



Heilbronn Hauptbahnhof im Morgenrauen des 5. März 1982: Um 6.41 Uhr versucht die Dampfheizung des abfahrbereiten Zuges mit 215 086 es mit dem Hochnebel aufzunehmen, der laut Wettervorhersage allerdings keinen langen Bestand haben und einem schönen und milden Vorfrühlingstag weichen sollte. Frühlingsgefühle kommen an diesem Freitagmorgen aber bei den wenigsten Fahrgästen und Eisenbahnern im Bahnhof auf, denn noch sind ein paar Arbeits- oder Schulstunden vor dem Wochenende zu absolvieren. Bald wird der Dämmerungsschalter oder vielleicht auch noch der Fahrdienstleiter die Bahnsteigbeleuchtung ausschalten und mit nur einem Knopfdruck alle Lichtsignale in seinem Stellbezirk auf „Tag“ stellen. Dann werden unsere drei Züge längst den Bahnhof der Stadt im Nordosten Baden-Württembergs, dem so genannten „Unterland“, verlassen haben und irgendwo in zumeist ländlich geprägten Regionen herumkurven, während nach dem Berufsverkehr neue und andere Züge den Bahnhof in den eher ruhigeren Vormittagsstunden frequentieren werden.

Auf dem Bahnsteig steht eine verlassene Werkzeugtasche, die in dieser Verfassung rund dreißig Jahre später eine so genannte „Deutsche Bahn AG“ zu größter Panik und Hysterie veranlassen würde: Die sofortige Einstellung des gesamten Zugbetriebes, die vollständige Sperrung des Heilbronner Hauptbahnhofes und von Teilen des angrenzenden Stadtgebietes wäre garantiert, Bundespolizei und Technisches Hilfswerk würden mit Spürhunden und Robotern anrücken, um den verdächtigen und herrenlosen Gegenstand zu untersuchen und per angebrachter Sprengladung vorsichtshalber zu entschärfen. Doch wir schreiben den unschuldigen 5. März 1982, niemand erregt sich und niemand nimmt den unscheinbaren Fotografen zur Kenntnis, der fünfzig Meter von dieser Werkzeugtasche ein Stativ aufgebaut hat und eine alltägliche Morgenszene im Heilbronner Hbf ablichtet.

# Heilbronn

## 1982

Wäre die Tasche gesprengt worden, wären den beflissenen Ermittlern und ihren verutzten Vierbeinern weitere Filmrollen, Drahtauslöser, Objektivlinsen und allerlei Kamerateile von der Transportkurbel bis hin zu Verschlusslamellen und diversen Zahnradchen um die Ohren geflogen. Ja, auch eine Kamera ist eben nichts anderes als ein Werkzeug, daher eben auch das dazugehörige Behältnis!

Der Zug in der Mitte mit 215 086 fuhr übrigens alsbald gen Crailsheim über die noch schöne Hohenlohebahn ab, weiterhin zeigte sich wenig später die 144 157 mit dem N 5843 von Osterburken, die 110 195 mit dem N 5811 nach Stuttgart oder die 193 006 mit dem morgendlichen Dg 54901 nach Heilbronn Rangierbahnhof. Während heute von den Frischlingen unter den Eisenbahnfreunden die 110er, 215er & Co. als Altbaufahrzeuge tituliert werden, waren es damals in Heilbronn natürlich die „richtigen“ Altbau-Elloks der Baureihen 118, 144, 193 und 194, die sich hier und auf den angrenzenden Streckenabschnitten ein ständiges Stelldichein gaben und eigentliches Ziel der Fototouren waren. Hinzu kamen natürlich noch Schienenbusse und Umbauwagen, eine Stuttgarter bzw. Kornwestheimer 150 oder gar eine 111 und 151 waren hingegen „modern“. Türkis-Beige wurde natürlich verschmählt und geriet bei einer 118, die teilweise auch schon dieses unpassende und schnell verschmutzte Kleid trug, gar zum Ekelfaktor. Aber das war schnell vergessen, denn im mitgeführten Heftchen „Altbau-Ellok bespannte Reisezüge der DB“ waren noch zahlreiche andere Züge

München – Amsterdam, das Tagesschnellzugpaar D 792/793 Hamburg – Stuttgart oder zur Mittagszeit als „Star-Züge“ gar das TEE-Zugpaar 16/17 „Rheingold“ Amsterdam – München mit Clubwagen! Hinzu kamen noch zwei D-Zugpaare der Relation Saarbrücken – Nürnberg/Passau, welche dieselbespannt auf der Hohenlohebahn über Crailsheim und Schwäbisch Hall-Hessental verkehrten. Mit Fug und Recht war Heilbronn damals also noch in das internationale und nationale Fernzugnetz eingebunden, während heute zahlreiche Großstädte sogar nur noch von schnöden RE-Verbindungen heimgesucht werden und wohl für immer jedweden Fernverkehr beraubt sind!

Doch hier hat damals den anwesenden Eisenbahnfreund mit der ominösen Werkzeugtasche hauptsächlich der Personennahverkehr und der durchfahrende Güterverkehr interessiert, eben die potenziellen Züge für Altbau-Elloks. Richtige und ortstypische Motive, an denen sich Augen und Kamera abarbeiten konnten, gab es freilich in Heilbronn Hbf schon damals kaum. Charakteristisch für diesen Bahnhof waren allenfalls die Bahnsteiguhren, zu denen sich am gleichen Mast beidseitig die Bremsprobensignale oder die Nachahmer für die Ausfahrtsignale gesellen. Und nur aus der Vogelperspektive ist eine weitere Eigenart zu erkennen: Der Heilbronner Hauptbahnhof liegt etwa einen Kilometer westlich der Stadtmitte von Heilbronn auf einer knapp einen Kilometer breiten Insel, die im Osten vom Neckar-Altarm und im Westen vom Neckarkanal umflossen wird! Und jenseits des

Neckarkanals im Südwesten liegt der nahe Heilbronner Güterbahnhof. Der ziemlich genau östlich verlaufende Straßenzug mit Bahnhofstraße, Friedrich-Ebert-Brücke (über den Neckar-Altarm) und Kaiserstraße verbindet den Hauptbahnhof mit dem historischen Zentrum Heilbronn um den Marktplatz.

Dabei lag der erste Heilbronner Bahnhof von 1848 nicht auf dieser „Insel“, sondern etwas weiter östlich am Neckarufer direkt am Hafen. Die Gleisführung zu diesem Bahnhof, dessen Empfangsgebäude noch als „Alter Bahnhof“ erhalten ist, war etwas anders: die Gleise lagen damals noch südlich des Gebäudes, entlang der heutigen Bahnhofstraße. Die Änderung der Streckenführung und die Intensivierung des Verkehrs führten 1873 zum Bau des ersten Heilbronner Hauptbahnhofs an der heutigen Stelle mit nördlich davon liegenden Gleisen. Eine Seitenlinie der Straßenbahn Heilbronn verband den Hauptbahnhof mit dem Heilbronner Südbahnhof, sie wurde 1951 durch einen bis 1960 verkehrenden O-Bus-Verkehr ersetzt. Das Bahnhofsgebäude von 1873 wurde beim Luftangriff auf Heilbronn am 4. Dezember 1944 zerstört und das heutige Empfangsgebäude wurde schließlich auf seinen alten Fundamenten errichtet. Hellmut Kasel hatte die Bauleitung des 1958 entstandenen Hauptgebäudes inne, das Vordach ist beispielhaft für die so genannte „Flugdach-Architektur“ dieser Zeit. Das Empfangsgebäude ist eine über hundert Meter lange Beton-Glas-Konstruktion, die südöstliche zur Stadt hin schauende Längsseite besteht fast ganz aus Glas. Leisten aus eloxiertem Leichtmetall gliedern die weiträumigen Verglasungen und halten sie zugleich zusammen. In der Nacht erleuchtet ein Lichtband das Flugdach vor dem Eingang. Südwestlich der Empfangshalle befand sich früher der Restaurantbereich, dort haben sich bis heute BuntglASFenster von Friedrich Knödler erhalten. Im Gebäude befindet sich ebenfalls noch ein farbenfrohes Metallrelief aus Silikatfarbe und Schmiedeeisen aus dem Jahre 1958 von Peter Jakob Schober: „Reisen mit der Bahn – Heilbronn und die Welt“. Und das Thema „Bundesbahn“ war Motiv für ein zusätzliches Wandgemälde: Es werden einerseits Symbole für den Ort und andererseits Symbole für die Welt verwendet – die Heilbronner Kilianskirche, Trauben und Industrie sollen für die Stadt und das Wasser stehen, Eisenbahnschilder, Sonne, Gitarre und eine Brücke hingegen den Ausflug in die weite Welt symbolisieren.

Und für diese Ausflüge standen ausgehend von Heilbronn auch 1982 nun wirklich zahlreiche Eisenbahnstrecken



zur Verfügung: Die Neckartalbahn nach Heidelberg über Mosbach und Eberbach (KBS 560, heute KBS 705), die Frankenhahn nach Stuttgart und Würzburg (KBS 780), die Elsenzalbahn nach Heidelberg über Sinheim und Meckesheim (KBS 561, heute KBS 706), die Kraichgaubahn nach Karlsruhe über Eppingen und Bretten (KBS 777, heute KBS 710.4) oder die Hohenlohebahn nach Crailsheim über Schwäbisch Hall (KBS 785, heute KBS 783). Hinzu kamen noch die nahe gelegenen Stichstrecken von Lauffen nach Leonbronn (KBS 781) sowie von Bad Friedrichshall-Jagstberg nach Ohrnberg (KBS 782). Und noch früher gab es bis 1966 dann noch die teils schmalspurige und 40 Kilometer lange Bottwartalbahn („Entenmörder“) nach Marbach am Neckar über Beilstein (ex KBS 323d). Kein Wunder, dass bei solch vielen Verbindungen der „Mittelpunkt“ Heilbronn in eisenbahngeschichtlicher Hinsicht neben seinen Bahnhöfen für den Personen- und Güterverkehr schon bald eine Betriebswerkstätte für die Lokomotiven benötigte. Hierzu schreibt der Verein „Süddeutsches Eisenbahnmuseum Heilbronn“ auf seiner Netzseite: „Die Anlage eines großen Rangierbahnhofs westlich des Neckars, gegenüber der damals noch eigenständigen Gemeinde Böckingen, erforderte auch die Errich-

tung eines Lokomotivschuppens für die Güterzug- und Rangierlokomotiven. Eine weitere Ausdehnung der Lokomotivanlagen am Hauptbahnhof wäre ohnehin nicht mehr möglich gewesen. So entstand zwischen 1893 und 1895 im Winkel der Stuttgarter und der Eppinger Strecke die neue Betriebswerkstätte. Der Rangierbahnhof wurde 1895 dem Verkehr übergeben, die separaten Zufahrtsgleise aus Richtung Bietigheim und Jagstfeld gingen am 17. Dezember 1896 in Betrieb. Bereits 1894 war der Haltepunkt Sülmertor an der Strecke Richtung Jagstfeld eingerichtet worden, 1901 folgte der Haltepunkt Böckingen an der Stuttgarter Strecke. Die neuen Lokomotivanlagen nutzte man schon etwas früher. Diese bestanden 1893 zunächst aus einem siebenständigen Ringlokschuppen mit einer 16m-Drehscheibe, den nötigen Behandlungs- und einigen Abstellgleisen. Schon 1899 wurde der Rundschuppen auf insgesamt 15 Stände erweitert.“

Zeitlich in die Nähe unserer Zeitreise gekommen, schreibt der Verein zur Heilbronner Bw-Geschichte weiter: „Mit der Aufgabe der Schienenbusbeheimatung zum Sommerfahrplan 1974 verlor das Bw Heilbronn die letzten Streckenfahrzeuge. Die Einsatzgebiete der Fahrzeuge blieben jedoch gleich. Künftig konzentrierten sich die Aufgaben des Bw Heilbronn auf Ran-

gier- und Übergabedienste. Daran änderte auch die Übernahme des Bw Lauda als Außenstelle am 1. Februar 1976 nichts, da auch hier nur noch Kleinlok übernommen wurden. Außerdem waren dem Heilbronn zu diesem Zeitpunkt noch 46 Kleinwagen zur Instandhaltung zugeteilt. Die Wagenunterhaltung umfasste etwa 575 Fahrzeuge. Der Personalbestand hierzu betrug etwa 640 Mitarbeiter. Darunter waren auch noch 250 Lokführer, die auf Fahrzeugen anderer Bw von Heilbronn aus zum Einsatz kamen. Einen weiteren Einschnitt erlebte das Bw Heilbronn mit der Umbeheimatung der aller 290 im Juni 1985 und aller 260 im September 1986 zum Bw Kornwestheim. Das Jahr 1986 brachte auch das Ende der Wagenausbesetzung beim Bw Heilbronn. Am 1. Juli 1987 wurde das Bw Crailsheim zu einer Außenstelle des Bw Heilbronn. Der Fahrzeugbestand erhöhte sich lediglich um sechs Kleinlok. Auch wenn die Fahrzeugbeheimatung bedeutungslos blieb, waren jedoch die Aufgaben des Bw Heilbronn vielfältig. Neben den Personal- und Verwaltungsaufgaben musste der Einsatz der Triebfahrzeuge und des Triebfahrzeugpersonals geregelt werden. Hierzu gehörte die ständig besetzte Lokdienstleitung und die Betriebsdienstmitarbeiter für das Bedienen der Drehscheibe, das Betanken der

## Heilbronn 1982

aufgeführt, die Heilbronn tangierten und deren alte Zuglokomotiven mehrheitlich noch grün oder blau sein mussten!

Grün und blau waren aber nicht nur die Lokomotiven, sondern auch noch einige Schnellzugwagen der zahlreichen D-Züge, die anno 1982 oder auch noch ein paar Jahre später via Heilbronn verkehrten. Da gab es das Schlaf- und Liegewagenzugpaar D 890/891 Stuttgart – Hamburg und das Zugpaar D 898/899 mit gleichem Laufweg, diesmal mit Sitz- und Kurswagen. Ferner hielten in Heilbronn natürlich die sechs täglichen „Heckenschnellzüge“ via Odenwaldbahn von Frankfurt am Main nach Stuttgart und zurück, aber auch das Zugpaar D 416/417

*Blau und grün waren nicht nur die E-Loks, sondern auch noch einige Schnellzugwagen der zahlreichen D-Züge, die damals via Heilbronn verkehrten. Und obligatorisch im dortigen Hbf die 215er mit Silberlingen, wie der 6.41-Uhr-Zug nach Crailsheim im Frühnebel des 5. März 1982.*



Fahrzeuge, die Erledigung interner Rangieraufgaben und für die Beaufsichtigung und Reinigung der Triebfahrzeuge. Weiterhin war die Werkstatt für Fristarbeiten und Bedarfsausbesserungen zuständig. Ein glücklicher Umstand war, dass 1991 die Bedeutung der Anlage durch das Denkmalamt erkannt wurde, das den Rundschuppen, die Drehscheibe und die

## Heilbronn

### 1982

Zufahrten unter Denkmalschutz stellte. Leider konnte der gemauerte Schornstein des zentralen Rauchzugs nicht erhalten werden und musste wegen Baufälligkeit abgetragen werden. Parallel dazu kam es 1993 zu einigen Umbauten im Bereich des neuen Ringlokschuppens. Mit der Begründung auf mangelnde Tragfähigkeit des Fachwerks wurden alle acht Gleistore am alten Rundschuppen entfernt und verschrottet, das Dach jedoch saniert. Außerdem erhielt das Verwaltungsgebäude noch neue Fenster. Letzte Baumaßnahme

war der Umbau dessen Eingangstür kurz vor der Aufgabe der Dienststelle. Am 28. November 1997 endete im Bw Heilbronn die Triebfahrzeugbeheimatung und Unterhaltung.“

Der Trägerverein „Süddeutsches Eisenbahnmuseum Heilbronn e. V.“ hat es sich mit seinen etwa 300 Mitgliedern nunmehr seit 2000 zur Aufgabe gemacht, die denkmalgeschützten Gebäude und Anlagen des ehemaligen Bw Heilbronn zu erhalten. Das Museum verfügt über rund 80 Exponate, von denen Lokomotiven, Wagen Ringlokschuppen, Drehscheibe und Wagenhalle die augenfälligsten sind. Wie früher können dort Dampf- und Diesellokomotiven gewartet und versorgt werden. Die aktiven ehrenamtlich tätigen Mitglieder des Trägervereins restaurieren Lokomotiven sowie Wagen aus der Zeit von 1895 bis in die fünfziger Jahre. Nebenbei wird auch am Ringlokschuppen von 1893 gearbeitet, dem letzten im Originalzustand erhaltenen Ringlokschuppen aus der Zeit der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn.

Zurück von der Bw-Besichtigung, die allerdings nicht heute, sondern eben bereits am 5. März 1982 stattgefunden hat, endet unsere Zeitreise wieder am Heil-

bronner Hauptbahnhof, wo uns am Zeitungskiosk der Berliner „Tagesspiegel“ mit den Personalsorgen der Steuerbeamten des Bundes langweilt und in anderen Blättern berichtet wird, dass die Bundesregierung 700 Millionen DM für den Bau von 3000 Kilometer neuen Radwegen zur Verfügung gestellt hat und dass der Fall „Chopper“ von der Polizei endlich aufgeklärt wurde, nachdem wochenlang eine bayerische Zahnarztpraxis mit „Spukerscheinungen“ von sich reden machte. Außerdem verkündete die traditionsreiche Magirus Deutz AG die Einstellung der Omnibusproduktion im Werk Mainz, 1600 Mitarbeiter seien davon betroffen. Etwas näher ist uns da schon die Meldung, dass zwischen Düsseldorf und Frankfurt ein neuer „Lufthansa-Airport-Express“ verkehren soll und man damit die vielen ökologisch unsinnigen Kurzstreckenflüge eindämmen will. Na ja, wir fliegen ohnehin nicht, sondern klettern in einen Silberling und absolvieren eine Kurzstreckenfahrt nach Lauffen, vorneweg ein stolzes Eisen namens 118. Blau wie der Neckar und noch viel runder wie der dazugehörige Bahnknotenpunkt im weiten „Unterland“ zwischen dem Schwabenlände und fränkischer Flur. □