

Gr. Bad. Staats- Eisenbahnen.

Nachverzeichnete Bauausführungen sollen im Wege der Mitbewerbung vergeben werden:

- a. Die Herstellung des provisorischen Aufnahmsgebäudes bei der Station Neckarelz: Dies-
desheim unter Verwendung der auf den Stationen Mos-
bach und Neckarelz lagernden Abbruchmaterialien des frü-
heren provisorischen Aufnahms-
gebäudes in Mannheim; die
Arbeiten sind veranschlagt:

Erd- und Maurerarbeiten	10521 Mk.
Gipsarbeiten	2503 Mk.
Zimmerarbeiten	4411 Mk.
Schreinerarbeiten	1888 Mk.
Glasarbeiten	588 Mk.
Schlosserarbeiten	770 Mk.
Blechnet- arbeiten	1265 Mk.
Dachpappenein- deckung	466 Mk.
Blitzableitung	50 Mk.
Anstreicherarbeiten	1004 Mk.
zus.	23466 Mk.

Pläne, Kostenüberschläge und Bedingungen können auf dem Eisenbahnbau-Bureau dahier eingesehen werden; die Angebote, welche auf die Uebernahme der sämtlichen Arbeiten je einer der obigen Baubestellungen zu stellen sind, müssen versiegelt mit entsprechender Aufschrift bis spätestens zu der auf Mittwoch den 16. Januar d. J. Vormittags 9^{1/2} Uhr anberaumten Tagfahrt an die Eisenbahnbau-Inspection postfrei eingekendet werden; die Eröffnung der bis zur bestimmten Stunde eingelaufenen Angebote findet in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Unternehmungslustigen im Inspections-Bureau statt. Die Bewerber haben über Qualifikation und Cautionsfähigkeit Nachweise beizubringen. [Q 635.]

Mosbach den 2. Januar 1878.

Gr. Eisenbahn-Bau-Inspection.

Karlsruher Zeitung vom 6. Januar.1878:

„U.436.1. Nr. 14. Mosbach. „Großh.
Bad. Staats= Eisenbahnen.

Nachverzeichnete Bauausführungen sollen im Wege der
Mitbewerbung vergeben werden: a. Die
Herstellung des provisorischen Aufnahme-gebäudes bei
Station Neckarelz-Diedesheim unter Verwendung der auf
den Stationen Mosbach und Neckarelz lagernden
Abbruchmaterialien des früheren provisorischen
Aufnahmegebäudes in Mannheim; die Arbeiten sind
veranschlagt: Erd=

Maurerarbeiten 10521 M. Gipserarbeiten 2503 M.
Zimmerarbeiten 4411 M. Schreinerarbeiten 1888 M.
Glaserarbeiten 588 M. , Schlosserarbeiten 770 M. ,
Blechenerarbeiten 1265 M., Dachpapeeindeckung 466
M. , Blitzableitung 50 M. , Anstreicherarbeiten 1004 M.,
zusammen 23 466 Mark.

b. Die
Versetzung des auf Station Jagstfeld befindlichen
badischen Güterschuppens und der Baubestandtheile des
Verladeplatzes dort nach Gundelsheim, veranschlagt
zusammen 6 004 Mark.

Pläne, Kostenüberschläge und Bedingungen können auf
dem Eisenbahnhochbaubureau dahier eingesehen
werden; die Angebote, welche auf die Uebernahme der
sämmlichen Arbeiten je einer der obrigen Bau-herstellung
zu stellen sind, müssen versiegelt mit entsprechender
Aufschrift bis spätestens zu der auf Mittwoch den 16.
Januar d.J. Vormittags 9 ½ Uhr, anberaumten Tagfahrt an
die Eisenbahnbau = Inspek-tion portofrei eingesendet
werden; die Eröffnung der bis zur bestimmten Stunde
eingelaufenen Angebote findet in Gegenwart der etwa
persönlich erschienenen Unternehmungslustigen im
Inspektionsbureau statt. Die Bewerber haben über
Qualifikation und Kautions-fähigkeit Nachweise

Karlsruher Zeitung vom 19.04.1879: Großh. Bad. Staats= Eisenbahnen. Der wie folgt veranschlagte Umbau des seitherigen Aufnahmegebäude der Station Neckarelz soll im Submissionswege vergeben werden nämlich: 1. Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten 1365 M., 2. Gypserarbeit 549 M., 3. Zimmerarbeit 632 M., 4. Schreinerarbeit 778 M., 5. Schlosserarbeit 250 M., 6. Blechernerarbeit 223 M., 7. Schifferdeckerarbeit 111 M., 8. Tüncherarbeit 326 M., zusammen 4231 Mark. Plan, Kostenüberschlag und Bedingungen können auf dem Eisenbahnhochbaubureau eingesehen werden. Die Angebote sind bis zum 29. April 1879 schriftlich abzugeben.

Karlsruher Zeitung vom 09.06.1879: Großh. Bad. Staats= Eisenbahnen. Die Verlegung des Güterschuppen von der Station Neckarelz alt nach dem Bahnhof Neckarelz neu, veranschlagt zu 6067 Mk. 24 Pf, soll im Submissionswege vergeben werden. Plan, Kostenüberschlag und Bedingungen können auf dem Eisenbahnhochbaubureau eingesehen werden. Die Angebote sind bis zum 19. Juni 1879 schriftlich abzugeben.

Zeitung vom 19.07.1879:

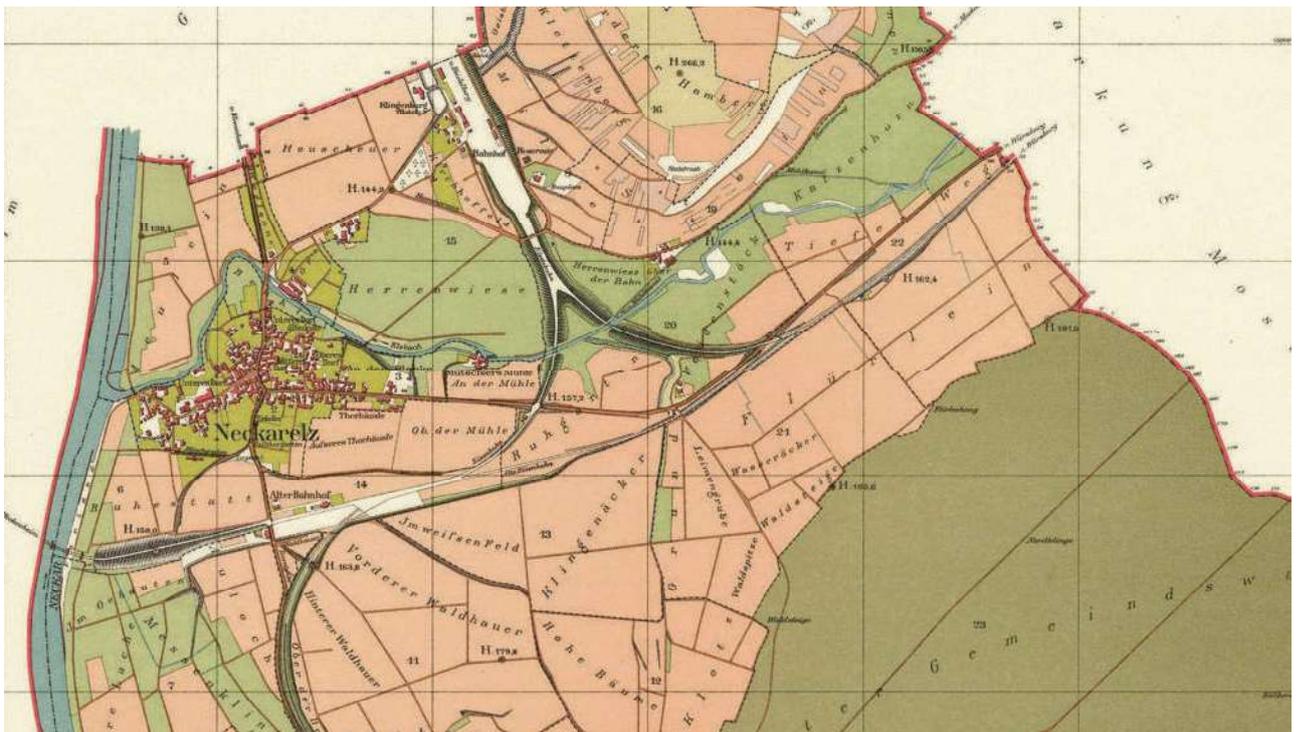
Versetzen des Abtrittgebäudes (WC) von der Station Neckarelz nach der Station Neckarelz-Diedesheim sollen im Submissionswege vergeben werden; veranschlagt sind folgende Arbeiten:

1. Erd-, Maurer- und Steinarbeiten zu 838 Mark. 2. Zimmerarbeiten zu 416 Mark. 3. Blecharbeiten zu 49 Mark. 4. Schieferdeckerarbeit zu 72 Mark. 5. Anstreicherarbeit zu 67 Mark. Zusammen 14442 Mark. Kostenvoranschläge sind an das Eisenbahnhochbaubureau abzugeben.

Karlsruher Zeitung vom 4. 11. 1879

„Badische Chronik.“

Karlsruhe, 3. Nov. In Folge der regnerischen Witterung hat auf dem hohen Eisenbahn=Damm zwischen der neuen Station Neckarelz und Mosbach gestern eine Senkung stattgefunden, welche, obschon von keiner großen Bedeutung, doch von der Notwendigkeit begleitet war, die Züge in der Richtung von und nach Mosbach unter Benützung der alten Odenwaldliene über die frühere Station Neckarelz nach der gleichnamigen neuen Station kursiren zu lassen. – Eine Unterbrechung des Verkehrs hat nicht stattgefunden und die Überleitung der Züge auf den neuen Wege wird ohne nennenswerthe Verspätung oder Störungen erfolgen. Voraussichtlich werden die eingetretenen Dammbeschädigungen in wenigen Tagen wieder ausgebessert sein.“



Zeitungsbericht 18.07.1880

„M 827.2.

Nr. 4715.

Heidelberg

Großh. Bad. Staats=Eisenbahn.

Der Abbruch des alten Maschinenhauses auf Station Mosbach und Wiederaufstellung desselben auf Station Neckarelz soll im Wege schriftlichen Angebotes an einen Uebernehmer vergeben werden. Die hierzu erforderlichen Erd=, Maurer=, Steinhauer=, Zimmer=, Schreiner=, Schlosser=, Blechner=, u. Tüncher= arbeiten si. Veranschlagt zu 11.100 M und werden zur Uebernahme Lusttragende eingeladen, ihre Angebote bis längstens

**Samstag den 24. Juli l. J.,
Morgens 10 Uhr,**

auf dem Geschäftszimmer der unterzeichneten Stelle portofrei und versiegelt abzugeben, bis wohin daselbst auch Pläne, Voranschläge und Bedingungen zur Einsicht aufliegen.

Heidelberg, den 14. Juli 1880

Großh. Bezirks=Bahningenieur “

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Landbote. 1849-1934

1893

29 (9.3.1893)

— Die Commanditgesellschaft Kapferer u. Cie. in Hochhausen a. N., ein ausgedehntes Gyps werk, verlegt einen Teil ihrer Fabrikräume an den alten Bahnhof in Neckarelz. Dasselbst werden künftig spezielle Gypsdielen gefertigt und getrocknet werden. Bereits sind, in Gypsdielenbau ausgeführt, ca. 6 zum Teil sehr große Räume zu diesem Zwecke schon erstellt, weitere werden in nächster Zeit nachfolgen.

Fahrplan 1898

Sommer = Fahrplan.

Heft Nr. 43 des „Sachsen-Anh.“



Giltig vom 1. Mai 1898 an.



Halle-Berlin-Erfurt		Halle-Magdeburg		Halle-Weissenfels		Halle-Querfurt		Halle-Aschersleben		Halle-Gröden		Halle-Blankenburg		Halle-Gröden		Halle-Blankenburg	
Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit
Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30
Berlin	10.15	Berlin	10.15	Berlin	10.15	Berlin	10.15	Berlin	10.15	Berlin	10.15	Berlin	10.15	Berlin	10.15	Berlin	10.15
Erfurt	12.45	Erfurt	12.45	Erfurt	12.45	Erfurt	12.45	Erfurt	12.45	Erfurt	12.45	Erfurt	12.45	Erfurt	12.45	Erfurt	12.45

Halle-Gröden		Halle-Blankenburg		Halle-Querfurt		Halle-Aschersleben		Halle-Magdeburg		Halle-Weissenfels		Halle-Berlin	
Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit
Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30
Gröden	10.15	Blankenburg	10.15	Querfurt	10.15	Aschersleben	10.15	Magdeburg	10.15	Weissenfels	10.15	Berlin	10.15

Halle-Gröden		Halle-Blankenburg		Halle-Querfurt		Halle-Aschersleben		Halle-Magdeburg		Halle-Weissenfels		Halle-Berlin	
Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit	Station	Zeit
Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30	Halle	7.30
Gröden	10.15	Blankenburg	10.15	Querfurt	10.15	Aschersleben	10.15	Magdeburg	10.15	Weissenfels	10.15	Berlin	10.15

Bei den einzelnen Punkten der Fahrpläne sind die Fahrzeiten angegeben.

„Großh. Bad. Staats = Eisenbahn.

Die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion für das zweite Gleis der Odenwaldbahn auf der Brücke über die Elz zwischen Neckarelz und Mosbach soll öffentlich vergeben werden. Das Gewicht der Konstruktion beträgt:

Flußeisen 80 000 Kg

Stahlguß 1 160 Kg

Flußstahl 1 540 Kg

Blei 60 Kg

Gesamtgewicht 82 760 Kg

Zeichnungen, Gewichtsberechnungen und Bedingungen liegen auf meiner Kanzlei zur Einsicht auf. Zeichnungen und Berechnungen werden, soweit der Vorrat reicht, gegen Nachnahme von 2 MK. Abgegeben.

11.809.1

Angebote, gestellt auf 100 Kg fertige Eisenkonstruktion, sind unter Angabe der Vollendungsfrist, welche beansprucht wird, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen, längstens bis

Samstag den 16. September d.J.

Vormittags 10 Uhr,

bei

mir einzureichen.

Eberbach, den 3. September 1905

Der Gr. Bahnbauinspektor.“

27.02 1906 Zeitungsbericht:

Neckarelz 25. Feb. Ein schwerer Unglücksfall ereignete sich gestern Nacht auf dem Neckarelzer Bahnhof. Beim Rangieren stürzte der verheiratete Bahnarbeiter Nenninger so unglücklich von einem Wagen, daß er überfahren wurde und schwere Verletzungen davontrug, denen er nach wenigen Stunden erlegen ist.“

08.05.1907 Zeitungsbericht:

„Bahnhofswirtschafts=Verpachtung. Der Betrieb der Bahnhofswirtschaft ist auf 1. Juli d.J. anderweit zu vergeben. Pachtangebote sind, mit Leumunds= und Vermögens= Zeugnissen belegt und mit der Aufschrift: Pacht der Bahnhofswirtschaft in Neckarelz versehen, bis zum 17. Maibe bei der Betriebsinspektion in Eberbach einzureichen. Karlsruhe den 6. Mai 1907 Großh. Bad. Staats= Eisenbahnen. „

22.03.1909 Zeitungsbericht:

Dem Stationkontroller Bernhard Wissinger wurde das Stationsamt zur Vernehmung übertragen.

07.Feb.1910 Karlsruher Zeitung: „Gestern morgen 4 Uhr entstand aus bis jetzt noch unbekannter Ursache in der Lichtgasanlage des Bahnhofs Neckarelz Feuer, wodurch das hölzerne Apparatehaus ohne Explosionserscheinungen nieder brannte. Die Ersatzbeleuchtung war bis zum Abend bereitgestellt.“

Zeitungsbericht Neckarelz 16. Dez. 1932 :

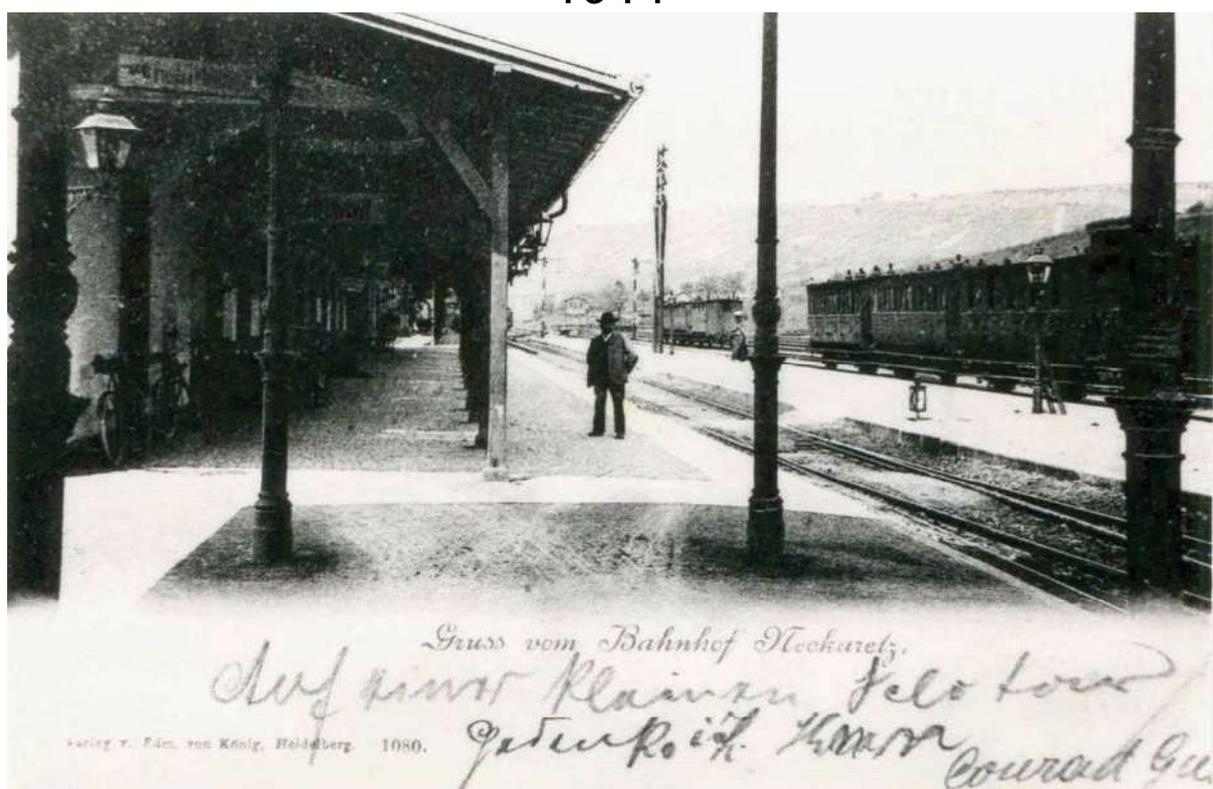
Brand im Bahnhofsgebäude Neckarelz

Heute Früh gegen 2 Uhr ist im Speicher der Bahnhofswirtschaft ein Feuer ausgebrochen. Die Bahnhofsfeuerwehr nahm die Bekämpfung sofort auf, wobei sie Hilfe von der freiwilligen Feuerwehr Neckarelz und Mosbach bekam. Die Gefahr konnte nach 3 Uhr im großen als beseitigt gelten. Ein Teil des Dachstuhl des Bahnhofsgebäude ist dem Feuer zum Opfer gefallen. Der Zugbetrieb wurde durch den Brand nicht beeinträchtigt. Die Brandursache ist noch nicht geklärt.

15.10.1939 Zeitungsbericht:

Der Reichsbahninspektor Eugen Heinzmann feiert am Sonntag sein 40 Jähr. Dienstjubiläum, lange Jahre versieht er seinen Dienst im Bahnhof Neckarelz, seit mehreren Jahren als Vorstand.

Bahnhof Neckarelz Postkarte von 1911



23.05.1929

50 Jahre Neckartalbahn

Vor fünfzig Jahren, am 24. Mai 1879, ist die Neckartalbahn Neckargemünd—Eberbach—Neckarelz Jagstfeld eröffnet worden als zweite Verbindung des nördlichen Teiles der oberrheinischen Tiefebene mit Württemberg, Mannheims mit Heilbronn. Die erste Bahnverbindung zwischen diesen Haupthandelsplätzen Badens und Württembergs war in folgenden Abschnitten entstanden: 1840 Mannheim—Heidelberg, 1862 Heidelberg—Neckesheim, 1866 Heilbronn—Jagstfeld, 1868 Neckesheim—Rappenaun, 1869 Rappenaun—Jagstfeld. Baden hatte für diese erste Bahn das Neckartal nur bis Neckargemünd benützt und dann durch das Elsenzthal und über die Wasserscheide zwischen Elsenz und Neckar mit einer verlorenen Steigung von 117 Meter nach Jagstfeld weiter gebaut; es hatte das Neckartal vermieden, um nicht Hessen Gelegenheit zu geben, die von diesem Staat geplante hessische Odenwaldbahn von Darmstadt nach Erbach durch das Mümling- und Ittertäl nach Eberbach anzuschließen, denn

Baden befürchtete den Wettbewerb einer hessischen Odenwaldbahn im Verkehr zwischen Nord- und Süddeutschland

und damit eine Schädigung der badischen Hauptbahn im Rheintal, ja sogar der geplanten badischen Schwarzwaldbahn. Hessen hielt aber beharrlich an seinem Ziel der kürzesten Verbindung mit Württemberg fest und bewilligte 1868 und haute 1870/71 die Strecke Darmstadt—Erbach. Seinem Drängen schloß sich Eberbach an, das als einzige Stadt des Unterlandes noch keine Bahn hatte. Schließlich gab die badische Regierung nach, und der Landtag beschloß 1870 den Bau einer Bahn zwischen Neckargemünd und Jagstfeld durch das Neckartal. Hessen genehmigte hierauf 1875 das Schlußstück Erbach—Eberbach der hessischen Odenwaldbahn, das 1882 eröffnet wurde.

Zwischen Neckargemünd und Neckarelz ist das Neckartal im Buntsandstein tief eingeschnitten und hat viele Windungen, oberhalb von Neckarelz aber in der sanftwelligen Muschelkalklandschaft weit und streckt sich das Tal und bildet nur etwa in der Mitte, unterhalb Gundelsheim, eine starke Schlinge. Diesen Unterschieden des Talverlaufs entsprechend

war der Bau der Strecke unterhalb von Neckarelz schwieriger als oberhalb. Denn 3 von den 41 Km. der unteren Strecken liegen in sechs Tunneln, deren beide größte, der

920 Meter lange Feuerbergtunnel,

den Hals der Flußschlinge oberhalb Hirschhorn und der 854 Meter lange Pinaner Tunnel den der Schlinge bei diesem Ort durchbohrt. Hohe Dämme, lange Felsaufschnitte und Stützmauern, die trotz der vielen Bahnkrümmungen nicht zu vermeiden waren, sowie drei größere Flußbrücken steigerten noch die Kosten. Von den Brücken ist die 150 Meter lange Neckarbrücke oberhalb von Neckargemünd als einzige zweistöckige Brücke Badens besonders erwähnenswert: sie setzt mit drei je 46 Meter weiten Öffnungen unten, die sich von Neckargemünd herabsenkende Straße und oben die aus dem Reihenteintunnel kommende Bahn über den Fluß. Die 18 Km. lange obere Strecke Neckarelz—Jagstfeld hatte zwar auch drei größere Brücken nötig, zwei über die Elz bei Neckarelz und eine über die Jagst kurz vor Jagstfeld, aber nur einen einzigen, den 854 Meter langen Böttinger Tunnel, der den Hals der Talsschlinge unterhalb von Gundelsheim durchörtert, bot aber sonst in dem weiter geöffneten Tal geringere Schwierigkeiten als die untere Strecke.

Der Bau begann am 6. Januar 1876 mit dem Feuerbergtunnel bei Hirschhorn und dauerte drei Jahre und fünf Monate.

Die Kosten beliefen sich nicht ganz auf 17 Millionen Mark;

trotz der vielen Kunstbauten kamen auf einen Kilometer der 58.8 Km. langen Bahn nur etwa 290 000 Mk. Die Neckartalbahn, die als reine Talbahn keine stärkeren Neigungen als 1:300 hat, nahm dem Odenwaldbahnstück Neckargemünd—Nischbach—Neckarelz (mit Neigungen bis 1:70) den Durchgangsverkehr nach Würzburg und der Strecke Neckargemünd—Sinsheim—Jagstfeld (mit Neigungen bis 1:74) den nach Württemberg ab. Wenn die Schifffahrt auf dem Neckar ruht, fällt ihr der beträchtliche Salzverkehr aus den hessischen und württembergischen Salinen zu.

Aus den Kindertagen der ersten badischen Eisenbahn

Kürzlich wurde das durch einen großzügigen Umbau vergrößerte Aufnahmegebäude des Mannheimer Hauptbahnhofes in Betrieb genommen. Durch das Vorrücken der Hauptfassade in den früheren Bahnhofplatz erhöhte sich die seitherige Gesamtgrundfläche des Gebäudes von 9600 Quadratmeter auf 4350 Quadratmeter; wohl hat dadurch die Stadt ihren schönen Schmuckplatz vor dem Bahnhof eingebüßt, dafür aber besitzt sie jetzt überall dem großen Verkehr angepaßte moderne Innenräume.

Es sind jetzt neunzig Jahre her, als an dem ersten Bahnhof in Mannheim und damit auch in Baden gearbeitet wurde; so giennt es sich anlässlich der Eröffnung des Mannheimer Hauptbahnhofes, einen Rückblick auf jene Zeiten zu werfen. Lesen wir die damaligen Landtagsverhandlungen zur Genehmigung der Vaugelder der ersten badischen Eisenbahn zwischen Mannheim und Heidelberg, so können wir uns heute eines Nacheins nicht erwehren, wenn wir die mannigfachen Gründe für und gegen den Bau, die Befürchtungen und Mahnungen hören. Hatten doch selbst die Ärzte die Befürchtung ausgesprochen, daß leicht Sinnerkrankungen entstehen könnten, wenn man nahe an dem blüchneil vorbeifahrenden Zug stehen würde. Von dem giftigen Rauch und dem sprühenden Dampf glaubte der Baueremann Schädigung seiner an die Bahn angrenzenden Felder und Obstbäume erwarten zu müssen, und für eine im ganzen Land nach der Bahneröffnung zufällig eingetretene Kartoffelkrankheit machte man die Bahn verantwortlich. An vielen Dörfern fährt heute noch die Bahn in ziemlicher Entfernung vorbei, weil die Bürger aus mancherlei vorgenannten Gründen die Nähe der Bahn nicht wünschten.

Der erste Mannheimer Bahnhof stand am Lattersfall in der Richtung der gleichnamigen Straße, so daß die Heidelberger Züge nach der Fahrt durch schöne Gärten in großen Bogen gegen den Bahnhof gerollt kamen. Also auch in Mannheim lag der Bahnhof weit weg von der Stadt; denn an der Ringstraße standen noch keine Häuser, zählte doch Mannheim damals 2811 Einwohner. Die erste Zeit wurden die Züge von einem englischen Mechaniker geführt, der die Aufgabe hatte, gegen Vergütung von einem Louisdor täglich gelehrte Schloffer zu Lokomotivführern auszubilden. Der Engländer zeigte sich von seiner besten Seite: man sah ihn auf der Maschine nie anders als mit sein gebüxtetem Zylinderhut, noblem schwarzem Rock und weißen Glocehandschuhen. Und stolz war er auf seine in England gebauten badischen Maschinen „Löwe“ und „Greif“, die damals schon in 33 bis 39 Minuten die Strecke durchfuhren. Bei Nacht brauchten sie 39 bis 47 Minuten, weil da langsamer gefahren wurde. Der Lokomotivführer stand frei und ungehülft auf seiner Maschine, Zugmeister und Wagenwärter mußten auf den oberen, offenen Sitzen der Wagen Platz nehmen.

Ein Stich aus dem Jahre 1842 zeigt in Mannheim zwei nebeneinander gebaute, an den Stirnseiten offene Hallen als Bahnhof mit dem einstöckigen Aufnahmegebäude davor. Anfangs diente die Bahn nur dem Personenverkehr, auch wurden Gunde und Reisegepäck befördert. Den Güterverkehr besorgten immer noch die Frachtfuhrwerke. Noch einem damaligen Bericht erschien die Einrichtung eines Güterverkehrs auf der kurzen Strecke weder für den Verkehr notwendig noch für die Verwaltung vorteilhaft. Lesen wir doch in den Jugenderinnerungen Großherzog Friedrichs I. daselbe. Dort heißt es auch: „Mein Vater nahm in der Nähe der Station Friedrichsfeld die eben neu erbaute Eisenbahn in Augenschein und beauftragte einen zu diesem Zweck eigens von Mannheim abgelassenen Bahnzug, den wir auch versuchsweise bestiegen.“ Bei Eröffnung dieser Strecke 1840 ritt einer den Begonus in den Versen:

Flügel hat der Mensch gefunden,
Und des Raumes Schranke fällt,
Alle Fessel ist verschwunden —
Groß das Leben, klein die Welt.
Dampfkraft gab dem Körper Flügel.
Druckschrist schenkte sie dem Geist.
Mensch, wo ist der Hemmezügel,
Der dich stille stehen heißt.

Seine Prophezeiung ist wahr geworden. Schon 1876 wurde das erste Mannheimer Bahnhofgebäude abgerissen und nach Redareiz transportiert, wo es noch heute den Bahnhof schmückt. Im gleichen Jahr fand die Eröffnung des seitherigen Mannheimer Bahngeländes statt, wie wir es die Jahrzehnte her sahen. Einmal schon erfuhr es einen notwendigen Umbau zur Vergrößerung vorhandener und zur Beschaffung neuer Räume. Ganz in Gond ging damals auch die Neuanlage von Bahnsteigen und Durchgängen nach Verlegung des Güter- und Rangierbahnhofes. Etwa dreißig Jahre konnte so das Gebäude seinen Zwecken dienen, bis nach dem Kriege — und schon vorher — die Verkehrssteigerung eine durchgreifende Vergrößerung der gesamten Bauanlagen dringend nötig machte, die nun in zwei Jahren erfolgt ist.

Als bald nach dem 70er Krieg die Verlegung und ein Neubau des Bahnhofes erörtert wurden, da hatte man die Vorschläge eines der Stadt nahe liegenden Bahnhofes bereits kennengelernt, wie zahlreiche Wünsche und Versammlungen aus jener Zeit dies bekunden. Doch siegte das Projekt am heutigen Plage, das auch eine Verbindungslinie nach den inzwischen neugebauten Hafenanlagen vorsah. Damit fiel die alte Schleifenbahn weg, die vom Lattersfall rings um die Stadt unter der Kettenbrücke durch nach dem Hafen geführt hatte. Ehe die Rheinbrücke 1868 mit einem Gesamtaufwand von 1 800 000 Gulden erstand, brachten Trojestschiffe die Güterwagen vom pfälz-bayerischen Ufer ans badische und umgekehrt.

Anfangs waren die Wagen erster Klasse nach der Art der Postdiligencen gebaut und enthielten in drei Abteilungen je acht Plätze. Die Wagen zweiter Klasse hatten gepolsterte Sitze mit „Hohbohrzeug“. Verschiebbare Glasfenster kamen erst 1841, nachdem sich die ersten Leinwandvorhänge als ungenügend gezeigt hatten; in den Wagen dritter Klasse waren zuerst überhaupt keine Vorhänge angebracht gewesen. Für die Fahrt auf der Strecke Mannheim—Heidelberg bezahlte man erster Klasse 48 Kreuzer, zweiter Klasse 30 Kreuzer, dritter Klasse 18 Kreuzer. Als Fahrkarten wurden auf gewöhnliches Papier gedruckte Scheine verwendet.

Bei der Eröffnung der Strecke bis nach Karlsruhe konnte Emil Kehler in Karlsruhe bereits acht Lokomotiven selbst bauen; 1844 besaß die Bahn 115 Güterwagen.

Mit großem Humor erzählt Kuhmaul, der berühmte Arzt an der Heidelberger Hochschule die Erlebnisse eines Professors bei der Einweihung der ersten Eisenbahn. Dieser hatte eine Einladung erhalten und wollte sich mit seiner achtköpfigen Familie an der Fahrt beteiligen. Auf dem Weg zum Bahnhof berieten sie, in welchem Teile des Zugs sie am sichersten führen. Einer der Söhne schlug vor, in den ersten Wagen einzusteigen, weil man von da aus die Lokomotive am besten überwachen könne. Der Vater erinnerte sich, gelesen zu haben, man solle den letzten Wagen wählen, denn weit vom Schuß sei weit von der Gefahr, und entschied für diesen. Auf dem Bahnhof stand der Zug zur Abfahrt schon bereit, und schnell stieg die Gesellschaft in den letzten, zum Glück leeren Wagen. Ein schriller Pfiff! Der Zug fuhr rasselnd davon. „Vater!“ riefen die Söhne, „der Zug fährt fort, und wir bleiben sitzen!“ — „Dumme Jungen,“ erwiderte der Vater, „was fällt euch ein? Der Wagen ist in vollem Flug, man merkt es nur nicht. Das ist eben die große Geschwindigkeit!“ — Er dachte an die Erde, die mit großer Geschwindigkeit um die Sonne fährt, und wir merken es nicht. Diesmal betrog ihn die Astronomie. Der Wagen war abgehängt und blieb stehen.

W. Sigmund.

Literatur

„Die lebendige Stadt“. Zweimonatsschrift der Stadt Mannheim, 1. Jahrgang, Heft 3. Dem im ersten Heft ausgesprochenen Programm getreu erscheint Heft 3 wiederum — wie schon das zweite — als Sondernummer. Es behandelt drei Haupttitel städtischer Kulturpflege, über die einleitend der Mannheimer Oberbürgermeister Dr. Heimerich sich grundsätzlich äußert. Den Anlaß für die Wahl des Themas bot das Jubiläum der Mannheimer musikalischen Akademie, das am Tage des Erscheinens des Heftes gefeiert wurde. Während Professor Wilhelm Hopp in seinem Beitrag „Sinn und Bedeutung der Mannheimer Akademiefestspiele“ einen geschichtlichen Rückblick über das Werden und Wachsen dieser neben den Konzerten im Leipziger Gewandhaus und im Kölner Gürzenich berühmten Veranstaltungen gibt, behandelt Dr. S. Kayser Mannheims Stellung zur „neuen“ Musik. Der zweite Teil des Heftes beschäftigt sich mit Theaterfragen. Aus den beiden Beiträgen von Spieltheater Dr. G. Storz und Prof. Dr. S. Schott klingt ein anderer Ton aus den Festschriften. Das Mannheimer Theater hat, wie wohl alle Theater der Provinz, schwer zu kämpfen. Prof. Schott untersucht als Statistiker die finanzielle Lage der deutschen Theater und Dr. Storz steckt in einem geistvollen Aufsatz über „Theater und Publikum“ die Wirkungsmöglichkeiten des heutigen Theaters ab. Der dritte Teil schließlich ist dem Zweig städtischer Kulturpflege gewidmet, der Mannheims Ruhm als Kunststadt nicht zuletzt trägt: der Tätigkeit der Kunstschule.

Anselm Feuerbach, ein deutscher Maler. Leben, Briefe, Aufzeichnungen. Herausgegeben von Karl Quenzel. (Leipzig, Hesse & Weller Verlag, 400 S. Mit 29 Abb. In Leinen geb. 2,80 M.) Aus Anlaß des 100. Geburtstages des Malers Anselm Feuerbach (12. Sept.) hat die Firma Hesse & Weller Verlag im Rahmen ihrer Sammlung „Die Schatzkammer“ eine billige und doch vortrefflich ausgestattete Ausgabe des bereits in mehreren tausend Exemplaren verbreiteten Buches „Anselm Feuerbach, ein deutscher Maler“ erscheinen lassen. Das Werk enthält außer einer Lebensbeschreibung die schönsten Briefe und die Aufzeichnungen des Künstlers. Es wendet sich durchaus nicht etwa nur an Fachleute, sondern an die unzählbare Menge derer, die Sinn haben für die Kultur eines Mannes, der nicht bloß ein großer Künstler, sondern auch ein Meister des Wortes, ein ringender Mensch und ein Erzieher des deutschen Volkes war.

Gustav Schröder: Heimat wider Heimat, Roman. (5 M., G. Bertelsmann Verlag in Gütersloh). — Etwas Schicksalhaft-Verhängendes liegt über Gestalten und Handlung. Ein Befreiendes in dem Jubelschrei Heimat; und endlich ein Erlösendes in den Worten geliebter Schuld: „Der Mensch, der in der Heimat oder in fremdem Lande nicht in Gott lebt, ist niemals heimat.“ Von Schröder durften wir wieder mehr als einen bloßen Unterhaltungsroman erwarten. Und er hat diese Erwartung nicht getäuscht.

Der erste Mannheimer Bahnhof

Das ehemalige Stationsgebäude am Latterfall in Neckarelz

Das Bahnhofgebäude in Neckarelz ist für Mannheim historisch, denn es stellt den ersten Mannheimer Bahnhof dar.

Am Latterfall war er gestanden bei der Hafenhütte,

als die ersten Züge der Linie Heidelberg—Mannheim, gezogen vom „Greif“ und vom „Löwen“, in die Halle einrollten. In weitem Bogen führte die Bahnlinie von den Gärten der Schwelingerstraße her in die Bahnhofshalle ein, in der Richtung auf den heutigen Wasserturm. In historischer Treue trug das Hotel an der Ecke der Ringstraße den Namen „Alter Bahnhof“, in dem wir noch vor 25 Jahren manches Schöpplein tranken. Das Anwachsen der Bevölkerungsziffer und der stets zunehmende Verkehr in Mannheim machte noch vor 1870 die Erbauung eines neuen Bahnhofs nötig. Die zwei großen Einfahrtshallen — teilweise aus Holz — genügten nicht mehr. Da damals vom Bahnhof aus eine Schleifenbahn außerhalb des Ring-Stadtgrabens rings um die Stadt nach dem Neckar- und Rheinhafen führte, suchte man den Platz für den neuen Bahnhof in das Gebiet des Friedrichsparks zu verlegen. Andere sprachen für die Baumischulgärten (Bismarckstraße), wieder anderen dünkten der Platz vor dem Heidelberger Tor (Wasserturm) die beste Lage. Im Jahre 1871 begann man mit dem Bau des heutigen Bahnhofs, der 1876 in Betrieb genommen wurde. Der gesamte Güterverkehr wickelte sich ebenfalls auf dem Gelände der Bahnanlagen ab.

Das Aufnahmegebäude des 1840 erbauten Bahnhofs an der Hafenhütte aber wurde 1876 nach Neckarelz transportiert

und dort mit einigen Änderungen aufgestellt. Seit dieser Zeit dient es dem Verkehr. Es hat die Entwicklung des ganzen Bahnwesens mitgemacht und darf sich als Zeitor der badischen Bahnhöfe rühmen, die ältesten und ersten Lokomotiven gesehen zu haben bis herauf zum Typ der Riesenlokomotiven, die dann und wann auch in Neckarelz sich zeigen. In dem Bahnhof ging auch der Engländer aus und ein, der als erster badischer Lokomotivführer in Zylinder und Gehrock und weißen Glacés den „Löwen“ und „Greif“ dirigierte und badische Schlosser in die Geheimnisse der Fahrkunst auf den Lokomotiven einführte.

Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß der früher übliche Brauch, die Maschinen mit Namen zu benennen, die ihre Geschwindigkeit und Kraft ausdrücken, vor etwa 50 Jahren aufhörte, wenn ich mich nicht irre, nach der Zeit des Hugstetter Eisenbahnunglücks.

In abergläubischer Weise wollte niemand in einen Zug einsteigen, der von der damaligen Unglücksmaschine gezogen worden war.

So blieb der Verwaltung nichts übrig, als eine andere Art der Bezeichnung zu finden. Man verlegte sich auf die Nummerierung der Lokomotiven, was ja heute bei der großen Anzahl der verwendeten Maschinen überhaupt nötig ist. Den Namen der früheren Lokomotiven — er thronte an der Vorderseite des Schornsteins — konnten sich die Leute merken. Die Nummer blieb im Gedächtnis nicht haften. ©

