

ROLAND FEITENHANSL

„Er guckt mit seinem einen Auge wehmütig zu den
kühnen Flügellöwen hinüber“ –
Heilbronner Bahnhofsgeschichte im Licht der
Zeitgenossen

Sonderdruck aus:

Christhard Schrenk · Peter Wanner (Hg.)
heilbronnica 3
Beiträge zur Stadt- und Regionalgeschichte

Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Heilbronn 17
Jahrbuch für schwäbisch-fränkische Geschichte 35

2006
Stadtarchiv Heilbronn

„Er guckt mit seinem einen Auge wehmütig zu den
kühnen Flügellöwen hinüber“

Heilbronner Bahnhofsgeschichte im Licht der Zeitgenossen

ROLAND FEITENHANSL

Thema der folgenden Betrachtungen sind die drei Empfangsgebäude des Heilbronner Hauptbahnhofs von 1848/49, 1874 und 1958. Dabei stehen Äußerungen und Kommentare der Menschen im Mittelpunkt, die unmittelbaren zeitlichen oder sogar persönlichen Bezug zu den Gebäuden hatten. Zusammen mit einigen ausgewählten „Kuriositäten“ entsteht so ein lebendiges Bild der Bahnhofsgeschichte, das dennoch mittels kritischer Untersuchung und Hinterfragung auch wissenschaftlichen Ansprüchen genügt. Grundlage ist die im Oktober 2003 erschienene kunsthistorische Dissertation des Verfassers „Der Bahnhof Heilbronn – seine Empfangsgebäude von 1848, 1874 und 1958“.



1 Erster Bahnhof, 1848 erbaut von Karl Etzel. Aufnahme 2000

Der erste Bahnhof – von der Stadt abgewandt

Ein eher unscheinbares, dreistöckiges Sandsteingebäude in der Bahnhofstraße 8 zeugt noch heute vom Beginn des Eisenbahnzeitalters in Heilbronn (Abb. 1). Nur wissen das die wenigsten Passanten, die achtlos an ihm vorüberreiten und nicht das neue Schild des Kolping-Bildungswerks bemerken, das auf seine Bedeutung hinweist. Das liegt zum einen daran, dass das Gebäude wie damals üblich relativ schlicht gestaltet ist, zum anderen, dass es uns gar seine Rückseite zuwendet!

Um dies zu verstehen, müssen wir das Rad der Geschichte zurückdrehen ins Jahr 1835, als die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth dampfte und auch in Heilbronn das „Eisenbahnfieber“ ausbrach. Die Stadt und mit ihr die bedeutendsten Gewerbetreibenden befürchteten, der Staat, das noch junge Königreich Württemberg, werde sich nicht engagiert genug um die Einführung des neuen Transportmittels im Land bemühen. Noch größere Sorgen bereitete der Gedanke, Heilbronn würde womöglich überhaupt keine Anbindung an das zukünftige Schienennetz erhalten. Aus diesen Gründen rief noch in jenem Jahr 1835 der Kaufmann Carl Reuß als Mitglied des Heilbronner Eisenbahn-Komitees eine Aktiengesellschaft ins Leben, um den Bau einer Eisenbahnlinie von Stuttgart nach Heilbronn privat zu finanzieren. Bei einer Veranstaltung im Jahr darauf im Gasthof Sonne versuchte er mit einer flammenden Rede die noch ungeschlüssigen Investoren für die Sache zu gewinnen:

Stellen wir uns aber die Lage unseres Acker- und Weinbaus, unserer Gewerbe und unseres Handels vor, wenn diese schnellste und billigste Beförderungsweise uns nicht, sondern nur benachbarten Gegenden zum Theil würde! Wie würde sich aller Verkehr nach und nach von hier entfernen, wie würde der Werth der Natur- und Kunstprodukte, wie würde der Werth unsrer Güter, unsrer Häuser, unsrer Mühlen etc. im Preise fallen! Erhält uns aber eine zahlreiche Actien-Unterzeichnung das uns zugesagte Recht einer Eisenbahnverbindung und kommt letztere wirklich zu Stande, so dürfen wir gewiß seyn, daß gerade die umgekehrte Wirkung sich äußern, und daß ohne großes Risiko für den Actien-Unterzeichner der Verkehr sich außerordentlich vermehren werde.¹

Die Nordbahn nach Heilbronn wurde im Hinblick auf die enorme Bedeutung für die örtliche Wirtschaft tatsächlich gebaut, allerdings auf Staatskosten und mit einiger zeitlicher Verzögerung, in den Jahren 1847/48. Mit ein Grund dafür war die lange ungelöste Frage, welchen Trassenverlauf die Bahn bei Heilbronn nehmen und wo der Bahnhof angelegt werden sollte. In einem Gutachten untersuchte der stellvertretende Oberingenieur Gustav Adolf Breymann insgesamt vier Standortvarianten, bei denen er auch die Möglichkeit einer späteren Weiterführung der Strecke nach Norden Richtung Landesgrenze zu Baden einkalkulierte.

¹ SCHRENK, Eisenbahn (1998), S. 7

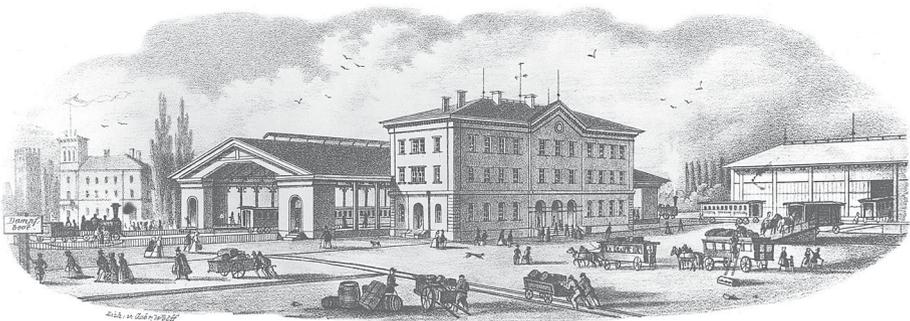
Kernpunkt des Problems war, ob der Bahnhof auf dem linken oder dem rechten Neckarufer gebaut werden sollte:

Endigt dagegen die Bahn auf dem rechten Ufer des Flusses, so bleibt ein Transport der auf der Eisenbahn ankommenden Personen und Güter die auf dem Flusse zu Thal weiter wollen durch die Stadt unvermeidlich, verursacht Kosten, u. kann auf der schon jetzt sehr frequenten einzigen fahrbaren Brücke, Unbequemlichkeiten hervorrufen.

Steht aber eine Weiterführung der Bahn thalwärts in Aussicht, so treten die Vortheile einer Endigung der jetzt projectierten, auf dem linken Ufer noch mehr hervor. Hier ist eine Weiterführung mit der größten Bequemlichkeit zu bewirken, was auf dem andern Ufer nicht der Fall ist.

Endigt die Bahn auf dem rechten Ufer, so ist eine Weiterführung derselben thalwärts nur auf Zweigwegen möglich. Entweder wird die Bahn hart am Flusse zwischen diesem und der Stadt, neben dem projectierten Quai sich hinziehen müssen, oder sie umfaßt gleich einem Gürtel die ganze Stadt, bis sie unterhalb derselben wieder die Thalebene erreicht.²

Breymann machte allerdings die Rechnung ohne seinen Chef, den Oberingenieur Karl Etzel, der die Verantwortung für die gesamte Nordbahn inne hatte. Zwar wählte er einen von Breymann favorisierten Standort auf dem linken Flussufer, allerdings richtete er die Trasse nicht nach Norden aus, wo sie am Hafen vorbei hätte weitergeführt werden können, sondern er führte sie nach einem großen Bogen geradewegs auf die Stadt zu. Hinzu kam, dass Etzel das Empfangsgebäude für diesen Bahnhof in Seitenlage erstellte, so wie es damals üblich war, wenn man an eine spätere Weiterführung dachte. Aber gerade das war ja in diesem Fall nicht möglich! Die Beweggründe für diese Entscheidung sind unklar.



2 Bahnhof mit „Einsteigehalle“, Ansicht von Nordosten. Lithographie der Gebrüder Wolff um 1848/49

² StadtA Heilbronn, PKR 1,4c

Schließlich platzierte Etzel das Gebäude nördlich der Gleise, möglichst nahe zum Hafen, wohin auch seine Schauseite zeigte. Die Südseite war verständlicherweise schlicht gehalten, weil sie direkt an die hölzerne „Einsteighalle“ angrenzte (Abb. 2). Heute befindet sich etwa an ihrer Stelle eine Stadtbahnhaltestelle, womit der Ort etwas von seiner früheren Funktion zurückbekommen hat.

Am Rande sei bemerkt, dass die länger andauernde Spekulation um einen Bahnhofsstandort die Anlage der Wilhelmstraße im Süden und den Bau erster, repräsentativer Stadtpalais, unter anderem den heutigen Wilhelmsbau, begünstigte. Dieses 1844 durch Werkmeister Heinrich Cluss erstellte, großbürgerliche Mietwohnhaus beflügelte schon im 19. Jahrhundert die Phantasie der Zeitgenossen, die darin fälschlich ein Bahnhofshotel erblickten.

Zurück zum Bahnhof: Der Mann, der ihn geplant und gebaut hat, Karl Etzel, ist wahrscheinlich der Autor eines Artikels in der von ihm herausgegebenen „Eisenbahn-Zeitung“ vom 3. Juli 1848, drei Wochen vor der Aufnahme des Zugbetriebs am 25. Juli, der den Bahnhof bereits als fertig beschreibt:

Der Endbahnhof der Nordbahn in Heilbronn ist eine Kopfstation. Er liegt auf dem linken Neckarufer in unmittelbarer Nähe des Hafens. Er enthält ein Aufnahmsgebäude, mit Kassenlokalen, Wartsälen, bedeckter Personenhalle und Beamtenwohnungen, eine Lokomotiven- und Wagenremise, kleine Reparaturwerkstätte und Wasserstation, und endlich zwei geräumige Güterschuppen, welche durch besondere Geleise mit dem Hafembassin und dessen Magazinen in Verbindung gesetzt werden. [...] Die Gebäude des Bahnhofs in Heilbronn sind mit Benützung des Reichtums an trefflichem Sandstein, welche die Gegend von Heilbronn darbietet, massiv, und mit einiger Eleganz, die Gebäude der Haltstation zwar gemauert, aber im einfachsten Styl mit vorzüglicher Rücksicht auf Oekonomie ausgeführt.³

In Wirklichkeit aber ist der Bahnhof mitsamt Güterschuppen und Wagenreparaturwerkstätte erst ein Jahr später fertiggestellt worden. Die Freigabe für den Fahrkartenverkauf und die Gepäckaufgabe erfolgte, wie dem Heilbronner Tagblatt zu entnehmen ist, am 2. August 1849.⁴ Dieselbe Zeitungsnotiz enthält auch den Hinweis, dass fortan der Ankunftsbahnsteig nur noch für tatsächlich ankommende Reisende geöffnet ist, und zwar nur so lange, bis dieselben sich von ihm entfernt hätten. Bis dahin kaufte man sich seine Fahrkarte im Gasthof „Ritter“ nahe des Bahnhofs⁵ und betrat „unkontrolliert“ den besagten Bahnsteig, welcher der Stadt zugewandt war. Danach fand der Eingang für die mit den Zügen abgehenden Reisenden ausschließlich durch den Wartesaal statt, d.h. man musste in jedem Fall um die Halle und das Gebäude herum laufen und letzteres durch den

³ Eisenbahn-Zeitung, 6. Jg., No. 27, 3. Juli 1848, S. 222

⁴ StadtA Heilbronn, Heilbronner Tagblatt vom 4. August 1849

⁵ StadtA Heilbronn, Heilbronner Tagblatt vom 8. Juli 1848. Erstaunlicherweise wählte man dafür den „Ritter“, der ein Stück weit in der Frankfurter Straße lag, und nicht den näher gelegenen Gasthof zur Eisenbahn bei der Neckarbrücke.

Haupteingang betreten. Die Wartesäle wurden laut „Heilbronner Chronik“ am 16. August 1849 endgültig fertiggestellt.⁶ Die gesamte Verzögerung dürfte auf die Revolution von 1848/49 zurückzuführen sein.

Zum Thema Wartesäle ist von Etzel noch eine Stellungnahme überliefert, die seither immer als Begründung für die verspätete Einrichtung dieser Räume in Heilbronn gedient hat, sich in Wirklichkeit aber auf den Bahnhof in Stuttgart bezieht. In einer Rede vor der württembergischen Abgeordnetenversammlung 1845 bezweifelte er auf Anfrage die Notwendigkeit von Wartesälen mit der Begründung, dass

*Personen, die Spazierfahrten machen, gutes Wetter wählen, und die Reisenden sich bei schlechtem Wetter gegen den Einfluß der Witterung so bekleiden, daß sie sich nichts daraus machen, im Freien zu weilen. Zudem liegt der Stuttgarter Bahnhof dem Centrum der Bevölkerung so nahe, daß man nicht erst durch Omnibus dahin zu fahren braucht, sondern bis auf zwei Minuten vor dem Glockenschlag ihn erreichen kann.*⁷

Etzel war ein Mann, der schon in jungen Jahren nicht zuletzt Dank seiner Durchsetzungskraft die höchsten Ämter bei der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn bekleidete. Nur der Regierung bzw. dem König konnte er natürlich nicht widersprechen, weshalb er in der Frage der Stuttgarter Wartesäle nachgeben und diese mit einplanen musste. Eine treffende, sehr in der Sprache der Zeit gehaltene Charakterisierung seiner Persönlichkeit wird in seiner Biographie gegeben, die 1878 in der „Allgemeinen Bauzeitung“ abgedruckt wurde:

*Etzel's Körper war eine prachtvoll Hülle für seinen Geist. Er war eine Reckenge-stalt. Sein Kopfedel, erhaben, voll Geist. Blaues Auge, blondes Haar, schöner, aber beschnittener Vollbart, bewegliche Nüstern. So wie seine Erscheinung, muß man sich die Führer der alten Germanen denken, die der Schrecken der römischen Legionen waren.*⁸

Der erste Zug, der offiziell den Heilbronner Bahnhof erreichte, wurde von der Lokomotive „Jaxt“ gezogen. Sie erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, die angesichts der damaligen Qualität der Gleise auch völlig ausreichte. Die württembergischen Personenwagen waren – anders als jene der meisten anderen deutschen Bahnen, die die seitherige Postkutsche nachahmten –, aus den USA importierte, lange, vierachsige Wagen mit offenen Plattformen an den Enden und einem Mittelgang im Passagierraum. Die Reise nach Stuttgart kostete bis 1859 unverändert 54 Kreuzer in der dritten, 1 Gulden 21 Kreuzer in der zweiten und 2 Gulden und 6 Kreuzer in der ersten Klasse, was etwa zwei bis drei Tageslöhnen eines Maurergesellen entsprach.⁹ Dreimal täglich hatte man die

⁶ Chronik Bd. 1 (1986), S. 398

⁷ Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten, Protokoll vom 15. Juli 1845, in: RÄNTZSCH, Stuttgart (1987), S. 88

⁸ Allgemeine Bauzeitung, Jg. 43/1878, S. 71–72

Möglichkeit, direkt in die Hauptstadt zu dampfen, zusätzlich einmal im Güterzug (!) bis nach Zuffenhausen. Im Fahrplan von 1849 heißt es zudem:

*Da die oben angegebenen Abgangszeiten nur auf den Stationen, von welchen die Fahrten ausgehen, genau zutreffen, auf den Zwischenstationen aber nur als annähernd betrachtet werden können, so wird den Reisenden empfohlen, auf letzteren Stationen mindestens 10 Minuten vor der im Fahrtenplan angegebenen Zeit in dem Bahnhof sich einzufinden, wenn dieselben mit Sicherheit auf Beförderung mit dem Bahnzug rechnen wollen.*¹⁰

Die Reisezeit von Heilbronn nach Stuttgart betrug laut diesem ersten Fahrplan ziemlich genau zwei Stunden. Dabei dürften sich die angedeuteten zeitlichen Unwägbarkeiten weniger nach vorn als vielmehr nach hinten ausgewirkt haben, denn Lokomotivpannen, Kühe auf dem Gleis und Ähnliches waren damals, in der Frühzeit der Eisenbahn, an der Tagesordnung.

In Heilbronn ankommende Reisende hatten die Möglichkeit, auf dem Bahnhofsvorplatz in den „Omnibus“, also Pferdekutschen, z.B. nach Neuenstadt oder Öhringen umzusteigen. Deren Fahrpläne waren genauso auf die Eisenbahn abgestimmt wie die der Dampfboote, die seit 1841 Richtung Heidelberg verkehrten. Fortan war es möglich, an einem Tag von Stuttgart bis nach Frankfurt zu reisen. Zwei Jahre nach der Eröffnung konnte man sogar auf der nun vollendeten Stammstrecke der württembergischen Eisenbahn in etwa neun bis zehn Stunden an den Bodensee gelangen.¹¹

Der zweite Bahnhof – das Auge im Giebel

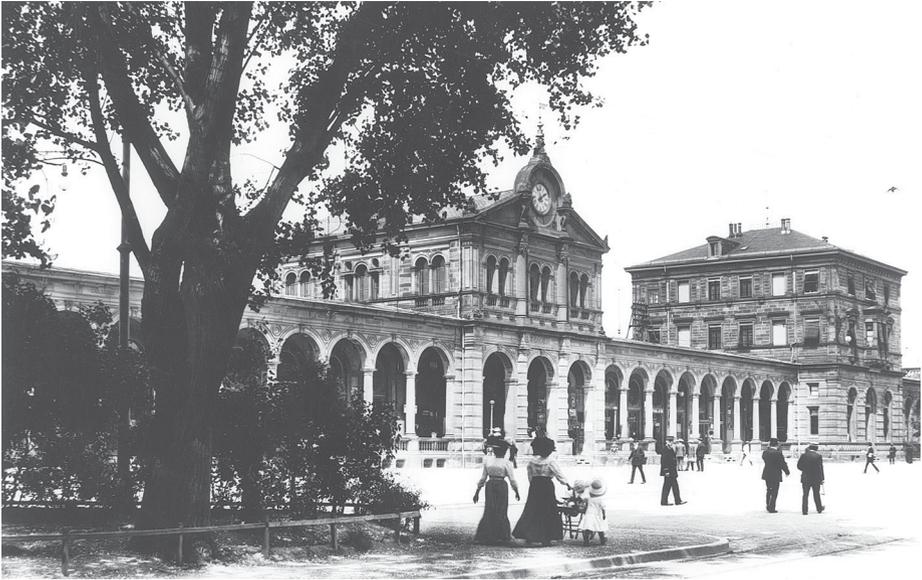
Der Bau einer Eisenbahnlinie nach Schwäbisch Hall ab 1859 war die erste Ursache zur Verlegung der Bahntrasse und zum Bau eines neuen Bahnhofs einige hundert Meter weiter westlich des alten. Doch bevor es damit soweit war, mussten in einer Übergangszeit die Züge rückwärts aus dem alten Bahnhof ausfahren und auf freier Strecke die Richtung wechseln, um die Fahrt nach Hall und später auch nach Kochendorf und Jagstfeld aufnehmen zu können.

Zur Haller Strecke gehört ein Tunnel zwischen Heilbronn und Weinsberg. Für diese direkte Streckenführung hatte die Stadt Heilbronn leidenschaftlich gekämpft, weil sie bei einer Route über Neckarsulm große wirtschaftliche Nachteile befürchtete. Kaum hatte der König die Strecke genehmigt, wurde der Tunnelbau überhastet und ohne ausreichende Probebohrungen angegangen. Man stieß auf unterschiedliche Gesteinsschichten, die dafür verantwortlich waren, dass große

⁹ HENNZE, Nordbahn (1997), S. 48

¹⁰ „Fahrten-Plan vom 1. October 1849 an bis auf weitere Verfügung“, in: SCHRENK, Anfänge (1998), S. 3

¹¹ SCHRENK, Anfänge (1998), S. 4

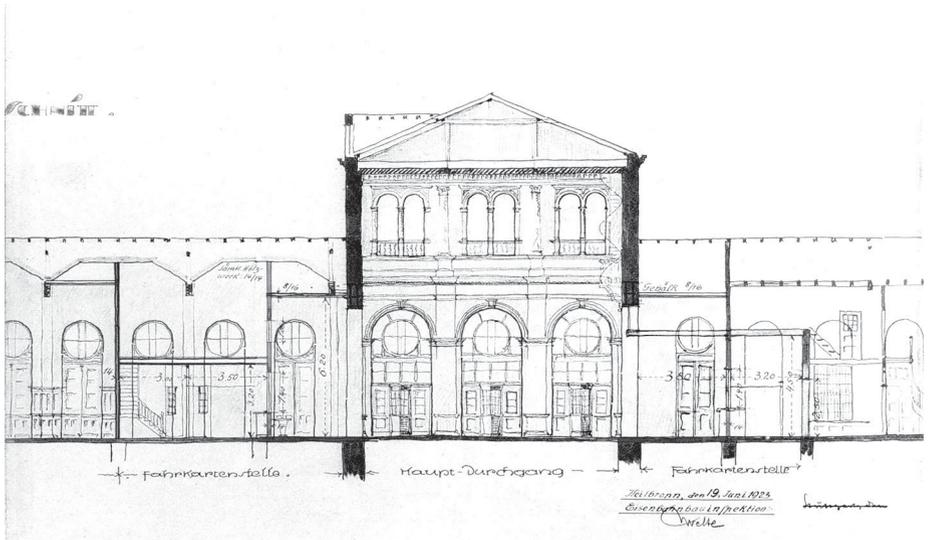


3 Zweiter Bahnhof, 1874 erbaut von Schurr und Bonhöffer, Aufnahme 1911

Mengen Wasser aus der Tunnelbaustelle liefern. Die Stadt dachte praktisch und sah die Möglichkeit, das Wasser gezielt in die städtische Brunnenleitung zu führen. Als gar das Gerücht auftauchte, es handle sich um eine Mineralquelle, die bei den Grabarbeiten angezapft wurde, entstand in der Bevölkerung eine regelrechte Hysterie angesichts der zu erwartenden wirtschaftlichen Ausbeutungsmöglichkeiten. Der Brunnen wurde gefasst und der Bevölkerung im Frühsommer 1863 erlaubt, morgens von 5 bis 8 Uhr und nachmittags von 4 bis 7 Uhr mit eigenen Gefäßen das vermeintlich kostbare Nass zu schöpfen (täglich zwei Krüge zu je drei Schoppen waren gratis). Aufsicht hatte die Frau des Bahnwärters Kirchner am Posten 70 der mittlerweile fertiggestellten Bahnstrecke. Kurze Zeit später versiegten die Schriftquellen zum Thema „Mineralquelle in Heilbronn“ schlagartig. Nur die Verdolung des Abflusses 1863 scheint noch gesichert. Dies deutet darauf hin, dass der wahre Wert des Wassers mittlerweile erkannt worden war.¹²

Im Jahr 1874 war es so weit: Nach zehn Jahren Provisorium auf dem Bahnhofsgelände wurde das neue Empfangsgebäude vollendet (Abb. 3). Ein stattlicher,

¹² STEINHILBER, Eisenbahnbau (1962), S. 25. Der permanent reparaturanfällige Tunnel – 1946 wurde sogar an eine Umfahrung des Galgenbergs gedacht – wurde 2005 für den Bau der Stadtbahn nach Öhringen ertüchtigt. Die Verfestigung des Mauerwerks und das Tieferlegen der Sohle, um Platz für die Oberleitung zu schaffen, kosteten etwa 7,6 Millionen Euro, mehr als 1946 die ganze Umfahrung gekostet hätte.



4 Längsschnitt, rechts der zweistöckige Mittelbau mit angedeuteter Wendeltreppe, 1923

schlossartiger Bau von 143 Metern Länge, an dem sofort der Dreiecksgiebel am Mittelbau mit der sonderbaren Ausbuchtung nach oben auffiel. Es war gewissermaßen der auf die Spitze getriebene Historismus, der alle denkbaren Kombinationsmöglichkeiten mit historischen Bauformen durchspielte. Ob diese Lösung gelungen war, mag jeder Betrachter für sich entscheiden, jedenfalls kam die Bahnhofsuhr im Bogenfeld bestens zur Geltung, was ja ganz im Sinn der Eisenbahn war.

Ältere Heilbronner werden sich noch daran erinnern, dass die Schalterhalle innen nach oben offen war und über zwei Stockwerke reichte. Ein Treppenhaus oder andere Raumabteilungen gab es hier nicht. Vielleicht hat sich aber auch schon jemand gefragt, wie man denn auf den Dachboden über der Flachdecke der Halle gelangen konnte, etwa um das Uhrwerk zu warten oder gegebenenfalls zu reparieren. Ein Plan von 1923 hilft, diese Frage zu beantworten (Abb. 4). Im oberen Bereich des Mittelbaus mit der Schalterhalle ist eine angedeutete, spiralförmige Linie zu erkennen, die nur als dünne Wendeltreppe aus Eisen gedeutet werden kann. Zu ihr gelangte man von unten, indem man entweder eine Leiter anstellte oder den Weg über eine Zwischendecke im rechts anschließenden Zwischenflügel nahm. Fotos aus den 1930er Jahren belegen, dass es in dieser Zeit auch eine Leiter an der rechten Außenwand gab.

Die beiderseits des markanten Mittelbaus sich anschließenden eingeschossigen Flügelbauten wiesen eine Besonderheit auf, die in Württemberg nicht einmal der Hauptstadt Stuttgart zuteil wurde. Nur am Heilbronner Bahnhofsgebäude wurde eine Reihe von Bahnstationen aufgeführt, die von hier aus zu erreichen waren. In

anderen Ländern war es gang und gäbe, am zentralen Bahnhof des Streckennetzes nach dem Vorbild der Pariser Gare de l'Est (1847–52) alle wichtigen zugehörigen Bahnorte, meist in Form ihres Stadtwappens, an der Fassade zu würdigen. Der Heilbronner Bahnhof war die Ausnahme in Württemberg und zeigte die Wappen der Städte in den Bogenzwickeln mit dazugehörigem Namen im Fries darüber. Anhand von historischen Fotografien lassen sich noch folgende Orte belegen: vom Mittelbau nach links „Stuttgart“, „Esslingen“, „Reutlingen“, „Ulm“, „Augsburg“, „Muenchen“, „Carlsruhe“, [?]; nach rechts „Hall“, „Crailsheim“, „Nuernberg“, „Wuerzburg“, „Heidelberg“, [?], [?], [?]. Die fehlenden Ortsnamen schlummern möglicherweise noch in der Erinnerung einiger alter Heilbronner Bürger.

Fest steht, dass einige Orte nicht zum Streckennetz der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn gehörten. Alle Orte auf der linken Seite vereinte, dass man zu ihnen in eben dieser Richtung den Bahnhof verlassen musste. Entsprechendes galt auf der anderen Seite.

Besonderen figürlichen Schmuck gab es, bei aller schwäbischen Sparsamkeit, auch am Heilbronner Bahnhof: Die drei großen Portalbögen des Mittelbaus zierten konsolenförmige Schlusssteine, die als Schmuckmotive das württembergische Wappen (Mitte) bzw. ein „K“ für König Karl I. (links) und „O“ für seine Frau Olga (rechts) trugen, alle drei mit einer Königskrone geschmückt. Über dem Mittelbogen stand in großen Buchstaben das Wort „BAHNHOF“ geschrieben, wohl um jeden Zweifel an der Funktion des Gebäudes auszuschließen.

An den Kopfbauten waren die Schlusssteine der Eingangsbögen ebenfalls verziert, am linken Bau nachweislich mit dem Kopf des Hermes, des griechischen Götterboten mit Flügelkappe und Beschützers der Reisenden. Rechts dürfte es mit großer Wahrscheinlichkeit Athene gewesen sein, die Schutzgöttin des Krieges und des Handwerks, da beide Figuren der griechischen Mythologie zusammen sehr häufig an Bahnhofsfassaden zitiert wurden, um das gebildete, reisende Bürgertum auf die Zugehörigkeit des Verkehrsmittels Eisenbahn zu den kulturellen Leistungen des Abendlandes zu verweisen. Die Balkone beider Kopfbauten schmückten vollplastische Portrait-Büsten von Friedrich List (links) bzw. Karl Etzel. Die denkmalhafte Würdigung Etzels, des ersten Oberingenieurs und Erbauers des ersten Heilbronner Bahnhofs, ist völlig plausibel. Dagegen erscheint es bemerkenswert, dass der württembergische Nationalökonom Friedrich List (1789–1846), der noch 1822 wegen seines Einsatzes für demokratische Verwaltungsreformen zu Festungshaft verurteilt worden war, gerade eine Generation später gesellschaftlich so rehabilitiert war, dass er als Leitfigur der Eisenbahn in Frage kam, weil er sich seit den 1830er Jahren auch für ein deutsches Eisenbahnnetz eingesetzt hatte.

Wenige Jahre nach Eröffnung des neuen Bahnhofs, am 10. Januar 1881, wurde an Oberingenieur Carl Julius Abel, dem Gesamtplaner der Bahnstreckeverlegung und vielleicht auch Entwerfer eines Vorentwurfs für das Empfangsgebäude, ein mysteriöser Mordversuch verübt. Die Schwäbische Chronik meldete:

Stuttgart den 11. Jan. Gestern Mittag kurz nach 12 Uhr wurde, wie wir gestern schon berichteten, auf den Herrn Oberbaurath v. Abel hier, als derselbe von seinem Bureau im Postgebäude herausging und in den Posthof eintrat, ein Mordversuch gemacht; ein Mann hatte sich unmittelbar vor dem Eingang ins Gebäude im Posthof postirt, und als Abel in den Posthof eintrat, feuerte derselbe 2 Schüsse aus einer scharfgeladenen Doppelpistole auf Abel ab; eine Kugel traf Herrn Abel in die rechte Seite, die Verwundung soll nicht ungefährlich sein, die Kugel wurde bis jetzt nicht gefunden. Der zweite Schuß ging in ein Fenster ins Bureau des Hrn. Postrath Cleß, hat aber keine Person verletzt. Der Thäter wurde in der Person des 56 Jahre alten Joh. Braun, Bauunternehmer von Adolzfurth, OA Oehringen, hier wohnhaft, Kasernenstr. Nr. 35, durch 2 Postbedienstete festgehalten und einem Schutzmännchen übergeben. Derselbe ist der That geständig und hat als Motiv angegeben, daß er mit der Eisenbahnbaukommission mehrere Jahre hindurch einen Prozeß geführt und sein ganzes Vermögen hierbei eingebüßt habe und nicht zu seinem Recht gekommen sei. Die beiden Läufe der fragl. Schußwaffe wurden zerrissen und die einzelnen Stücke im Posthof gefunden. Der Thäter wurde gestern noch dem Gericht übergeben.¹³

Zweieinhalb Jahre danach, am 10. Juli 1883, starb Abel im Alter von 65 Jahren, vielleicht an den Spätfolgen des Attentats.

Die tatsächlichen Erbauer des zweiten Bahnhofs waren die Bauinspektoren Conrad Schurr und Otto Bonhöffer. Da exakte Planungsunterlagen fehlen, muss davon ausgegangen werden, dass Schurr als Leiter des Hochbauamts der Eisenbahn das Empfangsgebäude errichtete und Bonhöffer vom Bahnbauamt für die Gleisanlagen zuständig war.¹⁴ Sie wurden im Verlauf des Bahnhofumbaus zum Baurat bzw. „titulierten“ Baurat befördert. Beide zusammen erbauten in Heilbronn 1874–76 auch das Postamtsgebäude an der Neckarbrücke, das wie der Bahnhof ein Opfer des Bombenangriffs von 1944 wurde.

Ein monumentaler, dreischaliger Springbrunnen schmückte ab 1888 den Platz vor dem Bahnhofsgebäude. Für ihn konnte die Stadt bei Gesamtkosten von etwa 8500 M von der Bahnverwaltung einen Eigenanteil von immerhin 2000 M herauschlagen.¹⁵ Seine auffälligsten Zutaten waren vier bedrohlich wirkende Löwen mit Fledermausflügeln und vier Schlangengeheuer am Sockel. Schon zu Anfang gab es Kritik: Ein Bericht in der „Heilbronner Zeitung“ aus dem Jahr seiner Errichtung beklagte an dem „unästhetischen Brunnen“, dass die Fontäne so selten in Betrieb wäre. Im Gemeinderatsprotokoll heißt es hierzu,

¹³ Schwäbische Chronik, des Schwäbischen Merkurs zweite Abtheilung, Jg. 1881, Nr. 9, Mittwoch 12. Januar, 1. Seite

¹⁴ Staatsarchiv Ludwigsburg, K 410, Bü. 194, („Ordnungsliste der Bauinspektoren, Sektionsingenieure und Ingenieur-Assistenten und Obergemeister“, 1872 angelegt); Hof- und Staatshandbuch des Königreichs Württemberg, Ausgabe 1873, S. 764

¹⁵ StadtA Heilbronn, Gemeinderatsprotokolle, 1887, Nr. 1146



5 Löwenbrunnen vor dem Bahnhof mit eingeschalteter Fontäne, um 1900

*daß von Anfang an nicht beabsichtigt war, jeden Tag aus allen Vorrichtungen Wasser ausströmen zu lassen, daß aber, wenn durch das Stadtbauamt Veranlassung genommen sein wird, der Brunnen wenigstens an Sonn- und Festtagen innerhalb gewisser Stunden in vollständigen Betrieb gesetzt werden sollte, was von Herrn Oberbürgermeister zugesagt wird.*¹⁶

Es sind nur ganz wenige Fotos bekannt, die den Brunnen mit der sprudelnden Fontäne zeigen (Abb. 5); die überwältigende Mehrheit der Bildpostkarten, in gewisser Weise ja „Sonntagsbilder“, bietet als einzigen Hinweis auf einen Betrieb die Wasser speienden Löwen. Deshalb muss angenommen werden, dass die Zusage des Oberbürgermeisters nicht konsequent umgesetzt wurde. Mit der Zeit gewöhnte man sich auch so an den Anblick des Brunnens, wie uns ein Führer durch Heilbronn glauben lässt:

*Das Bahnhofsgebäude, erbaut in den Jahren 1871–74, ist äusserst geräumig und macht einen ganz guten Eindruck. Erhöht wird dieser, wenn wir aus der Halle heraus auf den grossen freien Platz, den ein ansehnlicher Brunnen schmückt, treten.*¹⁷

Nach dem Ende des Kaiserreichs, als in der Baukunst das Zeitalter der „Bauhaus-Moderne“ anbrach, hatten die gründerzeitlichen Relikte endgültig ihren Kredit verspielt. Zuerst traf die verbale Kritik den Bahnhof:

¹⁶ StadtA Heilbronn, Gemeinderatsprotokolle, 1888, Nr. 983

¹⁷ RUCK, Führer (1904)

Wollte man Heilbronn nach seinem Bahnhof beurteilen, so käme unsere gute Stadt schlecht dabei weg. Etwas trauriges liegt stets über ihm, selbst wenn seine Arkaden an sonnigem Sonntagnachmittag von fröhlichem Volke wimmeln. Er guckt mit seinem einen Auge wehmütig zu den kühnen Flügellöwen hinüber, als ob er mit sich selbst nicht zufrieden wäre, und da hat er schließlich auch recht.¹⁸

Im „Dritten Reich“ ging es dann dem Löwenbrunnen beim Umbau des Bahnhofsvorplatzes an die Substanz:

Der wenig schöne und wenig wertvolle gußeiserne Springbrunnen ist entfernt und die Straßenbahn muß sich zunächst mit einem Notbetrieb behelfen. Die ganze Baustelle gleicht so recht einem Kampffeld der Arbeit.¹⁹

Zurück ins Jahr 1892: Die Stadtverwaltung kümmerte sich nicht nur um die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes, sie legte auch eine großzügig dimensionierte Bahnhofstraße als würdiges Entree in die Stadt an, was auswärtigen Besuchern natürlich nicht verborgen blieb:

Da führt vom Bahnhof nach der Stadt eine Straße, die von vornehm stilvollen Häusern auf der einen, von Buschanlagen auf der anderen Seite gesäumt ist, und über dem Straßenkörper schweben, gerade wie in Berlin Unter den Linden, auf ganz feinen geschmackvollen Eisengestellten elektrische Kugellampen.²⁰

Die Bahnhofstraße war in der Tat eine der breitesten Straßen der Stadt. Wesentlich breiter war nur die Allee, die ab 1846 nach der Auffüllung des Stadtgrabens am östlichen Rand der Altstadt angelegt worden war. Als der Reisebericht erschien, war die elektrische Beleuchtung noch nicht einmal ein Jahr in Betrieb. Die Bahnhofstraße war die erste Straße in der Stadt mit elektrischen Straßenlaternen. Ihre „boulevardmäßige“ Gestaltung stellte gewissermaßen den Ausgleich für geringfügige städtebauliche Nachteile dar, denn abgesehen davon, dass der neue Bahnhof nun weiter außerhalb lag, lief die Blickachse der Straße, die im Wesentlichen der alten Bahntrasse folgte, wegen eines Knicks von etwa 10 Grad auf der Höhe des alten Bahnhofs nicht genau auf den Bahnhof zu. Der Blick von der Stadt in Richtung Bahnhof ging somit zunächst ins Leere, bis er ab 1906 vom Turm des Postamts No. 2 aufgefangen wurde. Aus diesem Grund ist dieser auch viel größer ausgefallen, als es für einen Telefondrahträger nötig gewesen wäre.

Im selben Jahr, als das Postamt erbaut wurde, sah der Bahnhof hohen Besuch – seine Majestät König Wilhelm II. von Württemberg besuchte am 10. November 1906 die Stadt, um das 100-jährige Bestehen seines Füsilier-Regiments Nr. 122 zu feiern, Ankunft am girlandengeschmückten Bahnhof um 9:40 Uhr. Die feierliche Schmückung der Bataillonsfahnen, den Vorbeimarsch von über 10 000 ehemaligen Regimentsangehörigen, den Empfang im Rathaus durch den Oberbürgermeister mit einem Willkommens-Pokal (gefüllt mit Heilbronner Rotwein),

¹⁸ StadtA Heilbronn, ZS 4165/1, Neckar-Zeitung vom 15. Februar 1930, S. 10

¹⁹ StadtA Heilbronn, ZS 1267, Heilbronner Tagblatt vom 9. Juni 1934, S. 7

²⁰ Reisebericht in „Kölnische Zeitung“, 1892, in: JACOBI, Heilbronn (1987), S. 40



6 Bahnhof, Anbau mit „Salon für hohe Herrschaften“, um 1900

die Teilnahme an einem Gottesdienst in der Garnisonskirche (Friedenskirche) sowie den Besuch des Offizierskasinos an der Bismarckstraße muss der König in zügigem Tempo absolviert haben, denn um 13:50 Uhr reiste er wieder aus Heilbronn ab.²¹ Falls noch Zeit blieb, hat er sicher auch einen Blick in den „Salon für hohe Herrschaften“ am Bahnhof geworfen. Er befand sich am Ende des linken (westlichen) Anbaus und zeichnete sich durch einen apsidenartigen Abschluss aus (Abb. 6). In einem solchen „Fürstenpavillon“ warteten die Herrschaften standesgemäß und getrennt vom gewöhnlichen Publikum auf die Abfahrt ihres Zuges.

Nach dem Ende der Monarchie in Deutschland 1918 war es mit dieser Herrlichkeit in allen Bahnhöfen zu Ende. Daher wurde bei einem Bahnhofsumbau 1923 in Heilbronn auch der „Salon“ zu einem einfachen Sitzungszimmer umfunktioniert. Weitere wichtige Baumaßnahmen waren damals die Ausdehnung des Schalterbereichs in die Zwischenbauten, der Einbau eines neuen, separaten Ausgangs, der Umbau zweier Küchen und der Einbau einer großen Schanktheke zwischen zwei Wartesälen. Diese Umbauten im Inneren sind in einer Bausachenliste des Bauschauamts Heilbronn festgehalten; die Kosten galoppierten während der Inflation davon:

²¹ SCHMOLZ / WECKBACH, Heilbronn (1966), Bild 60 mit Kommentar

Kosten: Für die vorläufige Gebührenbemessung werden unter Berücksichtigung der grossen Bauteuerung die Baukosten auf 200 000 000 Mk. festgesetzt. Genehmigt: 25.7.23 (Stadtvorstand).

[...]

Beilage Nr. 7, 24.9.1923: geschätzte Gesamtkosten des Umbaus 40 Milliarden Mark. [gez.] Welte²²

Für dieses Geld hätte man in normalen Zeiten ganz Deutschland mit einem Eisenbahnnetz samt zugehöriger Bahnhöfe ausstatten können (worüber sich Friedrich List sicher gefreut hätte).

Die schlimme Bombennacht vom 4. Dezember 1944 und weitere Zerstörungen im April 1945 beim Kampf um die Stadt ließen vom Bahnhof nur noch die Umfassungsmauern übrig. Als nach Kriegsende der Zugverkehr wieder in Gang kam, musste man über Trümmer steigen, um in Behelfsbaracken seine Fahrkarte zu erstehen und anschließend einen Platz in einem der wenigen, meist hoffnungslos mit „Hamsterfahrern“ überfüllten Zügen zu ergattern. Dazu kamen Gefangenen- und Vertriebenentransporte auf den notdürftig wiederhergestellten Strecken. In dieser Atmosphäre spielt unsere nächste Episode.

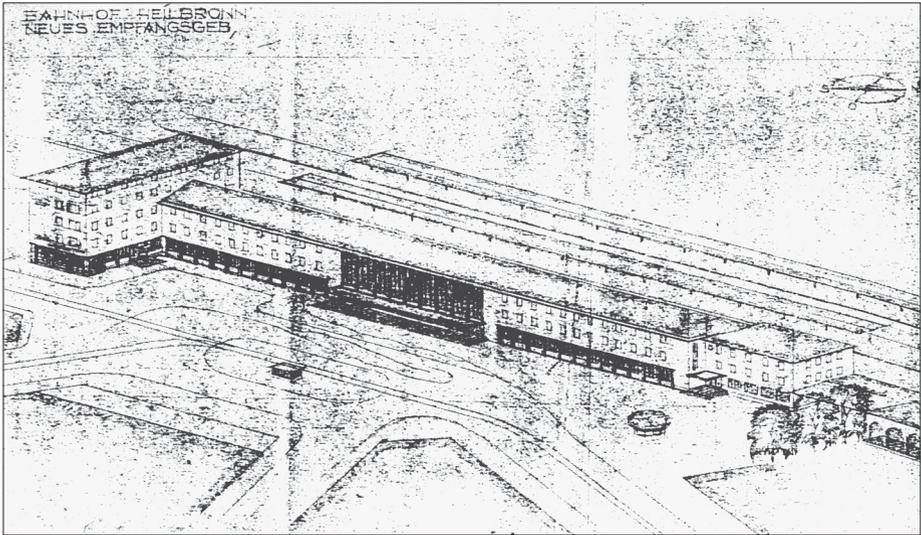
Als eines Abends ein Transport mit heimkehrenden Soldaten in Heilbronn Station machte, weigerte sich ein Beamter, einem Soldaten namens Joseph Beuys die zur Weiterfahrt nötigen Papiere auszuhändigen. Da Beuys aber nicht im Wartesaal übernachten wollte, schlug er den Beamten kurzerhand nieder und legte den Hauptstromhebel für den gesamten Bahnhof um, der sich irgendwo im Bereich der zerbombten Schalterhalle befand. Die plötzliche Dunkelheit und das allgemeine Chaos nutzte Beuys, um aus dem Büro der Streife seine Papiere zu entwenden und zu verschwinden. Erst Jahre später bekannte sich der inzwischen berühmte Künstler zu dem Vorfall mit der Bemerkung: „Die Mysterien finden im Hauptbahnhof statt.“ Der rebellische und „aktionsenergetische“ Aspekt dieser von ihm so genannten „Aktion Hauptstrom“ kehrte in vielen späteren Arbeiten wieder, die er auch noch mit einem Stempel dieses Wortlauts versah.²³

Der dritte Bahnhof – Kegelvergnügen in der Zigarrenkiste

Es mag durchaus sein, dass diese für die Reichsbahn (ab 7. September 1949 Bundesbahn) peinliche Begebenheit die Planungen für einen neuen Bahnhof vorantrieb. Eine Verlegung wie etwa in Heidelberg stand nicht zur Diskussion, weil keine betrieblichen Vorteile zu erwarten waren, und die noch intakten Fundamente und Kellerräume sollten im neuen Bahnhof Verwendung finden. Nach der

²² StadtA Heilbronn, Bauakten 94 (Nr. 151/1923)

²³ GRAEF, KunstRegionBahn (2000), S. 11



7 Dritter Bahnhof, Entwurf Eugen Eger 1950

Fertigstellung des Bürotraktes 1950 plante die Eisenbahndirektion Stuttgart in dessen Verlängerung ein dreigeschossiges symmetrisches Empfangsgebäude mit viergeschossigem Bahnhofshotel als Querriegel am westlichen Ende (Abb. 7). Der zuständige Dezernent, Reichsbahndirektor²⁴ Eugen Eger, beschreibt in einem Bericht an die DB-Hauptverwaltung in Offenbach sein Projekt wie folgt:

Wir legen hiermit die Pläne im Maßstab 1:200 und den Kostenanschlag für das Gesamtbauvorhaben „Heilbronn Hbf, Wiederherstellung der Betriebsgebäude“ in der Höhe von 2 230 000,- DM vor. Das Bauvorhaben ist in 4 Bauabschnitte geteilt.

Der 1. Bauabschnitt in Höhe von 193 000,- DM [...] ist fertiggestellt und bezogen; er enthält zunächst die behelfsmässige Fahrkartenausgabe, einen Unterrichtsraum, Bahnhofsbüros und 2 Dienstwohnungen; im Untergeschoß Wasch- und Schreibräume für Rangier- und Zugbegleitbedienstete.

Der 2. Bauabschnitt in Höhe von 183 000,- DM ohne Innenausbau der 2 Obergeschosse [...] ist im Rohbau fertig; in ihm sollen zunächst Bahnhofsbüros und der behelfsmässige Handgepäckraum für Reisegepäck untergebracht werden; im Untergeschoß sind Kellerräume vorhanden.

²⁴ Während die Deutsche Reichsbahn nach dem Zweiten Weltkrieg im vereinigten (westlichen) Wirtschaftsgebiet seit 7.9.1949 in Deutsche Bundesbahn umbenannt war, änderte sich die Amtsbezeichnung der Reichsbahnbeamten in Bundesbahnbeamte erst mit dem Bundesbahngesetz vom 18.12.1951.

Der 3. Bauabschnitt in Höhe von 1 102 000,- DM umfaßt auch den Innenausbau der beiden Obergeschosse des 2. Bauabschnitts; in diesen beiden Obergeschossen sollen die Bahnhofskasse und ein Teil der Räume für das VA, sowie für einen Teil der Bahnpolizei eingerichtet werden. Im übrigen Teil des 3. Bauabschnittes werden sich befinden: im Erdgeschoß das endgültige Reise- und Handgepäck, die Bahnpolizei, Rotes Kreuz, Schalterhalle, Fahrkartenausgabe, Auskunft, Nachlösung, Sperrhalle mit Unterführungstreppe, Schaffnerraum, Verkaufsstände, Warte- und Bahnhofwirtschaftssaal 3. Klasse, Wirtschaft 2. Klasse, Speiseraum und Aborte; im I. Obergeschoß Büroräume des BA und der Bm, eine 3-Zimmerdienstwohnung, sowie Büros des VA; im II. Obergeschoß Büros für BA und eine 3-Zimmerdienstwohnung, sowie Büros des VA und der Bahnpolizei; im Untergeschoß Heiz- und Kohlenräume, Keller, Vorratsräume und Küche für die Bahnhofswirtschaft.

Im 4. Bauabschnitt (südlicher Querflügel) ist – wie aus den Plänen hervorgeht – ein Bahnhofshotel vorgesehen (Baukosten 752 000,- DM). Die Frage, ob das Bahnhofshotel sich rentiert, wird z.Zt noch geprüft. Es könnte auch infrage kommen, in diesem Gebäude Diensträume für die VK II, die zur Zeit in Esslingen in unzulänglichen, angemieteten Räumen (Mietzins jährlich 40 000,- DM) untergebracht ist, zu schaffen. Dadurch würde sich der Kostenbetrag entsprechend ändern. Nach Abschluß dieser Prüfung werden wir besonders berichten.

Wir bitten, den Plänen und dem Kostenanschlag unter Vorbehalt der Änderungen im südlichen Querflügel zuzustimmen.²⁵

In der Anlage des Schreibens wird folgende Rechnung aufgemacht:

57 Zimmer: 50 x 1 Bett, 7 x 2 Betten, Bettenpreis in Heilbronn durchschnittlich 5,- DM.

Ein Hotel kommt nicht in Frage. Der Pachtzins für das Hotel reicht gerade für die Zinsen, somit würde die Tilgung des Kredits 50 Jahre dauern.²⁶

Am Ende wurde nicht nur das Hotel nicht gebaut, sondern auch das Empfangsgebäude fiel erheblich kleiner aus als in der Planung Egers. Der neue Dezernent, Emil Schuh, entwarf 1955 einen nur mehr zweigeschossigen Bau, der aus der Flucht des dreigeschossigen Bürotraktes hervortreten sollte. Dieser markierte in der Vorplanung des Heilbronner Empfangsgebäudes einen entscheidenden Wandel zwischen den beiden damals vorherrschenden Entwurfsprinzipien, von der eher schmalen Tiefenhalle mit zwei gleich hohen Seitentrakten in derselben Flucht zum breiten Empfangshallenbau mit großflächiger Glasfassade und weiteren, meist zurückgesetzten Bauteilen.

Im folgenden Jahr 1956 gab es wieder einen Personalwechsel in der Hochbauabteilung. Der nächste Dezernent, Hellmut Edgar Kasel, änderte den Entwurf

²⁵ Staatsarchiv Ludwigsburg, K 411 (I), 279

²⁶ ebd.



8 Bahnhof, Aufnahme 2002

seines Vorgängers Schuh nur unwesentlich, gleichwohl gilt er als Schöpfer, zumindest aber als Erbauer des heutigen Hauptbahnhofs (Abb. 8).

Beim Richtfest am 9. August 1957 in der Gaststätte des ehemaligen Hotels „Royal“ sagte der frühere Innenminister von Baden-Württemberg, Fritz Ulrich, im Hinblick auf den bereits 1955 fertig gestellten Heidelberger Bahnhof:

Vielleicht ist es ganz gut so, daß der Heilbronner Hauptbahnhof nicht früher wiederaufgebaut wurde. Möglicherweise wäre er in seiner Gesamtanlage dann viel bescheidener oder gar stümperhafter ausgefallen.²⁷

Das war eine Anspielung auf die lange Planungszeit, die man im Nachhinein mit besonders sorgfältiger Planung und finanziellen Problemen zu rechtfertigen versuchte. Früher wäre er vielleicht stümperhafter ausgefallen, aber angesichts der ersten Planung Egers sicher nicht bescheidener!

Im selben Zeitungsartikel heißt es weiter:

Übereinstimmend kam bei den Gesprächen zum Ausdruck, daß man entgegen der Skepsis, die dem Entwurf des Gebäudes entgegengebracht wurde, angenehm überrascht wurde. Viele Heilbronner sprechen ja von einer „Zigarrenkiste“, die hier entstanden sei. Wer aber Gelegenheit hatte, einmal durch die großzügig geplante An-

²⁷ Heilbronner Stimme vom 12. August 1957

*lage zu gehen, ist überrascht über die Geräumigkeit und Übersichtlichkeit des Empfangsgebäudes.*²⁸

Der Eindruck einer höchst primitiven Zigarrenkiste angesichts des umlaufenden Stahlbetonrahmens kennzeichnet den radikalen Wandel der ästhetischen Auffassungen, dem sich die Menschen gegenüber der noch lebhaften Erinnerung an den zerstörten „Palast“ ausgesetzt sahen. Es war jetzt wohl die Zeit der Moderne, aber so modern und schlicht wollte man es vielleicht doch nicht haben.

Die Innenräume des Restaurantflügels erhielten dünne Edelholzvertäfelungen an den Wänden und zum Teil an den Decken, wie es für die damalige Zeit typisch war. Diese vorgetäuschte Hochwertigkeit sollte die gewollte Einsparung an Massigkeit kompensieren.²⁹ Der streitbare Architekturkritiker Hackelsberger kritisierte 1985 heftig die allgemeine Materialopulenz der fünfziger Jahre und meinte, in derartigen Räumen komme man sich vor „wie eine Havannazigarre in ihrer hölzernen Kiste“³⁰. Also doch eine Zigarrenkiste! Und einer dieser Räume enthielt – es mag aus heutiger Sicht kurios erscheinen – eine Kegelbahn mit angeschlossener „Kegelstube“. Diese ausgesprochene Freizeitbeschäftigung war natürlich nicht für Reisende gedacht, die sich ihre Wartezeit mit Kegeln verkürzen wollten, sondern sie sollte dem Bahnhof zusätzliche Kundschaft beschern. Dass Kegelbahnen in Bahnhofen damals nichts Ungewöhnliches waren, zeigen Beispiele wie Pforzheim, Göppingen und Bruchsal, die ebenfalls diesen Service boten. Hier in Heilbronn war in rustikalem Ambiente bis in die 1980er Jahre zünftiges Kegeln im Bühlerschen Familienbetrieb „Hauptbahnhofgaststätten“ mit Schnellgaststätte „Zum fröhlichen Zügler“ möglich.

Eine wirkliche Besonderheit waren die umlaufenden Neonröhren am Flugdach über dem Haupteingang (Abb. 9), wie überhaupt das gesamte, effektvolle Beleuchtungskonzept wohlwollende Erwähnung in der Heilbronner Stimme fand:

*[...] einen Anziehungs- und Mittelpunkt der gesamten Bahnhofsvorstadt wird das neue Empfangsgebäude bei Nacht bieten und bilden. Lichtbänder, die von der Innenseite der Stahlbetonstützen die Halle indirekt beleuchten, ein erleuchtetes DB-Wappen der Bundesbahn und eine ebenfalls leuchtende Uhr an der Außenwand sowie die mit Hochspannungsleuchtröhren nachgezogenen Umrißlinien des Vordaches geben ein imposantes Bild und lenken die Blicke schon von weitem auf den neuerstellten Hauptbahnhof.*³¹

Leider ist die optische Wirkung des beleuchteten Flugdachs nur auf Fotos der ersten Jahre belegt. Das lässt darauf schließen, dass die Wartung zu aufwendig war, was schließlich bald für die Entfernung der Leuchtröhren sorgte.

²⁸ ebd.

²⁹ HACKELSBERGER, *Moderne* (1985), S. 64

³⁰ ebd., S. 66

³¹ Heilbronner Stimme vom 12. Juni 1958, S. 4



9 Flugdach mit eingeschalteter Effektbeleuchtung, 1958

Bei der Einweihung am 12. Juni 1958 gab es das übliche Festgepränge mit den obligatorischen Reden aller wichtigen und weniger wichtigen Persönlichkeiten. Vertreter der Bundesbahn – Präsident Kurt Hagner, Bundesbahnrat Hellmut Kasel – und der Stadt Heilbronn – Oberbürgermeister Paul Meyle – beglückwünschten sich gegenseitig und Ministerialrat Fetzer überbrachte Grüße der Landesregierung, verbunden mit dem Hinweis, dass es vom Land keine finanzielle Unterstützung gegeben hatte. Die Heilbronner Stimme berichtete selbstredend ausführlich über die Feierstunde in der Empfangshalle, an der die Bevölkerung nur über Lautsprecher auf dem Vorplatz teilnehmen konnte. Am rührendsten geriet im Artikel die Passage über den Auftakt am Morgen:

Pünktlich um 9.42 Uhr lief unter den schneidigen Klängen der Knappenkapelle des Heilbronner Salzwerks der Sonderzug mit den Festgästen aus Stuttgart auf dem neuüberdachten Hausbahnsteig ein. Die Dampflokomotive war, wie die Festgäste, sichtlich herausgeputzt und trug zur Feier des Tages auf der Brust ihres schwarzen Fracks festliches Grün. Präsident Hagner wurde dann zwar nicht vom Heilbronner Kätkchen, aber doch von einem Heilbronner Mädchen mit einem Strauß roter Nelken begrüßt, wofür dieses und ihre Schulkameradinnen, die bis zur Sperre Spalier bildeten, mit einer Tafel Schokolade belohnt wurden.³²

³² Heilbronner Stimme vom 13. Juni 1958, S. 4

Ein Jahr später gab es wieder Grund zum Feiern. Seit 30. Mai 1959 fuhr man elektrisch nach Stuttgart, was eine Fahrzeiterparnis von etwa 20 % bedeutete. Natürlich wünschte man sich in Heilbronn eine weitere „Verstromung“ auch nach Norden. Ministerialdirektor Fetzter (also mittlerweile befördert) meinte, „eine Weiterführung der Elektrifizierung sei als Bekenntnis zu Berlin zu werten“.³³

Mit ein wenig Phantasie kann man sich damit in die Zeit des ersten Bahnhofs um 1845 zurückversetzen: Schon der Trasseningenieur Breymann dachte bei der Anlage des Bahnhofs daran, dass die Strecke früher oder später nach Norden verlängert würde, wenn auch sein Vorgesetzter Ertzel ihm einen Strich durch die Rechnung machte. Dabei lag es im Interesse des Handels und des Reiseverkehrs auf der Hand, von Heilbronn aus den zukunftsweisenden Schienenanschluss zu den nördlichen Nachbarn zu suchen. Baden und Hessen lagen natürlich näher als Berlin, zu dem man sich damals, 1845, als süddeutsches Land sicher weniger bekennen mochte als während der deutsch-deutschen Teilung nach 1945. Für Heilbronn hatte sich die Motivation nicht geändert, hinzu kamen von Seiten des Landes Baden-Württemberg (das sich anders als beim Bahnhof auch an den Kosten der Elektrifizierung beteiligte) politische Gründe. Heute ist nicht nur die „Verstromung“ Wirklichkeit geworden, auch Berlin ist dank der deutschen Einheit verkehrsmäßig wieder problemlos zu erreichen.

Noch einmal zu den Anfängen des neuen Hauptbahnhofs: Gerhard Kleinknecht, kaufmännischer Leiter der Bahnhofsgaststätten, die seit 1946, also noch während der Ruinenzeit, von Hermann Bühler geführt wurden, und Alfred Wüst, Friseurmeister und Inhaber des Friseurladens, berichteten Joachim Hennze 1994 für seinen Ausstellungskatalog „Zwei Bahnhöfe der späten fünfziger Jahre“ von ihren persönlichen Eindrücken als unmittelbar Beteiligte. Kleinknecht erinnerte sich lebhaft an die Zeit der Baracken in der Ruine und später beim achteckigen Kiosk, bevor es endlich in die modernen, großzügig gestalteten Räume im Neubau ging. Restaurant und Café wurden hauptsächlich zum Frühstück und zur Mittagszeit stark frequentiert. Besonders beliebt waren offensichtlich am Verkaufsstand Bier und Süßigkeiten und im Restaurant das panierte Schnitzel, das mit Kartoffelsalat für 4,50 DM zu haben war. Ein „Pendlerviertel“ kostete eine Mark, ein großes Glas Bier 1,50 DM. In der Gaststätte arbeiteten in zwei Schichten insgesamt zehn Kellnerinnen, dazu kamen in der Küche sechs bis acht Personen plus einige „Spülfrauen“. Der Lohn der Kellnerinnen betrug durchschnittlich 500 bis 600 DM im Monat und war ganz vom Umsatz abhängig.³⁴

Weniger Glück mit seinen neuen Räumen hatte Friseurmeister Wüst. Drei Monate vor der Fertigstellung des Empfangsgebäudes erfuhr er, dass die Räume,

³³ HENNZE, Bahnhöfe (1994), S. 53

³⁴ ebd., S. 51

die er bekommen sollte, nur etwa halb so groß sein würden wie ursprünglich angenommen. Also bediente er in den ersten Jahren die Herren im Bahnhof, die Damen dagegen weiterhin im elterlichen Geschäft. Im Empfangsgebäude gab es auf nur 24 Quadratmetern drei Bedienplätze mit Waschbecken, vier Wartestühle und eine sechs Meter lange Verkaufsvitrine. In dieser Enge drängte er sich mit drei Gehilfen – Fachkräfte wollten unter solchen Bedingungen nicht arbeiten. Die Kunden scheint es nicht abgeschreckt zu haben, immerhin gab es neben einiger Lokalprominenz als Stammkundschaft auch reichlich Laufkunden, die meistens zur Rasur kamen. Da niemand gerne wartet, besonders wenn die Abfahrtszeit des Zuges näherrückt, war Schnelligkeit die oberste Devise.

*Früher hat man gesagt, der Bahnhofsfriseur bei den Herren, der muß auf Draht sein [...]*³⁵

Die Stimmung im gastronomischen Bereich des Bahnhofs hat (am Beispiel des Pforzheimer Bahnhofs) Stefan Kunze in seinem Essay „Zu den Zügen“ zusammengefasst:

*Für den Aufenthalt im Bahnhof wurde ein weiterer Ort geschaffen: der Bierbrunnen. Das ist deutsch und dient dem Herumlungern, dem Aufsaugen von Stimmungen und natürlich von Bier. Auch Bahnhofsmision und Polizei haben ihre Räume, für die Reisenden braucht man diese Einrichtungen weniger. Sie sind für die vom Flair der Freiheit angezogenen Unglücklichen, die Gestrandeten, die das statische Element des Bahnhofs bilden.*³⁶

Der Heilbronner „Bierbrunnen“ (früher: „Schänke“, heute „Marktstation“) wurde 1994 geschlossen. Das angesprochene statische Element, mehr oder weniger freiwillig herübergerettet aus der Vorkriegszeit, widersprach schon in der Bauzeit dem Credo der neuen Epoche, die Schnelligkeit und Dynamik postulierte und in entsprechenden, stromlinienförmigen Bauformen zum Ausdruck brachte. Dennoch ist es zeittypisch, da es damals im Gegensatz zu unserer heutigen, gewiss nicht weniger schnelllebigen Zeit noch genügend gesellschaftlich akzeptierte Nischen gab, in denen ohne Scham „herumlungert“ oder etwa die Hilfe der Bahnhofsmision in Anspruch genommen werden konnte.

Warten auf den Zug ohne Konsumzwang ist in Heilbronn heute fast unmöglich. Als reine Aufenthaltszone steht dem hektischen Reisenden nur noch die laute Empfangshalle zur Verfügung. Wartesäle, in denen man einfach nur auf seinen Zug warten kann, ohne von Personal zu einer Bestellung aufgefordert zu werden, sind mit dem früheren Bahnhof untergegangen. Noch vergleichsweise bescheiden ist der Versuch, dem Reisenden auf seinem unvermeidlichen Weg zur Bahn quasi im Vorbeigehen das Geld aus der Tasche zu ziehen, indem die Halle oder der Personentunnel zu den Bahnsteigen zu einer bunten Einkaufspassage

³⁵ ebd.

³⁶ KUNZE, Züge (1994), S. 60f.

umgestaltet wird. Das ausgesprochene „Shopping mit Gleisanschluss“ wurde bei der letzten Renovierung Ende der 1990er Jahre nicht verwirklicht, nicht zuletzt Dank der Bemühungen des Landesdenkmalamtes um einen möglichst behutsamen Umgang mit dem Baudenkmal. Gleichwohl waren sämtliche Bereiche von der Erneuerung betroffen, wobei einige Einrichtungen sogar in völlig andere Räume umgezogen sind, beispielsweise das Reisezentrum in die ehemalige Gepäckannahme und der Zeitschriften-Kiosk (vorher als Häuschen in der Halle) in die ehemaligen Räume der Fahrkartenschalter. Den bisherigen, jetzt vergrößerten Raum des Kioskhäuschens nutzt heute ein Imbissbetrieb. Einkaufen kann man im ehemaligen „Bierbrunnen“ und an einem großen, sechseckigen Verkaufsstand, direkt an den Türen des Haupteingangs.

„Die besten Bahnhöfe sind solche, die man vergißt, an die das Publikum dertartig gewöhnt ist, daß sie ein Teil ihres Alltags werden.“ Dieser zeitweise verbreitete Wunsch nach einer möglichst vollständigen Ausblendung aus der öffentlichen Wahrnehmung, ausgesprochen vor etwas mehr als dreißig Jahren vom Chefarchitekten der französischen Staatsbahn, wird der kulturgeschichtlichen Bedeutung der Bahnhöfe als Start- und Zielpunkt einer Eisenbahnreise nicht gerecht. Ebenso bedenklich waren bei der Bahn einerseits die jahrzehntelange Vernachlässigung ihrer Bausubstanz und andererseits die in den letzten Jahren schier unglaublichen Investitionen, um alte und weniger alte Bahnhöfe von Grund auf zu erneuern. Dies ist um so fragwürdiger, wenn bei Beginn einer Modernisierungswelle die vorige noch gar nicht abgeschlossen ist oder bundesweit einheitliche Gestaltungskonzepte den verschiedensten Bauten aufgezwungen werden. So findet sich zum Beispiel das italienische De Lucchi-Design als Fremdkörper in sämtlichen Fahrkartenschaltern („Reisezentren“) der Republik, sei es in Jugendstil-Bahnhöfen wie Oldenburg, oder sei es in Bauten der 1950er Jahre wie Heilbronn.

Spürbar ist diese Problematik auch bei der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit dem Glasdach über der Stadtbahnhaltestelle (Abb. 10). Auch wenn dieses Dach als Einzelentwurf für Heilbronn wahrscheinlich in keiner anderen Stadt wiederkehrt, so drängt sich auch hier der Eindruck eines uniformen Fremdkörpers auf, ganz in der traditionellen, gut gemeinten Absicht des Architekten, dass sich das Neue vom Alten abheben müsse. Dass dennoch von den meisten Betroffenen gleichzeitig ein Eingehen auf Bestehendes gefordert wird, muss den Architekten als Quadratur des Kreises erscheinen. Gut an dem Dach ist auf jeden Fall, wie es bei einer Höhe von acht Metern einen freien Durchblick gewährt (so wie es das Denkmalamt wegen des Bahnhofsgebäudes gefordert hat), also aus der Nähe kaum wahrgenommen wird.

Sowohl für den Bahnhof wie auch für den Vorplatz bleibt ein verantwortungsvoller Umgang zu wünschen, d.h. pflegliche Behandlung von Seiten der Benutzer und regelmäßige Reinigung und Wartung durch die Betreiber, um ein beginnend-



10 Glasdach auf dem Bahnhofsvorplatz, Aufnahme 2001

des „Schmuddel-Image“ gleich im Keim zu ersticken. Vielleicht braucht es einfach nur Optimismus im Blick auf das Ganze, um erst gar keine „Alltags-Wehwechen“ aufkommen zu lassen. Oberbürgermeister Paul Meyle brachte in seiner Rede zur Einweihung des Bahnhofs und des Vorplatzes am 12. Juni 1958 die Aufbruchstimmung von Seiten der Stadt auf den Punkt:

Ein schmuckes Bahnhofgebäude und ein wohlgestalteter Bahnhofsvorplatz lädt die Durchfahrenden ein zum Verweilen in unserer Stadt. Möge nun diesem Bahnhof in der friedlichen Weiterentwicklung unserer Stadt ein guter Platz zukommen und möge er das Tor sein für viele Gäste, die die wiedererstandene Gastlichkeit unserer Stadt genießen möchten.³⁷

Ein Wunsch, dem man sich heute nur anschließen kann!³⁸

³⁷ Heilbronner Stimme vom 13. Juni 1958, S. 4

³⁸ Der Leitgedanke dieses Aufsatzes war es, Quellentexte, Anekdoten und Kuriositäten anders als in rein wissenschaftlichen Arbeiten nicht in die Fußnoten zu verbannen, sondern direkt in den Textfluss einzufügen. Auf diese Weise können die damaligen Menschen unmittelbar zu uns sprechen, was freilich immer in seinem jeweiligen Kontext gesehen und analysiert werden muss. Am Ende bleiben die Hoffnung, den Lesern wurde ebenso wie dem Verfasser ein leichter und unmittelbarer Zugang zur Geschichte ermöglicht, und der Wunsch, dass es ihnen genauso viel Spaß gemacht hat.

Literatur

- Chronik der Stadt Heilbronn. Bd. 1: 741–1895. Bearb. v. Friedrich DÜRR. Unveränderter Nachdruck der 2. Aufl. von 1926. Heilbronn 1986 (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Heilbronn 27)
- HACKELSBERGER, Christoph: Die aufgeschobene Moderne. Ein Versuch zur Einordnung der Architektur der fünfziger Jahre. München 1985 (Kunstgeschichte und Gegenwart)
- HENNZE, Joachim: Wie die württembergische Nordbahn Heilbronn erreichte. In: DERS.: Energie – Neue Kräfte für Heilbronn. Heilbronn 1997 (museo 12)
- HENNZE, Joachim: Zwei Bahnhöfe der späten fünfziger Jahre. Die Empfangsgebäude in Heilbronn und Pforzheim. Heilbronn 1994 (Heilbronner Museumsheft 17)
- JACOBI, Uwe: Heilbronn, so wie es war. Düsseldorf 1987 (Fotografierte Zeitgeschichte)
- KUNZE, Stefan: Zu den Zügen. Oder eine Architektur auf dem Abstellgleis. In: HENNZE, Bahnhöfe (1994), S. 57–63
- GRAEF, Hans A.: KunstRegionBahn 2000. Kunst an Bahnhöfen in der Region Heilbronn-Franken. Künzelsau 2000
- RÄNTZSCH, Andreas M.: Stuttgart und seine Eisenbahnen. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Raum Stuttgart. Heidenheim 1987
- RUCK, Karl: Führer durch Heilbronn und Umgebung. Hg. v. Verein für Fremdenverkehr in Heilbronn. Heilbronn 1904
- SCHMOLZ, Helmut / WECKBACH, Hubert: Heilbronn mit Böckingen, Neckargartach, Sontheim. Die alte Stadt in Wort und Bild. Weißenhorn 1966 (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Heilbronn 14)
- SCHRENK, Christhard: Die Anfänge der Heilbronner Eisenbahn. In: Heilbronn Journal 22 (1998)
- SCHRENK, Christhard: Die Eisenbahn verändert das Gesicht von Heilbronn. In: Heilbronn Journal 22 (1998)
- STEINHILBER, Wilhelm: Geschichte des Eisenbahnbaues in Heilbronn Stadt und Kreis. Heilbronn 1962