



Online-Publikationen des Stadtarchivs Heilbronn 29

Rösch, Roland: Die Heilbronner Industriebahn im Kleinäulein und im Hafen.
2007 Stadtarchiv Heilbronn

Kleine Schriftenreihe des Archivs der Stadt Heilbronn 53

urn:nbn:de:101:1-201611243081

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

Die Heilbronner Industriebahn im Kleinäulein und im Hafen



Stadt*archiv*Heilbronn

Kleine Schriftenreihe des Archivs der Stadt Heilbronn

Im Auftrag der Stadt Heilbronn
herausgegeben von Christhard Schrenk

53

Die Heilbronner Industriebahn
im Kleinäulein und im Hafen

2007
Stadtarchiv Heilbronn

Roland Rösch

Die Heilbronner Industriebahn
im Kleinäulein und im Hafen

2007
Stadtarchiv Heilbronn

Gewidmet meiner Frau

Redaktion: Peter Wanner

© 2007 Stadtarchiv Heilbronn

Satz: Schwabenverlag Media der Schwabenverlag AG, Ostfildern

Herstellung: Books on Demand GmbH, Norderstedt

Das Werk einschließlich aller Abbildungen ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Stadtarchivs Heilbronn unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Bearbeitung in elektronischen Systemen.

ISBN 978-3-928990-96-7

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
Einleitung	9
Die Entstehung des „Industriebezirks Kleinäulein“	13
<i>Von der Handels- zur Industriestadt 13 · Die Einrichtung der „Stadtbauplan Comission“ 15 · Weitsichtige Planungen 16</i>	
Planung und Bau der Industriebahn	17
<i>Planung durch die Stadtverwaltung 18 · Die Königlichen Staatseisenbahnen stellen Bedingungen 19 · Industriegleis und Salzwergleis 22 · Die Planung des Heilbronner Industriegleises 25 · Nivellierung des Industriegeländes und Bau des Floßhafens 27 · Bauverzögerung durch die Eisenbahnverwaltung 29</i>	
Ein Güterbahnhof für die Nordstadt	31
<i>Der „Verein der unteren Stadt“ und der Wunsch nach einem eigenen Güterbahnhof 31 · Endgültiges Aus für den Güterbahnhof? 34</i>	
Die Industriebahn 1889–1912	35
<i>„Industriemarketing“ – Werbung für die Industriebahn 36 · Anschluss an die Salzwergbahn 37 · Die Verträge mit den Anschließern 40 · Die Unterhaltung der Industriebahn 50 · Der Bau des Stammgleises II 51 · Betriebsstörungen 53 · Konkurrenz durch die Neckarschiffahrt 55 · Grundstückserwerb durch die Stadt 55 · Neuregelung der Nutzung des Industriegleises 57 · Die Rentabilität der Industriebahn und der Streit um die Überfuhrgebühren 58 · „Abfertigungshilfsmittel“ 59</i>	
Die Personenbeförderung	61
<i>Dampfstraßenbahn oder gleislose Rundbahn? 63 · Aussicht auf den „Lokalzugdienst“ 64 · Die Neckargartacher Brücke als besondere Hürde 65 · Weitere Hürden 67</i>	
Die Salzwerg-Privatbahn 1912–1922	70
<i>Dienstanweisungen für das Bahnpersonal 71 · Eröffnung des Betriebs 72 · Reduzierung des Verkehrs 73 · Weitere Anschließer an der Industriebahn 74 · Erweiterungspläne für den „Industriebahnhof“ 75 · Erweiterung des Industriebezirks 77 · Das Stammgleis III 78 · Das Stammgleis IV 80 · Wartung und Erneuerung der Industriebahn 82 · Kostenrechnungen für die Dampfstraßenbahn 83 · Anpassung der Tarife 85 · „Schluß der Vorstellung“ 87</i>	

Die Industriebahn 1923–1945	90
<i>Weiterentwicklung der Industriebahn 93 · Ausbau des Industriegleises 94 · Weitere Anschließer 95 · Die Osthafengleise 96 · Direkte Anbindung der Industriegleise an den Heilbronner Hauptbahnhof 98 · Streitpunkt Personenverkehr 99 · Desolater Zustand der Gleisanlagen 100</i>	
Der Haltepunkt Heilbronn-Sülmertor	101
<i>Das Sülmertor wird eröffnet 103 · Protestmarsch zum Hauptbahnhof 105 · Unrühmliches Ende 105 · Der Fußgängerüberweg an der „Villmath“ 106</i>	
Die Hafenbahn	108
<i>Der Bau der Hafenbahn 108 · Das „Heilbronner Modell“ 110 · Betriebsvorschriften für die Hafenbahn 110 · Das zweite und dritte Verbindungsgleis 112 · Entwicklung des Wagenumschlags 112 · Der Hafenbahnverkehr in der Zeit des Zweiten Weltkriegs 113 · Die Nachkriegszeit 115 · Der nie gebaute Gleisanschluss an der Westseite des Kanals 117 · Neue Vorschrift für die Betriebsabwicklung 119 · Weiterentwicklung der Hafenbahn 121</i>	
Die Industriebahn nach 1945	122
<i>Der Neubeginn 123 · Die Entwicklung in den Nachkriegsjahren 124 · Der Umbau Stammgleise 125 · Erneute Erhöhung der Gleisbenutzungsgebühren 126 · Nachtrag zum Personenverkehr 130</i>	
Der Zusammenschluss von Industrie- und Hafenbahn	131
<i>Der Anschluss an die Hafenbahn 132 · Der neue Gleisanschluss für das Salzwerk 136 · Weiterer Ausbau der Hafenbahn 138 · Die Neuorganisation der städtischen Eisenbahnen 138 · Die städtischen Bahnen nach dem Kanaldurchstich bis heute 142</i>	
Anhang	144
<i>1881 – Beschluss über die Einrichtung des Industriebezirks Kleinäulein 144 · 1886 – Der Vertrag mit den ersten Anschließern 146 · 1902 – Die Bedienungsanweisung Kleinäulein 147 · 1935 – Die erste Betriebsvorschrift für die Hafenbahn 150</i>	
Literatur	153
Abbildungsverzeichnis	153
Register	154

Vorwort

Schon in frühester Kindheit war mir der Gewannname „Kleinäulein“ nicht unbekannt, obwohl ich mit dem oft gehörten Kürzel „Klä“ nichts anfangen konnte. Mein Vater, der beim Heilbronner Hauptbahnhof in der Kriegs- und Nachkriegszeit in leitender Stellung tätig war, erwähnte diesen Industriebezirk im häuslichen Kreis immer wieder.

Als unsere Familie ab 1950 eine der Dienstwohnungen im Hauptbahnhof bezogen hatte, konnte ich dann selbst das „Klä“ in Augenschein nehmen – sehr oft führen nämlich die kleinen Dampftraktorloks der Baureihe 91 (T9), die durch ein Schild am Schornstein mit der Aufschrift „Klä“ ihren Einsatzort auswiesen, unter unserer Wohnung vorbei.

Für meine Freunde und mich, die wir seit frühester Jugend Eisenbahn-Enthusiasten waren, war das gesamte Bahnareal um den Hauptbahnhof herum ein beliebter Aufenthaltsort. Aber das „Klä“ blieb für uns „Terra incognita“.

Erst als ich Jahre später in die Fußstapfen meines Vaters getreten war und ebenfalls im Hauptbahnhof „etwas zu sagen hatte“, hatte ich als Betriebsleiter oft mit dem Rangierbezirk „Klä“ zu tun. Die durch den damals außerordentlich regen Güterverkehr weit überforderten Gleisanlagen, die Konfrontation mit dem schnell wachsenden Straßenverkehr und die verstärkte Personalnot ließen im „Kapitel Klä“ die Arbeit nie ausgehen.

Damals hatte wohl keiner von uns Eisenbahnern Zeit und sicher auch keine Lust, der Geschichte des Kleinäuleins auf den Grund zu gehen. Erst im Ruhestand war es mir ein echtes Bedürfnis, die historischen Fakten das „Klä“ aufzuspüren. Monatelange Recherchen in diversen Archiven, vor allem im Stadtarchiv Heilbronn, ließen mich erst im Nachhinein zu einem echten „Rangierleiter“ werden, der sein Terrain im „Klä“ vom Anfang bis zum fast bitteren Ende zu kennen glaubt.

Es ist in diesem kleinen Band sicherlich nicht angebracht, der Vergangenheit einer ehemals unentbehrlichen Eisenbahn nachzutruern. Die Zeiten haben sich geändert, und vieles, das früher einmal von großer Bedeutung war, ist heute fast bedeutungslos geworden. Allein – es lohnt sich, die Besiedlung des Heilbronner Industriebezirks im „Kleinäulein“, aber auch des Heilbronner Neckarhafens nicht in Vergessenheit geraten zu lassen.

Besonderen Dank schulde ich Herrn Professor Dr. Schrenk, dem Leiter des Stadtarchivs Heilbronn, für die Ermunterung zu dieser Arbeit sowie seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, besonders Herrn Peter Wanner, für die gewohnt stets freundliche Unterstützung beim Zusammentragen der Fakten, aber auch dem Hafenamtsamt und seinem Leiter, Herrn Feger. Dank auch meiner Lektorin, Frau Gisela Scherer, Stuttgart, die mir half, manchen Satz ins „rechte Licht“ zu rücken.

Danken möchte ich nicht zuletzt meiner Frau, die stets geduldige ZuhörerIn war, wenn nach einem der zahlreichen Archivbesuche das Kleinäulein wieder einmal Hauptgesprächsstoff im häuslichen Kreis war. Ihr sei deshalb die Schrift gewidmet.

Heilbronn, im Frühjahr 2007

Roland Rösch

Einleitung

Kleinäulein, das ist ein Name, den viele ältere Heilbronner noch heute mit dem früheren öffentlichen Badeplatz an der Großen Bleichinsel in Verbindung bringen.¹ Aber auch literarisch und musikalisch wurde dem Kleinäulein ein Denkmal gesetzt: Eine heute vergessene Kurzoper, welche wahrscheinlich bei einer der bekannten Faschingsfeiern – Scherzkranz – des Singkranz Heilbronn am 30. Januar 1932 zur Uraufführung kam, trug den Titel „Das Fräulein vom Kleinäulein“. Die Musik schrieb der damalige Kapellmeister des Heilbronner Stadttheaters, Dr. Ernst Müller, das Libretto verfasste Agnes Prückner.²

Dass jedoch der Flurname Kleinäulein mit dem Ursprung des Heilbronner Industriequartiers vor 125 Jahren in Verbindung steht, ist nur wenigen geläufig. Vom ehemaligen Neckararm, auf welchem sich heute die Mannheimer Straße hinzieht, bis zur Neckarsulmer Markungsgrenze, dem Neckarbogen bei der Autobahnbrücke sowie der Eisenbahnlinie Heilbronn–Bad Friedrichshall-Jagstfeld im Osten und dem „alten“ Neckar im Westen erstreckt sich dieses 446 Hektar große Industriegebiet. Das Gelände galt zu Beginn seiner Besiedlung als Voraussetzung der weiteren industriellen Entwicklung in Heilbronn. Es war seinerzeit das größte zusammenhängende Industriegebiet in Württemberg und trug dazu bei, den Ruf der Hauptstadt des Unterlands als „schwäbisches Liverpool“ zu festigen.

Trotz der überwiegenden Bebauung mit Fabriken lohnte sich in den 1930er Jahren noch ein Abendspaziergang durch diesen nördlichen Heilbronner Stadtteil; „Ipf“ beschreibt in der Neckar-Zeitung seine Eindrücke³:

Man mag es merkwürdig finden, daß jemand zwischen Fabrikhallen und Schornsteinen spazieren geht, und doch, wer einmal, wenn die Straßen trocken sind, die Salzstraße hinauswandert und über den Damm [am „alten“ Neckar, d.Verf.] zurückkehrt, wird diesen Weg noch des öfteren machen. Da rumpelt ein Rangierzug über die Salzstraße und bimmelt hin und her. Müde Arbeitsmänner kommen eiligen Schritts entgegen. Ruhig qualmen Kamine weiter und über das Ganze legt sich ein müder Friede. [...] Tiefdunkel fließen die Wasser des Neckars und drüben steigen in grandioser Wucht die jenseitigen Fabrik-Anlagen empor. Mächtiger eindrucksvoller als die stolzeste Veste auf schroffem Fels. [...] Der letzte Schleier fällt über die Stadt. Mit ruhigem Herzschlag und Zuversicht tauchen wir wieder in ihr unter.

¹ Dieser Badeplatz befand sich am heute zugeschütteten Neckararm im Verlauf der Mannheimer Straße, unterhalb der Eisenbahnbrücke im Bereich des jetzigen Verkehrskreisels am Europaplatz.

² StadtA Heilbronn, ZS 4279 Industriegebiet Heilbronn

³ Neckar-Zeitung vom 25.10.1930; StadtA Heilbronn, ZS 7805 Industrie- und Hafenbahn

Dem SINGKRANZ HEILBRONN e. V. gewidmet

Kleinäuleinlied

aus der Kurzoper

Das Fräulein vom Kleinäulein

Text von Agnes Prädiner

Musik von Dr. Ernst Müller

Kleinstauszug mit Gesang



Verlag von C.F. Schmidt, Heilbronn a.N.

40

Aufführungsrecht
Verbehalten!

Kleinäuleinlied

aus der Kurzoper: Das Fräulein vom Kleinäulein.

Text von Agnes Frickner.

Musik von Dr. Ernst Müller.

Mäßig schnell.

Singstimme.

Klavier.

1. Lie - bes Fräu - lein, sol - che An - gen, solch ein
2. Lie - be strahlt aus dei - nen Bläu - chen, Gluck aus

Fürwahr ein Stimmungsbild, welches heute in keiner Weise mehr nachvollzogen werden kann. Wenn man nämlich in unseren Tagen durch das sogenannte Industriegebiet im Norden der Stadt geht, wird man feststellen, dass sich in diesem Quartier in den letzten 40 Jahren sehr viel geändert hat. Aus dem reinen Industriegebiet mit vereinzelter Wohnbebauung in der Nähe des Haltepunkts



Das war sie wohl, das „Fräulein vom Kleinäulein“ im Badedress der 1930er Jahre am Badeplatz im „Klä“.

Heilbronn Sülmertor und im Salzgrund ist in dieser Zeit ein Distrikt geworden, welcher neben wenigen noch bestehenden Fabriken mit Industriebranche, aber auch mit stark frequentierten Großmärkten und Dienstleistungsfirmen durchsetzt ist. „Trotz vieler Zuschüsse von Bund, Land und Stadt steckt das einstige industrielle Heilbronner Prunkstück nach wie vor voller Wunden“ – so schreibt die Heilbronner Stimme am 20. November 1999.

Die Straßen, die das „Kleinäulein“ heute noch durchziehen, wurden vielfach schon vor über 100 Jahren geplant und teilweise auch angelegt. Sie sind seit der Gründerphase noch weitgehend identisch. Auch das Flussufer am „alten“ Neckar mit einigen Privatanlegeplätzen ist noch so, wie es früher einmal war.

Der dritte Verkehrsweg, die Eisenbahnanlagen, ist noch vielfach vorhanden oder zumindest in seiner ehemaligen Struktur zu erkennen. Aber das geschulte Auge bemerkt sofort, dass die meisten dieser Industriegleise heute kaum noch Bedeutung haben. Die Umstrukturierung der ansässigen Industrie, der Wegfall der Massenguttransporte wie Kohle, aber auch die Verlagerung von Transporten auf die Straße haben im Kleinäulein zu einem weitgehenden Erliegen des Frachtverkehrs beigetragen. Auf den Schienen der Hafenbahn, die sich seit 1935 aus bescheidenen Anfängen entwickelt hat, hat dagegen in den vergangenen Jahren ein bemerkenswerter Aufschwung stattgefunden.

Vor 100 Jahren wurde die Bahnanlage im „Klä“ in der Beschreibung des Oberamts Heilbronn besonders gewürdigt: „Die Industriebahn Heilbronn–Neckarsulm, welche nur industriellen Zwecken genügt. Sie zweigt von der Hauptlinie Heilbronn–Neckarsulm unterhalb des Bahnhofs Heilbronn ab, führt an der Fabrik Wohlgelegen⁴ und am Salzwerk vorbei und mündet oberhalb des Bahnhofs Neckarsulm in die Hauptlinie wieder ein.“⁵

⁴ Das war „sehr weit hergeholt“ – die Chemische Fabrik Wohlgelegen befand sich auf dem gegenüberliegenden Neckarufer, ca. 500 m vom Gleis in der Salzstraße entfernt!

⁵ OAB 1901, II S. 297; dem Verfasser der Oberamtsbeschreibung sind dabei allerdings einige Fehler unterlaufen. Es handelte sich nicht um eine Industriebahn, welche durchgängig betrieben wurde, sondern die Industriegleise der Stadt Heilbronn und die Salzwerkbahn vom Salzwerk nach Neckarsulm vereinigten sich auf dem Werksgelände des Salzwerks. Einen durchgehenden Betrieb über diese Bahn von Heilbronn nach Neckarsulm gab es nicht. Die beiden Industriegleise zweigten, nach der Definition der Fahrdienstvorschriften der Deutschen Bundesbahn, nicht außerhalb der genannten Bahnhöfe, sondern innerhalb der jeweiligen Einfahrtsignale – also im Bahnhof – ab.

Die Entstehung des „Industriebezirks Kleinäulein“

Von der Handels- zur Industriestadt

Der Standort an der Kreuzung wichtiger Handelsstraßen, besonders aber die Lage am Fluss und das damit verknüpfte Stapelrecht bewirkten in der Stadt Heilbronn schon früh das Entstehen und Prosperieren eines bedeutenden Handelsstandes. Die Beziehungen der Heilbronner Kaufleute reichten weit über die Grenzen der Reichsstadt hinaus. Die Geschäftsbeziehungen mit Handelspartnern in deutschen Ländern, aber auch mit dem Ausland waren stets sehr rege.

Die besondere Bedeutung des Heilbronner Handelsstands kann so als Grundlage der vorindustriellen Wirtschaftsgeschichte der Stadt angesehen werden. Als nämlich nach 1815 eine allgemeine Handelskrise einsetzte, bei der sich speziell für Heilbronn zusätzlich der Mannheimer Zwangsstapel auswirkte, kann davon ausgegangen werden, „daß durch diese Krise die Entscheidung großer Heilbronner Handelshäuser, von ihrer eigentlichen Tätigkeit abzurücken und ihr Kapital in den produktiven Anlagenbereich zu verlagern, entscheidend beeinflusst wurde“.⁶

Heilbronn war deshalb schon sehr früh zu einem „Zentrum der württembergischen Industrialisierung“⁷ geworden. Dies zeigte sich auch in der Gewerbestatistik von 1832, wonach Heilbronn zu dieser Zeit bereits 17 Fabriken mit 450 Arbeitern hatte. Dabei nahm die Stadt besonders im Bereich der chemischen Industrie mit drei Betrieben (Rund, Münzing, Bläß) eine wichtige Stellung ein – die Firma Rund ist aus dem Kolonialwarenhandel hervorgegangen.

Die Entdeckung großer Steinsalzvorkommen auf Heilbronner Gemarkung zu Beginn der 1880er Jahre sowie deren späterer Abbau waren zudem für die Entwicklung der chemischen Industrie von entscheidender Bedeutung. Allerdings hatte dieser Industriezweig damals noch nicht, weder in Heilbronn noch anderswo, „die geringste Tendenz zum Großbetrieb“⁸, sieht man einmal vom „Verein der Chemischen Fabriken“ – zu dieser Zeit noch auf Neckargartacher Gemarkung – ab.

Die chemische Industrie, zu der auch die Leimfabriken zu zählen sind, entstand vor der Gründung des Industrieviertels; die Fabriken lagen „infolge des Vorwärtsschreitens der Siedlungsgrenze bald inmitten der Stadt, wo sie jeweils durch Verbreitung übler Gerüche als sehr lästig empfunden wurden“.⁹ Zu diesen Fabri-

⁶ KLAGHOLZ, Industrialisierung (1986), S. 18

⁷ KLAGHOLZ, Industrialisierung (1986), S. 39

⁸ KLAGHOLZ, Industrialisierung (1986), S. 57

⁹ Schmid, Entwicklung (1993), S. 66



Briefkopf des Salzwerks Heilbronn; 1897.

ken gehörten die Firmen Rund (Bleiweiß; Rosenbergstraße), Bläß (Bleiweiß; Paulinenstraße), Plappert (Leim; Rosenbergstraße), Victor (Leim; Berg- und Cäcilienstraße), Münzing (Schwefelsäure, Soda, Seife, Kerzen; Badstraße), Krämer & Flammer (Seife; Wilhelm- / Urbanstraße) und Volz (Schwefelsäure, Soda, Seife, Kerzen, Lacke, Farben; Mozartstraße).¹⁰

Nicht nur die Störung des Wohlbefindens der Bürger durch die „lästige Industrie“ mit den oft nicht hinnehmbaren Gerüchen, sondern auch das allgemeine Anwachsen der Produktionsstätten, die sich wie ein Kranz um den Kern der Altstadt legten, ließen Überlegungen reifen, ein besonderes Industriequartier zu schaffen. Da in der Stadt selbst „kein genügender Raum für größere Betriebe vorhanden war, blieb dieser nichts anderes übrig als die Ansiedlung an der Peripherie.“¹¹

¹⁰ Adressbuch der Stadt Heilbronn, 1879

¹¹ MEIDINGER, Industrie (1986), S. 25

Die Einrichtung der „Stadtbauplan Commission“¹²

Ein „durch üble Ausdünstungen überaus lästiges Gewerbe, welches an zwei Stellen der Stadt ausgeübt werde und dort Beschwerden der Nachbarn hervorrief“ sowie durch die geplante Verlegung des Betriebs zwischen die Fleiner- und Sontheimer Straße zur „Beunruhigung einer großen Anzahl von Bewohnern“ geführt hatte, war 1881 der Anlass für die Bildung einer Ratskommission, die eine Lösung für das Problem der Belästigungen durch die Industriebetriebe erarbeiten sollte.

Die Kommission kam zur Ansicht, „wenn nicht ein bestimmter Stadtbezirk vorzugsweise zu lästigen Anlagen bestimmt sei, so werde in jedem einzelnen Fall des Conz[essions] Gesuchs für ein lästiges Gewerbe die zuständige Staats- und Gemeindebehörde vor das Dilemma gestellt, ob sie häufig nur zu sehr begründeten Einspruch der beteiligten Nachbarn Rechnung trage oder ob sie sich von dem Bestreben leiten lassen wollte, die Entwicklung der industriellen Verhältnisse der Stadt zu begünstigen“. Einen Ausweg aus dieser schwierigen Situation sah man nur in der Ausweisung eines besonderen Stadtbezirks für „lästige Gewerbe“.

Vorgeschlagen wurde der „Stadtteil Kleinäulein“, welcher „östlich und nördlich vom Überschwemmungsdamm und westlich von der Jaxtfelderbahnlinie liegt. Für diesen Bezirk spricht zunächst die für die Industrie günstige Lage in der Nähe des Flusses und der Nähe der Eisenbahn mit welcher der Industriebezirk durch Schienengeleise und der in jener Gegend schon langgeplante Haltestelle¹³ in nähere Verbindung gebracht werden könnte, es spricht dafür die bei warmer Temperatur hier vorherrschende westliche, südwestliche und südliche Windrichtung, welche den entstehenden Rauch, Staub etc nicht den übrigen bewohnten Stadtteilen zuführen würde, es spricht dafür die Möglichkeit das Abwasser direkt in das Unterwasser des Neckars ohne dasselbe vorher an der Stadt und ihren Badeplätzen vorbeiführen zu müssen, einzuleiten, es spricht dafür endlich der dort vorhandene hinreichend große Raum, welcher gestattet ein Straßennetz mit einigen größeren Straßenzügen einzuzeichnen und die weitere Entwicklung den Verhältnissen zu überlassen.“

Die Argumente mündeten in dem Antrag, „die bürgerlichen Collegien wollen sich im Prinzip dafür aussprechen, das Gewann Kleinäulein als einen vorzugsweise mit lästigen Anlagen zu bebauender Stadtteil zu bezeichnen“. Es sei viel besser, „wenn die Fabriken konzentriert seien, als wenn sie einen Gürtel um die ganze Stadt herum bilden“. Der Antrag wurde am 29. September 1881 mit elf gegen drei Stimmen vom Gemeinderat angenommen.

¹² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2401 vom 29.09.1881; vgl. Anhang, S. 144.

¹³ Gedacht ist hier an den späteren Haltepunkt Sülmentor.

Weitsichtige Planungen

Ein Industriegebiet im Gewann Kleinäulein hatte schon Professor Reinhard Baumeister in seinem Generalbebauungsplan des Jahres 1873 vorgesehen. Er plante auch den Hochwasserschutzdamm, der sich vom Neckarbogen bei Neckarsulm entlang dem Fluss bis zum Kleinäulein erstreckte. Dadurch konnte dieses Gebiet hochwasserfrei gemacht und für die Ansiedlung von Industrie genutzt werden.

Willi Zimmermann, der Leiter des Stadtplanungsamtes in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg, schreibt: „Heilbronn verdankt also Professor Baumeister auch sein großes zusammenhängendes Industriegebiet im Norden der Stadt und dadurch die in städtebaulicher Hinsicht glücklichen Verhältnisse, daß nicht, wie anderen Orts, die Industrie Ansiedlung planlos zwischen der Wohnbebauung Platz griff, sondern der industriellen Entwicklung und den Wohnbedürfnissen durch planvolles Ordnen ihre eigenen Bereiche zugewiesen wurden.“¹⁴

Zur Umsetzung der Grundsatzentscheidung, das Kleinäulein als Industriegebiet auszuweisen, bestimmte der Rat 1882, dass in diesem Gebiet auch Straßen breiter als 13 m nicht als Hauptstraßen zu betrachten seien – die allgemeinen Ortsbaustatuten sollten hier keine Anwendung finden. Mit Ausnahme der Verlängerung der 18 m breiten Dammstraße wurde für sämtliche Straßen sogar eine Breite von 23 m angenommen, „um in der Mitte derselben ein Schienengeleise legen zu können, auch für den nöthigen Luftwechsel erscheint diese Breite angezeigt“.¹⁵ Die Anlage der Straßen sowie der Visiere war durch den „von der Bahn nach Jagstfeld abzweigenden Schienenstrang mit einem Gefälle von 1:185“¹⁶ vorgegeben.

Von Teilen der Bevölkerung wurde die geplante Einrichtung des Industriebezirks allerdings nicht akzeptiert. Eine Anzahl von Protesten besonders der Anlieger im „Verein der unteren Stadt“ sowie der Firma Schaeuffelen gingen bei der Stadtverwaltung ein. Sicher wurde dabei eine Minderung der Wohnqualität in der Nachbarschaft dieses Bereichs befürchtet. Auch das Königliche Eisenbahnbetriebsbauamt hatte gegen den Stadtbauplan für den Industriebezirk in Bezug auf den Bahnanschluss zunächst Einspruch erhoben.

Dennoch hat sich der Industriebezirk Kleinäulein von Anfang an gut entwickelt. Schon im Jahr 1911 wurde dies im Stadtführer besonders betont: „Ein besonderes Industrieviertel im Kleinäulein im Nordwesten der Stadt ist im letzten Jahrzehnt entstanden und mächtig emporgeblüht.“¹⁷

¹⁴ ZIMMERMANN, Stadtbaupläne (1957), S. 196 f.

¹⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1449 vom 27.06.1882

¹⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1449 vom 27.06.1882

¹⁷ Kleiner Führer (1911); vgl. den Übersichtsplan unten, S. 128 f.

Planung und Bau der Industriebahn

„Der zu Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einsetzende Aufschwung des Landes aber auch der Stadt Heilbronn stand in einem engen Wechselverhältnis mit der Einführung und dem Ausbau des Eisenbahnwesens.“¹⁸ In dieser Zeit galt noch der Grundsatz: „Die Bahn bringt es, die Bahn holt es“.

Neue Standorte von Industriekomplexen richteten sich nach dem vorhandenen Bahnnetz und den möglichen Anschlussgleisen aus. So war auch die Stadt Heilbronn zum Ende des 19. Jahrhunderts gezwungen, die für die Ansiedlung von Fabriken notwendige Infrastruktur zu schaffen.

„Den Nachteil der Gebundenheit ans Schienennetz überwand man mit dem Bau von Anschlussgleisen. Sie wurden mit Weichen, teils sogar mit Drehscheiben an das öffentliche Netz angeschlossen. Landwirtschaftliche Produkte konnte man nun am Ort verladen und in die Produktionsstätten rollen lassen, andere Betriebe erhielten ihren Rohstoff direkt in den Fabrikhof.“¹⁹

In vielen Aufsätzen, Dissertationen und Beiträgen zur Heilbronner Stadtgeschichte wird die Bedeutung der Bahn für das industrielle Wachstum der Stadt besonders hervorgehoben. Interessanterweise sind allerdings in diesen Publikationen keine oder nur äußerst spärliche Hinweise auf die doch umfangreichen Gleisanlagen im Kleinäulein zu finden. Letztendlich war jedoch dieser Stadtbezirk das „Quellgebiet“ für die zahllosen Wagenladungen, die von hier aus auf die Schienen aller Eisenbahnen Europas liefen, aber auch das „Mündungsdelta“ für den ankommenden Verkehr aus aller Herren Länder.

Man hätte demnach erwarten können, dass die Königlichen Staatseisenbahnen den Gleisanschluss im geplanten Industriebezirk Kleinäulein sofort befürworten würden, tat sich doch hier die Möglichkeit auf, nicht nur die bestehende Güterabfertigung und ihre Anlagen zu entlasten, sondern auch neue Firmen als Kunden der Bahn zu gewinnen.

Aber zunächst gab es seitens der Königlichen Eisenbahnbetriebsinspektion Einwendungen gegen den Stadtbauplan. Von dort gelangte nämlich eine Mitteilung der Königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen an die Stadt mit dem Inhalt, dass „die K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit ihrer Zustimmung zu dem Stadtbauplan keinerlei Verpflichtung weder zur Verleihung der Konzession für diese Anlagen noch zum Anschluß derselben an die Staatsbahn übernehmen“.²⁰ Allerdings sollte bei der Projektierung der Straßen die Möglichkeit der Einlegung von Gleisen angegeben werden.

¹⁸ KLAGHOLZ, Industrialisierung (1986), S. 61

¹⁹ TREICHLER, Schweiz (1996), S. 101

²⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 244 vom 31.01.1884

Die Eisenbahnverwaltung war demnach sehr vorsichtig. Sicher war noch nicht geklärt, wer auf diesem Industriegleis die Betriebsführung übernehmen und Rangierlokomotiven sowie Personal stellen sollte und welche Kosten daraus erwachsen würden. Es stellte sich zudem die Frage, ob die geplante Bahn überhaupt wirtschaftlich arbeiten könne.

Da jedoch ohne eine Bereitschaft der Bahn zur Zusammenarbeit mit der Stadt der ganze Plan des Industriebezirks hinfällig zu werden drohte, beschlossen die bürgerlichen Kollegien am 31. Januar 1884, „durch Vermittlung des K. Betriebsbauamts die hohe K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen zu bitten bezüglich der späteren Gestattung eines Gleisanschlusses für den Industriebezirk vom Standpunkt der Eisenbahntechnik und der Eisenbahnverwaltung eine definitive Entscheidung zu treffen und bezüglich der Dringlichkeit auf das bereits für den Bezirk vorliegende Baugesuch zu verweisen.“²¹

Es war also Eile geboten, zumal schon ein Baugesuch für das Gebiet vorlag. Zur Klärung weiterer Fragen war der Rat bereit, eine Deputation in die Landeshauptstadt zu entsenden. Vorsorglich wurden hierzu die Gemeinderäte Louis Link, Theodor Lichtenberger (der als Direktor des Salzwerks Nutznießer der Bahn war), der Obmann Adolf Heermann sowie Stadtbaumeister Gustav Wenzel bestimmt.

Die Deputation hat die Anliegen der Stadt und die entstehenden Vorteile für die Bahn offensichtlich mit Nachdruck vorgetragen, so dass die Herren bereits in der Gemeinderatssitzung vom 10. März 1884 über „die Erfolge ihrer Mission“ berichten konnten. Sie waren der Überzeugung, dass der Gleisanschluss von Seiten der Königlichen Staatseisenbahnen gestattet werden würde; das Stadtbauamt müsse allerdings „ein Geleiseprojekt mit Kostenvoranschlag fertigen“.²²

Planung durch die Stadtverwaltung

Für die Planung und Berechnung der Kosten für die „Gleisabzweigung“ ins künftige Industrieviertel fehlten den Mitarbeitern des Stadtbauamts die nötigen Fachkenntnisse. Darum wandte sich die Stadtverwaltung an die Königliche Eisenbahninspektion; diese wollte gerne beratend tätig werden, schränkte jedoch ein, „eine weitere Beteiligung der Bauinspektion könne nur mit Genehmigung des K. Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten erfolgen“. Die Stadt richtete deshalb an das betreffende Ministerium die Bitte, „daß Bauinspektor Fuchs ermächtigt wird, fraglichen Entwurf anzufertigen und daß genehmigt wird, daß Fuchs für diese Arbeit nach dem Hamburger Tarif für Angestellte von der Stadt honoriert wird“.²³

²¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 244 vom 31.01.1884

²² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 688 vom 20.03.1884

²³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1050 vom 01.05.1884

Nachdem auch das Königliche Oberamt die Erledigung „der Angelegenheiten des Industriebezirks“ angemahnt hatte²⁴, teilte die Bahnverwaltung kurz darauf mit, „daß das K. Ministerium dem Bauinspektor Fuchs die Anfertigung des Entwurfs für die gewünschte Gleisabzweigung nicht gestattet habe“.²⁵

Nun war der Stadtbaumeister Wenzel gefordert, den Gleisplan für den Industriebezirk Kleinäulein vorzulegen. Die Stadtbauplan-Kommission sprach sich nach einigem Für und Wider dafür aus, dass „das Geleise von der Wolff'schen Düngerfabrik Viehweg 6²⁶ bis zur östlichen Gartengrenze der Pumpstation²⁷ in gerader Richtung und von da mitten durch das städtische Grundstück bis zum Salzwerk geführt wird“.²⁸ Dieses erste Industriebahngleis erhielt später die Bezeichnung „Stammgleis I“. Der Gleisplanentwurf wurde der Königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen zur Genehmigung vorgelegt.

Die Königlichen Staatseisenbahnen stellen Bedingungen

Es dauerte nicht allzu lange, bis die Staatseisenbahnen auf den Entwurf der Stadt reagierten – bei der Ratssitzung am 2. Januar 1885 wurde die Antwort der Staatseisenbahnen vorgetragen: „Eine definitive Entscheidung über die Ausführung eines Zweiggleises könne erst erfolgen nach Vorlage eines detaillierten Projekts über die Anlage. Übrigens werde die K. Generaldirektion die Geleiseanlage und den Geleiseanschluß dem K. Ministerium zur Genehmigung empfehlen, wenn auf nachstehende Bedingungen eingegangen wird.“²⁹ Es folgten neun Punkte, mit denen die Heilbronner Kollegien nicht in jedem Detail einverstanden waren.

Wohl wurde betont, „daß der Inhalt derselben in der Hauptsache nicht zu beanstanden ist, daß aber wegen der Bestimmung in Abs. 2 noch anderweitige Bemerkung vorbehalten werden dürfte“.³⁰ In diesem Punkt wurde eine ausschließliche Benutzung für den Wagenladungsverkehr verlangt. Vielleicht dachte die Stadt schon damals an eine Mitnutzung der Gleise für die Beförderung von Personen.

Auch die Transportgebühr von 3 M je Waggon schien dem Rat zu hoch, zumal durch die Anlage des Anschlussgleises der Bahn eine Entlastung ihres Güterbahnhofs beschert werden würde. Völlig unannehmbar für die Stadt war aber, dass die Beförderung der Güter zwischen Anschlussgleis und Güterbahnhof nicht zum

²⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1206 vom 21.05.1884

²⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1329 vom 05.06.1884

²⁶ Die heutige Salzstraße

²⁷ Heute Bürogebäude der Firma Brüggemann.

²⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2496 vom 27.11.1884

²⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 41 vom 02.01.1885

³⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 41 vom 02.01.1885

Inhalt des Frachtvertrags zählen würde und die Stadt allein „als Betriebsübernehmerin anzusehen sei, und es wären demgemäß auch von dieser anlässlich dieser Beförderung erwachsende Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1870 zu tragen“.³¹

Der unentgeltlichen Benutzung der Gleise durch die Eisenbahnverwaltung sollte stattgegeben werden, wenn dadurch der „regelmäßige Dienstbetrieb“ nicht gestört würde. Weitere Anstände, so wurde dem Königlichen Betriebsbauamt mitgeteilt, würden nicht bestehen. Auch wurden der Stadtvorstand und der Landtagsabgeordnete Adolf Feyerabend vom Gemeinderat gebeten, „die Angelegenheit persönlich in Stuttgart zu betreiben“.³²

Vorsorglich wurde im Rat bereits beschlossen, „den Eisenbahngeometer Knoblauch zur Anfertigung des Detailplans gegen ein Tagesgeld von 4 M 60 Pf zu verwenden“³³, sofern eine befriedigende Lösung erzielt werden könne. Nach der Einigung mit der Generaldirektion sollte außerdem die Genehmigung des Stadtbauplans für das Industrieviertel erfolgen. Die Interessenten müssten dann die Ausführung der Gleisanlage weiter betreiben.

In der folgenden Sitzung des Gemeinderats am 24. September 1885 wurden die modifizierten Bedingungen der Königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen für die „Gleisverbindung vom Bahnhof Heilbronn zum Fabrikdistrikt Kleinäulein“ vorgetragen. Obwohl nicht alle Wünsche der Stadtverwaltung berücksichtigt wurden, empfahl der Stadtvorstand, Oberbürgermeister Paul Hegelmaier, die Annahme.³⁴

1. Die ganze Geleiseanlage mit ihren Einrichtungen muß nach einem der Genehmigung der Eisenbahnverwaltung zu unterstellenden detaillierten Projekt mit hinlänglich starker Konstruktion der Kunstbauten und mechanischen Einrichtungen hergestellt werden und es darf die Eisenbahnverwaltung weder für die Herstellung noch für die spätere Unterhaltung und Bedienung der Geleiseanlage einen Aufwand haben.

Die für die sämtliche beteiligten Etablissements gemeinschaftliche Anlage bestehend in der Abzweigung vom Staatsbahngeleise und in den erforderlichen in der Nähe dieser Abzweigung zu legenden Aufstellgleise wird mit der nach dem ausschließlichen Ermessen der Eisenbahnverwaltung erforderlichen Einrichtungen vorbehaltlich anderweitiger Vereinbarung auf Kosten der Stadtgemeinde Heilbronn als Vertreterin der beteiligten Etablissements durch die Organe der Eisenbahnverwaltung hergestellt und unterhalten.

Die Herstellungskosten sind nach Fertigstellung der Anlage und die Unterhaltungskosten auf Grund jährlicher Liquidation zu ersetzen.

³¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 41 vom 02.01.1885

³² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 41 vom 02.01.1885

³³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 41 vom 02.01.1885

³⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1657 vom 24.09.1885

2. Die ganze Anlage hat die ausschließliche Bestimmung, den Wagenladungsverkehr der mit den Geleisen in Verbindung gesetzten Etablissements von und zum Güterbahnhof zu vermitteln. Fremdbeförderung von zum Eisenbahndienstpersonal nicht gehörigen Personen vom Bahnhof zum Fabrikdistrikt und umgekehrt ist ausgeschlossen.

3. Die für den Fabrikdistrikt bestimmten zur Entladung oder zur Beladung zu bringenden Güterwagen werden täglich zu den von der Eisenbahnverwaltung zu bestimmenden Zeiten mittels der Lokomotive vom Bahnhof auf die Aufstellgeleise³⁵ geschoben und nach erfolgter Entladung oder Beladung von dort wieder abgeholt. Für das Verbringen der Wagen vom Bahnhof auf das Geleise und zurück ist vorbehaltlich Neuregelung nach Maßgabe des Verkehrs bis auf weiteres eine Transportgebühr von 2 M pro Wagen an die Güter-Expeditionskasse in Heilbronn zu entrichten.³⁶

4. Bezüglich der Einhaltung der Fristen für die Beladung und Entladung der Wagen kommen die allgemeinen reglementarischen Bestimmungen zur Anwendung: Für die Bewahrung der Fristen ist je die Zeit der Aufstellung der Wagen auf den Aufstellgeleisen im Kleinäulein maßgebend. Ist ein Adressat mit der Uebernahme auf dem Güterbahnhof säumig, so wird der Frist die Zeit vom Abgang des Zuges, mit dem nach Benachrichtigung des Adressaten des Wagens auf die Aufstellgeleise hätte befördert werden können, bis zum Abgang des Zuges, mit dem er thatsächlich befördert worden ist, zugeschlagen.

5. Die Uebernahme und Uebergabe der Wagen oder Frachtbriefe sowie die Abfertigung der Sendungen und die Bezahlung der Frachten erfolgt ausschließlich auf dem Bahnhof Heilbronn und ist die Beförderung dieser Sendungen vom Güterbahnhof auf die Anschlußgeleise im Kleinäulein und umgekehrt nicht im Frachtbrief über die Beförderung auf der Eisenbahn begriffen. Für etwaige auf der Industriegeleiseanlage (beim Verschieben der Beladung oder Entladung von Eisenbahnwagen) eintretende Beschädigungen und Abmangel an den Eisenbahnwagen und deren Ausrüstung haben die betreffenden Etablissements einzustehen.

6. Die Weichen für die Abzweigung vom Staatsbahngleise und für die Verbindung der Aufstellgeleise nebst Signaleinrichtung werden gegen eine als monatliche Rate an die Bahnhofskasse Heilbronn zu zahlende Aversalentschädigung von der Eisenbahnverwaltung bedient und beleuchtet.

7. Der Eisenbahnverwaltung wird die Befugnis nicht nur zur unentgeltlichen Mitbenutzung der Geleiseanlage für ihre Zwecke sondern auch zur Gestattung des Anschlusses Dritter nicht im Fabrikdistrikt gelegener Etablissements an die gemeinschaftliche Anlage vorbehalten. Die letzteren Etablissements haben sich jedoch denselben Bedingungen zu unterwerfen wie die übrigen Interessenten.

³⁵ Damit sind die Abstellgeleise gleich nach der Abzweigung vom Staatsbahngleis gemeint.

³⁶ Hier konnte die Stadt eine Reduzierung um eine Mark, damals eine erkleckliche Summe, erwirken.

8. Die Vertretung der bei der Geleiseanlage Interessierten übernimmt zunächst die Stadtgemeinde Heilbronn und es hat sich die Eisenbahnverwaltung wegen Einhaltung der obigen Bestimmungen an diese zu halten.

9. Die Einräumung ist eine widerrufliche, wie auch seitens der Stadtgemeinde das Geleise jederzeit wieder aufgegeben werden kann; im Fall des Widerrufs kann jedoch das Geleise noch 6 Monate fortbenutzt werden. In beiden Fällen ist die ganze Anlage auf Kosten der Stadtgemeinde Heilbronn wieder zu beseitigen.

Am Schluss eines Begleitschreibens zu diesen Bedingungen wird bemerkt, „daß das Geleisprojekt noch Abänderungen erfahren werde und daß deshalb noch weitere Verfügungen über die Art der Ausführung erfolgen werden“.

Industriegleis und Salzwerkgleis

Nachdem nun alles auf eine Genehmigung des Industriegleises hinauslief, wurde bei der Stadtverwaltung erwartet, dass sich die ersten Interessenten für eine Schienenanbindung – die Firma F.A. Wolff und Söhne³⁷ und das Salzwerk – wegen der Ausarbeitung eines mit der Stadt abzuschließenden Vertrags mit ihr in Verbindung setzen würden. Besonders vom Salzwerk, das 1885 mit der Förderung begonnen hatte, wurde ein großes Transportvolumen und dadurch eine rege Nutzung des Anschlussgleises erwartet.

Da platzte bei der Gemeinderatssitzung am 24. September 1885 die Bombe: „Man höre, dass das Salzwerk bereits Schritte zur Errichtung eines Gleisanschlusses an den Bahnhof Neckarsulm gethan habe“.³⁸ Damit war allerdings das ganze Projekt eines Anschlussgleises in Frage gestellt, vor allem für den Fall, dass auch andere „Etablissements“ ihre Wagenladungen statt nach Heilbronn nach Neckarsulm leiten würden.

Gemeinderat Theodor Lichtenberger als Vertreter des Salzwerks bestritt dieses Vorhaben nicht. Er begründete die Überlegungen damit, dass das Salzwerk „sehr auf einen Anschluss pressiere und weil die Terrainverhältnisse leichter einen Anschluss ermöglichen“. Oberbürgermeister Paul Hegelmaier beruhigte die Gemüter ein wenig mit seiner Ansicht, „daß diese Angelegenheit einen für die Stadt befriedigenden Abschluß erhalten werde“.

Der Gemeinderat wollte nun der Königlichen Betriebsinspektion antworten, dass die mitgeteilten Bedingungen für die „Geleiseanlage im Fabrikdistrikt Kleinäulein“ nicht zu beanstanden wären. Bis zur endgültigen Genehmigung sollten aber weitere Verhandlungen mit dem Salzwerk geführt werden. Während jedoch Oberbürgermeister Hegelmaier am 1. Oktober 1885 noch voller Zuversicht war, „die Geleiseanlage zum genannten Etablissement noch in diesem Jahr“

³⁷ Chemische Fabrik, Viehweg 6 (heute Salzstraße)

³⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1657 vom 24.09.1885

erstellen zu können – die Grundbesitzer sollten dabei ihre Forderungen nicht zu hoch spannen –, setzte das Salzwerk seine Bestrebungen fort, „den Geleiseanschluß nach Neckarsulm zu bekommen“.

Die Stadt Heilbronn stand mit der Herstellung des Industriegleises zum Bahnhof Heilbronn in der Pflicht, da sie Besitzerin des Geländes war. Das entsprechende Anlagekapital sollte allerdings später von den Anschließern nach dem Verhältnis der Nutzung zu verzinsen sein.

In der Zwischenzeit hatte auch der „Verein der unteren Stadt“ einmal wieder auf sich aufmerksam gemacht und den Gemeinderat gebeten, „alles aufzubieten, um den Geleiseanschluß mit dem Salzwerk vom hiesigen Bahnhof aus zu erreichen“.³⁹ Es sollten dabei von der Stadt auch eventuelle finanzielle Opfer nicht gescheut werden; dabei wurde noch bemerkt, dass die geforderten Güterpreise von „3000 M p.M. [per Morgen] an aufwärts [...] nicht unbillig wären“.

Eine Woche später berichtete Oberbürgermeister Paul Hegelmaier aus dem Salzwerk-Aufsichtsrat über die Motive für die Entscheidung des Salzwerks.⁴⁰ Dabei wurde betont, dass wegen der engen Verbindung zur Stadtgemeinde das Salzwerk von „vornherein lediglich den Anschluß des Salzwerks an die Station Heilbronn ins Auge gefaßt habe, daß man aber erst als der Grunderwerb zum Heilbronner Anschluß unverhältnismäßige Opfer in Aussicht gestellt habe, dazu gedrängt worden sei, auch eine andere Anschlußlinie in Betracht zu ziehen“. Allerdings wurden noch weitere Argumente vorgetragen: Der Hauptabsatz des Salzwerks war neckar- und rheinabwärts gerichtet, so dass es geradezu eine Kuriosität gewesen wäre, das Salz zunächst aufwärts nach Heilbronn und dann wieder in gleicher Richtung abwärts zu transportieren. Bei einem angenommenen Versand von jährlich 2500 Waggons Steinsalz hätte dies zu einer Mehrbelastung von 10000 M pro Jahr geführt. Die „Konkurrenz- und Entwicklungsfähigkeit des Salzwerks wäre so erheblich beeinträchtigt“.

Gemeinderat Theodor Lichtenberger, der Direktor des Salzwerks, erläuterte im Rat nochmals seinen Standpunkt, nachdem er als Vertreter der Stadt immer auch an den „Heilbronner Geleiseanschluß gedacht habe. Es habe sich aber im Laufe des Jahres gezeigt, daß das Salz nur durch billige Verfrachtung verkäuflich ist. 7/8 des Preises verschlinge bei gewissen Entfernungen die Fracht. Durch die Saline Friedrichshalle seien bestimmte Preissätze gegeben, die es unmöglich machen, abwärts über Heilbronn zu verfrachten. Die Beförderung des Salzes über Heilbronn würde eine Mehrfracht von 7 M pro Doppelwaggon erfordern. Da die Interessen des Salzwerks auch die Interessen der Stadt seien, so würde sich die Stadt bei Verweigerung selbst schaden.“⁴¹

³⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1871 vom 05.11.1885

⁴⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1911 vom 13.11.1885

⁴¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2115 vom 17.12.1885

So musste die Stadt einsehen, dass das Salzwerk zunächst seine eigenen Interessen vertrat, wenn es den Anschluss nach Neckarsulm favorisierte. Allerdings wurde seitens der Stadt stets betont, der Salzwerkanschluss von Heilbronn aus bilde den Grundstock für die Verbindung des neuen Industriebezirks mit der Haupteisenbahnlinie sowie für die Errichtung eines Güterbahnhofs rechts des Neckars.

Schließlich fanden Salzwerk und Stadt einen Kompromiss, wonach das Salzwerk ein Anschlussgleis nach Heilbronn, das durch die Stadt zu errichten sei, in finanzieller Hinsicht unterstützte, die Stadt aber andererseits „dem von dem Salzwerk angestrebten Anschluss nach Neckarsulm ihrerseits keine Schwierigkeiten zu bereiten suche“.⁴² Im Gegenteil: Oberbürgermeister Hegelmaier erklärte sich bereit, mit den „Güterbesitzern“ wegen des Landkaufs für die Trasse der Industriebahn zu verhandeln, und schon Anfang Dezember 1885 war der Gleisanschluss vom Salzwerk nach Neckarsulm vollständig bearbeitet. Da die Strecke auch über städtische Grundstücke führte, wurde das notwendige Areal zum Preis von 1200 M je Morgen an das Salzwerk verkauft.⁴³

Im Gegenzug machte der Vorsitzende des Salzwerk-Aufsichtsrats, Dr. Kilian Steiner, Ende Dezember 1885 im Rat die bindende Zusage, „daß das Salzwerk bereit sei, den Bahnanschluß vom Kleinäulein auf seine Kosten sofort herzustellen oder einen entsprechenden Kostenbeitrag der Stadt für diese Geleise zu geben und außerdem für die Benutzung des Geleises im Kleinäulein den noch tarifmäßig festzustellenden Abtrag an die Stadt zu bezahlen“.⁴⁴ Allerdings wurde von der Stadt auch erwartet, dass sie eine Garantie für die Ausführung übernehme und die Grundstückspreise das normale Maß nicht überschreiten würden. Die Stadt verlangte hingegen, dass bei Erstellung des Gleises durch das Salzwerk sowohl die Stadt als auch „Angrenzer“ dieses Industriegleis gegen eine „entsprechende Abgabe“ mitbenutzen dürften. In gleicher Weise sollte auch das „kommende Geleise nach Neckarsulm“ mitbenutzt werden dürfen.

Schon im darauf folgenden Jahr, also vier Jahre vor der Heilbronner Industriebahn, wurde der für das Salzwerk so bedeutungsvolle 2,6 km lange Bahnanschluss nach Neckarsulm in Betrieb genommen.

Bereits 1897 war auf Grund der starken Nutzung eine Änderung der Gleisanlage notwendig, wobei gleichzeitig auch die „Sicherheit des Rangierbetriebs“ gewährleistet werden sollte. Es war dabei notwendig, eine Weiche auf städtisches Eigentum zu verlegen. Gegen einen jährlichen „Rekognitionszins“⁴⁵ von 20 Pf pro Jahr stimmte der Gemeinderat zu.⁴⁶

⁴² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1911 vom 13.11.1885

⁴³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2162 vom 30.12.1885

⁴⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2162 vom 30.12.1885

⁴⁵ Anerkennungsgebühr

⁴⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1700 vom 27.10.1897



Diese Lok (BRT3) des Salzwerks befuhr bis 1956 die Salzwerkbahn nach Neckarsulm.

1916 liefen im monatlichen Durchschnitt 450 leere Waggons über das Heilbronner Industriegleis zum Salzwerk, die dann beladen nach Neckarsulm überführt wurden. Wegen der längeren Laufzeit hatte die Eisenbahnverwaltung den gesamten Verkehr über Neckarsulm nicht genehmigt. Immerhin liefen in diesen Jahren auch auf dem Heilbronner Industriegleis pro Monat noch 60 Wagen leer und beladen zurück.⁴⁷

Die Planung des Heilbronner Industriegleises⁴⁸

Vom Stadtbauamt wurde im April 1886 ein Plan für „Die Geleisanlage im Kleinäulein“ vorgelegt. Dieser wurde nach einem Vorschlag der Königlichen Eisenbahnverwaltung unter Mitarbeit des Eisenbahngeometers Georg Knoblauch gefertigt. Außerdem begannen Verhandlungen mit den Grundbesitzern, die von der Anlage dieser „Güterbahn“ betroffen waren. Im Spätsommer wurden dann

⁴⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2233 vom 02.11.1916

⁴⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1449 vom 16.09.1886

provisorische Kaufverträge mit 47 Eigentümern abgeschlossen. Dabei wurde der Kaufpreis je Morgen zwischen 3000 und 4800 M festgelegt.⁴⁹

Da über das von den einzelnen Grundbesitzern geforderte Areal noch keine genauen Angaben vorlagen, war der Abschluss definitiver Verträge noch nicht möglich. Zehn Grundstücksbesitzer hatten andere Preisvorstellungen, diese wurden auf den Rechtsweg verwiesen.

Auch eine erste Kostenberechnung wurde im Gemeinderat bekannt gegeben:

Gütererwerb	46 386 M	40 Pf
Erdarbeiten u. Transport	42 970 M	
Oberbau, Güterschuppen, Krane	52 457 M	
„Insgemein“	3 186 M	60 Pf
	<hr/>	
	145 000 M	
Ab Beitrag Salzwirk	30 500 M	
Danach Aufwand Stadt	114 500 M	

Bei vorläufiger Zurückstellung eines Sackgleises, des Güterschuppens und eines Kranens konnten weitere 18 000 M eingespart werden.

Durch erneute Verhandlungen mit den ersten beiden potentiellen Anschließern, dem Salzwirk und der Firma F.A. Wolff, hoffte die Stadt weitere Mittel zu erhalten. Allerdings fehlte zu dieser Zeit noch die „baldgefällige Genehmigung“ der Pläne für die Gleisanlage. Das Königliche Eisenbahnbetriebsbauamt wurde deshalb gebeten, auf eine rasche Bearbeitung hinzuwirken, da hiervon nicht nur der Abschluss der Liegenschaftsverträge, sondern auch der Beginn der Erdtransporte aus dem projektierten Floßhafen abhing.⁵⁰

In der Zwischenzeit fanden die Verhandlungen mit den beiden Firmen statt. Die Vertreter des Salzwirks erklärten, dass sie bereit wären, „vom Kleinäulein resp. von der Wolffschen Fabrik abwärts bis zum Salzwirk die Bahn auf ihre Kosten auszuführen“. Auch mit den Kosten des Grunderwerbs in Höhe von 30 590 M waren sie einverstanden. Allerdings wollten sie „bezüglich der Rentabilität der Bahn eine Verpflichtung nicht eingehen“.⁵¹

Auch die Firma Wolff war bereit, für die Benutzung der Bahn eine entsprechende Vergütung zu leisten. Darüber hinaus sicherte die Firma zu, für eine Zahl von bis zu 500 Waggons je 7 M pro Doppelwaggon und für weitere Waggons je 6 M per Jahr zu bezahlen.

⁴⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2004 vom 10.12.1886

⁵⁰ Auch Karlshafen genannt, die größte ehemalige Heilbronner Hafenanlage, östlich der Hafensstraße und südlich der Peter-Bruckmann-Brücke, heute weitgehend Ödland

⁵¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1544 vom 01.10.1886

Nach diesen positiven Ergebnissen konnte ein Erlass des Königlichen Ministeriums des Äußeren nicht die ungeteilte Zustimmung der Stadtverwaltung finden: Es wurde nämlich ein Bauverbot für die Fläche zwischen der „Geleiseanlage und der Straße 13“ verfügt.⁵² Da damit die Stadtgemeinde in „pecuniärer Beziehung von entscheidender Wirkung“ betroffen war, und zudem angenommen werden konnte, dass die Bahn dieses verhältnismäßig große Areal für die Errichtung einer Güterabfertigung verwenden würde, wurden weitere Verhandlungen vorgeschlagen. Die Stadt hatte dabei einen leichten Vorteil, denn sie wollte erst dann das Aushubmaterial aus dem neuen Floßhafen abnehmen, wenn die Verhandlungen ein annehmbares Ergebnis gebracht hatten.

Bemerkenswert ist der Schlusssatz von Oberbürgermeister Hegelmaier bei der Beratung dieses Tagesordnungspunktes: „Es sei selbstverständlich, daß die Geleiseanlagen und die Herstellung des Industrieviertels nicht für die Gegenwart sondern für die Zukunft gemacht werde, auf eine Reihe von Jahren auf eine Rente nicht zu rechnen sei“.⁵³

Nur wenige Tage später teilte das Königliche Betriebsbauamt mit, dass „obgleich noch die höhere Entscheidung bezüglich der Gestattung des Anschlusses abzuwarten sei, doch schon mit dem Materialtransport ins Kleinäulein angefangen werden könne“.⁵⁴ Für die bürgerlichen Kollegien hatte die baldige Genehmigung des Anschlusses an das Hauptgleis absolute Priorität. Um die Angelegenheit nicht weiter hinauszuzögern, wollten sie sich deshalb nicht zum Bauverbot äußern, zumal die gewünschte Güterabfertigung im Kleinäulein von der Bahn noch nicht bindend zugesagt worden war.

Nivellierung des Industriegeländes und Bau des Floßhafens

Noch vor Beginn der Bauarbeiten am Industriegleis bemängelte die Eisenbahnverwaltung, dass die „Abstellstation“ entlang der Hauptbahn Heilbronn–Jagstfeld nach einem Plan der Stadt in einem Gefälle von 1:500 angelegt werden sollte. Die Königliche Generaldirektion wünschte jedoch, die Abstellgleise vollständig in die Horizontale oder zumindest mit einem Gefälle von nur 1:1000 zu verlegen. Hiernach sollte auch der Stadtbauplan und das Niveau der Straßen im Industriedistrikt ausgerichtet werden.

⁵² Die Fläche wird heute eingegrenzt durch Gaswerk- und Christophstraße sowie das Gleis Bad Friedrichshall–Jagstfeld–Heilbronn. Auf diesem Gelände befanden sich drei Abstellgleise, ein Lademaß, eine Gleiswaage sowie ein Sozialgebäude für das städtische Personal. Außerdem wurde hier Gleismaterial gelagert.

⁵³ Die „Zukunft“ hat dann gerade einmal stark 100 Jahre gedauert.

⁵⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1603 vom 07.10.1886



Teilansicht der heute überwiegend leer stehenden Gleisanlagen der Vorstellgruppe.

Es war nun zu befürchten, dass dies beträchtliche Kosten verursachen würde. Beide Kollegien waren deshalb mit dieser Änderung nur dann einverstanden, wenn die „Eisenbahnverwaltung das erforderliche Auffüllmaterial, wenigstens für die Geleiseanlage unentgeltlich beifährt“.⁵⁵

Als Grundlage für dieses Ansinnen diente eine Vereinbarung über den Floßhafenbau vom 23. Februar 1885, wonach sich die Eisenbahnverwaltung bei der Herstellung eines zweiten Floßhafens verpflichtet hatte, „das Auffüllmaterial für die Fabrikgeleise im Kleinäulein bis zum Betrag von 25 000 m³ verladen in Eisenbahnwagen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen“.⁵⁶ Die Stadtgemeinde hatte die Transportkosten zu übernehmen, wobei die Eisenbahn ermäßigte Frachtsätze in Aussicht stellte.

Im August 1886 fragte das Königliche Eisenbahnbetriebsbauamt an, ob Mitte September mit dem Transport des Aushubmaterials aus dem Floßhafen begonnen werden könne, und Anfang Oktober drängte es geradezu zum baldigen Beginn. Da aber vom Königlichen Ministerium des Äußeren noch keine Genehmigung der Industriegleisanlage im Kleinäulein eingegangen war, hieß es abwarten.

⁵⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1986 vom 06.11.1885

⁵⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 324 vom 04.03.1886

Mit Erlass vom 22. Oktober 1886 teilte die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen schließlich mit, das Königliche Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für Verkehrsanstalten habe „die Ausführung einer Geleiseabzweigung von der Bahnstrecke Heilbronn–Jagstfeld in den Fabrikdistrikt Kleinäulein in Heilbronn nach Maßgabe der mit der Stadtgemeinde Heilbronn unterm 24/30 September 1885 getroffenen Vereinbarung genehmigt“.⁵⁷ Vom geplanten Bauverbot wurde in diesem Schreiben abgesehen.

Am 27. Oktober 1886 begann der Erdtransport vom neuen Floßhafen zum Industriegebiet. Dies ging dann wiederum zu schnell, denn ein „Accord“ für diese Arbeiten war vom Gemeinderat noch nicht genehmigt worden. Verhandlungen des Stadtbauamts mit dem Königlichen Eisenbahnbetriebsbauamt waren die Folge. Schließlich beschloss der Rat einstimmig, die Erdarbeiten (25 000 m³ Aushubmaterial) an die Firma Strehl & Co aus Heilbronn zu vergeben. Auf Grund der Offerte wurden vereinbart: 55 Pf je m³ sowie Leistung einer „Caution in Baar Geld im Betrag von 1400 M.“⁵⁸ Auch die „Correktion des Viehwegs“, welche wegen der Auffüllarbeiten für das Industriestammgleis notwendig geworden war, wurde der Firma Strehl zu 68 Pf je Quadratmeter übertragen.

Anfang des Jahres 1887 wurden weitere 2800–3000 m³ Auffüllmaterial und ca. 4000 m³ Kies aus dem Bassin des neuen Floßhafens zum Preis von 1 M pro m³ zuzüglich 1 M Bahnfracht von der Eisenbahn bezogen.

Bauverzögerung durch die Eisenbahnverwaltung

Nachdem man ein Jahr später im November 1887 das Ende der Arbeiten für das städtische Industriegleis absehen konnte, wünschte die Stadt nun auch, dass beim Abzweig von den Staatsbahngleisen und an den auf Rechnung der Stadt zu fertigenden Abstellgleisen die Bauarbeiten beginnen würden. Das Königliche Eisenbahnbaubetriebsamt bemerkte jedoch dazu, „daß ihm z.Z. weder Material noch Personal zur Verfügung steht“, aber „sobald die Möglichkeit vorliegt die Arbeit in Angriff zu nehmen und rasch auszuführen“.⁵⁹

Erst ein halbes Jahr später kündigte das Eisenbahnbetriebsbauamt die Anfuhr des benötigten Oberbaumaterials an und stellte die Fertigstellung des Anschlusses für September 1888 in Aussicht. An dieses Versprechen hielt sich die Eisenbahnverwaltung jedoch nicht. Sie wurde deshalb im Februar 1889 nochmals ange-mahnt. Der Stadt ging es zu diesem Zeitpunkt vor allem um den Vertrag mit der Firma F.A. Wolff. Diese hatte schon angekündigt, dass sie nun nicht mehr in der Lage wäre, den Vertrag mit der Stadt zu erfüllen; sie sei davon ausgegangen, dass

⁵⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1714 vom 28.10.1886

⁵⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1714 vom 28.10.1886

⁵⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1702 vom 17.11.1887

spätestens drei Monate nach Vertragsabschluss der Anschluss auch befahrbar sei.⁶⁰

Im August 1889 kam es dann zu einer erneuten Bauankündigung durch die Eisenbahnverwaltung: „daß mit der Ausführung der Geleiseanlage im Kleinäulein demnächst begonnen wird“.⁶¹ Erst im Januar 1890 konnte schließlich der Betrieb aufgenommen werden.

⁶⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 225 vom 09.02.1889

⁶¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1518 vom 27.08.1889

Ein Güterbahnhof für die Nordstadt

Der „Verein der unteren Stadt“ und der Wunsch nach einem eigenen Güterbahnhof

Bereits 1882 hatte der „Verein der unteren Stadt“ gegen die Verlegung des Industriegebiets ins Kleinäulein Protest erhoben⁶² – wahrscheinlich wurden dadurch Eigeninteressen tangiert (reger Verkehr, Lärm, Geruchsbelästigung). Verständlich ist dagegen, dass von Seiten des Vereins nach der Einrichtung des Industriegebiets der Wunsch geäußert wurde, eine eigene Verladestelle zu bekommen. Diese sollte rechts des Neckars (heute aufgefüllt durch die Mannheimer Straße) angelegt werden. Nach damaliger Sicht ist dieser Wunsch verständlich, mussten doch die Waren vom Industriegebiet zur Verladung am Güterbahnhof durch die ganze Stadt über die einzige Neckarbrücke gekarrt werden.

Die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen lehnte jedoch im Juni 1885 eine derartige „Ein- und Ausladestelle“ ab, „weil die Errichtung eine erhebliche Steigerung des Eisenbahnverkehrs nicht herbeiführen würde und ein nennenswerter Nutzen für die Eisenbahnverwaltung nicht in Aussicht zu nehmen wäre, ferner weil auch die hiesigen Industrie- und Handelsfirmen aus dem Projekt einen erheblichen Nutzen nicht ziehen können bezüglich der Transportkosten und endlich weil für die Eisenbahnverwaltung kein Gewinn sondern große Opfer entstehen würden“.⁶³

Der Wunsch nach einem eigenen Güterbahnhof in der Nähe des Industriebezirks wurde allerdings damit noch nicht aufgegeben. Man hoffte, dadurch die Frachtdifferenz für die Salztransporte neckarabwärts wesentlich vermindern zu können. Und offensichtlich war die Abwehrhaltung der Eisenbahnverwaltung nur sechs Monate später nicht mehr so ausgeprägt, denn in ihr Gleisprojekt war im Kleinäulein ein Güterbahnhof eingezeichnet. Allerdings, so meinte OB Hegelmaier, „dies lasse sich leichter abändern als durchführen“.⁶⁴

Die Industriebahn wurde also 1890 ohne eigenen Güterbahnhof eröffnet. Im Frühjahr 1893 machte die Stadt dann wieder Anstalten, „die hohe Generaldirektion höflich aber dringend zu bitten, die von der Handels- und Gewerbekammer angestrebte Güterabfertigungsstelle mit Bodenwaage bei dieser Gelegenheit nicht bloß technisch bearbeiten, sondern auch zur Ausführung bringen lassen zu wol-

⁶² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1867 vom 17.08.1882

⁶³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1063 vom 25.06.1885

⁶⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2115 vom 17.12.1885

len“.⁶⁵ Die Stadt und der Handel erhofften sich dadurch eine merkliche Entlastung des „Hauptgüterbahnhofs“, auf welchem anscheinend missliche Zustände herrschten. Die Königliche Generaldirektion sah in ihrer Antwort allerdings noch keine Notwendigkeit für eine Güterstelle mit vollständiger Abfertigungsbefugnis: „es genüge, wenn den Firmen die Stückgutbeförderung ins Kleinäulein zugestanden würde“.⁶⁶

Im September 1893 kam eine weitere Absage von der Königlichen Eisenbahnverwaltung: „Man habe auf dem hiesigen Güterbahnhof wesentliche Erweiterungen vorgenommen und so viele Beamte hierher geschickt, daß die Generaldirektion jetzt die Überzeugung habe, daß der Verkehr vollständig befriedigt werden könne“.⁶⁷

Fast zwanzig Jahre später wurde das Thema „Güterannahmestelle“ wieder im Gemeinderat vorgetragen.⁶⁸ Man dachte daran, einen schon vorhandenen Schuppen am Gleis entsprechend umzubauen und versprach sich von einer Güterannahmestelle „einen großen Vorteil, indem das von der Stadt zusammengekaufte Land mehr begehrt werden und sich mehr Industrie ansiedeln würde. Bis jetzt habe man eine halbe Tagreise zur Güterannahme zu machen.“

Auch bei den Versendern von Stückgut bestand großes Interesse an einer Güterabfertigung im Kleinäulein; nach einer Erhebung der Stadt wurden von den 28 in Frage kommenden Firmen jährlich ca. 67 800 Sendungen aufgegeben.

Eine Trumpfkarte gegenüber der Bahn sei – so meinte Bürgerausschussmitglied Wolf – die Tatsache, dass die Stadt der Bahn für den Südbahnhof 20–22 Morgen Gelände zur Verfügung gestellt habe, welches nicht benötigt werde. Der Staat beziehe aus einem Teil dieser Fläche beträchtliche Pachteinahmen, die Stadt könne deshalb auch vom Staat die Errichtung einer Güterannahmestelle für das Kleinäulein verlangen. Die K. Generaldirektion ging jedoch nicht darauf ein, sondern ließ die Stadt vielmehr wissen, dass „der Wunsch der beteiligten Kreise nach einer Abfertigungsstelle in der Nähe des Industriegleises als begrifflich erscheine, es könne jedoch nicht anerkannt werden, daß es sich um ein dringendes von der Eisenbahnverwaltung zu befriedigendes Bedürfnis handle. Die Errichtung einer Güterannahmestelle könne nur in Frage kommen, wenn die Stadtgemeinde oder die sonst beteiligten Kreise die Kosten für die baulichen Einrichtungen und einen Teil des Betriebs-Aufwands übernehmen würden.“⁶⁹ Die Bahn ging zusätzlich

⁶⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 733 vom 13.04.1893

⁶⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1781 vom 17.08.1893

⁶⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2052 vom 21.09.1893

⁶⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 318 vom 08.02.1912

⁶⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1124 vom 25.04.1913

so weit, die „Schiffbarmachung“ des Neckars ins Felde zu führen, was eine „Umgestaltung des Heilbronner Güterverkehrs“ bewirken werde.⁷⁰

Dennoch hatte das städtische Tiefbauamt einen Plan ausgearbeitet, wonach die Stadt „gegenüber der Wartehalle des Sülmertorbahnhofs die erforderliche Rampe nebst Schuppen in tunlichst einfacher Form“ erstellen sollte. Die geschätzten Gesamtkosten beliefen sich auf ca. 10 000 M. Die Stadt oder das Salzwerk sollten die Annahme der Güter gegen eine Gebühr übernehmen, „aus der zugleich die Verzinsung der Anlage zu bestreiten wäre“. Damit war wiederum der Bauausschuss nicht einverstanden. Ihm genügte ein ausrangierter Eisenbahnwagen als Güterannahmestelle keineswegs, „weil er für den ansehnlichen Verkehr im Industrieviertel unwürdig wäre“. Auch die Annahme der Stückgüter sollte in die Hände von Eisenbahnern gelegt werden. Nun sollte weiter mit den beteiligten Firmen über eine Kostenbeteiligung verhandelt werden.

Die „Geschäfte Brüggemann, Drauz und Cie und Heilbronner und Cie“ waren durchaus an einer Güterverladestelle interessiert. Auf Anfrage der Stadt hatten diese Firmen mitgeteilt, dass „eine Güterstelle für den Eingang von Stückgütern ebenso notwendig, von wesentlich größerem Interesse als eine solche für die Anlieferung sei; und wenn die Einrichtung für größere Firmen wirklich zweckmäßig sein sollte, so müssten auch die eintreffenden Stückgüter nach der neuen Stückgut-halle überführt werden“.⁷¹

Erst sieben Jahre später fand das Thema seine Fortsetzung. 1920 wurde im Bauausschuss⁷² das Thema Stückgutannahmestelle behandelt. Gedacht war an einen Platz gegenüber dem Haltepunkt Sülmertor. Die Kosten, welche die Eisenbahnverwaltung errechnet hatte und die von der Stadt aufzubringen waren, ließen nur wenig Hoffnung auf Verwirklichung aufkommen.

Es wurden von der Eisenbahnverwaltung angesetzt:

- | | |
|--|----------|
| – Güterschuppen 192 m ² mit Rampe und Gleis | 80 000 M |
| – Kran, Waagen, Verladebrücken, Karren | 20 000 M |
| – 1 Beamter, 4 Ladearbeiter pro Jahr | 30 000 M |

Zudem wurde angegeben, dass – sofern diese Güterabfertigung auf Privatgelände zu liegen kommen würde (was ja der Fall war) – die Sendungen erst ab dem Hauptbahnhof nach der Eisenbahnverkehrsordnung abgefertigt werden könnten; bis dorthin wäre eine Anschlussgebühr zu erheben, was wiederum zu einer Verteuerung der Fracht geführt hätte. Das Engagement der Bahn war damit „wenig versprechend, dass weitere Schritte kaum verlohnen werden“.

⁷⁰ Sicher ist die Bahn dabei nicht davon ausgegangen, dass bis zu diesem Zeitpunkt noch über 20 Jahre vergehen sollten.

⁷¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1124 vom 25.04.1913

⁷² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 81 vom 02.02.1920

Endgültiges Aus für den Güterbahnhof?

Trotzdem wurden auch 1922 wieder Stimmen für die Errichtung einer Güterabfertigung im Kleinäulein laut. Die Reichsbahndirektion erteilte dem Ersuchen am 2. August 1922 wohl eine endgültige Absage.⁷³ In ihrem Schreiben verkannte die Reichsbahndirektion Stuttgart keinesfalls die prekäre Situation in der Güterstelle des Hauptbahnhofs, verwies jedoch gleichzeitig auf die Schwierigkeiten bei der Einrichtung einer weiteren Tarifstation beim Haltepunkt Sölmertor: Es würden „nicht bloß außergewöhnlich hohe Baukosten entstehen“, auch der wirtschaftliche Betrieb des Güterabfertigungs- und Ladedienstes wäre bei der Teilung des Verkehrs nicht mehr gewährleistet. Dagegen wäre die Einrichtung einer an das städtische Industriegleis angeschlossenen Güterannahmestelle als öffentliche Lade- stelle „ganz auf Rechnung der Stadt zu erbauen und zu betreiben“. Die Bedienung dieser Anlage durch Reichsbahnlokomotiven käme nicht in Frage, da dann zwei verschiedene Betriebsführer – neben der Staatsbahn auch das Salzwerk⁷⁴ – die Betriebsgefahr erhöhen würden. Zudem sei die städtische Industrieanlage für Lokomotiven der Reichsbahn ungeeignet.

Im Hinblick auf die Veränderungen durch den Bau des Neckarkanals sei deshalb „der gegenwärtige Zeitpunkt nicht bloß für die Reichsbahn, sondern wohl auch für die Stadt wenig geeignet, die Frage der Errichtung einer Güterannahmestelle im nördlichen Teil der Stadt weiterzuverfolgen“.

In der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg und besonders in den Kriegsjahren tat sich weiter nichts. Stückgüter aus dem Industriegebiet mussten weiter von dort über die Untere Neckarstraße zur Neckarbrücke und durch eine damals noch bestehende Bahnunterführung zur Güterabfertigung nördlich des Hauptbahnhofs gekarrt werden.

Anfang der 1950er Jahre wurde auf dem Gelände des ehemaligen Winterhafens die damals modernste Güterabfertigung Deutschlands errichtet, die auch großen Anliefermengen gewachsen war. Als dann kurz danach über die Mannheimer Straße und die neue Bleichinselbrücke der Zugang zu dieser Bahnanlage wesentlich erleichtert worden war, bestand kein Bedarf mehr für eine Verladestelle im Kleinäulein.

Heute hat die Deutsche Bahn AG sowohl die An- und Ablieferung als auch den Transport von Stückgut grundlegend verändert. Die ehemals große Güterabfertigung verbringt nur noch ein Schattendasein. Eine „Verladestelle rechtes Neckar- ufer“ wäre schon längst der Spitzhacke zum Opfer gefallen.

⁷³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1129 vom 31.08.1922

⁷⁴ Das Salzwerk betrieb zu dieser Zeit im Rahmen der Dampfstraßenbahn die gesamte Anlage.

Die Industriebahn 1889–1912

In der Ratssitzung am 12. Dezember 1889 wurde von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen mitgeteilt, dass „die Geleiseanlage für die industriellen Werke im Kleinäulein vollendet ist“⁷⁵, wobei gleichzeitig um Begleichung der Kosten für die Oberbaumaterialien in Höhe von 1408 M 45 Pf gebeten wurde. Am 30. Januar 1890 wurde die Industriebahn im Kleinäulein dann offiziell in Betrieb genommen.



Die Einfahrweiche zur Vorstellgruppe „Klä“.

Anscheinend nahm die Bevölkerung zunächst wenig Notiz von den neuen Gleisanlagen und Anlieger überquerten ständig die Abstellanlagen. Das Stadtpolizeiamt sah sich darum genötigt, entsprechende Verbotsschilder anzubringen, aber auch Personen, welche sich abseits der zugelassenen Wege bewegten, „zum Zwecke der Bestrafung“ aufzuschreiben. Die Feldwächter wurden darum zu „einer genauen Controle zu jeder Tageszeit“ angewiesen.

Nach der Fertigstellung des Stammgleises übernahm die Staatsbahn die Betriebsführung; allerdings wurden auch städtische Mitarbeiter eingesetzt. Die

⁷⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2147 vom 12.12.1889

Mitwirkung beim Rangierverkehr durch Mitarbeiter der Stadtverwaltung erstreckte sich von der Sicherung der Gleise über die Prüfung des Fahrwegs, die Gleisfreimeldung, Bewachung der höhengleichen Übergänge bis zum Umstellen der Weichen im Anschluss. Die Rangierleistung vom Netz der Staatsbahn bis zu den in den Anschlussverträgen vereinbarten Übergabestellen führte die Staatsbahn mit ihren Lokomotiven im Auftrag der Stadt aus.

„Industriemarketing“ – Werbung für die Industriebahn

Noch bevor die ersten Wagen auf dem Industriegleis bereitgestellt wurden, wurde im Gemeinderat angeregt, die Anlage rentabel zu machen, zumal ein Aufwand von über 100 000 M entstanden sei. Ziel war es, weitere Firmen im neuen Industriegebiet anzusiedeln. Darüber hinaus waren auch Gespräche mit der Eisenbahnverwaltung notwendig. Dabei ging es vor allem darum, die Güterwagen ohne Zustellgebühr zu überführen und die Gleisanschlussanlage als „integrierten Bestandteil des Bahnhofs anzusehen“⁷⁶. Bis zu diesem Zeitpunkt waren 2 M pro Waggon vorgesehen; für die Zuführung innerhalb der städtischen Gleise wurde von der Stadtbaukommission eine Gebühr von 3 M je Wagen vorgeschlagen. Ferner sollte eine „Commission“ gebildet werden, welche potentielle Ansiedler über Wert der Grundstücke, Wasser- und Stromzuleitung unterrichten sollte.

Bei einer Ratssitzung Anfang des Jahres 1892 konnten erstmals Zahlen über die Nutzung vorgetragen werden.⁷⁷ Danach wurden im Jahre 1891 insgesamt 1398 Waggons befördert; eine zunehmende Nutzung war dabei unverkennbar. Bemängelt wurde nur die „hohe Überfuhrgebühr“, gewünscht wurde zum wiederholten Male der vollständige Wegfall oder zumindest eine Ermäßigung.

Aus diesem Grund hatte auch das Salzwerk gezögert, seine Wagen über das städtische Industriegleis zu leiten. Nun wünschte das Werk Ende 1892, dass die Stadt ihr Industriegleis bis zum Salzwerkgleis herstelle; Voraussetzung sei allerdings, dass die Überfuhrgebühren vom Bahnhof bis zum Werk nicht mehr als 1 M pro Waggon betragen dürften. Dies entsprach der Frachtdifferenz zwischen Neckarsulm und Heilbronn. Angesichts des bedeutenden Frachtaufkommens von jährlich 1500 Wagen war der Gemeinderat nicht abgeneigt, die Gebühr für das städtische Gleis auf 0,50 M zu ermäßigen, und hoffte, dass die Königliche Eisenbahnverwaltung nachziehen würde.⁷⁸

Sechs Jahre später stand die Ermäßigung der Überfuhrgebühren wieder auf der Tagesordnung des Gemeinderats, nachdem der Bürgerausschuss „im Interesse der Ansiedlung von Fabriken im Industriebezirk die Ermäßigung der Überfuhrungs-

⁷⁶ Stadt A Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 225 vom 09.02.1889

⁷⁷ Stadt Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 332 vom 18.02.1892

⁷⁸ Stadt A Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2390 vom 27.10.1892

gebühren auf 80 Pf⁷⁹ gefordert hatte. Voraussetzung sei allerdings, dass die Bahn die gleiche Ermäßigung gewähren würde. Das wiederum glaubte OB Hegelmaier verneinen zu müssen, da nach mehreren Mitteilungen die K. Eisenbahnverwaltung „aus Gründen der Consequenz und mit Rücksicht auf die übrigen Anschlussgleise in Württemberg auf eine Ausnahme nicht eingehen will“.

Die Überfuhrgebühren beschäftigten den Gemeinderat sehr häufig. So liegt darüber vom Oktober 1906 ein vierseitiges Protokoll vor, in dem einmal mehr diskutiert wurde, die Königliche Eisenbahnverwaltung wegen einer Reduzierung der Überfuhrgebühren anzusprechen.⁸⁰

Anschluss an die Salzwerkbahn

Im Jahr 1892 zählte das städtische Tiefbauamt bereits 1645 Wagen auf dem Industrieleis.⁸¹ Deshalb wurde im Gemeinderat der Wunsch laut, die prosperierende Anlage zu erweitern und den Anschluss an das Salzwerk herzustellen, wie es Oberbürgermeister Paul Hegelmaier in seiner „Regierungserklärung“ für das Jahr 1893 betonte: „Hand in Hand müsse jedoch die Errichtung einer Güterannahmestelle im Kleinäulein zum Vollzug kommen“.

Am 12. Oktober 1893 beschloss der Gemeinderat, „den Anschluß des städt. Industriebahngleises an die Privateisenbahn des Salzwerts zur Ausführung zu bringen“.⁸² Das Stammgleis I verlief zu dieser Zeit nur bis zur Höhe der Firma Brüggemann in der Salzstraße. Bemerkt wurde dabei noch, dass dies nicht nur im Interesse einer besseren Verkehrsentwicklung, sondern auch zur Erleichterung der Kohlenanlieferung für das Städtische Wasserwerk (heute Bürogebäude der Firma Brüggemann) geschähe.

Schon einen Monat später legte das Tiefbauamt eine Kostenaufstellung vor. Danach waren für die Gleisarbeiten 8500 M aufzubringen, davon entfielen auf das eigentliche Anschlussgleis 2300 M, auf das Zweiggleis zur Pumpstation 6200 M. Die Arbeiten wollte man, wegen der Erdsetzung, erst im Frühjahr 1894 aufnehmen.⁸³

Da die Königliche Eisenbahnverwaltung eine Herabsetzung der Überfuhrgebühr für das Salzwerk über die Heilbronner Industriebahn abschlägig beschied, wurde zunächst von der Aufnahme der Bauarbeiten Abstand genommen, weil dadurch der Bedarf in Frage gestellt wurde. Auch das Salzwerk blieb, was die

⁷⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 400 vom 24.02.1898

⁸⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2335 vom 11.10.1906

⁸¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 71 vom 16.01.1893

⁸² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2198 vom 12.10.1893

⁸³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2442 vom 09.11.1893



Hier am ehemaligen Pumpwerk – heute Bürogebäude der Firma Brüggemann – endete ursprünglich das Stammgleis I. Später wurde es für die Dampfstraßenbahn verlängert und zudem über eine Linksweiche ins Salzwerk geführt.

Überfuhrgebühr der Stadt betraf, hart und wickelte den Verkehr weiter über die Salzwerkbahn nach Neckarsulm ab.

Allerdings ergab sich für die Stadt jetzt auch ein Druckmittel. Als nämlich das Salzwerk die Beleuchtung des Viehwegs von der Wolffschen Fabrik bis zum Werk wünschte, lehnte dies die Stadt ab; man wolle warten, bis der Bahnanschluss an das städtische Industriegleis hergestellt sei. Immerhin handelte es sich um eine Strecke von 1400 m, für die man 20 Gaslaternen sowie Personal für das Anzünden und Löschen benötigte.

Zum Jahresende 1894 wies allerdings die Stadtbauplankommission auf den „unhaltbaren unfertigen Zustand des Industriegleises“ hin. Auch das Tiefbauamt hielt den Weiterbau für unerlässlich, schon wegen der umständlichen und kostspieligen Art der Kohleentladung für die Pumpstation. Der Aufwand dafür, der in den Jahren 1893/94 allein 128 M 80 Pf betrug, könne bei einer direkten Entladung am Kohlenschuppen entfallen.⁸⁴ So wurde beantragt, im Laufe des Winters den Unterbau und die Wegübergänge herzustellen, wobei bei Verwendung von

⁸⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2373 vom 11.10.1894



Verkehrsbehinderung durch eine Rangierabteilung, die die Salzstraße überquert; 1992.

Arbeitslosen diesen „wieder eine productive Beschäftigung angewiesen“ werden könne.

Bei soviel positiven Argumenten konnte der Gemeinderat nur noch zustimmen und das Tiefbauamt mit den Arbeiten beauftragen, das für den Anschluss der Pumpstation 4500 M in den Etat eingestellt hatte. Die ordentlichen Betriebskosten für die Industriebahn beliefen sich auf 4000 M.⁸⁵

Fast ein Jahr später war allerdings noch nichts geschehen. Wohl wurde der Kohlenschuppen des Wasserwerks für die „regelrechte Entnahme aus den Güterwagen“ – es handelte sich um ca. 340 Tonnen Kohle pro Jahr – eingerichtet, allein der Gleisanschluss war noch nicht in Angriff genommen worden. Erst am 5. November 1896 berichtete Tiefbauinspektor Ludwig Heuss im Gemeinderat, dass der Anschluss in 14 Tagen fertig sei, nachdem er von der Maschinenhandlung B. Würzburger in Karlsruhe eine Offerte für die zum Anschluss an das Salzwerk benötigten Schienen, Schwellen sowie eine Rechtsweiche (zur Pumpstation) eingeholt hatte.

Am 3. Dezember 1896 war es endlich soweit, der Anschluss an das Salzwerk und die Pumpstation war hergestellt. Oberbürgermeister Hegelmaier stellte dem Gemeinderat eine Probefahrt in Aussicht.

⁸⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1169 vom 04.07.1895

Schließlich bekundete am 8. Februar 1897 die Königliche Eisenbahninspektion, dass „der Anschluß des Industrie Geleises im Kleinäulein an das Geleise des Salzwerts nunmehr betriebsfähig hergestellt ist“. Weiter wurde das Betriebsbauamt beauftragt, die ganze Privatgleisanlage einschließlich Weichen, Kreuzungen und Drehscheiben jährlich im September einer genauen Prüfung zu unterziehen.⁸⁶ Allerdings wurde versäumt, für den Anschluss des Stammgleises I an das Salzwertwerk einen besonderen Vertrag abzuschließen. Dies wurde erst 28 Jahre später mit einem neuen Vertrag „Unteranschluss an das städt. Pumpwerk“ nachgeholt.⁸⁷

Mit dem Anschluss des Salzwerts an das Heilbronner Industriegleis war faktisch eine zweite vollständige Gleisverbindung von Heilbronn nach Neckarsulm geschaffen worden. Für durchgehende Fahrten wurde diese zweite Strecke Heilbronn–Neckarsulm jedoch nicht genutzt.

Die Verträge mit den Anschließern

Zu Beginn der Planung der Industriebahn hatte die „Commission für die Geleiseanlage“ zunächst Verhandlungen mit dem Salzwertwerk und der Firma F.A. Wolff u. Söhne geführt. Im Oktober 1886 – das „Salzwertgleis“ nach Neckarsulm war schon in Betrieb gegangen – unterbreitete das Salzwertwerk der Stadt ein konkretes Angebot, die Industriebahn in der in den vorausgehenden Verhandlungen ins Auge gefassten Weise zu unterstützen: „Die Stadtgemeinde baut das ganze Anschlußgeleise bis zur Kreuzung unterhalb der Pumpstation für eigene Rechnung in welchem Falle das Salzwertwerk die Summe von 15 000 M als einmaliger Beitrag leisten werde auf dessen Wiederersatz es für alle Zeiten verzichtet.“⁸⁸ Daraufhin beschloss der Gemeinderat,

- „die Bahnstrecke bis zur Kreuzung unterhalb der Pumpstation auf Kosten der Stadt auszuführen, die Geleiseanlage wird durch Organe der Eisenbahn hergestellt.
- Das Offert des Salzwertwerks [...] zu acceptieren und dies dem Salzwertwerk mit dem Anfügen mitzuteilen, daß bezüglich der Modalitäten des Anschlusses von Seiten des Salzwertwerks an der Kreuzung unterhalb der Pumpstation, welcher gleichzeitig erfolgen sollte, weitere Verhandlungen zu pflegen sind.“

⁸⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 60 vom 08.02.1897

⁸⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 1037 vom 23.09.1924

⁸⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1714 vom 28.10.1886

F.A. Wolff und Söhne

Ebenfalls im Oktober 1886 wurde mit der Firma F.A. Wolff und Söhne ein erster Anschluss-Vertrag abgeschlossen.⁸⁹ In diesem Vertrag sicherte sich die Stadt nach allen Seiten hin ab, wobei besonders wichtig war, dass keine Frachten in Richtung Neckarsulm „abwanderten“, um die Rentabilität der Industriebahn nicht weiter zu schmälern. Das Stadtbauamt hatte bei einer Bausumme von 100 000 M den laufenden Aufwand pro Jahr auf 13 460 M geschätzt, bei angenommenen Einnahmen in Höhe von 13 150 M.

Als dann ab 1889 die ersten Waggons auf das Industriegleis rollten, bat die Firma F.A. Wolff vermutlich aus finanziellen Erwägungen, von den Bedingungen des § 4 des Vertrags – dem Bau eines eigenen Abzweiggleises – Abstand nehmen zu dürfen. Die Stadt genehmigte deshalb das Ausladen auf dem freien Platz zwischen dem Industriegleis und der Straße, verlangte aber, dass die Firma sämtliche Waggons auf der Industriebahn befördere.

Putzwollfabrik Heinrich Schwarzenberger – Be- und Entladung am Stammgleis

Mit einer neuen, billigeren Art des Anschlusses wartete die Firma Schwarzenberger (Handel mit Lumpen und Putzwolle) auf. Sie partizipierte am Industriegleis, indem sie von diesem aus eine „schmalspurige Rollbahn“ über die Zufahrtstraße in einen neu erstellten Schuppen legte. Die Genehmigung durch den Gemeinderat erfolgte unter der Voraussetzung, dass die Schienen genau in Straßenhöhe zu verlegen seien, das Aus- und Einladen den sonstigen Verkehr nicht behindern dürfe und die Rollwagen nach Gebrauch im Schuppen aufbewahrt werden mussten.⁹⁰

Weipert und Söhne – die erste Bedienung bis ins Werkgelände

Der nächste Anschließer, die Firma J. Weipert und Söhne, wurde dagegen ab November 1891 bis ins Fabrikgelände hinein „mittels Lokomotiven der Staatsbahn“ bedient. Von der Firma wurde eine Erklärung zu den Akten genommen, „dass sie für Schaden innerhalb ihres Fabrikareals selbst aufzukommen sich verpflichtet“.⁹¹

Die Firma Weipert trat besonders dadurch hervor, dass sie immer wieder Anträge auf Ermäßigung der Gebühren stellte. Diese betragen 1896 noch 1 M pro Waggon; Weipert wollte bei 400 Wagen pro Jahr 25 % und bei 600 Wagen

⁸⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1714 vom 28.10.1886; da dieser Vertrag Mustercharakter für alle späteren Anschließer hatte, wird er unten im Anhang, S. 146 im Wortlaut abgedruckt.

⁹⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1249 vom 16.07.1891

⁹¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2113 vom 12.11.1891



Gebäude und Gleisanschluss der Firma J. Weipert & Söhne im Jahr 1907.

50% Rabatt aushandeln. Die Stadt gab dem Gesuch jedoch nicht statt, da sie noch keinen Betriebsüberschuss auf der Industriebahn erwirtschaftete.

Gebrüder Susset

Im Jahr 1897 meldete sich ein neuer Interessent für die Industriebahn, die Gebrüder Susset aus Neckarsulm, die an der Salzstraße eine Gipswarenfabrik errichteten.⁹² Sie baten um Genehmigung für einen Anschluss bei km 0+633, die dann am 19. Juli 1897 erteilt wurde. Die Stadt übernahm die Kosten für das Stammgleis, während die Fabriken ihren Anschluss daran auf eigene Rechnung herzustellen hatten. Die Bauüberwachung lag beim Tiefbauamt.⁹³

Baugeschäft von Werkmeister Keppeler

Ein weiterer Nutzer des Industriegleises, Werkmeister Martin Keppeler, wünschte im Frühjahr 1898 die Verlegung eines „vertieften Rillen-Schienen-Geleises in die Salzstraße“. Dieses sollte zum Transport der per Bahn am Stammgleis ankommenden Materialien verwendet werden. Das Tiefbauamt stimmte dem Vorhaben zu, sofern die Fahrzeuge nicht in die „Umgrenzungslinie“ des Industriegleises ragten, die Rillenschienen in die „Straßenfläche“ gelegt würden und der Straßenverkehr durch die Ladetätigkeit nicht gestört würde.⁹⁴

⁹² StadtA Heilbronn, A 034 Bauakten 2829

⁹³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1164 vom 15.07.1897

⁹⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 481 vom 08.03.1898

Zimmermeister Friedrich Bertsch

Auch der Zimmermeister Friedrich Bertsch beantragte – da „das Schienengeleise in der Straße A noch nicht erstellt ist“ –, im Jahr 1898 eine „Waldbahn“ vom Industriebahnhof zu seinem Sägewerk nördlich des Gaswerks. Die ankommenden Langholzwagen würden dann vom „Ilten Geleise“ des Industriebahnhofs auf Schmalspurwagen umgeladen.⁹⁵

Wie beim Anschluss Keppeler wurden ähnliche Anordnungen getroffen. Außerdem war das Industriebahngleis eine halbe Stunde vor Ankunft eines Zuges freizuhalten, wobei die Ladegeräte entfernt sein mussten. Derartige „Rollbahnen“ vom Industriegleis zum Firmengelände wurden in den folgenden Jahren auch von anderen Firmen eingerichtet (so etwa 1901 von Brennstoffhändler Karl Weyhing über die Gaswerkstraße zu seinem Holzlagerplatz⁹⁶).

1911 hatte sich schließlich der Besitzer des Dampfsägewerks Bertsch entschlossen, die „Rollbahnanbindung“ aufzugeben und einen Gleisanschluss über die Gaswerkstraße anzulegen. Da dieses Anschlussgleis am Ende Richtung Weipertstraße stark abfiel, musste vorher ein Schutzdamm oder ein „kräftiger Prellbock“ angebracht werden. Dieses Gleis, das mit Rillenschienen über die Gaswerkstraße führte, durfte auch von der Stadt mitbenutzt werden.

Gelatinefabrik Koepff & Söhne

Als drittes Unternehmen beantragte die Gelatinefabrik (Salzstraße 67) im Juli 1898, ein Schmalspurgleis vom Stammgleis über die Salzstraße ins Fabrikgelände zu legen. Die ankommenden Waggons „würde die Gelatinefabrik auf dem Hauptstrang stehen lassen und mittels der Schmalspurbahn entladen“⁹⁷. Zudem sollte für die direkte Entladung der in „Thonzylindern waggonweise ankommenden Salzsäure“ eine Bleirohrleitung unter die Salzstraße verlegt werden. Während die Schmalspurzufuhr mit den üblichen Auflagen genehmigt wurde, konnte sich der Gemeinderat nur auf eine Genehmigung der Rohrleitung in jederzeit widerprüflicher Weise einigen.

Maschinen- und Herdfabrik Louis Boie (Stammgleis II)

Als der Fabrikant Louis Boie im Februar 1899 an der Straße A (Weipertstraße) ein Areal erwarb, war dies der Anlass, in dieser Straße ein weiteres Stammgleis zu erstellen. Allerdings wehrte sich der Fabrikant Boie gegen den Beschluss des Gemeinderats, dass die Firma den Aufwand dafür mit 4% verzinsen sollte, bis

⁹⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 516 vom 15.03.1898

⁹⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 581 vom 03.04.1901

⁹⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1477 vom 28.07.1898



Briefkopf der Gelatinefabriken Gebr. Koepff; 1902.

weitere Firmen an diesen Zinsen partizipieren würden. Der Gemeinderat blieb jedoch hart: „Die Stadt sei ihm gegenüber weitgehende Consessionen eingegangen (Grundstücksverkauf), weitere Versuche billigere Bedingungen zu erhalten, bleiben unbeachtet.“⁹⁸

Zwischen der Stadtverwaltung und der Firma Boie gab es im Lauf der Jahre noch manchen Ärger⁹⁹, sei es, dass die Firma wegen der Verzinsung den Rechtsweg beschritt, sei es, dass Boie an Ersparnissen der Stadt beim Gleisbau partizipieren wollte oder dass Boie die Reparaturkosten von 4 M 20 Pf für einen überladenen Wagen nicht bezahlte, dass Boie für die Nutzung seines Anschlusses für Rangierbewegungen anderer Firmen eine Gebühr verlangte und zudem die Stadt für Instandhaltungsarbeiten im eigenen Anschluss zur Kasse bat. Dies führte schließlich soweit, dass das Tiefbauamt wegen einer Rechnungsverweigerung mit anstehendem Prozess den Gleisanschluss Boie sperrte.

Im März des Jahres 1901 hat sich die Firma Boie allerdings mit den anderen Anschließern an der Weipertstraße bereit erklärt, rückwirkend vom 1. April 1900 an einen „Extrazuschlag“ von 20 Pf pro Wagen zu bezahlen. Nachdem das Gaswerk dieses Stammgleis mitbenutzte und rentabel machte, wurde der Zuschlag am 1. April 1902 wieder aufgehoben.

Dennoch verweigerte die Firma Boie die fällige Mietzinsforderung für die Nutzung des Industriegleises in der Weipertstraße. Im daraufhin im Januar 1903

⁹⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 396 vom 28.02.1899

⁹⁹ Es hat den Anschein, dass private Streitereien zwischen Fabrikant Boie und Oberbürgermeister Hegelmaier im Gemeinderat fortgeführt wurden – Hegelmaier wohnte damals als Mieter im Haus Boie in der Friedensstraße, heute Gymnasiumstraße.



Das frühere Stammgleis II an der Ostseite der Weipertstraße; 1965.

geführten Prozess obsiegte die Stadt¹⁰⁰. Es ging dabei um einen Betrag von 239 M 50 Pf, dessen Zahlung Boie weiter verweigerte. Schließlich einigte man sich: Die Stadt ließ aus Billigkeitsgründen die Zinsforderung fallen und Boie zahlte für die bisher überführten Güterwagen je 40 Pf. Zu dieser Zeit war der Verkehr auf Stammgleis II bereits so stark wie der auf dem Hauptstrang in der Salzstraße.

Reis und Sohn

Anfang 1899 stellte die Firma Reis und Sohn (Hadern und Baumwollabfall) in der Salzstraße 64 den Antrag, das Industriegleis zu nutzen, und bat um Einbau einer Drehscheibe ins Stammgleis, deren Aufwand von der Firma verzinst werde.¹⁰¹ Dies widersprach der Regel, wonach der Aufwand für das Stammgleis von der Stadt, der Werksanschluss in jeder Form aber vom Anschließer zu begleichen war.

Allerdings einigte man sich, denn am 11. Juli 1899 legte das Tiefbauamt den Entwurf einer Vereinbarung zwischen dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt

¹⁰⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 72 vom 12.01.1903

¹⁰¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1238 vom 22.06.1899

Heilbronn und der Stadtgemeinde als Vertreterin der Firma Reis und Sohn sowie der Seifenfabrik Heilbronner & Co als Mitnutzer über die Herstellung eines Anschlussgleises mit Drehscheibe bei Km 1+80 dem Gemeinderat vor.¹⁰²

L. Brüggemann KG

Nur wenig später folgte eine entsprechende Vereinbarung mit der Firma Louis Brüggemann für einen Anschluss bei km 1+458. Dabei wurde allerdings ins Stammgleis eine Weiche eingebaut, von der aus das Anschlussgleis mit einem Radius von 152 m über die Salzstraße in den Fabrikhof führte, wo sich zusätzlich eine Drehscheibe befand.¹⁰³

Gaswerk

1899 begannen die Vorarbeiten zum neuen Gaswerk, das zwischen Weipertstraße und „Industriebahnhof“ errichtet werden sollte. Über den obligatorischen Gleisanschluss wurde am 29. Juli 1899 dem Gemeinderat die Vereinbarung zwischen Stadt und Bahn vorgetragen:¹⁰⁴

§1 Der Stadtgemeinde Heilbronn wird die Erstellung eines Anschlußgleises im Industriebezirk Kleinäulein für das zu errichtende neue Gaswerk auf ihre Kosten gestattet.

Das Gleis zweigt von dem Verladegleis des städt. Industriebahnhofs mit einem Radius von 120 m nach rechts ab, überschreitet den Verladeplatz des Industriebahnhofs und die projektierte Straße B¹⁰⁵ und geht innerhalb der Gaswerkanlage in eine Gerade über welche nach dem Kohlenlager führt. Am Ende des Gleises wird ein Fangdamm aufgeworfen.

§2 Die Unterhaltung der Gleisanlage erfolgt durch das städt. Tiefbauamt unter Kontrolle des K. Betriebsbauamts. [...]

§5 Die Überfuhrgebühr beträgt 1 M 20 Pf. pro Wagen

Während der Errichtung des Gaswerks musste die Vereinbarung dann aufgrund technischer Notwendigkeiten geändert werden. Besondere Anforderungen stellte etwa eine „Kohlenhochbahn“, über die die beladenen Kohlewaggons im Gaswerk entleert wurden. Da über deren Gleise auch Lokomotiven fahren, war eine Tragfähigkeit von „7 Tonnen Raddruck“ nötig. Zudem wurde das Gaswerk auch an das Stammgleis II in der Weipertstraße angebunden; man wollte über diese Verbindung die „Coaks- und Theerprodukte“ abführen.

¹⁰² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1365 vom 11.07.1899

¹⁰³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1402 vom 20.07.1899

¹⁰⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1451 vom 29.07.1899; stark gekürzt

¹⁰⁵ heute Gaswerkstraße

Wegen dieser betrieblichen Besonderheiten legte die Bahn im April 1901 einen Nachtrag zur Vereinbarung vom Juli 1899 vor. Darin wurde die Überfuhrgebühr auf 1,40 M pro Wagen festgesetzt, weil die Bedienung bis ins Werk hinein erfolgte, während die Zustellung sonst an der Anschlussgrenze endete. Für das Rangieren von Wagen auf dem Anschlussgleis oder wenn sonst ein „Aufenthalt für die Locomotive“ entstand, wurde eine zusätzliche Gebühr in Höhe von 50 Pf für je 5 Minuten Zeitaufwand fällig. Der Gemeinderat stimmte dem zu.¹⁰⁶

Im Jahr 1922 wurde der Gaswerkanschluss durch zwei weitere Gleise erweitert. Sie sollten die An- und Abfuhr von Brennholz und Teeröl erleichtern. Die erforderliche Summe war wegen der Geldentwertung sehr hoch und wurde mit 115 000 M angegeben. Die durch die Gleisaufstockung frei werdende Weiche übernahm das Tiefbauamt zu 60 000 M.¹⁰⁷

Weitere Anschlüsse an das Industriegleis bis 1903

Mit weiteren Anschließen wurden weitgehend gleichlautende Verträge zwischen Eisenbahn und Unternehmen, jeweils vertreten durch die Stadtverwaltung¹⁰⁸, abgeschlossen:¹⁰⁹

29. April 1901	Fa. Wilhelm Wecker, Essigfabrik	Salzstraße
22. August 1901	Fa. Schwarzenberger, Putzwollfabrik	Salzstraße
19. Dezember 1901	Fa. Gebrüder Strauß und Gebrüder Scheuer, Rohprodukte und Eisenhandel	Weipertstraße

Nach einem Beschluss im Gemeinderat vom 8. September 1903 hatten die bis zu diesem Zeitpunkt angeschlossenen Firmen „für ihre an die städtische Bahn im Industriebezirk Kleinäulein angeschlossenen Gleise zur dauernden Wahrung der Rechte der Stadt je 1 Mark Recognitionszins pro Jahr“ zu entrichten.¹¹⁰

Es waren dies:

„A. mit normaler Spurweite

1. Susset, Gebrüder von Neckarsulm [ab 25.1.08 Karosserie Drauz]
2. Wecker, Wilhelm Essigfabrik,
3. Schwarzenberger, Heinrich, Putzwollfabrik,

¹⁰⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 667 vom 16.04.1901

¹⁰⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 926 vom 13.07.1922

¹⁰⁸ Grundlage hierfür war der Vertrag zwischen Eisenbahn und Stadt vom 26. Oktober 1893

¹⁰⁹ Auch 1962 war der Wortlaut noch weitgehend identisch. Bemerkenswert ist jedoch, dass in diesem Vertragsmuster „die Duldung der Personenbeförderung über die Anschlussweiche“ gefordert wurde. Entweder wurde dieser Passus alter Verträge beim Aufsetzen übersehen oder die Stadt hatte zu dieser Zeit die Absicht, den Personenverkehr auf der Industriebahn wieder aufleben zu lassen.

¹¹⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1738 vom 08.09.1903



Die Karosseriefabrik Drauz verfügte seit 1908 über einen Anschluss an die Industriebahn.

4. Strauss, Gebrüder,
5. Scheuer, Gebrüder,
6. Boie, Louis, Fabrikant,¹¹¹
7. Weipert, J. und Söhne Maschinenfabrik u. Eisengiesserei
8. Reis, W. und Sohn,
9. Heilbronner u. Cie, Firmen,¹¹²
10. Brüggemann, Louis, Fabrikant,
11. Salzwerk Heilbronn, Aktiengesellschaft
- B. Mit Schmalspur (Rollbahn)
12. Weyhing, Karl, Kaufmann,
13. Bertsch, Friedrich, Dampfsägewerk,
14. Becker, Heinrich, Grosshandlung in landwirtschaftlichen Samen, Futter- und Düngemitteln,
15. Die Rollbahn von Becker, Wilhelm ist zur Zeit noch nicht geführt.“

Koepff und andere

Am 3. Juni 1904 wurde im Gemeinderat der Gleisanschluss der Gelatinefabrik Gebr. Koepff an das Stammgleis Salzstraße genehmigt. Die Firma war bereits seit 1898 durch ein Schmalspurgleis zwischen dem Industriegleis der Stadt und dem Werksgelände verbunden. Von der Stadt wurde allerdings gefordert, keine gewöhnliche „Ausweichung“, sondern wegen der „baldigen Aufmachung der Salzstraße“ eine „eingebaute“ Weiche einzubauen.¹¹³ Über diese konnte dann auch mit Fuhrwerken und anderen Straßenfahrzeugen gefahren werden.

¹¹¹ Im Jahre 1915 tauschte die Firma Boie ihr Areal mit der Heilbronner Fahrzeug-Fabrik, die bisher an der Paulinenstraße ansässig war.

¹¹² Am 24.06.1920 (StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1011) wurde der Firma die Einrichtung einer Spillanlage am Gehweg Salzstraße genehmigt. Jährliche Anerkennungsgebühr 4 M.

¹¹³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1099 vom 03.06.1904



Tor der ehemaligen Firma F.C. Weipert am Stammgleis II. Selbst Dampflokomotiven konnten durch diesen Eingang aufs Werksgelände fahren. (Stadtarchiv Heilbronn, Foto: Bausch)

Mit ähnlichen Auflagen wurde am 22. Dezember 1905 der Firma W.M. Wolf, Hadernhandlung¹¹⁴ ein eigener Gleisanschluss genehmigt.¹¹⁵

Im Jahr 1907 kamen die Firma Karl Gültig (Mitbenutzer Gebr. Strauß) und 1909 die Lederfabrik Victor (Weipertstraße) als Anschließer an die Industriebahn hinzu; die Firma Weipert und Söhne bekam einen zweiten Anschluss. Auch die Vereinigten Heilbronner Sandsteinwerke nutzten das Industriegleis und bauten beim Steinhauerplatz gegenüber dem Haltepunkt Sülmertor einen „Verladebock“. Die Stadt erhob dafür einen jährlichen Pachtzins von 8 Mark.

Weitere Anschlussgenehmigungen erfolgten 1911 für die Firma Gustav Karlsruher (der frühere Anschluss Susset) und die Schuhfabrik Weber (Mitbenutzer Fa. Strauß) sowie für die neu gegründete Firma F.C. Weipert, Weipertstr. 10 (Voraussetzung waren Rillenschienen, für die notwendige Spillanlage auf öffentlichem Gelände wurde von der Stadt eine jährliche Miete von 1 M erhoben).

¹¹⁴ Hadern: süddeutsch / österreichisch für Lumpen

¹¹⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2202 vom 22.12.1905

Die Unterhaltung der Industriebahn

Nach der Inbetriebnahme der Industriebahn oblag nach den vertraglichen Vereinbarungen zwischen Staatsbahnverwaltung und Stadt letzterer neben der Mitwirkung beim Rangierverkehr die verkehrssichere Vorhaltung aller Gleisanlagen wie Gleisbett, Schienen, Weichen, Bahnbrücken und Nebenanlagen. Diese Aufgabe sorgte in den folgenden Jahrzehnten regelmäßig für Verhandlungsbedarf in den Ratssitzungen.

Ursprünglich sollten die Materialien für den „Oberbau“ – Schienen und Schwellen – bei der Gutehoffnungshütte in Oberhausen bestellt werden; aus Kostengründen hatte man Stahlschienen mit Schönheitsfehlern und Stahlschwellen ausgewählt. Stattdessen wurde dann ein Angebot des Stahlwerks Ruhrort berücksichtigt.

Aber das Material hat dem Betrieb anscheinend nicht lange standgehalten, denn schon am 14. Oktober 1897 genehmigte der Gemeinderat den Bezug von 150 gebrauchten Stahlschwellen der Eisenbahn zum Einzelpreis von 4 M 40 Pf.¹¹⁶ 1898 machte das Tiefbauamt darauf aufmerksam, dass „in dem Industriebahnhof eine größere Anzahl Holzschwellen abgängig ist“. Die Königliche Generaldirektion war bereit, Stahlschwellen im Wert von 2600 M abzugeben.

Anscheinend waren auch die Stahlschwellen nicht von bester Qualität, denn Ende des Jahres 1899 mussten 260 Stück durch neue ersetzt werden. Im Etatjahr 1899/1900 waren dafür 500 M eingestellt. Für 1901 beliefen sich die Löhne für die mit dem Bahnunterhalt beschäftigten Arbeiter bereits auf 2000 M, und auch in den Folgejahren fielen entsprechende Kosten an.

„Cramparbeiten“¹¹⁷ wurden schon früh an Fremdunternehmer vergeben, die dies billiger als das Personal des Tiefbauamts ausführen konnten; die Löhne für die Unterhaltung des Oberbaus waren 1905 bereits auf 2250 Mark angestiegen.

Nach 25 Jahren Betriebszeit mit ständig zunehmendem Verkehr war es nicht verwunderlich, dass die „D-Profil-Ausweichung Nr. 1a, welche das städt. Industriegleis im Kleinäulein an das Staatsbahngleis Heilbronn–Jagstfeld anschließt“, erneuert werden musste. Die Unterhaltungskosten, welche die Stadt zu tragen hatte, wurden auf 3700 M geschätzt. Dagegen wollte die Königliche Eisenbahnverwaltung die alte Weiche für 800 M übernehmen. Allerdings kostete die neue „Weichung“ schließlich 4461 M.¹¹⁸

Der bisher für Unterhaltungsarbeiten der Industriebahn eingesetzte Rollwagen wurde 1901 dem neuen Gaswerk überlassen. Dafür wurde auf dessen Rechnung am 19. Dezember 1901 bei der Actiengesellschaft für Feld- und Kleinbahnbedarf

¹¹⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1655 vom 14.10.1897

¹¹⁷ Mit Spitzhacke den Gleisschotter unter den Schwellen verfestigen.

¹¹⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1970 vom 28.07.1911

in Straßburg ein Rollwagen zum Preis von 262,5 M beschafft. Dieser Rollwagen besaß eine höhere Tragkraft, war stabiler und zusätzlich mit einer Hebelbremse ausgerüstet.

Mit den Jahren nahmen auch die Aufgaben der Unterhaltung für die städtischen Industriegleise immer mehr zu. Dies machte es schließlich notwendig, dafür einen besonderen Bahnwärter zu bestellen. Am 14. August 1902 erfolgte deshalb die Anstellung von Wilhelm Beck, der vorher schon beim Tiefbauamt gearbeitet hatte. Ihm wurde ein Jahresgehalt von 1050 M und zusätzlich ein Wohngeldzuschuss von 50 M gewährt.¹¹⁹

Der Bau des Stammgleises II

In eine neue Dimension trat die Gleisanlage im Kleinäulein, als im Februar 1899 der Fabrikant Louis Boie im Industriebezirk Kleinäulein 3,75 Morgen Areal zur Erstellung einer Eisengießerei erwarb und einen Gleisanschluss beantragte. Da dieses Gelände weder an einer ausgebauten Straße und noch viel weniger am Industriegleis lag, musste von der Stadt zunächst die nötige Infrastruktur geschaffen werden.

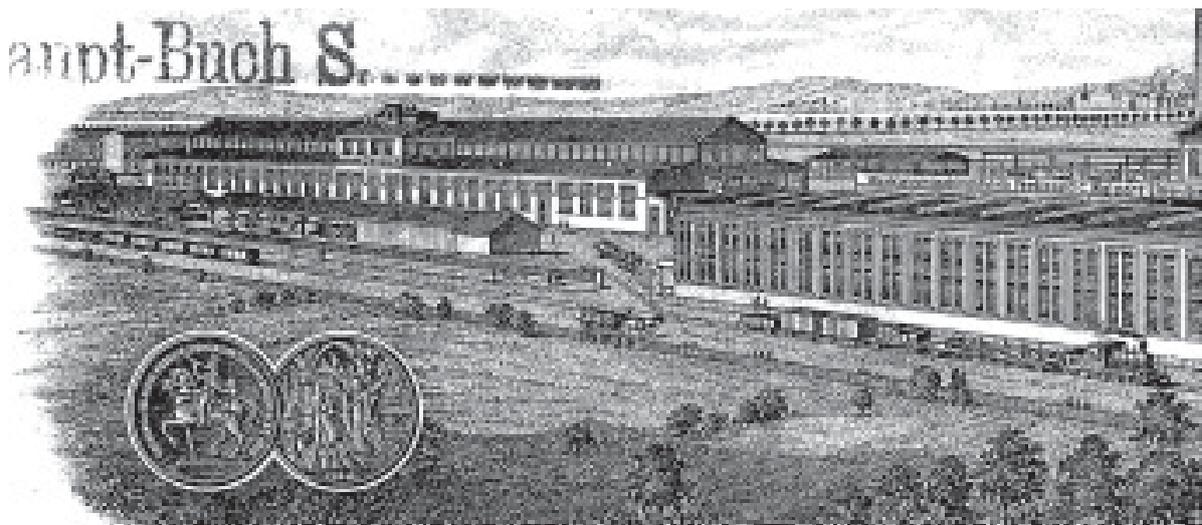
Das Tiefbauamt ermittelte hierfür einen Betrag von 21 300 M (Straße 6255 M, Gleis 14 160 M, Abrundung 885 M). Die damals zur Trassierung anstehende Straße A ist die heutige Weipertstraße. Dabei ergab sich zusätzlich ein betriebliches Problem: Das Anwesen der Firma Boie lag wie das übrige Gelände rechtwinklig zum projektierten Stammgleis II an der Weipertstraße. Um die geplanten Fabrikanlagen zu erreichen, mussten deshalb Drehscheiben oder Schiebebühnen ins Stammgleis eingebaut werden. Da aber Drehscheiben nicht nur teurer waren, sondern zudem den Betrieb auf dem Stammgleis erschweren würden, wurde vom Tiefbauamt ein Gutachten der Königlichen Staatseisenbahnen eingeholt.

Eisenbahn-Baurat Ernst August Heinrich Neuffer sprach sich dennoch für Drehscheiben aus; gleichzeitig regte er an, die Straße A (Weipertstraße) vorerst nur auf 7,5 m Breite anzulegen und Schienenoberkante und Straßenoberfläche bündig zu gestalten, so dass Fuhrwerke über die Schienen fahren könnten. Dies verringerte den Aufwand für die Straße beträchtlich; auch das Verlegen der Gleise wurde günstiger, da die Oberbaumaterialien nur 5100 M kosten würden.

Schon im September wurde das Gesuch der Stadt um Einrichtung des Stammgleises II ab km 0+961,6 des Stammgleises I von der Königlichen Generaldirektion durch Erlass vom 13. September 1899 positiv beschieden.¹²⁰ Mit einer Rechtsweiche wurde das Gleis in südlicher Richtung verlegt.

¹¹⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1479 vom 14.08.1902

¹²⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 82 vom 16.01.1900



Zu einer florierenden Firma gehörte bis in die 1930er Jahre ein beachtlicher Gleisanschluss; auf vielen Briefköpfen – wie hier bei der Firma Ferdinand C. Weipert um 1930 – wurden dabei sowohl die Bauten als auch die Schienenfahrzeuge stark übertrieben dargestellt.

Das Stammgleis II war auch für das neu zu erstellende Gaswerk nützlich; allerdings mussten Weipertstraße und das Gleis vom Anwesen Boie an verlängert werden. Dabei war nach dem Anschluss Boie eine Weiche vorgesehen, um die Drehscheibe zu umfahren. Angesichts der Vorteile – alleine wegen der Zufuhr der Baumaterialien für das neue Gaswerk – genehmigte der Gemeinderat die Arbeiten gemäß einem Voranschlag von 9800 M. Auch die in die Weipertstraße einzulassende Drehscheibe mit einem Durchmesser von 5,3 m wurde genehmigt und für 2350 M von der hiesigen Firma Julius Wolff (später Kranen-Wolff) bezogen.

Wie beim Stammgleis I in der Salzstraße führte auch hier die Firma Merkle aus Neckarsulm die Oberbauarbeiten durch. Für die Zufuhr der Schottersteine in Eisenbahnwagen wurde die sonst übliche Überfuhrgebühr von 40 Pf je Waggon erlassen, „da sämtliche Materialien zu städtischen Zwecken Verwendung finden“.

Ablehnend zeigte sich dagegen die Stadtverwaltung beim Antrag der Lederfabrik Victor, in die Damm- und Weipertstraße eine Drehscheibe einbauen zu dürfen, da dadurch auch städtisches Eigentum tangiert worden wäre; man habe bisher „nicht gute Erfahrungen bei einer notwendigen Räumung gemacht“. Dennoch wurden die Anlagen der Firma Victor an der Weipertstraße 1924 erweitert, wobei zwei Gleise mit einem „Drehwinkel“¹²¹ verbunden wurden.

¹²¹ Im Gegensatz zur Drehscheibe, auf der Wagen und Lokomotiven um 360 Grad gedreht werden können, war ein Drehwinkel nur für eine Teildrehung vorgesehen.

Betriebsstörungen

Nachdem der Verkehr auf dem Industriegleis merklich zugenommen hatte, wurde es notwendig, für „Sicherheit, Zucht und Ordnung an den Gleisanlagen“ zu sorgen. Der Gemeinderat beschloss deshalb, den Straßenwärter Johann Georg Waldvogel mit den Aufgaben eines Bahnwärters zu betrauen.¹²² Dass er bei seiner Tätigkeit auch hoheitliche Aufgaben wahrzunehmen hatte, zeigt der Beschluss des Gemeinderats, ihn durch das Stadtpolizeiamt vereidigen zu lassen. „Die polizeilichen Anordnungen, sofern sie das Industriegleis betrafen, wurden bereits publiziert“, heißt es im Ratsprotokoll.

Großes „Medieninteresse“ weckte ein Vorfall vom 17. Dezember 1897: Durch eine falsche Weichenstellung durch den städtischen Bahnwärter Johann Georg Waldvogel fuhr eine Rangierabteilung in das Magazingebäude der städtischen Pumpstation, das dabei teilweise demoliert wurde. Auch zwei Wagen der Bahn und ein Rollwagen des Salzwerks wurden beschädigt. Wie die Neckar-Zeitung am 19. Februar 1898 berichtete, lag der Gesamtschaden bei 2214 M, wobei der „Versicherungsverein“ einen Teil der Kosten abdeckte. Da der Weichenwärter keinen Ersatz leisten konnte, wurde der Aufwand aus Restmitteln des Haushalts entnommen.

Für Waldvogel war die Sache damit aber noch nicht erledigt: Durch ein rechtskräftiges Urteil des Heilbronner Landgerichts vom 31. März 1898 wurde er wegen „eines Vergehens der Gefährdung eines Eisenbahntransports zu der Gefängnisstrafe von 3 Tagen verurteilt“. Dagegen zeigte sich die Stadtverwaltung gnädig. Waldvogel wurde wegen seines geringen Jahresgehalts von 950 M nicht zum Regress herangezogen.

Etwas mehr als sechs Jahre später stand im Gemeinderat ein weiterer Rangierunfall auf der Tagesordnung.¹²³ Durch eine falsche Weichenstellung war es am 19. November 1903 zu einem Auffahrunfall gekommen, wobei an einem „Wagen voll Cementröhren“ für die Firma Heinrich Gültig ein Schaden von 20 Mark entstand. Dabei traf den Bahnhofaufseher Maisack und wiederum den Städtischen Wärter Waldvogel „gleiches Verschulden“. Der eine hatte „eine Weiche in der Weipertstraße, die er nicht zu bedienen hatte, umgestellt, und der andere die bereits geschehene Umstellung nicht beachtet.“ Da der Schaden verhältnismäßig gering war, und der Wärter Waldvogel ein „tüchtiger und fleißiger Mann sei“, empfahl das Tiefbauamt dem Gemeinderat, die Kosten „auf die Stadtkasse zu übernehmen“. „Der Gemeinderat beschließt demgemäß“. So steht's im Protokoll.

Kaum erwähnenswert scheint ein Unfall des Stationsarbeiters Peter Benz, der am 17. Juni 1906 durch zwei scheuende Pferde des Jakob Lörz aus Gemmingen verletzt worden war. Die Ersatzpflicht der Eisenbahnbetriebskrankenkasse und

¹²² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2113 vom 12.11.1891

¹²³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 217 vom 02.04.1904



Noch 1992 befuhren solche stark ausgelasteten Rangierfahrten das Stammgleis I an der Salzstraße.

der „Personenschaden“ am elf Tage dienstunfähigen Rangierer Benz betragen 35 M 35 Pf. Dabei ging es aber um die Frage, von wem die Schadensansprüche befriedigt werden mussten: Einen Schadensersatz in Höhe von 22 M 60 Pf wollte die Bahn nicht übernehmen, da die Stadt nach dem Vertrag von 1893 zu haften habe. Ebenso lehnte die Versicherung der Stadt die Übernahme der Kosten ab. Obwohl man zunächst keinen Präzedenzfall schaffen wollte, nach welchem bei späteren größeren Beträgen dieser als Musterbeispiel herangezogen werden könnte, übernahm die Stadt nach Einholung eines Rechtsgutachtens dennoch die Kosten; der Unfall veranlasste jedoch das städtische Revisorat, die Haftpflicht bei der Industriebahn neu zu regeln.

Die Stadt hatte bislang einen Vertrag mit dem Allgemeinen Deutschen Versicherungsverein in Stuttgart, der bis Oktober 1914 Gültigkeit hatte.¹²⁴ Die Prämie betrug 212 M 50 Pf pro Jahr. Dafür vergütete die Versicherung bei Sachschäden 75 % der Schadenssumme bis zur Höhe von maximal 5000 M, bei Personenschäden 90 % bis maximal 300 000 M.

Der Unfall von Benz hatte jedoch gezeigt, dass die Stadt durch ihren Vertrag mit der Eisenbahnverwaltung eine über die gesetzliche Haftpflicht hinausgehende Haftung auferlegt war – sie musste für alle Schäden, die den Mitarbeitern der Bahn beim Befahren der Industriegleise zustießen konnten, aufkommen. Andererseits konnte die Stadt bei Unfällen auf den Anschlussgleisen bei den Besitzern einen Rückanspruch geltend machen. Es war demnach neben der gesetzlichen

¹²⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 610 vom 25.03.1909

Haftung eine Haftung für den Vertrag zwischen Bahn und Stadt notwendig, welcher von der Versicherung für die doppelte Prämie von 425 M angeboten wurde.

Nach schwierigen Verhandlungen kam eine Kollektiv-Versicherung für Stadt und Anschließter zustande; die Stadt musste dafür eine jährliche Prämie von 354 M 50 Pf aufbringen. Die Versicherung deckte Personenschäden zu 100 %, Sachbeschädigungen zu 80 %. Beim „Zusammenstoß mit einem Personenzug der Hauptbahn“ waren 90 % festgelegt.

Konkurrenz durch die Neckarschifffahrt

Schon 1902 hatte die Kettenschleppschifffahrt das Gesuch um Errichtung einer Verladeanlage im Kleinäulein an den Gemeinderat der Stadt Heilbronn gerichtet und dabei angeboten, einen erforderlichen Dampfkran auf eigene Kosten zu beschaffen. In den Jahren 1906 und zuletzt 1914 wurde der Antrag erneut eingereicht. Zweck dieser Anlage sollte sein, Kohlen auf dem Wasserwege günstiger als mit der Bahn nach Heilbronn zu befördern, wobei besonders an die Belieferung des Gaswerks gedacht war. Die geplante Verladestelle sollte deshalb längs der Dammstraße (heute zugeschütteter Neckararm im Verlauf der Mannheimer Straße) errichtet werden. Die Kohlen würden von dort in Waggons auf den Gleisen der städtischen Industriebahn den Betrieben zugeführt werden. Für das Gaswerk war die Versorgung mit einer Elektrohängebahn angedacht.

Nach umfangreichen Berechnungen und Kalkulationen, aber auch wegen der Zurückhaltung der Industrie, teilte der Gemeinderat der Schleppschifffahrt mit, „daß die Pläne über die hiesigen Hafenanlagen solche durchgreifenden Aenderungen vorsehen, daß ihrem Wunsch auf Erstellung einer Verladeanlage im Kleinäulein jetzt unmöglich entsprochen werden kann.“¹²⁵

Mehrere Jahre später wurden in der Nähe des angedachten Geländes doch noch Kohlen entladen: Die Firma Kohlen-Kress hatte hier eigens eine Anlande mit Krananlage geschaffen. Das Grundstück mit Gleisanschluss befand sich bis Ende der 1970er Jahre zwischen dem Bauhof des Wasser- und Schifffahrtsamts und dem ehemaligen Lagergebäude der Firma Kaiser's Kaffee.

Grundstückserwerb durch die Stadt

Nicht jeder der Grundstückseigner im Kleinäulein war bereit, seine Grundstücke für das Industriegleis der Stadt zu verkaufen. Dagegen nutzten andere die Gunst der Stunde, um mit möglichst hohen Forderungen Gewinn zu erzielen. Besonders

¹²⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 448 vom 25.02.1914

die Königliche Domänenverwaltung trat dabei hervor, die 1886 für eine für den Gleisbau benötigte Fläche (Parzelle 2460) von 17,96 Ar einen Betrag von 4800 M je Morgen forderte.¹²⁶ Außerdem sollten die auf der abzutretenden Fläche stehenden Obstbäume mit 84 M vergütet und zwei neue Zufahrten über die künftige Bahnlinie geschaffen werden. Diese Forderung war dem Gemeinderat allerdings zu hoch, zumal dem Nebenanlieger Chr. Drauz nur 4000 M je Morgen angeboten worden waren. Dabei wurde besonders betont, dass „von der Stadt sogar mit Recht erwartet werden könne, daß der Staat dem gemeinnützigen Unternehmen einiges Entgegenkommen zeigt, bei den Privatbesitzern wird große Unzufriedenheit entstehen, wenn die Stadt dem Staat einen höheren Preis als ihnen bezahlen würde“.¹²⁷ Schließlich war das Staatseigentum für die Anlage einer größeren Fabrik bestens geeignet, wobei später mit einer Wertsteigerung gerechnet werden konnte.

Letztendlich kam es zur Einigung: Es wurden 4000 M je Morgen festgelegt mit dem Zusatz, dass auch die Nebenanlieger mit diesem Preis entschädigt würden. Für die Obstbäume wurden 61 M bezahlt. Der Handelsgärtner Müller erhielt dagegen für seine bereits angelegten Grundstücke 8000 M je Morgen.

Andere mit der Kaufsumme nicht einverstandenem Privateigentümer, die wohl die Notwendigkeit der Abtretung anerkannt hatten, wurden lapidar auf den Rechtsweg verwiesen. Dagegen verpflichtete sich die Stadt, eine Auffahrtsrampe zu den Grundstücken zu errichten und den Zufahrtsweg von der Dammstraße zur Bahnanlage und dem Verladeplatz zu verbreitern.¹²⁸

Die Stadt brachte für den Grunderwerb zur Industriebahn bis September 1889 insgesamt 54 919 M 01 Pf auf.¹²⁹ Von der Königlichen Kreisregierung wurde die Übernahme dieser Kosten auf den Grundstock der Stadtpflege allerdings vorerst nicht genehmigt, da eine Rentabilität der Industriebahn zunächst nicht nachgewiesen werden konnte.

Am 28. Januar 1904 forderte der Bürgerausschuss die Stadt auf, im Industriebezirk Kleinäulein an Grundstücken zu erwerben, „was zu mäßigen Preisen zu bekommen sei“. Damit sollte ungesunden Spekulationen die Spitze gebrochen werden. Durch Entgegenkommen der Stadt war es so möglich, den Industrieunternehmen, die hier ansiedeln wollten, günstige „Quartiere“ zur Verfügung zu stellen. Dies betraf besonders das Gebiet entlang der neu angelegten Salzstraße.

Bis zum Jahresbeginn 1907 wurden von der Stadt 34 Grundstücke mit einer Gesamtfläche von 9 ha 82 a 54 m² zum Preis von 87 949 M 28 Pf erworben. Auch

¹²⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1878 vom 25.11.1886

¹²⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2004 vom 10.12.1886

¹²⁸ Es bestand zu dieser Zeit ein schienengleicher Übergang von der Dammstraße zum Kleinäulein über die Streckengleise Richtung Weinsberg und Neckarsulm – Stellwerk 10. Dieser Übergang wurde mit dem Bau der Mannheimer Straße aufgelassen.

¹²⁹ Ratsprotokoll Stadt Heilbronn Nr. 1618 vom 12.09.1889

1909 konnte die Stadt weitere 4 ha 64 a 26 m² für insgesamt 66 490 M 42 Pf (1 M 34 Pf je m²) erwerben. Beim Verkauf wurden dann 3,50 M je m² erzielt.¹³⁰

Im Januar 1909 wollte auch die Lederfabrik Victor ein Gelände an der Austraße erwerben. Für den Aufwand für Zufahrtsstraße und Gleisanschluss wurde vom Tiefbauamt ein Betrag von ca. 17 500 M ermittelt. Später fand die Firma Victor jedoch ein Domizil an der Weipertstraße (Stammgleis II).

Selbst bis in die Jahre des Ersten Weltkriegs hinein bemühte sich die Stadt um Ankauf von weiteren Gewerbeflächen im Industriebezirk. Auch Verkäufe an Interessenten wurden selbst im Krieg getätigt.

Neuregelung der Nutzung des Industriegleises

Nachdem das Industriegleis in den folgenden Jahren zunehmend frequentiert wurde und zusätzliche Anschließer gefunden waren, wurde zwischen Bahnverwaltung und Stadt am 26. Oktober 1893 ein neuer Vertrag über die „Gleisverbindung vom Bahnhof Heilbronn zu dem Fabrikdistrikt Kleinäulein u. die Herstellung u. Benutzung weiterer Anschlüsse an die Anschlußanlage neben dem Staatsbahngleis“ ratifiziert.

Von den Firmen, die das Anschlussgleis nutzten, wurde eine Unterwerfungserklärung verlangt – es waren dies die Anschließer August Kress, J. Weipert & Söhne, Heilbronner & Cie, W. M. Wolf AG und das Städtische Wasserwerk. Diese hatten die Güter nach Ankunft auf dem Bahnhof sofort zu übernehmen, damit die Überfuhr ins Kleinäulein nicht verzögert würde. Für die Städtischen Gas- und Wasserwerke übernahm dies Gottlieb Längle, Buchhalter beim Güterbeförderer Wilhelm Wüst. Pro Waggon erhielt er eine Vergütung von 5 Pf.

Auch die Überfuhrgebühren wurden neu festgelegt und sofort in Vollzug gesetzt. Dabei wurden die Entfernungen von der Übergabestelle zu den Werken mehr berücksichtigt. Für den ersten Kilometer wurde eine Mark, und für jeden weiteren Kilometer 20 Pf festgelegt. Die Firma Weipert musste so statt 2 M nur noch 1,20 M bezahlen, die Pumpstation statt 2,50 M nur noch 1,50 M je Waggon vom Kleinäulein bis zu den „Anstellgleisen“.

In Bezug auf die Verkehrsentwicklung konnte die Stadt mit einer weiteren Zunahme aufwarten: Im Lauf des Jahres 1893 wurden bereits 2260 Wagen überstellt. Trotzdem machte sie keine weiteren Zugeständnisse an die Anschließer; das Tiefbauamt hoffte auf weitere Zunahme, wenn der Salzwerkanschluss vollendet sei. Rabatte, je nach Frachtvolumen, wären dann denkbar.

¹³⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 226 vom 04.02.1909

Auch die folgenden Jahre brachten steigende Nutzungszahlen, und im Haushaltplan 1897 standen der Position „Einnahmen Industriebahn“ mit Überfuhrgebühren in Höhe von 5500 M nur 4380 M Ausgaben gegenüber. Für das Jahr 1902 wurde im Haushaltplan bereits ein Überschuss von 4100 M in Ansatz gebracht.

Oberbürgermeister Paul Hegelmaier konnte sich deshalb anlässlich der „Beerdigung“ der neuen Mitglieder des Gemeinderats am 2. Januar 1902 rechtfertigen: „Es ist nun auch seiner Zeit die Industriebahn im Kleinäulein ausgeführt worden, sowie die Gründung des Industrieviertels, nur wurden auch hier von verschiedenen Seiten Bedenken erhoben, daß der Aufwand zu hoch sei und dort keine Entwicklung in Aussicht gestellt sei. Aber die Thatsachen haben diesen Befürchtungen widersprochen.“¹³¹

Die Rentabilität der Industriebahn und der Streit um die Überfuhrgebühren

Eine Rentabilitätsrechnung der Industriebahn durch das städtische Revisorat im Jahr 1906 ergab einen jährlichen Reinertrag von 2824 M (2,85 % des Anlagekapitals von 99000 M); dagegen musste die Stadt für „ihre Anlehen“ 3,5–4,0 % aufbringen.

Die Stadt, so wurde in der Gemeinderatssitzung am 11. Oktober 1906 mehrfach vermutet, setze zu Gunsten des Staates Geld zu, die Eisenbahn dagegen würde nicht nur ihre Auslagen voll ersetzt bekommen, sondern hätte zudem einen „Reinertrag an diesen Überfuhrgebühren“. Schließlich, so wurde betont, würde das städtische Industriegleis auch zur kostenlosen Entlastung der Staatsbahnhöfe beitragen und die „kräftige Entwicklung der hiesigen Industrie“ wäre auch im staatlichen Interesse gelegen. Also wurde beschlossen, die Bitte an die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen zu richten, dass im „Hinblick auf die bisher von der Stadtverwaltung für das städtische Industriegleis gebrachten nicht unerheblichen Opfer“ eine „angemessene Ermäßigung“ der Überfuhrgebühren gewährt werde.¹³²

Nach der damaligen Gepflogenheit verhältnismäßig spät lehnte die Königliche Generaldirektion, wie zu erwarten war, dieses Ansuchen ab.¹³³ Als Begründung wurde die Zunahme des Verkehrs auf der Industriebahn angegeben, womit auch eine Steigerung der Kosten verbunden sei.

¹³¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1 vom 02.01.1902

¹³² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2535 vom 11.10.1906

¹³³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 469 vom 07.03.1907

Auch in der Sitzung vom 21. Mai 1909 wurden im Gemeinderat wieder einmal die hohen Überführungskosten als Hindernis für die Ansiedlung neuer Firmen im Kleinäulein angeführt. Nicht nur deshalb, sondern sicher auch wegen des Ersuchens der Gleisanschließer im Kleinäulein, hatte Oberbürgermeister Dr. Göbel mit Vertretern des Handels und der Industrie in Stuttgart am 30. Januar 1909 eine Besprechung mit dem Vorstand der Königlichen Generaldirektion Karl von Stieler.¹³⁴

Im daraus folgenden Erlass bedauert die Königliche Generaldirektion, die Wünsche um Aufhebung oder zumindest Ermäßigung der Überfuhrgebühr nicht berücksichtigen zu können. Die Gebühren, so wurde betont, seien im „ganzen Bereich der württ. Eisenbahnverwaltung einheitlich geregelt. Eine Änderung zu Gunsten einer einzelnen Stadt erscheint daher an sich schon ausgeschlossen“ und sei wegen der „ungünstigen Finanzlage des Staates“ auch nicht zu erwarten.

Nach den bestehenden Grundsätzen betrug die städtische Gebühr für eine Entfernung von einem Kilometer eine Mark und für jeden weiteren Kilometer 20 Pfennig. Eine Reduzierungsmöglichkeit sah man nur bei größeren Gütermengen, wobei ab 300 Wagenladungen pro Jahr ein Rabatt von 25 Pf je Wagen gewährt werden könnte. Von den 1908 am Verkehr ins Kleinäulein beteiligten 88 Firmen¹³⁵ kamen acht dafür in Betracht; von folgenden Firmen konnte beispielsweise eine Reduzierung erreicht werden: Brüggemann 126 M (804 Wagen), Gaswerk 240 M (1118 Wagen), J. Weipert und Söhne 401 M (1907 Wagen).

Nachdem aber ab 1910 ein besseres Betriebsergebnis der Industriebahn erreicht werden konnte, hielt der Bauausschuss den Zeitpunkt für eine Ermäßigung der städtischen Überfuhrgebühren für gekommen.¹³⁶ Man sei bei der Stadtverwaltung immer davon ausgegangen, dass „die Industriebahn nicht als Einnahmequelle für die Stadtkasse geschaffen worden sei“. Zum Bedauern des Vorsitzenden wurde der Antrag vom Gemeinderat jedoch abgelehnt.

„Abfertigungshilfsmittel“

Die starke Verkehrsentwicklung machte 1912 sowohl eine Gleiswaage als auch ein Lademaß im „Industriebahnhof“ notwendig. Es gab nämlich „Unzuträglichkeiten und Störungen im Dienstbetrieb, dass bei Anständen¹³⁷ entweder die Ladung vom Hauptbahnhof nach dem Kleinäulein zurückgeführt oder die Versender die

¹³⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1198 vom 21.05.1909

¹³⁵ Die meisten dieser Firmen benutzten nur die Freiladegleise.

¹³⁶ Bei Annahme einer Verzinsung des Anlagekapitals von rund 100 000 M von 3,5 % und einer Abschreibung von 2 % war ein Überschuss vorhanden; StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 829 vom 29.03.1912

¹³⁷ Überschreitung des Lademaßes, Überladung der Wagen

Anstände auf dem Hauptbahnhof beseitigen mussten“.¹³⁸ Am 30. November 1911 kam es deshalb zu einem Nachtrag des Vertrags vom 26. Oktober 1893 über den Bau und Betrieb des städtischen Industriegleises.

Die Königliche Eisenbahnbauinspektion hatte eigens eine Gaszuleitung für die Beleuchtung der Gleiswaage eingebaut. Allerdings war der Verbrauch von jährlich 4,5 m³ Gas recht bescheiden, da nur von einer monatlichen Gesamtbrennzeit von 2 Stunden ausgegangen wurde. Die Eisenbahn zahlte hierfür eine Jahrespauschale von 75 Pf, die Stadt hingegen verpflichtete sich in einem Vertrag, das Gas zu liefern, während die Eisenbahn die Instandhaltung übernahm.¹³⁹

Dagegen wehrte sich die Eisenbahnverwaltung auch weiterhin dagegen, das Kleinäulein als Rangierbahnhof in den Bahnhofsbetrieb einzugliedern und in den „Tarifpunkt“ Heilbronn Hbf einzuschließen – damit wäre die Überfuhrgebühr weggefallen. Bei weiterer Verkehrszunahme wollte die Bahn jedoch „in ihrem eigenen Interesse eine weitere Erleichterung einführen“.

¹³⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2527 vom 28.09.1911

¹³⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 3334 vom 04.12.1913

Die Personenbeförderung

Um die Industriebahn attraktiver zu machen, hatte Oberbürgermeister Paul Hegelmaier bereits am 6. Februar 1890 angeregt, dass die Bewohner des nördlichen Stadtteils diese Bahn unter möglichst günstigen Bedingungen nutzen könnten. Obwohl die Eisenbahnverwaltung in früheren Verhandlungen von einer reinen Güterbahn ausgegangen war, hoffte man seitens der Stadt nun auf ein Entgegenkommen. Oberbürgermeister Hegelmaier wollte mit diesem Vorschlag wohl den Beschäftigten des Salzwerts und künftig angesiedelter Betriebe den langen Anmarsch von der Stadt zur Arbeitsstelle ersparen. Außerdem hoffte er, dass durch den Anschluss der Salzwertbahn nach Neckarsulm eine durchlaufende Industriebahn geschaffen werden könnte – heute verfolgt man mit der Stadtbahn in Richtung Norden das gleiche Ziel.

Beim Bau der elektrischen Straßenbahn in Richtung Sölmertor wurde daran gedacht, diese ins Industriegebiet weiterzuführen, wobei der damals bestehende Straßenübergang¹⁴⁰ über die Gleise der Strecke Heilbronn–Jagstfeld beim Posten 67 benutzt werden sollte.

Als im Jahr 1902 anlässlich einer Arealabtretung¹⁴¹ der Stadt an die Königliche Eisenbahnverwaltung letztere den Plan mit der bereits eingezeichneten Straßenbahnlinie zu Gesicht kam, wurde man bei der Königlichen Bauinspektion in Jagstfeld sogleich „hellhörig“ und sandte ein Schreiben an die Stadtverwaltung: „Zu der im Plan angedeuteten späteren Verlängerung der Straßenbahn in der Salzstraße und Ueberschreitung der beiden Hauptbahngleise nach Jagstfeld durch dieselbe im Niveau ist der Gemeinde zu bemerken, dass die Ueberschneidung der zweigleisigen Hauptbahn im Niveau durch die Straßenbahn nicht zugelassen werden kann.“¹⁴²

Am 21. September 1905 wurde die Neckargartacher Brücke feierlich eingeweiht, welche die damals noch selbständige Gemeinde mit dem neuen Industriebezirk verband.¹⁴³ Das Ereignis war von großer Wichtigkeit und wurde deshalb entsprechend gefeiert. Um den vielen und sicher prominenten Gästen den Weg von der Brücke zur Stadt zu erleichtern, stand „um 4 Uhr“ ein „Extrazug zur Rückbeförderung“ auf dem Industriegleis des Salzwertbereichs bereit. Die Königliche Eisenbahn Betriebs-Inspektion war zur Durchführung dieser Fahrt allerdings

¹⁴⁰ Heute Unterführung beim Haltepunkt Heilbronn-Sölmertor

¹⁴¹ Dabei wurde auch eine Entschädigung für Rebstöcke gezahlt. Die Heilbronner Rebfläche erstreckte sich demnach bis über die Neckarsulmer Straße.

¹⁴² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1577 vom 11.9.1902; eine ähnlich starre Haltung nahm die K. Eisenbahnverwaltung später beim Bahnübergang Sonnenbrunnen in Böckingen ein.

¹⁴³ Dank des Salzwerts konnte ein Großteil der Baustoffe über das Industrie- und Salzwertgleis befördert werden.



Endhaltestelle der Straßenbahn vor dem Bahnübergang am Sülmertor Anfang der 1950er Jahre – als der Personenverkehr im Kleinäulein längst eingestellt war.

nur unter der Bedingung bereit gewesen, dass die Stadt die gesamte Haft- und Ersatzpflicht gegenüber der Eisenbahn übernahm. Die Stadt hatte deshalb mit dem Allgemeinen Deutschen Versicherungsverein eine entsprechende Versicherung abgeschlossen; die Höhe der Prämie betrug 25 Mark.

Bei den allgemeinen Festlichkeiten wurde dann nicht nur das Industriegebiet Kleinäulein als „Stadt der Zukunft“ bezeichnet, vielmehr wurde vom Oberamtmann Wilhelm Lang auch die Hoffnung ausgedrückt, dass „die industrielle Tätigkeit der Stadt sich noch besser entwickeln werde, wenn die elektrische Bahn den Verkehr zwischen Brücke und Bahn vermitteln werde“. Diese Hoffnung hat sich dann allerdings nicht so erfüllt, wie es sich der Oberamtmann sicher vorgestellt hatte: Die „elektrische Bahn“ wurde nicht durch das Industriegebiet zur Brücke geführt, sondern erst im Jahre 1928 als Straßenbahn auf der anderen Neckarseite bis in die Ortsmitte von Neckargartach angelegt.

Dampfstraßenbahn oder gleislose Rundbahn?

Den bürgerlichen Kollegien von Neckargartach war es schon früh ein Anliegen, eine Straßenbahn nach Heilbronn zu erhalten. Optimal wäre eine Führung über die Neckargartacher Brücke und durch das Industriegebiet in die Heilbronner Innenstadt gewesen. Ein dementsprechendes Schreiben an die Stadt Heilbronn wurde bei der Sitzung des Gemeinderats am 21. Juli 1904 besprochen, wobei vom Tiefbauamt berichtet wurde, dass „kein Anstand vorliege, das Straßenbahngleis nächstes Frühjahr in den neuen Straßenkörper der Salzstraße einzulegen“.¹⁴⁴ Diese Linienführung (wobei auch ein „Pendelbetrieb“ auf der Salzstraße vorgesehen war) wurde vom Gemeinderat der Stadt Heilbronn befürwortet, scheiterte allerdings nicht allein wegen der Überquerung der Hauptbahngleise am Haltepunkt Sölmertor.

Als drei Jahre später die Gemeinde Neckargartach die Stadt um Mitfinanzierung einer Straßenbahn auf dem linken Neckarufer bat¹⁴⁵, sah man in Heilbronn die Pläne der vom Gemeinderat vorgesehenen Bahn tangiert und befürchtete dadurch einen Rentabilitätsverlust der Heilbronner Linie: „dass die Durchführung der Straßenbahn von der Neckarbrücke bis zur Krahenstraße nach Neckargartach für die Stadt nicht von Vorteil wäre, wogegen die Linienführung durch die Salzstraße – auch als Inselbetrieb westlich des Bahnübergangs am Sölmertor – als ein Bedürfnis bezeichnet werden könne, denn in einen Industriebezirk gehöre mit Rücksicht auf die daselbst verkehrenden Personen eine Straßenbahn“.¹⁴⁶ Der Vorsitzende bemerkte dazu noch, dass – sofern die Straßenbahnverwaltung eine Garantie verlange – „die Leistung einer solchen seitens der Stadt mit einer gesunden Gemeindepolitik wohl vereinbar wäre“.

Auch Mitglieder des Gemeinderats äußerten sich ähnlich positiv: „Das Verkehrsmittel wäre auch eine Wohltat für die in Heilbronn beschäftigten Arbeiter, welche dann in der Lage wären, ihr Mittagsbrot zu Hause (in Neckargartach) einzunehmen“. Gemeinderat Schäffler sagte, „er sei dafür, sich der Gemeinde Neckargartach gegenüber nicht bloß mit der Betätigung einer platonischen Liebe zu begnügen, sondern seitens der Stadtgemeinde selbst für die Herstellung des wichtigen Verkehrsmittel nach Kräften einzutreten“. In dieser Sitzung wurde erstmals auch die Nutzung des Industriegleises für die Straßenbahn angesprochen, wobei von einem elektrischen Betrieb ausgegangen wurde. Die Kosten für diese Einrichtung wurden mit 100 000 M (4 Wagen, Leitung, Schuppen) angegeben.

Als Zwischenlösung befasste man sich aber auch mit einer „gleislosen Rundbahn“, welche von der Heilbronner Neckarbrücke über die chemische Fabrik

¹⁴⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1466 vom 21.07.1904

¹⁴⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1081 vom 02.05.1907

¹⁴⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1466 vom 21.07.1904

Wohlgelegen–Neckargartach–Neckargartacher Brücke–Industriegebiet wieder zur Neckarbrücke geführt werden sollte. Von der Firma Schiemann aus Wurzen lag bereits eine Kostenberechnung dafür vor. Hiernach sollte bei täglich 800 Fahrgästen und einem Fahrpreis von 10 Pf (Arbeiter 5 Pf) ein Erlös von 24 250 M erzielt werden.¹⁴⁷

Wenige Wochen zuvor hatte auch das Salzwerk die „Einrichtung der Personenbeförderung auf dem Industriegleis“ vorgeschlagen und eine Übernahme der Personenbeförderung durch das Salzwerk mit Lokomotiven und Personenwagen angeregt, wobei vom Salzwerk auch die Rangierarbeiten im Industriegebiet ausgeführt werden sollten – dabei erhoffte sich das Salzwerk auch eine Ermäßigung der Überfuhrgebühren. Als Alternative wurde eine Personenbeförderung mit Triebwagen ohne Rangiertätigkeit in den „Pausen welche vom Rangierverkehr freigelassen werden“ benannt.¹⁴⁸

Bei den lokbespannten Zügen war dabei eine Fahrt vom Haltepunkt Sülmertor bis zur Neckargartacher Brücke vorgesehen, während bei Triebwagen mit Benzinmotor eine Überquerung der Brücke in Aussicht genommen wurde.

Aussicht auf den „Lokalzugdienst“

Nachdem der Landtagsabgeordnete Karl Betz in der Gemeinderatssitzung am 15. April 1908 die Bereitschaft der Eisenbahnverwaltung für eine Nutzung des Industriegleises für den Personenverkehr angekündigt hatte und einige Presseerklärungen ebenso positiv berichteten, konnte im Gemeinderat am 20. September 1908 Näheres über die Nutzung des städtischen Gleises mit Triebwagen erfahren werden.¹⁴⁹ Der städtische Bauausschuss, mehrere Firmeninhaber im Kleinäulein, der Straßenbahndirektor und der Schultheiß von Neckargartach hatten sich zu einer Besprechung mit der Eisenbahnverwaltung zusammengefunden.

Die Eisenbahnverwaltung zeigte sich „geneigt, auf dem der Stadtgemeinde gehörenden Industriegleis im Kleinäulein einen Lokalzugdienst mittels Triebwagen von der Dammstraße¹⁵⁰ bis nach Neckargartach einzurichten, wenn das Gleis zu diesem Zweck von der Stadt Heilbronn auf ihre Kosten bis Neckargartach verlängert wird.“ Die gesamte Gleisanlage müsste zusätzlich für den Personenverkehr nutzbar ausgebaut werden. Die Betriebsführung würde dabei „auf Rechnung und Gefahr der Stadtgemeinde“ von der Eisenbahn übernommen werden.

¹⁴⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1359 vom 31.05.1907

¹⁴⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1081 vom 2.05.1907

¹⁴⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1974 vom 20.08.1908

¹⁵⁰ Beim jetzt nicht mehr vorhandenen Bahnübergang in der Verlängerung der Dammstraße, auf der westliche Seite der Strecke Heilbronn–Neckarsulm.

Die Stadt erklärte sich bereit, die 1700 m Gleis über die Brücke bis nach Neckargartach herzustellen, wobei Kosten in Höhe von 58 000 M angenommen wurden. Wegen der Haftpflicht wurde von der Versicherungsgesellschaft eine Offerte erwartet.

Im Gemeinderat war man ob dieser Aussicht recht euphorisch und regte an, Züge direkt vom Hauptbahnhof oder sogar von Lauffen ins Kleinäulein durchfahren zu lassen. Oberbürgermeister Dr. Göbel dämpfte aber die Erwartungen: „Dies sei gegenwärtig ausgeschlossen, man müsse nehmen was geboten ist und das Weitere der Zukunft überlassen“.

Obwohl anfangs die Weiterführung der Züge als aussichtslos bezeichnet wurde, wurde in einer Stellungnahme der Königlichen Eisenbahnbausektion vom 19. Januar 1914 wegen der Erweiterung der Gleisanlagen im Hauptbahnhof angesichts „der Einführung der Grossschiffahrt auf dem Neckar“ der Verkehr zum Hauptbahnhof zumindest angedeutet: „Der Anschluss mit besonderem Gleis am Güterschuppen, für Neckargartacher Personenzüge an ein Bahnsteiggleis wird in Frage kommen.“¹⁵¹ In einem Plan vom 12. Mai 1922 ist dieses „besondere Gleis“ auch eingezeichnet.¹⁵²

Die Neckargartacher Brücke als besondere Hürde

In der Zeit der Planung hat man in Neckargartach bestimmt auch vernommen, dass die Einrichtung eines eigenen Bahnhofs, wobei die Überquerung der Neckargartacher Brücke Voraussetzung war, doch nicht so einfach war. 105 Schulkinder aus Neckargartach und dem Industriegebiet machten deshalb in einer Unterschriftenaktion Druck und baten die Stadt um baldige Einführung des Triebwagenverkehrs. Die Akten gingen an die Ministerialabteilung für den Straßen- und Wasserbau. Diese hatte nämlich ihren untergeordneten Behörden mit Erlass vom 26. September 1908 eine ablehnende Haltung signalisiert, „weil sie von diesem Betrieb eine Gefährdung und wesentliche Beeinträchtigung des allgemeinen Fuhrwerksverkehrs auf der Brücke befürchtete“.¹⁵³ Anscheinend hatte man in dieser Ministerialabteilung schon schlechte Erfahrungen gemacht, weil „das heftige Pusten beim Ausstoßen des Dampfes der Triebwagen ein Scheuen der Pferde zur Folge habe“. Obwohl allen Beteiligten klar war, dass die Bahn nur dann einen wirklichen Wert hatte, wenn sie nicht an der Brückenrampe endete, sondern über die Brücke nach Neckargartach geführt würde, schlug die Ministerialabteilung eine Endstelle am Fuß der Brückenrampe vor.

¹⁵¹ StA Ludwigsburg E 79 II Bü 342 Nr. 170

¹⁵² StA Ludwigsburg E 79 II Bü 342 Nr. 170

¹⁵³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 118 vom 21.01.1909

Ein starkes „Pusten“ des Triebwagens¹⁵⁴ bei der Auffahrt über die Brückenrampe war wegen der geringen Leistung des Fahrzeugs zu befürchten. Die Stadt schlug deshalb vor, „größere Cylinder“ einzubauen und „einen besonders leichten Anhängewagen“ zu beschaffen. Dies lehnte die Eisenbahnverwaltung aus Kostengründen sogleich ab, überlegte jedoch, die steile Brückenrampe mit 4 % Steigung „durch einen Anlauf, bei dem der Triebwagen vor der Brücke eine Geschwindigkeit von mindestens 30 km/h haben muß zu überwinden“¹⁵⁵. Zudem wurde gegebenenfalls der Einsatz einer zweiachsigen Tenderlokomotive T 1000 ins Auge gefasst; als „Anhängewagen“ war dabei ein Vierachser der Bauart C 4 für etwa 100 Reisende vorgesehen.

Recht hoffnungsvoll für die Inbetriebnahme der Strecke für den Personenverkehr war ein Erlass der Generaldirektion vom 31. Dezember 1908.¹⁵⁶ Darin wurden einige Erläuterungen gegeben und nur kleinere Änderungen im bestehenden Gleiskörper gefordert wie eine höhere Anzahl der Querschwellen. „Die Schienen bei den vorgesehenen Haltepunkten bei km 0 am Dammstraßenübergang bei der Anschlussweiche an die Hauptbahn, bei km 0+500 am Hp Sülmertor, bei km 1+000 bei der Weipertstraße, bei km 1+700 beim städt. Wasserwerk, bei km 2+800 vor der Brückenrampe, bei km 3+300 Endstation Neckargartach sind auf Straßenniveau verlegt, ein Bahnsteig ist nicht vorhanden. Beim kleinsten Radius von 122 m sind im inneren Strang Leitschienen anzubringen.“¹⁵⁷

An der Endstelle in Neckargartach war eine Umfahrung des Beiwagens nicht gegeben, dagegen sollte nach folgendem Verfahren das Umsetzen des Triebfahrzeugs möglich gemacht werden: „Am Ende der Bahn auf Neckargartacher Markung ist eine Ausweiche angeordnet, in der das Umsetzen des Triebwagens dadurch bewerkstelligt wird, daß man in dem vorhandenen schwachen Gefälle den Anhängewagen nach Abkupplung des Triebwagens von Hand abrollen läßt.“¹⁵⁸

Bei der Sitzung des Gemeinderats am 21. Januar 1909 wurden nochmals die Kosten in Höhe von ca. 58 000 M vorgetragen und die Hoffnung ausgesprochen, die Königliche Ministerialabteilung möge ihre Bedenken fallen lassen:

- „weil der Fuhrwerksverkehr auf der Brücke zur Zeit ein ganz geringfügiger ist“;
- „weil der Triebwagenverkehr sich nur zu bestimmten Stunden abspielen wird“;
- „weil der ganze Betrieb zunächst nur als Provisorium gedacht ist“;

¹⁵⁴ Anscheinend war man bereits vom Einsatz eines mit Benzin betriebenen Fahrzeugs abgekommen und wollte den auf anderen Strecken bereits verwendeten Dampftriebwagen der Bauart „Servolet“ einsetzen.

¹⁵⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 116 vom 21.01.1909

¹⁵⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 116 vom 21.01.1909

¹⁵⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 116 vom 21.01.1909

¹⁵⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 116 vom 21.01.1909

- „weil die geplante Anlage einem wirklichen und dringenden Verkehrsbedürfnisse der Gemeinden Heilbronn und Neckargartach (und dessen Hinterland) Rechnung trägt“.¹⁵⁹

Dabei wurde nochmals betont, dass die Bahn unbedingt über die Brücke direkt nach Neckargartach geführt werden müsse, um den Schülern und Arbeitern „die Rückkehr über Mittag zur Einnahme des Mittagessens zu Hause zu ermöglichen“.

Nach einer Besprechung beim K. Ministerium des Innern¹⁶⁰ reduzierte das Ministerium die Bedenken wegen der Gefährdung bei Überfahrten über die Neckargartacher Brücke, zumal jetzt vom Einsatz einer Tenderlokomotive mit „Anhängewagen“ ausgegangen wurde. Diese, so wurde angenommen, würde nicht so sehr „pusten und Dampf ausstoßen“, wie dies bei einem Triebwagen zu erwarten wäre. Bei einer „Probefahrt“ auf der Steigungsstrecke zwischen Heilbronn Süd und der Abzweigstelle Pfühl durch den Lerchenbergtunnel am 27. Juli 1909 war dies auch bewiesen worden. Von einer vorgeschlagenen Änderung der Rampenhöhe wurde angesichts der hohen Kosten (ca. 45 000 M) und der Behinderung des Betriebs im Salzwerggelände vom Tiefbauamt abgeraten, zumal der Dampfstraßenbahnbetrieb immer noch als Provisorium angesehen wurde. Der elektrische Straßenbahnbetrieb war nach wie vor das erklärte Ziel.

Weitere Hürden

Am 17. Mai 1909 kam die schon lange erwartete Genehmigung des K. Ministerium des Inneren zur Einlegung des Gleises auf der Neckargartacher Brücke.¹⁶¹ Aber wenn man jetzt der Meinung war, dass die Bauarbeiten bald aufgenommen werden könnten, so wurde man enttäuscht, denn immer wieder traten neue Schwierigkeiten auf. So verlangte u.a. nun die Straßen- und Wasserbauinspektion, dass sowohl auf der Rampe als auch auf der Brücke Rillenschienen verlegt würden, „da sonst die Mitbenutzung durch Fuhrwerke erschwert wird“. Für die notwendige Pflasterung wurden 10 000 M in Ansatz gebracht.

Am 28. Juli 1910 konnte im Gemeinderat bekannt gegeben werden, dass die K. Generaldirektion „keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Einrichtung des Betriebs für den Personenverkehr auf der Linie Heilbronn–Neckargartach unter Benützung des städt. Industriegleises erhebt und ist bereit, die Führung dieses Betriebs zu übernehmen“.¹⁶² Haftpflicht und Betriebsabmangel waren allerdings von der Stadt zu tragen.

¹⁵⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 116 vom 21.01.1909

¹⁶⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1980 vom 06.08.1909

¹⁶¹ BAUER, Harmonie (1986), S. 50

¹⁶² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1965 vom 28.07.1910

Im Herbst 1910 kam auch ein Entwurf eines Fahrplans von der Königlichen Generaldirektion. Um weitere Kosten zu vermeiden, war dabei bereits der Endpunkt Dammstraße aufgelassen worden. Auch die Schaffung eines neuen „Ausweichgleises“, das für eine kürzere Umsetzdauer der Lokomotive von 4–5 Minuten im „Industriebahnhof“ erforderlich war, wurde vom Tiefbauamt wegen der hohen Aufwendungen von ca. 25 000 M nicht gutgeheißen. Schließlich „handle es sich um eine vorübergehende Einrichtung, die in einem Jahrzehnt durch die Neckarkanalisation und die Entwicklung des Industriegebiets überholt sein werde“.¹⁶³

In der Zwischenzeit ging man von 94 000 M Gesamtkosten aus – 40 000 M für die Verlängerung des Industriegleises und 6500 M für die Verbesserung des jetzigen Gleises (beides Kosten, die früher oder später auf die Stadt zugekommen wären) sowie 17 500 M für die Schienen über die Brücke und 6000 M für ein Ausweichgleis. Davon waren von der Gemeinde Neckargartach 4000 M für Gleisanlagen und 4500 M für eine Weiche auf Markung Neckargartach zu übernehmen.

Am 17. November 1910 wurde im Heilbronner Gemeinderat der Entwurf eines Vertrags für die „Personenbeförderung auf der Industriebahn“ behandelt. Die Gemeinde Neckargartach blieb dabei gegenüber der Staatseisenbahnverwaltung außer Betracht. Dennoch wurde die Linienführung bis Neckargartach festgelegt, wobei sogar der Wunsch nach einer dortigen Güterstelle ausgesprochen wurde. Die Verlängerung der Bahn zum Hauptbahnhof wurde dagegen ausgeschlossen.¹⁶⁴

Bei den Zügen ging man von einem Fassungsvermögen von 150 Personen bei nur einer Wagenklasse aus. Ein damals noch erwarteter Reingewinn sollte auf die Eisenbahn, die Stadt Heilbronn und die Gemeinde Neckargartach aufgeteilt werden. Dagegen waren die Kosten für Bekohlung, Lokspeisewasser, Reinigung und Beleuchtung allein von der Stadt Heilbronn, welche auch die Tarife festsetzte, zu tragen.

Schließlich wurden auch noch die Fragen der Betriebsicherheit aufgeworfen. So wurde bei der Kreuzung des Salzwerggleises nach Neckarsulm die „Aufstellung eines Wärterpostens“ für notwendig erachtet. Die Kosten sollten werktäglich 1.50 M betragen. Ferner wurde verlangt, die Dampfstraßenbahnstrecke gegen das Salzwerggleis durch Signale und eine Gleissperre abzudecken. Dennoch missfiel Direktor Lichtenberger vom Salzwerg die „fragliche Gleisüberschreitung“ und er unterstrich dies, indem er weiter ausführte: „Es wird gerne einige 100 M jährlich bezahlt, wenn von der Fahrt über die Brücke abgesehen wird.“¹⁶⁵

¹⁶³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2948 vom 13.10.1910

¹⁶⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 3274 vom 17.11.1910

¹⁶⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 3274 vom 17.11.1910

Im Sommer 1911 erklärte das Salzwerk zudem, „zu den Kosten der Verlängerung der Personenbahn im Industrieviertel über die Brücke nach Neckargartach hinaus nichts beitragen zu können, da es in dieser Verlängerung eine starke Beeinträchtigung seines Bahnverkehrs erblicke“.¹⁶⁶ Das Salzwerk wolle aber „von dem der Stadtgemeinde Heilbronn etwa entstehenden Betriebsabmangel die Hälfte der Stadtgemeinde Heilbronn ersetzen, vorausgesetzt, dass die Personenbahn nicht über die Neckargartacher Brücke, sondern nur bis zum Salzwerkanschlussgleis geführt wird, eine Kreuzung der beiden Gleise also vermieden wird.“¹⁶⁷

Da nützten auch weitere Besprechungen des Oberbürgermeisters Dr. Göbel mit der Leitung des Salzwerks nichts – das Salzwerk lehnte die Überquerung ihres Werksgleises nach Neckarsulm weiterhin ab. Dafür machte das Salzwerk jedoch drei Monate später ein für die Heilbronner Stadtväter verlockendes Angebot: „Die Personenbeförderung auf dem Industriegleis für seine eigene Rechnung zu übernehmen, wenn die Dampfstraßenbahn nur bis zum Salzwerkgleis gebaut wird.“ Dazu gehörte ferner: „Die Beschaffung der Maschinen und Wagen, Führung des Betriebs, Übernahme der finanziellen Gefahr.“¹⁶⁸ Die Stadt Heilbronn sollte demnach also nur den Gleisabschnitt zwischen dem Wasserwerk und dem Salzwerkgleis vor der Neckargartacher Brücke erstellen.

Während der Heilbronner Gemeinderat das Anerbieten befürwortete, regte sich in Neckargartach berechtigter Protest. Hier träumte man nämlich schon von einem wenn zunächst auch kleinen „Bahnhof“ mit eigener Güterstelle. Schließlich wurde aber doch noch eine Einigung über die „verkürzte Bahn“ erzielt. Vorher aber erhielt die Stadt Heilbronn die „Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Dampfstraßenbahn von Heilbronn Sülmertor nach Neckargartach“ vom 13. Dezember 1911.¹⁶⁹

¹⁶⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2155 vom 12.08.1911

¹⁶⁷ Dampfstraßenbahn und Salzwerkgleis nach Neckarsulm

¹⁶⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2947 vom 16.11.1911

¹⁶⁹ Regierungsblatt Nr. 35 vom 28.12.1911

Die Salzwerk-Privatbahn 1912–1922

Ab 1912 besorgte das Salzwerk mit Lokomotiven und Personal sowohl den Güter- als auch den Personenverkehr im Kleinäulein ab dem „Industriebahnhof“, bis zu dem die Staatsbahn die Wagen überführte. Der Vertrag vom 26. Oktober 1893 wurde deshalb entsprechend geändert. Das Salzwerk erhielt dafür je Güterwagen eine entsprechende Vergütung. Der Vertrag wurde auf 10 Jahre abgeschlossen und legte in 18 Paragraphen u.a. fest:¹⁷⁰

- *„Die Stadtgemeinde Heilbronn überträgt als Eigentümerin des Industriegleises im Kleinäulein und auf Grund der ihr am 13. Dezember 1911 erteilten Genehmigung die Besorgung des Fahrdienstes für die öffentliche Dampfstraßenbahn vom Sülmertor bis zur Neckargartacher Brücke auf dem Industriegleis und außerdem die gesamte Güterbeförderung dem Salzwerk Heilbronn“*
- *„Die Stadtgemeinde verpflichtet sich das Industriegleis vom städtischen Wasserwerk ab bis zu dem nach Neckarsulm führenden Gleis des Salzwerks Heilbronn vor der Neckargartacher Brücke zu verlängern und an der Brücke eine Wartehalle zu errichten, sowie den Anschluß des Industriegleises an das Salzwergleis mittels einer Weiche in der Richtung nach Neckarsulm zu erstellen.“¹⁷¹*
- *Der Betrieb „umfaßt einerseits die Personenbeförderung gemäß einem von der Stadtgemeinde im Einverständnis mit dem Salzwerk festzusetzenden Fahrplan und andererseits die Beförderung der zu- und abgehenden Güterwagen. Diese werden auf dem Industriebahnhof, wohin sie von der Staatsbahnverwaltung überführt werden, abgeholt und wieder zurückgebracht.“*
- *„Das Salzwerk stellt die erforderlichen Betriebsmittel und das Betriebs- und Aufsichtspersonal.“ [...] „Das Salzwerk hat ferner die sämtlichen städtischen Stamm- und Bahnhofgleise einschließlich Wartehallen und sonstiger Zubehörden aller Art auf seine Kosten in gut betriebsfähigem Zustand zu erhalten und unbrauchbar gewordene Teile zu erneuern.“*
- *„Die Versicherung des Betriebs gegen Haftpflicht liegt dem Salzwerk ob.“ [...] „Ebenso hat das Salzwerk alle etwa zu entrichtenden Steuern, Gebühren und Abgaben zu bezahlen.“*
- *„Für die Kosten der Neuanlagen und die Verstärkung des Gleises zahlt das Salzwerk eine Verzinsung von jährlich 4 % an die Stadt.“*
- *„Für die Unterhaltung der gesamten städt. Gleisanlage erhält das Salzwerk von der Stadtgemeinde den Betrag von 5500 M im Jahr.“*

¹⁷⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 317 vom 08.02.1912

¹⁷¹ Dadurch war es erst möglich, für die Rückfahrt die Lokomotive umzusetzen.

- „Das Salzwirk erhält die Einnahmen aus der Personenbeförderung. Der Fahrgeldsatz bedarf der Zustimmung des Gemeinderats.¹⁷² Für die Güterbeförderung erhält das Salzwirk 20 Pf je angefangenen Km.“
- „Das Salzwirk vereinnahmt die Gebühren der Staatsbahn und der Stadt.“
- „Das Salzwirk erhält das Recht, das Industriegleis auch für den Eigenbetrieb zu benutzen. Salzwirkwagen von und nach dem Industriebahnhof sind von der städt. Gebühr befreit.“
- „Die Herstellung der Fahrkarten, Fahrpläne usw. ist Sache des Salzwirkes.“
- „An einem Abmangel übernimmt die Stadt die Hälfte, höchstens 2000 M im Jahr.“

Im Oktober des nächsten Jahres wurden die vom Salzwirk zu verzinsenden Baukosten im Gemeinderat beschlossen und auf 53 975 M 19 Pf festgelegt.¹⁷³ Obwohl Oberbürgermeister Dr. Göbel den Vertrag für die Stadt als günstig bezeichnete, fand er nicht bei allen Ratsmitgliedern Zustimmung.

Nach umfangreichen Sanierungsarbeiten und Einrichtung der Lokomotiven des Salzwirkes (vermutlich BR T3 oder B) für den Personenverkehr sowie der Ausbildung der Lokführer begann am 5. Juni 1912 der Probebetrieb durch das Salzwirk, zunächst nur für den Güterverkehr.

In dieser Zeit erstellte die Stadt die entsprechenden Wartehallen an den einzelnen Haltestellen, die an den Endhaltestellen jeweils größer ausfielen und mit Innenbeleuchtung versehen waren. Wegen des „vorübergehenden Zustands“ wurden die Gebäude einfach als Blockhütte mit Ziegeldach ausgeführt. Dennoch kostete die Hütte an der Neckargartacher Brücke 1600 M.

Dienstanweisungen für das Bahnpersonal

Sowohl für das Lok- als auch für das Streckenpersonal wurden vom Salzwirk besondere Dienstanweisungen herausgegeben.¹⁷⁴ Sie bestanden aus mehreren Kapiteln und umfassten für Lokführer und Heizer u.a.

- Kenntnisse der Bahnverhältnisse und Dienstvorschriften
- Tragen von Dienstmützen auch im Lokschuppen
- Gegenstände, die nicht zur Lok gehören dürfen nicht mitgenommen werden (Ausnahmen bildeten Gegenstände des Hausbedarfs bis 5 kg)
- Anweisungen zur Untersuchung und Unterhaltung der Lokomotive
- Reinigung (größte Sauberkeit wurde verlangt)
- Vermeidung von Belästigung durch die Lokomotive (Dampfpfeife, Qualm, Abblasen der Ventile)

¹⁷² Wochenkarte für Arbeiter 60 Pf, Einzelkarte 10 Pf.

¹⁷³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2757 vom 06.10.1913

¹⁷⁴ StA Ludwigsburg E 79 III Bü 657

- Verhalten beim Betrieb
 - Auf der Lok mussten stets 39 genannte Gegenstände vorhanden sein (u.a. Hammer, Schraubenschlüssel, Beißzange, Wassereimer)
- Für Strecken- und Bahnwärter gab es u.a. Kapitel über
- Unterhaltung des Bahnkörpers und der Gleise
 - Besondere Sorgfalt bei Unterhaltung der Ausweichungen
 - Beachten der Signale, Mitführung von Signallaternen und -pfeifen
 - Ausübung der Aufgaben der Bahnpolizei.

Eröffnung des Betriebs

Am 26. Juli 1912 wurde der offizielle Betrieb eröffnet. Die amtliche Bezeichnung der Haltestellen war Neckargartach, Salzwerk, Wasserwerk, Weipertstraße und Sölmertor.

Oberbürgermeister Dr. Göbel kündigte die Eröffnung in der Gemeinderatssitzung am 18. Juli 1912 an: „Damit werde das lange Sehnen nach einer Personenbeförderung gestillt. Dem Tiefbauamt und dem Salzwerk sei Dank zu sagen für ihre Bemühungen zur Schaffung einer guten leistungsfähigen Bahnverbindung mit verhältnismäßig geringem Opfer; es sei mit dieser Bahn eine ganz bedeutende Verkehrseinrichtung geschaffen und es sei zu hoffen, daß das Geleistete auch wirklich durch zahlreiche Benützung anerkannt und gewürdigt werde und daß die neue Einrichtung den vielen fleißigen hier im Geschäft stehenden Leuten zum Nutzen und Vorteil gereichen möge.“¹⁷⁵

Knapp zwei Jahre später wurde vom Tiefbauamt der Stadt Heilbronn eine detaillierte Streckenbeschreibung erstellt.¹⁷⁶ Darin heißt es u.a.:

„Von der Endstation Heilbronn Sölmertor km 0+500 bis zum städtischen Wasserwerk km 1+655, somit auf eine Länge von rd. 1150 m wird die im Jahre 1885 erbaute normalspurige Industriebahn für die Dampfstraßenbahn mitbenutzt.¹⁷⁷ Bis zur Endstation Neckarbrücke bei Neckargartach beträgt die Bahnlänge rund 2,3 km.

Auf der Strecke km 0 bis 0+450 ist der Industriebahnhof angelegt, welcher aus 3 Hauptgleisen mit ebensoviel Stumpfgleisen besteht. An Feldwegübergängen sind Warntafeln + Läutetafeln (Sig 36) aufgestellt. 4 Gleisanschlüsse sind durch ver-

¹⁷⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2078 vom 18.07.1912

¹⁷⁶ HStA Stuttgart E 57 Bü 172

¹⁷⁷ Demnach war die Strecke vom Wasserwerk bis zur Einmündung in die Salzwerkbahn nur für den Personenverkehr vorgesehen. Nach dem Ende der Dampfstraßenbahn wurde dieses Gleis entfernt und in die verlängerte Salzstraße bis zur Karl-Wüst-Straße verlegt. Dadurch war allerdings ein Anschluss des Großkraftwerks über die Industriebahn nicht mehr möglich. (StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 1788 vom 27.11.1923)

schließbare handbediente Sperrbäume abgesperrt. Vor der Einmündung in die Salzwirkbahn km 2+895 ist eine Gleissperre mit verschließbaren Hebelbock angebracht.“

Im Oktober 1912¹⁷⁸ gab es bereits eine Tarifänderung. Das Salzwirk gab aus: Wochenkarten für 2-malige tägliche Fahrt zu 60 Pf, Monatskarten für Schüler für beliebige Fahrten 1,50 M und 25er Karten für 2 M 05 Pf.

Reduzierung des Verkehrs

Schon im Jahr 1913 wurde der Fahrplan für den Winterabschnitt erstmals ausgedünnt. Der Grund war die mangelnde Nutzung mancher Züge. Dabei beklagte das Salzwirk generell „ein Nachlassen in der Benützung. Die Bahn wird eben von weitaus den meisten Arbeitern nur bei schlechtem Wetter benützt.“ Dem konnte auch der Preis für eine „Arbeiterfahrt“ von 5 Pf und „Schülerfahrt“ von 1,5 Pf nicht entgegenwirken.¹⁷⁹

In der Fahrtrichtung Heilbronn–Neckargartach verkehrten sechs Züge an Werktagen, fünf Züge sonntags und werktags und zwei Züge nur sonntags – statt vorher 14 Zügen waren es werktags nur noch elf und in der Gegenrichtung zwölf Züge.

Gemeinderat Gotthilf Hitzler, der in dieser Angelegenheit gerne das Wort ergriff, bemerkt dazu, dass die Bahn „vor der Brücke nach Neckargartach halte“, dadurch sei „die Bahn von vornherein unbeliebt“. Beklagt wurde auch, „daß die Essen tragenden Frauen“¹⁸⁰ keine Arbeiterwochenkarten bekamen.

Daran konnte auch eine Besprechung am 9. August 1913 in Neckargartach nicht viel ändern, zumal dort der Wunsch nach Verlängerung der Bahn über die Brücke nach Neckargartach und „der Anschluß wenigstens einiger Züge an den Hauptbahnhof“ ausgesprochen wurde.¹⁸¹ Allerdings wurde beschlossen, den letzten Zug „Sülmertor ab 10.46 abds“ an Theatertagen wieder einzusetzen „so lange er genügend benützt wird“. Die Selbstkosten von 6 M mussten jedoch gewährleistet sein und der „Theateranfang sollte so zu legen sein, daß der Zug ab Neckargartach berücksichtigt würde“. Ferner wurden die Monatskarten für die „Arbeiter-Kinder des Salzgrunds“ von 1.50 M auf 75 Pf ermäßigt, da von ihnen nur 3/4 der Strecke befahren wurden.

¹⁷⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2826 vom 17.10.1912

¹⁷⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2290 vom 07.08.1913

¹⁸⁰ Wegen des Fehlens der heute üblichen Kantinen in den Betrieben brachten die Frauen täglich das vorgekochte Mittagessen in in Tücher eingepackten Behältern („Henkelmänner“) mit Handwagen, oft auch in ausgedienten Kinderwagen, zu den Firmen.

¹⁸¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2463 vom 11.09.1913

Der geänderte Schulschluss bedingte 1917 eine Änderung der Abfahrten ab Sülmertor, wobei allerdings eine „lange Zugpause von 1.16 Uhr bis 5.35 Uhr“ in Kauf genommen werden musste.

Weitere Anschließer an der Industriebahn

Auch in der Zeit der Betriebsführung durch das Salzwerk kamen Firmenanschlüsse an die Industriebahn hinzu und mussten zusätzliche Einrichtungen geschaffen werden: Bei dem von den Heilbronner Fahrzeugwerken übernommenen Anschluss der Firma Boie war etwa 1916 mitten in die Weipertstraße eine vergrößerte Drehscheibe einzubauen. Gefordert wurde, dass sie von Fuhrwerken befahren werden konnte und deshalb „im ruhenden Zustand festgelagert ist“.¹⁸²

Ebenfalls 1916 wurde in der Salzstraße die Firma Goppelt, Nahrungsmittelfabriken, durch einen Anschluss in km 1+281 an das Stammgleis I angeschlossen. Schon ein Jahr später musste das Anschlussgleis wegen starker Inanspruchnahme um 50 m verlängert werden. Im Jahr 1918 erfolgte der Anschluss der Firma Märkten.

Auch die Firma Krayl & Gross, Fabrik für Ackergeräte, hatte im Spätjahr 1918 die Absicht, ihren Betrieb ins Industrieviertel zu verlegen. An der Salzstraße war dafür eine Fläche von 6000 m² in Aussicht genommen. Wegen der besonderen Zeitverhältnisse kam das Vorhaben allerdings nicht zur Ausführung. Im Frühjahr 1921 jedoch schien „die Firma Ernst machen zu wollen“. Ein Gleisanschluss war in dem Vorhaben selbstverständlich mit berücksichtigt.

Wegen der Grundstücksvergabe kam es jedoch am 22. September 1921 im Gemeinderat zu einem Eklat zwischen Oberbürgermeister Emil Beutinger und dem Oberbaurat Julius Keppler. Diesem wurde vorgeworfen, bei der Ausweisung des Anschlusses der Firma Krayl & Gross die Belange der Bahn nicht berücksichtigt zu haben. Die Eisenbahnverwaltung plante nämlich seit 1920 die „Herstellung einer zweigleisigen Umgebungsbahn durch das Industriegebiet zur Entlastung des Hauptbahnhofs. Das Gleis, das von der Bahnlinie Heilbronn–Neckarsulm abzweigt, auf einer Brücke den Neckar überschreitet und dann auf dem linken Ufer desselben (also unter Umgehung des Hauptbahnhofs) in den Rangierbahnhof Böckingen einmündet“¹⁸³, sollte über eine 300 m lange Rampe die Salzstraße überqueren. Allerdings wurde bereits zwei Jahre später vom Wegfall dieser „Güterüberführungsbahn“ berichtet.¹⁸⁴

Die Schaeuffelensche Papierfabrik, welche am Freiladegleis im Kleinäulein partizipierte, wegen der räumlichen Trennung zwischen diesem Verladeplatz und

¹⁸² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 248 vom 10.02.1916

¹⁸³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1276 vom 06.10.1921

¹⁸⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 425 vom 23.03.1922

dem Werkgelände durch die beiden Staatsbahnstrecken nach Neckarsulm und Weinsberg nicht an das Industriegleis angeschlossen werden konnte, beantragte 1917 ein Anschlussgleis an das Gleis Heilbronn–Weinsberg. Dem Gesuch konnte „wegen starker Belegung des Hauptgleises wegen des Krieges“ von der Eisenbahnverwaltung zunächst nicht stattgegeben werden.¹⁸⁵ Als wieder normale Verhältnisse eintraten, wurde dem Wunsch stattgegeben.

Dieser Anschluss wurde vom Gleis Heilbronn–Weinsberg aus bedient. Da während der Rangierfahrten kein Zugverkehr auf dem Hauptgleis Heilbronn–Weinsberg möglich war, konnte der Anschluss nur in längeren Zugpausen auf dem Hauptgleis bedient werden. Nachdem die Firma Schaeuffelen aufgelöst worden war, nutzten andere dort ansässige Firmen (Maler Reim, Karl Barho, Gustav Schedler) das Anschlussgleis, das bereits Mitte der 1960er Jahre stillgelegt wurde.

Schon nach dem Brand der Zuckerfabrik im Jahr 1912 hatte es Überlegungen gegeben, diese in das Kleinäulein umzusiedeln. Es wurden jedoch von vornherein Schwierigkeiten bei der Bedienung durch das Salzwirk erwartet. Bei der großen Gütermenge während der Kampagne hätten die Bahnanlagen, so wie sie 1913 bestanden, für den Zuckerrübenverkehr bestimmt nicht ausgereicht. Schließlich blieb die Zuckerfabrik auf ihrem angestammten Gelände am Rosenberg.¹⁸⁶

Erweiterungspläne für den „Industriebahnhof“

Schon 1913 hatten die Anlagen am „Industriebahnhof“ nicht mehr für die reibungslose Abwicklung des Verladegeschäfts ausgereicht. So beklagte sich die Firma G. Schaeuffelen, dass der Gleisabschnitt nahe ihrer Fabrik öfters von anderen Wagen belegt sei. Die für ihre Firma bestimmten Wagen würden dann abseits „ganz hinunter an das Sülmertor gestellt; sie müsse dadurch die Geschirre¹⁸⁷ für das Laden weite Strecken hinunterschicken.“¹⁸⁸

Schließlich machte sich auch das Salzwirk als Betreiberin der Industriegleise bemerkbar.¹⁸⁹ Bereits im Januar 1914 hatte es der Stadt mitgeteilt, „daß die Gleisanlage im Bahnhof Kleinäulein nicht mehr ausreicht, daß Unfälle vorkommen; es könne auf die Dauer keine Verantwortung für das bisher geübte Wagenverschieben tragen“.¹⁹⁰ Auch Klagen anderer Firmen wegen des „nicht richtigen Aufstellen von Wagen“ gingen ein. Nachdem infolge einer Vereinbarung weitere Wagen für das Salzwirk nicht über Neckarsulm, sondern über das Kleinäulein ins

¹⁸⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2354 vom 06.12.1917

¹⁸⁶ Siehe auch RÖSCH, Eisenbahn (2003)

¹⁸⁷ Geschirr = Pferdefuhrwerk

¹⁸⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 3567 vom 22.12.1913

¹⁸⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2696 vom 05.11.1914

¹⁹⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2696 vom 05.11.1914

Werk gebracht wurden (täglich bis zu 25 Waggonen), nahm auch die Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion zu dieser Frage Stellung und bemängelte „die Unzulänglichkeit der Gleisanlagen“, zumal „der Wagenverkehr von 1908 bis 1913 um 55 % zugenommen habe“.¹⁹¹

In der Zwischenzeit war der Erste Weltkrieg ausgebrochen. Die Stadtverwaltung hatte deshalb „dem Salzwirk nahegelegt, seinen Wunsch bis zum Eintritt ruhigerer Zeit zurückzustellen“.¹⁹² Nach einem Unfall wurde schließlich auch von der Königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen die Erweiterung der Gleisanlagen als erforderlich angesehen. Dem Gemeinderat blieb demnach nichts anderes übrig, als den Bau eines vierten Gleises im „Industriebahnhof“ zu beschließen und nach einem Vorschlag der Königlichen Eisenbahnbetriebsinspektion zu bauen. Durch die Erweiterung der Gleisanlage, die im März 1915 von der Königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen genehmigt worden war¹⁹³, ergab sich eine weitere Nutzlänge von 87 m. Der Aufwand dafür wurde mit 9000 – 10 000 M veranschlagt. Bei den endgültigen Kosten wird man an heutige Verhältnisse erinnert: 1916 betragen sie 14 400 M – eine Erhöhung von fast 50 %.

Die starke Nutzung des Anschlusses machte bald den Bau noch eines weiteren Gleises im „Industriebahnhof“ notwendig. 1920 kam dies nach einem „Uebersteuerungsvoranschlag“ von 60 000 M durch Bahnbedarf Darmstadt zur Ausführung. Die dabei entfallende Weiche war für das geplante Anschlussgleis des Hafens im Eisbiegel vorgesehen. Die übrigen Gleisanlagen befanden sich bereits in einem „mangelhaften Zustand“, so dass das Salzwirk die Ausbesserung im Taglohn für 3000 M übernehmen musste.¹⁹⁴

Wie stark die Anlagen in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg im Rangierverkehr genutzt wurden, zeigt auch die Tatsache, dass die Stadtverwaltung selbst im Notjahr 1919 dort – im Gegensatz zu anderen öffentlichen Einrichtungen – die Beleuchtung nicht reduzierte. So durften „die für den Schubdienst im Kleinäulein nötigen 10 Gaslampen auch ferner bestehen bleiben“¹⁹⁵; sie wurden durch das Gaswerk gezündet.

1921 wurde die Beleuchtung durch „elektrische Halbwattlampen“ auf 12 m hohen Masten an den Weichen 4 und 10 weiter verbessert, da nach Aussage des Salzwirks, „schon verschiedene Schadensfälle vorgekommen sind“.¹⁹⁶ Bei der Augenscheinnahme der „Beleuchtungskommission“ waren die Herren erstaunt, „daß nicht schon längst ein derartiger Antrag gestellt worden sei“. Auch 1926 wurden für die Verbesserung der Beleuchtung 11 000 M ausgegeben.

¹⁹¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2696 vom 05.11.1914

¹⁹² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2696 vom 05.11.1914

¹⁹³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 428 vom 11.03.1915

¹⁹⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 853 vom 20.05.1920

¹⁹⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2615 vom 11.12.1919

¹⁹⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1276 vom 06.10.1921

Erweiterung des Industriebezirks

Durch die Verlegung des Hochwasserschutzdamms im Jahr 1919 in Richtung Norden wurde weiteres Terrain für die Industrieansiedlung gewonnen, um im Zuge der erwarteten Neckarkanalisation Platz für einen Hafen mit mehreren Ufergleisen zu bieten; andererseits konnten damit Notstandsarbeiten durchgeführt werden. In weiser Voraussicht regte deshalb im Jahr 1921 Gemeinderat Dr. Peter Bruckmann die Gründung einer „Kommission wegen der Erweiterung der Bahnanlagen infolge Baues des Neckarkanal“ an.¹⁹⁷

Das durch die projektierten neuen Gleisanlagen am Osthafen und an der Anlande am „alten Neckar“ erwartete hohe Wagenaufkommen wäre auf den bisherigen Gleisen, welche fast ausschließlich im Bereich von Straßen lagen, kaum zu bewältigen gewesen. Bereits 1920 lag deshalb der sogenannte „Eisenlohrsche Plan“¹⁹⁸ vor, wonach ein „Ordnungsbahnhof“¹⁹⁹ um 600 m nach Norden verschoben werden sollte (auf das heutige Gelände der Firma Läßple). Dadurch war auch die „Überführungsbrücke“ (heute Karl-Wüst-Brücke) über die Staatsbahn zur Staatsstraße nach Neckarsulm möglich. Dieser „Ordnungsbahnhof“ sollte bei der Blockstation 68 (beim Sandwegübergang) an die Staatsbahn angeschlossen werden.²⁰⁰

Sicher lag ein solcher Bahnhof auch im Interesse der Eisenbahnverwaltung. Bei der Erweiterung des Industriegleises zu einer Anländestelle im Kleinäulein – Stammgleis IV – „am rechten Neckarufer zwischen der grossen Bleichinsel und dem Hafen Brüggemann“ brachte die Eisenbahnverwaltung dann ähnliche Einwände vor: „dass die Wagen für diese Hafengleise und etwaige weitere Zweiggelise nur so lange auf den städt. Abstellgleisen im Kleinäulein bereitgestellt werden können, als dies ohne weitere Steigerung der schon bestehenden Betriebsschwierigkeiten der Reichsbahn in Heilbronn möglich ist und dass später diese Hafengleise von einem anderen Industriegleisbahnhof, nämlich von dem aus anderem Anlass

¹⁹⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1610a vom 22.12.1921

¹⁹⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 328 vom 23.03.1920

¹⁹⁹ Dort sollten die eingehenden Wagen für die einzelnen Stamm- und Anschlussgleise „geordnet“ also vorrangiert werden. Der Begriff „Ordnungsbahnhof“ ist in den Betriebsbestimmungen der Bahn nicht aufgeführt.

²⁰⁰ Der Plan mit dem Anschluss beim „Wärterposten 68“ wurde wohl ohne Rücksprache mit der Bahnverwaltung aufgestellt. Der Anschluss auf der „freien Strecke“ hätte bei dem schon damals starken Verkehr zwischen Neckarsulm und Heilbronn zu Schwierigkeiten geführt. Der „Wärterposten 68“ hätte zudem in eine „Ausweichanschlussstelle“ umgewandelt und mit den notwendigen Weichen, Signalen und auch mit höher qualifiziertem und damit teurerem Personal ausgestattet werden müssen.

schon in Erwägung gekommenen Bezirksbahnhof ‚Neckarhafen Kleinäulein‘ bedient werden müssten“.²⁰¹

Vom Tiefbauamt wurde dazu festgestellt, dies sei „wohl ein erster Vorstoss um die Ausführung eines städtischen Rangierbahnhofs bzw. Verbindungsgleises im Sinne der Generaldirektion zu erzwingen“.

Ähnlich zurückhaltend hatte sich die Eisenbahnverwaltung verhalten, als die Firma M. Dreyfuß und Söhne 1922 ihr Anwesen an der Salzstraße „mittels eines vollspurigen Anschlußgleises an das städt. Stammgleis in der Salzstraße“²⁰² anschließen wollte. Dabei wies die Eisenbahnverwaltung auf den Entwurf einer neuen Vereinbarung hin. Der § 8 lautete darin: „Eine Gewähr für Ueberführung der Güterwagen vom Rangierbahnhof Böckingen durch den Hauptbahnhof nach dem städt. Bahnhof am Sülmertor und Bereitstellung daselbst kann seitens der Reichsbahn nicht übernommen werden.“

Im Rat war man berechtigterweise über diese Aussage erbost, da derartige Bedingungen die gesamten Anlagen im Kleinäulein in Frage stellten. Dabei wurde auch geäußert, die Eisenbahnverwaltung solle in ihrem „eigenen Interesse alles tun, was Handel und Verkehr zu fördern geeignet ist“. Es sollten deshalb „auch die Mitglieder des Eisenbahnbeirats in Kenntnis gesetzt kurzum: es soll alles getan werden, um die verkehrte weltfremde unerhörte Meinung der Eisenbahnbauinspektion auf sich zurückzuführen“.²⁰³

Die Eisenbahnverwaltung versuchte allerdings danach, die Bedenken der Stadt zu zerstreuen.

Das Stammgleis III

Während beim Bau der Stammgleise I und II die anzuschließenden Firmen nicht an den Baukosten beteiligt worden waren – eine Verzinsung erfolgte durch Überfuhrgebühren –, wurde dies bei den folgenden Stammgleisen erwogen.²⁰⁴

Im Frühjahr 1921 teilte der Bauwerkmeister Paul Ensle der Stadtverwaltung mit, dass er mehrere städtische, private und staatliche Grundstücke (insgesamt 17 000 m²) an der Austraße zu kaufen beabsichtige, um dort ein Sägewerk mit Kunststeinfabrik zu erstellen. Gleichzeitig wolle er an der Ellwanger Straße sein neues Verfahren für sparsame Bauweise an mehreren Doppelwohnhäusern demonstrieren. Voraussetzung sei allerdings, dass in der Austraße ein Industriegleis verlegt würde.

²⁰¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 1279 vom 29.08.1922

²⁰² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 926 vom 13.07.1922

²⁰³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 716 vom 09.05.1922

²⁰⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 259 vom 21.02.1922

Die Eisenbahnverwaltung favorisierte einen von Geometer Karl Dollmann aufgestellten Plan, wonach „die Führung des Stammgleises von der Weipertstraße aus zweckmäßig sei.“²⁰⁵ Dabei sollten die Rangierabteilungen zunächst vom Stammgleis Salzstraße über eine Weiche in die Weipertstraße geführt werden; von dort würde dann das Stammgleis I gekreuzt und die Gleise in die Austraße gelenkt werden. Die Kreuzung wurde nicht beanstandet, „weil sie auf freiem übersichtlichen Platz erfolgt und weil Güterverkehr und Personenverkehr in einer Hand liegt“. Auf diese Weise konnte nicht nur eine Weiche, sondern auch der für das Planum benötigte Platz eingespart werden. Zudem wären sonst die Eigentumsverhältnisse mehrerer Grundstücksbesitzer tangiert worden. Für den späteren Betrieb war diese Gleisführung jedoch sehr ungünstig.

Die Kosten wurden mit 150–200 000 M angenommen. Dabei sollte das Anschlussstammgleis ohne Weiche direkt auf das Grundstück Ensle geführt werden, bis weitere Anschließter in der Austraße ansässig würden; dann sollte durch die Firma Ensle eine Weiche zum eigenen Areal eingebaut werden. Die Stadt wollte wegen der Übernahme anteiliger Kosten durch Ensle recht bescheiden taktieren – man ging nämlich von vornherein davon aus, „dass an das Gleis in der Austraße nicht nur weitere Werke angeschlossen werden können, sondern dass es auch die Verbindung der Gleisanschlüsse in der Weipertstraße mit dem künftigen Industriebahnhof in der Au darstellt“.²⁰⁶

Am 29. März 1921 wurde der Kaufvertrag mit Paul Ensle abgeschlossen. Für die Einlegung eines Stammgleises in die Austraße musste die Firma einen einmaligen, nicht rückzahlbaren Betrag von 30 000 M entrichten.²⁰⁷ Den Auftrag für die Verlegung des 200 m langen Stammgleises bis spätestens 1. August 1921 erhielt das Salzwirk zum Preis von 30 M je laufendem Meter. Für die spätere Verlängerung der „Industriebahn in der Austraße“ wurden 1922 Kosten in Höhe von 800 000 M geschätzt.

Auf Anregung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektion wurde das Stammgleis „Austraße“ um weitere 30 m verlängert. Hier sollte die Möglichkeit bestehen, Wagen abzustellen, um einen „längeren Rangierweg bis zurück zur Weipertstraße zu vermeiden“.²⁰⁸

²⁰⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 304 vom 07.03.1921

²⁰⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 304 vom 07.03.1921; hier kommen einmal mehr die Pläne der Stadt zum Ausdruck für einen besonderen Bahnhof im Kleinäulein, der nicht nur den Hauptbahnhof, sondern auch den Rangierbahnhof hätte entlasten können. Selbst nach dem Zweiten Weltkrieg wurden derartige Überlegungen wieder angestellt.

²⁰⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 433 vom 04.04.1921

²⁰⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 279 vom 24.02.1922

Das Stammgleis IV

Mitte des Jahres 1922 wird im Ratsprotokoll ein neuer Schutzdamm im Kleinäulein erwähnt. Er diente zur Gewinnung von weiterem Gelände für die Industrieansiedlung. Für die notwendigen Erdarbeiten – ca. 200 000 m³ mussten bewegt werden – waren 29 Millionen M in Ansatz gebracht. Die potentiellen Ansiedler erwarteten natürlich auch einen Bahnanschluss, zumal hier am „alten Neckar“ auch Schiffsanlände geplant und später ausgeführt wurden. Es wurden deshalb „ein Betriebsgleis und ein Abstellgleis“ für notwendig erachtet.²⁰⁹



Blick auf das damalige Stammgleis IV mit der Anlände am „alten Neckar“; 1972.

Dieses neue Gleis sollte entlang des Damms geführt werden und seinen Anschluss an das Stammgleis I über eine Rechtsweiche aus Rillenschienen bei der Fa. Kirsch und Mausser – Salzstraße 79–81 – bei Kilometer 1+457 erhalten (heute

²⁰⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 960 vom 13.07.1922



Gleisende am Stammgleis IV beim Kaiser's-Turm; Zustand 2003.

bei WLZ, Gottlieb-Daimler-Straße). Der Aufwand dafür wurde auf 30 800 000 M angesetzt.

Schon 1923 beantragten die an der öffentlichen Anlandestelle am „alten Neckar“ angesiedelten Kohlenhandelsfirmen mehr als 100 m Kaifläche, „um möglichst viele Eisenbahnwagen hintereinander aufstellen zu können“.²¹⁰ Die Stadtverwaltung stellte, wegen der teuren Kaianlagen, nur denjenigen Firmen eine Erfüllung ihrer Wünsche in Aussicht, die „eine starke Benutzung der Ein- und Ausladeanlagen haben“.

Die Abnahme des Gleises im Mai 1924 erfolgte ohne Anstände, wobei auf die „Befahrung mit dem seitherigen Lokomotivtyp T3“ hingewiesen wurde; aber schon im November des Jahres wurde eine Verstärkung der Gleisanlage am Neckarkai notwendig, damit „Kohlenwagen mit 20 t darauf bewegt werden können“.

Die am Kai am „alten Neckar“ beantragten Anschlüsse für den Benzolverband, die Firma Brüggemann und die landwirtschaftliche Genossenschaft wurden von Prof. Kübler entworfen und im November 1929 von Bahn und Stadt genehmigt.

²¹⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 622 vom 15.05.1923

Wartung und Erneuerung der Industriebahn

Der Einbau meist abgefahrener Gleise und Weichen machte in vielen Fällen schon bald eine Erneuerung notwendig – einerseits hatte das alte Betriebsmaterial nur eine beschränkte Lebensdauer, andererseits wurden die Bahnanlagen durch den gestiegenen Verkehr in Mitleidenschaft gezogen. Hinzu kam nun die ursprünglich nicht vorgesehene Nutzung durch die Dampfstraßenbahn.

Die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen hatte mit Erlass vom 12. Oktober 1914 dem Salzwirk als Betreiber der Industriebahn mitgeteilt, dass die stark abgenützte Weiche Nr. 18 (Anschluss der Firma Weipert und Söhne) innerhalb des nächsten halben Jahres ausgewechselt werden müsse.²¹¹ Auch nach Meinung des Salzwirks bot die Weiche „in ihrem jetzigen Zustand keine einwandfreie Sicherheit wegen Zugunfälle“.

Die Stadt Heilbronn vertrat jedoch aus rechtlichen Gründen die Ansicht, dass das Anschlussgleis sowie die zugehörige Weiche vom Anschließer zu unterhalten seien, selbst „wenn in Folge des Betriebs der Dampfstraßenbahn auf dem Stammgleis eine rasche Abnutzung der Weiche möglich ist“. Deshalb sollte die Firma Weipert und Söhne „als Eigentümerin der Weiche auf die Auswechslung der Weiche auf ihre Kosten aufmerksam gemacht werden“.²¹²

Dagegen wehrte sich allerdings der Anschließer; er war der Ansicht, dass „die Beschädigung der Weiche durch zu schnelles Fahren [der Dampfstraßenbahn] verursacht worden sei“. Die Stadt ließ dies wiederum nicht gelten, da die Stadt auch für die „Ausweichung“ vom Staatsbahngleis aufkommen müsse, obwohl auch die Staatseisenbahn die Anschlussweiche zum Industriegleis benutzen würde. Dennoch gab die Stadt schließlich klein bei und sprach der Firma Weipert einen jährlichen Beitrag von 80 M zu, „solange die Personenbeförderung auf dem Industriegleis dauert“.²¹³

Als in einem ähnlichen Fall die Anschlussweiche der Firma Koepff und Söhne repariert werden musste, übernahm die Stadt aus Billigkeitsgründen ein Drittel der Ausbesserungskosten von 24 M, „da der Personenverkehr auf dem Industriegleis etwa 1/3 des Güterverkehrs betrage“.²¹⁴

Dieser Vorgang wiederholte sich sieben Jahre später: Aus Anlass der Verhandlungen mit dem Salzwirk über den Weiterbetrieb der städtischen Industrie- und Dampfstraßenbahn wurde vom Salzwirk als „Betriebspächterin darüber geklagt, dass die Besitzer der Anschlussgleise sich, wenn eine Instandsetzung der Anschluss-

²¹¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2639 vom 29.10.1914

²¹² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2639 vom 29.10.1914

²¹³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 314 vom 18.02.1915

²¹⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2260 vom 2.12.1915

weiche notwendig werde, häufig sehr ablehnend verhalten“.²¹⁵ Das Salzwirk sei deshalb genötigt, die Ausbesserung „auf eigene Rechnung auszuführen“. Die Stadt argumentierte dagegen, dass ohne „komplizierte Weicheneinrichtungen“ Unterhaltungskosten in diesem Maße nicht entstehen würden.

Als die Firma Koepff und Söhne die Meinung vertrat, dass die „Anschlussgleis-Besitzer“ nicht für die starke Benutzung durch den Personenverkehr zur „unbeschränkten Unterhaltungspflicht“ herangezogen werden könnten, entgegnete das städtische Tiefbauamt, „dass die Stadtverwaltung ohne Zugeständnisse auf ihrem Standpunkt verharren sollte, denn auch der Personenverkehr sei doch auch der dort angesiedelten Industrie von Nutzen; die Einführung dieses Betriebs geschah hauptsächlich auf Betreiben der Industrie“²¹⁶.

Kostenrechnungen für die Dampfstraßenbahn

Gleich vom ersten Jahr der Inbetriebnahme an erwies sich die Dampfstraßenbahn, in die so große Erwartungen gesetzt worden war, als nicht rentabel. Schon 1912 entstand ein Fehlbetrag von 16 029,77 M. Die beiden nächsten Betriebsjahre waren nicht besser: 1913 standen den Einnahmen von 24 998,63 M – davon 12 775,95 M aus dem Personenverkehr und 6 722,68 M aus dem Güterverkehr bei einem Anteil von Stadt und Staat von je 5 500 M – Ausgaben in Höhe von 42 722,78 M gegenüber (Bahnbetrieb, Verwaltung, Unterhaltung, Anschaffung von „rollenden Gegenständen“ usw.). Die Differenz betrug somit 17 724,15 M; die Stadt musste vertragsgemäß davon 2 000 M abdecken.²¹⁷

Im Betriebsjahr 1914/15 stieg der Abmangel bereits auf 22 370,25 M. Die Einnahmen im Personenverkehr waren gegenüber dem Vorjahr um 4 000 M zurückgegangen, auch die Einnahmen im Güterverkehr gingen, kriegsbedingt, um 1 000 M zurück.

Es ist deshalb leicht nachzuvollziehen, dass das Salzwirk um Erhöhung der Zuschüsse bat.²¹⁸ Dabei sollte die Gemeinde Neckargartach, aus welcher 6/7 der Fahrgäste kamen, ebenfalls zur Kasse gebeten werden, zumal die Gleisanlagen durch die starke Nutzung im Personenverkehr weit mehr gelitten hatten als ursprünglich angenommen.²¹⁹ Auch an eine Neuberechnung der „Verschubgebühren“ nicht mehr nach der Wagenzahl, sondern nach dem Ladegewicht war

²¹⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 717 vom 09.05.1922

²¹⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 717 vom 09.05.1922

²¹⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1608 vom 26.08.1915

²¹⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 49 vom 13.01.1916

²¹⁹ Die Stadt erhöhte deshalb den Zuschuss um 1.000 M. StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 451 vom 09.03.1916

gedacht worden. Bei den behandelten Wagen – 1913 waren 14 010 gezählt worden, 1914 dann 14 569 – hatte besonders die Zahl der schweren Wagen (30 t und 20 t) stark zugenommen, während bei den leichten Wagen bis 10 t ein Rückgang zu verzeichnen war.²²⁰

Es ist anzunehmen, dass dem Salzwerk die Betriebsführung mehr und mehr über den Kopf wuchs. Nicht nur wegen des durch den Krieg fehlenden Personals, auch der Mangel an Ausbesserungsmöglichkeiten der Fahrzeuge veranlasste das Salzwerk, die Stadt auf die Schwierigkeiten hinzuweisen. Vielleicht wollte man auch der Stadt wegen der Ablehnung der Erhöhung der Überfuhrgebühren „die Pistole auf die Brust setzen“. Es wurde nämlich gedroht, „dass mit der Einstellung des Betriebs der Dampfstraßenbahn gerechnet werden müsse.“²²¹

Nach Rücksprache mit den örtlichen Eisenbahndienststellen war man sich bei der Stadt im Klaren, dass die Bahn zu jener Zeit nicht mit „Maschinen“ aushelfen konnte, dass jedoch die Personenbeförderung „den aussergewöhnlichen Kriegsverhältnissen entsprechend, schlimmsten Falls vorübergehend wieder entbehrt werden kann“, die „Güterbeförderung eine unbedingte Notwendigkeit für die Versorgung der im Kleinäulein und Salzgrund angesiedelten Industrie“ war. „Das Aufhören oder auch nur eine kurze Unterbrechung des Wagenverschubs auf der Industriebahn würde eine solche Häufung im Hauptgüterbahnhof verursachen, dass die Staatseisenbahn ebenfalls das grösste Interesse daran haben muss, den Güterverkehr auf das Industriegleis durchzuhalten“.²²²

Auch im Geschäftsjahr 1916/17 war ein Abmangel in Höhe von 13 069 M 74 Pf zu verzeichnen. Neben dem eigentlichen Fahrbetrieb schlugen besonders die Unterhaltungskosten in Höhe von ca. 6400 M und die Zinsen und Abschreibungen für eine Lokomotive, drei Personenwagen, eine Weiche sowie eine Wellblechbude und einen Wasserkran zu Buche.

Im nächsten Haushaltsjahr 1917/18 verringerte sich der Abmangel auf nur noch 2483 M 37 Pf – dies bewirkten die gegenüber dem Vorjahr um rund 12 000 M gestiegenen Einnahmen aus dem Güterverkehr in Höhe von 20 741 M 83 Pf. Dennoch war wegen der steigenden Löhne und Stoffpreise eine Anhebung des Fahrpreises für die Dampfstraßenbahn um bis zu 100 % unvermeidlich.

Bei einem Preisvergleich mit anderen Eisenbahnen nahm die Heilbronner Dampfstraßenbahn einen unrühmlichen ersten Platz ein – so kostete der Kilometer bei der Staatseisenbahn 4. Klasse 7 Pf, bei der Straßenbahn und anderen Privatbahnen 10 Pf, bei der Dampfstraßenbahn hingegen 15 Pf.

Trotzdem nahm der Abmangel im Geschäftsjahr 1918/19 wieder zu. Er betrug jetzt 37 340 M 90 Pf.

²²⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2342 vom 23.11.1916

²²¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2425 vom 20.12.1917

²²² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2425 vom 20.12.1917

Im Geschäftsjahr 1919/20 kam es dann aber „ganz dick“. 101 191 M 98 Pf betrug jetzt der Abmangel. Dennoch blieb der vertragliche Zuschuss zu den Minderkosten, welcher von der Stadt aufzubringen war, bei 2000 M. Nachdem nun auch der Güterverkehr defizitär war, war sowohl eine Anhebung der Gebühren für den Güterverkehr als auch der Fahrpreise für den Personenverkehr notwendig. Mit den nach verschiedenen Berechnungsarten von Stadt und Salzwirk ermittelten Einnahmeerhöhungen im Industriebahnverkehr hoffte man mit dem so entstandenen geringen Überschuss aus dem Güterverkehr den Abmangel im Personenverkehr etwas auffangen zu können. Allerdings erhöhte jetzt auch die Eisenbahnverwaltung ihre Überführungsgebühren, und die Löhne des Eisenbahnpersonals des Salzwirks mussten denen der Staatsbahn angeglichen und stark erhöht werden.

Die praktizierte kostenlose Überführung von „täglich 45 leeren Wagen in 2 bis 3 Zügen für das Salzwirk über das Industriegleis“ sollte nach Meinung des Tiefbauamts „bei den hohen Abmängeln, die das Salzwirk in den letzten Jahren zu tragen hatte,“ nicht berücksichtigt werden. Zudem bemerkte das Salzwirk: „Die Verbringung der Leerwagen vom Salzwirk über das städt. Industriegleis sei lediglich auf einen Wunsch der Eisenbahnverwaltung zurückzuführen und sei für das Salzwirk ohne Vorteil. Es könne dem Salzwirk deshalb auch dafür keine Gegenleistung zugemutet werden“²²³ – die Zuleitung der Leerwagen über Neckarsulm und das Salzwirkgleis hätte nämlich den Wagenumlauf verzögert, was in Zeiten der Wagenknappheit nicht zu vertreten war. Außerdem wären der Bahn durch die Zuführung nach Neckarsulm höhere Kosten entstanden.

Im Betriebsjahr 1920/21 betrug der Abmangel bereits 193 762,61 M. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr überschritten bei ca. 201 000 M den Anteil des Personenverkehrs um über das Doppelte. Bei dem jetzt ständig steigenden Aufwand sah sich das Salzwirk nicht mehr in der Lage, das Defizit zu tragen und kündigte deshalb fristgemäß den Vertrag auf den 28. Februar 1922.²²⁴

Anpassung der Tarife

Im Jahr 1917 wurde im Gemeinderat über das Thema Überfuhrgebühren diskutiert.²²⁵ Die Eisenbahnverwaltung legte jetzt, wie auch vom Salzwirk vorgeschlagen, die Überfuhrgebühren nach dem Ladegewicht der zu überführenden Wagons fest, wobei die ursprünglichen Beträge erhöht wurden. Bisher hatte die Stadt 20 Pf – ein Anteil von 1/5 – erhalten; sie ersuchte nun die Eisenbahnverwaltung, auch von den höheren Beträgen ein 1/5 zu erhalten.

²²³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 341 vom 17.03.1921

²²⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 292 vom 07.02.1922

²²⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 815 vom 19.04.1917

Dies wurde jedoch von der Eisenbahn strikt abgelehnt: Die Bahn habe als besonderes Entgegenkommen 20 Pf pro Waggon der Stadt überlassen („von 1/5 der Ueberfuhrgebühr war nie die Rede“), was bei andern Anschlussgleisbesitzern in anderen Städten nicht der Fall sei.²²⁶ Wegen der Gleichbehandlung war deshalb die Generaldirektion nicht bereit, der Stadt einen größeren Betrag als bisher zu überlassen. Auch das Salzwerk zog bald nach und schlug vor, seinen Anteil an den Überfuhrgebühren zu erhöhen. Dagegen sprach sich aber das Tiefbauamt aus: Das Salzwerk erhalte von der Staatsbahn eine Vergütung für das Rangieren auf dem Industriebahnhof, zudem habe das Salzwerk das Recht, „das Industriegleis nach Thunlichkeit auch für den Eigenbetrieb zu benützen und Salzwagen wären vom und zum Industriebahnhof von der städtischen Gebühr befreit“.²²⁷ Der Gemeinderat lehnte deshalb das Ansuchen ab.

Im Zuge der ständigen Verteuerung in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Überfuhrgebühren weiter erhöht. Der hohe Abmangel für den Rangierdienst, den das Salzwerk für das Jahr 1918/19 und in den Folgejahren vorlegte, begründete diese Maßnahme. Bei einer der ersten Sitzungen des Gemeinderats im Jahre 1920 wurde die unpopuläre Notwendigkeit besprochen; schließlich ging es um Erhöhungen um das Doppelte (Zone I) und fast das Dreifache (Zone II). Auch die städtischen Gebühren wurden von einer auf zwei Mark je Waggon angehoben, wobei Mehreinnahmen von 10 000 bis 15 000 M erwartet wurden.

Obwohl die Industriegleisanlage zu dieser Zeit ein günstiges Ergebnis auswies (die Rendite der Gesamtanlage lag bei 2,46 %, die nur dem Personenverkehr dienende Anlage 4,25 %²²⁸), wollte die Stadt sich ein finanzielles Polster für spätere Zeiten, wenn der Vertrag mit dem Salzwerk auslaufen sollte, schaffen. Das Ergebnis war außerdem nur deshalb so günstig für die Stadt, weil dem Salzwerk gemäß Vertrag für die Unterhaltung der Anlage jährlich nur 7000 M zu zahlen waren, die tatsächlichen Kosten jedoch weit höher lagen.

Mit Wirkung vom 1. April 1921 wurden durch die Bahn die „Vergütungen für Privatanschlüsse“ neu geregelt. An Stelle des bisherigen Pachtgelds für die Benutzung von Bahneigentum für die Anschlussweiche in Höhe von 10 M wurde von der Bahn jetzt eine Grundmiete von jährlich 1300 M (1300 m² zu 1 M) berechnet. Für die Bedienung und Unterhaltung der Anschlussweiche wurde nach der Zahl der überführten Wagen der Höchstsatz von 700 M pro Jahr erhoben. Für die Überwachung der bis zu dieser Zeit bestehenden Anschlussgleislänge von 4959 m waren zusätzliche Kosten in Höhe von 700 M im Jahr fällig, außerdem wurde von den Besitzern von „Zweiggleisen“ von der Bahn eine weitere Pauschalgebühr abverlangt.²²⁹

²²⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2058 vom 01.11.1917

²²⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2059 vom 01.11.1917

²²⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 762 vom 06.05.1920

²²⁹ StadtA Heilbronn, Nr. 281 vom 27.02.1922

„Schluß der Vorstellung“

Nach der Kündigung des Betriebsvertrages durch das Salzwirk auf 28. Februar 1922 wurde mit der Eisenbahnverwaltung über die Fortführung verhandelt; diese erklärte sich wohl bereit, den Güterverkehr zu übernehmen, lehnte jedoch die Personenbeförderung ab.

„Im Interesse der Arbeiter“ erklärte sich deshalb das Salzwirk zunächst bereit, „den Bahnbetrieb vom 1. März 1922 an in der bisherigen Weise fortzusetzen“ – vorausgesetzt, dass die Stadt Heilbronn finanzielle Zugeständnisse mache. Die Gemeinde Neckargartach sollte jedoch nach dem Willen der Stadt am Ausgleich des Abmangels beteiligt werden, der allein in der kurzen Zeit zwischen September 1922 bis Februar 1923 bereits 1 700 000 M betrug – wobei allerdings die galoppierende Inflation berücksichtigt werden muss.

Angesichts solcher Zahlen hatte die Stadt den Vertrag mit dem Salzwirk am 1. September 1922 vorsorglich gekündigt, weil „zu rechnen ist, daß die Benützung stark zurückgeht und vielleicht die Einstellung des Personenverkehrs in Frage kommt“.²³⁰

Zu dieser Zeit waren überdies die Gleisanlagen in einem äußerst schlechten Zustand. Bei einem „Durchgang“ wurde von der Eisenbahn-Bauinspektion festgestellt:

1. *Es sind unzulässig große Spurweiten vorhanden;*
2. *das Gleis muß ordnungsmäßig durchgekrampft und bis Schienenoberkannte aufgeschottert werden,*
3. *es sind vereinzelte Auswechslungen an Schienen und Schwellen vorzunehmen,*
4. *die beiden Wartehallen, die Verbotstöcke und Haltepunkttafeln sind bezüglich des Anstrichs in Stand zu setzen.“*

Anlässlich der Erwartung eines neuen Vertrags erklärte sich das Salzwirk bereit, die genannten Arbeiten auf seine Kosten (nicht auf Kosten des Bahnbetriebs) durchzuführen.

1922 und 1923 waren mehrfach in kurzen Abständen starke Erhöhungen der Überfuhrgebühren notwendig. So betrug mit Beschluss vom 26. Oktober 1922 die Gebühr für einen Güterwagen mit 30 t in der Zone III (über 3 km) 1165 M. Eine so hohe Gebühr war allerdings nur ein Bruchteil der wegen der steigenden Geldentwertung notwendigen weiteren Erhöhung.

Infolge der allgemeinen Teuerung stiegen jetzt auch die Fahrpreise der Dampfstraßenbahn in unwirkliche Höhen. Am 1. Februar 1923 betrug der Einzelfahrpreis „Nordbahnhof²³¹ bis Neckargartacher Brücke 70 M“. Zum 1. Juni 1923 wurde die Einzelfahrkarte sogar auf 250 M erhöht. Bei derartigen Preisen nahm

²³⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1295 vom 21.09.1922

²³¹ gemeint ist der Haltepunkt Heilbronn-Sülmertor

die Zahl der Reisenden rasch ab: im Juni 1922 wurden 5950 Einzelfahrkarten ausgegeben, im Februar 1923 nur noch 2900.

Neue Zusatzverträge verzögerten zunächst die Einstellung des Betriebs der Dampfstraßenbahn, wobei einmal die Stadt sogar den gesamten Abmangel zu tragen hatte.

In der Zwischenzeit tagte auch der Heilbronner Industriellenverband.²³² Er kam zum Ergebnis, dass er auf die „Weiterführung des Personenverkehrs auf der Industriebahn keinen Wert lege“, wünschte aber dringend, dass der Güterverkehr verbilligt würde, wenn er allein von der Reichsbahn übernommen würde und nicht wie bisher eine „Zweiteilung“ bestehe.

So wurde der Personenverkehr am 28. Februar 1923 eingestellt, wie es der Gemeinderat am 11. Januar 1923 beschlossen hatte²³³.

In Neckargartach war man wegen dieser Kündigung enttäuscht, sie habe „überraschend gewirkt und es sei dort von dieser nichts bekannt gewesen“. Der Sitzungsbericht des Neckargartacher Gemeinderats ging dahin, „dass trotz aller Anstrengungen und Opfer die Einstellung nicht verhindert werden könne, insbesondere auch deshalb nicht, weil es hauptsächlich am guten Willen der Stadtgemeinde Heilbronn fehle.“ Ferner wurde auch von „öfterer Missachtung der Interessen der hiesigen Gemeinde“ gesprochen.²³⁴

Nach den verschiedenen Protokollniederschriften des Heilbronner Gemeinderats ist jedoch anzunehmen, dass die beabsichtigte Kündigung nicht schriftlich, sondern nur innerhalb der beiden Gemeinderatskommissionen mündlich angesprochen wurde. Auch wurde dem Neckargartacher Schultheiß eine gewisse Mitschuld zugesprochen – Gemeinderat Friedrich Reinhardt: „Wer den Schultheiß von Neckargartach einigermassen kenne, wisse dass dieser Herr etwas doppelzünftig und daher besonders zu behandeln sei.“²³⁵

Das offizielle und endgültige Aus für die Dampfstraßenbahn kam jedoch erst über zwei Jahre später. Vom Württembergischen Arbeits- und Ernährungsministerium kam am 12. September 1925 ein Erlass an die Stadtverwaltung:²³⁶ „Auf der Dampfstraßenbahn Heilbronn Sülmertor–Neckargartach ist der Personenverkehr mit Genehmigung der Reichsbahndirektion Stuttgart seit etwa 2,5 Jahren eingestellt. Mit seiner Wiederinbetriebnahme ist anscheinend in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Die Reichsbahndirektion Stuttgart, die ich um Stellung zu dieser Frage ersucht habe, hat sich wie folgt geäußert: Ganz abgesehen, dass dieser Verkehr sich allmählich ganz unwirtschaftlich gestaltete und damit auch den beteiligten Gemeinden und Industriellen immer größere Opfer auferlegte, konnte

²³² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 40 vom 11.01.1923

²³³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 244 vom 28.12.1923

²³⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 244 vom 28.12.1923

²³⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 244 vom 28.12.1923

²³⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 1226 vom 22.09.1925



M. Dreyfuss & Söhne
SCHROTT-UND METALLWERKE

Der Bahnanschluss der Firma M. Dreyfuß & Söhne auf dem Briefkopf der Firma; um 1926.

mit der immer fortschreitenden Weiterentwicklung des Güterverkehrs im Kleinäulein der Personenverkehr auf dieser ursprünglich nur für den Güterverkehr bestimmten städtischen Industriegleisanlage nicht mehr beibehalten werden. An dieser Sachlage wird sich auch in Zukunft schwerlich etwas ändern.“ In der Stellungnahme des Stadtschultheißenamts Heilbronn heißt es dann: „Es ist nicht daran zu denken, dass ein Personenverkehr auf dem Industriegleis im Kleinäulein je wieder aufgenommen wird.“ Die Stadt hatte demnach nichts dagegen einzuwenden, wenn die Genehmigung für erloschen erklärt wurde.

Es hat geradezu den Anschein, dass man froh war, dieses Dampfstraßenbahn-Kapitel abschließen zu können. Im betreffenden Register der Bauabteilung 1925 ist lapidar der Vermerk angebracht: „Schluß der Vorstellung“.

Die Industriebahn 1923–1945

Schon 1922 war der bestehende Anschlussvertrag zwischen Stadt und Reichsbahn ergänzt worden. Darin wurde als „Übergabestelle“ die Stelle angegeben, „wo bisher die Wagen regelmäßig übergeben und abgeholt wurden mit der Massgabe, dass hier auch die Haftpflicht des Anschlusses einsetzt“.²³⁷ Zudem wurde wenig später festgelegt, dass sich die Stadt bei der „Erneuerung der Staatsbahngleise an Kosten für die Neueinrichtung der Anschlussweiche“ zu beteiligen hat.²³⁸

Nach der Einstellung des Personenverkehrs und Rückgabe der Betriebsführung durch das Salzwerk am 28. Februar 1923 hatte sich die Reichsbahn zunächst geweigert, den Güterverkehr zu übernehmen. Bei Verhandlungen mit der Reichsbahndirektion Stuttgart erklärte deren Präsident, „es sei nicht daran zu denken, dass die Reichsbahn den Güterverkehr übernimmt, wenn ein solcher Verkehr noch irgendwo anders bestehe, so dauere dies nur noch kurze Zeit. Er rate, den Betrieb selber in die Hand zu nehmen.“²³⁹ Anscheinend war in den Zeiten der Rezession der Verkehr auf dem Industriegleis so gering, dass sich Präsident Walter Sigel so pessimistisch äußerte.

Ab 1. August 1923 ging dann die „Dampfstraßenbahn wieder in den Betrieb der Reichsbahn über“.²⁴⁰ Die Stadt hatte der Reichsbahn gegenüber folgende Erklärung abgeben müssen: „Die Stadtgemeinde Heilbronn verpflichtet sich, dass zum 1. August die Uebernahme des Betriebs der Industrieanlage im Kleinäulein durch die Reichsbahn erfolgt, die im Befundbericht vom 22.6.1923 festgestellten Mängel zu beseitigen und haftet für jeden Schaden und Nachteil, die durch das Vorhandensein dieser Mängel für die Reichsbahndirektion oder Dritten an Personen und Sachen entstehen.“²⁴¹

Vom Gemeinderat der Stadt wurde gewünscht, dass die Reichsbahn zumindest „ein Teil der 14 eingearbeiteten Leute“ mit übernehme. Das Tiefbauamt musste allerdings die „Weichen- und Streckenwärter“ stellen.

Die Bedienung durch die Reichsbahn hatte den Vorteil, dass die Überfuhrgebühren von der Staatsbahn bis zum Anschließer nicht aufgeteilt werden mussten. Allerdings akzeptierte die Stadt nicht, dass „die Anschlussgebühren der Reichsbahn das 1¾-fache der regelmässigen Sätze [in anderen Städten] betragen sollen“.²⁴² Die Stadt sowie die Industrie konnten nicht einsehen, dass „ein besonde-

²³⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 964 vom 29.06.1922

²³⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 995 vom 11.07.1922

²³⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 274 vom 27.02.1923

²⁴⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1006 vom 30.08.1923. Mit der „Dampfstraßenbahn“ war der gesamte Eisenbahnverkehr auf den Industriegleisen gemeint; die Personenbeförderung war schon im Februar 1923 eingestellt worden.

²⁴¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 1211 vom 31.07.1923

²⁴² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 961 vom 03.07.1923

rer Ausnahmefall festgestellt werden könne, wenigstens haben die von anderen württembergischen Städten einverlangten Pläne über die dortigen Gleisanlagen gezeigt, dass die Gleisverhältnisse hier zum wenigsten nicht ungünstiger liegen als etwa in Reutlingen, Feuerbach und Aalen.“ Schließlich erklärten sich Stadt und Anschlussgleisbesitzer doch damit einverstanden, „in der Hoffnung, die Reichsbahnverwaltung werde bald selbst zu dem Ergebnis kommen, dass höhere Gebühren als die regelmäßigen für Heilbronn nicht gerechtfertigt seien.“

Diese Hoffnung wurde allerdings nicht erfüllt. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft hatte zum Jahresende 1924 der Geschäftsstelle des Württembergischen Städtetags eine Mitteilung zugehen lassen, in welcher die besonderen Schwierigkeiten im Rangierbezirk Kleinäulein aufgeführt werden.²⁴³ In diesem Schreiben wird davon ausgegangen, dass innerhalb eines Anschlusses der Nebenanschießer oder das Industriegleisunternehmen (also die Stadt) die Bedienung der einzelnen Anschlüsse übernimmt. Ist dies nicht der Fall, wie im Beispiel Heilbronn, so würde die Bahn bei normalen Betriebsverhältnissen die gewöhnlichen Anschlussgebühren in Rechnung stellen. Hiervon müsse jedoch abgewichen werden, „wenn diese Bedienungsart aussergewöhnliche betriebliche Schwierigkeiten verursacht. Dies ist bei dem Industriegleis in Heilbronn der Fall. Die Schwierigkeiten liegen in Heilbronn: in der Unzulänglichkeit der Gleise der Einzelanschlüsse, deren ungünstiger Anlage, die eine Bedienung teils nach vorn in der Fahrtrichtung, teils nach Rückwärts erforderlich macht, dem notwendigen Vorordnen der Wagen in bestimmter Reihenfolge und der infolge der ungünstigen betrieblichen und baulichen Verhältnisse mit dem Vertrieb verbundenen erhöhten Unfall- und Haftpflichtgefahr. Diese Umstände machen die Bedienung gegenüber dem normalen Anschluss so aussergewöhnlich schwierig, zeitraubend und dadurch kostspielig, dass es durchaus gerechtfertigt ist, für diese ausnahmsweise übernommene Sonderarbeit in Anwendung des § 26 der PAB²⁴⁴ erhöhte Anschlussgebühren zu verlangen.“

Eine Bestätigung für die beschriebenen Probleme findet sich auch in den B.V. Klä – den „Betriebsvorschriften für die Privat-Gleisanschlüsse im städtischen Industriebezirk Kleinäulein“²⁴⁵ – im Abschnitt 12, Vorordnung der Wagen und Bedienung der Nebenanschlüsse: „Die Wagen werden ungeordnet nach der Aufnahmegruppe im Kleinäulein überführt. Hier werden sie in folgender Reihenfolge in den Bedienungszug eingestellt“ – vor der Lokomotive waren einzureihen die Wagen für 16 namentlich genannte Anschließer, hinter der Lokomotive wurden die Wagen der restlichen 17 Anschließer eingestellt. Durch das Fehlen eines Ablaufbergs waren hier sehr viele „Sägebewegungen“ notwendig, die nicht nur

²⁴³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 751 vom 09.06.1925

²⁴⁴ Allgemeine Bedingungen für Privat-Gleisanschlüsse

²⁴⁵ StadtA Heilbronn, Betriebsvorschriften für die Privat-Gleisanschlüsse im städtischen Industriebezirk Kleinäulein vom 02.06.1927

sehr viel Zeit in Anspruch nahmen, sondern zudem recht unfallträchtig waren. Auf den folgenden zwei Seiten werden die erforderlichen Rangierbewegungen zu den einzelnen Anschließern beschrieben, die bei richtiger Einreihung der Wagen dann problemlos, aber sehr zeitaufwendig durchgeführt werden konnten.

Da die Stadt nach wie vor eine Gebühr für den Aufwand für das Industriegleis erhob, war jetzt auch die Leerwagenbeförderung für das Salzwerk gebührenpflichtig. Diese Gebühr hatte geruht, während der Betrieb der Bahn vom Salzwerk übernommen worden war.

Ab 3. März 1924 wurden die Leerwagen des Salzwerks nicht mehr über die Heilbronner Industriebahn, sondern von Neckarsulm her über die Salzwerkbahn zugeführt; hier wurden sie mit der Lok des Salzwerks abgeholt. Damit sollten einerseits die Betriebsschwierigkeiten auf dem Stammgleis I aufgrund der großen Anzahl der zu überführenden Wagen vermindert werden, andererseits war dies für das Salzwerk zweifellos kostengünstiger. Nach dem Wegfall der Betriebsführung durch das Salzwerk erhielt die Stadt vom Salzwerk monatlich 1050 M.

Beim 1924 erfolgten Übergang der Württembergischen Staatseisenbahnen in die Verwaltung des Reichs wurde bei den Verhandlungen um den nun fälligen neuen Vertrag im Gemeinderat die Höhe der Überfuhrgebühren der Bahn kritisiert: „Die hiesige Stadtverwaltung scheue keine Kosten, um das Industriegebiet im Kleinäulein auszubauen und die Industrie durch Herstellung von Gleisanschlüssen zu unterstützen und die Ansiedlung weiterer Unternehmen zu fördern. Das letztere sei aber lebhaft in Frage gestellt, wenn hier wesentlich höhere Überfuhrgebühren gefordert werden, als in anderen Industrieplätzen. Die Stadt selbst sei aus diesem Grund eben im Begriff, ihre Gebühren für die Benutzung der städtischen Stammgleise, die zur Deckung der Unterhaltungs- und Erneuerungskosten bestimmt sind, wesentlich herabzusetzen.“²⁴⁶

Der Grund war eine Eingabe des Industriellen-Verbands, welcher um Streichung oder wenigstens Reduzierung der städtischen Gebühren gebeten hatte. Es wurde dabei angedeutet, dass nach dem Vertrag mit der Reichsbahn die städtischen Gebühren die Selbstkosten nicht überschreiten durften.²⁴⁷

Im Rechnungsjahr 1924 wurde von 14 000 zugeführten Wagen ausgegangen, was eine durchschnittliche Benutzungsgebühr von 1,6 M je Waggon ergab. Mit Datum vom 6. Dezember 1924 legten sich schließlich die beiden Partner, die Stadtgemeinde Heilbronn und die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, auf einen neuen Vertrag fest.

In elf Paragraphen wurde das Verhältnis zwischen Bahn, dem Anschließer Stadtgemeinde und den einzelnen Nebenanschießern festgelegt. Eine Beschreibung der gesamten Anlage, Kostenrechnung, Bedienung, Betriebsführung und

²⁴⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 700 vom 27.11.1924

²⁴⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 1401 vom 09.12.1924

bauliche Unterhaltung wurden darin ebenso behandelt wie die Tarifabwicklung, Haftungsfragen und die Aufsicht durch die Bahn.

Nach dem Vertrag aus dem Jahre 1924 durften wegen der baulichen Verhältnisse des Anschlusses nur folgende Lokomotiven und Wagen auf den Anschluss übergehen: Lokomotiven T3, A, F2, Fc ausnahmsweise und mit besonderer Genehmigung der Reichsbahndirektion, AD, T6, T8, T9²⁴⁸, Tn. Vor dieser Zeit wurde der Betrieb ausschließlich mit Lokomotiven der Baureihe B oder T3 abgewickelt. Bei den Wagen waren zweiachsige Wagen mit einem festen Radstand von nicht mehr als 4,5 m sowie zweiachsige Wagen mit Lenkachsen und Drehgestellwagen zugelassen. Dreiachsige Wagen waren ausgeschlossen.

Auch nach Abschluss des neuen Vertrages blieb die Höhe der Überfuhrgebühren ein heißes Eisen, und die Stadt konnte 1926 die Abwanderung eines Teils der Firma Fuchs nach Stuttgart nicht verhindern. Als Grund wurden dabei weniger die Überfuhrgebühren als vielmehr die „schlechten Verkehrsverhältnisse in Heilbronn“ angegeben. Im Ratsprotokoll ist deshalb vermerkt: „So lange wir die schienengleichen Übergänge²⁴⁹ hätten, durch die die Fahrzeuge oft lange warten müssten, und so lange wir keine direkte Verbindung vom Industriegebiet zur Frachtgüterstelle hätten, so lange siedele sich kein neuer Betrieb im Industriegebiet an.“²⁵⁰ Auch 1928 wurde noch geklagt, „dass Stückgüter durch die ganze Stadt gefahren werden müssen“.²⁵¹

Weiterentwicklung der Industriebahn

Trotz aller Schwierigkeiten und Probleme nahm der Wagenverkehr auf der Industriebahn jedoch bis Ende der 1920er Jahre weiter zu:²⁵²

1913	14 600 Waggons
1927	16 600 Waggons
1928	16 900 Waggons
1929	15 800 Waggons
1930	12 000 Waggons

Die Überfuhrgebühren wurden jedoch nicht gesenkt, da Mittel für die notwendige Gleiserneuerung und die Umbauten benötigt wurden. Schließlich war man im Rat auch der Ansicht, dass die Stadt aus der Industriebahn „keinen Gewinn

²⁴⁸ Lokomotiven der Baureihe T9 (BR 91) besorgten bis zum Ende der Dampflokomotivzeit in den 1950er Jahren den Rangierbetrieb im Kleinäulein. Später kamen die Baureihen V 36, V 60 (360) und zuletzt V 90 (290) zum Einsatz.

²⁴⁹ am Sülmertor und am Sandweg bei Posten 68

²⁵⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 400 vom 11.11.1926

²⁵¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 123 vom 15.03.1928

²⁵² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 131 vom 01.04.1931

herauswirtschaften wolle“. Auf diese Weise entwickelte sich die Industriebahn in dieser Zeit zu einem rentablen Betrieb. Allerdings mussten die jährlich erwirtschafteten Überschüsse zur Bildung von Rücklagen verwendet werden.

Der Rechnungsabschluss betrug für die Jahre 1926–1928:

	1926	1927	1928
Einnahmen	20 827,22 M	28 282,87 M	29 152,68 M
Ausgaben	13 860,60 M	12 741,26 M	19 078,65 M
Überschuss	6 966,62 M	15 541,61 M	10 074,03 M

Bei Ausbruch des Zweiten Weltkriegs betrug die Gesamtlänge der Gleisanlage im Kleinäulein 6490 m mit 35 Privat-Gleisanschlüssen.

Ausbau des Industriegleises

Hans-Rießler-Straße

1925 erfolgte der Einbau eines Gleises in die Hans-Rießler-Straße, das von der Salzstraße abzweigte. Das Gleis, das zunächst nur als Anschluss für die Neckarsulmer Fahrzeugwerke AG vorgesehen war, sollte später als Stammgleis für weitere Anschließter dienen.

Christophstraße

Hauptsächlich zur Entlastung der Übergabegruppe, also zur Abstellung von Wagen, war das 1925 angelegte Stammgleis in der Christophstraße gedacht.²⁵³ Der Waggonzugang war in der Zwischenzeit so stark angestiegen, dass die Erstellung einer neuen Übergabegruppe geplant war. Diese wäre „der Entwicklung des Industriegeländes anzupassen“. Da der Abstand dieses Gleises vom Hauptgleis Jagstfeld–Heilbronn mindestens 9,3 m betragen musste, war die Beseitigung eines städtischen Schuppens und des dortigen Bahnwärterhauses notwendig, dem ein Geländetausch zwischen der Stadt und der Deutschen Reichsbahngesellschaft vorausging sowie ein städtischer Zuschuss von 10 000 M für den Bau einer Ersatzwohnung für die Bahnwärterfamilie.

Für die Stadt fielen für das 200 m lange Gleis an der Christophstraße – nach dem Zweiten Weltkrieg wurde es verlängert – zuzüglich Weiche und Änderung des Fußgängerstegs am Haltepunkt 21 500 M an, 1650 Mark davon übernahmen die Anschließter.

²⁵³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 1503 vom 24.11.1925

Weitere Anschließer

Gesellschaft für Heiz- und Beleuchtungswesen

Nicht berücksichtigt wurde 1922 ein Antrag der Gesellschaft für Heiz- und Beleuchtungswesen an der heutigen Christophstraße auf einen Gleisanschluss. Die Lage des „neuen Etablissements“ sei zu tief, die Vorhaltung, „man hätte sich vor dem Bauen erkundigen sollen“, war demnach berechtigt. Zudem betrug die Entfernung zum „Industriebahnhof“ nur 500 m. Der erwartete Verkehr von und zum Freiladegleis konnte also gut mit dem Fuhrwerk bewältigt werden.²⁵⁴

Paulmann & Heydt

Ein besonderes Arrangement traf die Stadtverwaltung 1926 mit der Firma Paulmann & Heydt in der Austraße am Stammgleis III. Die Firma zahlte nur die Hälfte der Anschlussgebühren je zugeführtem Wagen: Die Wagen liefen nämlich nicht mehr zurück, sondern wurden von der Firma verschrottet!

Firma Ensle

Offensichtlich bestand auch im Jahr 1927 noch die Absicht, die Betriebsverhältnisse der Industriebahn grundlegend neu zu ordnen, denn auf einen Antrag der Firma Ensle wegen eines Anschlusses von der Christophstraße her hieß es: „Auserdem stehe heute noch nicht fest, ob die Bedienung der Industrieanlagen später beim Verschieben vom Norden oder Süden her erfolgen müsse [und] bei der Bearbeitung des ganzen Industriegebiets im Kleinäulein alle möglichen neuen Gesichtspunkte auftauchen, die erwogen werden müssen“.²⁵⁵

Landwirtschaftliche Genossenschaft

1930 wurde der Anschluss der landwirtschaftlichen Genossenschaft an der Verbindung zwischen Salzstraße und der Anländestelle (Stammgleis IV) eingerichtet. Dem Wunsch um weitere Anschlüsse vom Anländegleis her konnte allerdings nicht stattgegeben werden.

²⁵⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 657 vom 02.05.1922

²⁵⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 1927 vom 15.03.1927

Die Osthafengleise

Der Südwestdeutsche Kanalverein unter der Führung von Geheimrat Dr. Peter Bruckmann hatte schon seit 1916 Pläne für einen Rhein-Neckar-Donau-Kanal erarbeitet. Dabei sollte nicht nur eine Verbindung vom Rhein nach Württemberg, sondern weiter über die Donau bis zum Schwarzen Meer und über Ulm zum Bodensee geschaffen werden. Der Erste Weltkrieg hatte zunächst zu einem Stillstand geführt. Erst als 1920 vom Reich der Ausbau der Wasserstraße Mannheim–Heilbronn–Plochingen „als einwandfrei anerkannt war“²⁵⁶, wurden die Arbeiten aufgenommen.

In Heilbronn wurden von diesem Zeitpunkt an die gesamten Planungen des Industrieviertels auf die Vorstellungen der Neckarkanalisation ausgerichtet. Im Rahmen der außerordentlichen Notstandsarbeiten für die zahlreichen Arbeitslosen wurden Millionenbeträge zur Weiterentwicklung des Industriegebiets zur Verfügung gestellt. Sie wurden verwendet für den Dammbau im Eisbiegel im Norden des Industriegebiets, für den allgemeinen Hochwasserschutz im Kleinäulein und nicht zuletzt für die gleichfalls im Eisbiegel geplanten Hafenbecken. 250 Notstandsarbeiter hoben dort 1922/23 etwa 2/3 des heutigen Osthafens aus, wofür Aufwendungen in Höhe von 1,5 Millionen Mark veranschlagt worden waren. Zwischen dem nördlichen und südlichen Teil des Osthafens blieb bis 1956 ein Damm stehen, auf dem die noch verbliebenen Gleise der Salzwerkbahn lagen.²⁵⁷

Das weiter westlich geplante zweite Hafenbecken mit der gleichen Länge von ca. 1080 m wurde jedoch nicht gebaut. Dagegen waren als weitere Anlagen noch der „Untere Hafen“ im Neckarbett zwischen der Neckarsulmer Wehrbrücke und der Bleichinsel vorgesehen sowie der „Obere Hafen“ zwischen Wertwiesen und Knorrstraße. Die Nutzung des heutigen Neckarkanals als Anlande geht erst auf eine Anregung des Strombaudirektors Dr. Otto Konz in einer Ratssitzung 1927 zurück.

Für die Hafenanlagen im Eisbiegel wurden die für den Umschlag notwendigen Gleisanlagen geplant. Die Stadt, „die in der Aufmachung einer Hafenanlage begriffen ist“²⁵⁸, musste für die angenommenen 1000 m Normalgleis und eine Rechtsweiche ca. 360 000 M aufwenden. Im März 1921 wurden die notwendigen Oberbaustoffe geliefert. Dabei sollte „entlang dem östlichen Ufer“²⁵⁹ eine eingleisige Bahn gelegt werden, die durch die Salzwerkbahn (bei km 1+500) eine vorläu-

²⁵⁶ Heilbronn (1928), S. 40

²⁵⁷ Das Aushubmaterial des Hafenbeckens südlich des Damms wurde 1924/25 zur Auffüllung der Eisenbahnüberführung über die Bahnlinie Heilbronn–Neckarsulm verwendet (Karl-Wüst-Straße und -brücke).

²⁵⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 760 vom 06.05.1920

²⁵⁹ des neuen Hafenbeckens

fige Verbindung mit dem Bahnhof Neckarsulm erhält“.²⁶⁰ Die Stadt wünschte deshalb in einer der zahlreichen Verhandlungen mit dem Salzwerk, dass „das Salzwerk veranlaßt werde, der Stadt die Benützung seiner Bahn nach Neckarsulm für die Aufschließung des städtischen Industriegeländes im Eisbiegel zuzugestehen“.²⁶¹

Das Salzwerk hatte sich nach anfänglichem Sträuben mit dieser Lösung einverstanden erklärt. Es sagte sogar „hinsichtlich der Benutzung seiner Bahn nach Neckarsulm grösstmögliches Entgegenkommen zu“. Dagegen lehnte das Werk es ab, auch den Betrieb auf den zukünftigen Hafengleisen zu übernehmen. Die Stadt Heilbronn bot darum der Stadt Neckarsulm an, die Heilbronner Hafenanlagen im Eisbiegel mitzubedenutzen. Auf diese Weise war der Anschluss an den Bahnhof Neckarsulm ohne die Schwierigkeiten mit dem Salzwerk gesichert, da der Betrieb von der Reichsbahn übernommen werden sollte.²⁶²

Klare Verhältnisse konnten jedoch nicht geschaffen werden. Im Ratsprotokoll ist deshalb vermerkt: „Eisenbahn, Kanalbau, Salzwerk und Stadt Neckarsulm, die alle dabei mit uns beteiligt sind, verhalten sich jedes in seinem Teil reserviert, und wir kommen ohne eine offene gemeinschaftliche Aussprache aus dieser Zwickmühle nicht heraus. In erster Linie handelt es sich um den Anschluß am Salzwerkgleis oder an den Bahnhof Neckarsulm. Beide sind als Provisorien zu betrachten bis ein neuer Rangierbahnhof entlang der Hauptbahnlinie erstellt sein wird.“²⁶³

Ähnlich heißt es im Bebauungsplan für die Erweiterung des Industriegebiets nach Norden im Jahr 1923: „Das bestehende Verbindungsgleis zwischen Salzwerk Heilbronn und Bahnhof Neckarsulm muß nach Ausbau des östlichen Industriefhafens verlegt werden. Hierfür ist ein Gleis vom Salzwerk zum künftigen großen Industriebahnhof in Verbindung mit den Hafengleisen vorgesehen“.²⁶⁴ Dazu ist es allerdings nie gekommen, denn der angedachte „Industriebahnhof“ im Kleinäulein ist nie gebaut worden. Die Salzwerkbahn verlief deshalb bis zu ihrem Ende 1956 weiter auf ihrer angestammten Trasse.

Nachdem 1923 das Teilstück der ehemaligen Dampfstraßenbahn zwischen dem Städtischen Wasserwerk und der Neckarbrücke aufgelassen und in die Salzstraße bis zur Karl-Wüst-Straße verlegt worden war, konnte das im Bau befindliche Großkraftwerk nicht mehr über die Industriebahn bedient werden. Das städtische Liegenschaftsamt verneinte zudem, dass „die Stadtgemeinde gegenüber dem Grosskraftwerk und der Gemeinde Neckargartach irgend eine Verpflichtung

²⁶⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 351 vom 16.03.1922

²⁶¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 496 vom 12.04.1923

²⁶² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 181a vom 16.02.1921

²⁶³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 901 vom 26.07.1921

²⁶⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1120 vom 27.09.1923; die Verlängerung des Osthafens erfolgte allerdings erst im Jahre 1956. Der Güterbahnhof war zwischen der Industrie- und der Karl-Wüst-Brücke (heute Gelände der Fa. Läßle) vorgesehen; vgl. Heilbronn (1928), S. 40 f.

hätte, die in dem zum Eingehen bestimmten Teil der Salzstrasse liegende städt. Gleisstrecke benützen oder bestehen zu lassen.“²⁶⁵ Deshalb einigte sich die KAWAG als Kraftwerksbetreiberin „mit dem Salzwerk über die Benützung der Salzwerkbahn Salzwerk–Neckarsulm“; für das Einlegen einer Weiche in die freie Strecke dieser Bahn war lediglich die Zustimmung der „Württ. Bau- und Bergwerksdirektion“ notwendig, die auch erteilt wurde. Bis zum Ende der Salzwerkbahn wurden die Wagenladungen für das Kraftwerk Heilbronn vom Bahnhof Neckarsulm aus über diese Privatbahn geleitet.

Die Gemeinde Neckargartach, die mit der Dampfstraßenbahn vergeblich auf einen Bahnanschluss gehofft hatte, betrieb auf dem Gelände des Salzwerks eine „Verladestelle“, die ebenfalls von Neckarsulm aus bedient wurde.

Die gesamten Verhandlungen über das Osthafengleis waren allerdings nutzlos. Rezession und Zweiter Weltkrieg verhinderten die erwarteten großen Unternehmensansiedlungen. Zudem wurde der Hauptumschlag Schiff–Bahn und umgekehrt über den Kanalhafen abgewickelt. Erst einige Jahre nach Kriegsende wurde ein Gleisstrang an der Westseite des Osthafens verlegt. Die Anbindung an das Netz erfolgte allerdings nicht über das Salzwergleis, da dieses seit 1956 nicht mehr existierte.

Direkte Anbindung der Industriegleise an den Heilbronner Hauptbahnhof

Als nach 1918 die Königlichen Württembergischen Staatseisenbahnen auf das Deutsche Reich übergingen, war ein neuer Vertrag über die „Zulassung eines Privatgleis-Anschlusses bei km 30 000 am Gleis Jagstfeld–Heilbronn“ notwendig. Die Eisenbahnverwaltung brachte dabei ihre Befürchtungen zum Ausdruck, dass sich beim Stammgleis IV wegen des zu erwartenden regen Umschlagverkehrs über die neue Anlande Kapazitätsprobleme ergeben könnten. Es wurde deshalb betont, dass dieses Stammgleis „nur solange über die Aufnahmegleise im Kleinäulein bedient wird, als es die betrieblichen Verhältnisse in Heilbronn Hbf zulassen“.²⁶⁶

Im Zusammenhang mit der 1925 erfolgten Gleiserweiterung am Haltepunkt in der Christophstraße machte die Eisenbahnverwaltung die Stadt dann auf die erschwerten Verkehrsverhältnisse und die daraus resultierende Notwendigkeit eines besonderen Zufahrtsgleises vom Hauptbahnhof zum Industriegelände aufmerksam.²⁶⁷ Die Bauinspektion wies darauf hin, „dass mit der raschen Zunahme des Verkehrs im Kleinäulein die Benutzung des Hauptgleises Jagstfeld–Heilbronn

²⁶⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 1788 vom 27.11.1923

²⁶⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 700 vom 27.11.1924

²⁶⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 1503 vom 24.11.1925

als Zufahrgleis zwischen dem Anschlussbahnhof und der Uebergabegruppe sich immer schwieriger gestalten und dass damit die Erbauung eines vom übrigen Betrieb unabhängigen Zufahrgleis sich nicht allzulange mehr umgehen lassen werde“.

Aber dieses Gleis wurde trotz erheblicher Verkehrszuwächse – in den 1950er Jahren wurden ganze Züge für die Firma Fiat ins Kleinäulein überstellt – nicht gebaut. Der Einsatz stärkerer Lokomotiven und der ersten Dieselloks (BR V36)²⁶⁸ ermöglichten schließlich eine raschere Räumung des Hauptgleises, so dass nicht nur wegen der hohen Kosten vom Bau eines weiteren Brückengleises Abstand genommen werden konnte. Nach der weiteren Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf den Industriegleisen wäre diese Verbindung bereits vor der Wende zum 21. Jahrhundert wieder überflüssig geworden.

Streitpunkt Personenverkehr

Durch die Einstellung der Dampfstraßenbahn ergaben sich für die Beschäftigten im Kleinäulein wieder die Erschwernisse der langen Anmarschwege. Die Straßenbahn AG beabsichtigte deshalb, einen Omnibusverkehr über das Industriegebiet nach Neckarsulm–Erlenbach einzurichten. Auch von privater Seite kamen ähnliche Überlegungen. Das Ansinnen scheiterte allerdings am Veto der Bahn, welche Ertragseinbußen auf ihrer Strecke Heilbronn–Jagstfeld befürchtete.²⁶⁹

Die Stadt Heilbronn befürwortete aber weiter eine rechtsufrige Straßenbahn, die vom Sülmertor ohne direkte Verbindung zur Stadt (die Bahn erlaubte die Überquerung der Strecke Heilbronn–Jagstfeld nicht) durch die Salz- und Austraße nach Neckargartach und vielleicht sogar über die geplante Karl-Wüst-Brücke nach Neckarsulm führen sollte, da eine solche Linie zugleich der Erschließung des Industriegebiets dienen würde.

Allen Ausführungen der Stadt und auch dem Hinweis auf die geringe Rentabilität der von der Gemeinde Neckargartach vorgesehenen Straßenbahn am linken Neckarufer schenkte das Wirtschaftsministerium keine Beachtung, so dass die Gemeinde Neckargartach die von ihr favorisierte linksufrige Straßenbahn in eigener Regie baute; sie wurde am 22. Juni 1928 in Betrieb genommen.²⁷⁰

²⁶⁸ Nach Einrichtung einiger Großtanklager im Kleinäulein Ende der 1950er Jahre war der Einsatz von feuerlosen Lokomotiven notwendig geworden.

²⁶⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 114 vom 10.03.1929

²⁷⁰ BAUER, Harmonie (1986)

Desolater Zustand der Gleisanlagen

Einige Jahre nach der Übernahme der Industriegleisanlagen vom Salzwirk durch die Stadt machte sich 1929 der stark verwahrloste Zustand einzelner Anschlussgleise bemerkbar. Neben dem bereits gebraucht eingebauten Gleis- und Weichenmaterial war dafür insbesondere die mangelhafte Unterhaltung durch die Anschließer ausschlaggebend. Das Tiefbauamt berichtete darüber dem Gemeinderat: „Das Industriegleis im Kleinäulein ist mit Ausnahme der in den letzten Jahren eingebauten neuen Weichen allmählich derart zusammengefahren, dass die beteiligten Ämter die Verantwortung auf die Dauer nicht mehr tragen können.“²⁷¹ Auch das Reichsbahnbetriebsamt stellte fest, „dass sich die Anlagen teilweise in einem geradezu betriebsgefährlichen Zustand befinden“. Die Stadtverwaltung musste sich also darauf einstellen, dass in nächster Zeit erhebliche Mittel für die Instandsetzung der Anlage benötigt wurden.

Schon im Oktober 1929 wurde die Weiche 17 erneuert und die Gleiskreuzung Salz-, Weipert- und Austraße verlegt. Der Aufwand hierfür betrug rund 20 000 M. Bei diesen Arbeiten stellte sich auch heraus, dass die Gleisbettung unzureichend entwässert war. Die Entwässerung sowie die als unumgänglich bezeichnete Pflasterung des Gleisbetts erforderten weitere Mittel in Höhe von 24 000 M. Trotz Bedenken des Gemeinderats wegen dieser Kosten in „geldarmer Zeit“ wurde das Vorhaben genehmigt, nicht zuletzt wegen der dadurch zu erwartenden selteneren Ausbesserungsarbeiten.

Im Zweiten Weltkrieg trugen Bomben und die Kämpfe bei der Besetzung von Heilbronn im Frühjahr 1945 dazu bei, dass die Industriebahn stark beschädigt wurde, so dass eine grundlegende Erneuerung notwendig wurde.

Ein Lokführer erzählt

„Die Firma Kohlen-Märklen am Stammgleis I war immer darauf bedacht, die für sie bestimmten Kohlenwaggons frühzeitig zu entladen und erwartete deshalb eine vorrangige Bereitstellung der Wagen. Für die Bevorzugung erhielten sowohl Lokführer als auch das Rangierpersonal jeweils einen Schnaps.

Das Anschlussgleis zum Gelände, auf welchem sich heute der Media-Markt befindet, wurde im Rangierer-Jargon mit „Lederbude“ bezeichnet. Es war der ehemalige Gleisanschluss der Lederfabrik Gebrüder Victor.

In der Weihnachtszeit bedankten sich die Gleisanschließer mit Geschenken, die meist in Form von alkoholischen Getränken verabreicht wurden. Die Lok, welche die ganze Schicht mitfuhr, wurde dann mit diversen Weinkisten beladen.“

²⁷¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 898 vom 23.07.1929

Der Haltepunkt Heilbronn-Sülmertor

Schon bei der Planung der Strecke nach Jagstfeld war am 22. März 1860 im Gemeinderat der Wunsch nach einer Haltestelle für die Nordstadt laut geworden. Um den Bewohnern dieser Gegend den weiten Weg über die Neckarbrücke zum Bahnhof zu verkürzen, beschlossen die Herren in dieser Sitzung, „mit aller Macht und Nachdruck bei der Regierung dafür zu wirken, daß ein Fußweg bei der Brücke über den Neckararm oder aber eine Haltestation an der Neckarsulmer Chaussee unfehlbar zu Theil werde.“²⁷²

Ende des 19. Jahrhunderts machte sich dann der Verein der unteren Stadt wieder bemerkbar. Ihm ging es dabei um die Anbindung des Stadtbezirks an den Schienenverkehr. Im Mai 1890 begann nämlich die Bahn mit den Vorbereitungen zur Einlegung eines 2. Gleises in die „Jaxtfelder Linie“. Dies wurde zum Anlass genommen, bei diesen Bauarbeiten auch eine „Personenhaltestelle“ mit einzubeziehen. Als Standort wurde das rechte Neckarufer beim Dammstraßenübergang vorgeschlagen.²⁷³

Auf diese Weise wäre sowohl die Strecke Richtung Neckarsulm als auch die nach Weinsberg einbezogen worden. Oberbürgermeister Paul Hegelmaier begrüßte im Rat diese „vorteilhafte und wünschenswerte Einrichtung“, wollte jedoch das Anliegen bei der Königlichen Eisenbahnverwaltung als Gesamtpaket mit Rangierbahnhof, Bottwartalbahn und anderen Eisenbahnfragen vortragen. Die Stadt hatte bei diesen Verhandlungen die Trümpfe in der Hand, da die Bahn für das Gelände des Rangierbahnhofs in Böckingen städtische Grundstücke erwerben wollte.

Bis Anfang des folgenden Jahres war eine Entscheidung seitens der Bahn jedoch nicht gefallen. Darum machte der Verein der unteren Stadt ein weiteres großzügiges Angebot: „Er werde sofort 6000 M bar bezahlen, sofern der Wunsch nach dieser Haltestelle am nördlichen Ende der Eisenbahnbrücke²⁷⁴ genehmigt würde“. Da konnte der Gemeinderat nur noch mit „Freude von dieser Opferwilligkeit Kenntnis nehmen und die Ausführung dieser den Bedürfnissen des nördlichen Stadtteils und den Einwohnern von Neckarsulm und Weinsberg entsprechenden Anlage warm empfehlen.“

Allerdings hatte man bei diesem durchaus berechtigten Wunsch die betriebstechnischen Möglichkeiten der Bahn außer Acht gelassen. Die Vertreter der Bahn erklärten deshalb das Ansinnen „wegen der Gefällsverhältnisse der Haller Linie für unausführbar“. Es wurde dagegen die Möglichkeit zur Errichtung einer Haltestelle an der „Jaxtfelder Linie“ in der Nähe des Viehwegs nicht in Abrede gestellt,

²⁷² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 201b vom 23.3.1860

²⁷³ ehemals Übergang über die Gleise der Bahnlinien nach Neckarsulm und Weinsberg

²⁷⁴ Heute Brücke über die Mannheimer Straße

wobei ein Betrag in Höhe von 6000 M, welcher von den Interessenten zu entrichten wäre, ausreichen würde. Die Wunschhaltestelle an der Neckarbrücke würde jedoch 80 000 M kosten. Die Vertreter der Bahn machten dafür die Zusage, „wenn später auf der Haller Linie Omnibuszüge²⁷⁵ eingerichtet werden, so könne man am Übergang an der Weinsbergerstraße²⁷⁶ eine Haltestelle errichten“.

Der Verein der unteren Stadt ließ aber nicht locker und legte der Königlichen Generaldirektion sogar einen Plan für den gewünschten „Doppelhaltepunkt“ vor. Auch mit diesem konnte die Bahn sich nicht anfreunden und erteilte der Stadt im August 1891 wiederum eine Absage, wobei sie nochmals die Errichtung eines „Haltepunkts lediglich für den Personenverkehr der Jaxtfelder Linie mit einfacher Ausstattung in größerer Entfernung vom Hauptbahnhof am Viehweg“²⁷⁷ in Aussicht stellte. Die Angelegenheit sollte auf Wunsch von Oberbürgermeister Hegelmaier zurückgestellt werden, bis sich durch die Abtretung von Areal durch die Stadt für die „Jaxtfelder Linie“ neue Chancen ergeben.

Trotzdem wollte nun die Stadt sicher gehen und erbat vom Verein der unteren Stadt eine Erklärung über die Zeichnung von 6000 M für einen Haltepunkt, wobei auch bemerkt wurde, dass der ursprüngliche Wunsch einer größeren Lösung nicht mehr „höheren Orts vorgelegt oder befürwortet werden konnte“.

Jetzt lenkte auch der Verein der unteren Stadt ein und akzeptierte die „Lage und Gestaltung eines Haltepunkts am Viehweg“, wie er in einem Situationsplan von der Königlichen Eisenbahnverwaltung eingezeichnet worden war. Nur wurde dabei der Wunsch ausgesprochen „daß die neue Haltestelle nicht den Namen ‚Viehweg‘ sondern den Namen ‚Haltestelle Sölmertor‘ erhalte“.²⁷⁸

Am 22. September 1893 war dann von der Königlichen Generaldirektion zu vernehmen, dass der Haltepunkt „beim Ministerium zur Ausführung beantragt worden sei u. man voraussetzen dürfe, daß die Genehmigung bald erfolgen dürfe“.²⁷⁹ Bereits zwei Monate später – am 28. November 1893 – erteilte auch das Königliche Oberamt die Bauerlaubnis „zur Erstellung eines Wartesaalgebäudes der Haltestelle ‚Sölmertor‘ am Viehweg“, und bald darauf erfolgte die Genehmigung durch das Ministerium.²⁸⁰

Die Königliche Eisenbahnverwaltung hatte für die Beleuchtung der künftigen „Haltestelle“ eine Gasbeleuchtung gewünscht; sie musste dafür ab dem 1. Mai 1894 der Stadt 10 Jahre lang eine Entschädigung von 10 M pro Jahr bezahlen. Nach dieser Zeit sollte die Einrichtung, ausgenommen die Zuleitung zur Gasuhr

²⁷⁵ Es dürfte sich um Dampftriebwagen handeln, die jedoch auch später nicht auf dieser Strecke verkehrten.

²⁷⁶ Der ehemalige Haltepunkt Karlstor

²⁷⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1763 vom 04.08.1891

²⁷⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 733 vom 13.04.1893

²⁷⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2103 vom 05.10.1893

²⁸⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2198 vom 28.11.1893



Der Haltepunkt Heilbronn-Sülmertor vor dem Abriss. Anfahrt eines Verbrennungstriebwagens (BR Vt 60) Richtung Neckarsulm; 1957.

und die Gasuhr selbst, in das Eigentum der Eisenbahn übergehen. Die Kosten für die gesamte Gaseinrichtung betragen 200 M.

Das Sülmertor wird eröffnet

Am 1. Mai 1894 fand die Eröffnungsfeier für die „Haltestelle“²⁸¹ Sülmertor statt. Im April hatte das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt „gehorsamst“ an die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen berichtet, „daß die Bauarbeiten für den Haltepunkt Heilbronn-Sülmertor der Hauptsache nach beendet sind und bis Samstag, den 28. d. Mts vollendet abgeschlossen werden, so daß der Inbetrieb-

²⁸¹ Nach den Bestimmungen der Fahrdienstvorschrift handelt es sich bis heute um einen Haltepunkt, an welchem keine betrieblichen Einrichtungen (Signale oder Weichen) vorhanden sind. Im Gegensatz zu einem Bahnhof ist ein Haltepunkt nach neuester Beschreibung der Bahn nur für den Zu- und Ausstieg von Reisenden vorgesehen. Züge können hier jedoch beginnen und enden.

nahme des Haltepunkts auf den Beginn des Sommerfahrplans, 1. Mai d.J. ein Hinderniß nicht im Wege steht“.²⁸²

Über den Umfang der Feierlichkeiten liegen keine Berichte vor. Es ist aber anzunehmen, dass es recht festlich zuging. Die Stadt hatte nämlich dem Verein der unteren Stadt zur Ausschmückung „ca. 30 kleine Tannenstämme aus dem Stadtwald“ unentgeltlich abgegeben.

Dem Wunsch um Einrichtung einer Postfiliale im „Haltestellen Gebäude“, für welche sich die Firma Wolff besonders stark gemacht hatte, konnte aus Mangel an „notwendigen Räumlichkeiten“ nicht stattgegeben werden.

Bereits 1907 erwiesen sich die Zugänge zu den Gleisen für den angestiegenen Verkehr zu eng. Anlässlich der Einführung der Bahnsteigsperrn wurde deshalb die Verbreiterung des westlichen Bahnsteigs in Angriff genommen. Ein Jahr später wurde im Gemeinderat sogar von einer notwendigen „erheblichen Erweiterung des Haltepunkts Sülmertor“ gesprochen. Dies geschah anlässlich des Baus der heute dort noch vorhandenen Dienstwohngebäude. Auch wurde damals schon eine Unter- oder Überführung der Salzstraße über die Bahnstrecke, die viergleisig ausgebaut werden sollte, angedacht.

1907 kam es zu weiteren „nicht unbedeutenden“ Verbesserungen um den und am Haltepunkt Sülmertor. So wurde die in der Bahnhofstraße entbehrlich gewordene Bedürfnisanstalt in die Nähe des Sülmertors versetzt, „da der dortige Bahnhofabort innerhalb der Bahnsteigsperrn liegt und deshalb nicht bloß dem allgemeinen Verkehr sondern vielfach dem auf dem Bahnhof verkehrenden Publikum unzugänglich ist“.²⁸³

Ferner wurde der Bahnsteig um 50 m gegen die Stadt hin verlängert. Die Stadt verkaufte dazu ein Gelände von 65 m² zum Preis von 4,5 M je m² und stellte für das „Schaffnerhäuschen“ die nötige Fläche von 5 m² unentgeltlich zur Verfügung.

Der Haltepunkt Heilbronn-Sülmertor entwickelte sich in den folgenden Jahren zu einer stark frequentierten Eisenbahndienststelle. Nachdem dort auch die Abfertigung von Gepäck und Expressgut ermöglicht wurde, nahm der Haltepunkt hinsichtlich der Verkehrseinnahmen in Heilbronn nach dem Hauptbahnhof und dem Südbahnhof den 3. Rang ein. Allerdings unterblieb dort die Abfertigung von Wagenladungen und Stückgütern, wie es vielfach von den Anschließern im Kleinäulein gefordert worden war.

²⁸² StA Ludwigsburg E 79 II Bü 338 Nr. 110

²⁸³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 105 vom 18.01.1907

Protestmarsch zum Hauptbahnhof

Besonders in den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg, als es überall wieder aufwärts ging, stiegen vor allem im Berufsverkehr täglich Hunderte von Reisenden am Sülmertor ein und aus. Ein besonderer Vorfall aus dem Jahr 1949 unterstreicht dies:²⁸⁴

Beim Fahrplanwechsel zum 1. Juni wurde der Halt eines bisher am Sülmertor haltenden Zuges in Richtung Hauptbahnhof–Eppingen gestrichen. Sofern dieser Zug jedoch pünktlich war, musste er aus betrieblichen Gründen am Einfahrsignal des Hauptbahnhofs halten. Die letzten Wagen dieses Zuges standen dann noch am Bahnsteig des Haltepunkts und die Reisenden stiegen verbotenerweise trotzdem zu.

Als der betreffende Zug am 14. Juni 1949 um 17.04 Uhr wegen Verspätung ohne Halt in den Hauptbahnhof einfahren konnte und die Reisenden am Sülmertor stehen ließ, kam es zum Protest. In der Heilbronner Stimme wird berichtet: „Etwa 400 Reisende setzten sich in Bewegung und marschierten auf den Bahngleisen über die Eisenbahnbrücke zum Hauptbahnhof. Der Bahnpolizei wurde durch einen Vertreter der Gewerkschaft erklärt, daß dies lediglich aus Protest gegen die ablehnende Haltung der Eisenbahnverwaltung gegenüber den Werktätigen durchgeführt worden sei.“

Wie die Angelegenheit schließlich ausgegangen ist, ist heute nicht mehr nachvollziehbar. Jedenfalls hatte sich „der Vorstand des Betriebsamts Heilbronn aus diesem Grund unverzüglich mit der Reichsbahndirektion Stuttgart in Verbindung gesetzt um den sicherlich unhaltbaren Zustand zu beheben“.

Unrühmliches Ende

Als im November 1963 die moderne Fußgängerunterführung in Betrieb genommen worden war, wirkte das im Krieg weitgehend erhalten gebliebene Fachwerkgebäude des Haltepunkts wie ein Fremdkörper. Fünf Jahre später fiel die „alte Bruchbude“²⁸⁵ der Spitzhacke zum Opfer.²⁸⁶ Sicher hätte das „Bahnhöfle“ noch einige Jahre gehalten; die Deutsche Bundesbahn musste jedoch schon damals sparen, und so wurde das mit mehreren Mitarbeitern besetzte Abfertigungsgebäude zum „unbesetzten Haltepunkt“ herabgestuft, in welchem der gesamte Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr aufgehoben wurde. „Gängige Fahrkarten“ konn-

²⁸⁴ StadtA Heilbronn, ZS 7429

²⁸⁵ Heilbronner Stimme Nr. 260 vom 09.11.1968

²⁸⁶ Heilbronner Stimme Nr. 211 vom 12.09.1968. Die Abbruch- und Umbaukosten betrugen 90 000 DM.

ten zunächst noch am neu errichteten Kiosk erworben werden, bis auch hier der Bedarf zurückging.

Obwohl die nur noch wenigen Reisenden jetzt durch kurze Bahnsteigdächer vor Regen geschützt sind, macht der Haltepunkt Heilbronn-Sülmertor heute einen wenig einladenden Eindruck. Ob die Arbeiten des im Herbst 1999 von der Deutschen Bahn AG beauftragten Graffitikünstlers Michael Conrad dies behoben haben, bleibt Ansichtssache.

Der Fußgängerüberweg an der „Villmath“

Früh hatte sich der Haltepunkt Sülmertor und der benachbarte Bahnübergang zu einem stark frequentierten Verkehrsplatz entwickelt. Im Jahre 1918 fanden deshalb Verhandlungen zwischen Stadtverwaltung und Eisenbahn statt, „da an dem gesperrten Uebergang grössere Menschen und Fuhrwerksansammlungen stattfinden, die öfters einen ungunen Verlauf nehmen“²⁸⁷. Obwohl eine Straßenunterführung die optimalere Lösung gewesen wäre – so kam dies auch in einem Leserbrief der Neckar-Zeitung vom 23. Dezember 1918 zum Ausdruck –, wurde der Bau eines Fußgängerstegs beschlossen. Der Gemeinderat hielt diese Lösung wegen der großen Kosten einer Unterführung für gerechtfertigt. Das Überführungsbauwerk stellte die Eisenbahn kostenlos, während die Stadt die Kosten für die Aufgänge in Höhe von 11 700 M übernahm. Die Ausführung erfolgte durch die Firma Wälde aus Steinbach bei Schwäbisch Hall. Am Ende betrugen die Kosten für das Bauwerk insgesamt 21 959 M 34 Pf, von denen die Stadt 19 237 M 53 Pf übernahm.

Bei der allgemeinen Teuerung dieser Zeit und den leeren Stadtkassen darf es daher nicht verwundern, dass die Stadt von einer Beleuchtung des Überwegs absah, „da ja die Haltestelle von der Eisenbahn beleuchtet wird“ und dieses Licht auch für den Steg als ausreichend angesehen wurde.²⁸⁸

Auch 1925 kam es wieder zu einer Diskussion über die Erschwernisse beim Bahnübergang am Sülmertor, als das Abstellgleis in die Christophstraße gebaut wurde: „Durch das neue Gleis hart am Sülmertor-Haltepunkt werden die Verhältnisse des Haltepunkts noch mehr verschlechtert. Im Hinblick auf die erhöhte Haftpflicht der Reichsbahn ist daher eine Fußwegunterführung nicht mehr lange zu entbehren. Die Unterführung wäre auf Kosten der Stadt zu erstellen“²⁸⁹.

²⁸⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2200 vom 03.10.1918

²⁸⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2200 vom 03.10.1918

²⁸⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll / Bauabteilung Nr. 1503 vom 24.11.1925; Rezession und Zweiter Weltkrieg haben den Bau dieser notwendigen Unterführung verzögert.

Im Rahmen dieser Diskussionen wurde auch von einer Beseitigung des Dammstraßen-Übergangs gesprochen. Im Zuge der Auffüllung eines Neckararms (Mannheimer Straße) kam für ihn erst nach dem Zweiten Weltkrieg das Aus.

In den Jahren nach Kriegsende entwickelte sich der Bahnübergang am Haltepunkt zu einer echten Gefahrenquelle, wobei zahlreiche Unfälle, teils mit tödlichem Ausgang, zu beklagen waren. Im Sommer 1959 wurde dann der Übergang für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt und für den Fußgängerverkehr erheblich verkleinert, was die Gefährdung der Fußgänger wegen des starken Andrangs noch weiter erhöhte.

Am 30. November 1963 ging schließlich eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer in Betrieb. Die Fahrbahnbreite betrug 4,50 m, an der nördlichen Seite entstand ein 1,50 m breiter Fußgängerweg. „Die Unterführung“, so berichtet das Neckar Echo am 30. November 1963, „macht durch die Kachelwände, Aushangkästen und quadratische Flächenbeleuchtungskörper einen sehr freundlichen Eindruck.“²⁹⁰

²⁹⁰ StadtA Heilbronn, ZS 7429

Die Hafenbahn

Mit der Weimarer Reichsverfassung vom 11. August 1919 wurden die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen, zu welchen auch der Neckar gehörte, als „Reichswasserstraßen“ übernommen, und die Deutsche Nationalversammlung beschloss am 27. April 1920 den Ausbau des Neckars von Mannheim bis Plochingen. Die Umwandlung des Neckars zur Großschifffahrtsstraße wurde der am 12. November 1921 gegründeten Neckar-Aktiengesellschaft übertragen, deren Neckarbaudirektion ihren Sitz zunächst in Heilbronn, später dann in Stuttgart hatte.

In den Jahren 1931 bis 1935 wurde in Heilbronn der Kanalhafen erstellt, der bis 1956 auch der Endpunkt der Großschifffahrtsstraße war. Die feierliche Inbetriebnahme erfolgte am 28. Juli 1935. Bald darauf zählte der Hafen Heilbronn zu den größten deutschen Binnenhäfen. Seit der vollständigen Ansiedlung im Jahre 1940 beträgt die am Ostufer genutzte Kailänge 2260 m. Das Westufer wurde erst in den Nachkriegsjahren besiedelt; der dort genutzte Kai ist lediglich 700 m lang.

Das Fahrwasser zwischen Mannheim und Heilbronn ist seit Ende 1984 mindestens 2,80 m tief, so dass der kanalisierte Neckar von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von rund 2900 t befahren werden kann.

Der Bau der Hafenbahn

Als der neue Heilbronner Hafen im Jahre 1935 in Betrieb genommen wurde, konnten größere Gütermengen ausschließlich mit dem Schiff und / oder mit der Eisenbahn befördert werden. Aus diesem Grund wurden die notwendigen Gleise und deren Anschluss an den Heilbronner Hauptbahnhof zusammen mit dem Bau der Hafenanlagen eingerichtet – noch vor den ersten stationären Kranen²⁹¹.

Die Ansiedlung am Kanalhafengelände erfolgte zunächst südlich der Peter-Bruckmann-Brücke. Bis 1940, dem Ende des Ausbaus, kamen weitere Betriebe auf der Nordseite der Brücke bis zum Anfang des Kanalhafens bei der Neckareinmündung hinzu.

Die Grenze zwischen den Gleisen der städtischen Hafenbahn und denen der Deutschen Bahn bildet heute die Übergabeweiche 161 beim Stellwerk Hk. Von dort verbindet ein Schienenstrang nach Überquerung des Bretterwegs und der Hafestraße die Kaigleise mit dem Hauptbahnhof.

Schon seit der Eröffnung des Hafens liegen am östlichen Kai des Kanalhafens parallel verlaufende Schienenstränge – vom Süden des Hafens bis zur Peter-

²⁹¹ In der Zwischenzeit bediente man sich schwimmender Dampfkranen. Das bis in die Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg zu verladende Schnitt- und Grubenholz wurde über Holzrutschen vom Eisenbahnwaggon direkt auf die am Kai liegenden Schiffen geladen.



*Kanalhafen um 1935 von Südosten mit Peter-Bruckmann-Brücke und Straßenbahn.
Die Verladearbeiten wurden bis zur Installierung ortsfester Kranen von einem Schwimmkran übernommen. Im Vordergrund ein einfaches Rangiergerät.*

Bruckmann-Brücke drei, von dort bis zum Hafenanfang zunächst zwei, später sogar vier –, die in längeren Abschnitten durch Weichen miteinander verbunden sind. Während das wassernahe Gleis überwiegend dem Verladevorgang dient, werden das Verkehrsgleis in der Mitte zur Durchfahrt und das „Landgleis“ zur Bereitstellung von Güterwagen genutzt.

Das „Mittel-“ und das „Wassergleis“ sind Stammgleise der Stadtwerke Heilbronn GmbH, welche die Gleise auch unterhalten. Das Gleis an der Landseite wird von den betreffenden Anschließern ab der Anschlussweiche in betriebsfähigem Zustand gehalten. Außerhalb des unmittelbaren Umschlaggeländes stehen darüber hinaus, durch die Hafenstraße getrennt, sechs Gleise mit einer Nutzlänge von 430–670 m zum Aufstellen von Wagen zur Verfügung²⁹²; diese Gleise sind ebenfalls über die Weiche 161 mit den Gleisanlagen des Hauptbahnhofs verbunden. Eines dieser Gleise dient darüber hinaus als Verkehrsgleis und wird von den Übergabefahrten über die Hafenbahnbrücke zu den Stammgleisen „Neckar“ genutzt.

²⁹² Dieses Gelände ist ein Teil des aufgefüllten ehemaligen Karlshafens.

Diese „Abstellgruppe Süd“ reicht vom beschränkten Straßenübergang des Bretterwegs bis kurz vor die Peter-Bruckmann-Brücke. Auf der Nordseite der Brücke, gleich hinter dem durch Ampeln gesicherten Bahnübergang zur Kalistraße, schließt sich nochmals eine zweigleisige Übergabegruppe von ca. 200 m Nutzlänge an. Ursprünglich verlief der Schienenstrang der Hafenbahn nur bis hierher, wurde aber 1956 zum Anschluss des Industriegebiets Kleinäulein an die Hafenbahn bis zum Vorgelände des Salzwerts verlängert.

Das „Heilbronner Modell“

Bei dieser Hafenbetriebsform vermietet die Stadt Heilbronn die am Fluss- und Hafenufer angrenzenden Grundstücke langfristig an die einzelnen Betriebe. Die Betriebsanlagen werden von den Unternehmen errichtet. Damit gehören die Errichtung, Beschaffung und der Betrieb von Gleiswagen, Rangierloks, -spills²⁹³ und Verladeeinrichtungen (Krane) zu den Aufgaben der angesiedelten Firmen. Ebenso werden die Gleisanlagen des Unternehmens ab Anschlussweiche von diesem installiert und gegebenenfalls erneuert.

Die Herstellung, Unterhaltung und Erneuerung der Stammgleise der Hafenbahn erfolgt jedoch durch die Stadtwerke Heilbronn GmbH – das sogenannte „Heilbronner Modell“.

Betriebsvorschriften für die Hafenbahn²⁹⁴

Um den Eisenbahnbetrieb im Hafengelände reibungslos und vor allem betriebssicher abwickeln zu können, wurde bereits am 26. Februar 1936 vom Vorstand des Reichsbahnbetriebsamts Heilbronn eine „Vorläufige Betriebsvorschrift für den städtischen Gleisanschluss am neuen Kanalhafen Heilbronn“ erstellt. Auf über drei Seiten werden dort die Anlagen beschrieben und die Abwicklung des Betriebsablaufs vorgegeben.²⁹⁵

Anscheinend entwickelte sich der Umschlag Schiff/Bahn und umgekehrt schon im zweiten Betriebsjahr so stark, dass bereits zum 30. November 1936 die planmäßigen Bedienungsfahrten ausgedehnt werden mussten.²⁹⁶ Diese fanden zu fol-

²⁹³ Seilwinde mit senkrechter Kraftanlage zur Bewegung von Wagen.

²⁹⁴ StadtA Heilbronn, B 046 Hafenamts Ordner 20

²⁹⁵ vgl. unten, S. 150 ff.

²⁹⁶ Über den Lokomotiveinsatz liegen keine Unterlagen vor. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Rangierabteilung „Kanal“ von den in Heilbronn vorhandenen Rangierloks (zunächst T3 und T9 – BR 91 – bewegt wurde. Sehr bald und bis zum Ende der Dampflokzeit kam die starke T16 – BR 94 – zum Einsatz. Danach verrichteten Dieselloks der BR 290 den Dienst.

genden Zeiten statt: Fahrt 1 zwischen 6.00 und 7.30 Uhr, Fahrt 2 zwischen 11.30 und 13.00 Uhr und die Fahrt 3 zwischen 18.30 und 20.30 Uhr. Dabei wurde in der betreffenden Betriebsanweisung ausdrücklich betont, dass außerhalb dieser Zeiten keine Wagen mehr bereitgestellt würden. Sonderfahrten sollten zudem nur gegen besondere Bezahlung nach Tarif ausgeführt werden.

Eine erweiterte Bedienungsvorschrift wurde zum 18. Februar 1939 herausgegeben. Darin werden auch die ersten fünf Gleise der „Abstellgruppe Süd“ genannt.²⁹⁷ Der eigentliche Grund für die erweiterte Bedienungsanleitung dürfte allerdings der Einsatz von vier Kleinloks durch die Anliegerfirmen gewesen sein. Diese Firmen stellten jetzt ihre Wagen während der Rangierpausen der Reichsbahn vom Mittelgleis, dem Gleis der Wagenübergabe zum Landgleis (Gleis 1) und Wassergleis (Gleis 3) und umgekehrt um.

Kurz nach der Veröffentlichung der neuen Bedienungsvorschrift fand eine Besprechung zwischen der Hafenverwaltung und der Reichsbahn statt. Dabei wurde bemängelt, „dass die Gleisanlage am Hafen auch nach der Inbetriebnahme der Rangiergleisgruppe²⁹⁸ so unzureichend wäre, wie dies an keinem anderen Hafenplatz mit ähnlich grossem Umschlag der Fall wäre. Das zweite Verbindungsgleis müsse gebaut werden, damit der gesamte Eisenbahnbetrieb am Hafen von der Stadt übernommen werden könne.“²⁹⁹

Für die Reichsbahn bedeuteten die unzureichenden Betriebsverhältnisse im Hafen einen außerordentlichen Rangieraufwand.³⁰⁰ Darum trachtete die Reichsbahn danach, den gesamten Hafenbahnbetrieb durch die Stadt abwickeln zu lassen, was für diese nicht nur eine Aufstockung des Personals, sondern zudem auch noch die Anschaffung von eigenen Rangierlokomotiven und entsprechende Personalausbildung bedeutet hätte. Sicher gab es bei der Besprechung am 25. Februar 1939 deshalb ein Aufatmen seitens der Stadt, als die Vertreter der Reichsbahn bemerkten: „Man sei durchaus nicht gesonnen, an die Stadt besondere Zumutungen zu stellen, es würde nach wie vor der Betrieb in der gegenwärtigen Weise von der Reichsbahn geführt werden, solange sie dazu betriebstechnisch in der Lage wäre. Der Hafen Heilbronn ist für uns in der Zukunft von höchster Bedeutung.“³⁰¹

Ein Schreiben der Hafenverwaltung an Oberbürgermeister Heinrich Gültig vom 12. Oktober 1939 bestätigte dann auch die Zurückhaltung der Reichsbahn: „Seit längerer Zeit hat uns auch die Reichsbahn nicht mehr wie es in früheren Jahren üblich war, mit dem Zwang gedroht, dass wir die Hafenbedienung in eigener Regie

²⁹⁷ Die Anlage wurde später auf sieben Gleise erweitert; vgl. unten, S. 128 f.

²⁹⁸ Gemeint ist die „Abstellanlage Süd“, östlich der Hafenstraße.

²⁹⁹ Bei dieser Besprechung wurden auch die „kaum zu verantwortenden Gleisverhältnisse im Kleinäulein“ angesprochen; StadtA Heilbronn, B 046 Hafenamts Ordner 20

³⁰⁰ Auch die Firma Rhenania bemängelte in einem Brief an Oberbürgermeister Heinrich Gültig vom 27.04.1938 die „unzulänglichen Gleisanlagen im Kanalhafen“.

³⁰¹ StadtA Heilbronn, B 046 Hafenamts Ordner 19

zu übernehmen hätten. Ob sie ihre Forderung erneuern wird, wenn das zweite Verbindungsgleis einmal verlegt worden ist, bleibt abzuwarten.“

Das zweite und dritte Verbindungsgleis

Nachdem bereits 1936 der Güterumschlag und damit die Wagenzahl stark angestiegen war, reichte das damals einzige Verbindungsgleis zum Hauptbahnhof an der Südseite des Hafens nicht mehr aus. Eine zweite Verbindung vom nördlichen Ende der Abstellgruppe vor der Peter-Bruckmann-Brücke (damals Kanal-Brücke) zu den Hafengleisen wurde deshalb angestrebt. Allerdings musste dabei das Gelände der Mannheimer Lagerhausgesellschaft durchschnitten und deren Fläche erheblich reduziert werden. Die durchaus berechtigten Einsprüche der „MLG“ wurden jedoch mit Hinweis auf den Gesamtnutzen ignoriert. In einer weiteren Bedienungsvorschrift vom 18. Februar 1941 wird diese „zweite nördliche Zufahrt zu den Hafengleisen“ besonders hervorgehoben, wobei gleichzeitig je drei Bedienungsfahrten für beide Zufahrtsgleise festgelegt wurden.

Das dritte Verbindungsgleis am Nordende des Hafens – damals bei der Fa. Braunkohle – wurde im September 1942 in Betrieb genommen. Es verbindet auch heute noch die nördliche Abstellgruppe mit den Hafengleisen und stellte dort bis zur Reduzierung der Anlagen ein viertes „Landgleis“ dar.

Infolge des Rückgangs des Schienenverkehrs wurde das – ursprünglich bekämpfte – mittlere Verbindungsgleis entbehrlich und in den 1980er Jahren wieder abgebaut. Die verbliebenen beiden Verbindungsgleise überqueren heute noch in Schienenhöhe die Hafenstraße. Während das nördliche Verbindungsgleis im Bereich der Straßenkreuzung durch eine Ampelanlage gesichert ist, sind bei der südlichen Einfahrt lediglich Andreaskreuze vorhanden. Beim Überqueren sichern zusätzlich die Rangierleiter (heute der Railion Deutschland AG) die Überfahrt.

Entwicklung des Wagenumschlags

Der Umschlag im Kanalhafen erreichte bereits im ersten Jahr nach der Eröffnung 22 145 Wagen.³⁰² Diese Zahl stieg bis zur Mitte des Zweiten Weltkriegs auf über 83 000 an und erreichte nach einem leicht nachvollziehbaren Rückgang zum Ende des Krieges und in den ersten Nachkriegsjahren im Jahre 1956 die stolze Zahl von 94 251 umgeschlagenen Waggonladungen. Wichtige umgeschlagene Massengüter

³⁰² vgl. MOLL, Hafen (1985), S. 27

waren zu Berg Stein- und Braunkohle³⁰³, Kies, Sand, Getreide, zu Tal: Geislinger Doggererz, Schnitt- und Grubenholz.

Nach der Verlängerung des Neckarkanals bis Plochingen und dem weitgehenden Wegfall von Kohle- und Holztransporten ging die Wagenzahl am Hafen zwar stetig zurück, der Gesamtverkehr der Hafenbahn wuchs jedoch durch die Ausweitung des Netzes und der angeschlossenen Firmen weiter. Gleich in der Nachkriegszeit kam es aber zu einem Einbruch – 1949 wurde ein Rückgang der Wagenladungen im Hafenbahnverkehr von 60 283 im Vorjahr auf 49 884 festgestellt: „Der Einbruch des Kraftwagens in die Interessensphäre der Eisenbahn wird wohl dabei eine Rolle spielen“, so argumentierte Oberbürgermeister Paul Meyle im Rechenschaftsbericht für das Jahr 1949.³⁰⁴ Es ist jedoch eher anzunehmen, dass sich hier die Währungsumstellung im Juni 1948 bemerkbar gemacht hat, denn in den weiteren Jahren bis 1957 stieg die Zahl der beförderten Wagen trotz zunehmendem LKW-Verkehr wieder kräftig an.

Der Gesamtverkehr der Hafenbahn erreichte 1957 einen absoluten Höchststand von 110 000 Waggons, 1984 waren es mit 17 000 Wagen allerdings bedeutend weniger. Mit 16 587 Wagen im Jahre 2004 lässt sich nach einem mehrjährigen weiteren Rückgang wieder ein recht beachtlicher Aufwärtstrend registrieren.

Der Hafenbahnverkehr in der Zeit des Zweiten Weltkriegs

Bereits im August 1939 war der für die Kriegsvorbereitungen erhöhte Wagenbedarf auch im Bereich der Heilbronner Hafenbahn spürbar. Verkürzte Ladefristen und die Erhöhung der Wagenstandgelder³⁰⁵ um das Dreifache sorgten für Unmut. Berechtigte Einsprüche der Anschließter wurden von der Bahn jedoch zurückgewiesen. Um die pünktliche Zufuhr der Güterwagen in Zeiten mit hohem Wagenbedarf zu gewährleisten, bat die Güterabfertigung Heilbronn Hauptbahnhof die am Hafen ansässigen Firmen, „sie laufend über den voraussichtlichen Eingang der Kähne und den für die Entladung nötigen Laderaum zu unterrichten“.³⁰⁶ Am 6. Juli 1942 wurden die Ladefristen auf „Anordnung des Herrn Reichsmarschalls des Großdeutschen Reiches“ weiter verkürzt.³⁰⁷

In der Kriegszeit wurde sowohl dem Personal der Hafenverwaltung als auch dem der Reichsbahn an der „Heimatfront“ sehr viel abverlangt. Nicht nur dass der

³⁰³ Bis anfangs der 1960er Jahre wurde besonders Kohle zu den Zement- und Kraftwerken im süddeutschen Raum umgeschlagen. Ganze Kohlenzüge gingen z.B. nach Augsburg-Oberhausen, Nürnberg-Stein, Stuttgart-Gaisburg.

³⁰⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2 vom 12.01.1950, Beilage 1

³⁰⁵ Nebengebühren der Bahn bei nicht fristgemäßer Be- oder Entladung von Wagen.

³⁰⁶ StadtA Heilbronn, B 046 Hafenamts Ordner 19

³⁰⁷ StadtA Heilbronn, B 046 Hafenamts Ordner 19



Ein „ausrangiertes“ Rangiergerät der Hafenbahn.

Umschlagverkehr ständig zunahm, auch die Betriebsanlagen wurden durch fehlende Ausbesserung sehr stark in Mitleidenschaft gezogen, so dass oft am Rande der Betriebssicherheit gearbeitet werden musste. Wegen fehlender Ersatzteile an Schienen und Weichen musste sich die Hafenverwaltung gegenüber den Schwäbischen Hüttenwerken, die als „Hauslieferant“ der Hafenbahn gelten konnten, als Bittsteller vorkommen.

Die Situation wurde schließlich so prekär, dass der „Bahnhof Heilbronn Hbf“ in einem „Dienstbefehl“ vom 29. August 1943 anordnen musste: „Die Weiche H 61, Anschlussweiche zum Kanalhafen, ist dringend instandsetzungsbedürftig, sie muss vorsichtig befahren werden. Beim Umstellen der Weiche muss sich der Bediener stets durch Nachdrücken des Umstellhebels überzeugen, dass die Zunge richtig anliegt. Beim Befahren der Weiche und beim Abstossen von Wagen über diese, ist die Geschwindigkeit so nieder als betrieblich möglich zu halten.“³⁰⁸

Sicher war man bei der Hafenverwaltung erleichtert, als von der Reichsbahndirektion kurz danach fünf Weichenzungen, drei Herzstücke und rund 75 m Schienen, allerdings gegen „Eisenbezugsrechte in Höhe von 4700 Kg“, angeboten wurden.

³⁰⁸ StadtA Heilbronn, B 046 Hafenamts Ordner 19

Die Verladung von Schwergut war wegen des senkrechten Kais nur im Winterhafen³⁰⁹ möglich; dies wurde ab und an auch durch einen am Kai auf Schienen stehenden Schwerlastkran der Reichsbahn bewerkstelligt.

Die Nachkriegszeit

Erfreulicherweise hatten die Hafenanlagen im Krieg nicht zu sehr gelitten. In einem Brief an das Finanzministerium des Landes Württemberg-Baden vom 29. Februar 1952 zog die Stadtverwaltung Bilanz:³¹⁰

„Etwa 20 % der Hafenanlagen wurden durch Kriegseinwirkungen zerstört. Zur Beseitigung der Schäden an den Gleisanlagen wurden aufgewendet:

- bis 20. Juni 1948 78 000 RM
- ab 21. Juni 1948 – 31. März 1952 118 000 DM.“

Wegen des Heilbronner Betriebssystems waren die Kosten für den Wiederaufbau von Krananlagen, Gebäuden, Silos, Hallen und Umschlagseinrichtungen von den angesiedelten Firmen aufzubringen. Zu Lasten der öffentlichen Hand gingen dagegen Ladeufer, Hafenbahn und Beleuchtung. Außer Betracht blieben in dieser Aufstellung Arbeiten zur Instandsetzung des Ufers.

Schon am 22. Oktober 1945 hatte Oberbürgermeister Emil Beutinger die amerikanische Militärregierung um Genehmigung für den Wiederaufbau der Hafenanlagen ersucht.³¹¹ Benötigt wurden 569 m Gleis für die Abstellgruppe Süd, 210 m Gleis für das Ufergleis, drei Weichen und größere Mengen Kleineisenzeug; Beutinger verwies auf Berichte der Hafenverwaltung vom 19. Mai und 7. Juli 1945, wonach „sämtliche Umschlagseinrichtungen im Hafen im grossen und ganzen erhalten geblieben sind, dass es jedoch infolge Bombenschäden notwendig ist, etwa 1000 m Gleise der rund 14 km umfassenden Hafenbahn entweder ganz zu ersetzen, oder auszubessern“. Voraussetzung für den Arbeitsbeginn sei allerdings die Beseitigung der „zertrümmerten und übereinandergeworfenen Eisenbahnwagen“. Für die Zufuhr von ca. 500 t Schotter aus den Talheimer Brüchen durch Lastwagen der Besatzungstruppen sei zudem die Unterstützung der Militärregierung nötig.

In seinem Brief hob Oberbürgermeister Beutinger darüber hinaus die Bedeutung eines intakten Umschlagbetriebs hervor:

„Da in der Zwischenzeit die 17 Krane im Kanalhafen soweit überholt worden sind, daß die Möglichkeit ihrer vollen Inbetriebnahme in kürzester Frist besteht, da wei-

³⁰⁹ Der Winterhafen erstreckte sich über das Gelände, auf welchem sich heute die Güterabfertigung und das Zollamt befinden. Der Hafen wurde nach Kriegsende nach und nach aufgefüllt. Seit 1978 erfolgte der Umschlag von Schwergut auf dem westlichen Osthafengelände.

³¹⁰ StadtA Heilbronn, B 046 Hafenamts Ordner 20

³¹¹ StadtA Heilbronn, ZS 9570 Hafen Heilbronn

terhin in absehbarer Zeit die Neckarschiffahrtsstraße von Heilbronn zum Rhein hin von den die Fahrt hemmenden Hindernissen befreit sein wird und somit technisch in wenigen Wochen sowohl die Großschiffahrt nach Heilbronn als auch der Güterumschlag im Hafen Heilbronn erfolgen können, wäre es von wesentlicher Bedeutung, wenn dann auch die Hafensbahn wieder intakt wäre, um alle an sie insbesondere gerade auch von der Besatzungstruppe gestellten Aufgaben erfüllen zu können. Im Jahre 1943 wurden auf der Hafensbahn 80 000 beladene Waggons abgefertigt. In Verbindung mit der Rhein-Neckarschiffahrt und der bekannten grossen Leistungsfähigkeit der modernen Krananlagen bedeutet dieses Ergebnis eine ausserordentliche Erleichterung der Verkehrsabwicklung für ganz Württemberg und darüber hinaus sowie eine stark ins Gewicht fallende Verbilligung der Großtransporte nach und aus Württemberg. Es darf daher angenommen werden, daß diese überaus günstigen Vorbedingungen in erster Linie von Ihnen wie der Besatzungstruppe in wachsendem Maße entsprechend Ihrer wirtschaftspolitischen Zielsetzung ausgenutzt werden möchten.“

Am 13. März 1946 konnte nach Beseitigung von Brückentrümmern am unteren Neckar das erste Ruhrkohlschiff am Kanalhafen gelöscht werden. Es war das Motorgüterschiff „Rheinperle“, das 326 t Ruhrkohle für das Heilbronner Gaswerk³¹² brachte. In einem Bericht der Wasserstraßenverwaltung vom 16. März 1946 wurde der Reiseverlauf und das Löschen der Ladung ausführlich geschildert – Vertreter der Militärregierung, der Stadt unter Oberbürgermeister Beutinger und des Landkreises bereiteten den Empfang. „Die Herren der Wasserstraßenverwaltung waren bereits an der Schleuse Kochendorf an Bord gegangen, um sich einen Einblick in die Fahrtverhältnisse auf der restlichen Strecke zu verschaffen.“ Oberbürgermeister Beutinger betonte in einer kurzen Ansprache „die Bedeutung des für Heilbronn symbolischen Ereignisses der langstreckigen Wiedereröffnung des Neckars von Mannheim bis Heilbronn nach Beseitigung der durch Frevlerhand verursachten Schiffahrtshindernisse“ und drückte die Hoffnung aus, „dass Heilbronn künftig bald wieder die alte Stellung in der Versorgung des württembergischen Hinterlandes über den Wasserweg einnehmen möchte, die es früher innehatte.“³¹³

Da die meisten Ladeeinrichtungen bald wieder betriebsfähig waren, ging das Löschen der Schiffsfracht sehr rasch, so wird weiter berichtet: „Die Löschung konnte bei den vorhandenen, hochwertig leistungsfähigen Krananlagen des städtischen Hafens bereits am folgenden Tage beendet werden.“

Für die Talladungen standen in Heilbronn bald Salz, Soda und Doggererz aus Geislingen – mit Bahntransport ab Grube Altenstadt – zur Verfügung, durften

³¹² Das Gaswerk besaß nie eine eigene Anlände. Deshalb wurden die Brennstoffe entweder im Kanalhafen oder am „alten Neckar“ gelöscht und mit Waggons via Rangierbahnhof und Abstellgruppe Kleinäulein zum Gaswerk transportiert.

³¹³ StadtA Heilbronn, B 046 Hafenamts Ordner 70 (Kohlenverkehr)

aber auf Anordnung der amerikanischen Transportzentrale in Wiesbaden noch nicht verladen werden.³¹⁴ Der Umschlag entwickelte sich nach der Wiedereröffnung so stark, dass bereits ab 20. Mai 1946 statt der täglichen zweimaligen Bedienung wieder drei Bedienungsfahrten eingeführt werden mussten.

Vom „Bahnhof Heilbronn Hbf“ kam allerdings bald schriftlich der Vorwurf an die Hafenverwaltung, dass „die städt. Gleiswärter trotz wiederholter Anforderung bis heute immer noch nicht an der Bedienung des städt. Kanalhafens beteiligt sind.“³¹⁵ Bestimmt befürchteten diese Gleiswärter Schwierigkeiten mit der Polizei, denn kurz darauf bat die Hafenverwaltung bei der Stadtverwaltung „um einen Ausweis für 2 Rangierer in engl. Sprache, damit sie morgens vor vier Uhr auf ihrem Weg zum Dienst keinerlei Unannehmlichkeiten bei Polizeikontrollen ausgesetzt sind“.³¹⁶

Zudem erforderten die Rangierarbeiten im Kanalhafen die ganze Kraft des dort eingesetzten Personals. Bei den damals widrigen Wohn- und Versorgungsverhältnissen verdient diese Arbeit heute noch unsere Anerkennung. Deshalb stellte die Hafenverwaltung am 8. Juni 1946 beim Gewerbeaufsichtsamt in Stuttgart für vier Rangierer und Weichenwärter den Antrag, diesen „die volle Schwerarbeiterzulage zukommen zu lassen“.³¹⁷

Über die Kriegsschäden hinaus waren bei der Hafenbahn weitere Unterhaltungsarbeiten erforderlich. Für das Jahr 1947 waren dafür 25 000 RM angesetzt. Auch die Beleuchtung musste verbessert werden. Im Zusammenhang mit der Gleiserneuerung waren nämlich Rangierarbeiten bis in die Nacht hinein notwendig. Bei fehlender Beleuchtung waren Unfälle nicht auszuschließen.

Der nie gebaute Gleisanschluss an der Westseite des Kanals

Bereits zu Beginn des vorigen Jahrhunderts war von der damals noch selbständigen Gemeinde Böckingen der Entwurf für die Führung eines Anschlussgleises zum Industriegelände an der heutigen Neckartalstraße vorgelegt worden.³¹⁸ Dieses Ersuchen, wie auch andere Entwürfe in den 1920er Jahren – gedacht war damals schon an eine Anlande am Westufer des Neckarkanals –, wurden von der Bahn wegen der äußerst schwierigen Betriebsführung abgelehnt. Notwendig wäre

³¹⁴ Für die Erzverladungen wurden ermäßigte Hafengebühren gewährt. Es wurde nämlich befürchtet, dass diese „Ganzzüge“ von Geislingen sonst nach Karlsruhe oder Mannheim geführt werden würden. Ein Ausfall für den Hafen und die ganze Heilbronner Wirtschaft!

³¹⁵ StadtA Heilbronn, B 046 Hafenamts Ordner 19

³¹⁶ StadtA Heilbronn, B 046 Hafenamts Ordner 19

³¹⁷ StadtA Heilbronn, B 046 Hafenamts Ordner 71

³¹⁸ RÖSCH, Böckingen (1998)

dabei nämlich die Überquerung sowohl der Bahnlinie Heilbronn–Eppingen als auch der Großgartacher Straße gewesen.

Dennoch wurde nach Kriegsende wieder an eine Besiedlung des Westufers gedacht. OB Beutinger richtete deshalb am 7. November 1945 ein Schreiben an das Reichsbahnbetriebsamt Heilbronn: „Die Stadt Heilbronn muss das westliche Ufer für Bauzwecke erschliessen, da grössere Industrieansiedlungen geplant sind. Ich ersuche die Reichsbahn möglichst bald die Frage zu prüfen, wie vom Böckinger Rangierbahnhof eine Gleisanlage nach dem Hafengebiet gebaut werden kann, die tunlichst so zu projektieren ist, dass sie auch bei dem späteren Ausbau des Hafens, der Vollendung des Durchstichs zum Neckar, möglichst verbleiben kann.“³¹⁹

Dabei wurde wie in den ursprünglichen Gesuchen eine Überschneidung der Großgartacher Straße in Kauf genommen. Bei dem damaligen geringen Straßenverkehr war das durchaus vorstellbar. Allein die höhengleiche Kreuzung der Eppinger Bahnlinie hätte wohl schon damals zu unüberwindlichen Schwierigkeiten geführt, wodurch diese „westliche Hafenbahn“ nie zur Ausführung kam.

Reiseverkehr auf den Hafengleisen

Bei der Rückführung der während der Kriegszeit nach Deutschland deportierten Zwangsarbeiter waren umfangreiche Transportprobleme zu lösen, welche auf den zerstörten Personenbahnhöfen nicht bewältigt werden konnten. Auch ab Heilbronn wurden derartige Züge gebildet, wobei die Wagen zum Zustieg auf den Hafengleisen bereitgestellt wurden. Dass dabei bei einer „Verladedauer“ von bis zu sechs Stunden im Hafengebiet ungewöhnliche Verunreinigungen der Anlagen entstanden, darf nicht verwundern.

Nach mehreren Beschwerden der betroffenen Hafenfirmer wurde das Hafenamtsamt tätig und wies den Bahnhof Heilbronn Hbf in einem Brief vom 15. Dezember 1949 auf „die unhaltbaren Zustände, die sich dadurch ergeben, dass Sie in verstärktem Umfange dazu übergegangen waren, Personentransporte auf den Hafengleisen abzufertigen“ hin.³²⁰

Besonders wurde moniert, dass vom Bahnhof „nichts für die Reinhaltung bzw. Säuberung der Anlage veranlasst“ worden war. Die Hafenverwaltung sah sich deshalb nicht mehr in der Lage, „die Abfertigung von Personentransporten der in Rede stehenden Art auf den Gleisen des Hafens weiterhin zuzulassen“.

³¹⁹ StadtA Heilbronn, B 046 Hafenamts Ordner 71 (Gleise, Weichen)

³²⁰ StadtA Heilbronn, B 046 Hafenamts Ordner 71

Die Ruderregatta

Während der Deutschen Rudermeisterschaften am 11. und 12. August 1956 wurden die Gleise der Hafenbahn im Kanalhafen auf ganz besondere Weise genutzt: Die Wettfahrten wurden durch „Nebenherfahren auf dem Mittelgleis“ begleitet. Eingesetzt war eine Diesellok der BR V 36 mit acht niederbordigen Omm-Wagen, auf denen Brauereibänke für die Mitfahrer standen.³²¹

Der Bahnhof Heilbronn Hbf erließ für die Abwicklung der Fahrten eine „Besondere örtliche Anordnung“, wobei auf die Reinigung der Wagen, Verschluss der Zugangsweichen in abweisender Stellung, Bremsprobe sowie die Sicherung des Geländes durch Mitarbeiter der Firmen und Polizei im Abstand von 80 m besonders eingegangen wurde.

In der Zeitschrift „Rudersport“ wurde später die Veranstaltung nicht immer zugunsten der veranstaltenden Ruderschwaben kommentiert: „Natürlich fehlte in Heilbronn auch nicht der Regattazug – besser gesagt, die ‚Schwäbsche Eisenbahn‘. Am ersten Regattatag setzte das ‚Unternehmen‘ die Fahrpreise stark herab – man hatte ja auch den letzten Tag im Sommerschlußverkauf. Dafür war der Andrang dann am Sonntag stark bis – voll besetzt. Ohne belästigenden Lokomotivenqualm ratterte das Zügle mit seiner Diesellok kaimauerlängs – voll von zurufenden und anspornenden Schlachtenbummlern. Und mittzugs thronte darauf ein kleines Holzhäusle, ohne Herzchen, aber mit langer Antenne, über die UkW-Sprechfunkreportagen ausgestrahlt wurden. Was hätte man mit diesen ausgezeichneten technischen Einrichtungen [...] doch alles erreichen können mit Sprechern, die nicht zwanzigmal von sauberer Wasserarbeit sprachen.“³²²

Neue Vorschrift für die Betriebsabwicklung

Bevor jedoch der Umschlagbetrieb nach dem Zweiten Weltkrieg wieder begann, wurde vom Bahnhof Heilbronn Hbf eine „Vorläufige Betriebsvorschrift für den städt. Privat-Gleisanschluss Kanalhafen Heilbronn“ herausgegeben. Nach der Beschreibung der Gleisanlagen und der Gleisbezeichnung der Hafengleise und der beiden Übergabegruppen wurden die vorhandenen Anschließer genannt:

Hafenabschnitt Süd: Engelhardt, Weber u. Co, Reederei Schwaben. Franz Haniel, Rhenu, Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft

³²¹ Bereits im Juni 1954 wurde bei einer Regatta ein derartiger Zug eingesetzt, dieser war dann allerdings mit einer „kleinen Dampflok der Baureihe 91“ bespannt. Der Kanalhafen wurde jeweils von Schiffen geräumt. Der Zug transportierte besonders Presse- und Rundfunkjournalisten und fuhr bei jedem Rennen auf der Höhe der Boote mit.

³²² Rudersport (1956) 21, S. 453; StadtA Heilbronn, ZS 7805 Industrie- und Hafenbahn

Hafenbahn-Unfälle

Immer wieder ist aus Berichten der Hafenverwaltung von Unfällen auf der Hafenbahn zu erfahren. Überwiegend handelte es sich jedoch um Bagatellschäden, etwa eine Entgleisung wegen einer falsch gestellten Weiche, Überfahren eines Sperrschuhs, zu starkes Auffahren der Rangierlok an eine Wagengruppe usw. Wegen der geringen Rangiergeschwindigkeit waren die Auswirkungen meist gering; Personenschäden sind in den vorhandenen Akten nicht verzeichnet.

Ein besonderes Licht auf die Situation der Hafengleise wirft jedoch ein Rangierunfall am 19. März 1958. Einerseits wird dabei der starke Waggonzulauf angegeben, andererseits zeigt der Unfall doch manche Sorglosigkeit der Bahn beim Zustellen von Rangierzügen auf:

„Am 19. März 1958, 9.20 Uhr, fuhr der von Böckingen kommende Rangierzug mit angeblich 60 Wagen auf abgestellte Wagen im Gleis 7 der Rangiergleisgruppe Süd auf, genau gegenüber der Kanzlei der Hafenverwaltung. Es entstand erheblicher Sachschaden: u.a. wurde auch ein Kesselwagen herausgedrückt, der zurzeit (9.45 Uhr) noch ausläuft. Der Inhalt soll Alkohol von der Firma Brüggemann sein.“

Bei der Schuldfrage ist anzunehmen, dass die Rangierabteilung vom Weichenwärter der Hafenverwaltung in ein besetztes Gleis geleitet wurde und dass bei einer Rangierfahrt mit 60 Wagen die Sicht vom ersten Wagen, auf welchem sich wahrscheinlich der Rangierleiter befand, zur schiebenden Lokomotive unzureichend war. Eventuelle Haltesignale wurden deshalb nicht wahrgenommen. Zudem dürften die Wagen, wie bei Rangierfahrten üblich, nicht an die Druckluftbremse angeschlossen gewesen sein. Die Bremswirkung der Lok allein war in solchem Fall nicht ausreichend und vor allem nicht schnell genug.

Hafenabschnitt Mitte: Rhenus II, MLG II, Rhenania, Haniel II

Hafenabschnitt Nord: Reederei Braunkohle (Untermittelbenutzer Weiß & Freitag), Franz Haniel

Die Vorschriften für das Personal lehnten sich weitgehend an die Anordnungen der Bedienungsvorschrift von 1936 an. Die Betriebsführung der Bahn im Anschluss Kanalhafen wurde auch weiterhin durch den Vorsteher des Bahnhofs Heilbronn Hbf überwacht. Die Bedienung der Anlage erfolgte durch Loks des Betriebswerks Heilbronn, das Rangierpersonal stellte der Bahnhof Heilbronn Hbf. Die polizeilichen Befugnisse wurden auf der gesamten Hafenanlage durch die Ordnungspolizei der Stadt Heilbronn wahrgenommen.

Nachdem sich die Verhältnisse normalisiert hatten, wurde mit Wirkung vom 16. Januar 1950 eine „Neue BV Kanal“ vom Bahnhof Heilbronn Hbf herausgegeben.³²³

Weiterentwicklung der Hafenbahn

Der Hafenbahnverkehr entwickelte sich so stark, dass 1950 in Erwägung gezogen wurde, ein besonderes Gleis von der Übergabegruppe Süd zum Rangierbahnhof zu bauen. In diesem Gleis war sogar südlich des Übergangs Bretterweg ein kleiner Ablaufberg eingeplant – die vielen Rangierfahrten behinderten nämlich nicht nur die Rangiertätigkeit der Bundesbahn zum Güterbahnhof und zur Abstellgruppe Karlshafen. Auch die Ein- und Ausfahrten der Züge Richtung Eppingen über das Brückengleis 5 der Kanalbrücke wurden durch den starken Hafenverkehr tangiert.

Im Monat wurden damals durchschnittlich 8150 beladene Wagen im Ein- und Ausgang gezählt. Beim Ordnen mussten diese oft mehrmals über die Eingangsweichen rangiert werden, wodurch die Belastung der Weichenstraßen weit über Gebühr lag. Hinzu kam noch, dass jetzt ganze Kohlenzüge in Richtung Kornwestheim bereits in der Übergabegruppe des Hafens gebildet wurden. Sie wurden schon dort mit den schwereren Lokomotiven der BR 42 und 50 bespannt und ohne Halt im Rangierbahnhof auf die Strecke geleitet.

So darf es nicht verwundern, dass das Gleismaterial diesen erhöhten Anforderungen nicht mehr stand hielt. Von den Schwäbischen Hüttenwerken wurden deshalb 1952 „Weichen und sonstiges Material“ im Wert von 27 362 DM beschafft. Den Einbau besorgte die Neckarsulmer Gleisbaufirma Schmitt und Emmerich in Zusammenarbeit mit der Heilbronner Firma Anschütz für 31 216 DM.³²⁴

Die höchsten Kosten entstanden jedoch durch den Anschluss der Hafenbahn an die Industriebahn im Kleinäulein – dazu waren die Verlängerung der Hafenbahn und der Bau zweier Brücken über den „alten Neckar“ und den Salzhafen notwendig. Darüber hinaus musste man für die Erschließung des Geländes nördlich der Karl-Wüst-Brücke mit den Stamm- und Umfahrgleisen erhebliche Mittel bereitstellen.

³²³ Verantwortlich dafür war der Vater des Verfassers, Reichsbahninspektor Alfons Rösch.

³²⁴ StadtA Heilbronn, B 046 Hafenamts Ordner 19

Die Industriebahn nach 1945

Die Geschichte der Heilbronner Industriebahn vor und nach dem Zweiten Weltkrieg ist nur schwer nachzuvollziehen. Bekanntlich fehlen von 1933 bis zum Kriegsende die Ratsprotokolle der Stadt; Akten, die Auskunft über die Entwicklung der Gleisanlagen hätten geben können, sind durch Kriegseinwirkungen vernichtet worden.

In der Presse dieser Zeit fand der Güterverkehr im Industriegebiet keine Beachtung. Die sicherlich rege Rangiertätigkeit war damals nichts Außergewöhnliches, störte niemand und war deshalb keine Nachricht wert.

Zum Kriegsende war das Kleinäulein eine reine „Gespensterstadt“. Betriebe durften nur mit Genehmigung der Militärregierung wieder eröffnet werden; zudem fehlten zur Betriebsaufnahme oft die unerlässlichen Brennstoffe. In den ersten Ratsprotokollen des Jahres 1946 wird berichtet, dass die überall notwendige Kohle nur auf den Halden der Zuckerfabrik am Rosenberg vorhanden war, diese jedoch auf die Heilbronner Bäckereien verteilt wurde. Das erste Ruhrkohleschiff, das am 13. März 1946 an den weniger zu Schaden gekommenen Hafenanlagen anlegte, wurde damals mit großem Bahnhof von der Stadtprominenz als echter „Freudenbringer“ begrüßt.³²⁵

Auch die Heilbronner Industrieanlagen waren vom Krieg nicht verschont geblieben. Allerdings wurden die Gleisanlagen im Kleinäulein durch die Bombardierung nicht wie die Innenstadt vollständig zerstört, und auch die Kämpfe bei der Einnahme der Stadt im April 1945, die zum Teil vom Salzwerk ausgingen, ließen viele Gleisabschnitte befahrbar.

Aber Schäden waren im Krieg oft nur notdürftig ausgebessert worden, und notwendige Instandhaltungsarbeiten hatte man wegen des fehlenden Gleismaterials und wegen mangelnder Arbeitskräfte so lang als irgend möglich hinausgezögert. Nach dem Krieg und der Währungsreform fehlten der Industriebahn, deren 6021 lfd. Meter Gleis sowie 25 Weichen einem Anlagewert von 550 000 DM entsprachen, die notwendigen Mittel. Das Tiefbauamt berichtete am 18. November 1948: „Früher wurden durch weit besseren Wagenumlauf Überschüsse erzielt, die als Rücklage für die Erneuerung des Gleises dienten, jedoch infolge der Währungsumstellung nicht mehr vorhanden sind. Andererseits ist durch die zeitbedingte Vernachlässigung der letzten 10 – 20 Jahre ein nicht mehr aufzuschiebender Erneuerungsbedarf von jährlich mindestens 10 % des Gesamtanlagewerts = rund 55 000 DM notwendig.“³²⁶ Kurz vorher waren im Nachtragshaushalt des

³²⁵ vgl. oben, S. 116

³²⁶ StadtA Heilbronn, B 019 Verwaltungsregistratur Tiefbauamt Ordner 21 Nr. 10

Tiefbauamts 13 000 RM für die „Beschaffung von eisernen Schwellen für die Industriebahn“ ausgewiesen worden.³²⁷

Der Neubeginn

Bei der Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebs im Kleinäulein gehörte dieser in die Verwaltung des Tiefbauamts, während für den Hafen und die Hafenbahn die Hafenverwaltung zuständig war. Das Personal des Tiefbauamts übernahm Arbeiten wie Weichenstellen, Gleissicherung und -freihaltung. Eingesetzt wurden zunächst zwei Mann, über die der Rangierleiter der Bahn Weisungsbefugnis hatte. Der Gleisbereich war in drei Zonen eingeteilt, für die je nach Entfernung städtische Gebühren erhoben wurden. Hinzu kamen noch die Anschlussgebühr der Reichsbahn und eine Kostenbeteiligung an der Haftpflicht der Stadt (anfangs 7 Pf je Waggon).³²⁸

Im Stadtbauplan von 1947 ging man bereits einen Schritt in Richtung Normalisierung und Erweiterung sowie Erschließung des Industriegeländes. Hier wurde eine „Neuordnung der Gleisanlagen im Industriegebiet“ sowie der „Anschluß des ganzen Industriegeländes an den Güterbahnhof“ angesprochen.³²⁹ Schließlich nahm der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 29. April 1947 „Kenntnis vom Beschluss der Inneren Abteilung vom 21. April 1947 über die Übertragung der Planung und Ausarbeitung des Gleisnetzes für das Industriegelände.“³³⁰

Im Rahmen der Verkehrs- und Eisenbahnplanung wurde zum Jahresbeginn 1948 im Gemeinderat über einen Plan des Diplomingenieurs Prof. Dr. Kurt Leibbrand und „über die von ihm vorgeschlagene Verlegung des Rangierbahnhofes in das Gelände westlich der Straße nach Neckarsulm“ diskutiert. Allgemein wurde dieser Plan von den Räten positiv bewertet. Oberbürgermeister Paul Meyle stellte sogar die These auf, dass der derzeitige Rangierbahnhof Böckingen an der „ungünstigen Stellung der Stadt bei der Fahrplangestaltung mit Schuld trage“. In diesem Zusammenhang wurde auch wieder einmal die Erschließung des Industriegebiets durch die Straßenbahn angesprochen.³³¹

Manche dieser Pläne wurden durchkreuzt, als die Reichsbahn ein Jahr später verlauten ließ, sie könne sich nicht entschließen, „den Rangierbahnhof wegen

³²⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 162 vom 30.01.1947

³²⁸ StadtA Heilbronn, B 019 Verwaltungsregistratur Tiefbauamt Ordner 22 Nr. 15 1 vom 21.12.1946

³²⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 182 vom 30.01.1947

³³⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 331 vom 29.04.1947

³³¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 11 vom 27.01.1948

hoher Kosten (40–50 Mio. DM) in Richtung Neckarsulm zu verlegen, der jetzige Rangierbahnhof genüge noch längere Zeit den Anforderungen“.³³²

Die Entwicklung in den Nachkriegsjahren

Während zu Beginn der Wagenzufuhr ins Kleinäulein im Jahr 1946 nur bescheidene monatliche Durchschnittszahlen von 400 Waggons registriert wurden, erhöhte sich diese Zahl bereits zwei Jahre später auf 1000. Nach einer „Aufstellung“ des Tiefbauamts „über beförderte Eisenbahnwagen auf der Industriebahn im Kleinäulein“ kann zum Ende des Jahres 1948 von über 12 000 Waggons pro Jahr ausgegangen werden.³³³ Dabei wird auch bewusst, mit welchen Unzulänglichkeiten das Lok- und Rangierpersonal von Bahn und Stadt damals zu kämpfen hatte. Aus heutiger Sicht waren die Gleisanlagen in keiner Weise verkehrssicher, weshalb bereits 1947 eine Erneuerung der „Gleisüberschneidung Weipertstraße – Salzstraße“ gefordert wurde³³⁴ – bei der Besprechung des Haushaltplans 1948 war nämlich bemerkt worden, „daß der Zustand des Industriegleisnetzes so verheerend ist, daß in aller Kürze mit einer vollständigen Erneuerung gerechnet werden muß.“³³⁵

Durch starke Inanspruchnahme waren besonders die Gleisanlagen in der Weipertstraße (Stammgleis II) so stark abgenutzt, dass eine Erneuerung erforderlich wurde. Fünf neue Weichen zu je 5000–5800 DM mussten beschafft werden, wobei dem Lieferwerk gebrauchte Schienen als Metallwert zur Verfügung gestellt und angerechnet wurden. Die Reichsbahndirektion Stuttgart tauschte zu diesem Zweck alte Oberbaustoffe gegen 555,5 m neue Gleise aus.

Infolge der ständig notwendigen Ausbesserungsarbeiten darf es nicht verwundern, dass die Industriebahn im Jahre 1948 mit einem Defizit von 14 400 DM abschloss und trotz weiterer Verkehrssteigerung „das Haushaltergebnis in den nächsten Jahren voraussichtlich nicht günstiger werde“.³³⁶

Durch Erhöhung der Zustellgebühren versuchte die Stadt die Kosten aufzufangen. Mehrere Anträge an das Innenministerium wurden jedoch abgelehnt. Einerseits sollte die anfangs der 1950er Jahre prosperierende Industrie nicht in ihrer Entwicklung gebremst werden, andererseits wurde betont: „Die Stadt Heilbronn sollte berücksichtigen, dass ein großer Teil der an das Industriegleis angeschlosse-

³³² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 104 vom 10.03.1949; dass der Böckinger Rangierbahnhof knapp 60 Jahre später nur noch schwach ausgelastet sein würde, hat damals angesichts der aufstrebenden Wirtschaft sicher niemand vorausgesehen.

³³³ StadtA Heilbronn, B 019 Verwaltungsregistratur Tiefbauamt Ordner 21 Nr. 10 3

³³⁴ StadtA Heilbronn, B 019 Verwaltungsregistratur Tiefbauamt Ordner 22 Nr. 12 4 vom 14.02.1947

³³⁵ StadtA Heilbronn, B 019 Verwaltungsregistratur Tiefbauamt Ordner 21 Nr. 10 5

³³⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 119 vom 31.03.1949

nen Unternehmen sich nur wegen dieses Bahnanschlusses dort niedergelassen hat.“³³⁷

Im August 1951 wurde dennoch eine Erhöhung der Gebühren um mehr als 100 % auf nunmehr 3,10 DM, 3,60 DM und 4,10 DM je Waggon für die drei städtischen Tarifzonen genehmigt. Begründet wurde dies durch die notwendige Erneuerung des Stammgleises I, die Verschiebung des Stammgleises III auf die Ostseite der Straße auf ein besonderes Schotterbett und die Verstärkung des Stammgleises IV. Ferner wurde die mangelnde Größe der „Verschiebegruppe“ angeprangert. Die Kosten wurden auf insgesamt 900 000 DM geschätzt, so dass für die folgenden zehn Jahre pro Jahr folgender Aufwand geschätzt wurde:³³⁸

Unterhaltung, Reparatur, Rangierbetrieb	45 000 DM
Erneuerung 900 000 DM : 10 Jahre	90 000 DM
Aufwand pro Jahr	135 000 DM

Der Umbau der Stammgleise

Vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus war es notwendig geworden, Schienen- und Straßenverkehr zu trennen. Der zur Verfügung stehende Straßenraum der Salzstraße, der Weipert- und der Austraße wurde deshalb neu aufgeteilt: Die seither in der Straßenmitte liegenden Stammgleise wurden seitlich auf einen besonderen Bahnkörper verlegt.

Zudem mussten am Industrieplatz die vorhandenen Gleisanlagen umgebaut werden. Die wichtigste Veränderung war dabei der Einbau einer Verbindungsweiche vom Stammgleis I Salzstraße zum Stammgleis III Austraße. Die Umbauarbeiten wurden abschnittsweise in den Jahren 1949 bis 1958 vorgenommen, wobei mit dem heute bereits wieder aufgelassenen Stammgleis II Weipertstraße begonnen wurde. Bei diesen Arbeiten mussten auch einige Firmenanschlüsse vom einen zum anderen Stammgleis verlegt werden (u.a. Brüggemann von Stammgleis I nach Stammgleis IVa städtischer Bauhof).

Im Jahresbericht für das Jahr 1955 konnte OB Meyle den „wesentlichen Abschluss“ dieser Arbeiten verkünden: „Die Trennung zwischen Straßen- und Schienenverkehr ist nun weitgehend vollzogen.“³³⁹

Im Jahr 1956 wurde auch der Umbau der südlichen Gleise am „alten Neckar“ vollendet und dieses Stammgleis mit der Hafenbahn verbunden. Dadurch war die

³³⁷ StadtA Heilbronn, B 019 Verwaltungsregistratur Tiefbauamt Ordner 21 Nr. 10 |20 vom 06.07.1950

³³⁸ StadtA Heilbronn, B 019 Verwaltungsregistratur Tiefbauamt Ordner 22 Nr. 19 |20 vom 09.07.1951

³³⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2 vom 12.01.1956



Industrieplatz; Gleisbauarbeiten anlässlich der Verschiebung der Stammgleise II und III auf die Ostseite der Straße auf ein besonderes Schotterbett. Im Dienst eine Rangierlok der Baureihe 91.

Möglichkeit zur weiteren Ansiedlung an diesem Stammgleis IV (heute Neckar II) gegeben (Kaiser's, Kohlen-Kress, Esso Tanklager).

Für 1959 und die folgenden Jahre waren weitere Baumaßnahmen an der Industriebahn in Höhe von 406 000 DM vorgesehen (Ausbau der Verschiebegruppe bis zur Mannheimer Straße, Erneuerung Stammgleis I, Neubau Stammgleis VI bis Läpple). Zwei geplante Verschiebegleise zwischen Karl-Wüst-Brücke und Christophstraße wurden schließlich jedoch nicht gebaut.

Erneute Erhöhung der Gleisbenutzungsgebühren

In einem Schreiben vom 5. Dezember 1958 teilte das Tiefbauamt dem Bürgermeisteramt mit: „Das Regierungspräsidium Nordwürttemberg hat am 27.8.1958 in seiner Stellungnahme zur Haushaltssatzung der Stadt Heilbronn für das Rechnungsjahr 1958 zu Unterabschnitt 881 bemerkt, dass die Industriebahn Kleinäulein einen Zuschussbedarf von 187 300,00 DM erfordert. Die Gleisbenutzungsgebühren wurden letztmals durch Beschluss des Gemeinderats vom September 1949 erhöht. Die Möglichkeit einer angemessenen Erhöhung der Gebührensätze soll geprüft werden.“³⁴⁰

³⁴⁰ StadtA Heilbronn, B 019 Verwaltungsregistratur Tiefbauamt Ordner 21 Nr. 10 |40

Rangierfahrt mit Marschmusik

In den 1950er und 1960er Jahren wurden der Firma Fiat am Stammgleis I regelmäßig ganze Züge mit fertig zu montierenden Pkws zugestellt. Die Züge bestanden fast immer aus italienischen Niederbordwagen mit Stangenpuffern, die bei einem Schlag mit einem Metallgegenstand einen wohlklingenden Ton von sich gaben.

Rangierer Sch. und der städtische Weichenwärter F. befanden sich auf dem ersten Wagen einer langen, geschobenen Rangierabteilung. Sie piffen während der Fahrt den Marsch „Preußens Gloria“ und klopfen dazu auf dem Puffer den Takt. Rangierleiter R., der neben den Wagen herschleuderte, nahm plötzlich Haltung an und marschierte im Schritt weiter – er war nämlich Tambourmajor bei einem Spielmannszug. Erst als er durch das Gelächter der beiden „Musikanten“ seinen „Fehltritt“ bemerkte, nahm er wieder seinen gewohnten Rangierleitersgang an und schimpfte wohlwollend: „Ihr Saukerle“.

Vom Tiefbauamt wurden für das Jahr 1959 den erwarteten Einnahmen von 70 900 DM Ausgaben in Höhe von 108 400 DM, welche durch die Gebühren gedeckt werden sollten, gegenübergestellt. Bei Annahme einer Zuführung von 18 538 Waggons in diesem Jahr und entsprechender Erhöhung der Gebührensätze für die drei Zonen auf 5,00 DM, 5,80 DM und 6,60 DM hätten die Einnahmen die Ausgaben decken können. Die fehlende Kostendeckung entstand vor allem dadurch, dass nach dem Bau der Salzhafenbrücke und der dadurch möglich gewordenen Anbindung des Gleises am „alten Neckar“ an die Hafenbahn ein großer Teil der Einnahmen der Industriebahn von letzterer übernommen wurde.

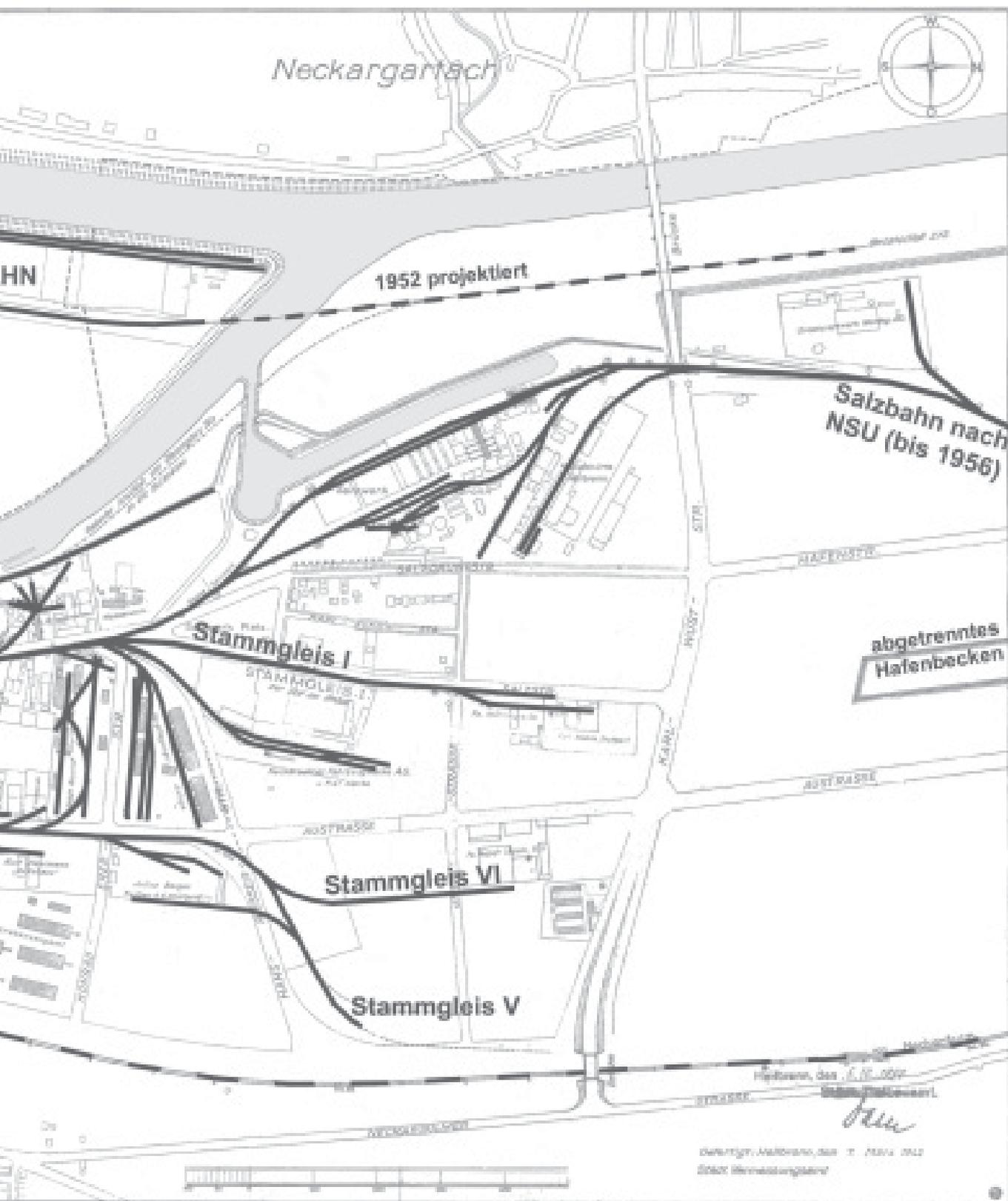
Wie aus 18 Wagen 40 wurden

Bei den vielen unterschiedlich gelagerten Anschließern im Kleinäulein war es nicht leicht, den Rangierzug über die Stammgleise so zusammenzustellen, dass die Waggons in der richtigen Reihenfolge aufeinander folgten. Mancher Rangierleiter hatte es auch nie richtig gelernt und versuchte durch fortgesetztes Umstellen der Waggons zum Ziel zu kommen.

Zu diesen Rangierleitern gehörte auch der E. Wieder einmal hatte er über Gebühr in der Vorstellgruppe am Gaswerk die Wagen hin und her verschoben, und immer noch stimmte die Reihenfolge nicht. Der städtische Gleiswärter F. wurde deshalb ungeduldig und fragte: „Mit wieviel Wagen seid ihr vom Rangierbahnhof gekommen?“ „18“, meinte treuherzig Rangierleiter E. „Aber wir haben heute mehr als 40 verrangiert“, entgegnete der gewiefte städtische Gleiswärter.



Die Bahnanlagen von Industrie- und Hafenbahn im Jahr 1952, angefertigt auf der Grundlage eines Plans aus dem Jahr 1942.



Vier Mann und eine Badehose

An einem heißen Sommertag wartete die Mannschaft auf dem Stammgleis Neckar II auf die abziehenden Wagen. Der Rangierleiter erlaubte seinen Mitarbeitern während dieser Zeit ein Bad im nahe gelegenen Neckar. Da jedoch nur einer der Herren eine Badehose bei sich hatte, ging dieser zuerst ins Wasser, zog die Badehose aus und warf sie ans Land, so dass der nächste nachfolgen konnte, bis schließlich alle vier im Wasser waren. Nach dem Schwimmvergnügen während der Dienstzeit wurde der Vorgang in umgekehrter Reihenfolge abgewickelt.

Nachtrag zum Personenverkehr

1948 wurde im Gemeinderat eine Personenverbindung zwischen Sölmertor und Salzwerk, das damals wieder in vollem Betrieb war, angesprochen. Die Realisierung, so wurde KPD-Stadtrat Adolf Herrmann entgegnet, scheiterte jedoch an fehlenden Omnibussen. Auch bei einer Sitzung, die ein halbes Jahr später stattfand³⁴¹, vermisste Stadtrat Herrmann „bei der Festlegung der Linien der städt. Verkehrsbetriebe die Strecke Sölmertor–Salzwerk. Die dort Beschäftigten seien gezwungen 25 Min. zu Fuß zu gehen, um zu ihrer Arbeitsstätte zu gelangen. Er halte es für erforderlich, daß für den Berufsverkehr auch diese Strecke erschlossen werde.“ Direktor Wolfgang Dietze konnte nur erwidern, dass dazu die nötigen Omnibusse fehlen würden, „doch sei die Sache in Erwägung gezogen“. Wieder über ein Jahr später ließ Stadtrat Herrmann nicht locker: „Er bittet um Auskunft, wann das Industriegebiet im Norden an den Straßenbahnverkehr angeschlossen werde.“ Gemeint war dabei sicher nicht eine Straßenbahn im wörtlichen Sinne, sondern allgemein der städtische Nahverkehr, denn Oberbürgermeister Paul Meyle erwidert entsprechend, „es werde geprüft, ob Omnibusse frei gemacht werden könnten zum Einsatz im Industriegebiet vom Sölmertor bis zum Salzwerk“.³⁴²

Im Jahr 1951 wurden erste konkrete Schritte unternommen und ein kleiner Bus für 33 980 DM und zwei große Busse zu 112 504 DM angekauft, die von der Hamburger Hochbahn bestellt, aber nicht abgenommen worden waren. Oberbürgermeister Meyle dämpfte jedoch die Erwartungen ein wenig: „Man wisse noch nicht, ob der Verkehr von der Stadt aus geführt werden kann oder ob nur ein Pendelverkehr ab Sölmertor eingerichtet werden könne.“³⁴³

³⁴¹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 107 vom 10.03.1949

³⁴² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 201 vom 04.05.1950

³⁴³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 9 vom 18.01.1951

Der Zusammenschluss von Industrie- und Hafenbahn

Fünf Jahre nach Kriegsende begann die Stadt mit den Planungen zur Erschließung von neuem Industriegelände im Kleinäulein. Die Mitglieder des Gemeinderats wurden in einer Sitzung am 26. Juli 1950 gebeten, „der Erschließung des Industriegeländes östlich der Austraße und südlich der Karl-Wüst-Straße zuzustimmen“.³⁴⁴ Dabei musste die Austraße verlängert und von der Austraße das Stammgleis VI verlegt werden. Ein Kostenaufwand von 170 000 DM war für diese „Notstandsarbeit“ angesetzt worden. In der Sitzung bemerkte Oberbürgermeister Paul Meyle, „daß das Wirtschaftsministerium nun auch die Gegend von Heilbronn bei der Ansiedlung von Industrie berücksichtige. Das Ministerium habe um Nachweis, daß Industriegelände vorhanden sei, gebeten. Es liege nun an der Stadt, einen Beschluß zu fassen, weil damit das Wirtschaftsministerium festgelegt werden könne, das Heilbronner Gebiet zu berücksichtigen.“³⁴⁵

Einige Monate später berichtete Oberbürgermeister Meyle in seinem Jahresbericht für 1950: „Es ist gelungen, im Industriegebiet südlich der Karl-Wüst-Brücke weitere 10 000 m² zu erwerben und damit eine weitere Arrondierung des städtischen Industriegebiets und damit auch Ansiedlungsmöglichkeiten zu schaffen. Firma Läßle aus Weinsberg wird in Heilbronn ansiedeln.“³⁴⁶ Aus diesem Grund erfolgte der Teilausbau von Stammgleis V in der Hans-Rießler-Straße in Richtung Firma Läßle.

Im Jahresbericht für das Jahr 1956 konnte Oberbürgermeister Meyle dann den weitgehenden Vollzug der Bauarbeiten für die Industriebahn melden: „Die südlichen Gleise des Hafenufers am alten Neckar wurden umgebaut und erweitert. Damit fand die in den Nachkriegsjahren begonnene Erneuerung und verkehrliche Verbesserung der Industriebahn Kleinäulein ihren vorläufigen Abschluß. Lediglich an der Übergabegruppe Sölmertor sind noch Umbauarbeiten vorgesehen.“³⁴⁷

Dies wurde im Herbst 1957 umgesetzt, wobei Kosten von 115 000 DM in Ansatz gebracht wurden. Die auffallendste Arbeit war dabei die Verlegung der Waage von Gleis 4 (Freiladegleis an der Gaswerkstraße) nach Gleis 1.³⁴⁸

Zur Entlastung der Übergabegruppe wurde schließlich 1962 das Ausziehgleis von dort in die Christophstraße verlängert. Auch wurde nach und nach die Verbindung der Gleise durch Verschweißung statt durch Bolzen und Laschen durchgeführt.

³⁴⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 365 vom 26.07.1950

³⁴⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 365 vom 26.07.1950

³⁴⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 10 vom 18.01.1951

³⁴⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2 vom 03.01.1957

³⁴⁸ StadtA Heilbronn, B 019 Verwaltungsregistratur Tiefbauamt Ordner 22 Nr. 12 vom 13.07.1957



Gaswerkstraße und Gleisanlagen; 1965. Auf dem Hauptgleis nach Bad Friedrichshall-Jagstfeld hat ein Güterzug Einfahrt in den Heilbronner Hauptbahnhof (Lok BR 50).

Der Anschluss an die Hafeneisenbahn

In der Beratung des Haushaltplans für das Jahr 1954 wurden erstmals weitere neu zu bauende Industriegleise genannt.³⁴⁹ Auslöser für die Planung war das Großkraftwerk der EVS, das die Kohle bisher über die Salzwerkbahn vom Bahnhof Neckarsulm aus erhalten hatte. Mit dem Wegfall der Salzwerkbahn in Folge des geplanten Durchbruchs des Osthafens³⁵⁰ entfiel diese Transportstrecke für das Kraftwerk ebenso wie für das Salzwerk.

³⁴⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 76 vom 18.02.1954

³⁵⁰ Für den Durchstich des Osthafens waren 400 000 DM in Ansatz gebracht worden. Die Ausgaben lohnten sich allemal, wurde doch dadurch auch die Voraussetzung geschaffen, Industrieunternehmen anzusiedeln. Oberbürgermeister Paul Meyle sagte in der Gemeinderatssitzung am 01.12.1955, „daß wir mit dem Durchstich des Osthafens die Möglichkeit gewinnen, wieder Industriefirmen am Hafengelände anzusiedeln zu können, während uns ja heute solches Gelände nicht mehr zur Verfügung steht.“ Der Durchstich erfolgte im Frühjahr 1956. Die Erweiterung war 200 m lang, 60 m breit und 3 m tief.



Kohlezug auf dem Gelände des Heilbronner Kraftwerks.

Eine Wagenzufuhr von Heilbronn aus über das Stammgleis I Salzstraße und durch das Betriebsgelände des Salzwerts war aus vielerlei plausiblen Gründen wie Überlastung der Gleisanlagen der Stadt sowie Störung des Betriebs im Salzwert nicht möglich. Auch die Neuansiedlung von Firmen nördlich der Karl-Wüst-Straße machte eine wesentliche Verbesserung der Industriegleise in diesem Gebiet notwendig.

Es bot sich nun eine Verbindung der Gleise der Hafenbahn mit denen im Industriegebiet an. Die Hafengebaisgleise mussten jedoch über eine Brücke über den „alten Neckar“ zum Industriegebiet verlängert werden. Eine zweite Brücke über die Einfahrt zum Salzhafen diente zum Anschluss an die Industriebahn über die Stammgleise IVa und IV zum Stammgleis I Salzstraße.



Die Hafenbahnbrücke stellt seit 1956 die Verbindung zwischen den Gleisen im Hafen und denen im Industriegebiet Kleinäulein her.

Diese Anbindung war von verschiedenen Stellen gefordert worden. Die am Stammgleis IVa (heute Neckar II) ansässige Firma BV Aral erhielt nämlich Bahntransporte, die zu 75 % aus brennbaren Flüssigkeiten der Gefahrenklassen 1 und 2 bestanden. Wegen der besonderen Gefahren sollten diese Wagenladungen nicht mehr über das Stammgleis I und damit über öffentliche Straßen transportiert werden.

Zur Genehmigung dieser neuen Verbindung und besonders wegen der in diesem Zusammenhang zu erstellenden Brücken war die Genehmigung des Regierungspräsidiums Nordwürttemberg erforderlich. In einer ausführlichen Beschreibung des Vorhabens durch das städtische Tiefbauamt vom 30. April 1953, wobei 16 Einzelpläne beigelegt wurden, ist eingangs vermerkt: „Durch den Bau des neuen Dampfkraftwerks Heilbronn der EVS wird die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen den Gleisen der Hafenbahn und denjenigen der EVS notwendig, wobei gleichzeitig das Salzwerk mitbedient werden soll. Die neue Bahnlinie überquert den alten Neckar mit Hilfe der Hafenbahnbrücke östlich der Lagerhalle der Reederei Braunkohle. Darüber hinaus ist, um die nicht zureichende Gleisanlage am Sülmertor zu entlasten, das Stammgleis IV a an die Hafenbahn anzuschließen. Da diese Bahnlinie den Verbindungskanal zwischen Neckar und Salzhafen überquert, muß eine weitere

Brücke, die Salzhafenbrücke erstellt werden.“³⁵¹ Für dieses Projekt waren für 1955 im außerordentlichen Haushaltsplan 720 000 DM vorgesehen.³⁵²

Schon im Jahresrückblick am 13. Januar 1955 konnte Oberbürgermeister Meyle berichten: „Ferner wurde mit dem Bau der Hafenbahn- und der Salzhafenbrücke begonnen. Beide Bauten sollen bis Herbst 1955 fertiggestellt sein.“³⁵³

Die Gleisarbeiten zur Verlängerung der Hafenbahn wurden an die Firma Tomasetti aus Neckargerach zum Preis von 123 459 DM vergeben.³⁵⁴ Das notwendige Gleismaterial und fünf Weichen wurden von diversen Firmen aus dem Rheinland, aber auch von den Schwäbischen Hüttenwerken Wasseralfingen zum Gesamtpreis von 70 867,20 DM bezogen.³⁵⁵

Nördlich der Karl-Wüst-Straße war in der Zwischenzeit ein weiträumiges Industriegelände geschaffen und über das Stammgleis Neckar I an die Hafenbahn angeschlossen worden. Dies ermöglichte neben der EVS ab 1956 die Ansiedlung bedeutender Unternehmen wie des Lebensmitteleinzelhandels Lichdi und des Blechdosenwerks Schmalbach. Diese Firmen wurden mit der Westseite des verlängerten Osthafens (Schwerverladekai) mit Privatanschlussgleisen an die Bahn angeschlossen.

Allerdings war es der Hafenverwaltung schon von vornherein bewusst, dass dieses neue Anschlussgleis nur wenig in Anspruch genommen werden würde.³⁵⁶ Sie schlug deshalb dem Tiefbauamt vor, dass beim Bau dieses Gleises „auf gebrauchtes Gleismaterial der Hafenverwaltung zurückgegriffen werden solle“. Außerdem konnte Material der stillgelegten Salzwerkbahn verwendet werden.

Dagegen erfolgte trotz mehrerer Verhandlungen mit den anliegenden Firmen kein Gleisanschluss an der Ostseite des Osthafens, jedoch wurde für einen späteren Anschluss ein 5 m breiter Geländestreifen unterhalb des Dammes von einer Bebauung freigehalten.

³⁵¹ StadtA Heilbronn, B 019 Verwaltungsregistratur Tiefbauamt Ordner 22

³⁵² StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 145 vom 01.04.1954

³⁵³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 3 vom 13.01.1955

³⁵⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 487 vom 18.08.1955

³⁵⁵ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 534 vom 22.09.1955

³⁵⁶ StadtA Heilbronn, B 019 Verwaltungsregistratur Tiefbauamt Ordner 22

Folgende Frequenz wurde erwartet:

Gleis EVS nur in Ausnahmefällen (Trafotransport), die Kohletransporte erfolgen über den neckarnahen Anschluss

Gleis Lichdi 1.000 Wagen pro Jahr

Gleis Schmalbach nur für Baumaterial



Die spätere Diesellok des Salzwerks „bei der Arbeit“; 1958.

Der neue Gleisanschluss für das Salzwerk

Die Aufgabe der Salzwerkbahn, die das Salzwerk bis Anfang 1956 mit dem Bahnhof Neckarsulm verbunden hatte, machte auch einen neuen Anschluss für das Salzwerk notwendig, der über die verlängerte Hafenbahn erfolgte.³⁵⁷ Die vorgesehenen Kosten für Weichen und 960 m Gleis beliefen sich auf 83 260 DM.³⁵⁸

Bei einer Besprechung zwischen Salzwerk und Stadt wurde eine Vereinbarung beschlossen, welche die Wünsche von Salzwerk und Stadt weitgehend berücksichtigte. In Auszügen hat diese Vereinbarung folgenden Wortlaut:³⁵⁹

- Das Salzwerk verzichtet auf die Salzwerkbahn und schließt sich an die verlängerte Hafenbahn an.
- Die künftigen Werksgleise außerhalb des Werkes werden von der Stadt auf deren Kosten verlegt, betriebsfertig hergestellt und nach Fertigstellung des

³⁵⁷ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 489 vom 18.08.1955

³⁵⁸ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 714 vom 15.12.1955

³⁵⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 489 vom 18.08.1955

Gesamtanschlusses dem Salzwerk samt dem zugehörigen Grund und Boden kostenlos übereignet.

- Der Umbau innerhalb des Werkes wird vom Salzwerk auf eigene Kosten ausgeführt. Die Stadt liefert kostenlos die hierfür benötigten vier Weichen und erhält vom Salzwerk die bis dahin eingebauten vier Weichen übereignet.
- Das Salzwerk übergibt der Stadt die vorhandene Salzbahn im derzeitigen Zustand kostenlos einschließlich dem zugehörigen Grund und Boden auf Heilbronner und Neckarsulmer Markung.
- Die Stadt wird veranlassen, dass im Grundbuch zu Lasten der EVS und zugunsten des Salzwerkes der Bau und die kostenlose Benutzung des nördlichen Ausziehgleises mit einer Länge von rund 100 m eingetragen wird.

In seinem Rechenschaftsbericht vom 12. Januar 1956 konnte Oberbürgermeister Meyle den weitgehenden Vollzug der Arbeiten bekannt geben: „Die Hafenbahn wurde über den alten Neckar hinweg bis zum Dampfkraftwerk der EVS um 2050 m verlängert mit einem Aufwand von 330 000 DM. Die Hafenbahnbrücke mit rd. 100 m Länge und 8 m Breite wurde im Rohbau fertiggestellt. Die Arbeiten an der Salzhafenbrücke mit rd. 40 m Länge und 7,2 m Breite werden Mitte Januar denselben Stand erreichen. Restarbeiten folgen im Frühjahr 1956. Beide Brücken wurden ohne Gerüst in dem Fluß aufgebaut. Die Montage erfolgte seitlich an Land. Die fertige Konstruktion ist bei der Hafenbahnbrücke mit Schiff eingeschwommen, bei der kürzeren Salzhafenbrücke auf Montageträgern eingefahren worden.“³⁶⁰

Bei diesen beiden Brücken handelt es sich um Sonderkonstruktionen der Heilbronner Firma Mehne, wobei die Hafenbahnbrücke als elegante Zweigelenbogenbrücke mit 88 m Spannweite gefertigt wurde.³⁶¹ An die Brücke ist ein 1,5 m breiter Gehweg angehängt. Die Salzhafenbrücke bildet eine Trogkonstruktion mit 2 m breitem Gehweg, der einen alten, bereits bestehenden Fußgängersteg ersetzte. Das Salzwerk gab dazu einen Zuschuss in Höhe von 9000 DM, dadurch entfielen jedoch für das Werk sämtliche künftigen Unterhaltungskosten.

Die Verkehrsfreigabe der Hafenbahnbrücke durch die Deutsche Bundesbahn erfolgte am 20. Januar 1956. Der erste Kohlenzug für die EVS wurde jedoch schon am 3. Oktober 1955 über die Brücke geleitet. Über die Salzhafenbrücke fuhr am 4. Oktober 1956 der erste Rangierzug.³⁶²

Bei vorherigen Belastungsfahrten und der dabei erfolgten Überprüfung der Hafenbahnbrücke wurden bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h länger anhaltende Schwingungen festgestellt. Dies bedingte für den weiteren Betrieb eine stark

³⁶⁰ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2 vom 12.01.1956

³⁶¹ Es handelte sich dabei um die beiden letzten von der Firma errichteten Brückenbauten.

³⁶² StadtA Heilbronn, B 046 Hafenamt Nr. 20; die „Erlaubnisurkunde“ des Regierungspräsidiums Nordwürttemberg für die Errichtung der Salzhafenbrücke wurde mit Datum vom 10.11.1956 ausgestellt.

verminderte Geschwindigkeit bei der Überquerung dieses Brückenbauwerks. Außerdem ist die Konstruktion der Brücke nur für Lasten bis 100 t je Wagen/Lok festgelegt. Schwerere Transporte – etwa mehrachsige Wagen mit Stahlplatten – für die Anschlüsse nördlich der Karl-Wüst-Brücke und am Osthafen müssen deshalb über die Stammgleise I (Industriebahn), Neckar II und die Salzhafenbrücke geleitet werden. Der Weg führt dabei über das Stammgleis I im Kleinäulein (Salzstraße), die Gottlieb-Daimler-Straße, das Gelände der WLZ, Stammgleis Neckar II, Salzhafenbrücke und Stammgleis Neckar III.

Die Gesamtabrechnung für beide Brücken belief sich auf 1 004 000 DM. Der Gemeinderat musste vorher „Zusatzkosten“ in Höhe von 48 543,05 DM für die Brücken genehmigen.³⁶³

Weiterer Ausbau der Hafenbahn

Als im Jahre 1956 über die neu erstellte Hafenbahn- und Salzhafenbrücke die Verbindung zwischen der Hafenbahn und der Industriebahn Kleinäulein geschaffen worden war, vergrößerten sich die Gleisanlagen der Hafenbahn, zumal auch die Anlage am „alten Neckar“ – früher Stammgleis IV / IVA, heute Neckar II³⁶⁴ – zur Hafenbahn kam.³⁶⁵

Auf der Nordseite der Hafenbahnbrücke und nördlich der Karl-Wüst-Straße hat sich bald nach 1956 ein größeres Industrie- und Handelsquartier etabliert. Dieses wurde durch die beiden weiteren Stammgleise Neckar III und Neckar IV³⁶⁶ erschlossen, von welchen einige Nebenanschlussgleise abzweigen. Unmittelbar hinter der Hafenbahnbrücke, wo auch das Anschlussgleis des Salzwerks in das Stammgleis Neckar III einmündet, befinden sich heute zwei Übergabegleise des Salzwerks und eine Umfahrgruppe. Insgesamt umfasste die Hafenbahn im Jahr 2005 eine Gleislänge von 17 km und 80 Weichen.

Die Neuorganisation der städtischen Eisenbahnen

Von Beginn an stand die Industriebahn unter der Obhut des Tiefbauamts, während die Hafenbahn vom Hafenamt verwaltet wurde. Der Zusammenschluss der beiden Gleisnetze führte jedoch zu tiefgreifenden Veränderungen. Einerseits wurde dadurch das Stammgleis I der Industriebahn entlastet sowie der Bahnverkehr im Kleinäulein, wo der KFZ-Verkehr stark zugenommen hatte, reduziert.

³⁶³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 29 vom 26.01.1956

³⁶⁴ An diesem Stammgleis befinden sich auch zwei Umfahrgruppen.

³⁶⁵ Schwerlasttransporte müssen die oben beschriebene Umleitung nehmen.

³⁶⁶ Am Stammgleis Neckar IV findet zur Zeit keine Bedienung statt.

Andererseits führte die Reduzierung der Wagenzahl auf dem Industriegleis Kleinäulein zu einem weit ungünstigeren Betriebsergebnis als auf der Hafenbahn. Zudem hatte die Hafenbahn seit 1957 mit 21,5 km Gleis und 76 Weichen gegenüber nur 6 km Gleis und 18 Weichen der Industriebahn ein erhebliches Übergewicht.

Bei einer Prüfung der Jahresrechnung 1954 durch die Württembergische Prüfungsanstalt wurde eine Herauslösung der Hafenbahn aus der Hafenverwaltung vorgeschlagen. Dagegen wehrte sich diese jedoch vehement: „Wenn ein Zusammenschluss der beiden städtischen Bahnen, der Hafenbahn und der Industriebahn, aus organisatorischen Gründen vorgenommen werden sollte, dann könnte dies, soll nicht die zukünftige Entwicklung des Hafens gefährdet werden, keinesfalls in der Form einer Abtrennung der Hafenbahn von der Hafenverwaltung geschehen. [...] Daraus würden sich eine zunehmende Unrentabilität der Hafenbahn und, was ebenso abträglich wäre, eine wachsende Entfremdung der Bundesbahn ergeben. [...] Angesichts dieser zahlreichen Schwierigkeiten, zu denen noch solche personeller Art hinzutreten würden, muss von einer Abtrennung der Hafenbahn von der Hafenverwaltung dringend abgeraten werden.“³⁶⁷

Nur wenige Monate später – am 3. Oktober 1957 – stellte die Hafenverwaltung einen Antrag an das Bürgermeisteramt:

- „Die zweckmäßigste Lösung wäre, daß die Industriebahn mit sofortiger Wirkung von der Hafenverwaltung übernommen würde.
- Die Verwaltung von Industrie- und Hafenbahn in einer Hand bedeutet eine echte Rationalisierung in der Verwaltung und kommt zudem den Wünschen der Bundesbahn entgegen nach Vereinheitlichung des städt. Hafen- und Industriebahnverkehrs.“³⁶⁸

Es dauerte allerdings noch einige Jahre, bis in einer Beratung des Verwaltungsausschusses am 13. Januar 1964 die organisatorische Zusammenlegung der beiden Bahnen vorbereitet wurde.³⁶⁹ Am 28. Januar 1964 wurden die beiden Bahnen schließlich unter der „Städtischen Bahnverwaltung“ zusammengefasst. Die Geschäftsführung wurde dem Leiter des Hafenamts anvertraut, wobei eine „strenge Trennung der Geschäfte des Hafenamts und der Städtischen Bahnverwaltung“ zu beachten war.³⁷⁰

³⁶⁷ Heilbronner Versorgungs GmbH, Hafenverwaltung, Akten Hafenamt 77 / 664, Schreiben vom 29.05.1957 an die Stadtpflege

³⁶⁸ Heilbronner Versorgungs GmbH, Hafenverwaltung, Akten Hafenamt Tgb. Nr. 1179 vom 03.10.1957

³⁶⁹ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Verwaltungsausschuss Nr. 10 vom 13.01.1964

³⁷⁰ StadtA Heilbronn, Kanzleiverfügung Nr. 9 / 1964 vom 28. Januar 1964

Im Geschäftsverteilungsplan des Hafenamts wurden die Aufgaben der städtischen Bahnverwaltung wie folgt definiert:

1. *Verwaltung und Betrieb der Hafenbahn – bahnamtliche Bezeichnung: Privatgleisanschluß Neckar – (technische Mitwirkung, Entwurf, Bau, Unterhaltung und Erneuerung: Tiefbauamt)*
2. *Verwaltung der Industriebahn Kleinäulein (Entwurf, Bau, Betrieb, Unterhaltung und Erneuerung: Tiefbauamt),*
3. *Mitwirkung bei der Erschließung von Industriegelände, den Vorplanungen hierzu und bei der Verfügung über stadteigene Grundstücke, sofern Gelände und Grundstücke im Bereich der Hafenbahn oder der Industriebahn Kleinäulein liegen bzw. an diese angeschlossen werden sollen (Federführung: Liegenschaftsamt),*
4. *Veranlagung der Hafenbahngebühren und der Gleisbenutzungsgebühren,*
5. *Wahrnehmung der Interessen der Stadt Heilbronn auf dem Gebiet des Gütertarifwesens und der Bahngebühren.*³⁷¹

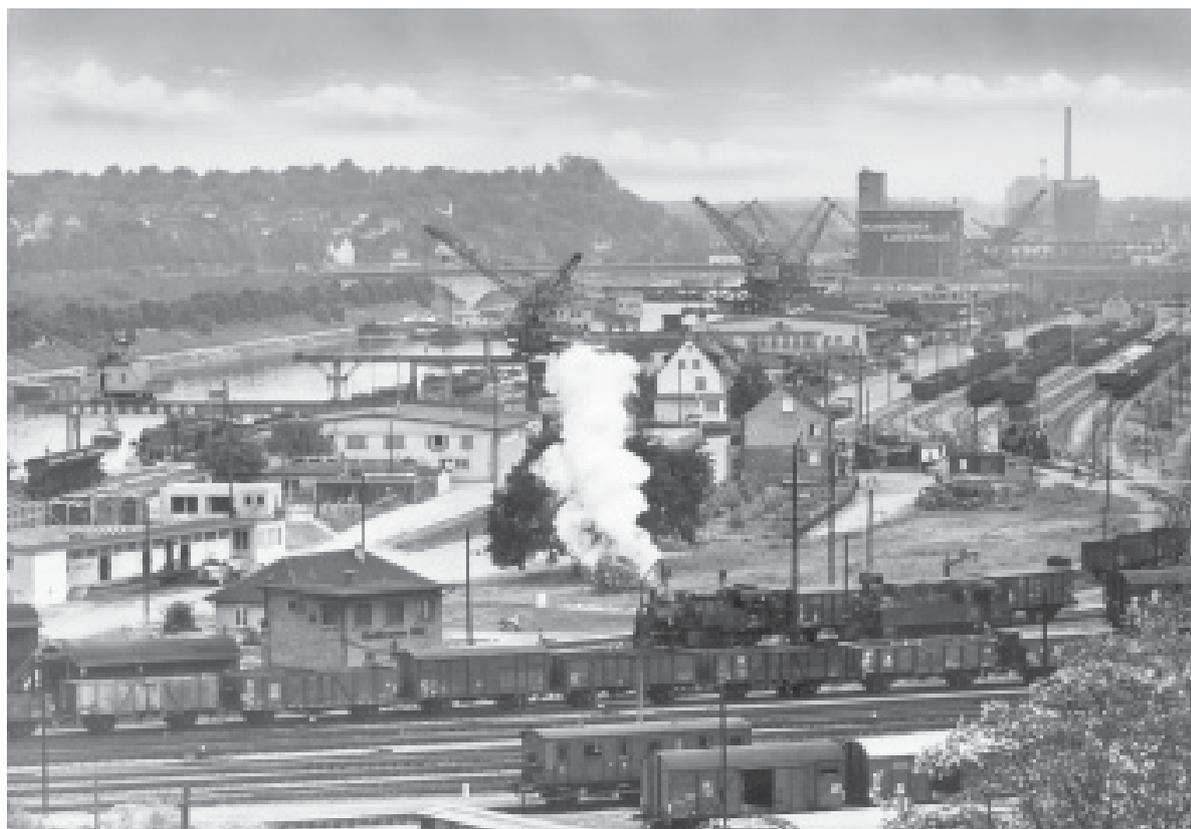
Die Bediensteten beider Bahnen wurden zum 1. Januar 1965 vom Tiefbauamt der Städtischen Bahnverwaltung zugeordnet; die technische Betriebsführung im Bereich der Industriebahn Kleinäulein durch das Tiefbauamt blieb zunächst unberührt.

Zum 1. Januar 1970 trat eine weitere organisatorische Veränderung in Kraft, als die städtische Bahnverwaltung als Betriebszweig in die Stadtwerke eingegliedert wurde. Dabei wurden die Anlagewerte von den Stadtwerken zum Restbuchwert übernommen und das Eigenkapital der Stadtwerke in gleicher Höhe aufgestockt. Auch die Erneuerungsrücklage der Hafenbahn in Höhe von 390 000 DM wurde den Stadtwerken überlassen. Das Hafenamtsamt wurde mit der Geschäftsführung der Abteilung Bahnverwaltung betraut.

Seit dem Inkrafttreten des neuen Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) zum 30. April 2005 haben alle Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen den Zugang zu ihrer Eisenbahn-Infrastruktur zu gewähren und dienen daher Kraft Gesetzes dem öffentlichen Eisenbahnverkehr. Gemäß § 2.3 c handelt es sich bei der Infrastruktur der Stadtwerke Heilbronn um eine Serviceeinrichtung, die auf der Grundlage der Bau- und Betriebsordnung von Anschlussbahnen (BOA) betrieben, gebaut und unterhalten wird.

Die an das Gleisnetz angeschlossenen Unternehmen sind private Nebenschließer, die auch Inhaber des entsprechenden Gleisanschlusses einschließlich der Anschlussweiche sind. Die örtliche Prüfung der Gleisanlagen, Bauwerke und Sicherheitseinrichtungen erfolgt alle vier Jahre durch den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht – Baden-Württemberg – beim Eisenbahn-Bundesamt in Stuttgart.

³⁷¹ StadtA Heilbronn, Kanzleiverfügung Nr. 9 / 1964 vom 28. Januar 1964



Die Gleisanlagen der Hafenbahn in den 1960er Jahren, vom Hauptbahnhof aus gesehen.

Die Hafenbahnanlagen sind aufgrund eines Gleisanschlussvertrages, der seinerseits im wesentlichen auf die Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse (PAB) gestützt ist, an das Streckennetz der Deutschen Bahn AG angeschlossen. Nach den Bestimmungen dieses Gleisanschlussvertrags obliegt die Wagenzustellung und -abholung zu den sogenannten Verkehrsgleisen auch entlang der Hafenufer der Railion Deutschland AG sowie privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Seit 1. April 2007 erfolgt von der NIAG (Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG) ein regelmäßiger Zustellverkehr.

Die Stadtwerke Heilbronn übernehmen die Haftung für die Infrastruktur und die Trassennutzung und stellen die zur Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit der Infrastruktur erforderlichen Gleiswärter. Diese prüfen ständig, ob sich keine Hindernisse auf den zu befahrenden Gleisen befinden.

Das Verschieben der Waggons innerhalb der angemieteten Kailänge besorgen die einzelnen Anliegerfirmen mit werkseigenen Kleinrangierloks oder Sonderfahrzeugen (Zweiwegefahrzeuge).

Die finanziellen Aufwendungen der Stadtwerke Heilbronn GmbH für Erstellung, Betrieb, Unterhaltung und Erneuerung der Hafenbahn waren schon immer verhältnismäßig groß. Die ständige Zunahme des Lkw-Verkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg verursachte zudem eine schwächere Frequentierung der Hafenufer.

bahnanlagen. Zwischen den Stadtwerken Heilbronn GmbH, der Railion Deutschland AG und den Umschlagbetrieben wurde deshalb eine Regelung getroffen, die eine rationelle Aufteilung der Leistungen und Belastungen bringt und den Rangierdienst erheblich vereinfacht, beschleunigt und verbilligt, ohne dass dadurch die Verkehrssicherheit gemindert wird. Durch entsprechende Bedienungsanweisungen für die Lok- und Kranführer wurde ein kreuzungsfreier Verkehr ermöglicht. Der frühere Einsatz von Rangierbegleitern durch die Stadtwerke Heilbronn GmbH wurde seit dem Jahre 2001 eingestellt.

Die Stadtwerke Heilbronn GmbH erheben für die Industriebahn Kleinäulein ebenso wie für jeden im Kanalhafen beladenen, ein- oder ausgehenden Wagen ein sogenanntes Hafengebühren³⁷². Mit dem Ertrag sollen die Kosten des Hafeneisenbahnbetriebs sowie die Abschreibungsbeträge aus dem Anlagevermögen der Hafenbahn erwirtschaftet werden.

Die städtischen Bahnen nach dem Kanaldurchstich bis heute

Mit dem Durchstich des Neckarkanals bei Heilbronn und der Schiffbarmachung des Neckars bis Plochingen im Jahre 1958 fielen erwartungsgemäß viele Umschlaggüter im Heilbronner Hafen weg. Diese führte besonders zu Einbußen bei den Kohlezügen nach Stuttgart-Gaisburg, -Münster, Augsburg-Oberhausen und in andere Orte in Bayern und im Bodenseegebiet. Allerdings hätte sich mit der Zeit auch ohne diesen Wegfall ein Rückgang ergeben, als die Kraftwerken auf andere fossile Brennstoffe übergingen und auch die Großbetriebe andere Energiearten bevorzugten.

So sank der Gesamtverkehr der Hafenbahn von 102 000 bzw. 110 000 Waggons in den Jahren 1956 und 1957 schon im folgenden Jahr auf 66 000 und ging dann zunächst kontinuierlich weiter zurück. Hierbei ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass die Tragfähigkeit der Güterwagen immer weiter zunahm, so dass große Gütermengen mit geringerer Wagenzahl befördert werden konnten.

Die Zeit mit täglich 100 und mehr Waggons auf der Industriebahn im Kleinäulein ist wohl vorbei. Aber dennoch kann man in den letzten Jahren von einer Renaissance des Eisenbahnverkehrs auf den städtischen Gleisen sprechen – vom Tiefstand von 11 300 Wagen im Jahr 2002 ist die Zahl der beladenen Wagen auf der Industrie- und Hafenbahn auf 25 686 Wagen 2006 gewachsen.

Was in Heilbronn produziert und empfangen wird, ist heute oft nicht „eisenbahnkonform“ im alten Sinne: Die „Just in time“-Strategie der Firmen verlangt mehr und mehr eine unregelmäßige und schnelle Anlieferung von zum Teil auch kleinen Mengen. Sollten sich jedoch in Heilbronn die Containerterminal-Wün-

³⁷² Gestaffelt nach Tarifzone und Wagenachszahl zwischen 6,10 EUR und 17,40 EUR für den Zweiachswagen.



Blick auf den Kanalhafen im Jahr 1965.

sche erfüllen, so wird dies zu einer weiter steigenden Nachfrage nach Bahntransporten führen.

In jedem Fall wird der Schienenpersonenverkehr im Kleinäulein einen im vorigen Jahrhundert nie erwarteten Aufschwung erleben – wenn die Stadtbahn durch die Straßen im Industrieviertel fährt und die Bahnlinie Heilbronn–Bad Friedrichshall–Jagstfeld fast 100 Jahre nach den ersten Plänen von einem schienengebundenen Verkehrsmittel am Sölmertor unterquert wird, dann wird das kein Provisorium wie bei der früheren Dampfstraßenbahn sein.

Die städtischen Bahnen werden weiter bestehen, und manche Diskussion wird in dieser Angelegenheit in den betreffenden Gremien noch geführt werden müssen, so dass mit dieser Publikation noch lange nicht das letzte Wort über „Die Heilbronner Industriebahn im Kleinäulein und im Hafen“ gesprochen ist.

Anhang

1881 – Beschluss über die Einrichtung des Industriebezirks Kleinäulein³⁷³

Die Stadtbauplan Commission war mit der Berathung der Frage beauftragt, ob nicht durch Ergänzung des hiesigen Ortsbaustatuts von der Befugnis des Art. 30 der Bauordnung Gebrauch gemacht werden soll. Die Veranlassung für die Aufwerfung der Frage der Ortsbaustatutergänzung im Gemeinderath war ein durch üble Ausdünstungen überaus lästiges Gewerbe, welches an zwei Stellen der Stadt ausgeübt werde und dort Beschwerden der Nachbarn hervorrief. Dessen Besitzer sodann dasselbe südlich von der Stadt zwischen die Fleiner und Sontheimer Straßen verlegen wollte. Dort aber ebenfalls eine Beunruhigung einer großen Anzahl von Bewohnern, welche sich durch die Anlage des Anwesens für bedroht hielten und nach Einreichung des betreffenden Baugesuchs auch wirkliche Einsprache derselben hervorriefen.

Die Commission nahm vor dem Eintreten in die Berathung zunächst Kenntnis von den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen insbesondere der §§ 16 u. 23 der deutschen Gewerbeordnung und dem Art. 30 der Württ. Bauordnung.

Die Commission war mit allen Stimmen gegen eine der Ansicht, daß die Verhältnisse der hies. Stadt es dringend wünschenswerth erscheinen lassen von dem Art. 30 der Bauordnung Gebrauch zu machen. Wenn dies nicht geschehe, so sei zu befürchten, daß sich im Laufe der Zeit ein förmlicher Kranz von lästigen Anlagen um die ganze Stadt herumlege, wie dies bis zu einem gewissen Grad schon bisher der Fall sei. Wenn nicht ein bestimmter Stadtbezirk vorzugsweise zu lästigen Anlagen bestimmt sei, so werde in jedem einzelnen Fall des Conz[essions] Gesuchs für ein lästiges Gewerbe die zuständige Staats- und Gemeindebehörde vor das Dilemma gestellt ob sie häufig nur zu sehr begründeten Einspruch der beteiligten Nachbarn Rechnung trage oder ob sie sich von dem Bestreben leiten lassen wollte, die Entwicklung der industriellen Verhältnisse der Stadt zu begünstigen.

Eine Abhilfe gegen diese schwierige Situation liege nur in der Bestimmung eines besonderen Stadtbezirks für lästige Gewerbe. Für eine solche Masregel spreche vor Allem die Rücksicht auf die allgemeinen gesundheitlichen Verhältnisse der Stadt, welche ja mit gutem Grund in unserer Zeit auf allen Gebieten so viel als möglich Rechnung getragen werde. Es spreche dafür aber auch die Rücksicht auf die Industriellen, welche auf einen bestimmten Stadtbezirk verwiesen werden.

³⁷³ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 2401 vom 29.09.1881

Diese wissen zum Voraus in welchem Bezirk sie sich mit Aussicht auf den Erfolg eines Conz[essions] Gesuchs ankaufen können, außerdem können dieselben in dem bestimmten Stadtbezirke Erleichterungen von gewissen Vorschriften der Baustatuten gewährt werden. Endlich können größere Industriezweige, wenn sie in gewisser Anzahl vorhanden sind, gemeinschaftliche Einrichtungen zur Beschaffung von Wasser, Gas, Kohle etc treffen. Von Seiten des widersprechenden Comissionsmitgliedes wurde geltend gemacht, daß in dem für lästige Anlagen bestimmten Bezirk die nicht überbauten Grundstücke entwerthet werden könnten indem Anlagen entstehen, welche giftige der Entwicklung der Pflanzen schädliche Gase ausströmen, und es beharrte auch auf seinem Widerspruch als ihm entgegnet wurde, daß ja auch im Falle der Bestimmung eines Stadtbezirks für lästiges Gewerbe für jedes einzelne derselben ein Conzessionsverfahren und eine besondere Cognition über seine Zulässigkeit einzutreten habe und außerdem Art. 65 der B.O. für erhebliche Belästigungen durch solche Gewerbe selbst wenn sie concessioniert sind einen allerdings nur im Wege der Privatklage zu verfolgenden Schutz gewähren.

Der Frage ob zugleich nach Art. 30 der B.O. in anderen Stadtteilen dergl. Anlagen entweder gar nicht oder nur unter besonderen Beschränkungen zuzulassen sind, glaube die Comission zunächst nicht näher treten zu sollen.

Sodann habe die Comission mit allen Stimmen gegen eine, welche aus den obengenannten Gründen auch in dieser Richtung Widerspruch einlegte, beschlossen, als Bezirk für lästige Gewerbe den Stadtteil im Kleinäulein vorzuschlagen, welcher östlich und nördlich vom Ueberschwemmungsdamm und westlich von der Jaxtfelder Bahnlinie liegt. Für diesen Bezirk spricht zunächst die für die Industrie günstige Lage in der Nähe des Flusses und der Nähe der Eisenbahn mit welcher der Industriebezirk durch Schienengeleise und der in jener Gegend schon lang geplanten Haltestelle in nähere Verbindung gebracht werden könnte, es spricht dafür die bei warmer Temperatur hier vorherrschende westliche, südwestliche und südliche Windrichtung, welche den entstehenden Rauch, Staub etc nicht den übrigen bewohnten Stadtteilen zuführen würde, es spricht dafür die Möglichkeit, das Abwasser direkt in das Unterwasser des Neckars ohne dasselbe vorher an der Stadt und ihren Badeplätzen vorbeiführen zu müssen, einzuleiten, es spricht dafür endlich der dort vorhandene hinreichend große Raum, welcher gestattet ein Straßennetz mit einigen größeren Straßenzügen einzuzeichnen und die weitere bauliche Entwicklung den Verhältnissen zu überlassen.

Auf Grund des Vorgetragenen beantragt die Comission mit allen gegen eine Stimme: die bürgerlichen Collegien wollen sich im Prinzip dafür aussprechen, das Gewann Kleinäulein östlich und nördlich vom Ueberschwemmungsdamm und westlich von der Jaxtfelderbahnlinie im Sinn des Art. 30 der BO als einen vorzugsweise mit lästigen Anlagen zu bebauenden Stadtteil zu bezeichnen und der Stadtbauplancomission den Auftrag ertheilen, die zu diesem Zweck erforderlichen weiteren Vorarbeiten zu treffen.

Bei der Berathung in den Collegien wird geltend gemacht, einerseits daß es viel besser sei, wenn die Fabriken concentriert seien, als wenn sie einen Gürtel um die ganze Stadt herum bilden; mit einer Concentration seien die Schwierigkeiten beseitigt, die den Einzelnen bei seinen Versuchen da oder dort sich anzubauen entgegengestellt werden, nur sei das Interesse der Landwirtschaft zu wahren und sollten namentlich solche Bestimmungen gegeben werden, die dem Grundbesitzer solange er sein Areal landwirtschaftlich ausnutzt schadlos halten, ein Vorgehen in der von der Comission beantragten Weise werde der Stadt und der Industrie nutzen; ferner würde zugegeben, daß die Güterpreise des für dieses Bauquartier bestimmten Areals nicht nothleiden werden und ebenso werde der Werth derjenigen Grundstücke in deren Nähe keine Fabrikanlage kommen werde zunehmen. Dem wird gegenüber gehalten, die Wasserableitung in jenem Areal sei schwierig, es sei größere Terrainauffüllung nöthig u. deshalb die Fundamentierung schwierig, es sei ferner für diejenigen die dort Fabriken errichten nicht angenehm, wenn sie nicht auch dabei wohnen können, auch sei das vorgesehene Quartier zu nahe an den zur Bebauung bestimmten Theilen der Stadt namentlich sei Belästigung und Gefahr für das Krankenhaus vorhanden. Diese letzteren Punkte werden von verschiedenen Seiten widerlegt. Theils durch die Bemerkung, daß sich die Wasserableitung leicht bewerkstelligen lasse, die Erfahrungen des Besitzers der Lichtenbergischen Fabrik weisen nicht auf Belästigungen durch Ueberschwemmung hin, für die Straßenanlage werde ein Visier gewählt werden, das keine zu große Auffüllung nöthig mache und die Grenze des Areals könne so gewählt werden, daß das Krankenhaus nicht in Mitleidenschaft gezogen werde.

Da der Com. Antrag im GRath mit 11 gegen 3 Stimmen und im BA einstimmig angenommen wird so ist

Beschluß:

Die Stadtbauplan Comission mit den weiteren Vorarbeiten zu beauftragen.

1886 – Der Vertrag mit den ersten Anschließern³⁷⁴

§ 1 Die Stadtgemeinde Heilbronn verpflichtet sich nach dem vom Stadtbauamt gefertigten und von der Generaldirektion der K. Staatseisenbahnen durch Erlaß vom 22. Oct 1886 genehmigten Plänen eine Industriebahn im Gewand Kleinäulein abzweigend von der Bahnlinie Heilbronn-Jagstfeld zu bauen. Mit der Ausführung der Bahn ist sobald die Genehmigung der Güterankäufe erfolgt ist zu beginnen u. ist dieselbe wenigstens bis zum Anwesen der Firma F.A. Wolff u. Söhne am Viehweg in möglichster Bälde fertigzustellen.

§ 2 Die Unterhaltungs- und Betriebskosten der Bahn hat die Stadt zu tragen.

³⁷⁴ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll Nr. 1714 vom 28.10.1886

§ 3 Die Firma F.A. Wolff u. Söhne macht sich verbindlich vom Tag der Fertigstellung der § 1 genannten Linien ihre gesamten in Waggonladungen zur Beförderung per Bahn bestimmten Versand- und ebenso die Zufahrten zur Fabrik an Materialien und Güter, welche per Bahn und ganzen Wagenladungen ankommen auf der gedachten neuen Industriebahn zu befördern und an die Stadt pro Doppelwaggon eine Gebühr von 7 M bis zu 500 Doppelwaggon p.J. und von 6 M für die weiteren Waggons zu bezahlen.

Außerdem hat die Firma Wolff die von der Stadt an die K. Eisenbahnkasse zu zahlende Transportgebühr, welche vorläufig 2 M p. Waggon festgesetzt ist der Stadt zu ersetzen. Für die genannten Frachten findet monatliche Abrechnung statt.

§ 4 Die Herstellung der Abzweigbahn von dem Hauptgeleise in den Fabrikhof der Firma Wolff ist Sache der letzteren, die nötige Weiche wird von der Stadt hergestellt.

§ 5 Solange nicht durch die Bemühungen der Stadt von der Eisenbahnverwaltung die Ueberführung der Wagen in den Fabrikhof durch die Locomotive der Staatseisenbahn gestattet wird, hat die Fabrik ihre Wagen auf dem Abstellgleis³⁷⁵ auf ihre Kosten abholen und dahin bringen zu lassen.

§ 6 Die Stadt gibt der Firma Wolff die Zusicherung eine Ermäßigung der obigen Fracht sofort eintreten zu lassen sobald durch die Etablierung weiterer Firmen an der Linie der Stadt größere Frachteinnahmen erwachsen.

§ 7 Die Firma Wolff unterwirft sich im Voraus den für den Betrieb der Bahn von der K. Eisenbahnverwaltung und der Stadt festgestellten Vorschriften.

§ 8 Die Benutzung der Privatbahn des Salzwirks nach Neckarsulm ist der Firma Wolff ohne Zustimmung der Stadt nicht gestattet.

§ 9 Die Firma Wolff erklärt ausdrücklich, daß sie den gegenwärtigen Vertrag, der ihr gegen bisher erheblich erhöhten Frachtaufwand bringe, auch eingegangen habe, um der Stadt entgegen zu kommen und das gemeinnützige Unternehmen zu Stande zu bringen.

1902 – Die Bedienungsanweisung Kleinäulein³⁷⁶

Am 27. Juni 1902 hatte sich der Gemeinderat mit den „Anordnungen für die Ausführung der Fahrten außerhalb der Anlagen der Staatsbahn“ zu befassen. Die K. Eisenbahnbetriebsinspektion bat dabei um Überprüfung und eventuelle Stellungnahme. Da auch vom Tiefbauamt keine Einwände erhoben worden waren, wurden die nachstehenden Anweisungen anerkannt.

³⁷⁵ Als „Abstellgleis“ ist das Gleis auf dem „Industriebahnhof“ unmittelbar nach der Anschlussweiche vom Staatsbahngleis gemeint.

³⁷⁶ StadtA Heilbronn, Ratsprotokoll 1213 vom 27.06.1902

§ 1 Die Fahrten nach und von den Gleisanschlüssen im Kleinäulein sind von der Bahnstation für jede Fahrplandauer festzusetzen, in die Stationsfahrordnung aufzunehmen und nach Genehmigung durch die Betriebsinspektion den beteiligten Stellen und dem Personal zu geben.³⁷⁷

§ 2 Für die Ausführung der Fahrten als Verschiebewegungen gelten die einschlägigen Bestimmungen der Fahrdienstvorschriften, insbesondere diejenigen über den Rangierdienst, das Vorhandensein und die Bedienung von Bremsen, die Fahrerlaubnis, die Fahrgeschwindigkeit, die Feststellung von nicht mit der Lokomotive verbundenen Wagen, das Schieben von Zügen, die Bedienung der Weichen u.s.w.

Züge mit der Lokomotive an der Spitze haben am Schluß bei Tage die Schlußscheibe und bei Nacht die Schlußlaterne zu tragen.

Über die Fahrten ist ein Fahrbericht zu führen. Den Dienst des Zugführers hat der Verschiebleiter zu versehen.

§ 3 Bei der Befahrung der Gleise und der Gleisanschlüsse, sowie beim Ab- und Einstellen von Wagen ist außerdem folgendes zu beachten:

1.) Die Geschwindigkeit darf bei Zügen mit Lokomotiven an der Spitze niemals mehr als 10 km in der Stunde betragen³⁷⁸ und ist namentlich bei den Fahrten auf der Straße gegen Straßenkreuzungen in dem durch die Verhältnisse gebotenen Umfange zu ermäßigen.

2.) Die Lokomotive muß mit einer weithin tönenden Glocke ausgerüstet sein, welche während der Fahrt gegen eine und auf der Straße in Tätigkeit zu halten ist.

3.) Beim Schieben der Züge hat der Verschiebleiter als wachhabender Beamter sich auf dem vordersten Wagen aufzustellen oder dem Zuge voranzugehen, er muß bei Tag mit der Glocke und Signalpfeife sowie außerdem bei Nacht mit der Laterne ausgerüstet sein und hat die in Ziff 2 vorgeschriebenen Glockenzeichen zu geben. In diesem Falle hat der Lokomotivführer seine Aufmerksamkeit namentlich auf die Signale des Wachhabenden zu richten, auch darf der Zug nur so langsam bewegt werden, daß der Bedienstete ohne Anstand vorausgehen kann.

4.) Von den Wagen der Rangierzüge muß mindestens der 8. Teil der Wagenachsen mit Bremse versehen und müssen diese bedient sein.³⁷⁹ Wenn die hienach erforderliche Zahl von Bremsen nicht vorhanden oder nicht bedient ist, ist eine entsprechende Zahl von Wagen zurückzulassen oder es darf der Zug nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 8 km in der Stunde fahren.

³⁷⁷ Diese Anordnung hatte Gültigkeit bis in die 1970er Jahre

³⁷⁸ In Bahnhöfen beträgt die Geschwindigkeit für Rangierfahrten im Allgemeinen 25 km/h.

³⁷⁹ 1902 gab es noch keine Luftdruckbremse, welche der Lokführer betätigte. Die Bremsen wurden vom Bremserhäuschen, das sich an vielen Wagen befand, manuell bedient – daher großer Personalaufwand.

5.) Die Abstell- und Privatanschlußgleise im Kleinäulein müssen im Falle der Befahrung bei Dunkelheit durch die Interessenten ausreichend beleuchtet werden, die Kontrolle hierüber wird von der Stadtgemeinde ausgeübt.

6.) Das Abstellen der Wagen auf die Gleisanschlüsse findet durch Verstellen mittelst der Lokomotiven ohne „Abstoßen“ statt.³⁸⁰

7.) Die Sorge für die Freihaltung der Fahrbahn, die Feststellung der ohne Verbindung mit der Lokomotive aufgestellten Wagen und die Bedienung der Weichen liegt dem von der Stadtgemeinde aufgestellten Weichensteller ob.

Letzterer hat die Züge während ihrer ganzen Fahrt im Kleinäulein zu begleiten und sorgfältig darüber zu wachen, daß die Fahrten in der den Umständen angemessenen Weise ausgeführt werden.

Die Befähigung dieses Weichenstellers wird durch die Stadtgemeinde als Betriebsunternehmerin festgestellt und von letzterer erhält er weitere Anweisungen in Bezug auf seinen Dienst, nach Feststellung derselben im Einverständnis mit der Betriebsinspektion. Der Bahnstation wird der jeweils aufgestellte Bedienstete von der Stadtgemeinde bezeichnet.

§ 4 1.) Die zu benützenden Gleise sind in der Stationsfahrordnung vorgeschrieben.

2.) Die Anschlußweiche zum Kleinäulein ist die Weiche Ia im Gleis Jagstfeld-Heilbronn, die von dem Schrankenwärter Posten 67³⁸¹, bedient und vom Stellwerk VII des Hauptbahnhofs durch Verriegelung unter Verschuß gehalten wird.

3.) Zur Verständigung bei der Ausführung der Fahrten dienen die zwischen dem Fahrdienstzimmer³⁸², dem Stellwerk VII und dem Posten 67 vorhandenen Telefonverbindungen.

4.) Die Prüfung des Freiseins der Gleise von Höhe der Weiche 54 bis zum Einfahrsignal bei der Ausfahrt, sowie bei der Rückfahrt und die Verständigung der in dem betr. Bahnhofteil dienstleitenden Bahnhofaufseher liegt dem Wärter des Stellwerks VII ob.

5.) Die Erlaubnis zur Ausfahrt nach dem Kleinäulein und zur Rückfahrt in den Hauptbahnhof wird durch den diensttuenden Stationsbeamten erteilt.

6.) Das Verfahren bei der Ausführung der Fahrten ist weiterhin folgendes:

a.) Ausfahrt

aa.) wenn ein Zug auf dem Hauptbahnhof zur Abfahrt bereit ist, so beauftragt der Verschiebleiter/Zugführer den Wärter auf dem Stellwerk VII, dies dem diensttuenden Stationsbeamten zu melden. Der Wärter benachrichtigt ferner die beteiligten Bahnhofaufseher, überzeugt sich, daß der Fahrt sonst kein Hindernis im

³⁸⁰ Die Wagen mussten demnach bis zum Stillstand gekuppelt bleiben.

³⁸¹ Der hier genannte Posten 67 war später das Stellwerk 10 am Bahnübergang der Dammstraße, Stellwerk VII das spätere Stellwerk 9 am Ostkopf des Hauptbahnhofs.

³⁸² Der Fahrdienstleiter regelt in eigener Verantwortung die Durchführung der Zugfahrten. Er stellt oder steuert die Signalanlagen. (Fahrdienstvorschrift)

Wege steht und meldet sodann dem diensttuenden Stationsbeamten „Verschubzug nach dem Kleinäulein ist zur Abfahrt bereit.“

bb.) Wenn die Ausfahrt auch seitens des Beamten kein Hindernis im Weg steht, so gibt dieser dem Stellwerkswärter den Auftrag: „Die Weiche Ia zur Fahrt ins Kleinäulein entriegeln, Kleinäulein kann ausfahren“, hierauf

cc.) benachrichtigt der Wärter den Zugführer und der Zug fährt ab.

dd.) der Wärter Posten 67 hat die Weiche nach ihrer Entriegelung, wenn der Fahrt ins Kleinäulein kein Hindernis im Weg steht, umzustellen, die Schranken zu schließen, die Ausfahrt des Zuges in die städtischen Gleise mit dem Schlußsignal tragenden Wagen abzuwarten und nach Vollzug der Ausfahrt dem diensttuenden Stationsbeamten dies zu melden, sowie die Weiche wieder in Grundstellung zu bringen, worauf

ee.) der Beamte den Wärter des Stellwerks VII beauftragt, die Weiche wieder zu verriegeln.

b) Rückfahrt.

aa.) Wenn der Zug auf dem Nebengleis im Kleinäulein vor der Weiche 3 zur Rückfahrt bereit steht und der Zugführer (Verschiebleiter) sich von seinem Standort aus überzeugt hat, so beauftragt er den Wärter Posten 67 den diensttuenden Stationsbeamten zu melden: „Zug von dem Kleinäulein steht zur Fahrt nach dem Hauptbahnhof bereit.“

bb.) Der Beamte überzeugt sich, ob die Fahrt ausgeführt werden kann und gibt zutreffendenfalls dem Stellwerk VII Erlaubnis zur Entriegelung der Weiche 1a.

cc.) Der Stellwerkswärter benachrichtigt die beteiligten Bahnhofsaufseher, überzeugt sich, daß die Fahrt ausgeführt werden kann und entriegelt, wenn kein Hindernis vorhanden ist, die Weiche 1a.

dd.) Der Wärter Posten 67 schließt die Schranken und legt die Weiche 1a um, worauf der Zug auf den Hauptbahnhof fährt.

ee.) Nach Einfahrt des Zuges mit dem das Schlußsignal tragenden Wagen verbringt der Wärter Posten 67 die Weiche 1a in Grundstellung und meldet der Stellwerkswärter den Vollzug der Einfahrt mit dem Schlußsignal dem Beamten und verriegelt die Weiche 1a wieder.

1935 – Die erste Betriebsvorschrift für die Hafentbahn³⁸³

- Der am neuen Kanalhafen von der Stadt Heilbronn erstellte Gleisanschluß beginnt beim Wärterposten 10 im Güterbahnhof, überschneidet 2 schienengleiche Übergänge ohne Schranken und führt über 3 Weichen in Gleis 3 des Gleisanschlusses.

³⁸³ StadtA Heilbronn, B 046 Hafentamt Ordner 19

- Die Anschlußgleisanlage entlang dem Kanal besteht in nördlicher Richtung aus 3 Gleisen und in südlicher Richtung zunächst aus 2 Stumpfgleisen.
- An dem Kanal bzw. an den Anschlußgleisen haben sich bis jetzt als Nebenan-schließer angesiedelt (von der Neckargartacher Brücke aus gesehen):
Mannheimer Lagerhausgesellschaft
Rhenus GmbH
Haniel u. Co
Speditions- und Lagerhausgesellschaft Heilbronn GmbH
Weber u. Co Mannheim
Otto Engelhardt und I. Steinhardt GmbH
- Bezeichnung der Gleise:
Gleis 1 Ladegleis an den Lagerhäusern
Gleis 2 Verkehrsgleis (vorläufiges Übergabegleis)
Gleis 3 Ladegleis am Wasser
Dazu sind 11 Weichen eingebaut.
- 4 Firmen (MLG, Haniel, Sped.- und Lagerhausges., Engelhardt werden eigene Betriebsmittel wie Kleinlokomotiven oder Spillanlagen anschaffen, ferner werden sie noch Gleiswaagen einbauen. Bis dahin erfolgt die Verwiegung auf der Gleis-waage der Reichsbahn.
- Fernsprechverbindung mit Stw 5 [heute Stw Hk], Wärterposten 10 und 11 ist auf Kosten der Stadtgemeinde hergestellt.
- Die Bedienung erfolgt von 6.00 – 11.30 Uhr und von 16.00 – 19.30 Uhr. Der städtische Hafenvärter hat mitzuhelfen, die Wagen für die einzelnen Anschließer werden vorrangiert.“
Für die Durchführung der Bedienungsfahrten wurde anschließend festgelegt:
„Bei der Ausführung der Bedienungsfahrt ist zu beachten:
 1. Stw 5 und Wärterposten 10 verständigen
 2. Hafenvärter durch Fernsprecher benachrichtigen
 3. Schlüssel zum Sperrschuh auf Posten 10 abholen
 4. Weiche 222 umlegen und Sperrschuh aufschließen
 5. Auf dem vordersten Fahrzeug hat der Rangierleiter oder ein Rangierarbeiter Aufstellung zu nehmen (bei Dunkelheit mit brennender Laterne), der die Fahrbahn und auch die Übergänge überwacht. Der Lokomotivführer hat die Dampf-glocke zu betätigen. Die Rangierabteilung soll nicht mehr als 60 Achsen stark sein. Geschwin-digkeit gezogen 20 km/h, geschoben 10 km/h. Für 29 Achsen ist eine Bremse zu bedienen.
 6. Der städt. Hafenvärter sorgt dafür, dass das Verkehrsgleis 2–5 Minuten vor den Bedienungsfahrten von jeglichen Betriebsmitteln der Anschließer frei ist und daß keinerlei Verschiebungen von Wagen durch die Anschließer in sämtlichen 3 Kanalgleisen vorgenommen werden.
 7. Die Wagen werden den Anschließern von der Reichsbahn auf der vorläufigen Übergabestelle des Gleises 2 bereitgestellt, von da werden die abgehenden leeren und

beladenen Wagen auch abgeholt. Solange die Nebenanschießer noch keine eigenen Betriebsmittel³⁸⁴ haben, erfolgt die Zustellung und Abholung von Wagen auch in den Ladegleisen durch die Reichsbahn.

8. Nach Rückkunft ist der Sperrschuh abzuschließen, Weiche 222 richtig zu stellen, der Schlüssel vom Sperrschuh auf Posten 10 abzugeben.

9. Die Bahnpolizei wird auf der gesamten Hafengleisanlage (einschließlich Nebenanschlüsse) durch den Bahnhof Heilbronn Hbf ausgeübt.“

³⁸⁴ z.B. Kleinlokomotive, Spillanlagen

Literatur

- BAUER, Gottfried: Einmal Harmonie bitte! Der Nahverkehr in Heilbronn vorgestern – gestern – heute. 2. Aufl. Stuttgart 1986
- Heilbronn a.N. Bearb. u. hg. v. Stadtverwaltung Heilbronn. 2. Aufl. Berlin 1928 (Deutschlands Städtebau)
- KLAGHOLZ, Bernd: Die Industrialisierung der Stadt Heilbronn von den Anfängen bis zum Jahr 1914. Heilbronn 1986 (Kleine Schriftenreihe des Archivs der Stadt Heilbronn, 17)
- Kleiner Führer durch Heilbronn. Hrsg. v. Verkehrsamt Heilbronn. Heilbronn 1911
- MEIDINGER, Götz: Die Entwicklung der Heilbronner Industrie. Vom Ersten Weltkrieg bis zum Beginn der achtziger Jahre. Heilbronn 1986 (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Heilbronn 30)
- MOLL, Erich: Hafen Heilbronn. Ein traditionsreiches Verkehrszentrum in Süddeutschland. 3. Auflage München 1985
- OAB 1901 – Beschreibung des Oberamts Heilbronn. Hrsg. v. Statistischen Landesamt. Band I. Stuttgart 1901
- OAB 1903 – Beschreibung des Oberamts Heilbronn. Hrsg. v. Statistischen Landesamt. Band II. Stuttgart 1903
- RÖSCH, Roland: Die Eisenbahn in Böckingen. In: Böckingen am See. Ein Heilbronner Stadtteil – gestern und heute. Heilbronn 1998 (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Heilbronn 37), S. 555–571
- RÖSCH, Roland: Die Eisenbahn im Heilbronner Süden. In: heilbronnica 2. Beiträge zur Stadtgeschichte. Heilbronn 2003, S. 179–280
- SCHMID, Ernst: Die gewerbliche Entwicklung in der Stadt Heilbronn seit Beginn der Industrialisierung. Heilbronn 1993 (Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Heilbronn 3)
- TREICHLER, Hans P. et al.: Bahnsaga Schweiz. Zürich 1996
- ZIMMERMANN, Willi: Die ersten Stadtbaupläne als Grundlage für die Stadterweiterung von Heilbronn im 19. Jahrhundert. In: Historischer Verein Heilbronn, Veröffentlichung 22 (1957), S. 179–201

Abbildungsverzeichnis

- Heilbronner Stimme S. 11, 126
- Stadtarchiv Heilbronn S. 10, 11, 14, 25, 28, 35, 38, 39, 42, 44, 45, 48, 52, 54, 62, 80, 81, 89, 103, 109, 114, 128, 132, 133, 134, 141, 143; Foto Bausch 49; Foto Scheer 136

Orts- und Personenregister

Aufgenommen wurden Orts-, Flur- und Straßennamen – wobei sich Heilbronner Namen unter dem Stichwort Heilbronn finden – sowie Personennamen. Nicht aufgenommen wurden aufgrund der Häufigkeit die Stichwörter Kleinäulein, Neckar und Heilbronn allgemein.

- Aalen 91
Anschütz, A., Bauunternehmung 121
Augsburg-Oberhausen 113, 142
Bad Friedrichshall-Jagstfeld 9, 15f., 27, 29, 50, 61, 94, 98f., 101f., 132, 143, 145f., 149
Bad Friedrichshall-Kochendorf 116
Barho, Karl 75
Baumeister, Reinhard 16
Beck, Wilhelm 51
Becker, Heinrich, Samenhandlung 48
Becker, Wilhelm 48
Benz, Peter 53f.
Bertsch, Friedrich, Sägewerk 43, 48
Betz, Karl 64
Beutinger, Emil 74, 115f., 118
Bläß, C.B., Bleiweiß- und Essigfabrik 13f.
Böckingen s. Heilbronn-Böckingen
Bodensee 96, 142
Boie, Louis, Maschinenfabrik 43ff., 48, 51f., 74
Bruckmann, Dr. Peter 77, 96
Brüggemann, Louis, Chemiefabrik 19, 33, 37f., 46, 48, 59, 77, 81, 120, 125
BV Aral 134
Chemische Fabrik Wohlgelegen 12, 63f.
Conrad, Michael 106
Dietze, Wolfgang 130
Dollmann, Karl 79
Donau 96
Drauz, Gustav, Karosseriefabrik 33, 47f.
Dreyfuß, M. & Söhne, Schrott- und Metallwerk 78, 89
EnBW s. Großkraftwerk Heilbronn
Engelhardt, Otto, Motorschiff- und Speditionsgesellschaft 119, 151
Ensle, Paul, Bauunternehmung 78f., 95
Eppingen 105, 118, 121
Erlenbach 99
Esso-Tanklager 126
EVS s. Großkraftwerk Heilbronn
Feyerabend, Adolf 20
Fiat 99, 127
Frankenhardt-Steinbach 106
Gaswerk Heilbronn 46f., 50, 52, 55, 57, 59, 76, 116
Geislingen 116f.
Gemmingen 53
Gesellschaft für Heiz- und Beleuchtungswesen 95
Göbel, Paul 59, 65, 69, 71f.
Goppelt, Johann Gottfried, Konserven- und Marmeladenfabrik 74
Großkraftwerk Heilbronn 97f., 132ff., 137
Gültig, Heinrich 111
Gültig, Heinrich, Gips- und Zementwaren 53
Gültig, Karl, Zementwarengeschäft 49
Haniel, Franz GmbH, Handelsgesellschaft 119f., 151
Heermann, Adolf 18
Hegelmaier, Paul 20, 22ff., 27, 31, 37, 39, 44, 58, 61, 101f.
Heilbronn, Austraße 57, 78f., 99f., 125, 131
Heilbronn, Badstraße 14
Heilbronn, Bergstraße 14
Heilbronn, Bleichinselbrücke 34
Heilbronn, Bretterweg 108, 110, 121
Heilbronn, Cäcilienstraße 14
Heilbronn, Christophstraße 27, 94f., 98, 106, 126, 131
Heilbronn, Dammstraße 16, 52, 55f., 64, 66, 68, 101, 107

- Heilbronn, Eisbiegel 76, 96f.
 Heilbronn, Ellwanger Straße 78
 Heilbronn, Europaplatz 9
 Heilbronn, Fleiner Straße 15, 144
 Heilbronn, Floßhafen 26ff., 29
 Heilbronn, Friedensstraße 44
 Heilbronn, Gaswerkstraße 27, 43, 46,
 131f.
 Heilbronn, Gottlieb-Daimler-Straße 81,
 138
 Heilbronn, Große Bleichinsel 9, 77, 96
 Heilbronn, Gymnasiumstraße 44
 Heilbronn, Hafenbahnbrücke 109, 134f.,
 137f.
 Heilbronn, Hafenstraße 26, 108f., 111f.
 Heilbronn, Hans-Rießler-Straße 94, 131
 Heilbronn, Hauptbahnhof 7, 33f., 59f.,
 65, 73f., 78f., 98, 102, 104f., 108f.,
 112ff., 117ff., 141, 149f.
 Heilbronn, Industriepplatz 125f.
 Heilbronn, Kalistraße 110
 Heilbronn, Kanalbrücke s. Peter-Bruck-
 mann-Brücke
 Heilbronn, Kanalhafen 108f., 111f., 115,
 117, 119f., 143, 150
 Heilbronn, Karlshafen 26, 109, 121
 Heilbronn, Karlstor 102
 Heilbronn, Karl-Wüst-Brücke 77, 96f.,
 99, 121, 126, 131, 138
 Heilbronn, Karl-Wüst-Straße 72, 96f.,
 131, 135
 Heilbronn, Knorrstraße 96
 Heilbronn, Kranenstraße 63
 Heilbronn, Lerchenberg 67
 Heilbronn, Mannheimer Straße 9, 31,
 34, 55f., 101, 107, 126
 Heilbronn, Mozartstraße 14
 Heilbronn, Neckargartacher Brücke
 61–73, 87, 151
 Heilbronn, Neckarsulmer Straße 61
 Heilbronn, Osthafen 77, 96, 98, 115,
 132, 135
 Heilbronn, Paulinenstraße 14
 Heilbronn, Peter-Bruckmann-Brücke
 108ff., 112, 121
 Heilbronn, Rosenberg 75, 122
 Heilbronn, Rosenbergstraße 14
 Heilbronn, Salzgrund 12, 73, 84
 Heilbronn, Salzhafen 121, 133f.
 Heilbronn, Salzhafenbrücke 127, 134f.,
 137f.
 Heilbronn, Salzstraße 12, 19, 22, 37, 39,
 42, 45ff., 52, 54, 61, 63, 72, 74,
 78ff., 94f., 97ff., 104, 124f., 133,
 138
 Heilbronn, Sandweg 77, 93
 Heilbronn, Sontheimer Straße 15, 144
 Heilbronn, Südbahnhof 32, 104
 Heilbronn, Sülmertor 12, 15, 33f., 49,
 61ff., 66, 69f., 72ff., 78, 87f., 93, 99,
 101–107, 130f., 134, 143
 Heilbronn, Untere Neckarstraße 34
 Heilbronn, Urbanstraße 14
 Heilbronn, Viehweg 19, 22, 29, 38, 101f.
 Heilbronn, Villmath 106
 Heilbronn, Weinsberger Straße 102
 Heilbronn, Weipertstraße 43ff., 49, 51ff.,
 57, 66, 72, 74, 79, 100, 124f.
 Heilbronn, Wertwiesen 96
 Heilbronn, Wilhelmstraße 14
 Heilbronn, Winterhafen 34, 115
 Heilbronn, Wohlgelegen s. Chemische
 Fabrik Wohlgelegen
 Heilbronn-Böckingen 61, 74, 78, 101,
 117f., 120, 123
 Heilbronn-Böckingen, Großgartacher
 Straße 118
 Heilbronn-Böckingen, Rangierbahnhof
 60, 74, 78, 97, 101, 118, 121, 123f.
 Heilbronn-Böckingen, Sonnenbrunnen
 61
 Heilbronner & Cie, Seifenfabrik 33, 46,
 48, 57
 Heilbronner Fahrzeugfabrik 48, 74
 Heilbronn-Neckargartach 61–69, 72f.,
 83, 87f., 97ff.
 Herrmann, Adolf 130
 Heuss, Ludwig 39
 Hitzler, Gotthilf 73
 Jagstfeld s. Bad Friedrichshall-Jagstfeld
 Kaiser's Kaffeegeschäft AG 55, 126
 Karlsruhe 39, 117

- Karlsruher, Gustav 49
KAWAG s. Großkraftwerk
Keppeler, Martin 42
Keppler, Julius 74
Kirsch & Mausser GmbH 80
Knoblauch, Georg 20, 25
Kochendorf s. Bad Friedrichshall-Kochendorf
Koepff & Söhne, Gelatinefabrik 43f., 48, 82f.
Konz, Dr. Otto 96
Kornwestheim 121
Krämer & Flammer, Seifenfabrik 14
Krayl & Gross, Fabrik für landwirtschaftliche Geräte 74
Kress, August 57
Kress, Gustav, Brennstoffhandel 55, 126
Lang, Wilhelm 62
Längle, Gottlieb 57
Läpple, August GmbH & Co. KG; Werkzeugbau 77, 97, 126, 131
Lauffen a.N. 65
Lederfabrik Heilbronn Gebrüder Victor (LFH) 49, 52, 57, 100
Leibbrand, Prof. Dr. Kurt 123
Lichdi, Lebensmitteleinzelhandel 135
Lichtenberger, Theodor 18, 23, 68
Link, Louis 18
Lörz, Jakob 53
Mannheim 12, 96, 108, 116f.
Mannheimer Lagerhausgesellschaft 112, 119, 151
Märklen, Gustav, Feilenfabrik 74
Märklen, Wilhelm, Brennstoffhandel 100
Mehne, Erwin KG, Eisenbau, Maschinenbau 137
Meyle, Paul 113, 123, 125, 130ff., 135, 137
Müller, Dr. Ernst 9, 10
Müller, Heinrich, Handelsgärtner 56
Münzing & Cie., Chemiefabrik 13f.
Neckargartach s. Heilbronn-Neckargartach
Neckargerach 135
Neckarsulm 9, 12, 16, 22ff., 36, 38, 40, 42, 47, 52, 56, 61, 64, 68ff., 74f., 77, 85, 92, 96ff., 101, 103, 121, 123f., 132, 136f., 147
Neckarsulmer Fahrzeugwerke AG 94
Neuffer, Ernst August Heinrich 51
Nürnberg-Stein 113
Oberhausen 50
Paulmann & Heydt, Eisenkonstruktionswerk 95
Plappert, Christian, Leimfabrik 14
Plochingen 96, 108, 113, 142
Prückner, Agnes 9f.
Reederei Braunkohle 112, 120, 134
Reederei Schwaben 119
Reim, Paul, Malergeschäft 75
Reinhardt, Friedrich 88
Reis, W. & Sohn, Hadern und Baumwollabfall 45f., 48
Reutlingen 91
Rhein 96, 116
Rhenania Schifffahrts- und Speditionsgesellschaft 111, 119
Rhenus 119, 151
Rösch, Alfons 121
Rund, Georg Friedrich, Bleiweiß- und Essigfabrik 13f.
Salzwerk Heilbronn 12, 14, 18f., 22–26, 33f., 36–40, 48, 57, 61, 64, 67–76, 79, 82–87, 90, 92, 96ff., 100, 110, 122, 130, 132–136, 138, 147
Schaeuffelen, Gustav, Papierfabrik 16, 74f.
Schäffler, Wilhelm 63
Schedler, Gustav 75
Scheuer, Gebrüder, Eisenhandel 47f.
Schmalbach, J. A. AG, Werk Heilbronn, Metallverpackungen 135
Schmitt & Emmerich, Gleisbaufirma 121
Schwäbisch Hall 106
Schwäbische Hüttenwerke Wasseralfingen 121, 135
Schwarzenberger, Heinrich, Putzwollfabrik 41, 47
Schwarzes Meer 96
Sigel, Walter 90
Speditions- und Lagerhausgesellschaft Heilbronn GmbH 151

- Stadtwerke Heilbronn 109f., 140ff.
 Steiner, Kilian 24
 Stieler, Karl von 59
 Straßburg 51
 Strauß, Gebrüder, Rohprodukte 47ff.
 Strehl & Co., Baufirma 29
 Stuttgart 20, 59, 108, 117
 Stuttgart-Feuerbach 91
 Stuttgart-Gaisburg 113, 142
 Stuttgart-Münster 142
 Susset, Gebrüder, Gipswarenfabrik 42,
 47, 49
 Talheim 115
 Tomasetti, Gleisbaufirma 135
 Ulm 96
 Vereinigte Heilbronner Sandsteinwerke
 49
 Victor, Gebrüder, Leimfabrik 14
 Victor, Lederfabrik s. Lederfabrik Heil-
 bronn Gebrüder Victor (LFH)
 Volz, Wilhelm, Seifen- und Essigfabrik
 14
 Waldvogel, Johann Georg 53
 Wasserwerk Heilbronn 37, 39, 57, 66,
 69f., 72, 97
 Wayss & Freitag AG 120
 Weber & Co. Mannheim 119, 151
 Weber, Friedrich, Schuhfabrik 49
 Wecker, Wilhelm, Essigfabrik 47
 Weinsberg 56, 75, 101, 131
 Weipert, Ferdinand C., Maschinenfabrik
 49, 52
 Weipert, J. & Söhne, Maschinenfabrik
 41f., 48f., 57, 59, 82
 Wenzel, Gustav 18f.
 Weyhing, Karl 43, 48
 Wiesbaden 117
 Wolf, W.M., Hadernhandlung 49, 57
 Wolf, Wolf Manasse 32
 Wolff, F.A. und Söhne, Leim- und Dün-
 gemittelfabrik 19, 22, 26, 29, 38,
 40f., 146f.
 Wolff, Julius & Co., Maschinenfabrik 52
 Württemberg 9, 37, 96
 Württembergische Landwirtschaftliche
 Zentralgenossenschaft (WLZ) 81,
 95, 138
 Wüst, Wilhelm 57
 Zimmermann, Willi 16
 Zuckerfabrik Heilbronn 75, 122

