

Arbeitskreis STADTGESCHICHTE Neuenstein

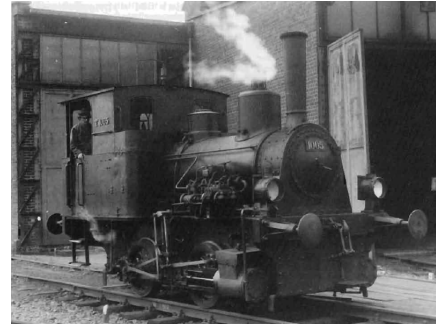
Die Hohenlohebahn, Teil 1

Wie war die Entwicklung des Schienennetzes in Deutschland?

Der Tübinger Professor Friedrich List erkannte 1825 die Bedeutung der Eisenbahn und riet dringend zum Ausbau eines deutschen Eisenbahnnetzes. Stuttgart sah es anders, denn man verurteilte ihn zur Festungshaft auf dem Asperg.

Wann kam die Bahn nach Württemberg?

Spät, sehr spät. 1843 erst unterzeichnete König Wilhelm ein Gesetz zum Bau von zwei Hauptstrecken, nämlich Stuttgart – Bodensee (über Ulm) und Stuttgart – Heilbronn. Nun hatte man auch in Stuttgart begriffen, dass die Eisenbahn den Herantransport von Rohstoffen wie Kohle und Erz ermöglichte. Loks, Schienen und Wagen wurden in der Maschinenfabrik Esslingen produziert. 1851 wurde das alte Postsystem mit Kutschen abgeschafft.



Wann kam die Bahn nach Hohenlohe?

Es sollten lange Verhandlungen werden, bis es zu einer Entscheidung zur Streckenführung Heilbronn – Weinsberg – Öhringen – Hall kommen sollte. Neckarsulm favorisierte eine Strecke durch das Kochertal. Großen Einfluss hatte der Heilbronner Stadtrat Adolf Goppelt, der Jahre zuvor Finanzminister in Stuttgart war. Auch gelang es der Stadt Heilbronn, die Probleme mit dem „Berg“ (Weinsberger Tunnel) kleinzureden. Mitentscheidend war das Angebot der Stadt Heilbronn an die Eisenbahnverwaltung, „sämtliche benötigten Grundstücke mitsamt der Bausteine kostenlos zu überlassen, wenn die Bahnlinie und auch keine Zweitbahn über Neckarsulm geführt werde.“ Dieses Argument zog, der König als letzte Instanz stimmte dem zu. Am 11.08.1859 war Baubeginn. Außer dem Problem mit dem 891 m langen gipshaltigen Weinsberger Tunnel, der wohlweislich gleich zweispurig erschlossen wurde, gab es auch Probleme mit den 4500 Arbeitern, die meist in Baracken untergebracht waren.

Die Gesamtstrecke wurde in drei Teile aufgeteilt. Die Abteilung Öhringen ging von Neuenstein bis Westernach. Um die Arbeiten zügig voranzutreiben, zahlte

Baurat Abel, der die Gesamtleitung hatte, mit seinen „Expropriationskommissaren“ sehr hohe Baupreise. Die Gesamtstrecke kostete 7 Mill. Gulden. Allein der Weinsberger Tunnel schlug mit 650 000 Gulden zu Buche. Am 19.06.1862 fand die erste Probefahrt statt. Am Samstag den 02.08.1862 rollte der Festzug von Stuttgart nach Heilbronn mit 2 Loks und 12 Wagen. Gegen 11 Uhr traf er in Öhringen ein und war durch laufende Zustiege auf 600 Personen angewachsen. Tage vorher forderte das Haller Tagblatt seine Leser auf, ein festliches Gewand zu geben und die Häuser entsprechend zu schmücken. In der Güterhalle gab es ein Gabelfrühstück und ein Glas Hohenloher Wein. In Neuenstein, wo das Stationsgebäude mit einem großen Triumphbogen verziert war, standen neben der Bevölkerung auch Mädchen in Hohenloher Tracht, die mitfahren durften.

Friedrich Nagel

Denkschrift

betreffend

die Erbauung einer Eisenbahn von Heilbronn in der Richtung nach Nürnberg zum Anschluß an die bayerischen Eisenbahnen in Mittelfranken.

Während die von der Königl. Regierung projektierte Eisenbahn zum Anschluß an die bayerische Südnordbahn bei Reutlingen, sowie die projektierte Zweigbahn nach Reutlingen die ganze Aufmerksamkeit des Publikums hinwegnehmen, achtet man kaum auf das, was sich in Eisenbahnunternehmungen dicht an der nördlichen Gränze des Königreichs, in den beiden Nachbarstaaten Baden und Bayern, vorbereitet.

Und doch könnte kein Ereigniß so tief in die württembergischen Verkehrsverhältnisse eingreifen, als dieß geschehen müßte, wenn zwei in genauer Wechselwirkung mit einander stehende Bahnlinien zu Stande kämen, ohne daß auch Württemberg rechtzeitig seine Interessen zur Geltung brächte. Es sind dieß die von der großherzoglich-bairischen Regierung beschlossene Eisenbahnverbindung zwischen Mannheim und Würzburg, und die in der bayerischen Provinz Mittelfranken erdörterte Verbindung zwischen Würzburg und Nürnberg.

Zwar haben die württembergischen Städte und Bezirke an der nördlichen Gränze des Landes nicht verkannt, die Aufmerksamkeit auf diese Vorgänge hinzulenken und das öffentliche Interesse dafür rege zu machen. Allein wenn ihre Bemühungen bisher die gewünschte Beachtung nicht fanden, so verdanken sie dieß gewiß größtentheils der trügerischen Voraussetzung, als ob ein Anschluß an Bayern in der Richtung nach Ansbach-Nürnberg den bei Reutlingen angebotenen Anschluß überflüssig machen könnte. Ueber dieß sind in einem Augenblicke, wo es sich doch rein nur um die Verwirklichung der Grundlinien eines württembergischen Eisenbahnnetzes handeln kann, also den großen Verkehrsinteressen nothwendig eine überwiegende Stimme eingeräumt werden muß, die Rücksichten und Bestrebungen: so sehr mit lokalen Rücksichten verflochten und sind die obenerwähnten in Bayern und Baden sich vorbereitenden Eisenbahnunternehmungen noch so wenig in ihrer vollen Tragweite gewürdigt: daß es dringend geboten erscheint, vom Standpunkte des allgemeinen Landesinteresses aus die Lage der Dinge ins Auge zu fassen und die Mittel zu berathen, durch welche einer Konkurrenz wirksam begegnet werden möchte, die das Land zum erstenmal seit Erbauung seiner Eisenbahnen auf einer der empfindlichsten Seiten seines internationalen Verkehrs bedroht.

