



Chronologie

von Jürgen Heß, Herbert Hoffmann, Siegbert Luksch

- 27.08.1797** Johann Wolfgang von Goethe fuhr am Vormittag des 27.08.1797 sicherlich nicht mit der Eisenbahn, sondern vielleicht mit der Postkutsche auf der erst 1780 durch Kurfürst Carl Theodor errichteten Chaussee mit der steinernen Elsenzbrücke durch Meckesheim (im Tagebuch seiner 3. Reise in die Schweiz fälschlich „Megersheim“ geschrieben), als er notierte: „Meckesheim liegt artig an einem Kalksteinhügel, der mit Wein bebaut ist; es hat Wiesen und Feldbau vor sich.“
- 12.09.1840** Eröffnung des alten Kopfbahnhofs Heidelberg, Gleise mit einer Spurweite von 1600 mm. Nach Einführung der (normalspurigen) Main-Neckar-Bahn 1846 Umbenennung in Heidelberg Hbf. (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 - S. 9, 15, 117 und 139)
- um**
- 1845-1850** Überlegungen des Königreichs Württemberg zum Anschluss seines Eisenbahnnetzes von Heilbronn über Sinsheim nach Wiesloch oder Meckesheim nach Heidelberg, was von Baden aber abgelehnt wurde, das nur einen Anschluss über Pforzheim wollte (aus: „Die Eisenbahn im Kraichgau“ - S.95, 99 und 102)
- 06.05.1846** Erste Petition zum Bau einer Odenwaldbahn an die zweite Kammer des Badischen Landtags und Weiterleitung der Petition an das Staatsministerium Karlsruhe (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 - S. 117)
- etwa**
- 1850-1862** Planung der (Badischen) Odenwaldbahn (von Wiesloch oder Heidelberg nach Würzburg) als erste „Gebirgsbahn“ Badens (insgesamt 45 Trassenvarianten, davon 7 zwischen Heidelberg und Mosbach, eine davon auch über Mönchzell – Spechbach nach Aglasterhausen)
- 24.05.1853** Bildung eines Eisenbahnkomitees in Mosbach zum Bau einer Odenwaldbahn (200 Anwesende) (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 - S. 117)
- 1856** Bildung eines Comitees in Heidelberg zum Bau der Odenwaldbahn (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 - S. 128)
- 1856** Anordnung der Regierung über eine technische Untersuchung für einen Eisenbahnbau im Odenwald und eine Trassenführung über Meckesheim – Waibstadt. Im Herbst 1856 war bereits die Trasse abgesteckt. Die endgültige Streckenführung wurde aber erst Ende Februar 1859 festgelegt (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 - S. 119, 128 und 130)



- 15.11.1856** Erstmals wird in einem Gesetz der Bau einer privaten Odenwaldbahn festgelegt (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 - S. 11 und 120)
- 07.05.1858** Weiteres Gesetz zum Bau der Odenwaldbahn (aus: „Die badischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung.“ – Ein Beitrag zur Geschichte des Eisenbahnwesens von Dr. Karl Müller, Heidelberg 1904)
- 27.04.1860** Gesetz zum Bau des Abschnitts Heidelberg – Mosbach auf Staatskosten (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 - S. 11, 120 und 130)
- 1858-1862** ab 1858 Vorarbeiten, ab 1860 Bau der Hauptbahn-Strecke Heidelberg (alter Bahnhof) - Meckesheim – Neckarelz (ehemaliger Mannheimer Bahnhof am Tattersaal ?) – Mosbach als 1.Teil der (Badischen) Odenwaldbahn Heidelberg - Würzburg
- 1861** durch den Bau der Eisenbahnlinie Heidelberg-Neckargemünd wird ein Teil des Friedhofs von Schlierbach zerstört, rund 80 Leichen umgebettet (aus: Internet-Seite des „Heidelberger Geschichtsvereins“: <http://www.s197410804.online.de/Zeiten/1850.htm>)
- 22.10.1862** Einweihungsfahrt der Odenwald-Eisenbahn „bei schlechtestem Wetter“; Ankunft in Mosbach gegen 13 Uhr, Rückfahrt von 18 – 21 Uhr (aus: „Heidelberger Zeitung“ vom 25. Oktober 1862)
- 23.10.1862** Inbetriebnahme der 53,1 km langen Strecke Heidelberg (alter Bahnhof) - Meckesheim - Neckarelz (alter Bahnhof) – Mosbach; Trasse, Tunnel und Brückenwiderlager wurden für einen späteren zweigleisigen Ausbau vorgesehen (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 - S. 170); gleich am ersten Betriebstag gab das in Folge der anhaltenden starken Regengüsse aufgeweichte Erdreich auf dem Bahndamm zum linksseitigen Landpfeiler der Neckarbrücke nach, weshalb der Nachmittagszug Heidelberg ab 15.05 Uhr – Mosbach an 17.17 Uhr entgleiste; glücklicherweise kam niemand zu Schaden (aus: „Der Landbote“ vom Oktober 1862)
- 1862** Petition der Stadt Sinsheim mit Unterstützung von 25 Gemeinden im „Elsenzgrund“ und Kraichgau an die Kammern, anstelle der geplanten Stichbahn Waibstadt – Rappenaun einen Anschluß der Saline Rappenaun von der Odenwaldbahn Meckesheim abzweigend über Sinsheim nach Rappenaun zu führen (Gabelbahn Jagstfeld – Meckesheim / Osterburken) (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 - S. 160)



- 1863-1874/75** befand sich die Post im Bahnhofsgebäude (zum Ende: Bekanntmachung des Großherzoglichen Handelsministeriums vom 8.12.1875)
- 1864-1907** Im Bahnhof Mauer wird neben dem Bahndienst ein Postdienst (Postamt) eingerichtet.
- 15.11.1865** Inbetriebnahme einer 0.83 km langen Güterverbindungsbahn vom Güterbahnhof Heidelberg zur Odenwaldbahn (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 - S. 13)
- 19.01.1866** Genehmigung der Zuglinie Meckesheim – Jagstfeld und Rappenu - Saline (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 - S. 169)
- 25.08.1866** Inbetriebnahme der Strecke Mosbach – Osterburken
- 01.10.1866** Inbetriebnahme des Teilabschnitts von der badisch-bayerischen Landesgrenze bis Würzburg
- 01.11.1866** Inbetriebnahme des letzten Teilabschnitts von Osterburken bis zur badisch-bayerischen Landesgrenze
- 1867** Bau des Wasserhauses neben dem Bahnübergang (eigene Quelle Richtung Meckesheimerhof mit Leitung entlang des Rohrbächels; erstmals „fließend Wasser“ in Meckesheim – Bau der Wasserleitungen im Ortsbereich erst 1911)
- 1867** Bau der späteren Bahnmeisterei Meckesheim (vermutlich als Wohnhaus für Bahnhofsaufseher und zwei Bahnwärter) - heute privates Wohnhaus Bahnhofstraße 27/1 an der Güterhallenstraße
- 12.09.1867** Arbeiten-Vergebung: Herstellung von Brückenwaag-Gruben auf den Stationen Neckargemünd, Meckesheim, Neckarelz und Schefflenz. (aus: Heidelberger Zeitung)
- 19.06.1868** Eröffnungsfeierlichkeiten auf der Hauptbahn-Strecke Meckesheim – Sinsheim – Rappenu
- 25.06.1868** Inbetriebnahme des Abschnitts Meckesheim – Rappenu der Meckesheim-Jagstfelder Eisenbahn mit drei Brücken, zwei Viadukten, 36 Bahnübergängen und 14 Bahnwärterhäusern
- 07.11.1868** Die Arbeiten zur Vergrößerung des Aufnahmegebäudes in Meckesheim und Neubau des Abtritts werden vergeben. (Ausschreibung in „Der Landbote“ vom 05.11.1868)
- 15.09.1868-07.04.1869** Arbeitsvergaben zur Verlegung des zweiten Streckengleises zwischen Heidelberg



Carlsthor und Meckesheim
(aus: Heidelberger Zeitung)

05.04.1869 Inbetriebnahme der Güterbahn vom Bahnhof Rappenau zur Saline; der Anschluss der Saline war nicht rechtzeitig fertig geworden, so dass der Betrieb der 1,19 km langen Güterbahn erst am 05.04.1869 erfolgen konnte!
(aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 - S. 170 sowie „Notizen über den Eisenbahnbau von Meckesheim nach Jagstfeld“ von 1869)

**vermutlich
Mai,
spätestens**

01.06.1869 Inbetriebnahme des 2.Gleises zwischen Heidelberg und Meckesheim (erste zweigleisige Strecke im Dreieck Heidelberg – Ludwigsburg - Würzburg)
(aus: „Die Eisenbahn im Kraichgau“ - S.77 und 203)

05.08.1869 Inbetriebnahme der Hauptbahn-Strecke Rappenau - Jagstfeld (- Heilbronn)

31.08.1869 Es wird ein Plan für eine Eisenbahnlinie von Speyer über Wiesloch – Dielheim – Unterhof – Oberhof nach Meckesheim erstellt. Die Strecke hätte auf dem letzten Abschnitt zwei Tunnels von je nach Steigung 480-660 m und 216 m Länge erfordert und sollte von Norden her in den Bahnhof Meckesheim eingeführt

werden. Der Plan war Grundlage für eine Denkschrift, die im Januar 1870 den beiden Kammern des Parlaments vorgelegt wurde. (Plan im Stadtarchiv Wiesloch)

16.07.1870 Mit dem Kriegseintritt Badens wird die Strecke Würzburg – Mosbach – Meckesheim – Heidelberg Teil der offiziellen Aufmarschlinie

28.07.1870-

15.10.1871 Es galt ein Militärfahrplan, der in den ersten Wochen nur noch ein ziviles Personenzug-Paar täglich vorsah. Alle anderen Mittel mussten dem militärischen Verkehr mit bis zu 12 Zügen pro Tag zur Verfügung gestellt werden. Insgesamt wurden 1870 über Meckesheim 1.478 Extrazüge bestellt. (aus: „Eisenb. zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.2 - S. 36)

01.01.1872 Übergang der Großherzoglich-badischen Post in die Deutsche Reichspost

12.08.1872 Im Einschnitt Richtung Mauer überhört ein Bahnarbeiter bei der Kreuzung zweier Züge das Warnsignal und wird von einer Lokomotive erfasst. Er stirbt einige Stunden später. (aus: „Eisenb. zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.2 - S. 38)

20.11.1874 Bahnwärter bei Waibstadt von einem Zug überfahren; der Mann überlebte den Unfall schwerverletzt (aus: Wikipedia: Schwarzbachtalbahn)



- 1874/75** Trennung des Postdienstes vom Eisenbahndienst auf der Station Meckesheim und Umzug der Post in die Bahnhofstraße 27 (bis dahin „Gasthaus zur Eisenbahn“), wo sie bis 04.04.1908 verblieb (Staatsanzeiger vom 23.10.1874, S. 344, Vollzugsmitteilung des Großherzoglichen Handelsministeriums vom 08.12.1875 und „300 Jahre Gasthäuser und Wirtschaften in Meckesheim“, S. 41)
- 1876** Einrichtung einer Bahnstation in Eschelbronn
- 1878** Mark Twain fuhr (an einem warmen Vormittag zwischen dem 6. Mai und 23. Juli) von Heidelberg Karlsthor aus mit dem Zug nach Wimpfen und wunderte sich dabei, wie weit verbreitet Englisch in Deutschland ist, da alle Fahrgäste seines Abteils Englisch konnten. Die Fahrt dauerte damals etwa drei Stunden. (aus: Mark Twain „A Tramp Abroad“ – Bummel durch Europa)
- 1879** Stilllegung des alten, noch existierenden Bahnhofsgebäudes Neckargemünd (jetzt Sanitätshaus bei der heutigen Überführung) und Verlagerung an den heutigen Standort
- 24.05.1879** Inbetriebnahme der Neckartalbahn Neckargemünd – Eberbach – Neckarelz (neuer Bahnhof) – Jagstfeld mit Aufgabe des alten, noch existierenden Bahnhofs Neckarelz (aus: „Eisenb. zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 – S. 23)
- 27.05.1879** Karl Bühler (Mitbegründer der modernen Entwicklungspsychologie und Namensgeber für die Meckesheimer Schule) wird als ältestes Kind des „Eisenbahn-Büreau-Dieners“ (Eisenbahnangestellter) Ludwig Bühler und dessen Ehefrau Bertha geb. Emmerich in Meckesheim geboren. Sie wohnten im Bahnwohnhaus bei der heutigen Bushaltestelle (Bahnhofstraße 27/1). (aus einem Text der Karl-Bühler-Schule)
- 09.07.1879** „In Folge der“ (gerade mal 6 Wochen zuvor erfolgten) „Eröffnung der Neckarthalbahn wird der Gefangenenwagen ... Wertheim=Heidelberg in Zukunft nicht mehr über Neckarelz=Meckesheim=Neckargemünd, sondern über Neckarelz=Eberbach=Neckargemünd geleitet. Die Aufnahme von Schülern in den Gefangenenwagen und die Abgabe von solchen kann daher ferner nicht mehr ... in Meckesheim erfolgen; ... findet dieselbe von jetzt an auf den Stationen Eberbach und Neckargemünd statt. ...“ (aus: „Gesetzes- und Verordnungs-Blatt für das Großherzogthum Baden“ vom 17.07.1879)
- 25.09.1881** Mit dem Nachmittagszug fuhr Prof. Ferdinand Adolf Kehr, Direktor der Frauenklinik an der Universität Heidelberg,



nach Meckesheim, um den ersten konservativen klassischen Kaiserschnitt durchzuführen.

rungen der Gleis- und Signalanlagen in den Stationen der zweigleisig betriebenen Strecken wie Heidelberg – Meckesheim erforderlich macht.

12. und

13.04.1886 Bremsversuche auf der Strecke Meckesheim – Neckarelz mit Vertretern vieler Bahnverwaltungen aus den deutschen Ländern, der Schweiz und Österreichs

01.04.1893 Einführung der Mitteleuropäischen Zeit (MEZ)

1886 Bau des Bahnwärterhauses mit zwei Wohnungen in Mauer am Ende des Bahnsteig 1

1893 Erweiterung des Lokalbahnverkehrs Wiesloch – Heidelberg – Neckargemünd bis Meckesheim

01.10.1887 Einrichtung einer „Billeteausgabestelle für Personenverkehr“ mit dem Stationsnamen „Neckarbischofsheim“ bei der Wartstation 35 (heutiges Bahnwärterhaus kurz vor der Straßenunterführung aus Richtung Waibstadt – vorher hatte Neckarbischofsheim keine Haltestelle) mit einem Wartesaal 1. Klasse für die Herren von Helmstatt (mit „tt“ geschrieben, obwohl nach dem benachbarten Ort Helmstadt benannt), die im Schloss Neckarbischofsheim wohnten (aus: „Eisenb. zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 – S.270) – auch in Meckesheim gab es zwei Wartesäle: 2. und 3.Klasse; in Bammental gab es einen eigenen Wartesaal für die Prinzen zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg, die im Schloss Langenzell wohnten

1895 Stilllegung der Güterverbindungsbahn Neckarbrücke – Mosbach

1896 Schreiben aus Eberbach an das Bürgermeisteramt Mönchzell bezüglich einer Schmalspurbahn Eberbach – Meckesheim – Wiesloch (Kopien der Schreiben liegen dem Eisenbahncomité Meckesheim vor)

1898-1900 Erweiterung der Stationsanlage Sinsheim und Bau einer Überführung über die Landstrasse Mosbach – Kronau (heutige B 292, damals noch durch die Stadt führend – Dührener Straße) (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 – S. 169 Bild)

1888 Die badische Staatsbahn stellt auf Rechtsverkehr um, was zahlreiche Ände-

07.10.1900 Zwischen Schlierbach und Heidelberg Karlstor musste ein Personenzug außerplanmäßig auf freier Strecke halten bis die Fahrkartenkontrolle beendet war. In der Folge fuhr ein anderer Per-



- sonenzug auf den haltenden auf. Nach Angaben der Heidelberger Zeitung gab es neun Tote, nach anderen war es ein Unglück, „welches mehr Opfer gefordert hat als selbst ‚Spremborg‘“ [19 Tote, 40 Schwerverletzte] (aus der Schrift Nr. 18 „Mit dem Dampfroß vom Neckar zum Kocher“ des Archivs der Stadt Heilbronn – S. 82 und Wikipedia)
- 15.11.1900** Inbetriebnahme der zunächst als Hauptbahn vorgesehenen Strecke Eppingen – Steinsfurt als Nebenbahn (aus: „Die Eisenbahn im Kraichgau“ – S.166)
- 07.05.1901** Abnahme der im Bahnhof Meckesheim errichteten Schirmhalle (Wetterschutzhäuschen) der „Badischen Lokal-Eisenbahnen, Aktien-Gesellschaft“ Abnahmeschreiben liegt dem Eisenbahncomité Meckesheim vor
- 14.05.1901** Inbetriebnahme der Nebenbahnstrecke Meckesheim – Wiesloch durch die „Badische Lokal-Eisenbahn-Aktiengesellschaft (BLEAG)“
- 16.10.1902** Inbetriebnahme des jetzigen Bahnhofs Neckarbischofsheim (mit dem Namen „Neckarbischofsheim Staatsbahnhof“, ab 1920 [1924] „Neckarbischofsheim Reichsbahn“, ab 1949 „Neckarbischofsheim Nord“) (aus: „Eisenb. zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 – S.271)
- 16.10.1902** Inbetriebnahme der Nebenbahn-Strecke Neckarbischofsheim – Hüffenhardt durch die BLEAG
- 1902/1905** Verlängerung des 15 Meter langen Bahnhofsgebäudes in Mauer um weitere 6 Meter Richtung Heidelberg (Grund: Inbetriebnahme der mechanischen Signal- und Weichenbedienung im Zusammenhang mit der Errichtung des Stellwerks. Der Anbau ist auf dem alten Bild des Bahnhofs Mauer erkennbar.)
- Okt. 1903** Die badische Staatsbahn schaffte in den meisten Personenzügen die 1. Klasse ab. Anders als in Württemberg wurde aber keine 4. Klasse eingeführt. (aus: „Die Eisenbahn im Kraichgau“ – S.262)
- 1907** Inbetriebnahme der Meckesheimer Stellwerke I, II und III und der Stellwerke in Mauer und Bammmental (ca. 80 m nach dem Bahnhof Richtung Neckargemünd auf der Bergseite)
- 1907-1914** Zweigleisiger Ausbau der Neckartalbahn bis Neckarelz
- 04.04.1908** Umzug der Post von der Bahnhofstraße 27 (später Café Wagenbach, danach Bahnhofsapotheke, heute Döner-/Pizzeria) in das eigene Gebäude Bahnhofstraße 30 gegenüber dem Bahnhof, wo sie bis zur Privatisierung 2003 blieb



- 27.06.1908** „Seine Exzellenz, Hochwürdig Herr Erzbischoff Dr. Nörber, wird nach dem Schlußgottesdienst zur Kirchenkonsekration der Herz Jesu - Kirche Lobenfeld vom Gesamtstiftungsrat nach Meckesheim an die Bahn begleitet.“ (aus dem Protokollbuch für die Sitzungen des Stiftungsrats für Lobenfeld)
- Nov. 1908** Einrichtung der Haltestelle Mörtelstein (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 – S. 128)
- 1909** Bau der zwei am damaligen Stellwerk III, später Stellwerk 2 in Meckesheim beidseits der Zuzenhäuser Straße angeordneten Bahnwärterhäuser für die Wartstationen No. 22 und 23; das 165 m lange Ausziehgleis 4b ging damals noch über den Bahnübergang und endete erst ca. 23 m hinter diesem; vermutlich wurde es dann bis vor den Bahnübergang gekürzt, um diesen bei Rangierfahrten nicht schließen zu müssen; Ladegleis 9 und das parallele Güterhallengleis endeten noch an den damaligen Weichen 38 und 39, aber eine Verlängerung bis ca. 14 m vor den Bahnübergang war geplant; auf dem Plan ist auch noch deutlich der gerade Verlauf der Landstraße No.3 (heute Zuzenhäuser Straße) zu erkennen, die vermutlich zu dieser Zeit auf die heutige Straßenführung verschwenkt wurde, wozu auch eine neue Verbindung zum Weg nach Oberhof angelegt wurde (Kopie des Baugesuchs mit Lageplan vom 18.01.1909 beim Eisenbahncomité Meckesheim)
- 03.10.1909** Aufgrund vorzeitiger Umstellung der Weiche entgleiste der Personenzug 433 während der Einfahrt in den Bahnhof Zuzenhausen. Die sieben verletzten Personen wurden von einem im Zug mitfahrenden Arzt und später von den Bahnärzten aus Meckesheim und Sinsheim versorgt. (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.2 - S. 40) Eventuell könnte dies Dr. med. Lange-Hermstädt gewesen sein, der zumindest im Januar 1913 „praktischer Arzt und Bahnarzt“ in Meckesheim war. (aus der dem Eisenbahncomité Meckesheim vorliegenden Kopie eines „Rezepts“ zur Verrechnung an den „Kassenvorstand der Ortskrankenkasse Daisbach (Post Neidenstein)“)
- 1911** Inbetriebnahme des (neuen?) Bahnhofs Asbach
- 02.03.1914** Eröffnung der neuen Güterbahn Heidelberg Rbf – Heidelberg Karlstor durch den neuen Königsstuhltunnel (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 - S. 13 und 292)
- 01.04.1914** In Sinsheim wird einer von drei neuen „Kittel Dampftriebwagen“ stationiert, der ab diesem Tag einen Umlauf Sinsheim – Meckesheim – Jagstfeld – Neckargemünd



- Eppingen – Sinsheim fuhr. (Quelle: Fahrplan in einer Zeitung veröffentlicht.) Später bestritt der „Kittel Dampftriebwagen“ eine Zeitlang den gesamten Verkehr zwischen Steinsfurt und Eppingen.
- 1914** aufgrund der Mobilmachung zum 1. Weltkrieg wurde ein Studentakt zwischen Würzburg und der Pfalz über Meckesheim – Wiesloch geplant
- 1920-1930** Ausbau der Brücken der Odenwaldbahn, Neckartalbahn und Strecke Meckesheim – Jagstfeld für höhere Achslasten (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 - S. 313 – 316 Bilder)
- 1.4.1920** Übergang der „Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen“ per Staatsvertrag auf die „Reichseisenbahnen“ (ab 1924 Deutsche Reichsbahn [DR])
- 1922** Bau des „Wohngebäudes für 2 Eisenbahnbeamte und 3 Arbeiter“ auf dem Grundstück Nr. 4822 (heute Industriestraße 13) neben der Zigarrenfabrik Kahn Bauantrag vom 5.8.1921 liegt dem Eisenbahncomité vor
- 01.10.1922** Einstellung des Betriebs der Nebenbahn auf dem Abschnitt Meckesheim – Schatthausen
- 1922/23** Nach der offiziellen Einstellung des Betriebs der Nebenbahn auf dem Abschnitt Meckesheim – Schatthausen bringt noch mal ein Sonderzug die in Wiesloch produzierten Backsteine und Ziegel für den Bau des Hauses Kreß (heute Industriestraße 5) nach Meckesheim. (Information von Michael Kreß aus Erzählungen seines damals beim Bau dabei gewesenen Großvaters)
- 1925** Neubau der Stahlbrücke der Odenwaldbahn über die Elsenz zwischen Meckesheim und Eschelbronn bei km 20.936 (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 – S. 167 Bild)
- 01.05.1927** Umstellung der Uhrzeit von 12 auf 24 Stunden-Schreibweise (aus: „125 Jahre Eisenbahn in Bad Friedrichshall“ - S. 22)
- 28.04.1928** „Extrazug“ Bammental (mit allen Halten bis Eppingen) – Karlsruhe und zurück. (Quelle: Fahrplan in einer Zeitung veröffentlicht.)
- 21.10.1928** Inbetriebnahme der 4.96 km langen Nebenbahn Neckarsteinach – Schönau (b. Heidelberg) (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 - S. 13, 292 und 322)
- ab 1928** Abbau der Gleise zwischen Meckesheim und Schatthausen
- 1932** Konkurs der BLEAG und Übernahme der Nebenstrecken durch die „Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (DEBG)“



- 1932 – 1936** Bau des neuen Bahnhofs Heidelberg Karlstor (Bild in „Eisenbahnen nach Heidelberg“ Seite 49) erbauten Hotel „Jägerhaus“) wird geschlossen
- 15.05.1935** Umbenennung des Bahnhofs Jagstfeld in Bad Friedrichshall – Jagstfeld
- 1936** Abbruch des alten Bahnhofs Heidelberg Karlstor
- 05.03.1936** Bauantrag zur Verbesserung der Verladeanlagen und Lokomotivspeisung im Bahnhof Meckesheim u.a. durch eine Wasserentnahmestelle an der Elsenz für bis zu 11 Sekundenliter
- 1938** Umbenennung des Bahnhofs „Mauer“ in „Mauer (b. Heidelberg)“ (zur Unterscheidung von „Mauer – Waltersdorf“, Direktion Breslau, sowie der mit dem Anschluss Österreichs an Deutschland zur Deutschen Reichsbahn gekommenen „Mauer – Öhlig“, Direktion Linz, und „Mauer (b. Wien)“)
- 22.10.1940** Vom Bahnhof Heidelberg Hbf treten die letzten Meckesheimer Juden, das Ehepaar Meier sowie Lina Kaufmann und Lina Stein, die Fahrt in den Tod an. (aus: RNZ vom 10./11.Dez.2011)
- 1943** Haltepunkt Schlierbach – „Jägerhaus-Wolfsbrunnen“ (km 4,4 zwischen Heidelberg – Karlstor und Bahnhof Schlierbach – Ziegelhausen beim 1736
- 11.08.1943** Das Reichsbahn-Abnahmeamt Mannheim zieht mit fünf Mann in die Bahnmeisterei Meckesheim um. (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.2 – S. 48)
- Juli 1944** Inbetriebnahme eines Anschlussgleises von der freien Strecke zwischen Obergingern und Siegelsbach in km 13.1 zum Südlager der Heeresmunitonsanstalt. Ab Dezember 1944 wurden von hier auch Züge mit V2 – Raketen abgefahren. (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 – S. 272)
- 09.09.1944** Vier amerikanische Bomber beschießen mit Bordwaffen einen Personenzug zwischen Sinsheim und Hoffenheim. Der Zug rollt führerlos auf Hoffenheim zu. Bahnhofsvorsteher E. Karl (aus Grombach) sieht den Zug und stellt die Weichen um, so dass der Zug auf Gleis 1 einrollt. Er springt auf die Lok und bringt sie zum Stehen. 13 sofort Tote, 5 weitere sterben später in der Klinik. Unter den Toten ist auch eine 21-jährige Frau aus Mauer. („Kraichgau 1945 – Kriegsende und Neubeginn“, Band 2, S.126ff. und Rhein-Neckar-Zeitung)
- 22.10. 1944** Absturz eines Jagdbombers im Gewann „Oberes Bemansbruch an der heutigen



- Industriestraße (Angriff Sonntagvormittag um 11 Uhr, parallel zu den Schienen, riss sich die rechte Tragfläche an einem Lampenmast ab; der Pilot war sofort tot)
- 24.11.1944** Bahnhofsgebäude Neckarbischofsheim Reichsbahn durch einen Bombenangriff schwer beschädigt: 2 Tote und 4 Verletzte (aus: Wikipedia: Schwarzbachtalbahn)
- 1944/45** Sperrung eines Streckengleises zwischen Meckesheim und Mauer zum Abstellen eines Güterzuges, dessen Ladung kriegsbedingt nicht mehr zugestellt werden konnte (wurde später geplündert)
- 1944 / 1945** Eisenbahnbrücke Bad Wimpfen – Jagstfeld wurde durch einen Fliegerangriff 1944 beschädigt, wird aber erst nach der Sprengung im Januar 1945 endgültig gesperrt. Züge fahren ab Januar 1945 bis zum neuen Haltepunkt Bad Wimpfen Neckarbrücke. (aus: „Eisenb. zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 – S.319 Bild)
- Mitte Feb. 1945** Am Nachmittag wird ein Güterzug nach Siegelsbach von vier Tieffliegern beim Bahnwärterhaus 27a Graßer zwischen Meckesheim und Eschelbronn angegriffen. Ein Waggon wird zerstört, ein weiterer sowie die Lokomotiven und das Bahnwärterhaus werden beschädigt.
- (aus dem Heimatbuch von Zuzenhausen)
- 23.02.1945** Über dem Bahnhof Meckesheim wird Fähnrich Christian Millert vom Jagdgeschwader 53 – 10. Staffel mit seiner Me 109 G-12 abgeschossen, mit der er vom Hardtwald-Flugplatz bei Kirrlach/Reilingen gestartet war. Der Verletzte wird mit der Krankentrage des Bahnhofs, die sich heute im Besitz des Eisenbahncomité Meckesheim befindet, in einen Gepäckwagen getragen und ins Lazarett nach Sinsheim gefahren. Am 24. und 25. April 2006 besuchte der in Niederwiesabraunsdorf (östlich Chemnitz) wohnende Millert Meckesheim.
- 13.03.1945** Alliiertes Luftangriff auf den Bahnhof Eschelbronn und einen Zug: 6 oder 7 Tote (aus: Wikipedia: Schwarzbachtalbahn und Augenzeugen Berichte: Kraichgau 1945, Bd.II)
- 20.03.1945** Beim Gänsbuckel wird ein Güterzug beschossen und bleibt tagelang stehen.
- 22.03.1945** Bombardierung des Bahnhofs Meckesheim mit Zerstörung der Häuser Mickel, Schatthäuser Straße 1 („Villa Stoll“), und Hassemer, Bahnhofstr.36 (später „Restauration zum Bahnhof“, heute Heizungsbau-Pfungstädter)
- 24.03.1945** Bombardierung des Bahnhofs Meckesheim mit Zerstörung der beiden südöst-



lichen Teile (Bahnhofsrestaurant) und umliegender Gebäude (Gemeindehaus Zeppelinstr.2-4); 7 Tote insgesamt

29.03.1945 Am Tag des Einmarschs der 7. Armee in Heidelberg wird die durch einen Bombenangriff seit 23.03.1945 um 13.05 Uhr unbenutzbare Eisenbahnbrücke zwischen Neckargemünd und Neckarsteinach gesprengt. Die Züge aus dem Neckartal fahren bis zum neuen Haltepunkt Kleingemünd.

30.03.1945 Sprengung der Neckarbrücke zwischen Obrigheim und Neckarelz durch sich zurückziehende deutsche Truppen der Heeresgruppe G

01.04.1945 Die Amerikaner rücken von Mauer kommend Richtung Zuzenhausen vor, besetzen dabei den Bahnhof und legen den Zugverkehr still. Am Wärterposten 1a richten sie für die Folgezeit einen Kontrollpunkt ein.

1945 Zweigleisige Eisenbahnbrücke am Bahnhof Bad Wimpfen gesprengt. Züge fahren nur bis zum Bahnhof Bad Wimpfen. Die Brücke wird später nur eingleisig wieder aufgebaut und dadurch das zweite Hauptgleis verkürzt

18.04.1945 Bahnverkehr Mannheim – Heidelberg wird wieder aufgenommen; zwei Zugpaare, aber nur für dienstliche Zwecke. (aus: Chronik der Stadt Mannheim)

April –

01.08.1945 nach völliger Zerstörung des Bahnhofs Bruchsal und Beschädigungen des Bruchsaler Tunnels sowie Sprengung des Bietigheimer Enzviadukts und aller Neckarbrücken lief der gesamte Verkehr zwischen Mannheim und Stuttgart (bis zu 80 Güterzüge pro Tag) über Meckesheim – Eppingen Behelfsbahnhof (am Zusammentreffen der Strecken Steinsfurt – Eppingen und Eppingen – Heilbronn) – Heilbronn-Böckingen (US-Army – Aufsichtspersonal in den Stellwerken!) (aus: „Die Kraichgaubahn, Seite 53)

16.07.1945 „Milchzüge“ verkehren auf der Linie Mannheim – Heidelberg – Meckesheim – Eppingen/Bad Rappenau/Obrigheim (aus: Chronik der Stadt Mannheim)

01.08.1945 Für die „Milchzüge“ über Meckesheim wird auch Express-, Eil- und Frachtgut zugelassen. (aus: Chronik der Stadt Mannheim)

1945-

1948/50 Gesprengte/entgleiste Dampflokomotive der Baureihe 050 oder 038 auf der Böschung des Bahnkörpers an der Südseite der Haltestelle Schlierbach – „Jägerhaus-Wolfsbrunnen“

1945/46 beschädigte Lok 86 512 in Meckesheim abgestellt, die Loks 78 299, 78 303, 78 318, 92 271, 92 289, 92 316 und 94



1524 in Neckargemünd (aus: „Eisenb. zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.2 – S.207 Tabelle 1)

**02.05.1946-
1996**

In der Bahnhofsstraße 27, dem ehemaligen Café Wagenbach, gibt es die Bahnhofsapotheke, die per Bahnversand auch Eschelbronn mitversorgt.

bis

23.06.1946 Durchgehende Züge Mannheim – Würzburg müssen wegen der gesprengten Neckarbrücken den Weg über Meckesheim – Eppingen – Heilbronn nehmen

23.06.1946 Einleisiger Eisenbahnbetrieb zwischen Neckargemünd und Neckarsteinach in Betrieb; Abzweigstelle Kleingemünd eingerichtet

1947 Der Meckesheimer Lokscheunen wird abgebaut und in Sinsheim wieder errichtet. Heute ist er das Vereinsheim der Eisenbahnfreunde Kraichgau e.V.

09.09.1949 Stilllegung des Abschnitts Obrigheim – Neckarelz, weil ein Wiederaufbau der Neckarbrücke nicht mehr in Betracht kam

11.10.1949 Verwaltungserlass des Bundesministers für Verkehr zur Umbenennung der Deutschen Reichsbahn in Deutsche Bundesbahn

1951/1952 Unfall am Bahnübergang zwischen Meckesheim und Zuzenhausen mit zwei Toten. Aufgrund nicht geschlossener Bahnschranken wurde ein Auto vom Zug erfasst. Der Schrankenwärter war der Meinung, dass er die Schranken geschlossen hätte und gab neben dem offenen Bahnübergang stehend dem Lokführer noch das Zeichen „Alles in Ordnung“. Er wurde noch an Ort und Stelle festgenommen und in Sinsheim inhaftiert, wo er versuchte, sich das Leben zu nehmen.

Nov. 1952 neue Neckarbrücke zwischen Bad Wimpfen und Jagstfeld für den Zugbetrieb freigegeben

21.08.1954 Der Bahnhofskiosk wird eröffnet. (aus: „300 Jahre Gasthäuser und Wirtschaften in Meckesheim“)

1955 Inbetriebnahme des Haltepunktes Bad Wimpfen –Hohenstadt

05.05.1955 Einweihung des neuen Bahnhofs Heidelberg Hbf

08.05.1955 Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Heidelberg Hbf: Den alten Bahnhof verlässt um 4.30 Uhr als letzter Zug der Personenzug 2903 mit der Lokomotive 38 3164 Richtung Meckesheim – Heilbronn. (aus: „Eisenbahnen nach Heidelberg“ und Fahrplan 1953)



- 22.05.1955** Elektrifizierung der Strecke Heidelberg Hbf / Rbf – Heidelberg Karlstor (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 – S. 295)
- 1.1.1956** Angliederung der Bahnhöfe Eschelbronn, Zuzenhausen und Hoffenheim an den Bahnhof Meckesheim
- 1.4.1956** Angliederung des Bahnhofs Neidenstein an Bahnhof Meckesheim
- 1958/59** Haltepunkt Waldhilsbach, WP 15 (km 12,4) wird nach Einführung der Buslinie geschlossen (Wärterhäuschen wurde renoviert und war 1972 noch vorhanden)
- 14./15.09.1958** wieder zweigleisiger Zugbetrieb zwischen Neckargemünd und Neckarsteinach
- 1956/60** Feldwegübergang zwischen Reilsheim und Mauer in km 17,050 geschlossen (kurz vor dem Bahnhof Mauer (b Hb))
- 1959/60** Außerbetriebnahme und Abriss des Stellwerks II (alt) zwischen Gleis 2 und 3 süd-/östlich des Bahnübergangs „Schatthäuser Straße“; Schrankenbedienung des Wp 23 durch den Bahnhofsarbeiter mit Kurbel vor dem Kiosk am Bahnsteig 1
- 1959/60** gibt es Pläne, die Güterhalle um einen Anbau für vier Büroarbeitsplätze zu erweitern (Baupläne vom 29.6.1959/8.8.1960 liegen dem Eisenbahncomité Meckesheim vor)
- 01.05.1963** Übergang der Nebenbahnen von der BLEAG auf die „Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft (SWEG)“
- 21.10.1963** Einweihung des neuen Dr–Stellwerks Neckargemünd und anschließend umgehender Abriss der beiden mechanischen Stellwerke
- 1964** Verlegung der Haltestelle Reilsheim (km 15,2) ca. 100 Meter in Richtung Bammental und Ersatz des Bahnübergangs Wp 18 mit Feldwegübergang durch die Straßenunterführung; Abriss des Wohnhauses
- 1964** Wp 19 in km 16.0 zwischen Reilsheim und Mauer erhält Blinklichtanlage; Abriss des Wohnhauses
- 1965** Im Zuge der Straßenbauarbeiten wird das Bahnwärterhaus 27 a zwischen Meckesheim und Eschelbronn abgerissen. (aus dem Heimatbuch von Zuzenhausen)
- 1965** nach Inbetriebnahme der B 45-Umgehung Meckesheim wird der Bahnübergang bei Wärterposten 1a in km 1,6 zwischen Meckesheim und Zuzenhausen geschlossen und einige Jahre später das Wohnhaus abgerissen



- 1966** Bahnkörper der Nebenbahn nach Wiesloch wird zum Teil entfernt
- 1967** wird die Güterhalle in der klassischen hölzernen Bauweise um 10,80 m verlängert; auf der Stirnseite schließt sich eine zwei Meter breite und im Bereich des Tores überdachte Rampe an (Baupläne vom 22. Mai 1967 liegen dem Eisenbahncomité Meckesheim vor)
- 16.11.1968** Stilllegung des Streckenabschnitts Schatthausen – Dielheim
- 06.06.1969** WP 3a (am Bahnübergang Horrenberger Straße in Zuzenhausen) wird auf automatischen Betrieb (Lokführerüberwachte Blinklichtanlage) umgestellt
- 1969** Schließung des Bahnhof Zuzenhausen
- 1969/70** Abriss des Wasserhauses beim Bahnübergang „Schatthäuser Straße“; ein Teil des Schutts wurde zur Untergrundbefestigung für den Hof von Kurt Heiß, „Meckesheimer Hof 10“ verwendet
- 28.09.1969** Einstellung des Personenverkehrs Neckarsteinach – Schönau (b Hb) (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.1 – S. 293,322)
- 1970** Die evangelische Kirchengemeinde fährt von Meckesheim ohne Umsteigen nach Sète an der französischen Mittelmeerküste. Dazu wurde ein Liegewagen in Meckesheim bereitgestellt und mit einer Verschiebelokomotive der Baureihe 290 vom Meckesheimer Harald Jendrosch nach Heidelberg gefahren, von wo aus es am Ende verschiedener Züge die rund 1.000 km bis ans Mittelmeer ging.
- 25.09.1971** Stilllegung des Abschnitts Aglasterhausen – Obrigheim
- 1971/72** Elektrifizierung der Neckartalbahn
- 1971/72** Im Zuge der Elektrifizierung von Neckartal- und Frankenbahn wird von Mannheim über das neue Unterwerk Neckarelz nach Osterburken eine 110 kV-Bahnstromleitung errichtet, die in Meckesheim nördlich der 220 kV-Hochspannungsleitung an der Gemarkungsgrenze zu Mauer verläuft. (aus: „Eisenb. zw.Neck.,Taub.u.Main“ Bd.? – S. ?)
- 14.09.1972** um 0.00 Uhr wurde die Neckartalbahn unter Fahrspannung gesetzt
- 21.09.1972** Eröffnungsfahrten mit elektrisch bespannten Sonderzügen aus Heidelberg und Stuttgart nach Eberbach
- 01.10.1972** Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs auf der Neckartalbahn
- 24.12.1972** Letzte Fahrt einer Dampflokomotive von Mannheim ins Elsenztal (aus: „Über’n



- Buckel" – Foto zur Plandampfveranstaltung 2007)
- Ende Mai 1973** Zum Fahrplanwechsel endet der Dampflokeinsatz im Elsenzthal. (aus: „Über'n Buckel" – Plandampfveranstaltung 2007)
- 1973** Stilllegung der Saline Bad Rappenu (und vermutlich auch der Salinenbahn)
- 1973** wird in nordwestlicher Richtung am Bahnsteig 1 entlang, wo jetzt der Anbau der Kinderkrippe entsteht, ein 7 m langer und bis 4,50 m breiter moderner Anbau an das Empfangsgebäude geplant, in dem das Büro des Dienstvorstehers und ein Vorraum geplant ist (Plan vom 4.9.1973 liegt dem Eisenbahncomité Meckesheim vor)
- Sommer 1973-**
- Sommer 1975** hatte Meckesheim eine Direktverbindung von/nach Paris, weil E 1555 Heidelberg ab 16.18 Uhr – Meckesheim an 16.45 Uhr und in Gegenrichtung E 1756 Meckesheim ab 13.27 Uhr französische Kurswagen bis/ab Heilbronn führte (aus einem Buch von Helmut Röth und <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?17,3717979>)
- 02.02.1974** mechanische Ortsbedienung des Wp 23 (Bahnübergang beim Bahnhof Meckesheim) beendet
- 03.02.1974** Inbetriebnahme der elektrischen Fernbedienung des Wp 23 durch Stellwerk 2
- 04.02.1974** Umstellung der mechanischen Schrankenbedienung am Wp 24 (Bahnübergang beim Lagerhaus Meckesheim) auf elektrischen Betrieb
- 29.09.1974** Umwandlung der Hauptbahn Meckesheim–Aglasterhausen in eine Nebenbahn (aus: „Eisenb.zw.Neck.,Taub.u.Main" Bd.1 – S. 295)
- 31.01.1975** Stilllegung des Streckenabschnitts Dielheim – Wiesloch Stadt
- 1975 – 1979** Abbau der Strecke Aglasterhausen – Obriheim
- vor 1976** Wp 21a zwischen Mauer und Meckesheim in km 18.2 (Fa. Hartmann) wird geschlossen; das Wohnhaus wird 1996 beim Bau der Umgehungsstraße abgerissen
- 1.1.1976** Auflösung der Güterabfertigung Sinsheim (Els) und Verlagerung nach Meckesheim
- Anfang März 1976** Der moderne Erweiterungsbau der Güterhalle mit rund 430 m² Hallenfläche wird in Betrieb genommen. Nach Auflösung der Güterabfertigungen Sinsheim und Neckargemünd werden täglich 30-



- 35 t Stückgut versandt und über 10 t empfangen. Ab diesem Zeitpunkt wird Stückgut ohne Umladung nach Frankfurt, Köln, Kornwestheim, Mannheim sowie ab 30.05.1976 nach München und Nürnberg transportiert. (Heidelberger Tageblatt vom 16.03.1976)
- 1976** Entgleisung des Nahgüterzugs Ng 8346 in Meckesheim an den Weichen bei der Ausfahrt in Richtung Mauer.
- Ursache:** Steckengebliebener Hemmschuh.
- Folgen:** Sperrung beider Gleise zwischen Meckesheim und Mauer über mehrere Tage sowie Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs. Bilddokumentation vorhanden.
- 1.3.1977** Bahnhof Meckesheim wird Knotenbahnhof (Angliederung der Hauptdienststellen Helmstadt, Sinsheim, Bad Rappenau und Neckargemünd); danach hatte die Dienststelle ihren höchsten Gesamtpersonalbestand: 186 Personen
- 1977** Letztmalige Zuckerrübenverladung am Bahnhof Meckesheim: 313 Wagen / 7.350 t; ab 1978 DB-Güterkraftverkehr (Lkw)
- 24.01.1978 13:00-13:30 Uhr** Ablauf eines im stillgelegten Gleis Aglasterhausen – Asbach abgestellten und mit einer befestigten Holzschwelle gesicherten Schadwagenzuges. Durch schnelles und umsichtiges Handeln der örtlichen Fahrdienstleiter konnte ein Zusammenstoß mit Reisezügen verhindert werden. Zum Beispiel erfolgte eine kurzfristige Räumung des durchgehenden Hauptgleises im Bahnhof Waibstadt (zu diesem Zeitpunkt befanden sich zwei Reisezüge im Bahnhof) und Schließung aller Schranken der Strecke westlich von Helmstadt. Die Schadwagen kamen in der leichten Steigung und Kurve zwischen Neidenstein und Eschelbronn ohne weiteres Eingreifen zum Stehen. Zuvor war der Versuch gescheitert, den Zug in Waibstadt mit Hemmschuhen zu bremsen.
- 1978** Schließen des Bahnhofs Mauer (b. Heidelberg) und Verlegung des Bahnsteig 2 in Richtung Meckesheim hinter den Bahnübergang
- 1978** Schließen des Wp 17a beim Bahnhof Bammental
- 1978** Letzter Meckesheimer Wasserkran wird abgebaut
- 1978** Letzter Meckesheimer Wasserhochbehälter wird abgebaut
- 30.11.1978** Verlegung des Fahrdienstleiters zum Stellwerk 1



- nach 1978** Unfall mit einer Schafherde beim auf Automatik umgestellten Halbschrankenübergang in Mauer
- 1979** Letztmalige Zuckerrübenverladung an den Bahnhöfen Bammental (72 Wagen) und Helmstadt (326 Wagen); ab 1980 DB-Güterkraftverkehr
- 1980** wird die Brücke der K 4162 nach Waldhilsbach erweitert (aus: Eisenbahnen nach Heidelberg, S. 158)
- 1980** Letztmalige Zuckerrübenverladung an den Bahnhöfen Grombach (424 Wagen / 11.047 t) und Aglasterhausen (197 Wagen / 4.300 t); ab 1981 DB-Güterkraftverkehr
- 15.01.1981** Stilllegung der Strecke Neckarsteinach – Schönau (b. Heidelberg)
- 1.8.1981** Wp 25 Bad Rappenau wird aufgehoben
- 1981** Letztmalige Zuckerrübenverladung am Bahnhof Eschelbronn: 151 Wagen; ab 1982 DB-Güterkraftverkehr
- 1982** Abriss des Lokschuppens in Meckesheim
- 1.1.1982** Bahnhof Babstadt wird geschlossen
- 11.1.1982** SWEG übernimmt den Betrieb auf der zunächst für 20 Jahre von der DB gepachteten Strecke Meckesheim – Aglasterhausen
- 1.11.1982** Aufhebung der Außenstelle Neckarge-münd und Verlagerung der Köf nach Meckesheim
- 1.4.1983** Aufhebung der Außenstelle Bad Rappena-u
- Juli 1984** Inbetriebnahme der bundesweit ersten Lokomotive in Deutschland mit Funkfernsteuerung beim Bahnhof Meckesheim; es handelte sich dabei um die bei der Mosbacher Lokschniede „Gmeinder“ gebaute Lok mit der Nr. 333 108, die zum 1.1.1988 in 335 108 umgezeichnet wurde (Quelle: Siegbert Luksch)
- 1984** Letztmalige Zuckerrübenverladung am Bahnhof Babstadt (1983: 104 Wagen; ab 1985 DB-Güterkraftverkehr)
- 1.1.1985** Aufhebung der Außenstelle Sinsheim (Els)
- 1.10.1986** Schließung des Stellwerks in Neckarsteinach
- 1.10.1987** Angliederung der Hauptdienststelle Eppingen mit Ittlingen nach Meckesheim
- 1.1.1988** Güterhalle und Güterabfertigung im Bahnhof Meckesheim werden aufgegeben zum Sommerfahrplan 1988 Umstellung zahlreicher Züge auf Einmanntriebwagen der Baureihe 628/928



**zum
Sommer-
fahrplan**

- | | | | |
|------------------------------|---|------------------------|--|
| 1988 | Umstellung zahlreicher Züge auf Einmanntriebwagen der Baureihe 628/928 | 1.2.1991 | Inbetriebnahme der Funklok beim Bahnhof Eppingen |
| 1990 | Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Meckesheim | 1991 | Letztmalige Zuckerrübenverladung an den Bahnhöfen Sinsheim (210 Wagen), Ittlingen (447 Wagen), Richen (194 Wagen), Hoffenheim (99 Wagen) und Steinsfurt (153 Wagen); ab 1992 DB-Güterkraftverkehr |
| 1.2.1990 | Schließung des Bahnhofs Ittlingen | 1992 | Unter Federführung des Rhein-Neckar-Kreises wird der Arbeitskreis „ÖPNV-Bedienung im Elsenz- und Schwarzbachtal“ gebildet, der auf beiden Strecken einen modernen und leistungsfähigen Betrieb zum Ziel hat. (aus der Rede von Landrat Dr. Jürgen Schütz, damals Verbandsvorsitzender des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar in der Stadthalle Sinsheim zur Eröffnungsfahrt der S-Bahn Rhein-Neckar im Elsenztal (S 5) am 12.12.2009) |
| 16.02.1990 | Hochwasser des Neckar (Pegel Karlstor 9,12 m); die B 37 in Schlierbach wird voll gesperrt (Quellen: Tagebuch von Jürgen Heß und http://www.s197410804.online.de/Zeiten/1965.htm) | 21./22. 12.1993 | Hochwasser des Neckar (Pegel Karlstor: 9,70 Meter neuer Messung); die Straßen im Neckartal (u.a. B 37 in Schlierbach) sind überflutet; als einzige Verkehrsverbindung im Neckartal verbleibt die Bahnlinie (Quellen: Erinnerungen von Jürgen Heß und http://www.s197410804.online.de/Zeiten/1965.htm) |
| 5.3.1990
9:58 Uhr | Bahnhof Bad Wimpfen wird Haltepunkt (bis 1992 Fahrkartenverkauf im Empfangsgebäude durch die Kurverwaltung) (Quelle: „Merkkalender“ des Bahnhofs Bad Wimpfen, im Besitz des „Eisenbahncomité Meckesheim“) | 01.01.1994 | Übergang von der „Deutschen Bundesbahn“ auf die „Deutsche Bahn AG“ mit |
| 5.3.1990 | Schließung des Bahnhof Neckarsteinach | | |
| 1.6.1990 | Schließung des Bahnhof Bammental | | |
| 1.10.1990 | Umstellung der Personalbuchführung auf ÖPDV (örtliche Personaldatenverarbeitung) | | |
| 1.1.1991 | Aufhebung der Abfertigungskasse Sinsheim (Els) | | |



Meckesheim als „Netzbahnhof“ (neben Heidelberg Hbf, Heidelberg Rbf und Mosbach) (Quelle: Sonder-Amtsblatt der BD Kar vom 28.12.1993)

01.04.1994 Auflösung der Hauptdienststelle Meckesheim und Angliederung an Netzbahnhof Mosbach (Bd)

31.12.1994 Aufhebung der Abfertigungskasse Meckesheim

29.05.1995 Schließung der Fahrkartenausgabe Meckesheim; Fahrscheine können nur noch am Automaten oder in der Buchhandlung „Der Bücherwurm“ in der Friedrichstraße gekauft werden.

25.06.1995 Eröffnung des Haltepunktes Sinsheim Museum mit einem aus Speyer kommenden Dampfzug

1995 Der Arbeitskreis „ÖPNV im Elsenztal“ spricht sich für Investitionen in die Strecke und stärker motorisierte Dieseltriebwagen (VT628/629) aus.

1997 regt das Verkehrsforum ein „Bürger-Ticket“ (VRN-Verbundnetzkarte) für 60 DM/Monat an, die später als Rhein-Neckar-Ticket realisiert wird.

Frühsummer

1997 Im Bahnhof Meckesheim werden Gleisrückbauten durchgeführt.

Juni 1997 Mit dem Sommerfahrplan wird der Verkehr in die Abendstunden ausgedehnt (21:02 Uhr ab Sinsheim nach Heidelberg, 22:12 zurück).

Mitte 1997 Vom Verkehrsforum 2000 geforderte Anfragen der Gemeinde zu geplanten Spurplanänderungen (Einfahrt von Sinsheim mit 110 km/h auf Gleis 1) lehnt DB Netz als „interne Angelegenheit“ ab. Eine Diskussion über „Meckesheim 21“ (Verlegung der Bahnsteige auf Höhe der Güterhalle) ist nicht möglich. zum Winterfahrplan am 28.09.1997 Einführung schneller Regionalexpress (RE) – Züge Mannheim – Heilbronn über die Elsenztalbahn. Entgegen der ursprünglichen Planung wird Meckesheim RE-Systemhalt. Beim schönen Wetter wird der gegen 11 Uhr von Heidelberg kommende Eröffnungszug durch den Schützenverein mit Böllerschüssen, den Musikverein mit dem Badner-Lied sowie in Vertretung von Bürgermeister Koch durch dessen Stellvertreter Walter Heid und Jürgen Heß vom Verkehrsforum 2000 mit einer kurzen Rede begrüßt. Brezeln und Getränke runden den Empfang ab, bevor der Zug nach Sinsheim weiter fährt. Durch die RE entsteht für Meckesheim von 5:10 Uhr – 9:11 Uhr und 14:20 Uhr bis 19:20 Uhr ein Quasi-Halbstundentakt mit zweistündlicher Lücke. Daneben wird ein Ruftaxi-Angebot nach Spechbach/Waldwimmersbach eingeführt.



30.11.1997 Schließung der Strecke HD-Rangierbahnhof – Abzweigstelle Heidelberg Königsstuhl

**Februar
1998**

Der Raumordnungsverband Rhein-Neckar hält am Bahnhof Meckesheim 60 Stellplätze für erforderlich. Im November parken dort jedoch schon 80 Autos und 2012 waren es 180 Fahrzeuge.

24.05.1998 Auf Anregung des Verkehrsforums 2000 hält die SWEG-Buslinie auch am Gasthaus Ochsen. In den Nachtstunden wird ein Spätbus um 0:22 Uhr ab Sinsheim nach Heidelberg eingeführt. Erstmals wird von der Gemeinde zusammen mit dem Verkehrsforum 2000 ein Ortsfahrplan herausgegeben.

1998 Im erstmals erstellten Nahverkehrsplan des Rhein-Neckar-Kreises wurde eine Schnellbuslinie 1. Ordnung (Stundentakt) nach Wiesloch-Walldorf aufgenommen. Testfahrten kamen aber zu einer ungünstigen Umlaufzeit von 63 Minuten.

**Sommer
1999**

Umfangreiche Gleisumbauten: Die Stumpfgleise 3a und 4a werden entfernt und die Gleise im Westkopf verschwenkt (Gleis 2 auf Richtungsgleis Neckargemünd, Gleis von Neckargemünd auf Gleis 3); nach der Verlagerung der Holzverladung nach Waibstadt, Helmstadt und Aglasterhausen erfolgt der Ausbau

aller Nebengleise im Ostkopf einschließlich des Holzverladegleises und des Anschlussgleises zum Raiffeisen-Lagerhaus; die bisher mit 40 km/h befahrbare Weiche zwischen Gleis 3 und dem Streckengleis Richtung Hoffenheim wird durch eine mit 60 km/h befahrbare Weiche ersetzt

1999/2000 Ab dem Winterfahrplan verkehren die Regionalbahnen sonntags im Stundentakt (vorher nur alle zwei Stunden).

02.11.2000 Das Verkehrsforum 2000 erstellt ein Fahrplankonzept für das Elsenz- und Schwarzbachtal, das erstmals eine Elektrifizierung der Strecke Neckargemünd – Eppingen für ca. 16 Mio. DM (eine Drittel Mio. DM/km) ins Spiel bringt, und schickt dieses an zahlreiche Personen und Institutionen auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene. (aus dem Konzept des Verkehrsforums 2000)

14.11.2000 Bei einer Besprechung im Landratsamt des Rhein-Neckar-Kreises zum Betrieb der Elsenz- und Schwarzbachtalbahn berichtet Landrat Dr. Jürgen Schütz gleich zu Beginn von Überlegungen des Landes, vor der Vergabe einer Verkehrsleistung noch die Elektrifizierung der beiden Strecken zu prüfen. Volkhard Malik vom Verkehrsministerium und Horst Emmerich von der Nahverkehrsgesellschaft gehen von überschlägig ermittelten Kosten



von 30 Mio. DM (ebenfalls eine Drittel Mio. DM/km) aus. (aus einem Vermerk des Landratsamts - Amt 41 - über diese Besprechung)

August 2002 Eine standardisierte Bewertung kommt zu einem Nutzen-Kosten-Quotienten von über 3,7 für eine „Große Stromlösung“ (Elektrifizierung der Strecken Neckargemünd – Aglasterhausen, Meckesheim – Bad Friedrichshall-Jagstfeld und Steinsfurt – Eppingen), wozu Landrat Stefan Dallinger bei der Eröffnung der Schwarzbachtal 2010 erklärt, dass er, auch aus seiner Zeit als Verbandsdirektor der Metropolregion, kein Projekt kenne, das jemals so gut abgeschnitten hat. (aus der Rede von Landrat Dr. Jürgen Schütz, damals Verbandsvorsitzender des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar in der Stadthalle Sinsheim zur Eröffnungsfahrt der S-Bahn Rhein-Neckar im Elsenzthal (S 5) am 12.12.2009)

August 2003 Erneuerung des Streckengleises Neckargemünd - Meckesheim

August 2006 Erneuerung des Streckengleises Meckesheim - Neckargemünd

Dezember 2003

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar stimmt der Modernisierung der

Elsenztal- und Schwarzbachtalbahn zu. (aus der Rede von Landrat Dr. Jürgen Schütz, damals Verbandsvorsitzender des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar in der Stadthalle Sinsheim zur Eröffnungsfahrt der S-Bahn Rhein-Neckar im Elsenzthal (S 5) am 12.12.2009)

14.12.2003 Eröffnung des Haltepunktes Heidelberg Weststadt/Südstadt

14.12.2003 Eröffnung des Haltepunktes Heidelberg Orthopädie

14.12.2003 Eröffnung des Haltepunktes Neckargemünd Altstadt

13.05.2004 Unterzeichnung der Planungsvereinbarung zur Modernisierung der Elsenzthal- und Schwarzbachtalbahn (aus der Rede von Landrat Dr. Jürgen Schütz, damals Verbandsvorsitzender des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar in der Stadthalle Sinsheim zur Eröffnungsfahrt der S-Bahn Rhein-Neckar im Elsenzthal (S 5) am 12.12.2009)

01.01.2006 Das Bahnhofsgebäude und weitere elf Grundstücke mit einer Fläche von 1,3 Hektar gehen aus bisherigem Bahnbesitz in das Eigentum der Gemeinde Meckesheim über, nachdem die Kommune die Liegenschaften für 370.000 Euro erworben hatte.



03.08.-

30.08.2006 Streckensperrung Grombach - Bad Rappenau

Absetzungen sorgt für kontroverse Diskussionen, erfüllt aber den beabsichtigten Zweck, Graffiti zu verhindern.

Mai-Juni und

August 2007 Erneuerung der Strecke Meckesheim - Sinsheim

07.09.2007 Letzter durchgehender Personenzug von Meckesheim nach Hüffenhardt (danach pendelt nur noch jeweils ein Zug zwischen Meckesheim und Aglasterhausen sowie Neckarbischofsheim und Hüffenhardt, wodurch der SWEG-Zugleiter in Waibstadt eingespart wird)

02.11.2006 fernbediente mechanische Anrufschränke BÜ 24f (Streckenkilometer 0,5 Richtung Zuzenhausen) wird abgebaut

Frühsommer

2007 Einstellung des letzten regelmäßigen Güterverkehrs im Elsenzthal (Übergänge vom Rbf Mannheim zur SWEG) und damit verbunden Abbau der Gleise 4 + 6; als einziges Nebengleis verbleibt vorübergehend für Bauzüge im Zuge der Automatisierung und Elektrifizierung das Gleis 8 beim Recyclingbetrieb Wölfer am Bahnübergang „Petersbergstraße“

September

2007 Errichtung des Gebäudes für die Unterzentrale des „Elektronischen Stellwerks Elsenzthal“, von der ab 01.11.2008 das gesamte Netz zwischen Neckargemünd und Neidenstein (später Aglasterhausen), Bad Friedrichshall-Jagstfeld und Eppingen gesteuert werden soll (Bedienung allerdings von der Betriebszentrale in Karlsruhe aus)

August 2007 SWEG stellt aus angeblichem Triebfahrzeugführermangel den Wochenendverkehr Meckesheim – Aglasterhausen auf Busse um

20.09.2007 Unterzeichnung des Bau- und Finanzierungsvertrags zur Modernisierung der Elsenzthal- und Schwarzbachtalbahn. (aus der Rede von Landrat Dr. Jürgen Schütz, damals Verbandsvorsitzender des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar in der Stadthalle Sinsheim zur Eröffnungsfahrt der S-Bahn Rhein-Neckar im Elsenzthal (S 5) am 12.12.2009) Die Maßnahme umfasst 78 km Strecken- und 110 km Gleislänge, die mit einer an mehr als 1.100 Mas-

Sommer

2007 Ein Teil des Meckesheimer Empfangsgebäudes wird für fünf Jahre Vereinsheim für den 1. FC Köln-Fanclub, der sich auch tatkräftig an den Restaurierungsarbeiten beteiligt. Die neue Farbgebung in sattem saphirblau und karminrot mit grünen



ten hängenden Oberleitung versehen werden, Spurplananpassungen, Gleisabsenkungen und Brückenanhebungen. In den 19 Stationen des Streckennetzes werden neue Bahnsteige mit 70 bzw. 140 m Länge errichtet.

Ende Sep. 2007

Bevor die Strecken modernisiert werden und damit ihren historischen Charakter verlieren, übernehmen fünf Dampfloks, eine historische Diesellok und ein Schienenbus fünf Tage lang über 100 Fahrten des planmäßigen Verkehrs. Die vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar und überwiegend vielen Eisenbahnfreunden mit bis zu 200 € pro Person finanzierte Plandampf-Veranstaltung „Über’n Buckel“ zieht zahlreiche Einwohner an und wird zu einem großen Ereignis.

04.08.2008 offizieller Spatenstich in Sinsheim für die Mastgründung zur Elektrifizierung (aus der Rede von Landrat Dr. Jürgen Schütz, damals Verbandsvorsitzender des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar in der Stadthalle Sinsheim zur Eröffnungsfahrt der S-Bahn Rhein-Neckar im Elsenzthal (S 5) am 12.12.2009)

26.08.2008 Drei ortsfremde Mädchen, die an einer Zeltmission des Christlichen Missionswerks Zion e.V. auf dem Wiesengelände zwischen B 45 und Elsenz teilnehmen, umgehen die geschlossenen Schranken

beim Bahnübergang „Zuzenhäuser Straße“. Die mit 12 Jahren Älteste zögert, springt den beiden anderen dann doch hinterher, schafft es aber nicht mehr vor dem von Zuzenhausen um die Kurve kommenden Zug. Sie wird überrollt und verstirbt an Ort und Stelle. Der Lokführer verkraftet das Ereignis nicht und wird dienstunfähig.

01.11.2008 Das Elektronische Stellwerk (EStw) Elsenzthal (Unterzentrale in Meckesheim, Bedienung aus der Betriebszentrale in Karlsruhe, ausgelagerte Stellrechner in Sinsheim, Grombach und Bad Rappenaun) nimmt seinen Betrieb auf. Vorübergehend müssen noch Bahnübergänge durch Posten gesichert oder von örtlichem Personal überwacht werden.

05.11.2008 Der Bau des Unterwerks Meckesheim an der Straßenbrücke vom Industriegebiet zur B 45 beginnt, in dem zukünftig der Strom aus der darüber hinweg führenden 100 kV-Bahnstromleitung auf die für die Oberleitungen des Streckennetzes Neckargemünd – Meckesheim – Aglasterhausen/Bad Friedrichshall-Jagstfeld/Stebach (vor Eppingen) benötigten 15 kV transformiert wird.

14.12.2008 Der Bahnhof „Heidelberg Karlstor“ wird in „Heidelberg Altstadt“ umbenannt. (aus: <http://www.lothar-brill.de/inhalt/tunnelportale/4110.html>)



03.02.2009 Die bisher vom Stellwerk 1 in Meckesheim fernüberwachten Bahnübergänge in Reilsheim und Mauer werden in das EStw integriert. Das Stellwerk 1 ist ab diesem Tag nicht mehr besetzt (die Bedienung der Schiebeschranke zwischen Gleis 1 und 2 sowie die Durchsagen für Bammental bis Sinsheim Museum/Arena erfolgen aus dem Stellwerk 2).

Pfingsten

2009 In einer zweiwöchigen Betriebsunterbrechung wird das Gleis 3 im Bahnhof Meckesheim um 1,50 m Richtung Industriestraße verlegt und ein neuer, 76 cm hoher Bahnsteig errichtet.

31.07.2009 Der Pachtvertrag der SWEG für die DB-Strecke Meckesheim – Aglasterhausen endet. Um 19.49 Uhr fährt letztmals ein Triebwagen der Baureihe NE81 von Meckesheim nach Aglasterhausen. Ab dem folgenden Tag fahren bis zum 11.06.2010 nur noch Busse, während die Strecke für die S-Bahn ertüchtigt wird.

10.10.2009 Erstmals wird die Oberleitung im Elsenzthal unter Strom gesetzt.

06.11.2009 Unbemerkt von der Öffentlichkeit fährt der erste Zug mit einer Elektrolokomotive durch das Elsenzthal.

07.11.2009 Mit einem Elektrotriebwagen der BR 425 wird geladenen Gästen der Baufortschritt im Elsenzthal gezeigt.

12.12.2009 Eröffnungsfahrt der S-Bahn Rhein-Neckar im Elsenzthal (S 5)

13.12.2009 Die „S5“ der S-Bahn RheinNeckar nimmt ihren Betrieb zwischen Heidelberg Hbf und Eppingen auf. Am Eröffnungstag verkehrt ergänzend ein historischer Elektrotriebwagen der Baureihe ET25. Fortan gibt es werktags einen Halbstundentakt, ergänzt wie bisher um einen zweistündlichen Regionalexpress Mannheim – Heilbronn. Da DB Regio Rhein-Neckar nicht genügend ET 425 hat, sind in den Anfangsjahren auch noch VT 628 und mit Elektrolokomotiven bespannte Wagenzüge im Einsatz.

28.05.2010 Erstmals befährt ein Zug der DB Regio Rhein-Neckar die Schwarzbachtalbahn. Noch ist es ein Dieseltriebwagen der Baureihe VT 628. Ein Videofilm von Jürgen Heß zeigt die Sicht aus dem Führerstand.

03.06.2010 Am Bahnhof Meckesheim ist erstmals die ca. 5 Millionen Euro teure Reisendenunterführung einseitig begehbar. Gleichzeitig wird der letzte von ehemals vier schienengleichen Zugängen zum Mittelbahnsteig entfernt, um die noch fehlenden Meter der höheren Bahnsteige fertigstellen zu können. Der die motorbetriebene Schiebeschranke des Bahnsteigzugangs bedienende Mitarbeiter verlässt als letzter Betriebsbeamter das Elsenzthal



zwischen Neckargemünd, Aglasterhausen, Bad Friedrichshall-Jagstfeld und Eppingen. Zehn Tage später verbindet die Unterführung kreuzungsfrei die Wohngebiete beiderseits der Bahnlinie.

12.06.2010 Mit halbjähriger Verzögerung werden die Modernisierungsarbeiten auf der Schwarzbachtalbahn abgeschlossen. Der Eröffnungszug mit den geladenen Gästen wird an jeder Station begeistert empfangen. Die Bevölkerung nimmt an der Inbetriebnahme so großen Anteil, dass die stündlich geplanten Schnupperfahrten so voll sind, dass DB Regio kurzfristig ein zweites Fahrzeug aus dem Betriebswerk in Ludwigshafen kommen lässt und auf einen Halbstundentakt verdichtet.

13.06.2010 Im Schwarzbachtal nimmt die Linie „S51“ ihren Betrieb auf. In Neckarbischofsheim Nord startet ab diesem Tag bis 17.10.2010 jeden Sonntag vier Mal ein historischer Uerdinger Schienenbus der Baureihe 798 (Baujahr 1956) mit einem Steuerwagen VS 998 (Baujahr 1959) zu einer Fahrt auf der SWEG-Strecke im Krebsbachtal nach Hüffenhardt, um diese Strecke vor der Stilllegung zu retten. In der ersten Saison wird eine Fahrt von durchschnittlich 27 Reisenden genutzt, so dass schon vor Saisonende für 2011 ein erweiterter Betrieb beschlossen wird.

12.12.2010 DB Regio Rhein-Neckar mietet im Privathaus Bahnhofstraße 32 einen Pausenraum für die Triebfahrzeugführer an, die nun teilweise in Meckesheim Pause haben.

Juni 2011 Der Haltepunkt Sinsheim Museum ist nun zweigleisig mit 210 m bzw. 228 m langen Bahnsteigen, um den Fußballfanverkehr der Rhein-Neckar-Arena abwickeln zu können. Deshalb erfolgte auch eine Namensergänzung zu Sinsheim Museum/Arena. Die Bahnsteige sind über einen neuen Zugangsweg und eine breite Unterführung erreichbar. Betrieblich ist die neue Haltestelle ein Teil des Bahnhofs Steinsfurt, wo auf der Trasse des ehemaligen Gleises 3 bis zum Bahnübergang ein Abstellgleis für Fußballsonderzüge angelegt wurde.

**12/13.
06.2011**

In Neckargemünd, Meckesheim, Sinsheim Hbf und Sinsheim Museum/Arena gehen Fahrgastinformationsanlagen (FIA/Zugzielanzeiger auf allen Bahnsteigen) in Betrieb. ca. Mai bis August 2012 Die Zufahrtsrampen zum Bahnübergang Petersbergstraße werden so verbreitert, dass zwei Lastkraftwagen aneinander vorbei kommen.

15.12.2012 Nach teilweisem Einbruch einer Stützmauer im Steilhang bei Bad Wimpfen wird der Streckenabschnitt Bad Rappe-



nau – Bad Friedrichshall-Jagstfeld für drei Monate gesperrt.

2012/2013 Das Meckesheimer Bahnhofsgebäude wird in eine Kinderkrippe für vier Gruppen umgebaut und um einen modernen Anbau erweitert.

Herbst 2013 Während der Sanierung der Neckartalbahn werden die zweistündlichen Regionalexpresszüge Mannheim – Eberbach – Heilbronn über das Elsenzthal umgeleitet, können aber aus Fahrzeitgründen nicht in Meckesheim halten.

25.11.2013 Die Kinderkrippe nimmt ihren Betrieb im rundum sanierten ehemaligen Empfangsgebäude („Bahnhof“). Die zunächst drei Gruppen heißen „Jim Knopf“, „Emma“ und „Lukas“. Die offizielle Einweihung folgt am 30.11.2013.

30.11.2013 Der S-Bahn-Elektrotriebwagen ET 425 216 wird auf den Namen „Meckesheim“ getauft.

30.11.2013 Der Öffentlichkeit wird aus der Schriftenreihe zur Meckesheimer Ortsgeschichte der Band No.5 <Rückblick auf 150 Jahre Eisenbahn in Meckesheim> präsentiert.

Wesentliche Quellen:

- Erinnerungen der ehemaligen Eisenbahnbediensteten Herbert Hoffmann, 69256 Mauer, Waldemar Rostock (+), 74909 Meckesheim und Theo Herrmann, , 74909 Meckesheim
- Informationen von Alfred Volk, ehemaliger Bahnhofsvorsteher von Neckargemünd und Heidelberg Hbf
- Ergänzungen von Siegbert Luksch, 74909 Meckesheim und Jürgen Heß, 74909 Meckesheim, Fahrplanexperte und Koordinator der Bürgerinitiative „Verkehrsforum 2000“, Fahrgastbeirat bei der S-Bahn RheinNeckar und Bahnhofspate für den Knoten Meckesheim
- „Eisenbahnen zwischen Neckar, Tauber und Main“, von Hans-Wolfgang Scharf, erschienen im Eisenbahnkurier-Verlag
- „Die Eisenbahn im Kraichgau“, von Hans-Wolfgang Scharf, erschienen im Eisenbahnkurier-Verlag