

„Geschichte“ des Monats April 2017:

Die Eisenbahn und der Nordheimer Bahnhof

Die Geschichte der Eisenbahn begann 1769 mit der Erfindung der ersten praxistauglichen Dampfmaschine durch James Watt. Einige Jahrzehnte später konnte 1825 in England die erste Dampfeisenbahn der Welt bestaunt werden. Die erste Eisenbahn in Deutschland fuhr 1835 von Nürnberg nach Fürth, weitere 10 Jahre später fuhr 1845 die erste Eisenbahn in Württemberg von Cannstatt nach Untertürkheim. Wie umstritten die neue Technik der Fortbewegung - selbst in gebildeten Kreisen - war, zeigt ein Ärztegutachten zur ersten deutschen Eisenbahn aus dieser Zeit: *„Ortsveränderungen von irgendeiner Art von Dampfmaschinen sollten im Interesse der öffentlichen Gesundheit verboten sein. Die raschen Bewegungen (30 bis 40 Kilometer pro Stunde) können nicht verfehlen, bei den Passagieren die geistige Unruhe, „delirium furiosum“ genannt, hervorzurufen. Wenn sich schon Reisende selbst freiwillig der Gefahr aussetzen, muss der Staat wenigstens die Zuschauer beschützen, denn schon der Anblick einer Lokomotive, die in voller Geschwindigkeit dahinrast, genügt, diese schreckliche Krankheit zu erzeugen. Es ist daher unumgänglich nötig, dass ein Bretterzaun wenigstens 6 Fuß (knapp 2 Meter) hoch, auf beiden Seiten der Bahn errichtet werde.“*

Nichtsdestotrotz fuhr schließlich am 25. Juli 1848 der erste Zug von Bietigheim nach Heilbronn – mit Haltestelle in Nordheim. Wer hätte damals gedacht, dass rund 50 Jahre später, im Jahre 1902, 151.688 Personen in Nordheim abgefahren oder angekommen sind? Wie das alles zustande kam, welche Probleme und welche Erlebnisse mit der Eisenbahn oder dem Bahnhof Nordheim verbunden sind, soll in dieser „Geschichte des Monats“ dargestellt werden.

In Nordheim war man schon früh an der Erbauung der Eisenbahn interessiert. Schultheiß Boger stimmte bereits 1841 einem Gesuch der Amtsversammlung Brackenheim zu, worin man sich für den Bau einer Eisenbahn von Heilbronn nach Stuttgart aussprach, genauso wie man in Heilbronn bestrebt war, die „Nordbahn“ möglichst bald zu errichten, da sie „für den Handel, die Gewerbe und den landwirtschaftlichen Verkehr des württembergischen Unterlandes [...] zur Lebens Frage geworden“ ist.

Um die Eisenbahnstation nach Nordheim zu holen, war man im Gemeinderat auch bereit, erhebliche Zugeständnisse an die Eisenbahnkommission zu machen. Man bot an, die für die Bahn nötigen Gemeindegrundstücke unentgeltlich abzugeben, die Steinbrüche unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, soweit man Steine für den Eisenbahnbau auf Nordheimer Markung benötigte, und die Straße zur Station neu herzustellen. Die Genehmigung des Gesuchs von



Seiten der Regierung ließ auf sich warten, auch wenn das Finanzministerium bereits im Mai 1846 einen geprüften Situationsplan der Linie Lauffen – Heilbronn dem König vorlegte, der eine Haltestation in Nordheim vorsah:

„Ausser dem Bahnhof bei Heilbronn soll bei Lauffen u. bei der Nordheimer Sägmühle je eine Haltestation angelegt werden, wovon die letztere eine Entfernung von 13/5 Stunden von der zu Lauffen, und von 14/5 Stunden von dem Bahnhof in Heilbronn erhält, von der Gemeinde Nordheim vermittelt einer auf ihre Kosten auszulegende Strasse mit dem Ort in Verbindung gesetzt wird, und für die benachbarten Orte des Zabergäues von entschiedenem Vortheil ist.“

Der Bau der Eisenbahn brachte nicht nur der Nordheimer Sägmühle Uhland & Andreae einen guten Verdienst durch den Verkauf von Eisenbahnschwellen, sondern bot auch einigen Nordheimern die Möglichkeit Geld zu verdienen, in dem sie sich neben anderen Württembergern und einigen Italienern als Arbeiter verdingten. Ausgezahlt wurden sie alle 14 Tage in einem Klingenberger Wirtshaus. Die

Bahnstrecke Bietigheim – Heilbronn wurde Anfang Juli 1848 fertiggestellt. Offizielle Eröffnung und Aufnahme „des regelmäßigen Eisenbahndienstes“ war am 25. Juli 1848. Täglich vier Mal konnte man nun Richtung Stuttgart fahren, je zweimal am Vormittag und Nachmittag und ebenso wieder zurück.



Ansichtskarte vom Bahnhof Nordheim aus dem Jahre 1905

Die Königl. Eisenbahnverwaltung baute auch das „Haltstationsgebäude“ bei der Sägemühle. Es war 50 Schuh lang (14,33 m) und 34 Schuh breit (9,74 m). Der „I.te Stock [ist] aus Stein, der II.te sowie die Giebel von Fachwerk mit Backstein ausgemauert, mit Platten- & Schieferdach.“ Im Erdgeschoss befand sich das „Bureau“ und der Wartesaal, im ersten Stock die Wohnung des Stationsvorstandes und im Dachgeschoß die Wohnung des Weichenwärters. 1847 hatten Uhland & Andreae auch die Idee, eine

Gastwirtschaft direkt am Bahnhof zu errichten, da alle anderen im Ort erst nach einer Viertelstunde zu erreichen waren und diese voraussichtlich gut von den Eisenbahnpassagieren frequentiert werden würde. Gedacht war an den Bau und nachfolgende Verpachtung der Gaststätte. 1848 erhielt Uhland das persönliche Wirtschaftsrecht. Nach dem Tod von August Uhland erhielt seine Witwe 1866 die



1887 hielt sich der junge Theodor Heuss mit seinem Vater in der Nordheimer Bahnhofswirtschaft auf, als sein Vater dort in eine Prügelei mit dem Sägmüller Schwarzkopf geriet

dingliche Wirtschaftsgerechtigkeit und konnte so die um eine Kegelbahn, Gartenlaube und Stallung vergrößerte Wirtschaft „Zum Bahnhof“ verpachten. Bedingt durch die zunehmende Zahl der Pendler, aber auch durch den früher florierenden Ausflugsverkehr herrschte in dieser Gaststätte über viele Jahrzehnte ein buntes Treiben. Selbst Theodor Heuss berichtet über ein Erlebnis aus seiner Kindheit in dieser Wirtschaft um 1887 zusammen mit seinem Vater: „.... eine

Wirtshaustrasse am Bahnhof in Nordheim, Disput zwischen den Tischen, plötzlich stehen der Vater und sein Widersacher auf, ein

stämmiger, rotbärtiger Sägmüller namens Schwarzkopf, und die beiden beginnen sich zu verprügeln, bis die übrigen Gäste die hitzigen Männer auseinanderreißen“.

Der Eisenbahnverkehr

Ab dem Jahr 1850 war auch die ganze Strecke von Heilbronn bis Friedrichshafen befahrbar. Die Landstraßen wurden zu wichtigen Zubringern zu dem anfangs noch weitmaschigen Eisenbahnnetz. Der Einzugsbereich des Nordheimer Bahnhofs reichte bis Brackenheim, Großgartach, Schwaigern, Massenbach und Massenbachhausen, Schluchtern, Stebbach, Gemmingen und Berwangen. Er bot nicht nur Passagieren die Möglichkeit des Reisens an, sondern war auch eine Güterstation, von der Waren an- und abtransportiert wurden. So brachte die Vaihinger Zichorienfabrik in späteren Jahren die Zichorien von ihrem Trockenhaus in Großgartach mit der Eisenbahn vom Nordheimer Bahnhof aus nach Vaihingen. Die Zahl der zu transportierenden Passagiere und Güter überstieg die Erwartungen

und Berechnungen der Regierung. In der Beförderung der Passagiere erreichte die Königlich Württembergische Staatseisenbahn mit den Arbeitern, die anfangs des 20. Jahrhunderts zunehmend außerhalb Nordheims ihren Unterhalt verdienten, einen Höhepunkt, und es hielt an bis in die 60er Jahre des 20. Jahrhunderts. Auch fuhren damals täglich eine große Zahl von Schülern und Lehrlingen mit dem Zug nach Heilbronn. Jeden Morgen gingen die Pendler zum Bahnhof und stiegen in die Züge, wahre Bienenschwärme sollen es gewesen sein. Die elektrische Straßenbeleuchtung wurde nachts ausgeschaltet, in der Bahnhofstraße wurde sie für die Pendler extra früher eingeschaltet.

Im Jahr 1902 kamen in Nordheim 151.688 Personen an oder fuhren ab, fast doppelt so viele wie in allen anderen Orten des Oberamtes Brackenheim, und Nordheim hatte nur ca. 1600 Einwohner. 5037



Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Heilbronn – Stuttgart wurde 1959 von Schulklassen und der örtlichen Prominenz gebührend gefeiert

Tonnen Güter wurden hier umgeschlagen und etwa 150 Pendler besaßen eine „Arbeiterwochenkarte“. 1872/73 wurde ein zweites Gleis auf der Strecke Heilbronn – Stuttgart verlegt. Dies ermöglichte häufigere Fahrten der Züge. 1959 wurden die Lokomotiven, die bis dahin noch mit Kohle oder Diesel fuhren, elektrifiziert

Mit der Verbreitung des Autos ab den 60er Jahren fuhren zunehmend weniger Pendler mit dem Zug. Die Zahlen gingen in Nordheim immer mehr zurück, und in das renovierungsbedürftige Bahnhofsgebäude wurde seit vielen Jahren

seitens der Bahn kein Geld mehr investiert. Bereits Ende der 70er Jahre wurden Pläne der Deutschen Bundesbahn bekannt, dass größere Umbaumaßnahmen an der Gleisanlage und der Abriss des maroden Bahnhofsgebäudes geplant sind. Danach hatte die „Aktionsgemeinschaft Bahnhof Nordheim“,



Abriss des Bahnhofes in der Nacht vom 29. auf den 30. Oktober 1983



Fahrkartenautomat am „Haltepunkt Nordheim“

eine Art Bürgerinitiative unter der Führung von Altbürgermeister Karl Wagner, sich sehr für den Erhalt des Bahnhofes eingesetzt und eine Unterschriftenaktion sowie Versammlungen organisiert, am Ende aber ohne Erfolg. Im Oktober 1983 war es schließlich soweit: Das Bahnhofsgebäude wurde – mit Rücksicht auf den Zugverkehr – in der Nacht vom 29. auf den 30. Oktober abgerissen. Der einst stattliche Bahnhof Nordheim wurde zur unbesetzten Haltestelle, an der mit der Zeit immer weniger Züge hielten, und das Bahnhofspersonal wurde durch einen Fahrkartenautomat ersetzt.

Ulrich Berger / Petra Binder