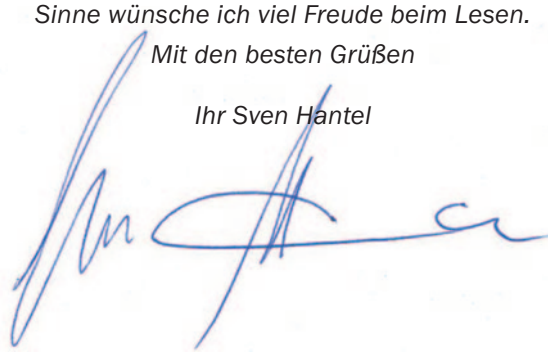
GRUSSWORT SVEN HANTEL, DEUTSCHE BAHN AG, BEAUFTRAGTER DER KONZERNLEITUNG FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG

Sven Hantel war zu Beginn seiner beruflichen Laufbahn ebenfalls in Heilbronn tätig. Er gehörte von 1994 bis 1996 der damaligen Niederlassung Netz in Heilbronn an.

Es gibt sie, die vielbesprochene Eisenbahnerfamilie. Sie entspringt einem Gefühl der beruflichen Verbundenheit als Eisenbahnerin oder Eisenbahner mit ihrer Arbeit und mit dem Unternehmen Bahn, egal ob Bundesbahn, Reichsbahn oder Deutsche Bahn AG. Diese Eisenbahnerfamilie ist noch heute das Rückgrat für den Transport von Menschen und Gütern auf den Schienen unseres Landes. Ich bin stolz, seit über 30 Jahren ein Teil dieser Eisenbahnerfamilie zu sein. Eisenbahner zu sein, hört nicht mit der aktiven Dienstzeit auf, das Gefühl der Verbundenheit bleibt. Und es ist die Zugehörigkeit und Leidenschaft für die Bahn, die dieses informative und emotionale Buch hat entstehen lassen. Gute Erinnerungen tragen unser Leben und geben uns Mut für die Zukunft. In diesem Sinne wünsche ich viel Freude beim Lesen.

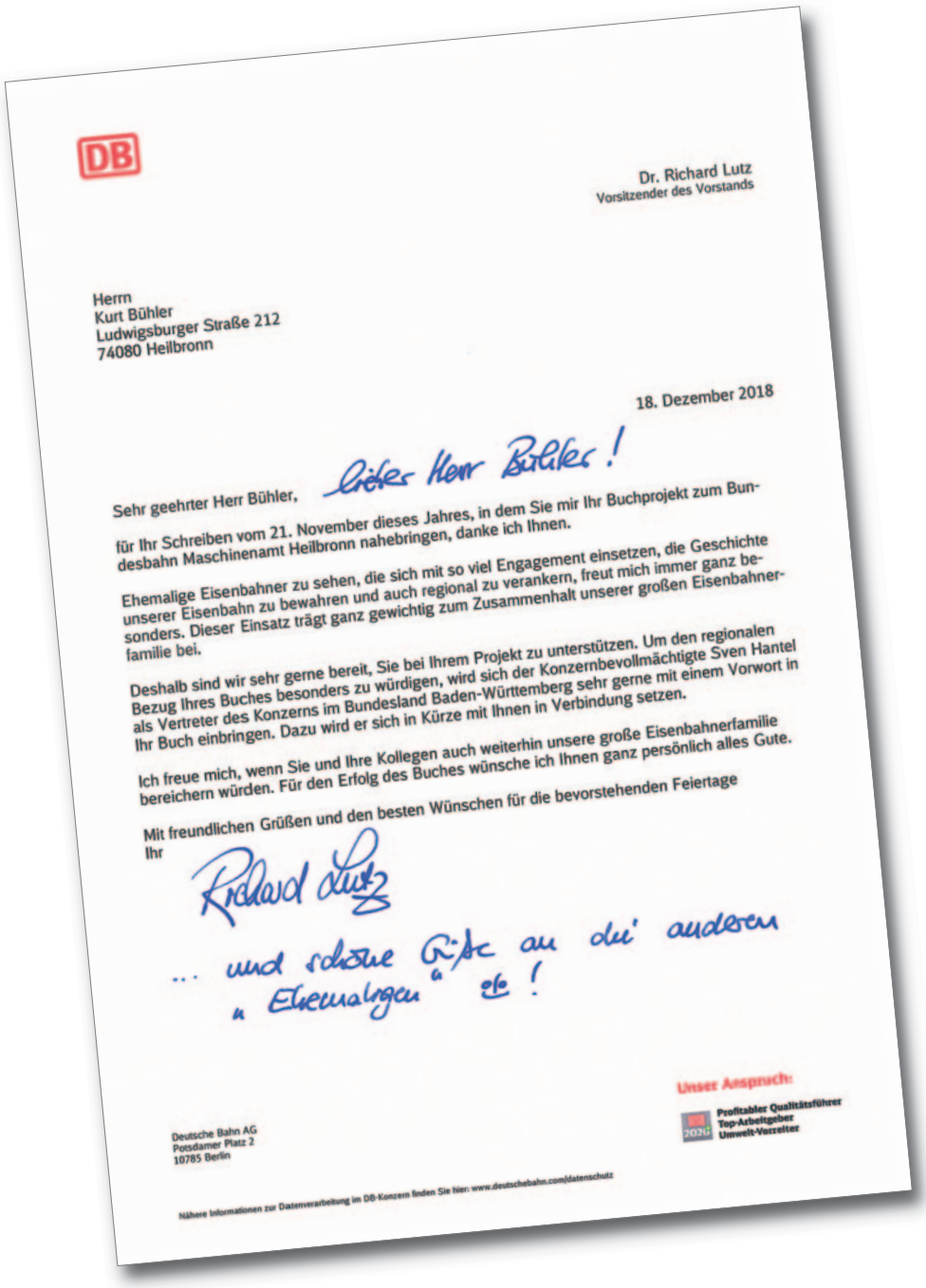
Mit den besten Grüßen

Ihr Sven Hantel



Der aus Bremerhaven Fischereihafen nach Stuttgart Hgbf verkehrende Schnellgüterzug Sg 5321 war zwischen Würzburg und Heilbronn dampfbespannt und im Sommer 1971, bei Entstehung dieser Aufnahme kurz vor Reichenberg (Ufr) mit einer Lok der Baureihe 050-053 bespannt; Plan-Vorspann leistete eine Lok der Baureihe 023, die nachts als Leervorspann vor dem D 596 (Stuttgart – Hamburg) nach Würzburg überstellt wurde. Im Steigungsabschnitt zwischen Würzburg-Heidingsfeld und Geroldshausen waren die beiden Maschinen besonders gefordert – somit war die Zugleistung am Morgen (außer Montag) das Highlight auf dieser Strecke. Foto: Gerhard Kramer.

GRUSSWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN DER DEUTSCHEN BAHN AG, DR. RICHARD LUTZ



DB

Dr. Richard Lutz
Vorsitzender des Vorstands

Herrn
Kurt Bühler
Ludwigsburger Straße 212
74080 Heilbronn

18. Dezember 2018

Sehr geehrter Herr Bühler, Lieber Herr Bühler!

für Ihr Schreiben vom 21. November dieses Jahres, in dem Sie mir Ihr Buchprojekt zum Bundesbahn Maschinenamt Heilbronn nahebringen, danke ich Ihnen.

Ehemalige Eisenbahner zu sehen, die sich mit so viel Engagement einsetzen, die Geschichte unserer Eisenbahn zu bewahren und auch regional zu verankern, freut mich immer ganz besonders. Dieser Einsatz trägt ganz gewichtig zum Zusammenhalt unserer großen Eisenbahnerfamilie bei.

Deshalb sind wir sehr gerne bereit, Sie bei Ihrem Projekt zu unterstützen. Um den regionalen Bezug Ihres Buches besonders zu würdigen, wird sich der Konzernbevollmächtigte Sven Hantel als Vertreter des Konzerns im Bundesland Baden-Württemberg sehr gerne mit einem Vorwort in Ihr Buch einbringen. Dazu wird er sich in Kürze mit Ihnen in Verbindung setzen.

Ich freue mich, wenn Sie und Ihre Kollegen auch weiterhin unsere große Eisenbahnerfamilie bereichern würden. Für den Erfolg des Buches wünsche ich Ihnen ganz persönlich alles Gute.

Mit freundlichen Grüßen und den besten Wünschen für die bevorstehenden Feiertage
Ihr

Richard Lutz

... und schöne Grüße an die anderen „Ehemaligen" etc.!

Unser Anspruch:
DB 2020 Profitabler Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Vorreiter

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier: www.deutschebahn.com/datenschutz

Dr. Richard Lutz, Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG. Foto: Deutsche Bahn, Max Lautenschlaeger.

Ganz besonders freuen sich die Ehemaligen des Maschinenamts Heilbronn auch über den Gruß ihres Vorstandsvorsitzenden Dr. Richard Lutz, der ein sichtbares Zeichen der Verbundenheit aller Eisenbahner über Generationen hinweg darstellt.

In den frühen Morgenstunden war die Mainbrücke bei Würzburg-Heidingsfeld stets ein begehrter Fotopunkt für stimmungsvolle Gegenlichtaufnahmen. Foto (Sommer 1970): Gerhard Kramer.

SCHOLZHEIM

GRUSSWORT HAGEN VON ORTLOFF, SCHÖPFER UND LANGJÄHRIGER MODERATOR DER SENDUNG „EISENBAHNROMANTIK“

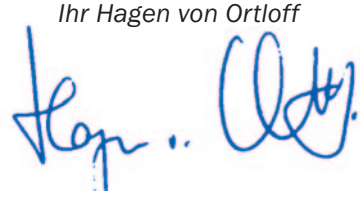
Als ich von den Autoren des Buches „Maschinenamt Heilbronn“ gefragt wurde, ob ich ein Vorwort zu diesem Thema schreiben möchte, habe ich sofort ja gesagt. Das liegt an meiner emotionalen Nähe zur Eisenbahn und zu Heilbronn. Schließlich bin ich einige Jahre in der Käthchenstadt zur Schule gegangen. Auch wenn ich das Robert-Mayer-Gymnasium nicht wirklich erfolgreich beendet habe, so war ich doch einige Zeit regelmäßig mit der Eisenbahn von meinem damaligen Wohnort Weinsberg nach Heilbronn unterwegs.

Das Thema Eisenbahn hat mich ja mein Leben lang begleitet und ich finde es faszinierend, wie eindrucksvoll diese Thematik die Entwicklung unseres Lebens bis heute beschreibt. Das Maschinenamt Heilbronn residierte in einem Gebäude, welches jetzt über 170 Jahre auf dem Buckel hat und das wahrscheinlich jede Menge Geschichten über die Eisenbahn erzählen könnte. Das haben nun einige frühere Mitarbeiter übernommen. Sie zeigen auf, was für eine bedeutende Eisenbahnstadt Heilbronn war, und vor allen Dingen, wie sich das Eisenbahnwesen und die Stadt gegenseitig befruchtet haben. Das Maschinenamt war eine Institution in Heilbronn.

Ich gehe davon aus, dass Sie, liebe Leserin, lieber Leser, viel Vergnügen mit diesem Stück Bahngeschichte haben und viele Erkenntnisse gewinnen werden über eine Zeit, die weit in der Vergangenheit liegt.

Den Autoren, den ehemaligen Mitarbeitern des Maschinenamts, und den geschätzten Lesern
wünsche ich ‚allzeit gute Fahrt‘.

Ihr Hagen von Ortloff



Der Bahnhof Reicholzheim im Taubertal an der Strecke von Wertheim nach Lauda war zur Dampflokzeit, wie hier im Jahre 1973, noch eine verträumte Anlage, wie nahezu alle anderen neben den Knotenbahnhöfen zwischen Heilbronn / Heidelberg und Würzburg. Sie strahlten mit ihren unterschiedlichen Beleuchtungsanlagen einen individuellen Charme aus, der seit der jeweils erfolgten Elektrifizierung oder spätestens nach der Güterverkehrsreform „MORA C“ durch einheitlich-sterile Gestaltung und drastischen Rückbau der Nebengleise verschwunden und damit unwiederbringlich Vergangenheit war. Im Mai 1973 ist die Heilbronner Lok 064 491 mit dem nachmittäglichen N 3671 aus Wertheim dort gerade zum Halten gekommen – einige Fahrgäste sind ausgestiegen, der Heizer hat kräftig „aufgelegt“. Der Zugführer hat den Abfahrauftrag erteilt, die Weiterfahrt nach Lauda kann erfolgen. Foto: Gerhard Kramer.

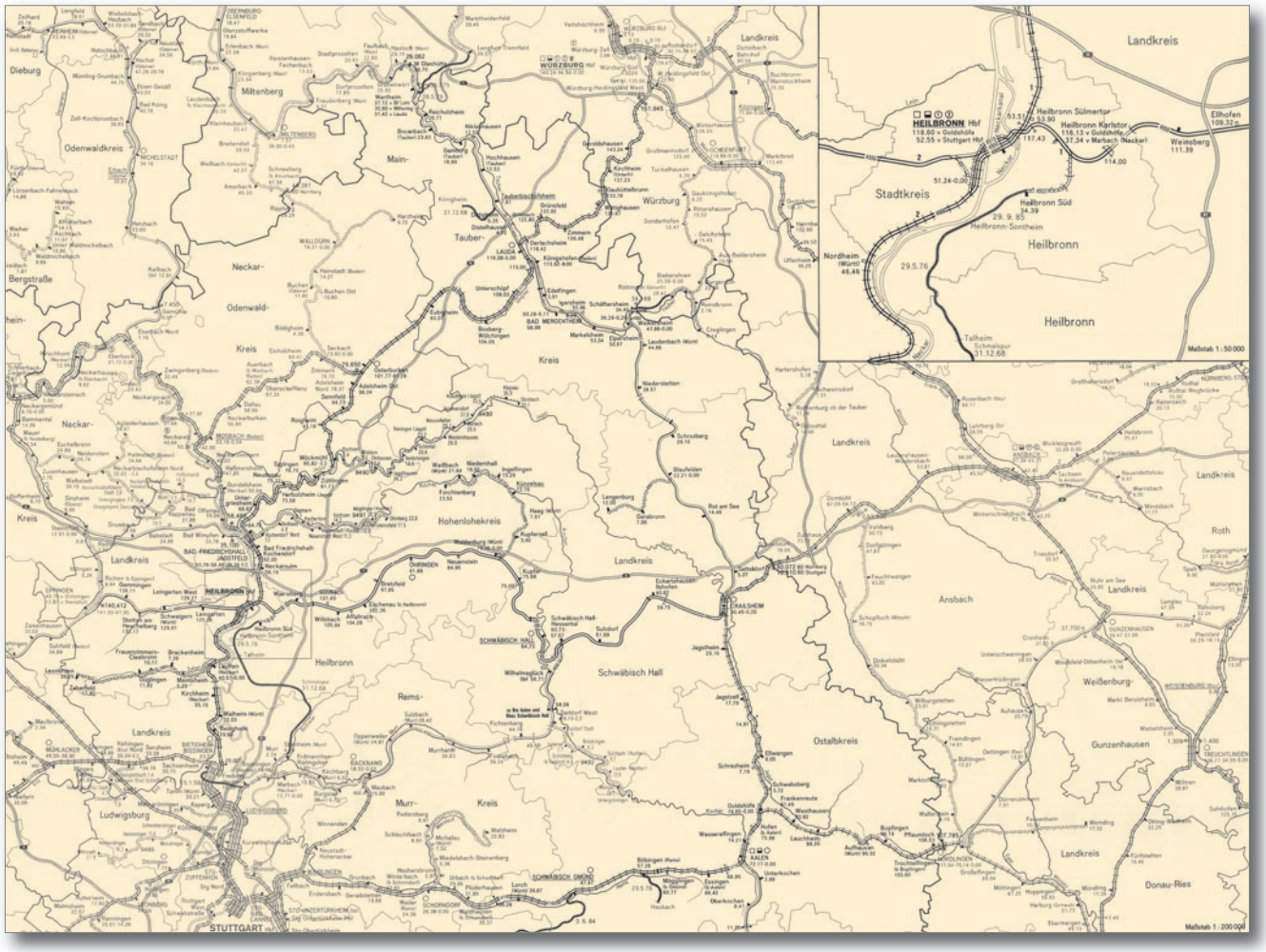
Das Maschinenamt Heilbronn
und seine Dienststellen

KÖNIGLICH-WÜRTTEMBERGISCHE STAATSEISENBAHNEN UND DEUTSCHE REICHSBAHN

Die Entwicklung der Eisenbahn

Nach dem Wiener Kongress bestand Deutschland aus 35 souveränen Staaten und vier freien Städten. An vielen Grenzen waren Schlagbäume vorhanden, wurden Zölle und Abgaben verlangt. Maße, Gewichte und Zahlungsmittel waren verschieden. Selbst die Uhrzeiten wichen voneinander ab. Der Transport von Gütern wurde nicht wie heute nach Stunden, sondern nach Tagen oder Wochen gerechnet. Dank der Herren von Thurn und Taxis waren allerdings schon zu damaliger Zeit Postlinien eingerichtet, welche nach einem festen Zeitplan fuhren. Die Benutzung stand allerdings nur besser gestellten Bürgern offen, besonders Eilige konnten die „Extrapost“ (den ICE der damaligen Zeit) bestellen. Diese legte pro Stunde 1 Meile, entsprechend 7,420 km, zurück. Der Preis war mit 1 Taler pro Meile entsprechend hoch. Nach heutigem Maßstab gerechnet, würde 1 km zirka 2 € kosten (Heilbronn – Stuttgart zirka 100 €).

Dass die Reise mit der Postkutsche nicht besonders bequem war, ist aus einer Reisebeschreibung ersichtlich. Da heißt es: „In einem ebenso engen wie niedrigen Kasten saßen sechs Passagiere dicht zusammengedrängt. Wehe den beiden Unglücklichen, denen das Schicksal die Mittelsitze beschert hatte...“ Für die Strecke Karlsruhe – München wäre eine Fahrzeit von zirka sechs Tagen einzuplanen gewesen.



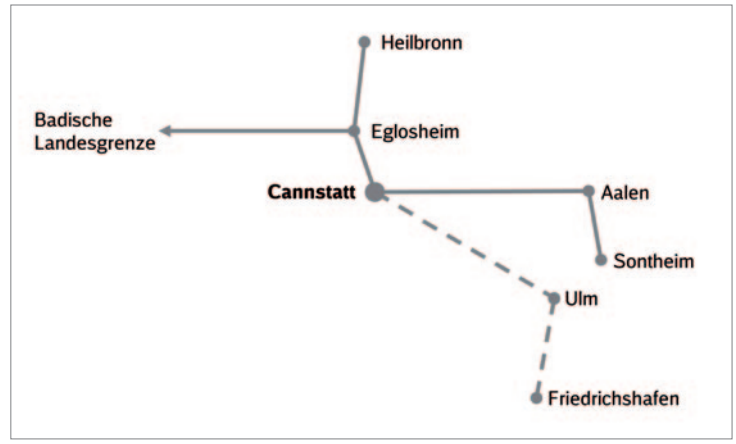
Das Gebiet der Ra Heilbronn, vormals MA und BA Heilbronn. Quelle: Sammlung Ralph Müller.

Dem immer größer werdenden Drang zum Handel mit den benachbarten Städten kam die Erfindung vom James Watt sehr gelegen. Watt entwickelte im Jahre 1769 die Dampfmaschine und Stephenson konnte damit 1814 seine erste Dampflokomotive bauen. Diese hatte mit den heutigen Lokomotiven nur eines gemeinsam: Sie fuhr auf Schienen. Am 27.9.1825 begann mit von George Stephenson gebauten Lokomotiven der Dampfbetrieb auf der „Stockton and Darlington Railway“. Dies war die weltweit erste Bahnstrecke mit öffentlichem Verkehr, die auch der Personenbeförderung diente – allerdings zumeist mit Pferdekraft. Diese Strecke hatte auch schon 1435 mm Spurweite, die weltweit zur wichtigsten Eisenbahnspurweite wurde. Dies nicht zuletzt deshalb, weil in Europa wie in Nordamerika zahlreiche Eisenbahnen ihren Betrieb mit Lokomotiven von Stephenson begannen. Die Spurweite von 1435 mm, gemessen zwischen den Innenkanten der beiden Schienen eines Gleises, war schon bei den Römern in dieser Größenordnung ein Maß für den Wege- und Kutschenbau, da es in etwa der Breite des Hinterteils eines Pferdes entsprach.

Sehr visionär und optimistisch formulierte Friedrich List über die Bedeutung der Eisenbahnen:
„Was die Dampfschifffahrt für den See- und Flussverkehr, ist die Eisenbahndampfwagenfahrt für den Landverkehr, ein Herkules in der Wiege, der die Völker erlösen wird von der Plage des Kriegs, der Teuerung und Hungersnot, des Nationalhasses und der Arbeitslosigkeit, Unwissenheit und des Schlendrians, der ihre Felder befruchten, ihre Werkstätte und Schachte beleben und auch den Niedrigsten unter ihnen Kraft verleihen wird, sich durch den Besuch fremder Länder zu bilden, in entfernten Gegenden Arbeit und an fernen Heilquellen und Seegestaden Wiederherstellung ihrer Gesundheit zu suchen.“

Goethe, der zwei Jahre vor der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn verstarb, erkannte bereits früh das länderverbindende und einigende Potenzial der Eisenbahnen: *„Mir ist nicht bange, dass Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige tun.“*

Am 7.12.1835 wurde die erste deutsche Eisenbahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet. Schon vor dieser Zeit wurde auch in Württemberg mit dem Gedanken gespielt, eine Eisenbahn zu bauen. Zum Vorbild wurde die Eisenbahn in England genommen. Eine von König Wilhelm I. gebildete Kommission befasste sich 1830 mit der Planung der Eisenbahn. Der 18.4.1843 brachte dann das Gesetz zum Bau der Eisenbahn: Danach sollte die Bahn auf Staatskosten gebaut werden und die Städte Heilbronn, Ulm und Friedrichshafen mit Stuttgart verbinden. Dem Bau der Hauptbahn stand danach nichts mehr im Wege. Feierlich konnte am 22.10.1845 das erste Teilstück Cannstatt – Untertürkheim eröffnet werden.



Schematische Darstellung der Streckenführung der württembergischen Hauptbahnen nach den Planungen von Bühler (gestrichelte Linien) und Seeger (durchgehende Linien) bis Februar 1839. In der ursprünglichen Planung war Cannstatt als Bahnknoten vorgesehen und Stuttgart mit einer Stichstrecke anzubinden. Der Protest der Stuttgarter führte dazu, dass trotz schwieriger topographischer Verhältnisse die Bahnstrecken in Stuttgart zusammenlaufen.
Quelle: Kornwestheimer Geschichtsblätter, 6. Ausgabe.

Die Eisenbahn erreicht Heilbronn

Auch in Heilbronn war man nicht untätig: Das Empfangskomitee konnte am 25.7.1848 in der Einsteighalle den einfahrenden Zug begrüßen. Der Bahnhof wurde entgegen eines früheren Planes (er sollte in die Wilhelmstraße gelegt werden) westlich des Wilhelms-Kanales erstellt. Die Einsteighalle war mit drei Gleisen versehen – etwa dort, wo heute die Stadtbahn am ehemaligen ersten Bahnhofs- und späteren Maschinenamts-Gebäude in der Bahnhofstraße 8 vorbeifährt – und endete in einer Drehscheibe. Die abgehängte Lokomotive konnte somit gedreht und über das mittlere Gleis wieder an den Zug oder zur Behandlung in den Lokschuppen („die Lokomotivremise“) gefahren werden. Anschließend an diese Gebäude wurden im Norden zwei Warenschuppen und im Osten das Hallamt (Zollamt, Salinenamt) erstellt.

Die Anordnung der Anlage war nach dem Plan des bekannten württembergischen Eisenbahnbauers Karl von Etzel aufgebaut, der sich auch in der Schweiz und in Ös-

Das erste Empfangsgebäude des alten Hauptbahnhofs in Heilbronn und späterer Sitz des Maschinenamts präsentierte sich Anfang 2019 als mustergültig restaurierte Immobilie für das Kolping-Bildungszentrum. Foto: Hans-Peter Büntig.

Das Hoheitswappen des Königreichs Württemberg prangte an jedem öffentlichen Gebäude, wohl auch am früheren Hauptbahnhof und späteren Maschinenamtsgebäude. Nach dem Zweiten Weltkrieg fehlte das Wappen, möglicherweise befand es sich am Giebel auf der hinteren Gebäudeseite (siehe nächstes Bild rechts), der beim Wiederaufbau nicht mehr rekonstruiert wurde. Diese Aufnahme entstand am früheren Betriebsamts-Gebäude in der Bahnhofstraße 20, an dem das Wappen noch heute gut sichtbar ist. Foto: Siegfried Krüger.

Am Maschinenamts-Gebäude zeigte nach Gründung der Deutschen Bundesbahn der Bundesadler den Verwendungszweck als Sitz einer Verwaltung im Dienste der Öffentlichkeit.
Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg, PL 723 DK 40-112, Sammlung Noller.

terreich einen Namen als Erbauer der Brennerbahn gemacht hatte. Für die Endstation Heilbronn war diese Lokomotivstation zunächst ausreichend. Sie bestand aus:

- Lokschuppen mit fünf Gleisen
- Werkstätten
- Wagenhalle mit acht Gleisen
- Schiebebühne
- Drehscheibe
- Güterschuppen

In der Anfangszeit wurden die technischen Fragen der Bahn in Stuttgart durch die Eisenbahnkommission behandelt. Später wurden die Maschinen-Bezirke Aalen, Esslingen, Friedrichshafen und Rottweil am jeweiligen Sitz einer Hauptwerkstätte eingerichtet und Heilbronn dem Maschinen-Bezirk Aalen unterstellt. Erst ab 1.4.1895 sollte Heilbronn als Sitz einer Maschineninspektion vorgesehen werden. Aalen verlor diesen Rang zugunsten von Heilbronn.

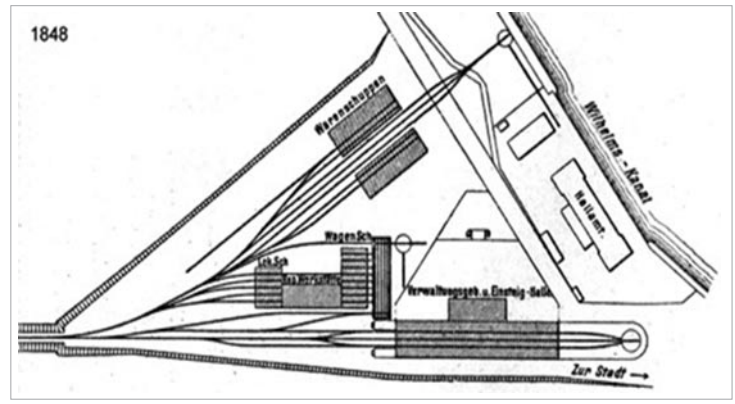
Die jeweiligen Veränderungen in der Zuordnung von Betriebswerkstätten, später Bahnbetriebswerken, Personalen und Lokomotiv-Baureihen zur Maschineninspektion und dem späteren Maschinenamt Heilbronn zeigen die Zeittafeln in den Anlagen.

Die württembergischen Dampflokomotiv-Baureihen wurden zunächst mit römischen Zahlen und ab 1858 mit Großbuchstaben bezeichnet. Ungefähr ab 1892 wurden diese Großbuchstaben um arabische Ziffern oder Kleinbuchstaben ergänzt, um die durch zahlreiche Umbauten entstandene Fahrzeugvielfalt kategorisieren zu können. Dabei wurde die selbe Baureihenbezeichnung durchaus für Fahrzeuge unterschiedlicher Konstruktionen und auch für Nachfolge-Baureihen verwendet. Die Deutsche Reichsbahn und danach die Deutsche Bundesbahn verwendeten arabische Zahlen für die Baureihen, so wie dies auch heute noch üblich ist. Da alle Schienenfahrzeuge in Europa mittlerweile mit eindeutigen und damit unverwechselbaren Nummern versehen sind, ist diese Fahrzeugnummer sehr lang. Für Triebfahrzeuge wird daher die dreiziffrige Baureihen-Nummer im Alltagsgebrauch nach wie vor verwendet.

Die Lokomotivstation wird größer, der Netzausbau schreitet voran

Der rapide Aufschwung der Eisenbahn brachte bald die Fortführung der Gleise von Heilbronn aus in andere Richtungen. Die dreigleisige Einsteighalle war nicht mehr

Ansicht des ersten Heilbronner Bahnhofs im Eröffnungsjahr 1848. Hier hat das Bahnhofs- und spätere Maschinenamtsgebäude noch seinen Giebel. Quelle: Stadtarchiv Heilbronn.

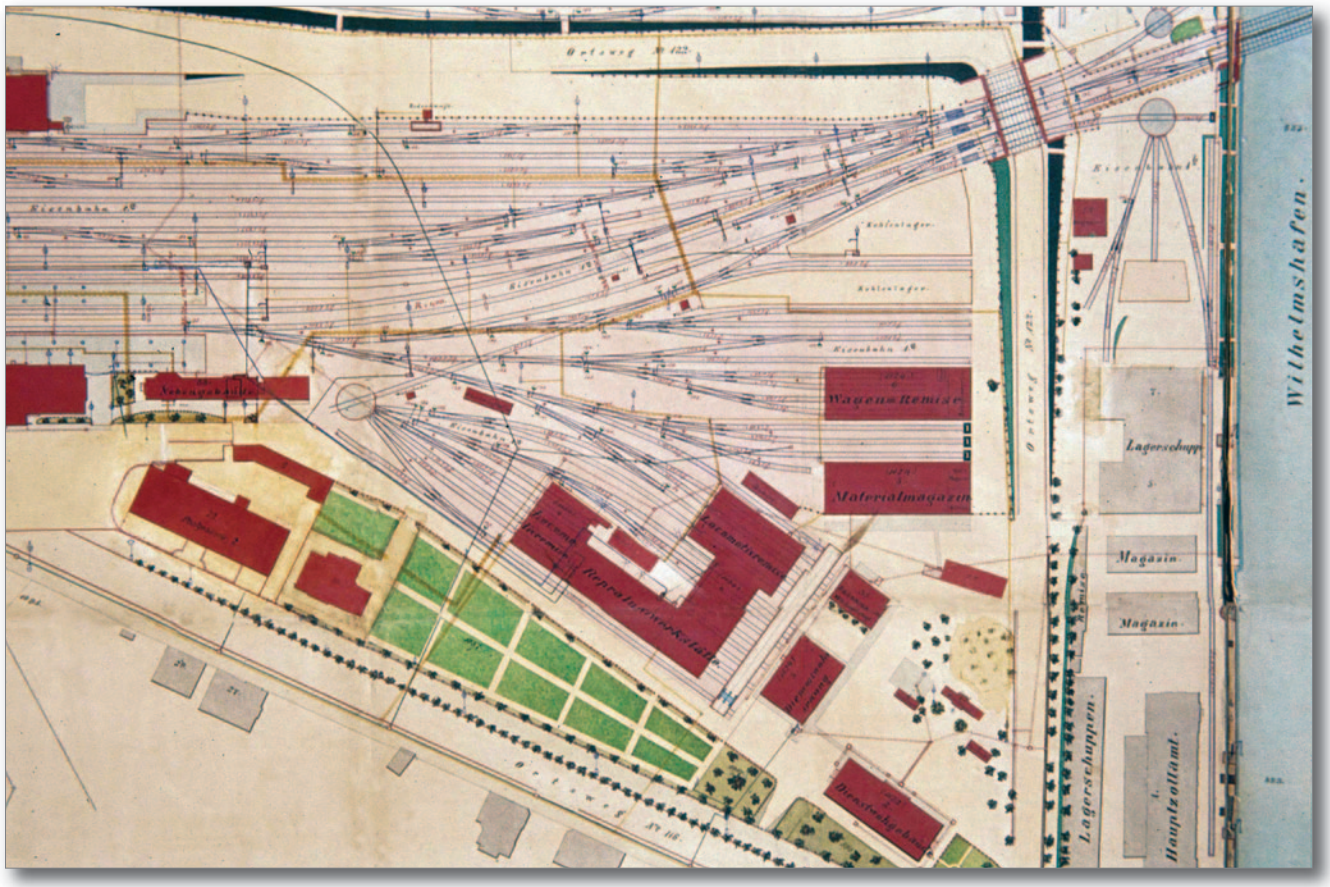


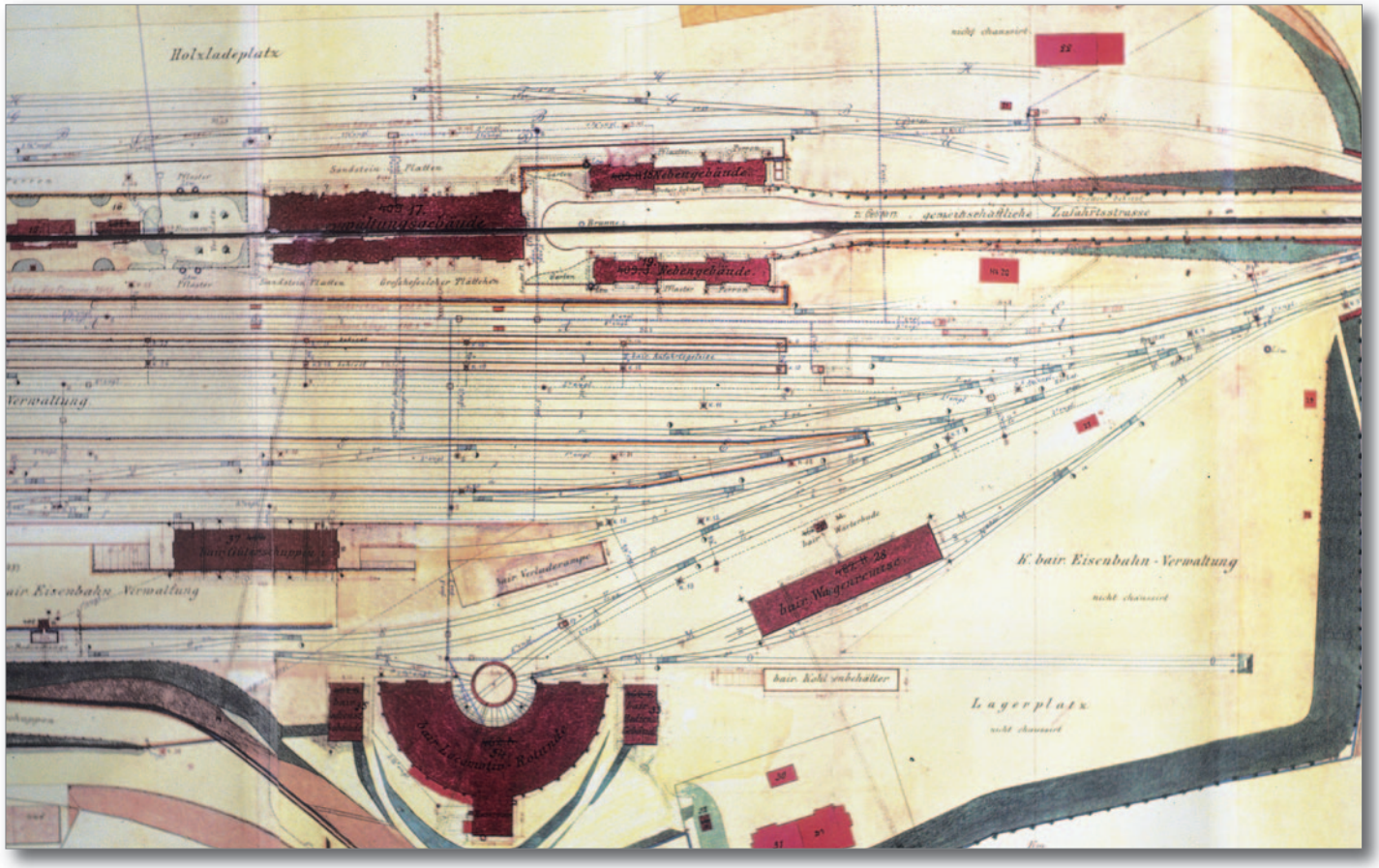
Gleisplan des ersten Heilbronner Bahnhofs. Zumindest die Werkanlagen wurden noch bis in die 60er-Jahre des 20. Jahrhunderts in abgewandelter Form weiter genutzt. Das Empfangsgebäude diente ab 1923 dem Maschinenamt als Heimat. Quelle: Stadtarchiv Heilbronn.

ausreichend und es wurde rund 500 m weiter westlich ein neuer Durchgangsbahnhof nach Vorgaben des Eisenbahnbauers Abel erbaut. 1861 wurde mit dem Weiterbau der Strecke in Richtung Schwäbisch Hall begonnen und diese am 4.8.1862 für den Regelverkehr eröffnet. Ab 1862 war in Schwäbisch Hall eine Werkstatt in Betrieb, die nach Neubau der Betriebswerkstatt in Crailsheim 1871 bereits wieder aufgegeben wurde.

Für die Erweiterung des Streckennetzes musste auch die Betriebswerkstätte in Heilbronn vergrößert werden. Grundlage war der alte Lokschuppen, der entsprechend erweitert wurde. Über ein Ausweichgleis konnte die Drehscheibe erreicht werden. Von hier führten die bestehenden fünf Gleise zum Lokschuppen und ein weiteres sechstes Gleis wurde als Abstellgleis genutzt. Die bisherige Wagenhalle bildete nunmehr die Wagenwerkstatt und war über Weichenverbindungen erreichbar. Die Schiebebühne wurde nicht mehr gebraucht. 1868 wurde die zentrale Waggonhauptwerkstätte in Cannstatt als Vorgänger des späteren AW Stuttgart-Bad Cannstatt er-

Das ehemalige Bw Heilbronn Hbf im Jahr 1883, an das das spätere Maschinenamt ganz unten Mitte rechts angrenzt, „2. Dienstwohngebäude“. Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg, PL 723 DK 36-36 und 36-40, Sammlung Noller.





Die bayrische Betriebswerkstatt in Crailsheim ist unten in der Zeichnung mit ihrem imposanten Rundlokschuppen gut zu sehen. Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg, PL 723 DK 32-3, Sammlung Noller.

öffnet und die Ausbesserung dorthin verlegt. Die Wagenhalle konnte als Materiallager und als weiterer Lokschuppen verwendet werden.

Der Fahrplan von 1865 enthält sechs Abfahrten nach Stuttgart (von morgens 04:45 Uhr bis abends 18:13 Uhr), vier Abfahrten nach Schwäbisch Hall (07:20 bis 20:49) sowie sechs Ankünfte von Zügen aus Stuttgart (07:04 bis 20:39) und vier Zugankünfte aus Schwäbisch Hall (06:55 bis 22:25).

Heilbronn bildete einen Eisenbahnknotenpunkt und weitere Strecken wurden eröffnet:

- Heilbronn – Jagstfeld: 11.9.1866 (an die badische Odenwaldbahn in Osterburken folgte der Anschluss am 27.9.1869, in Neckarelz am 24.5.1879).
- Heilbronn – Schwaigern: 10.10.1878 (ab 8.8.1880 Verlängerung nach Eppingen/Karlsruhe. Der Bahnbau geht zunächst auf Heilbronner Forderungen zurück. Nach dem Krieg von 1870/71 wurden diese durch militärische Interessen überlagert und die neue Verbindung nach Westen vor allem für einen neuerlichen Aufmarsch gegen Frankreich geplant).

Crailsheim wurde am 15.11.1866 von Goldshöfe (Aalen) und am 10.12.1867 von Schwäbisch Hall aus erreicht. Am 23.10.1869 wurde die Strecke Crailsheim – Bad Mergentheim eröffnet. Crailsheim war von Anfang an als Grenzbahnhof zur Königlich-Bayrischen Staatseisenbahn angelegt, mit zwei Bahnhofsteilen und zwei Betriebswerkstätten. Die württembergische Betriebs-

Im Vordergrund ein Zug nach Lauda, Mitte links bayrischer Rundlokschuppen, Mitte rechts nördliche Seite des Empfangsgebäudes mit Uhrturm, zirka 1910. Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg, PL 723 DK 32-32, Sammlung Noller sowie Sammlung Glasbrenner.

Übersichtskarte der Königlich-Württembergischen Staatseisenbahnen, zirka 1863.
Quelle: Wikipedia – Suchbegriff „Königlich Württembergische Staats-Eisenbahnen“.

werkstatt (Heizhaus) wurde 1870 eröffnet und die bayrische Betriebswerkstatt ab 1874 erbaut und am 1.7.1875 in Betrieb genommen. Zusätzlich wurde 1877 noch ein zweigleisiger Lokschuppen neben den Ausfahrgleisen Richtung Schwäbisch Hall errichtet. Am 1.1.1890 übernahmen die Königlich-Württembergischen Staatseisenbahnen alle bayrischen Anlagen in Crailsheim.

Lauda ist seit 1.11.1866 an Osterburken angeschlossen, ab 15.10.1868 an Wertheim, ab 27.9.1869 an Heilbronn via Osterburken und an Bad Mergentheim ab 23.10.1869.

Bereits ab 1868 gab es die Betriebswerkstatt in Lauda. Lauda erhielt zudem eine große Wagenwerkstatt südlich neben dem Empfangsgebäude.

Aalen hat seit 25.7.1861 Bahnanschluss aus Richtung Bad Cannstatt. Von Aalen aus wurde Nördlingen ab 3.10.1863 angeschlossen, Heidenheim ab 15.9.1864 und Crailsheim ab 15.11.1866. In diesem Jahr wurden auch die königlich-württembergische Hauptwerkstätte, das spätere Reichsbahn-Ausbesserungswerk, und ein „Heizhaus“ (später Bw) in Aalen eröffnet.

Ab 28.6.1875 wurde in Württemberg auf königliche Verordnung hin die am 17.7.1851 gebildete „Zentralbehörde für die Verkehrsanstalten“ in eine „Generaldirektion der Verkehrsanstalten“ umgewandelt. Bis 8.9.1875 unterstand die Generaldirektion noch dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten und wurde danach selbstständig. Die Generaldirektion führte die folgenden vier Sektionen:

- Eisenbahnbaukommission
- Eisenbahndirektion
- Postdirektion
- Telegraphendirektion

Die „Heizhäuser“ der Bahn wurden ebenfalls 1875 in „Betriebswerkstätten“ umbenannt.

Ab 20.3.1881 wurde wiederum durch königliche Verordnung die „Generaldirektion der Verkehrsanstalten“ aufgelöst und die „Eisenbahnbaukommission" und die „Eisenbahndirektion" zur „Generaldirektion der Königlich-Württembergischen Staatseisenbahnen“ vereinigt, wie dies schon vor 1858 in Form der „Eisenbahnkommission“ der Fall gewesen war. Die Generaldirektion hatte ihren Sitz in Stuttgart und führte drei Abteilungen:

- Verwaltungs- und Bauabteilung
- Betriebsabteilung
- Rechnungsabteilung

Ab 1.4.1890 wurde diese Organisation angepasst mit den drei folgenden Abteilungen:

- Verwaltungsabteilung
- Bauabteilung
- Betriebsabteilung

Vor der Zusammenführung der Bahnen aus Baden und Württemberg waren noch die verschiedenen Spurweiten ein Problem. Während Württemberg die heutige Normalspur von 1435 mm und Rechtsverkehr einführte, legte sich Baden zunächst auf die Spurweite von 1600 mm fest. Ab 1854 wurden die badischen Bahnstrecken auf Normalspurweite umgespurt, nachdem absehbar war, dass sich in Europa die Normalspur durchsetzen würde. 1888 wurde schließlich in Baden auch der Linksverkehr abgeschafft.

Auch die Uhrzeiten waren in den einzelnen Ländern anfangs noch unterschiedlich: Zwischen der bayrischen und badischen Zeit betrug der Unterschied 15 Minuten, zwischen der badischen und der württembergischen Zeit immerhin noch 3 Minuten. Reisende mussten dies beim Umsteigen an der Landesgrenze jeweils beachten. Nicht zuletzt war es also die Eisenbahn, die zur Einführung der Mitteleuropäischen Einheitszeit (MEZ) ab dem 1.4.1892 entscheidend beitrug. Davor galt die Stuttgarter Ortszeit.

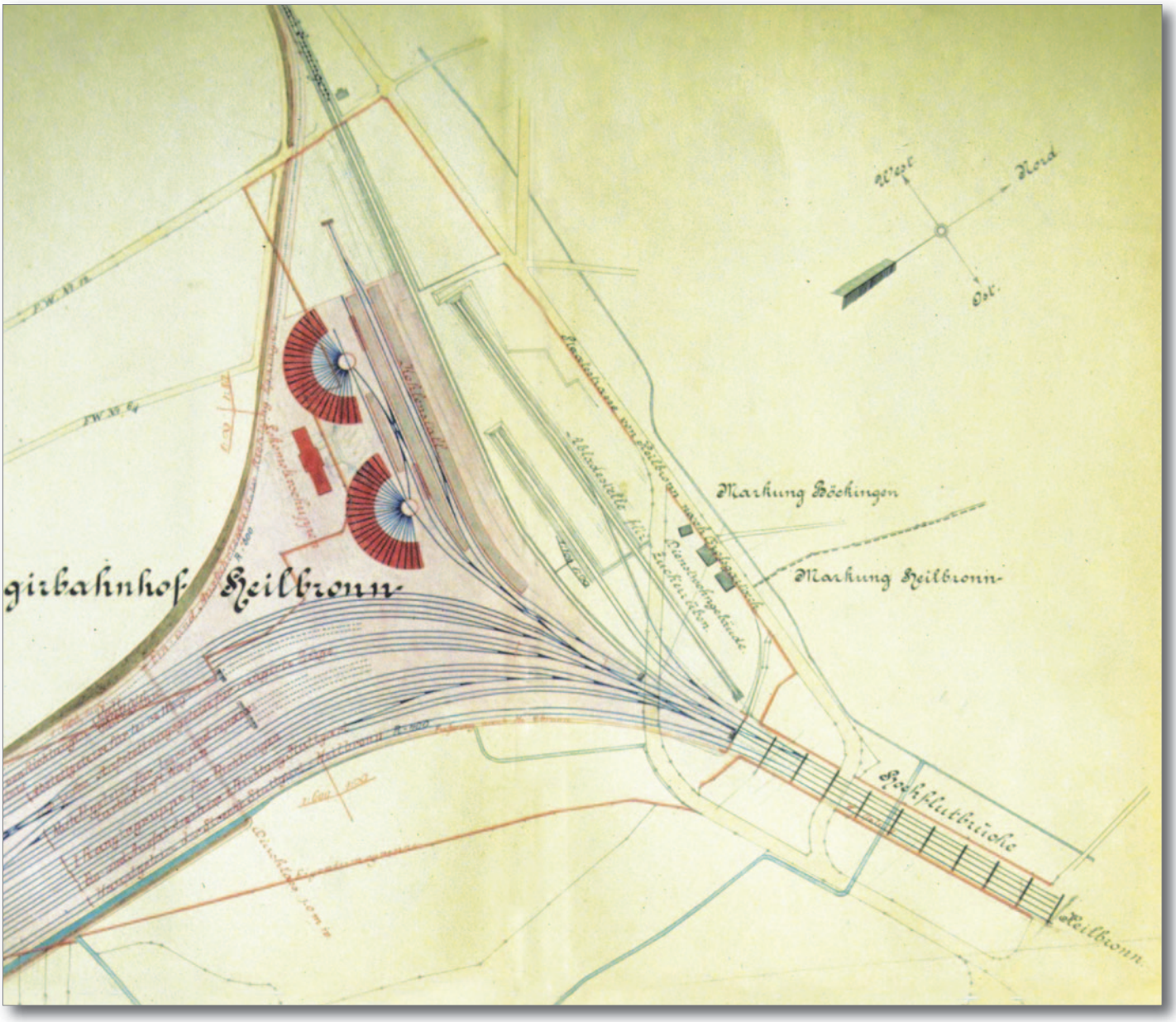
Maßgeblich auf Betreiben des Militärs wurde nach dem Krieg gegen Frankreich 1871 der zweigleisige Ausbau der Hauptstrecken vorangetrieben. Die Ost-West-Strecke zwischen Crailsheim und Karlsruhe wurde schon 1888/1889 zweigleisig ausgebaut. Bereits 1919 wurde infolge des Versailler Vertrags das zweite Streckengleis zwischen Heilbronn und Eppingen wieder abgebaut.

Neben dem Ausbau auf zwei Streckengleise von Jagstfeld nach Heilbronn bis zum 10.10.1893 und weiter bis Bietigheim bis zum 20.4.1896 wurden in Heilbronn in rascher Folge weitere Bahnanlagen in Betrieb genommen:

- Sülmertorbahnhof 1894
- Karlstorbahnhof 1896
- Südbahnhof und Bahnhof Sontheim 1900
- Bahnhof Böckingen 1901
- Eröffnung der Strecke Heilbronn-Süd – Abzw. Pfühl (vormals Eib) am 11. April 1901

Die Strecke Neckarelz – Osterburken – Würzburg erhielt bis zum 29.4.1906 ein zweites Streckengleis. Zudem zeigte sich schon bald, dass das Güteraufkommen alle Erwartungen übertraf. Der bisherige Bahnhof in Heilbronn reichte für den gemischten Betrieb nicht mehr aus. Neben der Zugbildung für Personenzüge musste der umfangreiche Güterverkehr abgewickelt werden. Bei der Prüfung von Standorten für einen Güterbahnhof bot sich das Dreieck zwischen den Bahnstrecken Heilbronn – Bietigheim und Heilbronn – Schwaigern – Eppingen an. Der in Nord-Süd-Richtung angelegte Rangierbahnhof wurde 1894 erbaut und ging 1895 in Betrieb. Am 17.12.1896 wurden aus Richtung Jagstfeld und Bietigheim zusätzliche Gleise für den Güterverkehr in den Rangierbahnhof eingeführt.

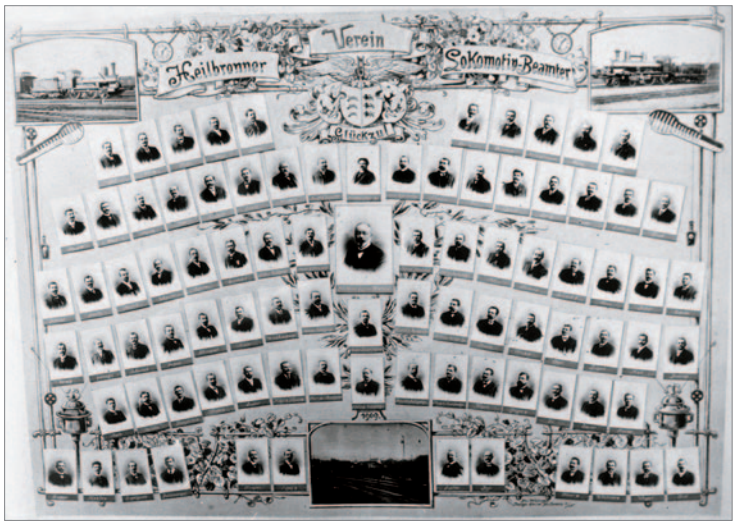
Um die größere Anzahl von Lokomotiven unterhalten zu können, wurde zwischen 1893 und 1895 im Winkel der Stuttgarter und der Eppinger Strecke eine Betriebs-



In diesem Entwurf vom 27.04.1891 sind noch zwei Rundlokschuppen nahe dem Rbf vorgesehen. Zur Ausführung kam jedoch die Lösung, wie sie heute noch besteht: Mit einem Rundlokschuppen an der Leonhardstraße und rund 30 Jahre später einem Rechteckschuppen für die Güterwagenausbesserung, der dem Rbf zugewandt war und 1945 zerstört wurde.
Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg, PL 723 DK 36-57, Sammlung Noller.

werkstätte nördlich des Rangierbahnhofs erstellt. Diese wurde mit einer modernen Lokomotivbehandlungsanlage ausgestattet. Hier wurden nicht nur die in Heilbronn beheimateten, sondern auch die aus dem badischen Raum kommenden Dampflokomotiven mit Vorräten versorgt. Zusätzliche Instandhaltungsarbeiten bekam die Betriebswerkstätte durch die Schmalspurbahnen Heilbronn Süd – Marbach und Lauffen – Leonbronn. Die Lokstationen Beilstein und Güglingen erledigten nur routinemäßige Wartungsaufgaben. Umfangreichere Arbeiten, bei denen eine Zuführung zur Hauptwerkstätte nach Aalen noch nicht erforderlich war, wurden in Heilbronn durchgeführt.

Im maschinentechnischen Dienst waren die Aufgaben des Zugförderungs- und Werkstättendienstes zunächst den Hauptwerkstätten übertragen, die ab 1884 in Lokomotivwerkstätten und deren Nebenwerkstätten übergingen. Am 1.1.1893 wurde versuchsweise eine Trennung zwischen dem Zugförderungs- und Werkstättendienst eingeführt. Anstelle der Werkstättenvorstände wurden Maschineningenieure mit der Leitung und Überwachung des gesamten Zugförderungsdienstes beauftragt. Dies umfasste die Aufsicht über die Lokeinteilung und das Lokpersonal sowie von Fahrzeugbehandlung und Kleinreparaturen, die ab 1895 von Betriebswerkstätten und deren Lokomotivstationen, ab 1922 von



Der „Verein Heilbronner Lokomotiv-Beamter Glückzu!“ von 1909. Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg, PL 723 DK 36-91, Sammlung Noller.

Der „Verein Heilbronner Lokomotiv-Heizer Glück-Voran“ von 1919, der sich etwas schwarzer darstellt als die Lokomotiv-Beamten, mit dem Sinnspruch „Aus der Kräfte schön vereintem Streben erhebt sich wirkend erst das rechte Leben“. Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg, PL 723 Bü 323, Sammlung Noller.

Bahnbetriebswerken und deren Lokbahnhöfen bzw. späteren Außenstellen durchgeführt wurden. Unterstellt waren ihnen das gesamte Personal der Zugförderung vom Oberlokomotivführer bis zum Schmierer.

Die Maschineningenieure waren gleichrangig mit den Vorständen der Lokomotiv-Werkstätten. Den Vorständen der Lokomotiv-Werkstätten verblieb die Leitung dieser Werkstätten und die Instandhaltung der zugeteilten Maschinen. Sie unterstanden unmittelbar der Generaldirektion.

Ab 1.4.1895 wurde der Betrieb endgültig in den Zugförderungsdienst und den Werkstättendienst aufgeteilt. Die Aufsicht über den Lokomotiv-Betrieb und die Leitung der Werkstätten wurden getrennt. Von da an gab es für die Generaldirektion der Königlich- Württembergischen Staatseisenbahnen anstelle der alten Maschinen-Bezirke mit Sitz an den Standorten der Lokomotivwerkstätten Aalen, Esslingen, Friedrichshafen und Rottweil nun die Maschinen-Inspektionen Heilbronn, Stuttgart, Tübingen und Ulm.

Ab 1896 wurde eine Maschineningenieursstelle für die Zugförderung in Heilbronn eingerichtet, allerdings noch nicht im ehemaligen Empfangsgebäude des ersten Heilbronner Bahnhofs in der Bahnhofstraße 8, in dem erst ab 1923 das Maschinenamt residierte. Am 27.1.1897 erhielten die für die Leitung des Zugförderungsdienstes bestehenden Bezirksstellen die Amtsbezeichnung „Maschineninspektionen“.

Zur Maschineninspektion Heilbronn zählten die

Betriebswerkstatt Crailsheim mit den Lokstationen

- Aalen
- Langenburg

Betriebswerkstatt Heilbronn Hbf mit den Lokstationen

- Beilstein
- Güglingen
- Künzelsau

Neben den Lokstationen gab es auf Zugbildungsbahnhöfen und Grenzbahnhöfen („Wechselbahnhöfe“) ebenfalls Lokschuppen, Behandlungsanlagen und Drehscheiben. Diese galten als Zugbildungsstationen und Bahnhöfe mit Wagenaufsichtspersonal, Feuerleuten und Kohlenladern. Dort fanden im Regelfall keine Reparaturen statt und es war auch kein örtliches Lokpersonal beheimatet. Lokomotiven und Lokpersonal wendeten oder übernachteten dort lediglich. Einzelne Anlagen in Wendebahnhöfen hatten bisweilen größere Ausmaße als kleinere Lokstationen.

Um die Jahrhundertwende gründeten die Eisenbahner berufsständische Vereinigungen, die sich zunächst noch nach Berufsbildern abgrenzten. So gab es einen „Verein Heilbronner Lokomotiv-Beamten“ von 1909 und einen „Verein Heilbronner Lokomotiv-Heizer“ von 1919.

Die Industrialisierung, die mit dem Bahnbau sichtbar und weiter beschleunigt wurde, führte zu einem wachsenden Bedarf an Arbeitskräften und steigenden Löhnen. Die Zeit bis 1870 kannte ja durchaus noch Hungersnöte und Auswanderungen. Arbeitskräfte waren

zahlreich und günstig verfügbar. Das wirtschaftlich Wertvolle waren Materialien, Werkzeuge und Maschinen, und so wurde exzessives Recycling von Stoffen bei großzügigem Einsatz von menschlicher Arbeit betrieben. Dies zeigen Beispiele zahlreicher Umbauten der frühen württembergischen Dampflokomotiven (siehe Anlage 1) und von Bahnanlagen wie etwa der Verlegung oder dem Neuaufbau von Lokschuppen in Schwäbisch Hall, Jagstfeld und Osterburken. Die Eisenbahn als staatlicher Arbeitgeber konnte offenbar durch solche Maßnahmen Arbeitsplätze sichern bzw. einrichten, zumal Württemberg bis zirka 1890 landwirtschaftlich ausgerichtet war.

Eher kurzsichtig erscheinen manche Entscheidungen der damaligen Zeit aus der heutigen Rückschau: So wurde etwa der Bau der Strecke Marbach – Beilstein – Heilbronn als Schmalspurbahn im Entwurf des Baukreditgesetzes vom 7.3.1891 mit folgendem Kostenargument begründet: Die Kostendifferenz beim Bau in Normalspur gegenüber Schmalspur betrüge 425 000 Mark. Der damals übliche Höchstsatz von 20 Pfennigen für eine Tonne Umladearbeit in Heilbronn und Marbach führte bei einem angenommenen Güteraufkommen von 20 000 t landwirtschaftlicher Güter zu jährlichen Umladekosten von 4000 Mark. Kapitalisiert betrüge der Umladeaufwand 115 000 Mark, so dass gegenüber dem Bau der Strecke in Normalspur eine Einsparung von 310 000 Mark ausgewiesen werden könne. Die Neckarzeitung und Württembergische Volkszeitung schrieben daraufhin am 27.3.1891: *„Der Grundsatz der Spureinheit war selbst im Kindesalter des europäischen Eisenbahnbaus in seiner unmittelbar einleuchtenden Klarheit so sieghaft, so übermächtig, dass alle Schranken der Sprachen und Nationalitäten vor ihm niedersanken und* ***eine*** *Spur alle Länder Europas mit Ausnahme Russlands verbindet. Kein Tal war zu eng, kein Gelände zu durchschnitten, kein Felsen zu hart, die Einheitsspur drang durch. Sie ist eines der erhebendsten Merkmale der Kultur des 19. Jahrhunderts, sie, die Länder verbindende, Gegensätze ausgleichende, Frieden schaffende Einheitsspur.“* Das eindringliche Plädoyer zur Abwendung der Schmalspur schließt mit den Worten: *„Möge bei den kommenden Verhandlungen des Landtages der Grundsatz der Spureinheit als der Voraussetzung einer ungehinderten Verkehrsentwicklung seine warmen Vertreter finden, und möge unser württembergischer Bahnbau davor bewahrt bleiben, auch jetzt wieder das Maß zu klein zu nehmen, wie seinerzeit bei fast allen Bahnhofsanlagen, die jetzt mit großen Kosten und Schwierigkeiten umgebaut werden müssen.“*

Viele Bahnprojekte waren zunächst Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen zur Arbeitsplatzsicherung auf Grund des damaligen Lohnniveaus und der Gesamtsituation in Württemberg. Bis zirka 1900 konnte die Eisenbahn mehr Geld für Entwicklungen, Ausbau und Erneuerungen bereitstellen, da die Löhne niedrig waren. Ab 1900 drehte sich der Spieß um: Die Löhne wurden so hoch, dass kein Geld mehr für die anderen Arbeiten vorhanden war. Ein Großteil der Einnahmen musste für Löhne ausgegeben werden.

Die Bottwartalbahn Marbach – Beilstein – Heilbronn wurde bereits zehn Jahre nach der Betriebsaufnahme in scharf formulierten Zeitungsartikeln als „Fortschrittsbremse“ und „schwer wiedergutzumachender Fehler“ bezeichnet.

Wie auch immer man die damaligen Entscheidungen bewerten mag: Sie erklären die sehr emsigen Umbau-Aktivitäten an Fahrzeugen und Bahnanlagen in den ersten Jahrzehnten der Eisenbahnen im späteren MA-Bezirk Heilbronn und sollen damit ein Stück weit um Verständnis für kaum vermeidbare Lücken in diesem Buch werben: Weder alle Varianten und Entwicklungen an frühen Fahrzeugen noch die baulichen Veränderungen der ersten Werkstätten und Lokbehandlungsanlagen werden sich wohl je vollständig aufklären lassen. Dieses Buch entstand wesentlich durch Beiträge der ehemaligen Mitarbeiter des Maschinenamts und der späteren Regionalabteilung Heilbronn und kann keine intensiven Archiv-Recherchen ersetzen. Dies soll anderen Publikationen und späteren Generationen vorbehalten bleiben.

Der Beginn des 20. Jahrhunderts brachte mit der Industrialisierung auch Wohlstand, Reichtum und den Wunsch nach Luxus und Erholung, jedenfalls für eine wohlhabende Elite. Als Beleg dürfen die aufkommenden internationalen Luxuszüge gelten, von denen der Paris-Karlsbad-Express zwischen 1906 und 1914 sogar über Heilbronn – Crailsheim verkehrte.

In einem Bericht vom 19.1.1914 über die beengten Verhältnisse der Betriebswerkstätte Heilbronn zwischen Bahnstrecke, Bahnhofstraße und Wilhelmskanal heißt es: *„Die Lokomotivwerkstätte wird dauernd nicht an ihrem Platz bleiben können.“* Vorgeschlagen wurde, den Lokschuppen nordöstlich der Gleisanlagen zu erstellen.

Blick auf die Betriebswerkstätte Heilbronn Hbf. Die Aufnahme ist ein Ausschnitt aus dem Plakat des „Vereins Heilbronner Lokomotiv-Beamter Glück zu“ von 1909. Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg, PL 723 DK 36-92, Sammlung Noller.

Bereits seit 1896 bestand in Kornwestheim ein Rangierbahnhof, der schon bald den steigenden Transportbedürfnissen nicht mehr genügte. Der Bau des „Landesgüterbahnhofs“ in Kornwestheim war daher Anfang 1913 begonnen und trotz zahlreicher Schwierigkeiten durch Personal- und Materialnot infolge des Ersten Weltkriegs im Juli 1918 abgeschlossen worden. In diesem Zusammenhang wurde am 29.7.1918 in Kornwestheim auch eine neue Betriebswerkstätte mit Schmiede eröffnet – nicht zu verwechseln mit der „Zentralschmiede“, die erst Anfang der 40er-Jahre errichtet wurde. Die 215 Meter lange und 70 Meter breite Werkhalle der Betriebswerkstätte mit ihren 64 Stellplätzen für Lokomotiven befindet sich inmitten der Gleisanlagen im südlichen Teil des Rangierbahnhofs.

Im Verlauf des Ersten Weltkriegs wurde durch die Oberste Heeresleitung 1916/17 die Kriegsbetriebsleitung der Eisenbahn eingerichtet. Dies war die erste einheitliche Betriebsführung der Eisenbahnen im Deutschen Reich.

Neu- und Ausbau von Bahnstrecken fanden bereits vor dem Ersten Weltkrieg nur noch vereinzelt statt. Viele Nebenbahnprojekte und Verbindungspläne von Stichstrecken blieben unverwirklicht. Dennoch war die Euphorie für den Bahnbau vielerorts noch ungebrochen und beflügelte zu weitreichenden Phantasien. So etwa auch im nordwürttembergischen Städtchen Creglingen, in dem am 16.11.1909 der erfolgreiche Bahnanschluss als Endpunkt der Nebenbahn von Bieberehren (an der Strecke Weikersheim – Ochsenfurt gelegen) gefeiert wurde: *„Wenn auch jetzt Creglingen noch kein Hauptpunkt im Weltverkehr ist, möge es nur heißen an des Jahrhundert‘s Wende: Konstantinopel – Creglingen – Ostende“*. Durch den ersten Weltkrieg und seine Folgen und auch durch den aufkommenden Straßenverkehr kam der Bahnbau weitgehend zum Erliegen. Selbst begonnene Lückenschlüsse und Ergänzungen im Netz wurden oft nicht mehr fortgeführt. Vielmehr wurden bereits wenig später die ersten Bahnstrecken stillgelegt. Nachrichtlich sei vermerkt, dass das später zur Reichsbahndirektion Nürnberg gehörende Creglingen bereits 1967 den Bahnanschluss im Personenverkehr wieder verlor. Nachdem der Schienengüterverkehr 1992 endete, wurde die Nebenbahn abgebaut.

Nach dem Ersten Weltkrieg waren gemäß Versailler Vertrag unter anderen 8 000 Lokomotiven, 13 000 Reisezugwagen und 280 000 Güterwagen als Reparationsleistung abzuliefern. Dass es bei den Lokomotivlie-

ferungen nicht zur Herausgabe der ersten im Jahre 1918 von Maffei in München gelieferten badischen Paradepferde der vierzylindrigen Gattung IVh kam, die für den hochwertigen Schnellzugdienst auf der Rheintalbahn bestimmt waren, soll, will man alten Erzählungen glauben, den Grund darin gehabt haben, dass diese in aller Heimlichkeit im äußersten Nordosten des Großherzogtums im Lokschuppen von Lauda abgestellt waren und offiziell als verschollen galten. So bewahrten sich die Staatsbahnen ihre edlen Renner, die später den legendären „Rheingold“ beförderten und deren letzte Vertreterin 18 323 nach fast 50 Betriebsjahren erst 1969 ausgemustert wurde (Quelle: Jubiläumsschrift des Bundesbahn-Betriebsamtes Heidelberg, 1980, S. 46).

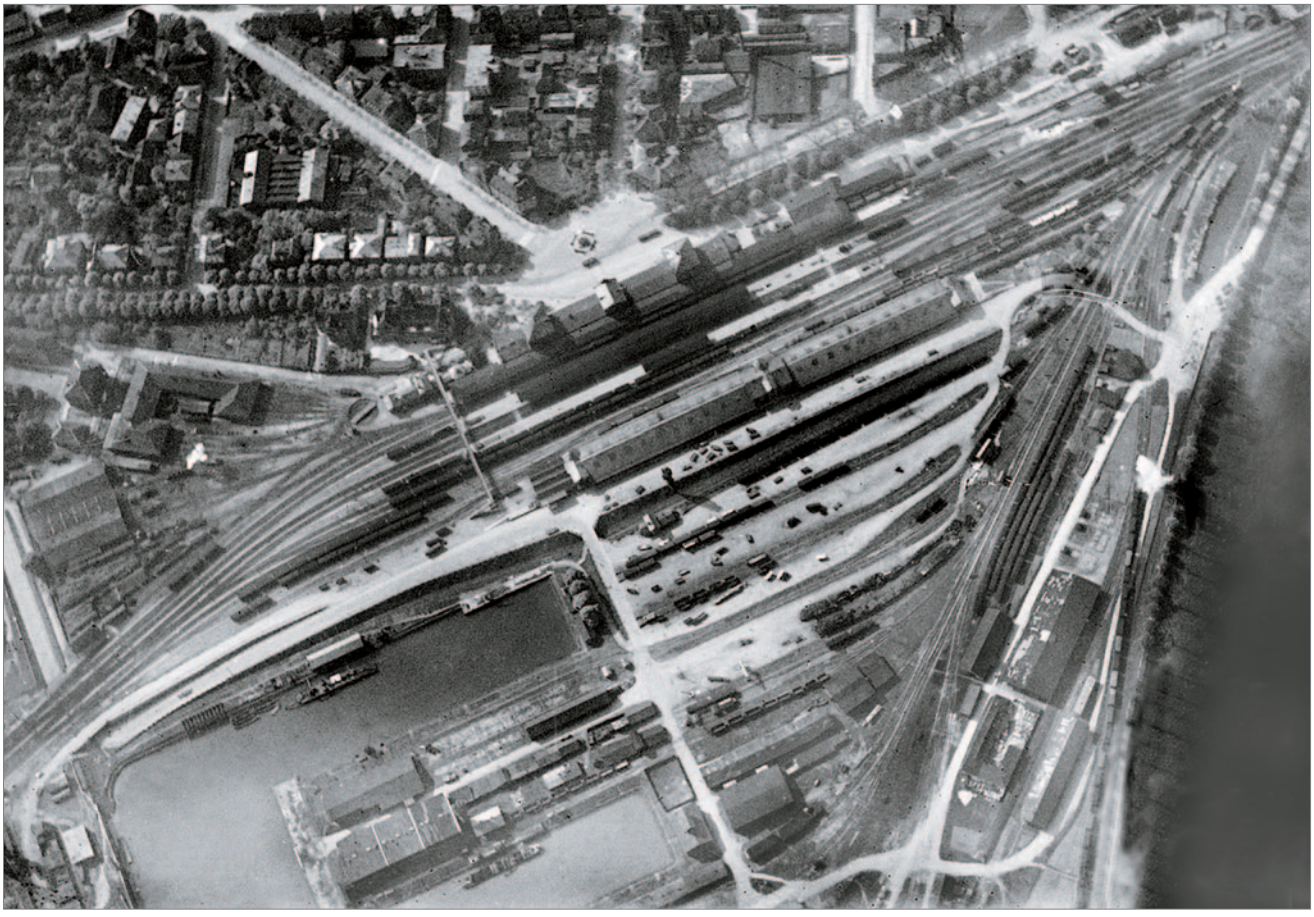
Bereits vor der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn bestand die Wagenwerkstatt in Lauda schon nicht mehr. Das Gebäude wurde in den 1920er-Jahren in eine Turnhalle, Lagerräume und Wohnungen umgebaut.

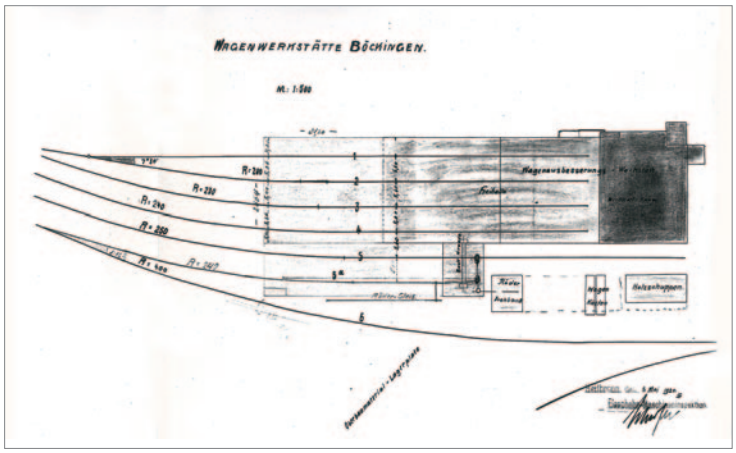
Am 1.4.1920 wurden die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen von der Deutschen Reichsbahn übernommen und neue Verwaltungsstrukturen eingeführt. Damit endete auch ein in der Rückschau etwas kurios anmutendes Verfahren nach Recherchen von Herrn Harald Zeh, nach dem die Lokomotivhersteller eine Zweitschrift des Betriebsbuchs einer neuen Lokomotive beim örtlichen Pfarramt am Standort der Inbetriebnahme der Lokomotive hinterlegen mussten. Das Pfarramt hatte bis dahin also den Status eines Notariats und wurde mit der Aufbewahrung der „Geburtsurkunden“ von Lokomotiven betraut.

Am 16.11.1922 wurden im Rahmen der Neuordnung des betriebsmaschinentechnischen Dienstes und der allgemeinen Trennung des Bezirksdienstes vom äußeren Dienst die „Maschineninspektion“ in „Maschinenamt“ und die „Betriebswerkstätte“ (vormals „Heizhaus“) in „Bahnbetriebswerk“ umbenannt. In diesem Zusammenhang wurde das Bahnbetriebswagenwerk Heilbronn Rbf als Normaldienststelle mit Güterwagenausbesserung neu eröffnet.

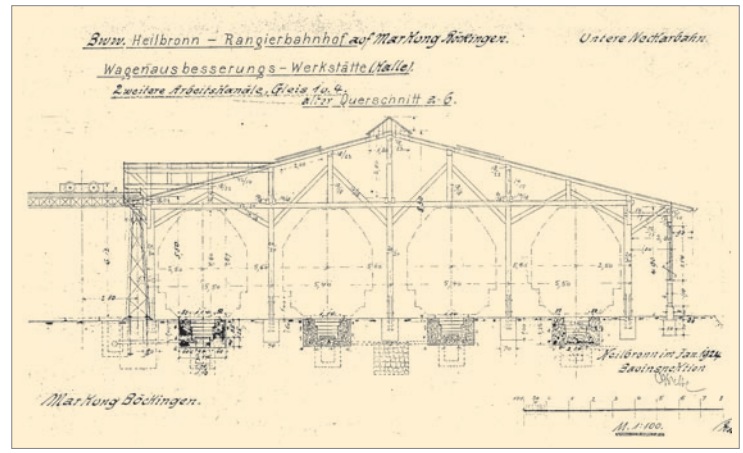
Die Maschineninspektion bzw. das Maschinenamt Heilbronn bekam folgende Bahnbetriebswerke zugeteilt, wobei diese Zuordnung zum MA Heilbronn bereits seit 1895 und auch nach dem 1.4.1932 noch bestand, von

Heilbronn Hbf am 3.5.1918 von oben. Links ist sehr gut das Bw Heilbronn Hbf zu erkennen, ganz links außen auch das Gebäude des Maschinenamts in der Bahnhofstraße 8. Am anderen Ende des Bw-Geländes, auch an der Bahnhofstraße, sieht man die Drehscheibe und rechts davon einen langen Fußgängersteg über die Bahnhofsgleise, der die Bahnhofstraße mit dem Güterschuppen verband. Quelle: Stadtarchiv Heilbronn.





Gleisplan vom 6.5.1920 von der viergleisigen Wagenwerkstätte Heilbronn Rbf, ab Ende 1922 Bww Heilbronn Rbf. Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg, PL 723 Bü 324, Sammlung Noller.



Die viergleisige Halle des Bww Heilbronn Rbf auf der Zeichnung vom Januar 1924 sieht deutlich anders aus als die nach dem Zweiten Weltkrieg errichtete achtgleisige Rechteckhalle. Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg, PL 723 Bü 324, Sammlung Noller.

Veränderungen bei den Lokbahnhöfen, den späteren Bw-Außenstellen, abgesehen:

Bahnbetriebswerk Heilbronn mit Lokbahnhof

- Güglingen

Bahnbetriebswerk Crailsheim mit Lokbahnhöfen

- Künzelsau
- Langenburg

Bahnbetriebswerk Aalen

Bahnbetriebswerk Beilstein

Der Plan vom 17.6.1922, das Maschinenamt in einem von Ulm nach Heilbronn umzusetzenden Verwaltungsgebäude eines ehemaligen Seuchenlazaretts unterzubringen, blieb glücklicherweise unverwirklicht.

Am 22.5.1923 zog das Maschinenamt Heilbronn in sein stattliches Dienstgebäude in der Bahnhofstraße 8 ein, dem ersten Empfangsgebäude des Bahnhofs Heilbronn,in dem es bis zur Auflösung der Nachfolgeorganisationen „Regionalabteilung“ und „Niederlassung Netz“ kontinuierlich residierte.

Nach Umbenennung der Königlich-Württembergischen Staatseisenbahnen am 26.4.1922 in Generaldirektion (GD) und am 6.7.1922 schließlich in Reichsbahndirektion Stuttgart (Rbd Stuttgart), sind ab 1.5.1926 in der Rbd Stuttgart (Direktionsnummer 29) folgende zentrale Stellen in Heilbronn ansässig:

- Betriebsdirektion
- Bauinspektion
- Bausektion
- Maschinenamt (neben Stuttgart, Tübingen und Ulm).

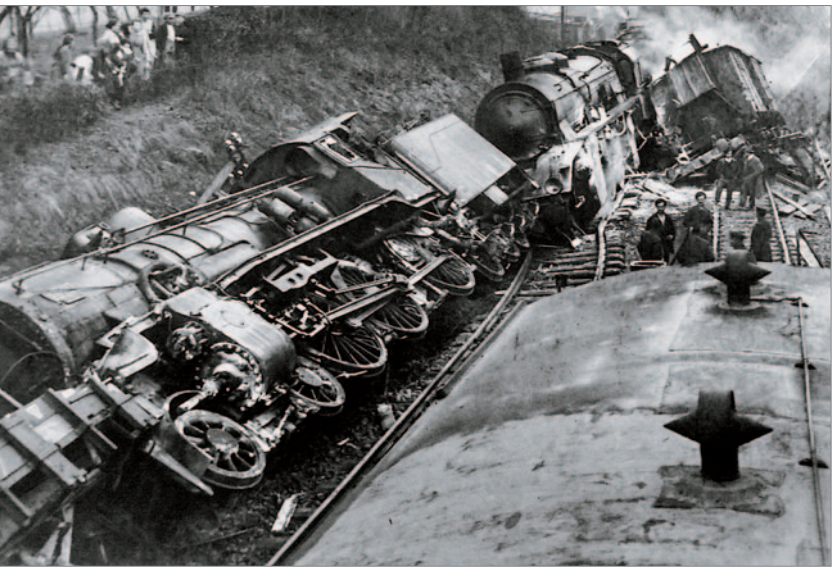
Die Streckenkarte des württembergischen statistischen Landesamtes von 1927 (rechts) zeigt viele Nebenbahnen, die längst verschwunden sind.

Das Ulmer Verwaltungsgebäude des dortigen Seuchenlazaretts war als künftiges Maschinenamts-Gebäude in Heilbronn vorgesehen. Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg, PL 723 Bü 324, Sammlung Noller.

EISENBAHNKARTE VON WÜRTTEMBERG
MIT ENTFERNUNGSANGABEN.

Maßstab 1 : 1 250 000.

Hauptbahn, Nebenbahn, im Bau befindliche Strecke,
Schiffsverbindungen (mit Angabe der Tarifkilometer).
Eisenbahn-Stationen: Stuttgart Landeshauptstadt, Hall Bezirkshauptort, Mühlacker Sonstige wichtige Station.
Die schwarzen Zahlen (14,8) bedeuten die Länge der Bahnstrecken zwischen den eingetragenen Stationen in Kilometern.
Bei Orten mit mehreren Eisenbahnstationen beziehen sich die Entfernungen, wenn nichts anderes bemerkt, auf die wichtigste Station, wie Hauptbahnhof, Reichsbahnhof, Personenbahnhof.
Kleinere Bahnstrecken:
Stuttgart Zbf.-Möhringen 5,0 km
Möhringen-Hohenheim 5,7 „
„ -Vaihingen 2,7 „
„ -Leinfelden 4,2 „
Böblingen-Schönaich 7,5 „
Vaihingen a.d.E. Stadt-Enzweihingen 2,5 „
Würzburg
Wertheim
Miltenbg.
Tauberbischofsshm.
Ochsenfurt
Uffenhm.
Buchen
Eberbach
Mannhm.
Heidelbg.
Mosb.
Neckarsulm
Sinshm.
Bruchsal
Karlsruhe
Durlach
Maulbr.
Pforzhm.
Neuenbürg
Rastatt
Baden-B.
Bühl
Calw
Böblgn.
Herrenbg.
Nagold
Oberkirch
Offenbg.
Freudenst.
Rottenbg.
Tübgn.
Horb
Sulz
Haig.
Hechgn.
Balingen
Oberndf.
Rottweil
Villgn.
Tuttlgn.
Meßkirch
Donaueschgn.
Neustadt i.Schw.
Stockach
Engen
Singen
Schaffhsn.
Waldshut
Konstanz
Kreuzlingen
Frauenfeld
Winterthur
Zürich
Turgi
Koblenz
Bülach
St.Gallen
Bregenz
Lindau
Feldkirch
Bludenz
Innsbruck
Immenstadt
Sonthfn.
Oberstdf.
Kempten
Wangen
Tettnang
Ravensbg.
Weingart.
Leutkirch
Waldsee
Memmingen
Mindelhm.
Krumbach
Illertissen
Günzburg
Neu-Ulm
Ulm
Biberach
Riedlgn.
Sigmargn.
Saulgau
Aulendf.
Pfullendf.
Gammertgn.
Münsingen
Blaub.
Ehingen
Urach
Reutlgn.
Nürtgn.
Kirchhm. u.T.
Geisl.
Göppgn.
Schorndf.
Gmünd
Aalen
Ellwangen
Nördlgn.
Nereshm.
Heidenhm.
Dillgn.
Gundelfgn.
Neuoffgn.
Crailshm.
Hall
Gaildf.
Backnang
Marb.
Ludw.
Waibl.
Esslg.
Stuttg.
Ansbach
Feuchtwgn.
Dinkelsbühl
Rothenbg. a.d.T.
Mergentheim
Bad Mergentheim
Osterburken
Boxberg
Königshfn.
Lauda
Weikersheim
Creglingen
Steinach b.R.
Bibersfeld
Langenbg.
Künzelsau
Gerabronn
Blaufelden
Dombühl
Waldenbg.
Öhrngen
Weinsbg.
Ohrnbg.
Forchtenberg
Neckarelz
Mosbach
Neckargemünd
Heidelberg
Schwetzgn.
Mannheim
Friedrichsfeld Nord
Eppingen
Bretten
Brackenheim
Lauffen a.N.
Heilbronn
Besigheim
Vaihingen a.d.E.
Mühlacker
Pforzheim
Ettlingen
Rastatt
Gernsbach
Herrenalb
Wildbad
Bad-Oos
Achern
Oberkirch
Offenburg
Gengenbach
Hausach
Wolfach
Schiltach
Triberg
Villingen
Furtwgn.
Donaueschingen
Bad Dürrheim
Immendgn.
Meßkirch
Sigmaringen
Inzigkofen
Riedlingen
Biberach
Ochsenhausen
Memmingen
Kempten
Leutkirch
Ravensburg
Tettnang
Wangen
Lindau
Bregenz
Feldkirch
Bludenz
Innsbruck
Immenstadt
Sonthofen
Oberstdorf
Bezau
St.Gallen
Frauenfeld
Winterthur
Zürich
Turgi
Koblenz
Bülach
Waldshut
Schaffhausen
Singen
Stockach
Engen
Donaueschingen
Villingen
Rottweil
Tübingen
Horb
Nagold
Calw
Bühl
Baden-B.
Rastatt
Karlsruhe
Offenburg
Oberkirch
Achern
Bruchsal
Sinsheim
Mannheim
Heidelberg
Mosbach
Neckarsulm
Heilbronn
Crailsheim
Aalen
Ellwangen
Nördlingen
Schorndorf
Esslingen
Stuttgart
Tübingen
Reutlingen
Ulm
Neu-Ulm
Biberach
Memmingen
Kempten
Lindau
Breg



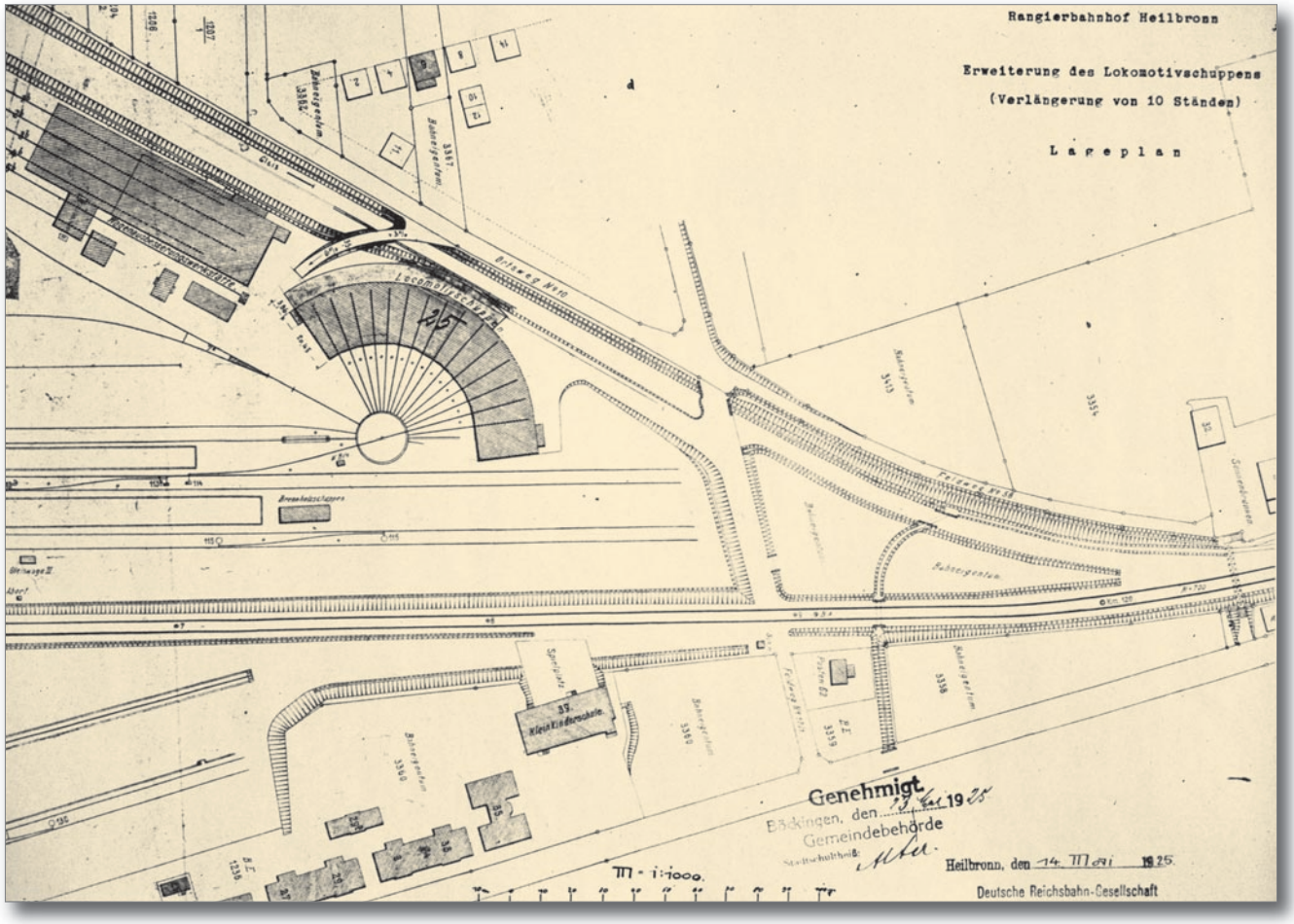
D 37 fuhr 1923 bei Wölchingen auf einen Güterzug auf und entgleiste. Es war ein Toter zu beklagen.
Hinter der P 8 sieht man eine sächsische XX HV (spätere BR 19), die zu Versuchsfahrten eingesetzt war.
Foto: Repro Besserer, Sammlung Dieter Göbel, Lauda.

Dem zweigleisigen Ausbau der Strecke Jagstfeld – Osterburken ab 1922 folgte die Zuweisung von mehr und schwereren Lokomotiven an das Bw Heilbronn. Damit waren Erweiterungen der Betriebsteile Hbf und Rbf des Bahnbetriebswerks Heilbronn nötig. Obwohl das Bw Heilbronn immer eine organisatorisch ungeteilte Dienststelle war, zeigen Aufnahmen aus der Reichsbahnzeit getrennte Beheimatungsanschriften an den Heilbronner Lokomotiven nach „Bw Heilbronn Rbf“ und „Bw Heilbronn Hbf“.

Zusätzlich erforderte die Einführung der Druckluftbremse ab 1922 die Umrüstung von Güterwagen auf Kunze-Knorr-Bremsen und führte damit auch im Bww Heilbronn Rbf zu einem erheblichen Anstieg des Arbeitsaufkommens. Zu dessen Bewältigung wurde für 1923 beantragt, die Untersuchungsgruben von 15 m auf 50 m zu verlängern.

Für 1924 war der Ersatz der 16,2-m-Drehscheibe durch eine 23-m-Drehscheibe für das Bw Heilbronn Hbf vorgesehen. Zusätzlich wurde für das Bw Heilbronn Rbf die Verlängerung von fünf Ständen des Rundlokschuppens um 2,5 m beantragt, nachdem 1923 leistungsfähigere Güterzugloks der Baureihen Hh und G10 zugewiesen worden waren. Mit den neuen längeren Lokomotiven bestand ein erhöhtes Risiko, die Lokschup-

Erweiterungen im Bw Heilbronn Rbf, insbesondere durch Verlängerung von 10 Ständen, 14.05.1925.
Quelle: Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg, PL 723 DK 37-10, Sammlung Noller.



Bekohlungsanlage im Bw Lauda, am 29.12.1972. Foto: Gerhard Greß.

penwand bei ungenauem Halten zu durchbrechen. 1925 wurden schließlich die Verlängerung von zehn Ständen genehmigt und bis 1929 auch noch weitere Anlagen des Bw Heilbronn Rbf erweitert.

In den 20er-Jahren erhielt das Kohlenlager in Lauda einen ortsfesten Drehkran. Die Kohlenloren mussten jedoch weiterhin mit Muskelkraft beladen und zum Drehkran geschoben werden.

Übersicht von Süden auf den Bahnhof Lauda im Herbst 1971 – soeben verlässt ein schwerer Sandzug aus Grünenwörth bei Wertheim mit der Lok 044 557 den Bahnhof in Richtung Osterburken. Rechts im Bild ist die Bekohlungsanlage des Bw Lauda zu sehen. Foto: Thilo Berchtold / Slg. Wolfgang Löckel.

Ausblick auf MA Heilbronn Teil 2 Dienststellen und Strecken

Teil 1 des MA-Buches stellt die Geschichte und die Mitarbeiter des Maschinenamts Heilbronn vor. Dazu werden auch die Dienststellen des Maschinenamts von Anfang an mitbetrachtet, zumal viele Mitarbeiter in wechselnden Positionen bei Dienststellen, im Amt oder gar auf der Direktion tätig waren.

Hohe Anforderungen in der Ausbildung bei der Bahn führten zu einem Zusammenhalt innerhalb der Ausbildungslehrgänge, der oft lebenslang anhielt und die Basis für die weitere Vernetzung in der Bahn darstellte. Die unbedingte Notwendigkeit zur Zusammenarbeit über alle Laufbahnschranken hinweg wurde umso sichtbarer, je klarer die Aufgaben und gegenseitigen Abhängigkeiten der Eisenbahner waren. Bereits an der Telefonnummer (Basa – Bundesbahn-Selbstanschluss) und dem Arbeitsanteil, also dem Funktionskürzel, waren die Aufgabe jedes Einzelnen bundesweit einheitlich erkennbar. In Verbindung mit der Ortsvorwahl war die Durchwahl eindeutig. So hatte der Vorstand des Maschinenamts die Durchwahl 382, der Dienststellenleiter eines Bw die Durchwahl 370 und die Lokleitung die Durchwahl 365 – bundesweit einheitlich von Kiel bis Konstanz. Der Ort wurde nach der Ortsvorwahl so lange automatisch angesagt, bis man mit der Durchwahl begann. Die Ansage wies mitunter regional unterschiedliche Betonungsnuancen auf. So gab es ein breites Spektrum von der schneidig-militärischen Ortsansage bis hin zu Ansagen, die eher einem gehauchten Klagelaut gleichkamen, wie etwa das an ein verzweifelndes Wehklagen erinnernde „Min-den...Min-den...Min-den...“. Heilbronn wurde nach meiner Erinnerung vergleichsweise sachlich nüchtern ausgesprochen.

Im Teil 2 wird es also nach den Zahlen, Daten und Fakten der Anlage des Teils 1 wieder und vermehrt um die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner gehen, die von der Bahn geprägt wurden und mit ihrem Wirken die Bahn auch prägten. Ähnlich den Klöstern zur Besinnung auf Ursprüngliches und Wesentliches in einer engen Gemeinschaft stellten die Bundesbahnschulen Orte für intensive fachliche und menschliche Erfahrungen dar. Sie schufen Verbindung mit den vielfältigen Bereichen der Bahn, stärkten das Zusammenhörigkeitsgefühl der Eisenbahnerfamilie und trugen sogar mitunter zur Anbahnung von Ehen bei, etwa in der früheren Verwaltungsfachschule der Deutschen Bundesbahn in der Wallstraße in Mainz. Wir beginnen daher die Einstimmung auf die Dienststellen und Strecken im Teil 2 mit einer Erinnerung an die Bundesbahnschulen, stellvertretend mit einem Bild der seit 2019 historischen Bundesbahnschule in Troisdorf, und einer stolzen Gruppenaufnahme während der Ausbildungszeit.

Ältere Ansichtskarte der Bundesbahnschule in Troisdorf mit Ellok, Schulungsgebäude (Teil des ehemaligen Bw Troisdorf), Speisesaal, Maschinensaal und Unterrichtsraum. Sammlung Ralph Müller.

Eine unvergleichliche und zugleich unwiederbringliche Atmosphäre, hier im Sommer 1968 im Aalener Lokschuppen. Foto: Prof. Dieter Bögle.

Vier Lokführer-Anwärter des Bw Aalen 1954 (von links): Karl Dürr, Christian Bihlo, Vorhandwerker Gottfried Wagner (Ausbilder), Hermann Schlosser und August Geiß. Foto: Ludwig Raubacher.

053 089 hat den N 2315 nach Osterburken gebracht und fasst Wasser. Foto (April 1971) Wolfgang Löckel.

456 001 trifft 64 289 in Bad Friedrichshall-Jagstfeld am 18.8.1985. Der Bahnhof Jagstfeld wurde in den 80er-Jahren mehrfach als sauberster und gepflegtester Bahnhof der BD Stuttgart ausgezeichnet. Für Blumen hatte man dort offenbar etwas übrig. Foto: Ralph Müller.

Eine 038 verlässt im Februar 1969 mit ihrem Reisezug den Bahnhof Bad Friedrichshall-Jagstfeld. Foto: Karl Gerhard Baur.

118 054 erreicht mit E 3063 den Bahnhof Möckmühl am 21.5.1983. Foto: Ralph Müller.

Der Gläserne Zug im Bahnhof Möckmühl. Foto: Axel Gross.

V200 005 fährt mit ihrem Reisezug im Juli 1967 in den Bf Bad Friedrichshall-Jagstfeld ein. Foto: Karl Gerhard Baur.

103 147 verlässt mit ihrem Reisezug den Bf Osterburken in Richtung Norden.
Foto: Wolfgang Löckl.

Lz-Lok 236 120 passiert den Bahnhof Unterschüpf am 3.5.1973.
Foto: Wolfgang Löckel.

Eine 044 als Zuglok und eine 050 als Schiebelok befördern am 7.8.1972 einen Kiesganzzug für den Bau der Autobahn A 81 von Osterburken nach Lauda.
Foto: Thilo Berchtold, Sammlung Wolfgang Löckel.

Der N 3828 (Lauda – Mannheim) hatte 1971 bis Osterburken eine 064 als Leervorspann vor der 023. Am 8.9.1971 war dies 064 136 vor 023 042 bei Königshofen. Foto: Klaus D. Holzborn, Sammlung Ralph Müller.

Bis einschließlich Winterfahrplan 1974/75 verliessen die Nahverkehrszüge 5864 nach Würzburg (links) und 5656 nach Wertheim, wenn alles nach Plan lief, zeitgleich den Bahnhof Lauda um 7.00 Uhr. Am 6.8.1974 waren es die 023 023 (links) und die 023 021. Der Fotograf hatte Glück mit dem Wetter und konnte so das allseits bekannte „Elefantenrennen“ bestens in Szene setzen. Foto: Bernd Filius.

Zwei 50 schleppen ihren Güterzug über den Tullauer Viadukt. Foto: Thilo Berchtold, Sammlung Wolfgang Löckel.

260 308 bedient am 12.2.1986 den Gleisanschluss der Firma SPAR zwischen Weinsberg und Ellhofen.

928 258 ist am 15.8.1987 im Bahnhof Schwäbisch Hall ausgestellt und gibt den Besuchern einen Vorgeschmack auf die moderne Bahn. Dahinter erkennt man den Filmwagen der BD Stuttgart, davor patrouilliert ein Beamter der Bahnpolizei, die seinerzeit noch aus vollwertig ausgebildeten Betriebseisenbahnern bestand. Anlass ist das zum 125-jährigen Bestehen der Hohenlohebahn zwischen Heilbronn und Schwäbisch Hall. Foto: Ralph Müller (2).

044 480 mit Reisezug zwischen Sülzbach und Willsbach (1972).
Foto Thilo Berchtold, Sammlung Wolfgang Löckel.

798 798 mit einem unbekannten 998 als Mittelwagen und 998 745 als führendem Steuerwagen war am 2.6.1984 die letzte planmäßige Schienenbus-Garnitur auf der Hohenlohebahn, hier der letzte Halt in Sülzbach. Danach waren bis zum Einsatz der VT 628 vorübergehend lokbespannte Wendezüge mit Loks der BR 212 des Bw Karlsruhe im Einsatz.

260 428 rangiert bei Abenddämmerung im Bahnhof Schwäbisch Hall am 20.7.1984. Damals bestand noch ein erhebliches Güteraufkommen durch Stück- und Expressgut und Wagenladungsverkehr auf den Lade- und Anschlussgleisen.

212 243 mit Wendezug in Weiler am 1.5.1986. Foto: Ralph Müller (3).