



1 Vorgeschichte

von Jürgen Heß

Große Teile dieses Kapitels wurden mit freundlicher Genehmigung des Stadtarchivs Heilbronn übernommen aus Christhard Schrenk: Mit dem Dampfross vom Neckar zum Kocher. 125 Jahre Eisenbahnlinie Heilbronn – Schwäbisch Hall. Heilbronn 1987 (Kleine Schriftenreihe des Archivs der Stadt Heilbronn 18)



¹ Der "Topographische Atlas über das Grossherzogthum Baden", erstellt von 1838-1849 und abrufbar z.B. unter http://greif.uni-greifswald.de/geogreif/?map=overview&coll_id=88, zeigt hierzu interessante Karten. Die Legende findet man unter T (Titel), Meckesheim auf dem Blatt Sinsheim.



Verkehrsverhältnisse in der Zeit vor der Eisenbahn¹

Bis ins 18. Jahrhundert hinein gab es nur wenige namhafte Verkehrswege. Meist waren es Flüsse oder die von den Römern für schnelle Truppenbewegungen angelegten gepflasterten Straßen, die dann auch für den Handel genutzt wurden. Die meisten Orte allerdings waren nur über Fuß- oder kaum befestigte **Wald- und Feldwege** zu erreichen. Der Gebrauch mit Fuhrwerken war darüber hinaus teilweise mühsam, weil die Wege wegen der oft versumpften Täler über die Hügel oder zumindest an den Hängen entlang verliefen. So führte beispielsweise die Verbindung von Meckesheim nach Eschelbronn über den „Steinigen Weg“ (heute: Spechbacher Weg) und vor dem heutigen Buchenhof rechts ab Richtung Eschelbronn. Davon zeugt noch heute der Gewannname „Eschelbronner Weg“. Am Waldrand vor der Maschinenfabrik Ernst erreichte man wieder das Tal. Erst mit dem Bau der Eisenbahn wurde der Schwarzbach begradigt und die heutige Gemeindeverbindungsstraße am Hundeplatz vorbei angelegt.

In unserem Raum erkannte **Kurfürst Carl Theodor**, dass die Förderung des Verkehrs als Grundlage des Handels und der Wirtschaft sinnvoll war. Zu seiner Regierungszeit (1742-1799) kamen dafür zwei Möglichkeiten in Betracht: die Land- und Wasserstraßen.

Für große Güter bzw. Massenwaren besaßen die Wasserwege eindeutige Vorteile. Der Transport zu Wasser ging relativ bequem vor sich und wurde nur bei extremen Witterungsverhältnissen beeinträchtigt. Das Überwinden von Steigungen bereitete jedoch Schwierigkeiten. Darin war die Straße überlegen, denn sie konnte im Prinzip alle Orte miteinander verbinden. Deshalb ließ Carl Theodor so ge-

nannte Chausseen anlegen, u.a. ab 1765 auch die Chaussee von Mannheim und Heidelberg über Neckargemünd und Wiesenbach nach Aglasterhausen – Mosbach. In Wiesenbach schloss sich daran ab **1780** eine **Chaussee nach Meckesheim** und weiter Richtung Sinsheim an. Im Zuge dieses Ausbaus wurde in Meckesheim eine steinerne Brücke errichtet, auf der heute noch ein 1782 errichtetes Denkmal an den Bau unter Carl Theodor erinnert. Die kurpfälzische Chaussee ging später in die „Badische Staatsstraße“ Nr. 3 auf, die von Mannheim und Heidelberg über Wiesenbach nach Meckesheim und weiter nach Sinsheim – Heilbronn verlief. Diese Infrastrukturmaßnahme war wahrscheinlich Voraussetzung dafür, dass (vermutlich mit der Errichtung des Großherzogtums Badens ab 1803/10) die jeden Montag und Mittwoch bestehende Fernpostverbindungen für die Brief- und Personenbeförderung von Stuttgart über Heilbronn – Füllfeld – Sinsheim nach Heidelberg – Mannheim – Weinheim – Frankfurt und weiter nach Köln nicht mehr über Wiesloch verlief, sondern durch das untere Elsenzthal. Aus dem Jahr 1845 ist überliefert, dass es täglich eine „Omnibus“-Verbindung (vierspännige Pferdekutsche) gab, die von Heidelberg kommend vor 11 Uhr in Sinsheim ankam und um 15 Uhr zurück fuhr. Mit Ausnahme des Straßenabschnitts durch Neckargemünd, das Wiesenbacher Tal und den „Postbuckel“ in Wiesenbach, der durch die Straße von Neckargemünd entlang der Bahnlinie direkt zum Krähenberg ersetzt wurde, ist die „Badische Staatsstraße“ Nr. 3 heute in die Bundesstraßen 37, 45 und 39 aufgegangen.

Die Anfänge der Eisenbahn

Ab 1825 wurde in den deutschen Ländern und damit auch in Baden bekannt, dass in England ein neues Verkehrs- und Transportmittel eingesetzt wurde: die Eisenbahn. Sie verband ab dem 27. September 1825 die im nordenglischen Kohlebezirk gelegene Stadt



Darlington mit dem Verladehafen Stockton. In der Geburtsstunde der Eisenbahn konnte niemand ahnen dass die Eisenbahn innerhalb weniger Jahrzehnte durch eine Revolutionierung der transporttechnischen Möglichkeiten **alle Bereiche des täglichen Lebens** beeinflussen oder sogar umgestalten würde.

Wie bei allen Ideen liegt - zumindest rückblickend betrachtet - der entscheidende Gedanke auch im Falle der Eisenbahn eigentlich nahe: Man nehme eine Dampfmaschine, setze sie auf Räder und lasse dieses Gerät auf Schienen fahren. Dampfmaschinen und Schienen waren bereits erfunden. Das **Geniale** der Idee lag in der Kombination.

Schon in der Antike sind künstlich in Stein gehauene Spurrillen bezeugt, in welchen die Wagen wesentlich leichter zu lenken waren als auf den Pflastersteinstraßen. Das Anlegen solcher Rillen war jedoch sehr aufwändig und blieb deshalb die Ausnahme. Die Idee der Schienen scheint erst Mitte des 16. Jahrhunderts weiterentwickelt worden zu sein. Kleine Bahnen mit Schienen und Wagen aus Holz beschreibt Georgius Agricola in seinem im 16. Jahrhundert geschriebenen Werk über das Berg- und Hüttenwesen. Obwohl die **Holzschienen** stark dem Verschleiß unterlagen, entstand erst über 200 Jahre später die Idee der Eisenschienen. Schon wesentlich früher war die menschliche Zugkraft möglichst durch Pferdemuskeln ersetzt worden. Als die kleinen Transportwagen und die herkömmlichen Postkutschen einen schienengerechten Untersatz erhalten hatten, war die Pferdeisenbahn geboren.

Etwa gleichzeitig mit der Entstehung der Metallschienen konstruierte James Watt eine für viele Anwen-

dungen brauchbare Dampfmaschine, die er bis 1781 perfektioniert hatte. Die Dampfkraft ermöglichte die industrielle Revolution, weil sie im Gegensatz zur zuvor unersetzbaren natürlichen Wasserkraft grundsätzlich an jedem Ort zur Verfügung stehen und universell eingesetzt werden konnte.

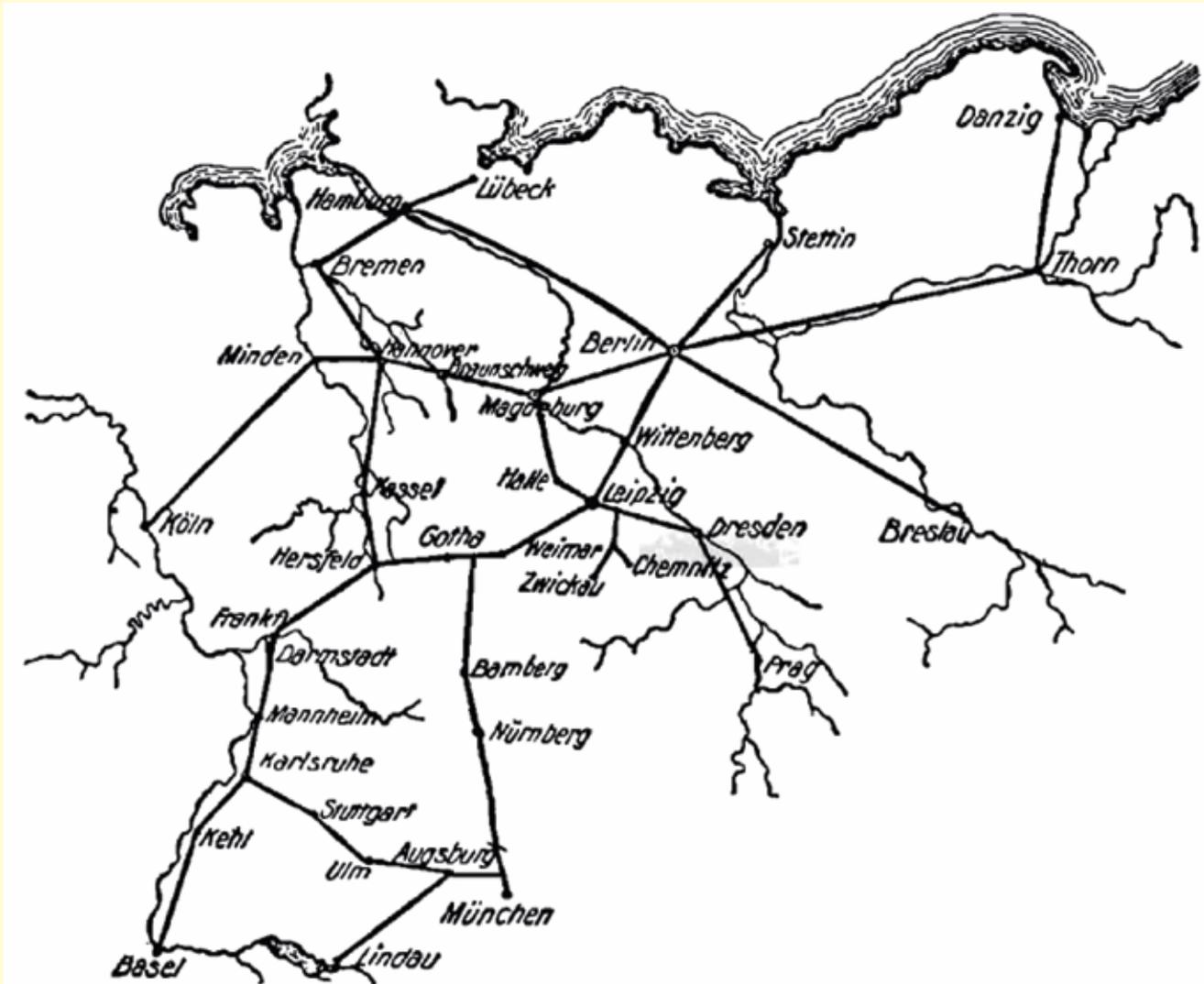
Die revolutionäre Idee, die zur Erfindung der Eisenbahn führte, bestand nun darin, die Muskelkraft der Pferde durch eine **fahrbare Dampfmaschine** zu ersetzen, also die Pferdeisenbahn zur Dampfeisenbahn umzugestalten.

Nachdem sich ab 1813 die ersten solcher fahrbaren Dampfmaschinen des Engländers William Hedley in der Wylam-Zeche bewährten, baute George Stephenson eine Eisenbahnstrecke von Stockton nach Darlington. Obwohl Stephenson nicht der Erfinder der Dampflokomotive war, verdient er durch den Bau der ersten öffentlichen Strecke die Bezeichnung „Eisenbahnpionier“. Seine „Locomotion No. 1“, die ab **1825** auf der Strecke von Stockton nach Darlington zum Einsatz kam, zog 34 (nach anderen Angaben 36) Wagen. Sie bewegte 450 Personen und 90 Tonnen Material mit einer zeitweiligen Spitzengeschwindigkeit von 19 Kilometern pro Stunde. Bei den fünf Steigungsstrecken zwischen Stockton und Darlington musste die Zugkraft der Locomotion durch Seilzüge mit ortsfesten Dampfmaschinen verstärkt werden. Bei dieser ersten Dampfeisenbahn wirkten also stationäre und fahrbare Dampfmaschinen zusammen. Die erste Eisenbahnlinie, die an den Steigungsstrecken ohne Seilantrieb auskam, wurde auch vom Eisenbahnpionier Stephenson konstruiert. Sie führte von Liverpool nach Manchester und wurde am 15. September 1830 der Öffentlichkeit übergeben.



Die Dampfeisenbahn fand jedoch keineswegs überall Freunde. Im Gegenteil – weite Bevölkerungsschichten lehnten sie ab. Gründe fanden sich viele: Die stationäre Dampfmaschine hatte unzähligen Handwerkern

den Broterwerb weggenommen – die fahrbare Dampfmaschine drohte nun z.B. auch Fuhrleute und Binnenschiffer zu ruinieren. Mit ihnen bangten die Schmiede, Sattler, Gastwirte und alle anderen, die vom Straßen-



Friedrich Lists Entwurf für ein deutsches Eisenbahnnetz (1833)



verkehr lebten, um ihre Existenz. Güter- und Waldbesitzer fürchteten, dass Wald und Feld entlang der Bahn durch das feuerspeiende Ungetüm in Brand gesteckt würden. In einem häufig zitierten medizinischen Gutachten hieß es: „Die schnelle Bewegung muss bei den Reisenden unfehlbar eine **Gehirnkrankheit**, eine besondere Art des Delirium furiosum, erzeugen. Wollen aber dennoch Reisende dieser grässlichen Gefahr trotzen, so muss der Staat wenigstens die Zuschauer schützen, denn sonst verfallen diese beim Anblick des schnell dahinfahrenden Dampfwagens genau derselben Gehirnkrankheit. Es ist daher notwendig, die Bahnstrecke auf beiden Seiten mit einem hohen, dichten Bretterzaun einzufassen.“ Auch wenn - wie heute allgemein angenommen - dieses Gutachten widerlegt ist, so schildert es doch eine in der Bevölkerung weitverbreitete Grundstimmung.

Das Misstrauen gegenüber der Eisenbahn äußerte sich oft in Form von Feindschaft gegenüber den Vermessungstechnikern und Bauleuten der Eisenbahn. Viele Menschen fürchteten sich auch vor dem Dampfross aus Eisen. Deshalb erfreute sich die Pferdeeisenbahn bei der Personenbeförderung noch einige Zeit größerer Beliebtheit als ihre mit Dampf betriebene Schwester. Auf der Strecke zwischen Stockton und Darlington durften deshalb auch privat betriebene Pferdeeisenbahnen verkehren. Der eigentliche **Durchbruch** gelang der Dampf- gegenüber der Pferdeeisenbahn, als die Dampfzüge deutlich schneller fahren und wesentlich mehr Lasten befördern konnten als die Pferdebahnen.

Erste Ansätze in den deutschen Ländern

Die ersten positiven Nachrichten aus England verbreite-

ten sich schnell. Trotz aller Mängel und berechtigten Kritik sagten immer mehr Zeitgenossen der Eisenbahn eine gewisse Zukunft voraus. Freilich war dabei noch nicht an ein weltumspannendes und vernetztes System von Schienensträngen gedacht, sondern eher an die **Verbindung jeweils zweier Punkte** zum Transport bzw. Austausch von Waren und zur Beförderung von Personen zwischen diesen beiden Punkten. Bald traten jedoch auch weitblickende Denker auf den Plan, die im Geiste schon großflächige Eisenbahnnetze knüpften. Einer dieser Männer war der aus Reutlingen stammende Friedrich List, der bereits 1833, also noch bevor überhaupt der erste Zug in Deutschland fuhr, den **Entwurf eines Eisenbahnnetzes** vorlegte, das alle wichtigen deutschen Städte ohne Rücksicht auf die damals noch zwischen den einzelnen Königreichen, Großherzog- und Fürstentümern vorhandenen innerdeutschen Grenzen miteinander verbinden sollte.

List hatte sehr deutlich erkannt, dass das neue Verkehrsmittel nicht nur ungemein große wirtschaftliche Vorteile bot, sondern gerade in Deutschland auch mit-helfen könnte, die Kleinstaaterei zu überwinden. Dass mancher deutsche Souverän dies ebenfalls erkannt hatte und, um den dauerhaften Bestand seiner Herrschaft fürchtend, die Neuerung nach Kräften zu bremsen suchte, sei nur am Rande erwähnt. So erklärte beispielsweise König Ernst August von Hannover:

„**Ich will keine Eisenbahn** in meinem Lande, ich will nicht, dass jeder Schuster und Schneider so rasch reisen kann wie ich.“ Wenig weitsichtig zeigte sich auch König Friedrich Wilhelm III. von Preußen: „Die Ruhe und Gemütlichkeit leiden darunter. Kann mir keine große Glückseligkeit vorstellen, ob man einige Stunden früher in Potsdam ankommt oder nicht.“



Vielleicht schritt die Entwicklung in der Realität deshalb wesentlich langsamer voran, als es sich List gewünscht hatte. Am 30. November 1846 beendete er wegen der scheinbaren Erfolglosigkeit seiner Bemühungen zweifelt sein Leben. Nur wenige Jahre später aber waren alle von ihm vorgeschlagenen Linien gebaut.

Der Weg dorthin erwies sich jedoch, zumindest am Anfang, als sehr steinig. Nach der Eröffnung von Eisenbahnlinien in Österreich, Frankreich, den USA und Belgien fuhr ab dem **7. Dezember 1835** als erste Eisenbahn in den deutschen Ländern die Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Nachdem die Bahnlinie zunächst ausschließlich der Personenbeförderung diente, begann sieben Monate später der Güterverkehr mit zwei Fässchen Bier einer Nürnberger Brauerei als erstem Frachtgut.

Die berühmte **Adler-Lokomotive**, noch aus England importiert, mit den angehängten offenen Wagen, die zumindest teilweise den Postkutschen nachempfunden waren, wirkte auf die Zeitgenossen sensationell. Allerorten brach ein Eisenbahnfieber aus.

Württemberg

Am 30. Dezember 1835 konstituierte sich in Heilbronn ein Eisenbahnkomitee, dem es in Verhandlungen mit der Stuttgarter und der Ulmer Eisenbahngesellschaft gelang, die Strecke nach Heilbronn in diejenige Eisenbahnlinie aufzunehmen, welche „den Rhein mit der Donau durch eine Eisenbahn verbinden solle“. Damit zeichnete sich eine bedeutsame überregionale **Verbindung zwischen Heilbronn und Mannheim** ab, das am größten europäischen Handelsweg durch die deutschen Länder liegt, der Route Rotterdam – Köln – Mainz – Mannheim und

von dort auf verschiedenen Wegen nach Genua, Venedig und Triest. In einer zweiten Verhandlungsrunde schlossen sich am 15. Mai 1836 die Ulmer und die Stuttgarter Interessenvertreter zur „Württembergischen Eisenbahngesellschaft“ zusammen und warben von da an gemeinsam für den Bau des neuen Verkehrsmittels entlang der geplanten Linie. Tatsächlich entschlossen sich sehr viele Interessenten zur Investition. Insgesamt zeichneten die **Bürger** Aktien im Wert von 9,5 Millionen Gulden. Der württembergische König schenkte den Planungen zwar seine Aufmerksamkeit, erteilte jedoch keine Baugenehmigung. Ernüchtert lösten 1838 die Geldgeber die Württembergische Eisenbahngesellschaft auf. Auch viele andere lokale oder regionale Eisenbahngesellschaften stellten bei der württembergischen Regierung Anträge zum Bau von Eisenbahnen. Obwohl die Regierung zu diesem Zeitpunkt noch über keine konkreten Pläne für den Eisenbahnbau verfügte, lehnte sie alle Anträge ab. Die hohen Stellen hatten erkannt, dass die **Eisenbahnen ein wichtiges Instrument** zur Zusammenklammerung des Staates werden könnten. Deshalb sollte das Eisenbahnwesen - wenn überhaupt - nur unter staatlicher Regie aufgebaut und betrieben werden. Regionale, lokale oder private Eisenbahnen hätten zumindest auf den Hauptverkehrsachsen diese Pläne gestört.

Baden

Im Großherzogtum Baden erfuhr man 1837, dass jenseits des Rheins eine Bahn von Straßburg nach Basel geplant wurde. Sehr schnell erkannte man, dass damit der gesamte **Nord-Süd-Verkehr** auf die linke Rheinseite abzuwandern drohte und Baden das Nachsehen hätte. Während der badische Staatsrat C.F. Nebenius, der sich später große Verdienste um den badischen Eisenbahnbau erwarb, noch 1833 auf einen Vorschlag des



Mannheimer Kommerzienrats Newhouse an Großherzog Leopold zum Bau einer Eisenbahnlinie von Mannheim nach Basel und weiter an den Bodensee meinte: „Die Anlegung einer Eisenbahn gehört nicht zu den dringenden Bedürfnissen in unserem Lande.“, wachten die Verantwortlichen jetzt auf und machten sprichwörtlich „Dampf“: Schon im Februar 1838 wurden auf Veranlassung von Innenminister Winter beide Kammern zu einem außerordentlichen Landtag („Eisenbahnlandtag“) einberufen, der einem Eisenbahngesetz zustimmte, das Großherzog Leopold am 29. März verordnete. Als wichtigsten Punkt sah es den Bau einer Bahnlinie von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe und Freiburg zur schweizerischen Grenze auf Staatskosten vor. Der Fahrdamm sollte bereits für eine zweigleisige Strecke angelegt, aber zunächst grundsätzlich nur ein Gleis errichtet werden. Bereits am 14. April 1838 wurde eine „Eisenbahn-Baudirektion“ gebildet und am 12. September 1840 wurde (ohne Feierlichkeiten) mit dem Abschnitt **Mannheim – Heidelberg das erste Teilstück der „Badischen Hauptbahn“** eröffnet, auf dem zunächst täglich vier Personenzüge je Richtung verkehrten. Im Heft „Moderne Zeiten“ aus der Reihe „Sinsheimer Hefte“ wird dazu ein an Heiligabend 1840 erlassenes, aus heutiger Sicht amüsantes „Reglement“ der für den Betrieb der Eisenbahnen zunächst zuständigen Großherzoglichen Oberpostdirektion abgedruckt:

*„Fünfzehn Minuten vor jeder Abfahrt wird das erste Zeichen mit der Glocke gegeben. Fünf Minuten vor derselben wird das letzte Zeichen gegeben. Die Reisenden müssen sich daher vor dieser Zeit am Einsteigeplatz einfinden. **Das Herumgehen im Bahnhof ist nicht erlaubt**, von den Maschinen und Fuhrgleisen ist sich fernzuhalten. Dem Kondukteur ist das Billet zu behändigen, und nur er wird dem Reisenden seinen Platz anweisen. Sobald das Abfahrtszeichen gegeben*

*worden oder der Zug sich einmal in Bewegung gesetzt hat, ist den Reisenden das Einsteigen oder Klettern in oder auf die Wägen unter keinen Umständen gestattet, da dies immerhin mit Lebensgefahr verbunden ist. Nur die Kondukteure dürfen die Wagentüren verschließen und öffnen. **Die Reisenden haben sich auf ihren Sitzen ruhig zu verhalten**, sie dürfen nicht auf die Bänke stehen noch sich über die Seiten des Wagens hinausbeugen oder gegen die Tür anlehnen. Tabakrauchen ist in den Wägen nicht erlaubt. Personen, welche sich unanständig betragen, werden bei fruchtlosen Ermahnungen ohne weiteres auf der Bahn **ausgesetzt**. Bei Ankunft dürfen die Reisenden erst dann die Wägen verlassen, wenn der Zug ganz stille steht. Sie haben sich nicht länger in der Halle zu verweilen, als zur Abnahme ihres Gepäcks nötig ist; andere haben sich sogleich zu entfernen.“*

Im gleichen Heft findet sich folgende Aufstellung: *Die ersten von der badischen Staatsbahn eingesetzten Lokomotiven „Loewe“ und „Greif“ kamen aus **England**. Bereits im Juni 1841 folgten ebenfalls aus England „die Heidelberg“ und „die Mannheim“. Der badischen Bahn standen neben den Lokomotiven am Ende des ersten vollen Betriebsjahres „4 Wagen I. Klasse, 12 Wagen II. Klasse, 17 Wagen III. Klasse, 2 Gepäckwagen, 6 Pritschenwagen, 1 bedeckter Güterwagen und 1 Viehtransportwagen“ zur Verfügung. Im Jahresbericht 1841 hieß es: „Ein Mangel an nöthigem Transportmaterial machten während der ersten Zeit eine für die Frequenz nachteilige Beschränkung des Fahrdienstes nothwendig.“*

Bereits 1842 wurden in Karlsruhe von Kessler – dem bedeutendsten badischen Lokomotivbauer – die nachgebauten Lokomotiven „Badenia“ und „Carlsruhe“ übernommen. Bis 1882 trugen alle badischen Lokomotiven einen **Namen** zusätzlich zur eigentlichen Gattungsbezeichnung.



Namen für Lokomotiven und Züge

Erste Ansätze in den deutschen Ländern

Weitläufig mit **Meckesheim** verbunden ist die Abschaffung der Namen für die badischen Lokomotiven. Als 1868 die Strecke nach Rapp nau in Betrieb genommen wurde, wurde der Eröffnungszug von der KNIEBIS gezogen, einer für die steigungsreichen Strecken im Odenwald und Schwarzwald gebauten Personenzuglokomotive der badischen Gattung Xc. Am 03.09.1882 verunglückte die KNIEBIS dann mit einem **Ausflugs-sonderzug** bei Hugstetten auf der Strecke Freiburg (Breisgau) - Colmar (jetzt nur noch Breisach). Als Unglücksursache wurde eine vermutliche Geschwindigkeit von 72 km/h ermittelt, obwohl für den Sonderzug nur 40 km/h erlaubt gewesen waren. Dazu kam, dass die Bremserhäuschen unzureichend besetzt waren und der Zug deshalb kaum gebremst wurde. Die **28 Wagen** schoben sich teilweise ineinander, verkeilten sich und zersplitterten. Nur drei Wagen blieben auf den Gleisen stehen. Es war das erste große und bis zum 21.12.1939 das schwerste Eisenbahnunglück in Deutschland. Der mit ca. 1.200 Personen besetzte Zug geriet auf der Gefällstrecke außer Kontrolle und entgleiste. Über die Anzahl der Toten und Verletzten gibt es widersprüchliche Angaben. Einige Quellen sprechen von 63, 64 oder mindestens 65 Toten und mehr als 200 Schwerverletzten, andere von 52 sofort Getöteten und ca. 100 Schwerverletzten, von denen in den folgenden Tagen 20-30 starben. Die Lok fuhr nach der Entgleisung ca. 40 m auf dem Bahndamm weiter und blieb abseits in einem sumpfigen Wiesengelände nahezu unbeschädigt liegen. Deshalb wurde sie auch wieder **instandgesetzt**. Obwohl die Ursache für das Zugunglück mit Bestimmtheit nicht in der Bauart der Lokomotive lag, wollte mit der reparierten KNIEBIS später niemand mehr fahren. Auch die Bahnverwaltungen im Elsass und der

Schweiz wollten die KNIEBIS nicht mehr auf ihr Gebiet fahren lassen, um unliebsame Eindrücke bei den Fahrgästen zu vermeiden. Aus diesem Grund entfernte die Großherzoglich-badische Staatsbahn an allen Lokomotiven die Namen. Neue Lokomotiven erhielten keine Namen mehr. Seit 2002 werden Triebzüge „getauft“ und zwar im Rahmen von Städtepartnerschaften auf deren Namen. Neben ICE-Triebzügen tauft auch die S-Bahn RheinNeckar Triebzüge der Baureihe ET 425.2. Als 16. Fahrzeug wurde am 30.11.2013 der ET 425.216 auf den Namen **„Meckesheim“** getauft. Vor der Benennung der Triebzüge hatten Fernverkehrszüge neben ihrer Zugnummer einen Namen erhalten. Diese Benennung wurde ebenfalls nach einem schweren Zugunglück aufgegeben. Am 03.06.1998 entgleiste der ICE „Wilhelm Conrad Röntgen“ auf der Bahnstrecke Hannover – Hamburg bei Eschede. Bei diesem bislang schwersten Zugunglück in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland sowie aller Hochgeschwindigkeitszüge weltweit starben 101 Menschen. Weitere 88 Personen wurden schwer verletzt.

Mit ein Grund für das Eisenbahnunglück bei Hugstetten dürfte gewesen sein, dass in den 28 Wagen des Ausflugszuges nur sieben Bremser mitfuhren, die zudem nicht auf ihren Posten waren. So wurde nur die Lokomotive gebremst, während die Waggons ungebremst blieben und die KNIEBIS vor sich herschoben. Diese Tatsache trug sicherlich auch zur Änderung der Bremsen bei. Dazu fanden am 12. und 13. April 1886 auf der Strecke **Meckesheim – Neckarelz** unter dem Beisein von Vertretern vieler Bahnverwaltungen aus den deutschen Ländern, der Schweiz und Österreichs Bremsversuche statt, aufgrund derer dann die bis dahin auf den einzelnen Wagen notwendigen Bremser durch eine im ganzen Zug wirkende Druckluftbremse ersetzt wurden.



Die Aufstellung aus dem Jahr 1841 ist in mehrfacher Hinsicht interessant:

Zunächst einmal zeigt sie, dass die Eisenbahn schon damals und wie auch heute wieder vorwiegend dem **Personenverkehr** diente und weniger dem Güterverkehr. Nur um die Jahrhundertwende war dies anders. Als Besonderheit kann die Unterscheidung der Personenwagen nur in drei Klassen genannt werden. Dies gab es sonst nur noch in Bayern, während alle anderen großen deutschen Bahnen auch eine IV. Klasse, die so genannte „**Stehklasse**“ anboten. Diese war alles andere als bequem. Man muss sich die Wagen IV. Klasse wie überdachte Güterwagen vorstellen, die anfangs nur an den Wagenwänden hochklappbare hölzerne Sitzbänke hatten. Die Reisenden brachten sich ihre Sitzkissen selbst mit oder mieteten für eine Reichsmark welche an den Bahnsteigen, die sie am Zielbahnhof wieder abgaben. Die IV. Klasse diente vor allem der Landbevölkerung, die mit großen Bündeln, teilweise auch Hühnern und Gänsen in die Städte fuhr, um dort ihre Geschäfte zu machen. Bis 1920 waren diese Wagen durchgängig mit Sitzreihen ausgestattet worden, so dass sie sich - bis auf den halben Preis - kaum noch von denen der III. Klasse unterschieden. Da die Vorhaltung von vier Wagenklassen unwirtschaftlich war, schaffte die Reichsbahn die IV. Klasse am 7. Oktober 1928 ab. Dies war mit großem Unmut unter den Reisenden verbunden, denn das Reisen in der vierten Klasse war für über 80% der Reisenden längst üblich geworden, so dass nun die meisten Fahrgäste einen höheren Fahrpreis entrichten mussten – auch wenn zeitgleich mit der **Abschaffung der IV. Klasse** der Tarif für die III. Klasse gesenkt worden war. An der geringen Auslastung der teuren Abteile I. und II. Klasse änderte das wenig. Diese waren dem Komfort der

Postkutschen nachempfunden. Vier oder sechs Reisende saßen in einem Abteil. Meistens wurde gelesen. Oder auf dem teuer bezahlten Plätzen geschwiegen, wie ein Reisender der **Polsterklasse** berichtet:

„Wie oft habe ich, wenn ich allein fuhr, oder mein Geschick mich mit Menschen zusammen gebracht hatte, mit denen schlechterdings nichts anzufangen war, die Reisenden der ... vierten Klasse beneidet, aus deren stark besetzten Wagen fröhliches Gespräch und Lachen bis in die Langeweile meiner Isolierzelle hinein klang.“

1956 verständigten sich fast alle europäischen Eisenbahn-Gesellschaften auf ein einheitliches System, das nur noch aus **zwei Wagenklassen** bestand. Unkompliziert ging allerdings auch das nicht vonstatten: für die III. Klasse bedeutete das zwar das Aus, jedoch wurde sie nicht etwa einfach nur abgeschafft. Das geschah nämlich mit der ersten Klasse. Übrig blieben die II. und die III. Klasse, die nun in I. und II. Klasse umbenannt wurden.

Grundsätzliche Erwägungen beim Bau einer Eisenbahn

Nachdem der Eisenbahn eine positive Zukunft bescheinigt wurde, mussten zahlreiche Probleme gelöst werden.

Für die Suche nach den günstigsten Trassen musste zuerst die Frage nach den **maximal vertretbaren Steigungen** und den **engsten Kurvenradien** beantwortet werden. Schon bei dieser Grundsatzentscheidung gingen die Expertenmeinungen weit auseinander, und sie änderten sich aufgrund der Verbesserung der Lokomotiven auch ständig. Zwei Hauptauffassungen standen sich gegenüber. Einige Experten vertraten die



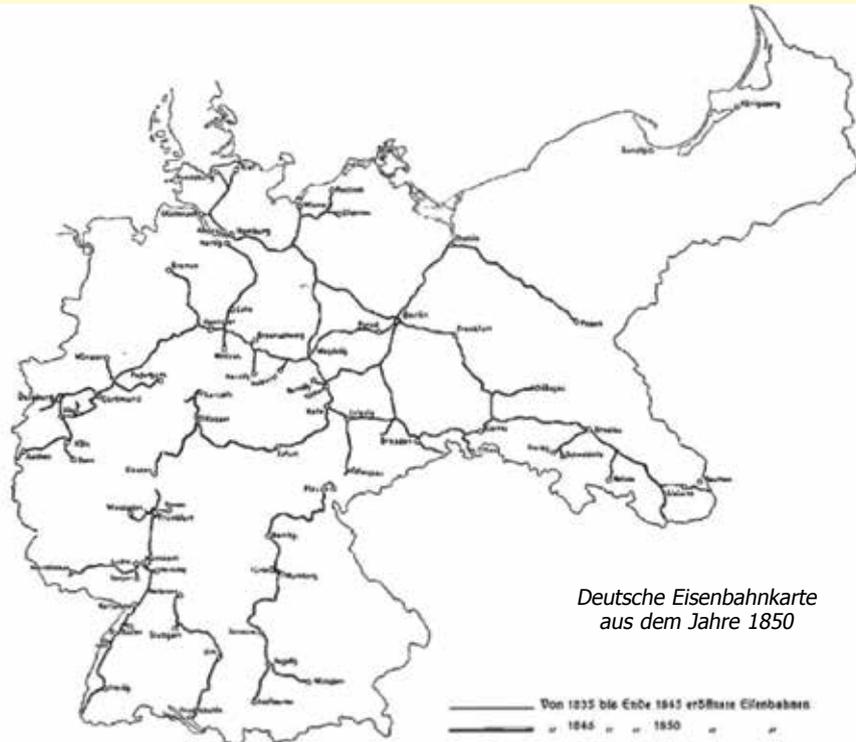
Ansicht, dass die Steigungen möglichst gering und die Kurven möglichst sanft zu halten seien. So hatte etwa die französische Regierung das Minimum der Kurvenradien auf 715 Meter und das Steigungsverhältnis auf höchstens 1:300 (ein Meter Höhengewinn auf 300 Meter Strecke) festgesetzt. Durch solche Vorschriften ließen sich zwar die verkehrstechnischen Risiken mindern, die Baukosten erhöhten sich aber drastisch, weil zahlreiche **Kunstabauten** wie Bahndämme oder Brücken notwendig wurden. Deshalb fanden oft diejenigen Fachleute mehr Gehör, welche die Bahntrasse mehr dem natürlichen Gelände anpassen wollten. Die ersten Planungen in Württemberg gingen von der Vorgabe aus, dass die Kurvenradien nicht enger als 573 Meter (2000 württembergische Fuß) und die Steigungen im Normalfall nicht größer als 1:200 sein dürfen. Letztlich entstanden jedoch wesentlich engere Kurven und deutlich steilere Strecken. Heute sind Hauptbahnen bis zu einer Steigung von 1:40 (25 Promille) uneingeschränkt für alle Züge geeignet.

Ein weiteres Kriterium für die Trassenwahl vor allem in hügeligem Gelände waren neben den Kunstbauten auch die Erdbewegungen, die allein schon bedeutende Kosten verursachten. Deshalb wurden Trassen teilweise auch nach dem so genannten **Massenausgleichsverfahren** konstruiert, das heißt, das Material, das in einem Tunnel oder Einschnitt abgegraben wurde, sollte in der

Nähe für einen Damm verwendet werden, um Transporte zu verringern.

In Baden hatte man diese Probleme erst mal nicht, weil die zunächst geplante Badische Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg und Karlsruhe nach Basel durch das größtenteils breite und ebene Rheintal führte.

Auch über die optimale Spurweite wurden verschiedene Meinungen vertreten. In England herrschte seit dem Bau der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester 1830 ein Maß von 1435 Millimetern vor. Damit die Gleise seiner Eisenbahn auch von bereits existierenden Fuhrwerken genutzt werden konnten, hatte George





Stephenson dieses Maß von der in den Kohlenminen der englischen Grafschaft Durham sehr verbreiteten **Spurweite** von 4 Fuß und 8 Zoll der „tramroad“-Schienenwege übernommen, aber zur Verbesserung des Kurvenlaufs um einen halben Zoll verbreitert. Dass sich dieses Maß von England aus als „Normalspur“ durchgesetzt hat, liegt aber auf jeden Fall an der von George und seinem Sohn Robert Stephenson gegründeten Lokomotivenfabrik. Die dort gebauten Lokomotiven wiesen exakt diese Spurbreite auf, und sie wurden als die ersten leistungsfähigen Maschinen auf den europäischen Kontinent und nach Nordamerika exportiert. Wo Stephenson Lokomotiven eingesetzt werden sollten, musste die Spur deshalb 1435 Millimeter breit sein. Die meisten deutschen Eisenbahnen, insbesondere die preußischen, bayerischen, sächsischen, hannoverischen und braunschweigischen, hatten sich deshalb für dieses Maß entschieden. Das Großherzogtum Baden ging einen anderen Weg und führte bei der am 12. September 1840 eröffneten ersten badischen Strecke von Mannheim nach Heidelberg eine Spurweite von **1600 Millimetern** ein. Man hoffte, die Lokomotiven bei einer größeren Breite stabiler und schneller bauen zu können. Württemberg stand daraufhin vor der Alternative, ob es sich seinem Nachbarn Baden oder aber seinem Nachbarn Bayern und damit den meisten anderen deutschen Staaten anpassen wollte. Die Mehrzahl der Argumente sprach für die 1435-Millimeter-Spur. Insbesondere wog es schwer, dass das badische Beispiel kaum Nachahmer gefunden hatte und dass die badischen Lokomotiven auch keine erkennbar bessere Leistung brachten. Zudem leuchtete es den Verantwortlichen ein, dass eine breite Bahn, z.B. wegen des Mehrbedarfs an Grundfläche, wegen der umfangreicheren Erdarbeiten sowie

der breiteren Tunnel und Brücken wesentlich teurer zu bauen sein würde als eine schmalere. Die Entscheidung des württembergischen Königs im April 1844 für die 1435-Millimeter-Spur sollte sich als zukunftssträhig erweisen. Schon ein Jahrzehnt später sah sich das Großherzogtum **Baden gezwungen**, sämtliche (282 Kilometer) Strecken, rund 70 Lokomotiven und über 1.000 Waggons von 1600 auf 1435 Millimeter **umzubauen**. Dies geschah vom 9. November 1854 bis zum 15. April 1855 ohne Betriebsunterbrechung. Auch wenn sich heute weltweit die Normalspur von 1435 Millimeter durchgesetzt hat, herrscht dennoch insgesamt eine große Vielfalt an Spurweiten. So ist der von Baden zunächst gewählte Abstand von 1600 Millimetern in Irland heute noch die Regel.

Die Einzellinien vernetzen sich

Zwischen 1835 und 1850 wuchsen die deutschen Schienenwege zwar auf über 6.000 Kilometer an, sie zerfielen jedoch – abgesehen von der fehlenden Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen sowie einer kleinen Lücke zwischen Hamburg und Altona – in vier voneinander unabhängige Teile. Das kleinste Stück davon hatte Württemberg mit seiner Verbindung von Heilbronn nach Friedrichshafen gebaut.

Von Anfang an war aber von Seiten Württembergs an einen Anschluss an das badische und das bayerische Schienensystem gedacht. 1850 kam es deshalb zu Staatsverträgen mit Bayern (25. April) und Baden (4. Dezember).

Man muss sich vor Augen halten, dass die zugrundeliegenden Verträge tatsächlich zwischen souveränen Staaten ausgehandelt wurden. Deshalb erhielt das Ei-



senbahnwesen mit zunehmender überstaatlicher Vernetzung der Strecken immer mehr **außenpolitischen Charakter**.

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

Trotzdem entstand die Verbindung zu Bayern erst 1854 bei Ulm, diejenige zu Baden bereits 1853 über Mühlacker nach Bruchsal an der Badischen Hauptbahn. Danach waren badisches und württembergisches Eisenbahnnetz mit 282 bzw. 290 km etwa gleich lang. Die unterschiedlichen Spurweiten zwischen Baden und Württemberg waren dabei insofern kein Problem, weil zu dieser Zeit an den „**Grenzbahnhöfen**“ ohnehin noch alle Reisenden umsteigen mussten und alle Waren umgeladen wurden.

Die Eisenbahn verändert das Wirtschaftssystem

Die Wirtschaft war zu Beginn des 19. Jahrhunderts im rohstoffarmen Baden abseits der Handelswege noch stark agrarisch orientiert. In der Regel wurde nur produziert, was man an Ort und Stelle brauchte. Die Eisenbahn schuf hier völlig neue Grundlagen. Sie ermöglichte den Herantransport der Rohstoffe – insbesondere von Erz und der in Baden fehlenden Steinkohle – und den Ab-

transport der erzeugten Produkte. **Neue Märkte** wurden erschlossen und neue Bedürfnisse geweckt. Der Erfolg der Eisenbahn und deren Bedeutung für den Handel lagen dabei nicht nur in der zuvor nicht in diesem Maße möglichen Beförderung von Massengütern, sondern auch in der Vorhersagbarkeit von Transportkosten und -dauer als **klare Dispositionsgrundlagen**. Im Gegensatz zu Flüssen und Wegen waren die Eisenbahngleise fast unabhängig von Witterungseinflüssen nutzbar.

Auch für die **Nahrungsversorgung** der Bevölkerung spielte die Bahn eine sehr wichtige Rolle. Von Württemberg ist bekannt, dass bis 1846/47 die fast regelmäßig wiederkehrenden Missernten immer wieder zu weit verbreitetem Hunger geführt hatten. Seit Inbetriebnahme der Eisenbahn kam es zu keiner Hungerkrise mehr. In den 1880er Jahren führte das Königreich Württemberg ein Drittel seines Getreidebedarfs per Bahn ein.

Auch der Bau und Betrieb der Eisenbahn selbst beflügelte die ökonomische Entwicklung. So sorgte die Eisenbahn durch den plötzlichen Bedarf an Schienen, Wagen und Lokomotiven für einen Aufschwung der **Maschinenbau- bzw. Metallindustrie**. In Heidelberg gab es ab 1844 eine Waggonbaufabrik, die 1862 in die bekannte Waggonfabrik von Heinrich Fuchs mündete.

Für den Bau der Strecken und Stationen wurden Tausende von Arbeitern benötigt. Von deren Konsum lebten wiederum z. B. Bäcker, Metzger, Wirte und Herbergsbesitzer an den Bauabschnitten. Nach dem Bahnbau konnte man mit den Reisenden Geld verdienen. So gab es in **Meckesheim** nicht nur die Bahnhofsrestauration im Bahnhof, sondern ab 14.08.1869, also nur wenige Tage nach der Inbetriebnahme der durchgehenden



Verbindung nach Jagstfeld – Heilbronn, ein weiteres Gasthaus in der Bahnhofstraße 27 (gegenüber der heutigen Bushaltestelle). Dieses Gasthaus wurde 1874 ins gegenüberliegende Haus Bahnhofstraße 28 (heute Heckel/Kirsch) verlegt, wo eventuell 1871 eine **dritte Gaststätte** eröffnet worden war. Zuvor gab es dort vermutlich zwischen Inbetriebnahme der Odenwaldbahn 1862 und der Bahn nach Bad Rappenau 1868 eine Pferde-Umspannstation für die Postkutsche von/nach Sinsheim. Das Gebäude Bahnhofstraße 27 wurde 1874 an die „Kaiserliche Post“ vermietet, nachdem Post und Bahndienst getrennt worden waren. Nach Umzug der Post am 4. April 1908 in das eigene Gebäude gegenüber dem Bahnhof wurde das „Gasthaus zur Eisenbahn“ von der Bahnhofstraße 28 in die Bahnhofstraße 27 verlegt. 1919 wurde das Gebäude verkauft. Das „Gasthaus zur Eisenbahn“ hieß von da an „Café – Weinstube und Konditorei Otto Wagenbach“. Nachdem Otto Wagenbach den Betrieb 1946 aufgegeben hatte, befand sich in diesem Gebäude bis 1997 die **Bahnhofsapotheke**. Da die Bahnhofsrestauration am 24.03.1945 durch einen Bombenabwurf zerstört worden war, gab es damit in Bahnhofsnähe zunächst keine Gastronomie mehr. Von Oktober 1949 bis zum 1. Juli 1954 gab es dann in der Bahnhofstraße 36 (heute Heizungsbau-Pfungstädter) das „Restaurant zum Bahnhof“, von dem heute noch der Schriftzug an der dortigen Giebelwand zeugt. Für die im Krieg zerstörte Bahnhofsrestauration wurde am 8. Mai 1954 der **Bahnhofskiosk** eröffnet. Seit 2005 befindet sich in der Bahnhofstraße 27 erneut ein Gastronomiebetrieb, der von den Fahrgästen gut genutzt wird. Nachdem Meckesheim ab dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 Wechsel- und Pausenstation für die Triebfahrzeugführer der S-Bahn wurde, sieht man dort gelegentlich auch einen Eisenbahner.

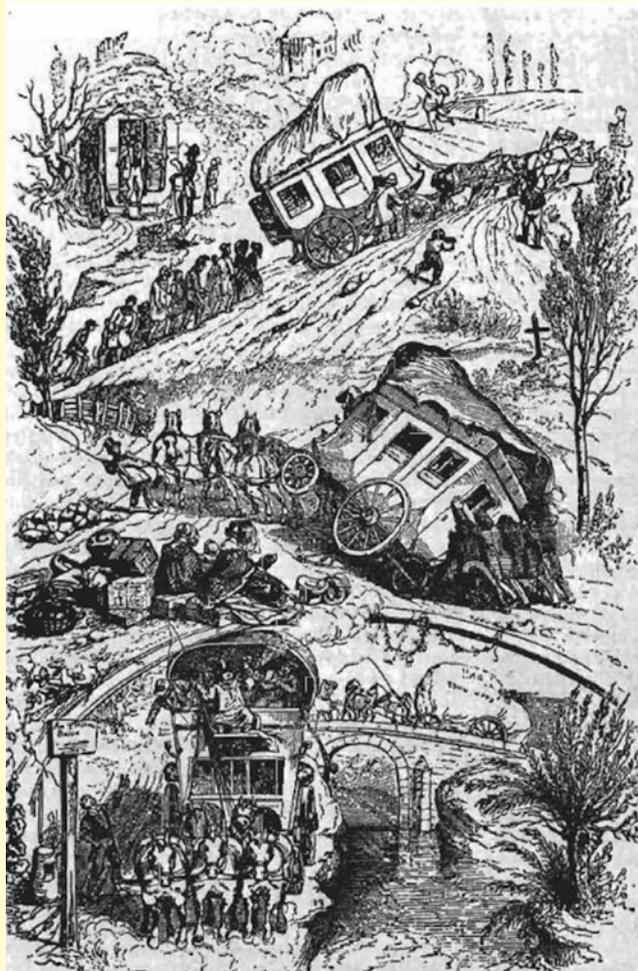
Der Betrieb der Eisenbahnen schuf tausende Arbeitsplätze. So gab es anfangs etwa alle 700 - 1000 Meter einen Wärterposten, von denen heute noch zahlreiche Bahnwärterhäuschen zeugen. 1920 beschäftigte die Deutsche Reichsbahn nach einigen Quellen über eine Million Menschen, nach anderen Quellen 1930 über eine halbe Million Eisenbahner. 1948 sind es allein bei der Eisenbahn in der englisch-amerikanischen Bi-Zone 510.000 Beschäftigte. Egal welche Zahl stimmt: Die Reichsbahn war damit auf jeden Fall das **größte Verkehrsunternehmen der Welt**, von dem einschließlich Familienmitgliedern zeitweise sicherlich drei Millionen Menschen lebten. Trotz der damit verbundenen Personalausgaben erwirtschafteten die Eisenbahnen rund 100 Jahre lang Gewinn. Das Geschäftsjahr 1947 schloss in der Eisenbahnbilanz der Bi-Zone mit **1,2 Milliarden Reichsmark Überschuss** ab, obwohl rund 500 Millionen Mark für den Wiederaufbau der zerstörten Anlagen eingesetzt wurden und 170 Millionen Mark dem Haushalt der Bi-Zone beigesteuert werden mussten.

Nach der **Währungsreform** brachen die Fahrgastzahlen aber enorm ein, weil die „Hamsterfahrten“ entfielen und die Menschen ihre neue „Deutsche Mark“ lieber für Waren ausgaben, die es dann wieder zu kaufen gab. Es kam zu einem drastischen Rückgang der Einnahmen im Personenverkehr von täglich 12,6 Millionen Mark im August 1947 um über 75% auf nur noch 3 Millionen Mark ein Jahr später. Die Steigerungen im Güterverkehr von 3,4 auf 5,4 Millionen Mark konnten dies nur zu knapp einem Viertel ausgleichen, so dass die Einnahmen bereits Mitte 1948 etwa 10% unter den Ausgaben lagen. Dazu trug sicherlich auch bei, dass die Eisenbahn vor allem im Güterverkehr nicht alle Anforderungen erfüllen konnte. Obwohl die Umlaufzeit der Güterwagen, also die Zeit zwischen Ende der Beladung und Ende der nächsten Be-



ladung, ungeachtet ihres Alters von durchschnittlich 35 Jahren von neun auf fast fünf Tage herabgedrückt werden konnte, während sie in Frankreich bei acht, in England sogar bei zehn Tagen lag, konnten im August 1948 in der Bi-Zone obgleich dieser enormen Produktivitätssteigerung täglich „nur“ 43.000 (78%) von gewünschten 55.000 Güterwagen bereitgestellt werden. Grund war vor allem, dass gegenüber dem Vorkriegsbestand 130.000 Güterwagen fehlten. Trotz auf 380.000 Mark verdreifachtem Preis für einen Waggon wurden deshalb für das Folgejahr 30.000 Güterwagen im Gesamtwert von 11,4 Milliarden Reichsmark bestellt. Allein an dieser Zahl erkennt man, dass der 2. Weltkrieg der Eisenbahn **nicht mehr ausgleichende Schäden** zugefügt hat. Neben dem rollenden Material gab es auch immense Schäden an den Bahnanlagen auszugleichen. Zahlreiche Bahnhöfe (wie in Meckesheim) waren bombardiert, Brücken wie die bei Neckargemünd, Obrigheim – Neckarelz und Jagstfeld zerstört, Tunnel teilweise gesprengt worden. In der französischen Besatzungszone, wo der Waggon-Bestand noch schlechter war, wurden nach Kriegsende 250 Gleiskilometer **demontiert**, um französische Gleisanlagen auszubessern. Im sowjetischen Besatzungsgebiet wurden von einer Gesamtgleisstrecke von 18.500 km gar 6.700-8.000 km (36-43%) nach Russland verlegt.²

Neben den direkt bei den Eisenbahnen Beschäftigten nutzen auch geschickte Kleinunternehmer die sich mit der Eisenbahn bietenden Möglichkeiten. So entwickelte sich z.B. Eschelbronn zum bekannten „Schreinerdorf“. Die Kunden aus der Stadt kamen mit der Eisenbahn nach Eschelbronn, die Möbel wurden auf dem gleichen Weg verfrachtet. Während die Eisenbahn also auf der einen Seite direkt und indirekt für Arbeitsplätze und wirtschaftlichen Aufschwung sorgte, vernichtete sie auf der



Gefahren der Postkutsche

anderen Seite auch verschiedene traditionsreiche Erwerbszweige. Sehr schnell und endgültig kam das Ende des alten Postsystems, das mit dem Namen Thurn und Taxis verbunden ist. Die **Postkutsche** konnte auf den Strecken mit Eisenbahnverbindung dieser neuen Konkurrenz in keiner Beziehung trotzen. Die Reisegeschwindigkeit der Pferdewagen betrug oft nur wenige Kilometer

² <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-44419649.html>



pro Stunde, überall lauerten Gefahren. Entfernungen, die heute mit dem Zug innerhalb einer Stunde überbrückt werden können, überstiegen vor Beginn des Eisenbahnzeitalters den **Vorstellungshorizont** vieler Menschen. Wer vor der Einführung der Eisenbahn dennoch größere Strecken zurücklegen wollte ohne seine eigenen Füße zu benützen oder zu reiten, war auf Gespanne angewiesen. Pferdekutschen zählten dabei im Vergleich zu den Ochsenkarren zweifellos schon zu den komfortabelsten und schnellsten Wagen. Allerdings setzten auch die Reisen in den Kutschen nicht nur gute Bandscheiben voraus, sondern oft auch viel Geduld, weil die Straßen holprig oder z.B. nach Regenfällen oft unpassierbar waren oder weil der Kutscher eine Pause einlegen wollte.

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

In Zeit von 46 Stunden, worunter 14 nächtliche, habe ich 12 Schoppen Wein getrunken und noch einige mehr bezahlt für den Kondukteur. Wie weit ist es, Herr Major, von Frankfurt nach Stuttgart? Also kaum 40 Stunden! Und auf diesem Wege haben wir 15 Stunden Rast gehalten! Damit sich die Leser überzeugen können, dass ich mir keine größere poetische Freiheit genommen als billig ist, will ich eine genaue Berechnung der Zeit, die wir uns zwischen Frankfurt und Stuttgart aufgehoben, nebst Benennung der Orte, wo dieses geschah, folgen lassen. Aus dieser Statistik (Stillstandslehre) des Postwagens wird sich ergeben, dass ich noch nicht zwei Prozent gelogen, indem auf 15 Stunden die Übertreibung nur 16 Minuten beträgt.

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

Heute benötigt der im Stundentakt fahrende ICE für diese Strecke 1:18 Stunden, also weniger als 3% der damaligen Zeitdauer.

Auch auf anderen Strecken brachte die Eisenbahn bedeutende Zeitgewinne, wie nachstehende Aufstellung zeigt:

Reisedauer von Berlin nach ...	mit der Postkutsche um das Jahr 1800	mit der Eisenbahn um das Jahr 1900	mit der Eisenbahn im Jahr 2012
... Breslau	38 Stunden	5,5 Stunden	5:15 Stunden
... Dresden	23 Stunden	3 Stunden	2:07 Stunden
... Köln	82 Stunden	10 Stunden	4:20 Stunden
... Frankfurt/Main	64 Stunden	9 Stunden	4:10 Stunden
... Hamburg	36 Stunden	5 Stunden	1:39 Stunden
... Hannover	40 Stunden	5 Stunden	1:39 Stunden
... München	81 Stunden	11 Stunden	6:10 Stunden

Im Schnitt benötigte man um 1900 mit der Eisenbahn nur noch **ein Achtel bis ein Siebtel** der Zeit wie 100 Jahre zuvor mit der Postkutsche, 2012 noch mal die Hälfte weniger. Die Fahrten der Kutschen konnten dabei zeitlich niemals genau vorhergesagt werden. Abweichungen von mehreren Stunden ließen sich manchmal nicht vermeiden. Auf vielen Strecken verkehrte oft



nur eine Kutsche pro Tag oder gar pro Woche, und diese Kutschen konnten nur eine sehr begrenzte Zahl von Personen und nicht sehr viel Gepäck mitnehmen. So gab es seit 1752 eine Thurn- und Taxis'sche Postcursverbindung von Heidelberg nach Würzburg. 1850 konnte man mit deren Haupt-Eilwagen-Correspondenz vormittags um 9 Uhr oder abends um 10 Uhr in 15 Stunden diese Strecke zurücklegen. Daneben bestand noch eine Haupt-Eilwagen-Correspondenz von Heidelberg über Heilbronn nach Stuttgart, die Heidelberg nachmittags um 2.15 Uhr verließ.

Die Eisenbahn eröffnete dagegen **ganz neue Dimensionen**. Die Reisegeschwindigkeit lag um ein Vielfaches höher, in den Zügen fanden ungleich mehr Menschen und Materialien Platz, die Bequemlichkeit übertraf trotz der Holzbänke diejenige der Kutschen

bei weitem. Außerdem verkehrten die Züge fast bei jeder Witterung und beinahe auf die Minute pünktlich. Damit waren das Reisen in größerem Stil und der Transport von Massenwaren erstmals in der Geschichte kalkulierbar geworden. Kein Wunder also, dass bereits gut 15 Jahre nach der ersten Eisenbahnfahrt auf deutschem Boden das uralte Postsystem des Hauses Thurn und Taxis keine Chance mehr hatte. Die einzelnen deutschen Staaten kündigten im Jahre 1851 der fürstlichen Familie das ererbte Lehenrecht. Damit ging die Post unmittelbar in die Hände dieser Einzelstaaten über. Das aufstrebende Eisenbahnwesen hatte dieser traditionsreichen Einrichtung ein schnelles Ende bereitet. Damit verlor auch Wiesenbach, von wo aus zuvor die umliegenden Orte durch Landboten postalisch versorgt wurden, neben seiner Postkutschenstation selbst auch diese zentrale Funktion.



Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar: Der "Neckareesel"

Auf der Fotografie ist die Kette deutlich erkennbar, die über das Deck des ziehenden Schiffs lief.



Der Eisenbahn fielen daneben fast alle Speditionsbetriebe zum Opfer. Aber auch die Dampfschiffahrt auf dem Neckar wurde bereits 1870, nur ein Jahr nach der Eröffnung des letzten Teilstücks der Bahnstrecke (Mannheim – Heidelberg –) Meckesheim – Jagstfeld (– Heilbronn) eingestellt. Die Dampfkraft auf Schienen hatte sich der Dampfkraft auf dem Wasser als überlegen erwiesen. Doch die Schiffahrt versuchte sich mit damals modernsten technischen Mitteln der neuen Konkurrenz zu erwehren: 1878 feierten die **Kettendampfer** auf dem Neckar Premiere.

Zu diesem Zweck war zwischen Heilbronn und Mannheim im Neckarflussbett eine 110 Kilometer lange Kette verlegt worden, an der sich die Dampfer entlang zogen. Diese sogenannten Neckaresel schleppten mehrere Lastkähne stromaufwärts. Da alle diese Fahrzeuge nur einen sehr geringen Tiefgang aufwiesen, war diese Art der Neckarschiffahrt auch bei niedrigem Wasserstand möglich. Die **Kettenboote** verkehrten ab 1878. In den Jahren zwischen 1880 und 1900 transportierten sie jährlich fast eine Viertelmillion Tonnen Güter. Sie verkehrten immerhin 57 Jahre lang, bis sie – wie übrigens auch die Flößerei – im Jahre 1935 der Erweiterung des Neckars als Großschiffahrtsweg von Mannheim bis Heilbronn zum Opfer fielen.

Schon nach dem Abschluss der ersten Bauphase mit den wichtigsten Hauptbahnen erfreute sich die Eisenbahn großer Beliebtheit. Entgegen mancher Befürchtungen warf sie sogar einen beträchtlichen Gewinn ab. Die **Durchschnittsrendite** des Anlagekapitals in Baden betrug in der Periode 1875/87 gut **4%** des insgesamt investierten Kapitals und im Jahre 1899 sogar 4,85%. Durch diese Zahlen in keiner Weise erfasst ist

die allgemeine Steigerung der wirtschaftlichen Verhältnisse in den von der Eisenbahn berührten Gebieten. Diese spiegelt sich auch in der Bevölkerungsverteilung wider, wie eine Aufstellung aus Württemberg zeigt:

Von der Gesamtbevölkerung im ... wohnten nahe an der Eisenbahn:	1861	1925
Neckarkreis	30,1 %	80,6 %
Schwarzwaldkreis	10,1 %	61,8 %
Jagstkreis	8,6 %	56,6 %
Donaukreis	18,1 %	65,1 %

Dieses Verhältnis blieb nach 1925 lange Zeit fast unverändert. Viele Städte und Gemeinden mit frühem Bahnanschluss haben eine überaus rasche Entwicklung genommen. Diesen Vorsprung konnten die meisten anderen Gemeinden bis heute kaum aufholen. Auch in Zukunft wird ein **(S-)Bahn-Anschluss ein wichtiges Kriterium bei der Wohnortwahl** bleiben, hat sich doch gezeigt, dass der Vorteil günstiger Bauplatzpreise in abseits gelegenen Dörfern über die Jahre hinweg durch die stetig steigenden Kosten für die dann erforderlichen Autos aufgefrisst wird. Umgekehrt ist die günstige Erreichbarkeit eines Betriebs im Zweifelsfall ein Kriterium für die Arbeitsplatzwahl.

Im rohstoffarmen Baden war auch die Entwicklung der Industrie nur beim Vorhandensein der entsprechenden Transportkapazitäten möglich.

Viele Argumente sprachen also auch nach 1850 dafür, das Eisenbahnnetz weiter auszubauen. Besonders diejenigen Regionen, die bislang noch nicht vom Segen des neuen Verkehrsmittels profitieren konnten, bemühten sich um einen Anschluss an das Eisenbahnsystem. So häuften sich die Bitten bei der Regierung



und den Kammern immer mehr, weitere Bahnen zu bauen. Nach Kuntzemüller stammten bald die meisten der in Karlsruhe eingehenden **Petitionen** aus dem Odenwald, Bauland und badischen Frankenland. Als Folge wurde auf dem Landtag 1855/56 ein Gesetz verabschiedet, am 15. November 1856 von Großherzog Friedrich unterzeichnet und am 25. November desselben Jahres im Regierungs-Blatt veröffentlicht, das den Bau einer Eisenbahn von Wiesloch oder Heidelberg nach Würzburg festlegte.

Arbeitsverhältnisse beim Bahnbau

In der Heidelberger Zeitung vom 31.08.1861 suchte die Eisenbahnbauinspektion Heidelberg ca. 100 -150 Arbeiter, die den Abschnitt Mauer bis Neidenstein in Akkordarbeit bauen sollten. Interessierte sollten sich beim **Sektionsingenieur in Meckesheim melden**. Ansonsten sind über die Verhältnisse beim Bau der Odenwald- und Jaxtfelder Bahn keine Informationen bekannt. Das Stadtarchiv Heilbronn schreibt aber in seiner Schrift Nr. 18 „Mit dem Dampfboß vom Neckar zum Kocher“ über die Verhältnisse beim Bau des Weinsberger Tunnels:

Die große Zahl von Arbeitern warf u. a. auch disziplinarische Probleme auf. Als relativ harmlos ist in diesem Zusammenhang das verbotene Betreten der Wiesen in Heilbronn beim Pfühlbach und beim Jägerhaus durch Eisenbahnbauarbeiter einzuschätzen. Dem Gemeinderat gelang es, dieses Problem durch Androhung einer Strafe von 30 Kreuzern (entspricht in etwa dem Tageslohn eines Hilfsarbeiters³) in den Griff zu bekommen. In Weinsberg, auf der anderen Seite des Tunnels, bereitete die Disziplinierung der Eisenbahnbauarbeiter größere Schwierigkeiten. Am 10. Mai 1860 sah sich die Stadt Weinsberg wegen der vielen Arbeiter gezwungen, einen weiteren Polizeidiener einzustellen. Seinen Dienst hatte er

*zunächst nur dann abzuleisten, wenn mit **Unruhen seitens der Eisenbahnbauarbeiter** zu rechnen war, also an Sonn-, Feiertag- und Zahltagen ganztags, an den übrigen Tagen nur des Nachts. Auch das Stadtschultheißenamt benötigte dringend personellen Zuwachs, weil das Führen des Fremdenregisters plötzlich sehr viel Zeit in Anspruch nahm und eine stark erhöhte Zahl von Schuldklagen auf das Amt zukam. Ratsdiener Häberlen erhielt deshalb eine Zulage von jährlich 25 Gulden, verbunden mit der Verpflichtung, das Stadtschultheißenamt insbesondere in Schreibangelegenheiten zu unterstützen, zumindest soweit er diese Aufgabe erfüllen konnte. Im März 1861 wuchs nun auch dem Weinsberger Stadtschultheißen Haug die zusätzliche Arbeit über den Kopf. Der häufige Ortswechsel der Arbeiter und die hohe Zahl der von ihnen begangenen Vergehen hatten seine Amtsgeschäfte derart vermehrt, dass er für die Zeit der Dauer des Eisenbahnbaus einen Assistenten beantragte. Dieser „Gehülfe“ mit 200 Gulden Jahresgehalt stand ihm dann ab dem 1. August 1861 zur Verfügung. Verschiedentlich schleppten die Eisenbahnbauarbeiter auch ansteckende **Krankheiten** ein. So traten im Mai 1860 in Weinsberg zwei Fälle von Pocken auf. Der Bahnbau brachte aber nicht nur Nachteile mit sich. Er bot vielen Einheimischen eine direkte oder indirekte Verdienstquelle. Dabei spielte der Erlös beim Verkauf des Baulandes sicher eine Rolle – eine große Bedeutung kam aber der Möglichkeit zu, als Bauarbeiter seinen Lebensunterhalt zu verdienen oder über die Beherbergung und Verköstigung der Arbeiter Geld einzunehmen. In Weinsberg fanden die auswärtigen Bahnarbeiter zum größten Teil eine Unterkunft in der Stadt. Am 4. April 1860 verständigte sich der Weinsberger Gemeinderat darauf, neue **Wirtschafts-Konzessionen** auszugeben, weil „durch die große und täglich sich mehrende Anzahl von Eisenbahnarbeitern eine Vermehrung der Wirtschaften als wünschenswert und als örtliches Bedürfnis zu betrachten sei“. Deshalb erhielten der Bäckermeister Gottlieb Supp und*



Metzgermeister Johann Bips die Erlaubnis, eine Wirtschaft einzurichten. Drei Wochen später genehmigte der Gemeinderat einen Antrag des Sternewirts Hiller, direkt am anzulegenden Tunnel eine Wirtschaft zu eröffnen, in der er Brot, Käse, Wurst, Bier und Branntwein an Eisenbahnbauarbeiter verkaufen durfte. Für die Aufrechterhaltung der polizeilichen Ordnung musste Hiller jedoch selbst sorgen. Diese Auflage erteilte der Gemeinderat auch dem Lammwirt Seyffer von Ellhofen, der eine kleine Wirtschaft für Eisenbahnarbeiter auf Weinsberger Markung bei der Grenze zu Ellhofen errichten wollte. Kurz später entstand am Tunneleingang eine zweite Wirtschaft, welche die Bauunternehmer Link und Kaufmann betrieben.

Am Eisenbahnbau wirkten viele Fremdarbeiter mit. Insbesondere hatten sich zahlreiche **Italiener** eingefunden. Über das Schicksal dieser Arbeiter ist nicht viel bekannt. Detailliertere Nachrichten blieben oft nur zufällig erhalten. Das trifft z.B. auf Augustino Pocher aus Transacqua (zwischen Trient und Belluno) zu, der während des Bahnbaus in Hall am 2. Juni 1861 verstorben ist. Da er Schulden hinterließ, nahmen sich die Behörden um seinen Fall an. Dabei entstanden Schriftsätze, die heute einen kleinen Einblick in das Leben des Augustino Pocher erlauben. Dieser hatte zunächst auf der Bahnbaustelle in Öhringen gearbeitet und sich währenddessen bei verschiedenen italienischen Kollegen Geld geborgt. Besonders tief stand Pocher aber bei Bäckermeister Leiblich „in der Kreide“. Dort hatte er 36 Laib Brot und mehrere andere Waren nicht bezahlt. Seine Schulden beliefen sich insgesamt auf über 30 Gulden, als er von Öhringen nach Hall wechselte. Dem standen an Hinterlassenschaft nur einige Kleidungsstücke im Wert von sieben Gulden und eine silberne Taschenuhr im Wert von sechs Gulden gegenüber. Allerdings besaß Pocher in Italien verschiedene Vermögenswerte. Es ist denkbar, dass er große Teile seines **Arbeitslohnes nach Hause**

zu seiner Familie transferiert hat und dass ihm deshalb sein Geld in Öhringen nicht ausreichte. Denkbar wäre es natürlich auch, dass seine Art zu leben ihn in Schulden trieb. Darüber geben die Quellen keinen Aufschluss. ... (Eine andere) Geschichte benützt den Eisenbahnbau zwar nur als Hintergrund, sie eröffnet aber trotzdem einige wichtige Aspekte zur Frage der Eisenbahnbauarbeiter. Sie bestätigt zunächst, dass viele Italiener am Bau der Eisenbahn und insbesondere des Weinsberger Tunnels mitgewirkt haben. Das Phänomen der sogenannten „**Gastarbeiter**“ trat also schon vor mehr als 125 Jahren auf und ist keineswegs eine typische Erscheinung der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Viele Eisenbahnbauer zogen nach Abschluss der Arbeiten zu anderen Baustellen weiter. Die kleine Geschichte ... weist darauf hin, dass die Arbeiter vom Weinsberger Tunnel nach Rottweil gewandert sind. Dort standen die Schwarzwaldbahnen zum Bau an. Als drittes typisches Element ist das Problem der Kriminalität zu nennen, das im beschriebenen Weinsberger Beispiel eine Vermehrung des Polizeipersonals notwendig machte.

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

Die Arbeitsregelungen beginnen in § 1 mit den Grundsätzen bei der Einstellung eines neuen Arbeiters. Jeder Arbeitssuchende musste sich beim Bauführer oder Unternehmer melden und diesem seine Legitimationspapiere (Paß, Wanderbuch, Dienstbuch und Heimatschein) vorweisen. Wenn Arbeit vorhanden war und der Suchende die „Verhaltens-



Regeln" anerkannt hatte, erhielt er eine „Aufnahmskarte“. Damit hatte er sich innerhalb von 24 Stunden bei der zuständigen Polizeibehörde zu melden und dieser seine Legitimationspapiere zu übergeben. Wenn die Papiere der polizeilichen Prüfung standhielten, bescheinigte die Behörde dem Arbeitssuchenden auf der Rückseite seiner Aufnahmekarte die Aufenthaltserlaubnis. Nach dieser Prozedur, die ja z. B. in Weinsberg eine weitere Schreibkraft erforderlich machte, durfte der Arbeiter seine Tätigkeit aufnehmen. Dabei hatte er sich „gesittet und verträglich“ zu benehmen, fleißig zu arbeiten und die Weisungen seiner Vorgesetzten „pünktlich und willig“ zu befolgen. Die Arbeitszeit orientierte sich am natürlichen Rhythmus von Tag und Nacht. Vom Josephstag bis Michaelis, also vom 19. März bis zum 29. September, umfaßte der **Arbeitstag elfeinhalb Stunden**: Vormittags von 5 bis 8 Uhr und von 9 bis 12 Uhr, am Nachmittag von 13 bis 16 Uhr und von 16.30 bis 19 Uhr. In der Spanne von Michaelis bis Gallus (29. September bis 16. Oktober) begann die Arbeit mit dem Sonnenaufgang, wurde von 8.30 bis 9 Uhr sowie von 12 bis 13 Uhr durch Pausen unterbrochen und dann bis zum Einbruch der Dunkelheit fortgesetzt. Zwischen Gallus und Joseph (16. Oktober bis 19. März), also in der Phase der relativ kurzen Tage, wurde vom Morgengrauen bis zur Abenddämmerung gearbeitet, die Pausen waren auf insgesamt eine Stunde am Mittag reduziert. Den Beginn und das Ende der Arbeitszeit verkündete jeweils eine Glocke. Den Lohn erhielten die Arbeiter alle 14 Tage, er richtete sich in seiner Höhe nach den jeweiligen Leistungen. Wer mit seiner Bezahlung unzufrieden war, durfte jederzeit gehen. Ansonsten musste der Arbeiter eine Kündigung acht Tage im voraus aussprechen. Er selbst konnte allerdings vom Bauführer ohne Frist und ohne Vorankündigung entlassen werden. Wer wegen einer Verfehlung seinen Arbeitsplatz verlor, konnte auf keiner anderen Baustelle derselben Bahn mehr auf eine neue Arbeit hoffen. Der Grund der Entlassung wurde der Polizeibe-

hörde angezeigt und von dieser in die Papiere des Arbeiters übertragen. Ansteckende Krankheiten führten ebenfalls zur Kündigung. Zu den unter Strafe stehenden Handlungen zählten das Rauchen, das unerlaubte Fehlen, die Verunreinigung der Baustelle und das sogenannte „blaue Montagmachen“. Alle Straf gelder flossen der gemeinsamen **Krankenunterstützungskasse** zu. Außerdem haftete jeder Arbeiter für seine Materialien, Geschirre und Gerätschaften. Bei absichtlichen Beschädigungen wurde die Höhe des Verlustes vom Lohn abgezogen. Wenn ein Arbeiter von seinem Verdienst Ersparnisse abzweigen konnte, erhielt er die Möglichkeit, dieses Geld kostenlos an seine Familie in der Heimat zu senden. Im Einzelfall konnte die Bauleitung die Arbeiter sogar dazu zwingen, Teile des Lohns an die unterstützungsbedürftige Familie nach Hause zu überweisen. In diesen Überweisungsmöglichkeiten, die stark an die Gewohnheiten der frühen Gastarbeiter nach dem Zweiten Weltkrieg erinnern, liegt eine der Wurzeln des **Sparkassenwesens**. Auch die Idee einer Krankenpflichtversicherung konnte sich beim Eisenbahnbau erstmals bewähren. Alle Eisenbahnbauarbeiter mussten dem „Krankenkassenverein“ ihres Bauabschnitts beitreten und von jedem Gulden ihres Verdienstes einen Kreuzer (also 1,7%) abgeben. In der Regel entstand ein Anspruch auf Zahlungen aus der Kasse erst nach vierzehntägiger Mitarbeit. Der Anspruch auf Unterstützung musste durch ein ärztliches Zeugnis geltend gemacht werden. Der Kranke erhielt einen Besuch vom Vertreter des Arbeitgebers, der einerseits für eine ausreichende Verpflegung des Arbeitsunfähigen zu sorgen hatte, andererseits aber auch überwachte, dass „unberechtigte und unwürdige Arbeiter von der Unterstützung ausgeschlossen“ blieben. Die Kosten für ärztliche Behandlung und Heilmittel trug in vorgegebenen Grenzen die Kasse. Dauerte die Krankheit mehr als acht Tage, wurde ein tägliches Verpflegungsgeld von 12 bis 15 Kreuzer bezahlt. Nach spätestens 30 Tagen endeten die Zahlungen aus der



Kasse. Wenn sich die Krankheitsfälle häuften, dann konnten die Beiträge erhöht oder die täglichen Zahlungen vermindert werden. Wer den Bau verließ, verlor alle Ansprüche auf seine zuvor einbezahlten Beiträge. Den eventuellen Überschuß der Kasse nach Vollendung des Baus erhielten verunglückte Bauarbeiter oder deren Hinterbliebene.

Die Bauarbeiten wurden als Taglohnaufträge oder im **Akkord** ausgeführt. Sie standen unter der Leitung der Eisenbahnbaubehörde und waren meist an Bauunternehmen vergeben. Die gesamte Strecke setzte sich aus einzelnen sogenannten Baulosen oder Arbeitslosen zusammen. Ein solches Arbeitslos umfaßte wenige Kilometer zu bauende Strecke. Wollte ein privater Unternehmer einen solchen Streckenabschnitt übernehmen, hatte er verschiedenen Bedingungen zu genügen. Die Bauunternehmer durften keine Preisabsprachen treffen, sie waren an ihr Angebot gebunden und mussten vor Beginn der Arbeiten eine nennenswerte Kautions hinterlegen. Schon bei wenigen Tagen Verzögerung drohten harte Geldstrafen. Die zu erwartenden Kosten kalkulierten die Unternehmer auf Grund der vorhandenen Detailplanungen. Besonders ins Gewicht fielen die Erdbewegungen, die Materialien, die **Kunstabauten** und die Arbeitslöhne. Die Eisenbahnbaubehörde stellte Bauführer ein, die im Auftrag der Eisenbahnkommission den Fortgang der Arbeiten überwachten. Diese Bauführer unterstanden ihrerseits wiederum den leitenden Ingenieuren oder Baubeamten. Sie prüften die Qualität des verwendeten Baumaterials, die Ausführung der Arbeiten sowie die Einhaltung des Bauplans und führten ein genaues Protokoll über den Fortschritt des Baus. Auf der Strecke von Heilbronn nach Hall arbeiteten 30 Bauführer, Geometer und Techniker. Bei der Feststellung des Personalbedarfs galt die Regel, dass ein Bahnbauführer für jeweils 4,5 Kilometer, zusätzlich ein Hochbauführer für jeweils 7,2 Kilometer und für jeden Bahnhof erforderlich sei. Sodann wurde noch für jedes

Bahnbauamt ein Geometer und zur Unterstützung des Bahningenieurs und Hochbauinspektors auf dem Bureau je ein Praktikant als Bedarf angemeldet. Für die Leitung schwieriger Bauprojekte wie Tunnel und Viadukte wurden ein bis zwei zusätzliche Bauführer eingeplant.

Bautechnisch gliederte sich die Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall in drei Sektionen, denen jeweils ein Abteilungsingenieur vorstand. Die Hochbauabteilung Heilbronn ... Abteilung Öhringen, von Neuenstein bis Westernach ... dritte Abteilung, von Westernach bis Hall, Bevor die **Abteilungsvorstände** ihre Arbeit aufnehmen konnten, mussten sie sich einen Büroraum einrichten und die notwendigen Schreib- und Zeichenmaterialien besorgen. Die Meßinstrumente stellte das technische Bureau der Eisenbahnkommission. Über dieser ganzen **Hierarchie** von Arbeitern, Bauleitern und Ingenieuren stand Baurat Carl Julius Abel, der die Gesamtverantwortung für den Bau der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall trug. ... Innerhalb von etwa **fünf Monaten** erarbeitete Abel die genaue Trasse, die dann am 4. April 1859 durch Königliches Dekret genehmigt wurde. In der Zwischenzeit begann Abel zusammen mit seinen Expropriationskommissaren die notwendigen Grundstücksverhandlungen. Diese Kommissare hatten für die Erwerbung des Baulandes zu sorgen, nachdem zuvor die günstigste Eisenbahntrasse festgelegt worden war. Der Eisenbahnbeauftragte rief die Grundeigentümer in einem örtlichen Gasthof zusammen, um mit ihnen die Bedingungen des Immobilienhandels festzulegen. Danach unterzeichneten alle Beteiligten einen Vorvertrag, der ihre Bereitschaft zum Verkauf dokumentierte. Die Grundstückspreise auf dem zwischen Heilbronn und Hall benötigten Bahngelände lagen mit durchschnittlich 785 Gulden pro Morgen (2490 Gulden pro Hektar) sehr hoch. Danach legten die Beauftragten der Bahn eine genaue Beschreibung aller zu kaufenden Grundstücke innerhalb eines Ortes an. Jeder



*Verkäufer erhielt einen Vertrag, der die Bedingungen fixierte. Meistens fanden hierbei vordruckte Texte Verwendung, die nur durch Ort und Datum, Personalien des Verkäufers sowie Lage, Größe und Preis des Grundstücks ergänzt wurden. Der Vertragstext räumte der Eisenbahnkommission weitgehende Rechte ein. So erstreckte sich der Kauf lediglich auf die Fläche, die nach beendigem Bahnbau wirklich benötigt worden ist. Nach Abschluss der Arbeiten wurde die tatsächlich verwendete Fläche genau nachgemessen und der Kaufpreis endgültig abgerechnet. Wenn der Verkäufer bei den nicht erworbenen Teilen des Grundstücks Nachteile, etwa durch den Verlust des Trepprechts (Überfahrtsrecht), erleiden sollte, so ergaben sich hieraus keine weiteren Ansprüche. Auch Bäume, Sträucher, Mauerwerk und Zäune wurden im Allgemeinen nicht gesondert berechnet. Immerhin durfte der seitherige Eigentümer junge versetzbare Bäume und Sträucher ausgraben, soweit diese genau auf der Fläche der geplanten Bahnanlage wuchsen. Ein mit Schulden belastetes Grundstück war an die Eisenbahnverwaltung schuldenfrei zu übergeben, während eventuell auf den Grundstücken haftende und jährlich wiederkehrende Reallasten die Bahn übernahm." Erst wenn die **Grundstücksfragen** in einem Bauabschnitt geklärt waren, konnte dort die eigentliche Arbeit beginnen.*

Die Eisenbahner des 19. Jahrhunderts

Bei den Bauarbeiten und später beim Betrieb kam es immer wieder zu Unfällen, zu deren Leidtragenden immer wieder auch Mitarbeiter der Eisenbahn zählten. Schon sehr früh hatten es deshalb die Verkehrsanstalten als ihre Aufgabe gesehen, für **Sozialmaßnahmen** Geld bereitzustellen. Auf diese Weise entstanden z.B. Unterstützungskassen und Dienstwohnungen. Auch in Meckesheim erhielten mehrere Familien von Bahnbekannteten auf diese Weise ein Dach über dem Kopf. Auf

der anderen Seite verlangten die Verkehrsanstalten von ihren Mitarbeitern aber auch vollen Arbeitseinsatz. Um die Jahrhundertwende betrug die tägliche Arbeitszeit im Durchschnitt oft zwischen **zehn und zwölf Stunden**. Die einzelnen Dienstsichten, also der Zeitraum zwischen zwei Ruhezeiten, beliefen sich in der Mehrzahl der Fälle auf 14 Stunden. Die Eisenbahner erkannten, dass sie durch eine reichsweite Personalorganisation einen starken Einfluss gewinnen könnten, da die Eisenbahnen für militärische und wirtschaftliche Zwecke unentbehrlich geworden waren. Sie schlossen sich deshalb bereits am 17. Januar 1897 in Berlin zum „Verband der Eisenbahner Deutschlands“ zusammen. Für die herrschenden Politiker im Kaiserreich stellte dieser Vorgang eine Ungeheuerlichkeit dar. Für sie stand außer Zweifel, dass diese Gewerkschaft das „Werk sozialdemokratischer Umtriebe sei“.

Unfälle und Bahnsicherheit

Obwohl die Eisenbahn zu den sichersten Verkehrsmitteln zählt, gab es auch immer wieder Unfälle. Der erste tödliche Zwischenfall ereignete sich in England auf der Strecke von Liverpool nach Manchester. Am **Eröffnungstag** dieser Linie, dem 15. September 1830, erfasste die Lokomotive den Abgeordneten Huskisson, der seinen dadurch erlittenen Verletzungen erlag. Besonders folgenreich verliefen naturgemäß Zusammenstöße. Deshalb spornte gerade die Entwicklung von Konzepten zur Verhinderung von Zusammenstößen häufig zum Nachdenken an. Ein – wohl mehr ironisch als ernsthaft geäußertes – Vorschlag lief darauf hinaus, dass der eine Zug beim Begegnen den anderen längsseits überquert. Zu diesem Zweck müsste einer der beiden Züge mit einem Gleis überspannt sein, auf dem der andere ihn dann unbeschadet überfahren könnte.



Vorschlag zur Verhinderung von Eisenbahnzusammenstößen (1868)

Zu den ernsthaften Sicherheitsvorkehrungen zählten die **elektrischen Telegraphen**. Diese dienten zunächst nur dem Zugverkehr, später auch anderen Zwecken. Elektrizität kam bei der Eisenbahn schon sehr früh in Verwendung, und auch sie diente in erster Linie der Sicherheit. Mit ihrer Hilfe konnte z.B. die Fahrgeschwindigkeit von Zügen auf Gefällstrecken überprüft werden. Um Unfälle zu vermeiden oder zumindest zu reduzieren, entwickelte die Bahn ihre Sicherheitsvorkehrungen immer weiter. So waren spätestens 1942, vermutlich jedoch bereits vor dem Ersten Weltkrieg, die Bahnlinien Heidelberg – Eberbach – Osterburken – Würzburg, Darmstadt – Wiebelsbach-Heubach –

Eberbach und Bietigheim (Württ) – Heilbronn – Osterburken – Würzburg mit einer Streckenblockung ausgerüstet, die verhindert, dass zwei Zügen die Fahrt auf dem selben Gleis erlaubt wird.

Die Eisenbahn bringt eine neue „Zeit“

Voraussetzung für einen sicheren Betrieb sind neben eindeutigen Signalen auch ein exakter Fahrplan, damit klar ist, zu welcher Zeit sich ein Zug wo befindet. Was zunächst einfach klingt, scheiterte zu Beginn schon daran, dass die „Zeit“ nicht so eindeutig wie heute war. Überall im Deutschen Reich zeigten die Uhren nämlich eine andere Zeit an – die heute noch vielfach in Nach-



richten genannte „**Ortszeit**“. Manchem wird aber nicht bewusst sein, woher dieser Begriff ursprünglich kommt: Seit der Tag in Stunden eingeteilt wurde, erfolgte dies nach dem Sonnenstand. Die Zeit des höchsten Sonnenstands wurde 12 Uhr mittags genannt. Da der höchste Sonnenstand mit der geografischen Länge variiert (vereinfacht gesagt ist es im Osten früher Mittag als im Westen), hatte jeder Ort seine eigene Zeit – eben die „Ortszeit“. Solange die Menschen wie früher üblich nur selten ihren Heimatort verließen oder ohne eigene Uhr in vielleicht einer halben oder ganzen Stunde von Ort zu Ort liefen, fiel dieser Zeitunterschied nicht auf. Die Kirchturmuhren des Zielortes zeigten die gültige Uhrzeit – mit ihren extra goldbemalten Zeigern das Sonnenlicht reflektierend auch schon aus der Ferne. Von Meckesheim nach Heidelberg rechnete man mit **vier Stunden (Fuß-)Wegzeit**. Je nachdem, wie schnell man lief, dauerte das etwas kürzer oder länger. Auch die Postkutsche mit ihrer durchschnittlichen Geschwindigkeit von oft unter 10 km/h war bei den unwägbarsten Wegverhältnissen häufig unterschiedlich lange unterwegs, so dass allein schon dadurch Zeitverschiebungen bis zu mehreren Stunden vorkamen. Gerade im Winter waren die Straßen auch oft aufgeweicht oder gar nicht passierbar. Achsbrüche mit entsprechender Reparaturdauer waren keine Seltenheit und das Tränken der Pferde dauerte unterschiedlich lange. Aber auf eine Stunde kam es auch nicht an, wenn man beim Wechsel auf die nächste Postkutsche ohnehin **stunden- oder tagelang warten** musste, weil diese oft nur ein- oder zweimal pro Tag oder gar Woche verkehrten.

Mit der Eisenbahn änderte sich dies schlagartig. Die Geschwindigkeit war deutlich höher und der feste Bahnkörper konnte bei nahezu jeder Witterung zuverlässig

befahren werden. Dies führte zu genauen Fahrplänen, die vom Bahnpersonal strikt einzuhalten waren. Dies setzte eine **exakte Uhrzeit** voraus. Obwohl bis 1845 nur die Badische Hauptbahn bis Offenburg gebaut worden war und auf dieser Nord-Süd-Verbindung die Ortszeiten der Stationen nur vergleichsweise wenig voneinander abwichen, führte die Direktion der „Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen“ deshalb am 27. Juni 1845 die am Anfangsbahnhof der Badischen Hauptbahn geltende „**Mannheimer Zeit**“ für alle Dienststellen und öffentlichen Uhren des Landes ein. Morgens musste ein Bahnbediensteter an der Turmuhr des Kaufhauses am Paradeplatz in der Mannheimer Innenstadt mit seiner Taschenuhr „die Zeit nehmen“ und zum Bahnhof (damals noch am Tattersall) tragen. Der Zugführer des ersten Zuges übernahm diese Zeit und gab sie dann an jedem Bahnhof an den Stationsvorsteher weiter. Die Post trug sie schließlich von den Bahnhöfen in die Dörfer und ins Land. Entsprechend fuhren ab Mitte 1845 alle Züge in Baden nach der „Mannheimer (Orts-)Zeit“. 1851 erfolgte eine Umstellung auf die Ortszeit der Residenzstadt Karlsruhe.

In Württemberg dagegen galt die Stuttgarter Zeit, wie dem Aushangfahrplan von 1864 (es gab damals nur einen einzigen für das gesamte Königreich!) und den ab 1. April 1886 gültigen Fahrdienstvorschriften der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen für Bahn-, Stations-, Weichen- und Hilfspächter in § 34 zu entnehmen war:

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

Die Festlegungen durch die beiden Eisenbahnverwaltungen führten so dazu, dass in Jagstfeld auf der badi-



schon Seite des dortigen Inselbahnhofs die Karlsruher Zeit, auf der württembergischen Seite des **gemeinsam genutzten Gebäudes** jedoch die Stuttgarter Zeit galt. Wer von der badischen auf die württembergische Seite lief, passierte also nicht nur die Grenze zwischen dem Großherzogtum Baden und dem Königreich Württemberg, sondern musste auch seine Uhr um drei Minuten vorstellen.

Die bayerischen Uhren eilten den Zeitmessern in Württemberg weitere neuneinhalb(!) Minuten voraus. Dies bekam jeder zu spüren, der seinen unmittelbaren Lebensbereich verließ und z.B. von Meckesheim über Heilbronn nach Nürnberg fahren wollte. Eine geradezu **babylonische Zeitverwirrung** gab es am Bodensee, dessen fünf Anrainerstaaten jeweils eigene Zeiten hatten: Wenn es im badischen Konstanz 12 Uhr war, war es im württembergischen Friedrichshafen schon drei Minuten nach Zwölf und im bayerischen Lindau 12.12½ Uhr. Im österreichischen Bregenz war es sogar schon 12.24 Uhr, in Romanshorn am schweizerischen Ufer, wo die Berner Zeit galt, dagegen erst vier Minuten vor 12 Uhr – ein Zeitunterschied von fast einer halben Stunde.

Aus heutiger Sicht erscheint es vollkommen natürlich, dass dieses Durcheinander beseitigt und durch eine zumindest im ganzen Deutschen Reich geltende Einheitszeit abgelöst wurde. Allerdings setzte sich kaum ein Politiker für eine solche Vereinheitlichung ein. Die lokalen Interessen der Bevölkerung in den Einzelstaaten erstickten entsprechende Bemühungen meist schon im Keim. Fast niemand konnte sich mit dem Gedanken anfreunden, die eigene Ortszeit aufzugeben. Das vehemente Plädoyer Moltkes in seiner Reichstagsrede vom

16. März 1891 zählt zu den Ausnahmen. In weitsichtiger Weise hatte er sich noch kurz vor seinem Tode für eine Einheitszeit im ganzen Deutschen Reich eingesetzt. Nachdem sich die Politiker zurückhielten, entpuppten sich die einzelnen deutschen Eisenbahnverwaltungen als treibende Kraft für eine **Abschaffung der Zeitunterschiede**. Durch die verkehrstechnische Erschließung und die immer deutlicher werdende Intensivierung des Verkehrs rückten die deutschen Staaten – genauer gesagt: die Eisenbahnverwaltung der deutschen Staaten – merklich näher zusammen. Die Intensivierung der Kontakte ließ die Behinderung durch die vielen kleinen Zeitunterschiede immer deutlicher vor Augen treten. Da die Politik nicht handelte, versuchten die deutschen Eisenbahnverwaltungen, vollendete Tatsachen zu schaffen. Sie ergriffen 1891 auf einer Generalversammlung des Vereins der deutschen Eisenbahnverwaltungen die Initiative. Diesem Verein gehörten alle deutschen Eisenbahnverwaltungen sowie die österreichische, ungarische, rumänische, polnische und ein Teil der niederländischen und der belgischen Bahnen an. Sie kamen überein, schrittweise innerhalb eines Jahres in ihrem Bereich drei Zeitzonen einzuführen. Der kanadische **Eisenbahn-Ingenieur** Sandford Fleming hatte bereits 1876 vorgeschlagen, die Welt in 24 Zeitzonen zu gliedern, die sich jeweils über 15 Längengrade erstrecken. Acht Jahre später wurde auf der Internationalen Meridiankonferenz in Washington der Längengrad des Royal Observatory in Greenwich zum Nullmeridian bestimmt. Bis zu 7,5 Grad westlicher und östlicher Länge sollte fortan die **Greenwich Mean Time (GMT)** gelten. Diese legten die Eisenbahnverwaltungen für die belgischen und holländischen Bahnen fest. Für alle deutschen sowie die österreichisch-ungarischen Bahnen sollte die um eine



Stunde vorversetzte Mitteleuropäische Zeit (MEZ) gelten, die sich von 7,5 - 22,5 Grad östlicher Länge anschloss. Die MEZ entspricht etwa der Ortszeit von Görlitz an der Neiße nahe des 15. Längengrads, der das damalige deutsche Reich auch in etwa zwei gleich breite Hälften teilte. Für die rumänischen Bahnen sollten die Uhren um eine weitere Stunde vorgerückt laufen. Natürlich stand es nicht in der Macht der Eisenbahnverwaltungen, die vielen Ortszeiten insgesamt abzuschaffen. Der Beschluss von 1891 bezog sich deshalb zunächst nur auf die innerbetrieblichen Abläufe. Die Fahrpläne und die öffentlichen Bahnhofsuhren zeigten nach wie vor nur die Ortszeit an. Für die Bediensteten der Eisenbahnen galt also im privaten Leben eine andere Zeit als bei der Arbeit.

Mit den letzten deutschen Staatseisenbahnen stellten in der Nacht vom 31. März zum 1. April 1892 auch Bayern und Württemberg auf die MEZ um. Sie gingen dabei jedoch gleich einen Schritt weiter und verwendeten diese Zeitangabe nicht nur im internen Bahngebrauch, sondern auch in den Fahrplänen. Deshalb wurden 1. April 1892 alle württembergischen Bahnhofsuhren von der Stuttgarter Zeit um 23 Minuten, alle bayerischen von der Münchner Zeit um 14 Minuten vorgestellt. Damit sahen sich in Württemberg und Bayern nicht mehr nur die Bahnbediensteten, sondern alle Bahnreisenden mit zwei verschiedenen Zeiten konfrontiert. So wuchs langsam der Druck, die MEZ überall im Deutschen Reich einzuführen, zumal auch die Post- und Telegraphenverwaltungen am **1. April 1892** die Uhren umgestellt hatten. Die Bemühungen der Bahnverwaltungen um die Vereinheitlichung der Zeit waren schon ein Jahr später von Erfolg gekrönt. In Deutschland wurde mit dem Inkrafttreten des „Reichsgesetzes betreffend die

Einführung einer einheitlichen Zeitbestimmung“ am 1. April 1893 die Mitteleuropäische Zeit (MEZ) eingeführt, die der exakten Sonnenzeit des 15. Längengrades entspricht. Über die Eisenbahntelegraphenlinien wurde die MEZ von der Berliner Sternwarte aus als „**Normalzeit**“ verbreitet.

Eine weitere Vereinfachung stellte die Umstellung von der 12-Stunden-Darstellung jeweils für vormittags und nachmittags auf die **24-Stunden-Einteilung** dar. Solange nur wenige Züge fuhren wie 1862 bei der Inbetriebnahme der Odenwaldbahn mit vier Personenzugpaaren täglich, war es kein Problem, auf den Fahrplänen „morgens“, „vormittags“, „nachmittags“ oder „abends“ dazu zu schreiben. Mit zunehmender Zugzahl musste eine andere Kennzeichnung gefunden werden. Schon beim ersten Fahrplan für die Bahnlinie nach Bad Rappenau 1868 mit fünf Zugpaaren wurden deshalb die Zeiten in den „Nachtstunden“ (6.00 Uhr abends bis 5.59 Uhr morgens) durch senkrechte Striche eingefasst. Später wurden die Minutenzeiten unterstrichen: 6.⁰⁰ - 5.⁵⁹. Am 1. Mai 1927 wurde dann auf die 24-Stunden-Darstellung umgestellt: 18.00.

Die Eisenbahn hat damit im wahrsten Sinn des Wortes eine neue „Zeit“ gebracht.

Das Deutsche Reich und die Eisenbahn

Die deutschen Staaten verfügten im Jahre 1860 insgesamt über 11.633 Bahnkilometer, zehn Jahre später war das Netz bereits auf 19.575 Kilometer angewachsen. Die Verflechtungen wurden immer enger und intensiver. Alle wichtigen Städte und Industriezentren hatten einen direkten Zugang zur Eisenbahn. Das auf deutschem Boden nunmehr 35 Jahre alte Verkehrsmit-



tel half innerhalb der Einzelstaaten und über die deutschen Staatsgrenzen hinweg mit, das Zusammengehörigkeitsgefühl erstarken zu lassen. Die zahlreichen Staatsgrenzen hatten die Entwicklung des Schienennetzes jedoch vielfach auch gehemmt oder behindert. So wäre für die Verbindung von Heidelberg nach Würzburg eine Strecke über Eberbach erheblich besser geeignet gewesen. Für die **Linie über Meckesheim** entschied man sich u.a. jedoch, um „nicht alsbald wieder aus dem Lande hinaus zu fahren“, sprich über hessisches Gebiet (Neckarsteinach und Hirschhorn) oder (bei Amorbach – Miltenberg) allzu früh Bayern zu erreichen. Ähnlich hätte sich z. B. im badischen Schwarzwald zwischen Offenburg und Villingen eine nach topographischen Gesichtspunkten relativ gut geeignete Trasse angeboten. Aber bei dieser Variante hätten einige Kilometer über württembergisches Gebiet geführt, was in der Zeit der Planung zwischen 1860 und 1865 politisch keinesfalls durchsetzbar war. Schließlich bekam die Schwarzwaldbahn zwei Doppelschleifen bei Triberg und insgesamt 39 Tunnel.

Die Kriege von 1866 (Preußisch-Österreichischer Krieg) und 1870/71 (Deutsch-Französischer Krieg) machten deutlich, dass die Eisenbahn auch unter militärstrategischen Gesichtspunkten ein bedeutender Faktor geworden war. Sie ermöglichte das schnelle Verschieben von Truppen und Kriegsmaterial und erhöhte damit die militärische Schlagkraft. So galt für die noch junge Odenwaldbahn über Meckesheim vom 28.07.1870 - 15.10.1871 ein **Militärfahrplan**, der 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. Auch in äußerlich friedlichen Zeiten stärkte die Möglichkeit des

raschen Truppentransports die Präsenz und damit die Macht des Monarchen in entfernteren oder aufständischen Landesteilen. Deshalb versuchten die Gründer des Norddeutschen Bundes (1870) und des Deutschen Reiches (1871) die Grundlagen des Eisenbahnverkehrs wesentlich umzugestalten.

Seit Beginn des Eisenbahnzeitalters sah der badische Staat den Bau und Betrieb der wichtigen Eisenbahnstrecken unter seiner Hoheit als Selbstverständlichkeit an. Mit dem Reichsgründungsgedanken verlagerte sich auch die Idee der **staatlichen Aufsicht** über die Eisenbahnen eine Stufe nach oben. Die insbesondere aus militärischen Überlegungen heraus folgerichtigen Versuche Bismarcks in diese Richtung betrachteten die Länder jedoch als Bevormundung. Schon in der Verfassung des Deutschen Reiches vom 16. April 1871 war in den Artikeln 41 bis 47 festgesetzt worden, dass das deutsche Eisenbahnwesen vom Reich beaufsichtigt und gesetzgeberisch gelenkt werden sollte, um das allgemeine Interesse an übergreifendem Verkehr und an der **Landesverteidigung** wahren zu können. Nur für Bayern galten Ausnahmeregelungen.

Bereits 1847 war der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen gegründet worden, dem auch die Badische Staatseisenbahn angehörte. Dieser Verein hatte es sich zum Ziel gesetzt, die Eisenbahn hinsichtlich der Beförderung von Personen und Gütern sowie der gegenseitigen Wagenbenutzung als einheitliche Institution erscheinen zu lassen. Zu weiteren Schritten fand sich Baden jedoch nicht bereit. Zusammen mit Württemberg und Bayern verteidigte es die Eigenständigkeit der süddeutschen Eisenbahnen. Dieses Ziel konnten die Länder erreichen. Ob sie damit je-



doch dem Deutschen Reich oder dem Eisenbahnwesen insgesamt einen positiven Dienst erwiesen haben, muss zumindest bezweifelt werden. Sein **Ziel einer einheitlichen deutschen Eisenbahnverwaltung** hat Bismarck also nicht erreicht. Er war jedoch nicht nur daran gescheitert, dass Staaten wie Baden, Bayern und Württemberg verbissen an ihrer Hoheit über das Eisenbahnwesen festhielten. Im Gegenteil: Die wenigsten deutschen Staaten, nämlich Braunschweig, Baden, Württemberg und Oldenburg, hatten das Eisenbahnwesen von Anfang an unter staatliche Regie gestellt. Überall sonst blühten Privatbahnen, die dem direkten Zugriff Bismarcks noch mehr entzogen waren. In Preußen gehörte nur ein Drittel aller Bahnen dem Staat, in Sachsen blieb die Strecke von Leipzig nach Dresden bis 1876 in Privatbesitz, die **größte und wichtigste Privateisenbahn** Deutschlands, die hessische Ludwigsbahn, kam erst 1896 in staatliche Hände. Die Ludwigseisenbahn umfasste über 700 Kilometer Strecke auf preußischem, hessischem, badischem und bayerischem Gebiet. Die Übernahme in staatliche Hände gelang erst, als sich Preußen und Hessen auf einen gemeinsamen Kauf verständigt hatten. Der zu diesem Zweck zwischen den beiden Ländern ausgehandelte Staatsvertrag sah die Schaffung einer preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft vor, aus der noch im selben Jahr 1897 die Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen entstanden.

Der **Konzentrationsprozess** der Eisenbahnen auf einzelstaatlicher Ebene schritt zwischen der Reichsgründung und dem Ersten Weltkrieg jedoch rasch voran. Auch die Zahl der Staatsbahnen ging zurück. Verfügten am 1. April 1893 noch 26 deutsche Länder über selbständige Eisenbahnen, so waren es zu Beginn des

Ersten Weltkrieges nur noch acht: Preußen-Hessen, Bayern, Sachsen, Württemberg, **Baden**, Mecklenburg, Oldenburg und Elsass-Lothringen.

Württemberg hatte bereits in den 1870er Jahren seine Organisation des Eisenbahnwesens der entsprechenden Behörde in Baden angepasst: eine Generaldirektion der Verkehrsanstalten, die aus vier Sektionen bestand.

Einen kleinen Schritt aufeinander zu gingen die deutschen Eisenbahnverwaltungen dann 1909: Sie gründeten gemeinsam einen **deutschen Staatsbahnwagenbund**. Als Zeichen der Zugehörigkeit zu diesem Verband erhielten alle Güterwagen den noch heute vertrauten einheitlichen Anstrich mit der preußischen braunen Farbe.

Der Erste Weltkrieg erzwang die jahrzehntelang abgelehnte einheitliche Organisation aller deutschen Eisenbahnen. Die Bahnanlagen galten seit Beginn der Kampfhandlungen „als in der Nähe des Kriegsschauplatzes befindlich“. Die Ausnahmeregelungen und Sonderrechte der einzelnen Staatseisenbahnen wurden für die Zeit des Krieges außer Kraft gesetzt. Eine **Militäreisenbahnbehörde** übernahm die Organisation. Besonders in den ersten Kriegstagen prägte das Militär das Bild auf den Bahnanlagen. Vom 2. bis zum 18. August 1914 rollten in über 10.000 Zügen mehr als drei Millionen Soldaten und 800.000 Pferde sowie Waffen und zahlreiche Versorgungsgüter an die Westfront. Naturgemäß kam dabei allen Ost-West-Verbindungen zu den Rheinbrücken eine zentrale Rolle zu, also auch der Odenwaldbahn. Selbst für die Nebenbahn **Meckesheim – Wiesloch** sah das ab 1.4.1914 gültige



Militärfahrplanbuch einen Stundentakt vor, also 24 (vermutlich „Viertel-“)Züge pro Tag. Über die Strecke **Neckarelz – Meckesheim** waren je zwei „Halbzüge“ im 20 Minuten-Abstand vorgesehen, die ab Meckesheim Richtung Heidelberg wieder gemeinsam fahren sollten. Wie viele Züge tatsächlich durch Meckesheim gefahren sind, ließ sich nicht ermitteln, aber über die Rheinbrücken bei Mannheim und Germersheim fuhren 401 bzw. 580 Züge, also knapp 24 bzw. 35 Züge pro Tag, und selbst über die Schiffsbrücke der Bahnlinie Heidelberg – Speyer wurden 46 Züge, also knapp 3 pro Tag geführt.

Im Jahre 1916 erhielten auch die acht deutschen Staats-eisenbahnen aus **strategischen** Gründen eine neue organisatorische Struktur. Unter dem einheitlichen Dach der Kriegsbetriebsleitung der Eisenbahnen verwalteten drei Generalbetriebsleitungen in Frankfurt, Essen und Berlin das Eisenbahnwesen des Deutschen Reiches.

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

standsverhandlungen führen musste, sprengten ihn Wehrmachtsangehörige beim Vormarsch der Amerikaner befehlsgemäß in die Luft.

Das Ende des Ersten Weltkrieges leitete tiefgreifende Änderungen im Deutschen Reich ein. Auch die Eisenbahn bekam das zu spüren. Mit dem Verlust von über 70.000 Quadratkilometern Land büßten die deutschen Eisenbahnen mehr als 8.000 Kilometer Strecke ein. Außerdem beanspruchten die Siegermächte **8.000 Lokomotiven**, 13.000 Personen- und 280.000 Güterwagen.

Die Entwicklung der Eisenbahn in der Weimarer Republik und im Dritten Reich

Die Weimarer Verfassung bestimmte in Artikel 171, dass die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in das Eigentum des Staates zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten seien. Gemäß dieser Regelung schloss das Reich mit denjenigen Ländern, die noch über eine eigene Eisenbahnverwaltung verfügten, am 31. März 1920 einen Staatsvertrag. Dieser regelte den Übergang der Eisenbahnen auf das Deutsche Reich. Das Netz der auf diese Weise zum 1. April 1920 entstandenen **Deutschen Reichsbahn** umfasste 53.559 Kilometer. In Baden befanden sich knapp 1.900 Kilometer in Betrieb, in Württemberg über 2.150 Kilometer. Dazu verkehrten noch Privatbahnen.

Das weitere Schicksal der Reichsbahn ist eng mit den Folgen des Ersten Weltkriegs bzw. mit den Regelungen des Versailler Friedensvertrags und den allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen verbunden. Bis zum Ersten Weltkrieg war die **Eisenbahn unumstritten das Verkehrsmittel Nr. 1** und ohne Konkurrenz. Technisch und organisatorisch aus-



gereift verband sie durch ihr verästeltes Streckennetz nahezu alle bedeutenderen Orte des großen Reichsgebiets. Zu jedem beliebigen Ziel konnte man am günstigsten mit der Eisenbahn fahren. Der Kraftfahrzeugverkehr war erst am Anfang. 1910 kam auf 1.800 Einwohner nur ein Kraftfahrzeug. In Baden wurden im September 1911 gerade mal 2.500 Automobile gezählt. Gemäß Verordnung des Badischen Innenministeriums vom 10. April 1901 betrug die zulässige Höchstgeschwindigkeit „innerhalb von Ortschaften und auf belebten Straßen 12 km/h und außerhalb der Ortschaften 30 km/h“, während die Eisenbahn bis zu 90 km/h fuhr. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges bedeutete dann das vorläufige Ende des privaten Kraftfahrzeugverkehrs. Autos und Motorräder werden beschlagnahmt, die Fahrer zum Militär einberufen.

Nach dem ersten Weltkrieg wurden dann 12.000 übrig gebliebene **Armeelastwagen** verkauft. Private Unternehmer boten damit Transportdienste an, wobei sie sich im Gegensatz zur Eisenbahn, die gesetzlich verpflichtet war, jeden Frachtauftrag anzunehmen, auf lukrative Ladungen beschränken konnten. Damit bekam die Eisenbahn **erstmalig Konkurrenz**. Entscheidende Eingriffe in die Eisenbahn erfolgten Mitte des Jahres 1924. Damals trat der Dawes-Plan in Kraft, der neue Modalitäten für die Erfüllung der deutschen Wiedergutmachungsverpflichtungen enthielt. Der Reichsbahn galt in diesem Vertragswerk ein besonderes Interesse, weil sie als eines von wenigen deutschen Unternehmen seit Jahrzehnten bedeutende Gewinne abgeworfen hatte. Da die Reichsbahn schwarze Zahlen schrieb, musste sie zu den Wiedergutmachungszahlungen beitragen. Sie wurde deshalb am 30. August 1924 vom Reich abgekoppelt, in ein selbständiges

Unternehmen umgewandelt und als „Deutsche Reichsbahngesellschaft“ der **Kontrolle der Siegermächte** unterstellt. An Reparationszahlungen hatte die Bahn jährlich 660 Millionen Goldmark über die Bank für internationalen Zahlungsausgleich in Basel an die Siegermächte abzuführen. Dieser Kapitalabfluss erschwerte die Reparatur-, Ausbesserungs- und Aufbauarbeiten, die in den Nachkriegsjahren dringend erforderlich gewesen wären. 1930 regelte der Young-Plan die deutschen Reparationszahlungen neu. Insbesondere wurde die endgültige Höhe der Wiedergutmachung festgelegt und die ausländische Aufsicht über die Reichsbahn abgeschafft. Die Höhe der jährlichen Zahlungen blieb jedoch zunächst gleich. Das änderte sich erst mit dem Vertrag von Lausanne, der für 1932 das Ende der Reparationszahlungen brachte.

Es ist nicht überraschend, dass in dieser Zeit außer wenigen Nebenbahnen wie der Strecke **Neckarsteinach – Schönau (Odenwald)** am 21.10.1928 kaum neue Strecken eröffnet wurden. Eine weitere Ausnahme war der 1927 eröffnete elf Kilometer lange Hindenburgdamm zwischen der Nordseeinsel Sylt und dem schleswig-holsteinischen Festland. Im Dritten Reich stagnierte die Entwicklung der Reichsbahn. Adolf Hitler setzte auf Straße und Flugzeug als Grundlage für das Transport- und Verkehrswesen. Das gigantisch-überzogene Projekt einer Drei-Meter-Breitspurbahn gelangte nie über das Stadium der Planungen hinaus. Der Autobahnbau schritt dagegen rasch voran. Bereits ein halbes Jahr nach Hitlers Machtergreifung trat ein Gesetz über die „Errichtung eines Unternehmens Reichsautobahnen“ in Kraft, zwei Monate später entstand die „Gesellschaft Reichsautobahn“ als Zweigunternehmen der Deutschen Reichsbahngesellschaft.



Auf diese Weise erhielt die Reichsbahn den undankbaren Auftrag, beim Aufbau der eigenen Konkurrenz zu helfen. Organisation und Personal der Bahn mussten für den Autobahnbau ebenso herhalten wie deren gesamte Überschüsse. Das griff die Bahn in ihrer Substanz an und stärkte den **Straßenverkehr als Konkurrenz**. In der Folgezeit wurde der motorisierte Individualverkehr, den die Reichsbahn mit dem ihr vom Staat verordneten Bau der Autobahnen mit gefördert hatte, immer stärker und nahm der Eisenbahn zunehmend Marktanteile im Personen- und Güterverkehr weg. An Gewinn war von da an nicht mehr zu denken.

Die Zeit ab dem Zweiten Weltkrieg

Verheerend wirkte sich für die Bahn, die 1937 wieder der Hoheit des deutschen Reiches unterstellt und in Deutsche Reichsbahn umbenannt worden war, auch die Endphase des Zweiten Weltkriegs aus. Bahnanlagen entwickelten sich wegen ihrer strategischen Bedeutung zu einem der häufigsten **Ziele von Luftangriffen**. Auch das Meckesheimer Bahngelände wurde mehrfach bombardiert. Dabei wurden am 22. März 1945 die Häuser Mickel, Schatthäuser Straße 1 („Villa Stoll“), und Hassemer, Bahnhofstr. 36 (später „Restauration zum Bahnhof“, heute Heizungsbau-Pfungsstädter), sowie am 24. März 1945 der Ostflügel des Aufnahmegebäudes mit dem **Bahnhofsrestaurant** und das Gemeindewohnhaus in der Zeppelinstraße 1 getroffen, wobei insgesamt neun Menschen starben. Aber nicht nur die Kriegsgegner Deutschlands sorgten für die Zerstörung des Bahneigentums. Von der deutschen Heeresleitung selbst kam oftmals der Befehl zur Sprengung insbesondere von Brücken, um dem einrückenden Feind das Vordringen so schwer wie möglich zu machen. So wurde am 29. März 1945 zeitgleich mit

dem Einmarsch der 7. US-Armee in Heidelberg die Brücke bei Neckargemünd von den sich zurückziehenden deutschen Truppen der Heeresgruppe G gesprengt. Tags darauf folgte die Neckarbrücke der Odenwaldbahn zwischen Obrigheim und Neckarelz, die nie wieder aufgebaut wurde. Schon in den letzten Kriegstagen zeigte sich die Unsinnigkeit dieser **Taktik der verbrannten Erde**. Trotz der völligen Zerstörung des Bahnhofs Bruchsal und Beschädigungen des Bruchsaler Tunnels sowie der Sprengung des Bietigheimer Enzviadukts und aller Neckarbrücken fuhren unter Aufsicht von US Army - Personal in den Stellwerken bereits ab April **bis zu 80 Güterzüge pro Tag** zwischen Mannheim (wo die US Army eine Kriegsbrücke errichtet hatte) und Stuttgart. Der gesamte Verkehr lief dabei **über Meckesheim** und die anschließende eingleisige, aber mit Ausweichgleisen an allen Stationen versehene Strecke Richtung Ittlingen, einem Behelfsbahnhof am Zusammentreffen der Strecken Steinsfurt – Eppingen und Eppingen – Heilbronn sowie weiter über Heilbronn-Böckingen nach Bietigheim-Bissingen – Kornwestheim. Die Siegermächte waren also durch die Sprengungen der deutschen Truppen keineswegs entscheidend behindert worden, dafür litt nun die Zivilbevölkerung unter dieser Maßnahme. Die ohnehin schwierige Versorgungslage war durch die **verkehrstechnischen Behinderungen** noch schwerer in den Griff zu bekommen. Dazu trug auch bei, dass nach dem Ende der Kampfhandlungen der Reichsbahn nur noch 65% der Lokomotiven, 40% der Personenwagen und 75% der Güterwagen von 1936 zur Verfügung standen.

Nach Kriegsende verkehrte die Eisenbahn in den einzelnen Besatzungszonen getrennt. Die zunächst von den Siegermächten übernommene Betriebsführung



ging jedoch schon nach wenigen Monaten schrittweise wieder in deutsche Hände über. Die **Deutsche Bundesbahn** ging formell im Dezember 1951 aus dem Zusammenschluss der Bahnen in der amerikanischen, britischen und französischen Besatzungszone hervor.

In den Nachkriegsjahren standen die Reparaturen am Streckennetz im Vordergrund. So mussten die durchgehenden Züge **Mannheim – Würzburg** wegen der gesprengten Neckarbrücken bis 23.06.1946 den Weg **über Meckesheim – Eppingen – Heilbronn** nehmen. Erst dann war die Eisenbahnbrücke bei Neckargemünd wieder eingleisig befahrbar. Die neue Neckarbrücke zwischen Bad Wimpfen und Jagstfeld wurde für den Zugbetrieb sogar erst im November 1952 freigegeben. Dagegen wurde der Abschnitt **Obrigheim – Neckarelz** bereits am 09.09.1949 offiziell stillgelegt, weil ein Wiederaufbau der Neckarbrücke nicht mehr in Betracht kam. Somit hatte die Strecke über Aglasterhausen endgültig ihre Bedeutung im Eisenbahnnetz verloren.

Der Aufbau des deutschen Streckennetzes war im Wesentlichen bereits um die Wende zum 20. Jahrhundert abgeschlossen worden. Es entstanden meist nur noch Neben-, Schmalspur- und Privatbahnen. Das 20. Jahrhundert brachte das weitere Anlegen von zweigleisigen Strecken und – mit ersten Planungen ab 1930 – die teilweise **Elektrifizierung**. Doch bereits in den 30er Jahren hat die Bahn in gewisser Weise einen Höhepunkt überschritten. Erste Strecken wurden stillgelegt, nachdem bereits viele Privatbahnen unrentabel geworden waren. Straße und Luftbeförderung machten sich als Konkurrenz immer deutlicher bemerkbar. Der **Anteil der Schiene am Gütertransport** nahm

von 83 Prozent (1913) kontinuierlich auf 38 Prozent (1982) ab. Seit 1993 ist der Anteil des Schienengüterverkehrs etwa gleich geblieben, wobei der Tiefpunkt zur Jahrtausendwende lag und sich seitdem der Anteil an den beförderten Tonnenkilometern sogar leicht erhöht hat. Dabei muss man beachten, dass die Eisenbahn unabhängig davon mehr Güter befördert als früher. Sie konnte die Transportleistung nur nicht so steigern wie die Straße, auf der sich die Güterverkehrsleistung beispielsweise seit 1970 etwa versechsfachte, während die Eisenbahn nicht einmal doppelt so viel wie vor 40 Jahren befördert. Grund ist vor allem die Struktur der Güter. Wurden zu Beginn der Industrialisierung vor allem Massengüter wie Kohle und Erz und später große Mengen Grundnahrungsmittel wie Getreide oder Zuckerrüben befördert, für die die **Bahn das ideale Transportmittel** war, werden heute viele kleinere Endprodukte versandt, die per Lastkraftwagen gezielter und sicherer transportiert werden können. Dazu kommt, dass der Verbraucher anspruchsvoller geworden ist und die Ware „über Nacht“ an die Haustür gebracht haben will, wie die vielen täglich durch die Straßen fahrenden Kleintransporter der diversen Paketzusteller zeigen. Entsprechend konnte die Straße ihren Anteil am Güterverkehr von einem Prozent (1925) auf 35 Prozent (1982) steigern und ihn seitdem weiter erhöhen. Die Binnenschifffahrt übernahm 1913 etwa 17 Prozent, 1982 waren es 27 Prozent. Seitdem hat sich der Anteil bezogen auf die beförderten Tonnenkilometer allerdings halbiert, weil Schiffe mit ihren noch größeren Transportkapazitäten auf dem kleinen Wasserstraßennetz wie die Eisenbahn nicht mehr für die heutige Güterstruktur geeignet sind. Konkurrenzfähig sind nur volle Schiffe oder ganze Züge mit einem Produkt wie beispielsweise Kohle von den Seehäfen zu



Kohlekraftwerken. In Folge dessen wurde insbesondere der **Stückgutverkehr** (z.B. durch Auflösung der Güterabfertigung Sinsheim und Verlagerung nach Meckesheim ab 1.1.1976) immer weiter konzentriert und von der Bahn schließlich ganz eingestellt. Auch der Wagenladungsverkehr wurde Anfang des Jahrtausends mit dem Programm „MORA C“ (Marktorientiertes Angebot Cargo) auf nur noch rund die Hälfte der damals noch vorhandenen 2.100 Tarifpunkte beschränkt. Südöstlich von Heidelberg war **Meckesheim der letzte**, noch bis zum Frühsommer 2007 bediente **Tarifpunkt**, der von der DB angefahren wurde. Von dort aus übernahm die SWEG die weitere Beförderung der Wagen insbesondere auf das von ihr betriebene Streckennetz, wo zum Schluss vor allem noch Holz verladen wurde. Daneben wurde auch noch der Recyclingbetrieb Wölfer am Westkopf des Bahnhofs Meckesheim bedient, der die letzten Güterwagen in unserem Raum erhielt, bevor auch sein Ladegleis im Zuge der Errichtung des elektronischen Stellwerks abgebaut wurde. Begünstigt wurde dieser Abbau von Anschlussgleisen vor allem durch die relativ ungünstigen gesetzlichen Rahmenbedingungen. Während die Straßen überwiegend aus Steuergeldern finanziert werden, müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Gleisanlagen über Gebühren weitgehend selbst bezahlen. So ist es nicht verwunderlich, dass die Bahn nach dem im Dritten Reich auf Kosten der eigenen Substanz auferlegten Autobahnbau und den Kriegsschäden im Zweiten Weltkrieg in der Höhe von acht Milliarden Mark in eine wirtschaftlich schwierige Situation geriet und bis heute darunter leidet, wie der nur eingleisig wieder hergestellte Abschnitt Züttlingen - Möckmühl zeigt, wo sich das fehlende zweite Gleis auch immer wieder auf die Pünktlichkeit selbst der El-

senztalzüge auswirkt. Im Übrigen verkehrt die Bahn größtenteils noch auf den **Trassen des 19. Jahrhunderts**, die deshalb oft nicht mehr den heutigen Anforderungen genügen. Daneben soll die Bahn zwar wirtschaftlich arbeiten, gleichzeitig aber auch soziale Aufgaben erfüllen und sich nicht nur auf gewinnträchtige Hauptstrecken beschränken. Trotzdem warf die Bahn etwa ein Jahrhundert lang in den verschiedenen deutschen Staaten Gewinne ab, zwischen 1931 und 1943 im Durchschnitt jedes Jahr 245 Millionen Mark. Die finanzielle Talfahrt begann mit der Währungsreform und dem damit verbundenen drastischen **Einnahmeeinbruch im Personenverkehr**, spätestens aber 1949. Seit 1952 schreibt die Bahn ununterbrochen rote Zahlen. Sie versucht diesen Trend durch Abbau unrentabler Strecken und Leistungen zu bremsen. Der erwartete Erfolg dieser „Gesundschumpfungspolitik“ scheint jedoch zumindest nicht in vollem Umfang eingetreten zu sein, weil ein Abbau von unrentablen Leistungen, z.B. in der Nacht, auch die Abwanderung von Kunden zur Hauptverkehrszeit nach sich zieht. Die Bundesbahnpolitik in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, die sich nicht nur an wirtschaftlichen, sondern auch an sozialen Gesichtspunkten orientieren musste, konzentrierte sich auf den Ausbau eines schnellen, komfortablen und überregionalen Transportsystems, während die Nebenrouten ganz oder teilweise von Omnibussen bedient werden sollten. So wurden viele kleinere Bahnhöfe nicht mehr bedient. Der in den 1980er Jahren entwickelte **Einmanntriebwagen** VT 628 war deshalb für einen Einsatz mit einem mittleren Halteabstand von 10 km konzipiert und daher für die Elsenztalbahn nur bedingt geeignet. Trotzdem konnte mit seinem Einsatz der Verkehr so wirtschaftlich geführt werden, dass die ab 1985 erfolgten kleinen



Angebotsverbesserungen kontinuierlich weitergeführt werden konnten.

Mit der bundesweiten **Regionalisierung** des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) Mitte der 1990er Jahre wandelte sich die Entwicklung. Nachdem die Zuständigkeit 1995 von der Bahn bzw. dem Bund auf die Länder gewechselt hatte, die seither mit Hilfe der vom Bund überlassenen Regionalisierungsmittel die Züge bei Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellen, wurden von der 1996 gegründeten Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg vermehrt Haltepunkte reaktiviert und das Angebot auch auf Nebenstrecken auf einen landesweiten Mindeststandard gehoben. Dies führte in den ersten zehn Jahren zu einem **Fahrgastzuwachs** von landesweit fast 50%. Mit der S-Bahn RheinNeckar steigen die Reisendenzahlen gerade auch im Elsenz- und Schwarzbachtal weiter.