

Historische Blätter

Heimat- und Museumsverein Neckarsulm e.V.

Heft 73, März 2014



Dieter Herlan

Neckarsulm und die Eisenbahn



Dieter Herlan
Oberstudienrat a.D.
Neckarsulm

Der Autor

Dieter Herlan wurde am 18. Dezember 1940 in Stuttgart geboren. Seine Kindheit und Jugend verbrachte er in einem kleinen Dorf auf den Fildern. Nach dem Abitur in Stuttgart studierte er Latein, Geschichte und Französisch an der Universität in Tübingen und an der Sorbonne in Paris. Sein Berufsweg als Gymnasiallehrer führte ihn 1974 nach Neckarsulm an das dortige Albert-Schweitzer-Gymnasium, an dem er bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand arbeitete.

Der Bereich Geschichte war nicht allein berufsbedingt ein Interessenschwerpunkt des Autors. Gerade in einer historisch so reichhaltigen Stadt wie Neckarsulm ergaben sich immer wieder wertvolle Anknüpfungspunkte für den Unterricht.

Die schon während der Berufstätigkeit unternommene lokale historische Spurensuche, beispielsweise über die Arbeiterbewegung, konnte seit der Pensionierung innerhalb des Heimat- und Museumsvereins vertieft werden und führte zu mehreren Beiträgen in den „Historischen Blättern“.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Der Start ins Eisenbahnzeitalter	3
2. Der Eisenbahnbau in Württemberg (1843 bis 1850)	5
3. Der schwierige Weg zur Weiterführung der Nordbahn	6
4. Der Ausbau bis Jagstfeld	9
5. Die Fortsetzung der Bahnstrecken ab Jagstfeld nach 1869	14
6. Der Ausbau des Bahnareals Neckarsulm	16
7. Vom Ersten Weltkrieg bis heute	19
Quellen	26
Literatur	26
Bildnachweis	26
Anmerkungen	26
Dank	27

Herausgeber: Heimat- und Museumsverein Neckarsulm e.V.
Redaktion: Bernd Herrmann und Barbara Löslein
Gestaltung und Satz: Bernd Herrmann
Druck: Welker-Druck, Neckarsulm



Abb. 4: Wilhelm I. von Württemberg
(1781 bis 1864),
König von 1816 bis 1864



Abb. 5: Erste Bauperiode des
Württembergischen Eisenbahnnetzes.
Streckennetz 1854

2. Der Eisenbahnbau in Württemberg (1843 bis 1850)

Der Eisenbahnbau im Königreich Württemberg hatte später begonnen als in manch anderen Staaten auf deutschem Territorium. Das lag zunächst an der Konzeption, dass man das Land wirtschaftlich über die schiffbaren Flüsse Neckar und Donau erschließen wollte und die Eisenbahn nur die Verbindung zwischen Heilbronn und Ulm herstellen sollte.

Erst als eine Expertenkommission im Jahre 1830 die Verlängerung einer Eisenbahnstrecke bis Friedrichshafen empfahl, konnte sich die Idee der Erschließung des Landes durch die Eisenbahn durchsetzen. Außerdem waren für ein wenig wohlhabendes Land wie Württemberg die enormen Kosten für den Bau eines Eisenbahnnetzes ein großes Problem. Dazu kam die ungünstige Topographie mit den Mittelgebirgen – besonders der Schwäbischen Alb.

König Wilhelm I. stand dem Eisenbahnbau aufgeschlossen gegenüber. Trotzdem dauerte es dreizehn Jahre bis aus den Empfehlungen der Expertenkommission im Jahre 1843 ein erstes Eisenbahngesetz wurde. In diesem Gesetz wurden die

Grundzüge eines Eisenbahnnetzes festgelegt. Eine Strecke sollte von Stuttgart über Ulm nach Friedrichshafen führen, die Nordbahn von Stuttgart nach Heilbronn und die sogenannte Westbahn über Bietigheim zur badischen Landesgrenze und von dort weiter nach Bruchsal.

Schon zwei Jahre nach diesem Gesetz fuhr der erste württembergische Zug am 25. Oktober 1845 von Cannstatt nach Untertürkheim. Zwar war dies nur ein kleines Teilstück von 3,52 km, doch der Anfang war gemacht. Zügig wurde die Neckarstrecke weiter über die Schwäbische Alb nach Ulm und von dort nach Friedrichshafen gebaut. Die Nordbahn erreichte über Ludwigsburg–Bietigheim ihren Zielort Heilbronn bereits am 25. Juli 1848.

Damit hatte die „Schwäbische Eisenbahn“ nach der Fertigstellung des wegen des Albaufstiegs besonders schwierigen Teilstücks Geislingen–Ulm am 29. Juni 1850 eine zusammenhängende Schienenverbindung von nahezu 250 km von Heilbronn über die Landeshauptstadt Stuttgart weiter nach Ulm, Biberach, Ravensburg und schließlich nach Friedrichshafen – und das in kaum fünf Jahren!



Abb. 10: Blick auf den Neckarsulmer Bahnhof, die Gaststätte, die Post und das Schloss im Jahr 1905

jährigen Lehrlings von Werkmeister Ganzenmüller beim Bau des Bahnhofs. Außer Datum und Uhrzeit des Arbeitsunfalls – 12. Juni 1865 um 16 Uhr 15 – macht Küfer keine näheren Angaben zu den Umständen des Unfalls.²³

Der Bahnhof wird gebaut

Gleichzeitig mit der Strecke wurde auch der Bahnhof gebaut. Der staatlicherseits zuständige Architekt war Johann Conrad Schurr. Geboren wurde er 1827 in Reutlingen. Sein Vater war Werkmeister. Nach seiner schulischen Ausbildung ging er im Jahre 1850 mit dreiundzwanzig Jahren nach München an die Akademie der Bildenden Künste, um sich für das Studienfach Architektur einzuschreiben. Außer dem hiesigen Bahnhof war er in unserer Region noch für die Bahnhöfe von Jagstfeld und Kochendorf zuständig. Wenige Jahre später baute er den äußerst repräsentativen Bahnhof von Heilbronn. Er starb im Jahre 1875.

Einen Bahnhof zu bauen, ist ein schwieriges Unterfangen, müssen doch mehrere Aspekte berücksichtigt werden. Er ist zunächst ein Zweckbau, in dem ein Fahrkartenschalter, die Gepäckaufgabe, Diensträume für Post und Personal, ein Wartesaal und einen direkten Zugang zu den Gleisen haben muss. Es müssen außerdem ein repräsentativer Eingangsbereich, sowie Dienstwohnungen – in Neckarsulm sind es vier – geschaffen werden.

Darüber hinaus sind alle staatlichen Hochbauten, also auch Bahnhöfe, in gewisser Weise Repräsentationsbauten des Staates. Sie sollten zwar keine Luxusbauten sein, jedoch eine gewisse Würde und Solidität ausstrahlen und obendrein in einem überschaubaren finanziellen Rahmen bleiben. Für den Ankommenden wie für den Abreisenden sind sie gleichsam ein Tor. Die Architekten der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts griffen gerne auf die im sogenannten Historismus wiederentdeckten Bauformen der Romanik und Gotik zurück, die sie mit moderneren Elementen verbanden. So entstand in Neckarsulm ein Bahnhof, der zur Stadtseite hin mit seiner Symmetrie, den Rundbögen und den sie betonenden Zierbögen im Eingangsbereich, den leicht vortretenden äußeren Gebäudeteilen mit ihren paarigen Fenstern und der waagrechten Gliederung der Fassade zu den gelungensten Beispielen der damaligen württembergischen Bahnhofsarchitektur gezählt werden darf. Und auch die etwas nüchternere Seite zu den Gleisen hin verdient Anerkennung.

In Dienstwohnungen im Bahnhof sind untergebracht der Bahnstreckenverwalter, der Bahnmeister und zwei weitere Unterbeamte.

In der Neckarsulmer Chronik der Weingärtner wird die Fertigstellung der Bahnstrecke nach Jagstfeld und des Neckarsulmer Bahnhofs nur in einer dürren Mitteilung erwähnt: „Am 11. September (1866) wird die Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Jagstfeld eröffnet.“