	—	—	100	
3300	850	10	1,200	30	10	2,700	—	—	80	400	50	
3600	210	10	3,600	180	15	15,000	—	—	200	800	500	
3900	298	12	280	12	6	1,125	—	800	60	40	25	
4200	70	—	400	15	2	29,250	—	—	100	400	300	
4500	4,200	—	4,800	80	10	45,000	4,200	—	20	1,000	5,000	
4800	175	25	400	10	8	13,500	—	—	60	400	25	
5100	—	—	240	6	—	—	4,200	—	20	—	60	
5400	—	—	800	—	—	—	—	1,600	40	—	300	
5700	—	100	12,000	50	50	36,000	2,500	1,000	25	600	300	
6000	70	—	560	35	—	22,500	—	—	200	—	300	
6300	452	—	600	500	500	—	—	—	—	200	100	
6600	140	—	1,200	250	250	6,750	—	—	20	—	100	
6900	—	—	800	30	20	—	—	—	40	—	100	
7200	200	—	1,200	200	75	2,250	6,000	—	20	—	300	
7500	1,190	—	800	10	5	45,000	—	—	—	800	150	
7800	385	—	—	4	—	4,500	—	—	10	400	25	
8100	123	—	800	200	150	2,250	2,000	—	30	180	50	
8400	245	—	1,200	200	100	1,350	—	—	35	—	75	
8700	35	—	400	5	3	1,800	—	—	10	—	25	
9000	105	—	600	25	10	—	—	—	30	—	25	
9300	350	—	1,800	150	50	4,500	—	—	40	40	25	
9600	—	—	400	10	1 1/2	1,350	800	—	20	—	50	
9900	14,198	332	45,600	2,218	1,288 1/2	275,475	27,700	23,000	3,820	6,820	13,825	

Hohe Stände-Versammlung!

Wir hätten uns nimmer erlaubt, eine *hohe Kammer* in der Eisenbahn-Angelegenheit in irgendeiner Weise zu behelligen, nachdem die Königliche Staatsregierung ihre Vorlagen ebenso schön als wahr begründet hat, wenn nicht von Heilbronn und Weinsberg der Versuch gemacht worden wäre, ihre Sonderinteressen in einer Weise geltend zu machen, daß es Pflicht jedes Freundes des Vaterlandes ist, das Wort zu ergreifen und der Wahrheit den Sieg zu verschaffen. In der That müssen die von Heilbronn und Weinsberg eingereichten Petitionen zu einer ernstesten Widerlegung auffordern, da sie bei tieferer Durchdringung des Gegenstandes jeder richtigen Basis vollständig entbehren.

I.

Wir erlauben uns zunächst die Petition von Weinsberg einer näheren Beleuchtung zu unterwerfen, und zwar:

1) Was vor Allem die Vergleichung des Bezirks Weinsberg gegenüber von Neckarsulm betrifft, so zahlt der Bezirk Weinsberg

Staatssteuer	
und zwar	
an Grundsteuer	31,409 fl.,
an Gefällsteuer	47 fl.,
an Gebäudesteuer	6,097 fl.,
an <i>Gewerbsteuer</i>	<u>3,248 fl.,</u>
	40,801 fl.,

der Oberamtsbezirk Neckarsulm dagegen

Grundsteuer	43,522 fl.,
Gefällsteuer	15 fl.,
Gebäudesteuer	8,808 fl.,
Gewerbsteuer	<u>5,935 fl.,</u>

somit 17,579 fl. mehr als der Bezirk Weinsberg, 58,280 fl.

Hieraus erhellt, daß neben den weit größeren Steuerkräften die industriellen und commerciellen Verhältnisse von Neckarsulm viel bedeutender sind, als die von Weinsberg. Der Oberamtsbezirk Neckarsulm zahlt nämlich

nach obiger Berechnung beinahe noch so viel *Gewerbsteuer* als der Oberamtsbezirk Weinsberg.

Es hat 2) die Petition von Weinsberg für ihre vorzugsweise ins Gewicht fallende Verhältnisse den bedeutenden Betrag von Pflastergeld von 2200 fl. geltend gemacht; wir haben hierauf auf den Grund unserer Akten die Erklärung entgegen zu halten, daß die Stadt Neckarsulm ihr Pflastergeld zu 2270 fl. verpachtet hat, während der Tarif hier billiger ist, als der in Weinsberg und überdieß eine Menge von Befreiungen wie z.B. die des Botenverkehrs u. s. w., besteht. Wenn übrigens von Seiten Weinsbergs hienach gerechnet wird, daß jährlich 48,000 oder pr. Tag 131 Wagen durch Weinsberg passiren und der Wagen durchschnittlich zu 30 Centner angenommen wird, so sind das durchaus unbegründete Annahmen und es reichen wenige Erörterungen hin, diese Unrichtigkeit auf's Schlagendste darzuthun. In der Weinsberger Berechnung sind die Luxus-Gefährte und leeren Retourwagen gar nicht berücksichtigt, wodurch es allein möglich geworden ist, den Transit auf nahe 1½ Millionen Centner in Berechnung zu nehmen, während nach statistischen Nachrichten der Versandt auf dem Neckar von Heilbronn abwärts pro 1857 im Ganzen nicht mehr als 1,266,811 Ctr. 20 Pfd. beträgt; es würden also demnach durch Weinsberg mehr Centner geführt werden, als auf der ganzen Neckarstraße von Heilbronn abwärts versendet wird; es ist demzufolge in die Augen springend, daß die Weinsberger Aufstellung im höchsten Grade übertrieben ist, namentlich wenn man noch erwägt, daß mit der Zufuhr der Eisenbahn an den Neckar und mit den Influenzen von der Oberämtern Backnang, Brackenheim, Besigheim, Neckarsulm die ganze Ctr.-Summe nicht 1½ Millionen Ctr. beträgt.

Es fährt 3) die Petition von dem Verkehr Weinsbergs zu behaupten fort, daß er in ähnlicher Weise auf keiner andern Straße des Landes seines Gleichen habe; hiefür ist nicht nicht nur in keiner Weise ein Beweis beigebracht, sondern es ist auch vollkommen notorisch, daß ein Bezirk, der Fabriken, Salinen, große Domänen, größere Getreide- und Oelmühlen, Brauereien, weit schwungreicheren Ackerbau und zum mindesten denselben Weinbau hat, eine andere Stelle in Anspruch zu nehmen das Recht hat, als ein Bezirk, bei dem es sich nur nach eigener Angabe um einzelne Wirthe, Kaufleute, Bäcker, Metzger, Schmied,

Wagner und Sattler handelt, wobei wir uns noch vorbehalten, auf den Holzhandel in unserem Bezirk zurückzukommen.

4) Es steht bezüglich des behaupteten Produkten-Reichthums der Weinsberger Bezirk hinter dem von Neckarsulm weit zurück. In dem diesseitigen Bezirke sind neben den großen wohlhabenden Gemeinden und großen Gemeindegemarkungen umfangreiche Domänen und Hofgüter: Heuchlingen, Lautenbach, Brambach, Bürg, Heßlinshof, Assumstadt, Maisenhelden etc. die einen Flächengehalt von 9322 Morgen umfassen und einen solchen Reichthum an Produkten liefern, daß dieselben nicht in ihrer Mehrzahl, wie es im Bezirk Weinsberg der Fall ist, in der Gegend selbst consumirt werden, sondern größtentheils in den Handel und zur Ausfuhr kommen. Deßgleichen steht die Bevölkerung und die Größe des diesseitigen Bezirks dem von Weinsberg nicht nach, sondern hat ersterer nach den statistischen Notizen bei weitem den Vorrang, indem der Bezirk Neckarsulm bei 5 Städten 5,4464 □Meilen groß ist und 28,802 Einw. hat, während der Bezirk Weinsberg nur 4,1031 □Meilen mit 27,411 Einw. besitzt, mithin sich eine Differenz von 1,3423 □Meilen und 1391 Einw. ergibt, wobei wir nicht zu bemerken unterlassen können, daß von den 35 Gemeinden Weinsbergs nicht weniger als 8, somit beinahe ein Viertel, unter Staatsaufsicht gestellt sind. Es dürfte daher Neckarsulm und sein Bezirk sich weit mehr berechtigt fühlen, die Eigenschaften einer der gesegnetsten, bevölkertsten und produktenreichsten Gegenden des Landes beizumessen, welche der Weinsberger Bezirk sich rühmend beigelegt hat.

5) Die Gründe, welche die Weinsberger Petition dafür aufstellt, daß eine Bahnlinie durch das Weinsberger Thal bedeutend, ja sogar 2 Stunden kürzer sein solle, als eine Kocherlinie, sind gleichwohl unstichhaltig, abgesehen davon, daß man nicht wissen kann, ob die in der Petition angeführte Richtung technisch überhaupt ausführbar ist, denn auch zugegeben daß die Entfernung in gerader Linie von Heilbronn über Weinsberg nach Oehringen geringer ist, als über Neckarsulm und Neuenstadt, so kommt der geringe Unterschied in der Entfernung nicht in Betracht, da ja auch selbst bei Einschlagung der Weinsberger Linie die Bahn des Terrains wegen bis in die Nähe Neckarsulms geführt werden müßte. Zudem ist zu bemerken, daß bei der projektirten Zweigbahn nach Friedrichshall schon

eine halbe Stunde Wegs bei der Einschlagung der Neckarsulm-Neuenstadter Bahnlinie gebaut wäre und somit ein bedeutender Kostenaufwand erspart würde. Dafür, daß die Weinsberger Thallinie sich in technischer Beziehung am meisten empfehle und die wenigsten Schwierigkeiten darbiete, ist die Petition den Beweis schuldig geblieben. Der Umstand, daß die K. Staatsregierung die diesseitige Linie gewählt hat, ist gewiß ein genügender Grund dafür, daß, abgesehen von allen volkswirtschaftlichen Vortheilen, die Neckarsulm-Neuenstädter Bahnlinie auch technisch den Vorzug verdient.

6) Was die mehrfach berührten und sehr stark betonten Interessen von Heilbronn betrifft, welche durch die Neckarsulm-Neuenstadter Bahnlinie bedroht sein könnten, so ist wohl in keiner Weise anzunehmen, daß die Stadt Heilbronn mit ihrer *Intelligenz*, ihrem Capital und ihrer *berühmten* industriellen und commerciellen Regsamkeit eine Concurrenz ernstlich befürchtet. Im Uebrigen darf man durchaus hier nicht unbeachtet lassen, daß Neckarsulm bereits einen bedeutenden Verkehr mit Holz, Steinkohlen, Gyps und Landesprodukten in Folge seiner Wasserstraße und seiner geographischen Lage hat und daher eines Aufschwungs jedenfalls bei seiner bekanntesten Thätigkeit und Strebsamkeit werth ist. Mit Beziehung auf Weinsberg kommt hier noch wesentlich in Betracht, daß aus dem Forst Comburg ein namhafter Theil seiner Erzeugnisse hieher an den Neckar verführt wird, wo sich die erste und größte Einbindstätte am untern Neckar befindet. Nach Alldem können wir nicht begreifen, wie das Comite von Weinsberg und namentlich auch die Amtsammlung über die von der Regierung gewählte Neckarsulm-Neuenstadter Linie so vornehm absprechen und einer Weinsbergthal-Linie einen Vorzug vindiciren konnte, wofür weder eine volkswirtschaftliche noch eine technische Basis vorhanden ist.

II.

Die Gründe, die Weinsberg für einen Vorzug gegenüber von uns geltend macht, haben wir im Allgemeinen widerlegt, wir erlauben uns jedoch noch, kurz die Verkehrs-

Verhältnisse unserer Gegend hervor zu heben und in dieser Beziehung ist der Handel mit Eichen und Langholz und Schnittwaaren und in Folge dessen die Flößerei und Schifffahrt zunächst anzuführen.

1) Nach zuverlässigen Erhebungen wird allein im Handel mit Eichen und Langholz ein Kapital von 350,000 bis 400,000 fl. umgesetzt – es befindet sich hier, wie schon bemerkt, die größte und bedeutendste Einbindstätte am untern Neckar, wobei wir erwähnen, daß das Holzlager und Lauergerd für die Gemeinde Neckarsulm einen jährlichen Pachtertrag von 639 fl. abwirft und daß durch Benützung des hiesigen Lauers und der Einbindstätte für die Schifffahrt die Neckarwasserstraße um eine ziemliche Strecke abgekürzt wird.

Gerade diese Vortheile, welche die hiesige Einbindstätte gewährt, haben bis jetzt schon einen solchen Verkehr herbeigeführt, daß wie aus den Büchern einer hiesigen Holzhandlung nachgewiesen werden kann, von dieser jährlich allein 30,000 fl. für Holzfuhrlohn, 5000 fl. für Flößereikosten verausgabt werden, wobei wir noch bemerken, daß der hiesige Platz noch von mehreren bedeutenden Firmen im Holzhandel frequentirt wird.

2) ist der Gyps-Commerz dahier, der durch die Schifffahrt und die hier sich befindenden Gypsbrüche und Gypsmühlen begünstigt ist, von nicht unbedeutendem Belang; wie auch der Handel mit Früchten und Steinkohlen hier hervorzuheben ist, wobei wir beispielsweise anführen, daß die Zuckerfabrik Züttlingen für die Beifuhr von Steinkohlen vom Neckar bis Züttlingen allein an Fracht jährlich 10,000 fl. bezahlt (vgl. Monatsschrift f. würt. Forstwesen v. 1855, S. 226).

3) fallen nicht weniger ins Gewicht die auf die Neckarsulmer Linie influirenden Etablissements: chemische Fabrik Waldau, Cigarrenfabriken in Kochendorf und Gundelsheim, Zuckerfabrik Züttlingen, Hammerwerk Ernsbach, das 3 Großfeuer und 1 Kleinfeuer besitzt, und welche mit Rücksicht auf den Bezug ihres Rohmaterials und Versands ihres Fabrikates den Güterverkehr auf der Eisenbahn aufs Lebhafteste steigern werden.

Diese Vermuthung rechtfertigt sich schon allein durch Anführung der Bezüge und des Versands der Zuckerfabrik Züttlingen; solche bezieht nach zuverlässiger Mittheilung

50,000 Centner Steinkohlen,
60,000 Centner Coax und Braschen,
3,000 Centner Salzsäure,
4,000 Centner Knochen,
10,000 Centner diverse Materialien,
25,000 Centner getrocknete Rüben,
4,000 Stück leere Fässer,

und versendet dagegen

20,000 Centner Rohzucker und Farin,
2,000 Centner Melasse,
4,000 Centner Darrmalz,
3,000 Centner Spiritus,
4,000 Centner Beinschwarz,

so daß die Summe, die in den Verkehr kommt, im Ganzen circa 186,000 Centner beträgt.

4) ist unzweifelhaft, daß die Neckarsulm-Neuenstadter Bahnlinie für die Salinen Friedrichshall und Clemenshall, aus welchen jährlich 100,000 Centner Kochsalz ins Inland versendet werden und aus welcher ersterer künftig zum wenigsten eine gleiche Centnerzahl an Steinsalz zum Verbrauche im Innland bei dem sicheren Gelingen des Schachts werden abgeführt werden, am Zweckmäßigsten ist.

5) Vergleicht man den Neckarsulmer Bezirk mit dem Weinsberger in Beziehung auf die geographische Lage, so ist nicht zu übersehen, daß der Bezirk Neckarsulm 3 sehr wasserreiche Thäler besitzt und zwar Neckar-, Kocher- und Jaxthal, insbesondere ist zu bemerken, daß die Jaxt und der Kocher den Bezirk in seiner ganzen Länge durchströmen und neben den bereits bestehenden Wasserwerken noch weitere bei Erbauung der fraglichen Bahnlinie sicher in Aussicht stehen. Die Weinsberger Petition meint zwar, daß gegenwärtig die Wasserkraft durch Dampfkraft ersetzt werden könne und somit die von ihr selbst zugestandenen Wasserkräfte des Kochers und der Jaxt keine Berücksichtigung verdienen; es ist dieß offenbar ein Beweis dafür, daß sie die Größe der Differenz zwischen Wasser und Dampfkraft mit Rücksicht auf den Kostenpunkt nicht ermessen haben. Wir verweisen deßhalb einfach auf die Etablissements bei Bietigheim und Eßlingen, welche lediglich der schönen Wasserkräfte wegen daselbst sogar 1/2 Stunde von der Bahnlinie entfernt errichtet wurden.

6) Betrachten wir schließlich das seither Vorgetragene

ne, so läßt sich mit Gewißheit voraussagen, daß alle für den Versandt durch die Eisenbahn bestimmten Waaren, welche an Orten aufgegeben werden, die nur wenige Stunden oberhalb des Weinsberger Thalkessels liegen, der Eisenbahn in der Richtung durch das Kocherthal erhalten werden, wobei überdieß durch diese Richtung der Verkehr aus einem Theile des benachbarten Auslandes und aus dem Jaxtthale ebenfalls hereingezogen wird, ein Verkehr, der andernfalls seiner Zeit der badischen Odenwaldbahn sich zuwenden müßte, und der auch der Weinsberger Linie den Versandt nicht zuführen, vielmehr die Zuckerfabrik Züttlingen, das Hammerwerk Ernzbach außer Stand setzen würden, die Eisenbahn bis nach Heilbronn je zu benützen, während diese Etablissements für sich allein beinahe einen ebenso großen Versandt auf der Eisenbahn haben werden, als der Verkehr aus dem Weinsberger Thale.

Wir können daher nicht zweifeln, daß die *hohe Ständeversammlung* den Regierungs-Entwurf, der sich auf ganz unpartheiische Untersuchungen stützt und dem alle Son-

derinteressen fremd sind, als zweckmäßig erkennen wird, und leben der Hoffnung, daß es von unserer Seite nicht unbescheiden erscheine, wenn wir andurch an eine *hohe Ständeversammlung* die Bitte richten, von dem Ansinnen der Weinsberger Petition Umgang zu nehmen und der Regierungsvorlage zuzustimmen.

Ehrerbietigst

Neckarsulm den 19. Mai 1858.

F. Becker, Stadtschultheiß in Neckarsulm./*Kirner*, Stadtpfleger in Neckarsulm./*Ehehalt*, Stadtrath in Neckarsulm./*Faber*, Rechtskonsulent in Neckarsulm./*A. Fischel*, Kaufmann in Neckarsulm./*C. Pecoroni*, Kaufmann in Neckarsulm./*A. Becker*, Kaufmann in Neckarsulm./*C. Hackh*, Kaufmann in Neckarsulm./*G. Sambeth*, Kaufmann in Neckarsulm./*Brunner* zum Prinz Carl in Neckarsulm./*Leiz*, Stadtschultheiß in Neuenstadt./*Payer*, Kaufmann in Neuenstadt./*Binder*, Kaufmann in Neuenstadt./*Sämann*, Schultheiß in Brettach./*Vogel*, Kaufmann in Brettach.

Neckar-Kreis.
Oberamtsstadt Heilbronn.
 Heilbronn, den 4. Juli 1858.

**Unterthänigste Vorstellung des
 Handlungs Vorstandes zu
 Heilbronn in Betreff der Richtung
 der Hohenloher Eisenbahn**

Dem K. Finanz Ministerium.
 Baden den 10. Juli 1858.
 Auf Befehl des Königs:
 Der Geh. Kabinettschef
 Maucler
 Hummel

Eure Königliche Majestät

hatten die Gnade, einer Deputation des hiesigen Gemeinderaths huldvolles Gehör zu schenken, welche den Auftrag hatte, Eurer Majestät die Gründe vorzutragen, aus welchen die Stadt Heilbronn die Richtung der Hohenloher Eisenbahn über Weinsberg, anstatt über Neckarsulm wünschen muß. Wenn dem ungeachtet der unterthänigst unterzeichnete Handlungsvorstand es wagt, sich in der gleichen Angelegenheit an Eure Königliche Majestät zu wenden, so geschieht es mit der unterthänigsten Bitte, darin nicht Zudringlichkeit, sondern nur einen abermaligen Beweis erblicken zu wollen, wie wichtig jene Frage hier betrachtet wird.

Als Vertretern des Handelstands liegt es uns zunächst ob, die Punkte zu erörtern, in welchen der hiesige Handel durch die Bahnrichtung über Neckarsulm gefährdet erscheint.

Unter dem Verkehr des hiesigen Hafens, der sich, so weit er zu Wasser vermittelt wird, 1857 ohne Flöße auf 2,200.000 Ctr. belaufen hat, spielen die Rohstoffe, Holz und Salz zu Thal, Steinkohlen zu Berg, die Hauptrolle und es betragen diese drei Artikel allein über die Hälfte der ganzen Verkehrssumme. Es leuchtet ein, daß Berg- und Thalschiffahrt sich gegenseitig bedingen, und eine Beschädigung des einen Zweigs, auch Nachtheil für den

andern mit sich bringt, denn der Schiffer wird seine Güter zu Berg vorzugsweise gerne, d. h. billiger, dahin führen, wo er gleich wieder Thalladung einnehmen kann. Ein namhafter Verlust im Thalverkehr steht aber für unsern Hafen in sicherer Aussicht, denn die statistischen Erhebungen zeigen uns, daß im vergangenen Jahre von Rohstoffen allein, die von Osten hierher kamen, verschifft und verflößt worden sind:

mindestens 400,000. Stück Bretter im Gewicht von	132,000. Ctr.
1.000 eichene Stämme im Gewicht von	80,000. Ctr.
2.000 tannene Stämme im Gewicht von	70,000. Ctr.
Steinsalz von Wilhelmglück	187,350. Ctr.
zusammen allein in diesen beiden Artikeln	<u>469,350. Ctr.</u>

Wir können nicht hoffen, daß von diesem großen Quantum mehr als ein kleiner Theil dem hiesigen Hafen erhalten bleiben würde, bei Weitem das Meiste wird der künftigen Eisenbahn zufallen und, da es in Neckarsulm schon aus Wasser kommt, daselbst verladen werden. Ferner wird die überall eingetretene günstige Wirkung der Eisenbahn auch hier nicht ausbleiben, und die Ausfuhr aus dem Kochergebiet bedeutend vermehrt werden, um so mehr, als die Eisenbahnfracht für das Hundert Bretter künftig von Hall 3. fl. bis 3¼. fl. betragen wird, während man jetzt per Achse 9. fl. dafür bezahlt. Ist nun schon obiges Quantum von fast 500,000. Ctr. groß genug, um die Leistungsfähigkeit der gegenwärtigen Hafeneinrichtungen in Neckarsulm zu übersteigen, so wird die nicht ausbleibende Vermehrung um so mehr zu Herstellung eines neuen Hafens in Neckarsulm drängen, und wenn auch die Absichten der Königlichen Staatsregierung für jetzt nicht dahingehen, so werden doch in Bälde die Umstände so mächtig werden, daß man dem künstlich hervorgerufenen neuen Stapelort weitere Konzessionen nicht wird verweigern können. Denn der bisher in Heilbronn seßhaft gewesene Holzhändler, dessen Anwesenheit in Neckarsulm wegen der Beziehungen vom Kocher nöthig wird, wird sich nicht lange besinnen, seinen Wohnort dahin zu verlegen, da er die Bretter, die er vom Oberland bekommt, ebensogut mit der Eisenbahn bis Neckarsulm gehen lassen und sein ganzes Geschäft von da aus betreiben kann. So kann es also gar nicht ausbleiben, daß die Bahnrichtung über Neckarsulm dem hiesi-

gen Platze einen bedeutenden Theil seines Thalverkehrs entzieht, und rückwirkend ebenso die zu Berg ankommenden Güter; denn so gut, wie oben gesagt, der Holzhändler zwischen Heilbronn und Neckarsulm die Wahl hat, so hindert z. B. den Kohlenbezieher in Stuttgart oder Cannstadt nichts, die Steinkohlen schon in Neckarsulm der Eisenbahn zu übergeben, und er wird dies zuverlässig thun, sobald der Schiffer, weil er von Neckarsulm gleich wieder Rückladung haben kann, Konzessionen in der Fracht macht.

Ein zweiter Punkt ist der Vorschub, den die Bahnrichtung über Neckarsulm dem mit Heilbronn concurrirenden Ausland, namentlich unserer alten Nebenbuhlerin Mannheim leisten würde. Es bedarf nur eines Blicks auf die Karte, um zu sehen, daß Mannheim vermöge seiner Lage, seiner Eisenbahnverbindungen und großen und zweckmäßigen Zoll- und Hafeneinrichtungen in jeder Beziehung die begünstigte Concurrentin Heilbronnns ist, und in Mannheim selbst ist die Ueberzeugung von dieser Ueberlegenheit so stark, daß man nicht weit davon entfernt ist, Heilbronn überhaupt als unberechtigten Eindringling zu betrachten. Derjenige Handelszweig, in welchem sich beide Plätze am Meisten befehlen, ist der Zwischenhandel in Kolonialwaaren. Hier ist Mannheim entschieden im Vortheil; denn neben dem mit Heilbronn gemeinschaftlichen Geschäftskreis in Württemberg und Bayern ist es im Besitz eines für den hiesigen Platz unerreichbaren Handelsgebiets, Baden und Rheinbayern. Nur in dem natürlichen Hinterland Heilbronnns, dem nördlichen Theil des Jaxtkreises, welchen die künftige Eisenbahn durchziehen wird, waren wir der geographischen Lage gemäß gegen Mannheim im Vortheil. So wenig nun dagegen eingewendet werden soll, daß eine künftige Bahnlinie Heidelberg–Neckarelz–Heilbronn den badischen Handelsplatz befähigen wird, auch auf jenem uns bisher eigenen Gebiete ebenmäßig zu concurrirend, so berechtigt wird dagegen das Verlangen erscheinen, der Mannheimer Concurrenz wenigstens keinen Vortheil gegen uns einzuräumen. Dies ist aber durch die Bahnrichtung über Neckarsulm unzweifelhaft geschehen, denn die Linie Mannheim–Neckarsulm–Hall wird um den doppelten Betrag der Entfernung von hier nach Neckarsulm kürzer, und der hiesige Bezieher hätte für 1½. Stunden mehr Wasserfracht und als Versender wieder

1½. Stunden mehr Eisenbahnfracht zu bezahlen, außerdem würde er auch in der Zeit verkürzt, denn er müßte warten, bis der Schiffer seine für Neckarsulm bestimmten Güter ausgeladen hat, was für den hierher gehörigen Rest der Ladung einen Aufenthalt von mehreren Tagen betrügte. Wenn wir nun sagen, daß der Zwischenhandel in Kolonialwaaren trotz der überlegenen Concurrenz Mannheims hier 10. Firmen mit einem jährlichen Umsatz von mehr als vier Millionen Gulden beschäftigt, daß der directe Schifffahrtsverkehr Württembergs mit Holland speziell auf diesem Geschäftszweig beruht, daß alles eben Gesagte natürlich auch für alle anderen Versendungen von Mannheim ins Hohenlohische, sowie für den Verkehr zwischen dem südlichen Württemberg mit dem Jaxtkreis zutrifft, so glauben wir den Beweis geliefert zu haben, daß das handelspolitische Interesse unseres Landes die Abzweigung nach Hall nicht über Neckarsulm sondern auf dem geraden Wege von hier über Weinsberg verlangt.

Endlich darf ein dritter Punkt, der sich auf den Personenverkehr bezieht, nicht unerwähnt bleiben. Wird Neckarsulm zum Knotenpunkt der drei zusammenlaufenden Eisenbahnen erwählt, so entsteht an diesem Nebenplatze jedesmal ein Aufenthalt, und der von Heidelberg oder von Hall hierher reisende Passagier wird neben dem Zeitverlust sich sehr oft einen Wagenwechsel gefallen lassen müssen, um das kaum eine Viertelstunde Fahrzeit noch entfernte Ziel zu erreichen. Der thatsächliche Erfolg für Heilbronn wird der sein, daß die württembergische Nordbahn künftig von Bietigheim bis Neckarsulm gehen, die Linie Mannheim–Hall zur Hauptlinie, und Heilbronn zur bloßen Station der Nordbahn herabsinken wird, welche letzterer, wie bisher, die Rolle zufallen wird, alle Unverträglichkeiten der Fahrtenpläne auf den Hauptlinien auf ihre Schultern zu nehmen, und wie jetzt der Passagier der Nordbahn sich in Bietigheim manche halbe und ganze Stunde Aufenthalt gefallen lassen muß, so hat er gleiche Unannehmlichkeit in Neckarsulm, vor den Thoren Heilbronnns, für künftig in sicherer Aussicht.

Eure Majestät! Unter Ihrer segensreichen Regierung hat Heilbronn seine Bewohnerzahl verdoppelt, seine Geschäfte versechsfacht. Fortdauer der Königlichen Gnade, wachsender Wohlstand und Fleiß seiner Bewohner verbürgen ferneres fröhliches Emporblühen. Wird aber der Knotenpunkt der sich naturgemäß hier vereinigenden

Eisenstraßen verrückt, so muß Stillstand, wo nicht Rückschritt eintreten, und man wird vor unseren Augen einen zweiten Stapel geschaffen haben, der gerade so bedeutend werden kann, um dem alten Verkehrsmittelpunkt empfindlich zu schaden, ohne selbst jemals dessen Stelle einnehmen zu können.

Und aller dieser Nachtheil, der unserer Stadt zugefügt werden soll, findet seine Berechtigung nur in einer Ersparniß, die dadurch gewonnen werden will, daß man die Eisenbahnstrecke von hier bis Neckarsulm zwei Zwecken zugleich dienen läßt. Wir verzichten auf den Einwurf daß die nicht zu vermeidenden Kosten eines Hafenausbaus in Neckarsulm jene Ersparniß wieder aufzehren werden, denn wir glauben, solche Gründe angeführt zu haben, daß die Richtung über Weinsberg selbst dann gewählt wird, wenn die jetzt im Gang befindlichen Terrainuntersuchungen letztere kostspieliger erscheinen lassen sollten.

Die Linie Heilbronn–Nürnberg wird von einer Heidelberger-Neckarelzer Bahn unstreitig schätzbaren Zufluß erhalten; aber in der Hauptsache ist sie naturgemäß Concurrentin der badischen Odenwaldbahn als westöstliche Verbindungsbahn, und von diesem Gesichtspunkt aus ist es geboten, die Train nicht ohne dringende Nothwendigkeit zu verlängern, sondern den kürzesten Weg, selbst mit größeren Kosten, aufzusuchen.

Schließlich möge es uns noch gestattet sein, einen oft gehörten Einwurf zu widerlegen, dem sogar in der Kammer der Abgeordneten Ausdruck gegeben worden ist. Man sagt uns, Heilbronn habe seiner Zeit gegen den Anschluß bei Bruchsal ebenso opponirt und einen bedeutenden Schaden für seinen Handel prophezeit, der Erfolg beweise aber das Gegentheil. Hierauf haben wir zu entgegnen, daß der günstige Erfolg im Wesentlichen dem allgemeinen Aufschwung zu verdanken ist, welchen Handel und Indu-

strie in den letzten Jahren in einem Maße genommen haben, daß die Geschichte nichts Aehnliches kennt. Es wäre doch mehr als traurig gewesen, wenn ein sonst auf gesunden Füßen stehender Handelsplatz in solchen Zeiten nicht vorwärts gekommen wäre. Daß aber die gehegten Befürchtungen ihren guten Grund hatten, beweist die Statistik des hiesigen Hafens, wornach die Zahl der zu Berg hier angelangten eigentlichen Handelsgüter von 638,176 Ctr. im Jahr 1853., dem letzten vor der Bruchsaler Bahn auf 318,733. im vorigen Jahre herabgesunken ist, wogegen allerdings in Folge der bedeutenden Ausdehnung der Industrie, beim Verkehr mit Holz und Steinkohlen eine sehr beträchtliche Vermehrung eingetreten ist, welche aber vor 8. Jahren noch nicht vorausgesehen werden konnte.

Möchten Eure Königliche Majestät geruhen, dem hier Vorgetragenen einige Beachtung zu schenken; wir wagen zu hoffen, daß die bewährte hohe Einsicht Eurer Königlichen Majestät unsere Gründe zureichend finden werde und knüpfen daran die unterthänigste Bitte:

Bei der demnächst zur Entscheidung kommenden Frage, ob die Eisenbahnverbindung zwischen Heilbronn und Hall über Weinsberg oder aber über Neckarsulm bewerkstelligt werden solle, den so schwer bedrohten Handelsinteressen der Stadt Heilbronn den gewohnten Schutz allernädigst zu Theil werden lassen zu wollen.

Wir ersterben in tiefster Ehrfurcht
Eurer Königlichen Majestät

unterthänigster
Handlungsvorstand von Heilbronn.
Meißner/Drautz

N^o 19.**Regierungs-Blatt**

für das

Königreich Württemberg.

Ausgegeben Stuttgart Dienstag den 23. November 1858.

Inhalt.

Königliche Dekrete. Gesetz, betreffend die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes. — Gesetz, betreffend den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1858—1861. — Königliche Verordnung, betreffend die Bestimmung von Eisenbahnlinien. — Königliche Verordnung, betreffend die Einziehung des umlaufenden Staatspapiergelds gegen neue Scheine.

Befehle der Departements. Verfügung, betreffend die Gebäude-Brandschadens-Umlage für das Kalenderjahr 1859. — Bekanntmachung, betreffend die Einziehung des umlaufenden Staatspapiergelds gegen neue Scheine.

I. Unmittelbare Königliche Dekrete.**A) Gesetz,**

betreffend die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes.

Wilhelm,

von Gottes Gnaden König von Württemberg.

Um die Richtungen zu bestimmen, in welchen das vaterländische Eisenbahnnetz nach Zulassung der Umstände weitere Ausdehnung erhalten soll, verordnen und verfügen Wir nach Anhörung Unseres Geheimen-Rathes und unter Zustimmung Unserer getreuen Stände, wie folgt:

Artikel 1.

Von Heilbronn aus wird in Fortsetzung der Nordbahn eine Eisenbahn über Dehringen und Hall nach Crailsheim gebaut werden.

Artikel 2.

Im Anschluß an die nach Artikel 1 herzustellende Bahn soll

- a) von Graisheim ab in südlicher Richtung ein Schienenweg durch die Thäler der Jart, des oberen Kochers und der Brenz über Heidenheim bis zur Ostbahn geführt und
- b) falls im Großherzogthum Baden eine Bahn durch den Odenwald über Mosbach gebaut würde, über Neckarsulm eine Bahn bis an die badische Grenze gegen Neckarelz hergestellt werden.

Artikel 3.

Die Neckarbahn ist von Reutlingen nach Nottenburg und — falls eine Verbindung mit der Schweiz durch Anschluß an das Bahnsystem im badischen Oberlande zu erreichen seyn wird — durch das Flußgebiet des obern Neckars über Nottweil gegen die Grenze fortzusetzen.

Artikel 4.

Im Anschluß an die Ostbahn ist vom Filsthäl ober von Cannstatt aus in nordöstlicher Richtung ein Schienenweg über Gmünd und Alsen gegen Nördlingen zu führen.

Artikel 5.

Diese Eisenbahnen sind sämmtlich auf Rechnung des Staats zu bauen. Wegen Beschaffung der hiezu erforderlichen Geldmittel ist nach Maßgabe des mit dem Fortschreiten der Bauausführung eintretenden Bedarfs von Zeit zu Zeit durch besondere Verabschiedung Vorsorge zu treffen.

Auch unterliegt die Bestimmung der Bahnlinien, so weit sie durch vorstehendes Gesetz nicht bereits getroffen ist, und die Genehmigung von Verträgen mit Regierungen oder Eisenbahngesellschaften anderer Staaten über den Anschluß der diesseitigen Eisenbahnen der ständischen Zustimmung.

Unser Finanz-Ministerium ist mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt.

Gegeben Stuttgart den 17. November 1858.

W i l h e l m.

Der Finanz-Minister:
K n a p p.

Auf Befehl des Königs,
Der Chef des Geheimen-Cabinetts:
M a u l e r.

B) G e s e z,

betreffend den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1858—61.

W i l h e l m,

von Gottes Gnaden König von Württemberg.

Nach Anhörung Unseres Geheimen-Rathes und unter Zustimmung Unserer getreuen Stände verordnen und verfügen Wir:

Artikel 1.

Von den durch das Gesetz vom 17. November 1858 zur Ausführung bestimmten Eisenbahnlinien sollen während der Finanzperiode vom 1. Juli 1858 bis 1861 auf Rechnung des Staats gebaut werden:

- a) die Bahnstrecke von Heilbronn über Dehringen bis Hall,
- b) die Bahnstrecke von Neutlingen über Tübingen bis Rottenburg,
- c) die Bahnstrecke von der Ostbahn in Cannstatt oder im Filsthale ab über Gmünd und Aalen bis Wasseralfingen.

Artikel 2.

An dem vorläufig zu ungefähr 16,800,000 fl. angeschlagenen Aufwand für den Bau dieser Bahnstrecken werden

- a) die Kauffchillinge für die Baupläze der erforderlichen Gebäude und für die Grundfläche der Bahnhöfe und Stationen von der Grundstockverwaltung bestritten,
- b) der Rest aber in Ermanglung anderer zu diesem Zweck verfügbarer Mittel durch Staatsanlehen gedeckt, welche nach Bedarf unter möglichst billigen Bedingungen aufzunehmen sind.

Unser Finanz-Ministerium ist mit der Vollziehung dieses Gesetzes — bezüglich der Anlehens-Aufnahme unter Mitwirkung der ständischen Staatsschulden-Verwaltungsbehörde — beauftragt.

Gegeben, Stuttgart den 17. November 1858.

W i l h e l m.

Der Finanz-Minister:
K n a p p.

Auf Befehl des Königs,
Der Chef des Geheimen-Cabinetts:
Mauckler.

C) Königliche Verordnung,
betreffend die Bestimmung von Eisenbahnlinien.

W i l h e l m,
von Gottes Gnaden König von Württemberg.

Zur Vollziehung der Gesetze vom 17. November 1858, betreffend die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1858—61, verordnen und verfügen Wir auf den Antrag des Finanz-Ministers und nach Vernehmung des Geheimen-Rathes wie folgt:

§. 1.

Die nach den gedachten Gesetzen in Fortsetzung der Nordbahn über Dehringen und Hall nach Erailsheim zu bauende Bahnstrecke soll über Weinsberg, Willsbach und Dehringen geführt werden.

§. 2.

Die von der Ostbahn im Filsthäl oder in Cannstatt abzuzweigende Bahnstrecke ist von Cannstatt ab über Waiblingen, Schorndorf, Gmünd, Aalen und Wasseralfingen zu bauen.

Unser Finanz-Minister ist mit dem Vollzug gegenwärtiger Verordnung beauftragt.

Gegeben, Stuttgart den 17. November 1858.

W i l h e l m.

Der Finanz-Minister:
Knapp.

Auf Befehl des Königs,
Der Chef des Geheimen-Cabinetts:
Mauclet.

Kocher-Bahn

Genehmigung des Baues durch höchstes Decret vom 4. April 1859.

Beginn des Baues im Herbst 1859.

Erster Spaten-Stich in Heilbronn am 9. Aug. 1859.

Länge der Bahn von Heilbronn bis Hall
7,3 Meilen = 14. $\frac{1}{2}$ Bahnstunden.

Kosten:

nach dem summarischen Voranschlag	8,600,000. fl.
nach den speziellen Voranschlägen	9,364,000. fl.
Die Bahnstunde berechnet sich rund auf	600,000. fl.
Wirklicher Aufwand bis ult. Juni 1862	6,989,843. fl. 11.
und zwar:	
Vorarbeiten	7,127. fl. 19.
Grund-Erwerbung	778,402. fl. 37.
(der Morgen im Durchschnitt 785. fl.)	
Unterbau	4,010,395. fl. 6.
Oberbau	1,354,821. fl. 46.
Stationsplätze u. Bahnhöfe	532,252. fl. 15.
Bauregie-Kosten	306,844. fl. 8.

Eine Ueberschreitung des Voranschlags wird sich voraussichtlich nicht ergeben.

Eintheilung der Bahn:

A. Bausection Heilbronn (Heilbronn – Willsbach)

Formation: Gebiet des untern Keupers.

Wichtigere Bauten in dieser Section:

- Innundations-Brücke oberhalb des Bahnhofes in Heilbronn mit 33. Oeffnungen von 20.-25' und 35' Lichtweite mit einer Gesamtdurchfluß-Oeffnung von 864' Vergrößerung des Hafens in Heilbronn durch 2. Flügel.
2. Neckar-Brücken mit je 2. Oeffnungen zu 90' Lichtweite.
1. Innundations-Brücke über die große Bleich-Insel mit 15. Oeffnungen von je 20' Weite.
2. Brücken über den Wilhelms- und den Fabrik-Canal von

Kocher-Bahn.

Anb.

Genehmigung des Baues durch höchstes Decret vom 4. April 1859.

Beginn des Baues im Herbst 1859.

Erster Spaten-Stich in Heilbronn am 9. Aug. 1859.

Länge der Bahn von Heilbronn bis Hall 7,3 Meilen = 14. $\frac{1}{2}$ Bahnstunden.

Kosten:

<i>nach dem summarischen Voranschlag</i>	<i>8,600,000. fl.</i>
<i>nach den speziellen Voranschlägen</i>	<i>9,364,000. fl.</i>
<i>Die Bahnstunde berechnet sich rund auf</i>	<i>600,000. fl.</i>
<i>Wirklicher Aufwand bis ult. Juni 1862</i>	<i>6,989,843. fl. 11.</i>
<i>und zwar:</i>	
<i>Vorarbeiten</i>	<i>7,127. fl. 19.</i>
<i>Grund-Erwerbung</i>	<i>778,402. fl. 37.</i>
<i>(der Morgen im Durchschnitt 785. fl.)</i>	
<i>Unterbau</i>	<i>4,010,395. fl. 6.</i>
<i>Oberbau</i>	<i>1,354,821. fl. 46.</i>
<i>Stationsplätze u. Bahnhöfe</i>	<i>532,252. fl. 15.</i>
<i>Bauregie-Kosten</i>	<i>306,844. fl. 8.</i>

je 90' Weite die Ueberbrückungen vom Wilhelms-Canal bis zum Fabrik-Canal haben eine Länge von 840'. Zum Oberbau derselben waren etwa 9000. Centner Eisen nöthig.

Der Gesamt-Aufwand für die Neckarüberbrückung ist 512,000. fl.

Tunnel durch den Bergrücken zwischen dem Neckar- und Weinsberger-Thal.

Der gewölbte, 2. spurig angelegte Tunnel ist 3110' lang 29' breit u. 20' hoch.

Mit dessen Bau wurde im October 1859. begonnen und das Haupt-Gewölbe am 12. Juni 1862. geschlossen.

Das 1500' lange Bodengewölbe im Tunnel (nachträglich angeordnet, wegen der eingetretenen Gesteins-Umwandlung und Aufblähung der Tunnel-Sohle) wurde am 18. Juli 1862. fertig.

Gesammt-Aufwand für den Tunnel rund 650,000. fl.

pro laufenden Fuß 209. fl.

Stärkste Steigung 1:120.

Kleinster Radius 1600'.

Material zu den Kunstbauten: Keuper-Sandstein von den Brüchen beim Jägerhaus und oberhalb des Tunnels.

B. Section Oehringen (Willsbach – Neuenstein)

Geognostische Verhältnisse:

bis zum Helfenberger-Wasserscheide die bunten Mergel der Keuperformation, bei Neuenstein überdeckt von mächtigen Lehm-Ablagerungen; bei Neuenstein erscheint sodann die Lettenkohlen-Formation und im Brettach-Thale tritt der Muschelkalk zu Tage.

Großer Einschnitt an der Wasserscheide zwischen der Sulm und Brettach mit 68' größter Tiefe vor der Station Eschenau.

Damm über das Brettach-Thal mit 45' Höhe.

Brettach-Brücke, gewölbt mit einem Aufwand von 114,500. fl.

2. Oeffnungen von je 32' Lichtweite.

Damm über das Verrenberger-Thal mit 53' Höhe.

Damm über das Ohrn-Thal mit 61' größter Höhe.

Auffüllung über den Bernbach bei Neuenstein mit 64' größter Höhe.

Die Ohrnbrücke – gewölbter eiserner Oberbau – hat 6. Oeffnungen mit je 32' Weite.

Aufwand 202,000. fl.

Vor dem Ohrn-Viaduct ist ein Bahneinschnitt, aus welchem 115,600. Schacht-Ruthen Erdmasse bewegt werden müßte, was mittelst Dampf-Kraft (2. Locomobilen) geschah; aus dem

Einschnitt bei Eschenau waren 141,000. Schacht-Ruthen zu bewegen.

Steigungs-Maximum 1.:105.

Kleinster Radius 1800'.

Bau-Material: Keuper-Sandstein und Lettenkohlen-Sandstein.

C. Section Hall (Neuenstein – Hall)

Geognostische Verhältnisse:

bei Neuenstein Lettenkohlen-Gruppe und den bunten Keupermergel mit Gyps-Schichten vermischt; in dem großen Einschnitt bei Wackershofen durchschneidet die Bahn die Lettenkohlen-Gruppe und von Gottwollshausen an gelangt sie in den Friedrichshaller-Kalkstein, welcher hier viele horizontal geschichtete Felsbänke enthält.

Auffüllung der Schleif-Klinge, bei Gottwollshausen auf 96' mit dem Erd-Vorrath aus dem 5000' langen Einschnitt zwischen Wackershofen und Gottwollshausen mit einer mittleren Tiefe von 35'.

Felsen-Einschnitte an dem Schleifbach- und Kocher-Gehänge mit einer größten Tiefe von 52'.

2. Tunnels von 1,000' und 250' Länge unmittelbar vor Hall.

Gesammt-Aufwand für beide Tunnels 240,000. fl.

pr. laufenden Fuß 192. fl.

Steigungs-Maximum: 1:100.

Kleinster Radius 1600'.

Bau-Material: Lettenkohlen-Sandsteine, Muschel-Kalk. Dolomite, Friedrichshaller-Muschelkalk (zur Beschotterung.)

Der Bahnhof in Heilbronn liegt 541,8' über der Meeresfläche,

der Bahnhof in Hall 1054', mithin Steigung bis Hall 512,8'

Der höchste Punkt der Bahn bei Wittighausen ist 1290' über der Meeresfläche.

Der Bau der Linie Heilbronn – Hall wurde in 2.¼. Jahren vollendet (October 1859–Juli 1862.)

Der höchste Stand der täglich beschäftigten Arbeiter auf der ganzen Strecke mag etwa 4500. Mann gewesen sein.

* Überflutungs- bzw. Flutbrücke

№ 17.

Regierungsblatt

für das

Königreich Württemberg.

Ausgegeben Stuttgart Mittwoch den 15. Juni 1887.

Inhalt.

Gesetz, betreffend die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertheidigung und die Beschaffung von Geldmitteln hiefür in der Finanzperiode 1887/89. — Verfügung der Ministerien des Innern und des Kirchen- und Schulwesens, betreffend die Ertheilung von Unterricht in der Impfstechnik. Vom 4. Juni 1887.

Gesetz, betreffend die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertheidigung und die Beschaffung von Geldmitteln hiefür in der Finanzperiode 1887/89.

Vom 7. Juni 1887.

Karl, von Gottes Gnaden König von Württemberg.

Nach Anhörung Unseres Staatsministeriums und unter Zustimmung Unserer getreuen Stände verordnen und verfügen Wir, wie folgt:

Art. 1.

Nach Maßgabe der zwischen der Württembergischen Regierung einerseits und dem Reich beziehungsweise der Königlich Preussischen und der Großherzoglich Badischen Regierung andererseits am 11. März 1887 getroffenen Vereinbarungen in Betreff der Vervollständigung des Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertheidigung ist in der Finanzperiode 1887/89

1) auf der Bahnstrecke von der württembergisch-bayerischen Landesgrenze bei Crailsheim über Weinsberg und Heilbronn bis Eppingen ein zweites Geleise herzustellen und

2) eine Eisenbahn von Tuttlingen in der Richtung auf Sigmaringen zum Anschluß an die Bahn von Tübingen nach Sigmaringen in der Nähe von Inzigkofen in Angriff zu nehmen und soweit thunlich dem Ausbau entgegenzuführen.

Art. 2.

An den Kosten, welche nach den angeführten Vereinbarungen für die in Art. 1 erwähnten Bauten von Württemberg zu tragen sind, hat die Grundstücksverwaltung die Kaufschillinge für die Bauplätze der erforderlichen Gebäude, sowie für die Grundflächen der Bahnhöfe und Stationen, wie bisher, zu bestreiten.

Zur Deckung des weiteren Aufwands sind Staatsanlehen bis zum Betrag
von 4 500 000 M

— vier Millionen fünfmalhunderttausend Mark —

unter möglichst günstigen Bedingungen aufzunehmen.

Gegenwärtiges Gesetz ist durch Unsere Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen, bezüglich der Aufnahme der erforderlichen Staatsanlehen durch die ständische Schuldenverwaltungsbehörde unter der verfassungsmäßigen Mitwirkung Unseres Finanzministeriums zu vollziehen.

Gegeben Stuttgart, den 7. Juni 1887.

K a r l.

Mittnacht. Renner. Faber. Steinheil. Sarwey.



Maschinenbau-Gesellschaft

Heilbronn a. N.



Behandlungsvorschriften
für Lokomotiven.



August 1908.

1. Es ist vor dem Anheizen der Lokomotive vor allen Dingen darnach zu sehen, ob in dem Kessel genügend Wasser enthalten ist und zwar muß der Kessel so weit gefüllt sein, daß der Wasserspiegel im Wasserstandsglas an dem Zeiger für den mittleren Wasserstand steht.

Hat sich der Lokomotivführer von dieser Tatsache überzeugt, so empfiehlt es sich im Interesse rascher Dampferzeugung, die Siederohre mit dem der Lokomotive beigegebenen Rohrwischer gründlich von dem anhaftenden Ruß zu reinigen. Die Flugasche ist aus der Rauchkammer zu entfernen und der Rost von altem Brennmaterial und den Schlacken, welche sich während des Betriebes an den einzelnen Roststäben angesetzt haben, gut zu reinigen.

Erst nach Erledigung aller dieser Vorarbeiten kann mit dem Anheizen des Kessels begonnen werden.

Ist die Dampfspannung bis auf $2\frac{1}{2}$ Atmosphären gestiegen, so kann, um die höchste Spannung möglichst rasch zu erhalten, der Surrhahn (Bläser) etwas geöffnet werden. Ein vollständiges Öffnen dieses Hahnes ist zu vermeiden.

2. Um das Condenswasser, welches sich in den Dampfcylindern während des Stillstandes der Maschine gebildet hat, aus denselben zu entfernen, ist es notwendig, die Cylinder-Reinigungsbähne mittelst des dazu gehörenden Hahnzuges zu öffnen.

Vor Beginn des Betriebes empfiehlt es sich auch die Cylinder vorzuwärmen, indem man den Regulator nur ganz wenig öffnet, um dadurch etwas Dampf in die Cylinder gelangen zu lassen. Bei diesem Vorwärmen bildet sich aber wieder Condenswasser und ist es deshalb unbedingt notwendig, während der ganzen Dauer dieses Vorwärmens die Cylinderausblashähne offen zu halten, damit das Condenswasser ungehindert ablaufen kann. Geschlossene Ausblashähne würden beim Fahren der Lokomotive Wasserschläge verursachen, die ein Zerreißen der Dampfcylinder, Dampfkolben usw. zur Folge haben.

3. Die Vorwärmung ist beendet, wenn aus den Ausblashähnen anstatt Condenswasser, Dampf entweicht.

Ist dies der Fall, so kann mit der Fahrt begonnen werden.

Man legt zu diesem Zweck den Steuerhebel in der Fahrriichtung ganz aus und öffnet den Regulator so weit, bis sich die Lokomotive in der gewünschten Geschwindigkeit fortbewegt. Ist dies erreicht, so lege man den Steuer-

hebel in der Fahrriichtung so weit zurück, bis die Zahn-
schiene des Steuerhebels in der zweiten oder dritten Raste des Zahnbogens, von der Mittelstellung des Hebels aus gerechnet, einschnappt. An dieser Stellung des Steuerhebels wird nur dann eine Aenderung vorgenommen, wenn die Belastung oder die Steigungsverhältnisse der Bahnlinie sich ändern und deshalb eine größere oder geringere Maschinenleistung erforderlich ist.

4. Solange die Lokomotive im Betrieb ist, muß stets die Dampfspannung des Kessels am Manometer und der Wasserstand im Kessel am Wasserstandsglas genau beobachtet werden. Die Dampfspannung darf niemals über diejenige steigen, für welche der Kessel gebaut und welche am Manometer durch einen roten Strich besonders auffällig bezeichnet ist.

Sinkt das Wasser unter die Marke des niedrigsten Wasserstandes, so muß man sofort mit den Speiseapparaten (Injektoren) den Kessel aufspeisen und geschieht dies in folgender Weise:

Um dem Injektor den zu seinem Betrieb erforderlichen Dampf zuzuführen, öffnet man das zu diesem Zweck am Armaturstutzen angebrachte Dampfventil mittelst des Hebels oder Handrades vollständig und läßt den Dampf durch Oeffnen des am Injektor angebrachten Ventiles bzw. Hahnes diesem in geringen Mengen zuströmen, um das Speisewasser aus dem Tender anzusaugen. Das richtige Ansaugen der Injektoren ist daran erkenntlich, daß Wasser aus dem Schlabberrohr ausfließt. Man öffnet hierauf den Injektor schnell weiter, bis das Wasser aufhört, aus dem Schlabberrohr zu fließen, und der Speiseapparat durch einen singenden Laut anzeigt, daß er das angesaugte Wasser in den Kessel drückt.

Vor dem Speisen muß man sich immer davon überzeugen, daß der Hahn bzw. das Ventil des Kesselspeiseventils geöffnet ist.

Das Speisen ist zu unterlassen, wenn entweder kein oder nur ein dunkel brennendes Feuer in der Feuerbüchse ist. Wird trotzdem gespeist, so ist Rohrlaufen unausbleiblich.

Ist der Wasserstand im Kessel so weit gesunken, daß trotz des dunklen Feuers gespeist werden muß, so ist unter allen Umständen vorher das Feuer mittelst des Surrrohres (Bläsers) anzufachen.

5. Soll die Lokomotive außer Betrieb gestellt werden, so muß besonders darauf gesehen werden, daß das Feuer in der Feuerbüchse mit der Dampfspannung im Kessel abnimmt. d. h. in der Feuerbüchse darf kein dunkles oder nur ein geringes Feuer sein, wenn die Dampfspannung noch hoch ist. In einem solchen Falle würde ebenfalls sich unfehlbar Rohrlaufen einstellen.

6. Bei einem regulären Lokomotivbetrieb soll streng darauf gesehen werden, daß der Kessel immer alle 8–14 Tage gründlich ausgewaschen wird; es geschieht dies mit Hilfe eines Spritzschlauches, der entweder von einer Druckpumpe oder von einer Druckwasserleitung sein Wasser erhält. Es ist selbstverständlich, daß vor dieser Reinigung sämtliche Auswaschöffnungen an der Feuerbüchse und in der Rauchkammer geöffnet werden. Den Wasserstrahl läßt man nach allen Richtungen besonders zwischen den Rohren und Stehbolzen so lange wirken, bis aus den Waschöffnungen vollständig klares Wasser abfließt. Nach dem Auswaschen sind die Verschlüsse gut zu reinigen und sorgfältig zu verschließen.

Gelegentlich der Kesselreinigung empfiehlt es sich, die Armaturteile nachzusehen und insbesondere die Hähne und Ventile einzuschleifen, sowie alle Stopfbüchsen an der Lokomotive gut zu verpacken. Ist dies alles pünktlich erledigt, so füllt man den Kessel mit reinem Wasser bis

zur Marke des niedrigsten Wasserstandes und der Betrieb der Lokomotive kann daraufhin wieder aufgenommen werden.

Wiederholte Vorkommnisse in letzter Zeit veranlassen uns, darauf besonders aufmerksam zu machen, daß das beim Anheizen der Lokomotive insbesondere an der Feuerbüchsenrohrwand entstehende Schwitzwasser vielfach als Rohrlaufen angesehen wird und deshalb in ganz unnötiger Weise die Siederöhren mit der Rohrdichtmaschine nachgewalzt werden. Durch derartige Manipulationen, die gewöhnlich auch noch an der warmen Feuerbüchse vorgenommen werden, wird das Rohrlaufen erst hervorgerufen und halten wir es deshalb für unsere Pflicht, vor dem unnötigen Benützen der Rohrdichtmaschine ausdrücklich zu warnen.

Ferner wollen wir darauf aufmerksam machen, daß es bei einem notwendig werdenden Nachschlagen, Neuwalzen und Neubördeln der Siederöhre unbedingt Erfordernis ist, daß diese Rohre vorher aus dem Kessel genommen und an ihren vorderen Enden, welche in der Feuerbüchsenrohrwand sitzen, ausgeglüht werden. Nur auf diese Weise werden bei dem Neueinziehen der Rohre und insbesondere bei dem Umbördeln derselben Risse vermieden.

für Königl. Württb. Staatsbahn T 1005
Fürstlich Hohenzollerische Hüttenverwaltung Lauchertal 25.1.35

1. Ablieferungstermin: 13. Dezember 1899
 2. Rad: Gußeis. Scheibenräder mit Stahlbandagen
800 Laufkreisdurchm. 130 Breite außenliegende Räder
 3. Cylinder: Durchm. 270. Hub 380
 4. Spurweite 1435 normal, zwischen den Bandagen 1360
 5. Radstand 1560
 6. Heizfläche vom Feuer berührt 27,42□Meter
vom Wasser berührt 30,56□Meter 79 Siederohre mit Kupferstützen
 7. Tragfedern: 4 Längsfedern 11 Blätter 70 × 10
 8. Dampfüberdruck: 12 Atm
- Die Maschine erhält 2 stehende Injectoren von Schäffer und Budenberg

Achslager mit Keilstellung

Die Maschine ist mit Einrichtung zur Abgabe von Heißdampf nach vorn und hinten zu versehen.

Der Radsatz wurde von Lom. No 700 entnommen

Der Kessel wurde der Lom. No 701 entnommen

Kesseldruckprobe am 30. 10. 1899 durch Obermaschinenmeister Beyerlen.

Buffer u. Zughubenstellung normal

Führerstand hinten geschlossen mit mittlerem Durchgang und Klappen

Der Rahmen wird um 150 mm erhöht, um den Wasserkasten zu vergrößern.

Leergewicht der Locomotive

auf unserer Waage gewogen = 12,707 kg

Dienstgewicht der Locomotive

auf unserer Waage gewogen = 16,188 kg

gesammte Kesselgewicht 3025 kg

Radsatz 1 Treibachse mit Rädern 869,9 kg

1 Kuppelachse mit Rädern 849,5 kg

Dampflokbestände des Bahnbetriebswerkes Heilbronn 1. Januar 1950

Anh. I

Baureihe 18 ¹	18 102	18 115	18 117	18 118	18 120	18 126	18 127 z' (20. 12. 1950 ausgemustert)	18 128
	18 131	18 132	18 133	18 136	18 137 z (20. 12. 1950 ausgemustert)			
Baureihe 42	42 521	42 539	42 555	43 599 z	42 607	42 610 z	42 646	42 757 z
	42 823 z	42 825 z	42 827 z	42 829 z	42 830 z	42 968	42 1031	42 1034
	42 1079	42 1420 z	42 1421 z	42 1494 z	42 1591 z	42 1596 z	42 1599 z	42 1600 z
	42 1601 z	42 1602 z	42 1603 z	42 1604 z	42 1895 z	42 2325	42 2333 z	42 2334 z
	42 2361 z	42 2381 z	42 2383 z	42 2385 z	42 2386 z	42 2390 z	42 2448 z	42 2453 z
	42 2457 z	42 2458 z	42 2459 z	42 2462 z	42 2465 z	42 2466 z	42 2523 z	42 2607 z
	42 2609 z	42 2806 z						
Baureihe 44	44 019	44 029	44 095 z	44 124	44 158	44 187	44 281	44 363
	44 371	44 502	44 816 z	44 841 z	44 876	44 935	44 954	44 992
	44 1373	44 1375	44 1407	44 1421	44 1441 z	44 1455	44 1667	44 1739 z
	44 1848							
Baureihe 52	52 1493 z	52 3783 z	52 4767 z	52 4794 z	52 5366 z	52 5930 z	52 6886 z	52 7264 z
Baureihe 57 ¹⁰	57 2071	57 2629						
Baureihe 75 ⁹	75 026	75 063	75 082	75 085	75 086	75 090	75 092	75 093
Baureihe 91 ³	91 542	91 565	91 575	91 596	91 692	91 824	91 997	91 1188
	91 1384	91 1405	91 1525	91 1536	91 1736			
Baureihe 91 ²⁰	91 2006 z (14. 8. 1950 ausgemustert)		91 2008 z (30. 8. 1950 ausgemustert)					
Baureihe 94 ⁶	94 534* * Gegendruckbremse	94 714*	94 754*	94 1007*	94 1025*	94 1243	94 1617	94 1699
Baureihe 99 ⁶³	99 638							
Baureihe 99 ⁶⁷	99 671	99 672	99 679	99 680	99 682	99 701	99 716	
russ. Schmalspurlok (750 mm)	15/9389 z (im Juli 1950 zum Verschrotten nach Mannheim)							

* z = zur Ausbesserung momentan nicht im Einsatz

Diesellokbestände des Bw Heilbronn 1. Januar 1950

Baureihe Kö I.	0202			
Baureihe Kö I. sonstige	028	0180		
Baureihe Kö II.	4446	4827		
Baureihe Kö II. sonstige	4277	4709	4711	6023

Zusammenstellung:

Hans Noller

Württembergische Maße

1 württ. Meile	= 7,449 Kilometer = 26000	württ. Fuß
1 Poststunde	= 13.000 Fuß	= 3,62 km
1 Fuß oder Schuh (')	= 28,65 cm	
1 Zoll	= 2,865 cm	
1 württ. Morgen	= 0,315175 Hektar	
1 fl (Gulden)	= 60 xr (Kreuzer)	

nach: Alfred Dehlinger, Württ. Staatswesen, S. 685
(Stuttgart 1951)

Literaturverzeichnis

- Agricola, Georgius: Zwölf Bücher vom Berg- und Hüttenwesen. Taschenbuchausgabe Nördlingen ²1977
- Fraas, Oscar: Württembergs Eisenbahnen mit Land und Leuten an der Bahn. Stuttgart 1880
- Fürst, Artur: Die hundertjährige Eisenbahn. Wie Meisterhände sie schufen. Berlin 1925
- Griesinger, Theodor: Württemberg nach seiner Vergangenheit und Gegenwart in Land und Leuten. Stuttgart 1874
- Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn (Hrsg.): Hundert Jahre deutsche Eisenbahn. Leipzig 1935
- Jacob, Oscar: Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung. Tübingen 1895
- Kobschätzky, Hans: Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Ihre Geschichte, Lokomotiven und Wagen in Wort und Bild. Stuttgart 1980
- Mayer, Max: Lokomotiven, Wagen und Bergbahnen. Geschichtliche Entwicklung in der Maschinenfabrik Esslingen seit dem Jahre 1846. Berlin 1924
- Morlok, Georg v.: Rückschau auf die Erbauung der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Nachdruck der Ausgabe von 1890; Heidenheim/Ravensburg 1986
- Mühl, Albert/Seidel, Kurt: Die Württembergischen Staatseisenbahnen. Stuttgart/Aalen 1970
- Oberreuter, Margarete: Die Eisenbahnen in Württemberg. Ein Beitrag zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte. Stuttgart 1933
- Supper, Otto Heinrich: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg. Stuttgart 1895; Nachdruck Stuttgart 1981
- Statistik der in Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands Bde. 1–4. Berlin 1882–1885
- Steinhilber, Wilhelm: Geschichte des Eisenbahnbaues in Heilbronn Stadt und Kreis. Heilbronn 1962
- Verwaltungs-Bericht der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten. Bde. 1–41 (1879/80–1919/20)
- Walz, Werner: Die Eisenbahn in Baden-Württemberg. Geschichte der Bahnen in Baden und Württemberg 1840 bis heute. Stuttgart o.J.

Kleine Schriftenreihe des Archivs der Stadt Heilbronn

- Heft 1: Ernst Roller, Musikpflege und Musikerziehung in der Reichsstadt Heilbronn vom Beginn der Reformation bis zum Dreißigjährigen Krieg. 1970. DM 5,70.
- Heft 2: Roland Reitmann, Die Allee in Heilbronn. Funktionswandel einer Straße. 1971. DM 4,80.
- Heft 3: Erika Graner, Die Reformation in Heilbronn und ihre Einwirkung auf die Ordnung des Gottesdienstes. 1971. DM 4,80.
- Heft 4: Otto Spiegler, Das Maßwesen im Stadt- und Landkreis Heilbronn. 1971. DM 5,70.
- Heft 5: Rolf Rau, Der Heilbronner Stadtwald und sein Lehrpfad. Geschichte – Beschreibung – Wanderungen. 1970. DM 4,80.
- Heft 7: Erich Weinstock, Ludwig Pfau – Leben und Werk eines Achtundvierzigers. 1975. DM 11,80.
- Heft 8: Lampros Mygdales, Wilhelm-Waiblinger-Bibliographie. 1976. DM 7,50.
- Heft 9: Archiv und Museum der Stadt Heilbronn im Kulturzentrum Deutschhof. Ihre Aufgaben und ihre Geschichte. 1977. DM 10,-.
- Heft 10: Gisela Eisert, Robert-Mayer-Bibliographie. 1978. DM 8,50.
- Heft 11: Robert Mayer – Die Idee aus Heilbronn: Umwandlung und Erhaltung der Energie. Magazin und Katalog zur Ausstellung des Stadtarchivs anlässlich des 100. Todestages von Robert Mayer. 1978. DM 10,-.
- Heft 14: Wilhelm Maybach – Leben und Wirken eines großen Motoren- und Automobilkonstruktors. Katalog zur Gedächtnisausstellung anlässlich des 50. Todestages von Wilhelm Maybach. 1979. DM 15,-.
- Heft 15: Kostbarkeiten in Druck und Schrift aus Heilbronn. Ausstellungskatalog, bearbeitet von Heribert Hummel. 1981. DM 15,-.
- Heft 16: Ute Fuchs, Das „Neckar-Dampfschiff“ in Heilbronn. Eine kommunikationshistorische Untersuchung. 1985. DM 18,-.
- Heft 17: Bernd Klagholz, Die Industrialisierung der Stadt Heilbronn von den Anfängen bis zum Jahre 1914. 1986. DM 28,50.

Die Hefte 6, 12 und 13 sind vergriffen.

Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Heilbronn

- Band 3: Max Schefold, Alte Stadtansichten von Heilbronn. 1955. DM 4,20.
- Band 4: Wilhelm Steinhilber, Das Gesundheitswesen im alten Heilbronn 1281–1871. 1956. DM 7,–.
- Band 5: Wilhelm Steinhilber, Die Heilbronner Bürgerwehren 1848 und 1849 und ihre Beteiligung an der badischen Mai-Revolution des Jahres 1849. Anhang: Die Heilbronner Turner 1849 im Internierungslager Bern. 1959. DM 7,50.
- Band 6: Hans Koepf, Die Heilbronner Kilianskirche und ihre Meister. 1961. DM 7,50.
- Band 10: Axel Hans Nuber, D. Friedrich Naumann. Ausstellungskatalog. 1963. DM 6,50.
- Band 11: Hans Franke, Geschichte und Schicksal der Juden in Heilbronn. Vom Mittelalter bis zur Zeit der nationalsozialistischen Verfolgung (1050–1945). 1963. DM 11,80.
- Band 12: Helmut Schmolz/Hubert Weckbach, Robert Mayer – Sein Leben und Werk in Dokumenten. 1964. DM 24,–.
- Band 13: Ulrich Siegele, Die Musiksammlung der Stadt Heilbronn. Katalog mit Beiträgen zur Geschichte der Sammlung und zur Quellenkunde des XVI. Jahrhunderts. 1967. DM 40,–.
- Band 17: 350 Jahre Gymnasium in Heilbronn, bearbeitet von Alfred Kolbeck. 1971. DM 10,–.
- Band 18: Hans-Gert Oomen, Der karolingische Königshof Heilbronn. Ein Beitrag zur Geschichte der Stadt von den Anfängen bis zum Ende des 13. Jahrhunderts. 1972. DM 12,80.
- Band 19: Bernhard Mann, Heilbronner Berichte aus der deutschen Nationalversammlung 1848/49. 1974. DM 14,80.
- Band 20: Helmut Schmolz/Hubert Weckbach, Mein Heilbronn – Postkartenalbum. 1976. DM 38,50.
- Band 22: Julius Robert Mayer, Die Mechanik der Wärme. Sämtliche Schriften. In Zusammenarbeit mit dem Stadtarchiv Heilbronn herausgegeben von Hans Peter Münzenmayer. 1978. DM 68,50.
- Band 23: 450 Jahre Reformation in Heilbronn. Ursachen, Anfänge, Verlauf (bis 1555). Katalog zur Ausstellung des Stadtarchivs, bearbeitet von Helmut Schmolz und Hubert Weckbach unter Mitarbeit von Karin Peters. 1980. DM 25,–.
- Band 24: Katalog der Inkunabeln des Stadtarchivs Heilbronn, bearbeitet von Heribert Hummel. 1981. DM 40,–.
- Band 26: Michael Diefenbacher, Territorienbildung des Deutschen Ordens am unteren Neckar im 15. und 16. Jahrhundert. Urbare der Kommenden Heilbronn und Horneck sowie der Ämter Scheuerberg, Kirchhausen und Stocksberg von 1427 bis 1555. 1985. DM 54,80 (Verkauf über Elwert Verlag, Marburg).
- Band 27: Friedrich Dürr, Chronik der Stadt Heilbronn. Bd. 1: 741–1895. Unveränderter Nachdruck der 2. Auflage von 1926. 1986. DM 34,–.
- Band 28: Friedrich Dürr, Chronik der Stadt Heilbronn. Bd. 2: 1896–1921. Unveränderter Nachdruck der Erstausgabe von 1922. 1986. DM 23,–.
- Band 29: Friedrich Dürr/Willy Dürr/Helmut Schmolz/Werner Föll, Chronik der Stadt Heilbronn. Bd. 3: 1922–1933. 1986. DM 68,–.
- Band 30: Götz Meidinger, Die Entwicklung der Heilbronner Industrie. Vom Ersten Weltkrieg bis zum Beginn der Achtziger Jahre. 1986. DM 48,– (Verkauf über Scripta Mercaturae-Verlag, St. Katharinen).
- Die Bände 1, 2, 7, 8, 9, 14, 15, 16 und 21 sind vergriffen, Band 25 befindet sich in Vorbereitung.

