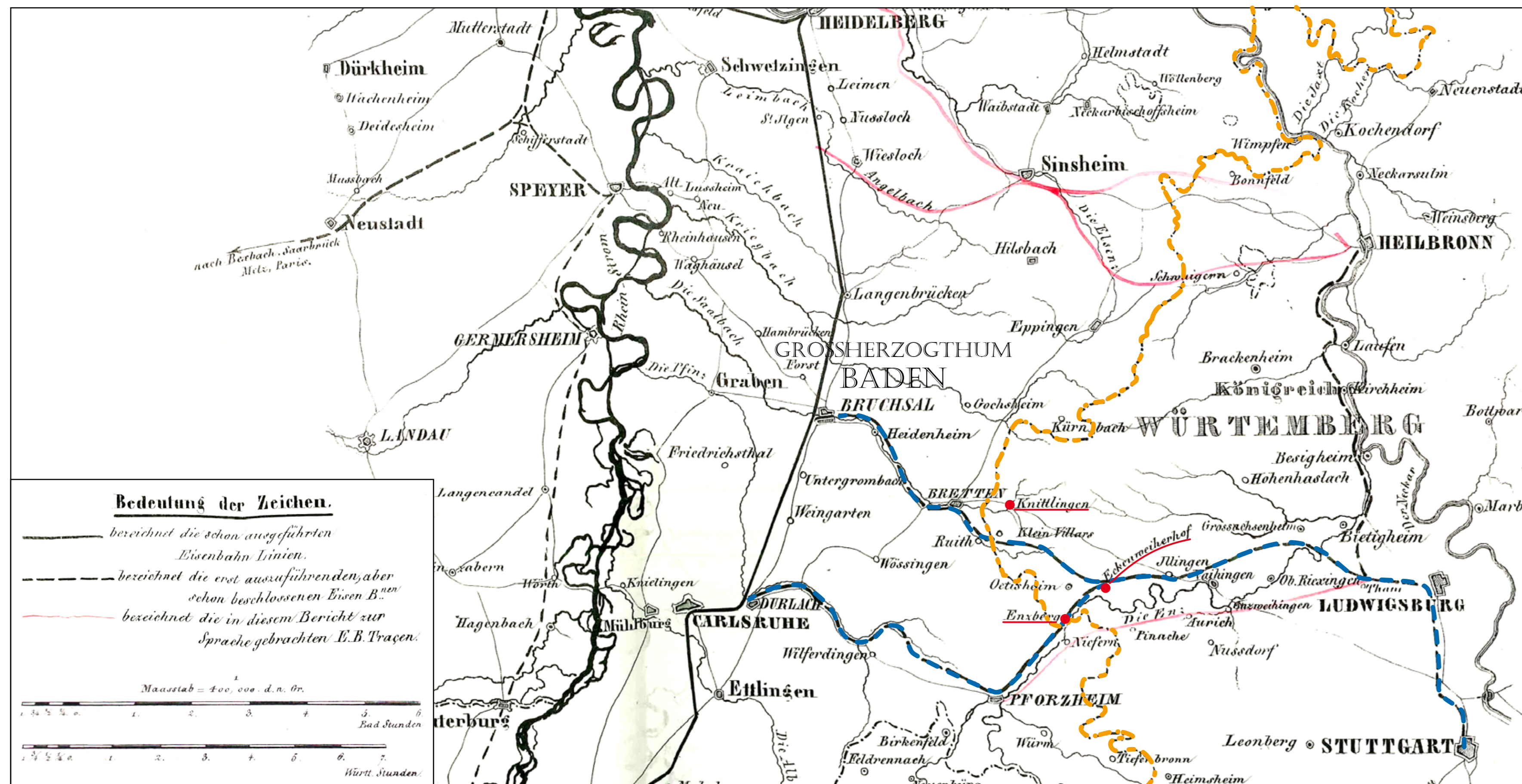


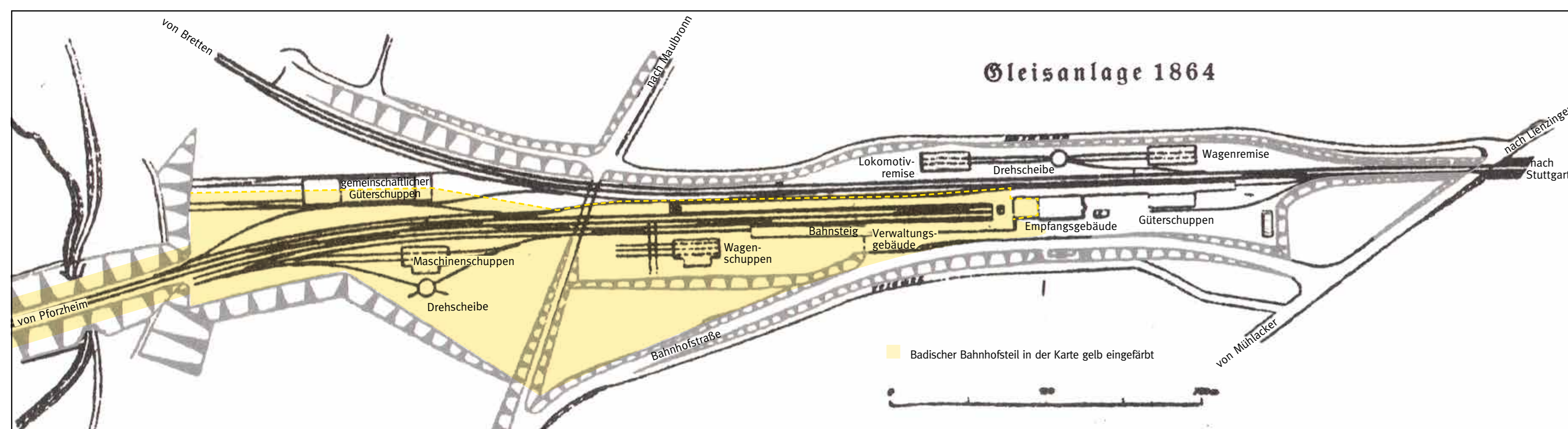
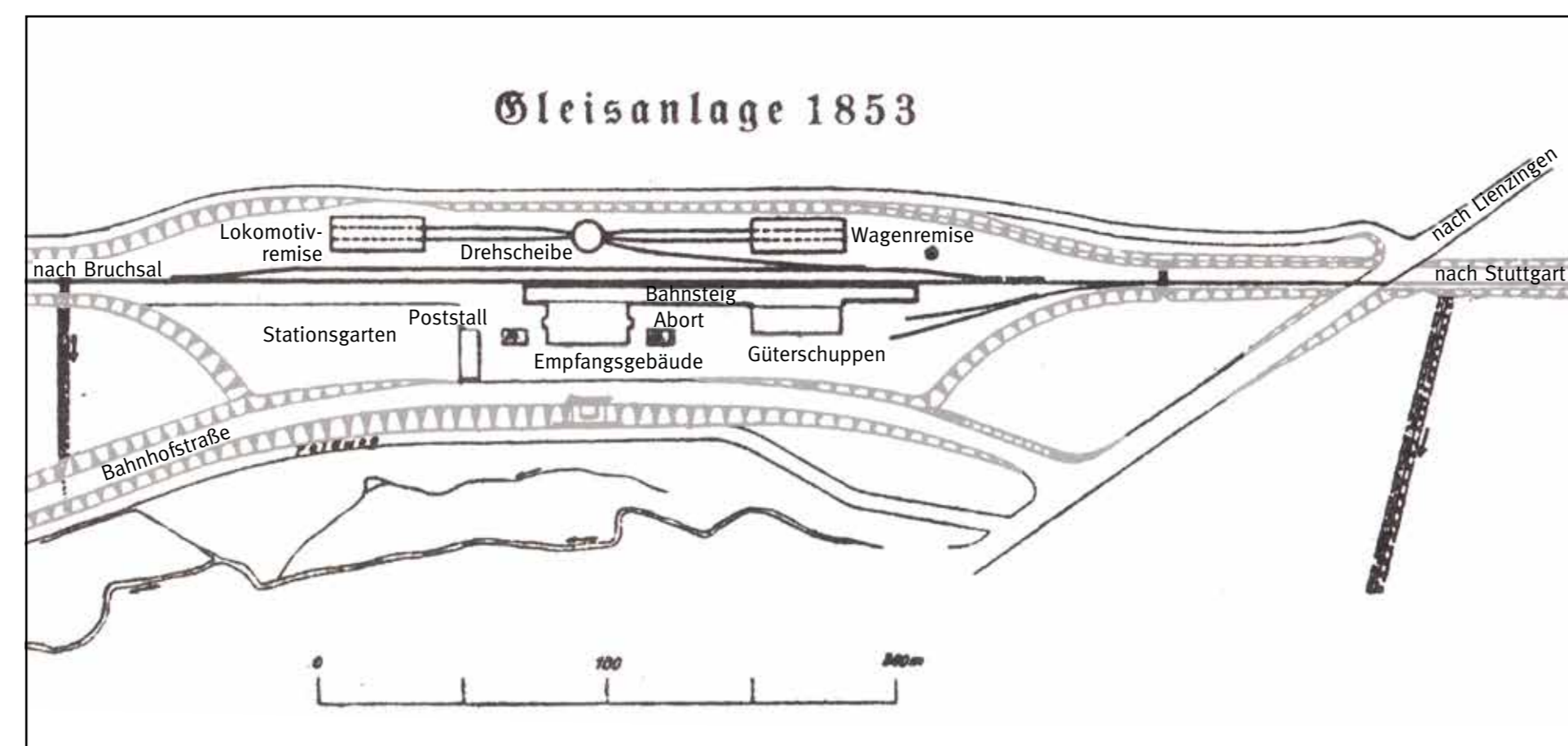
Eine Grenze, zwei Bahnhöfe und drei Uhrzeiten



Karte 1845: Eckenweiherhof und neue Alternativen
Für die Verbindungsbahn nach Baden (Westbahn) gab es zunächst zwei Varianten, die – gemeinsam von Stuttgart kommend – sich am Eckenweiherhof (etwas östlich des heutigen Bahnhofs) teilten: Württemberg wollte mit der Strecke nach Bruchsal den direkten Weg zum Mannheimer Rheinhafen, um die Kohlenversorgung sicherzustellen. Baden wollte über Pforzheim – Karlsruhe die heute „Magistrale für Europa“ genannte Linie Paris – Wien – Budapest umsetzen. Der Grenzbahnhof sollte entweder in Knittlingen oder Enzberg entstehen. Nachdem die Strecke nach Bruchsal mit Baden nicht konsensfähig war, wurden die rot eingezeichneten Trassen untersucht. Letztendlich erfolgte 1850 dann doch die Festlegung für die Bruchsaler Linie. (Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten des Königreichs Württemberg auf dem Landtag von 1845)

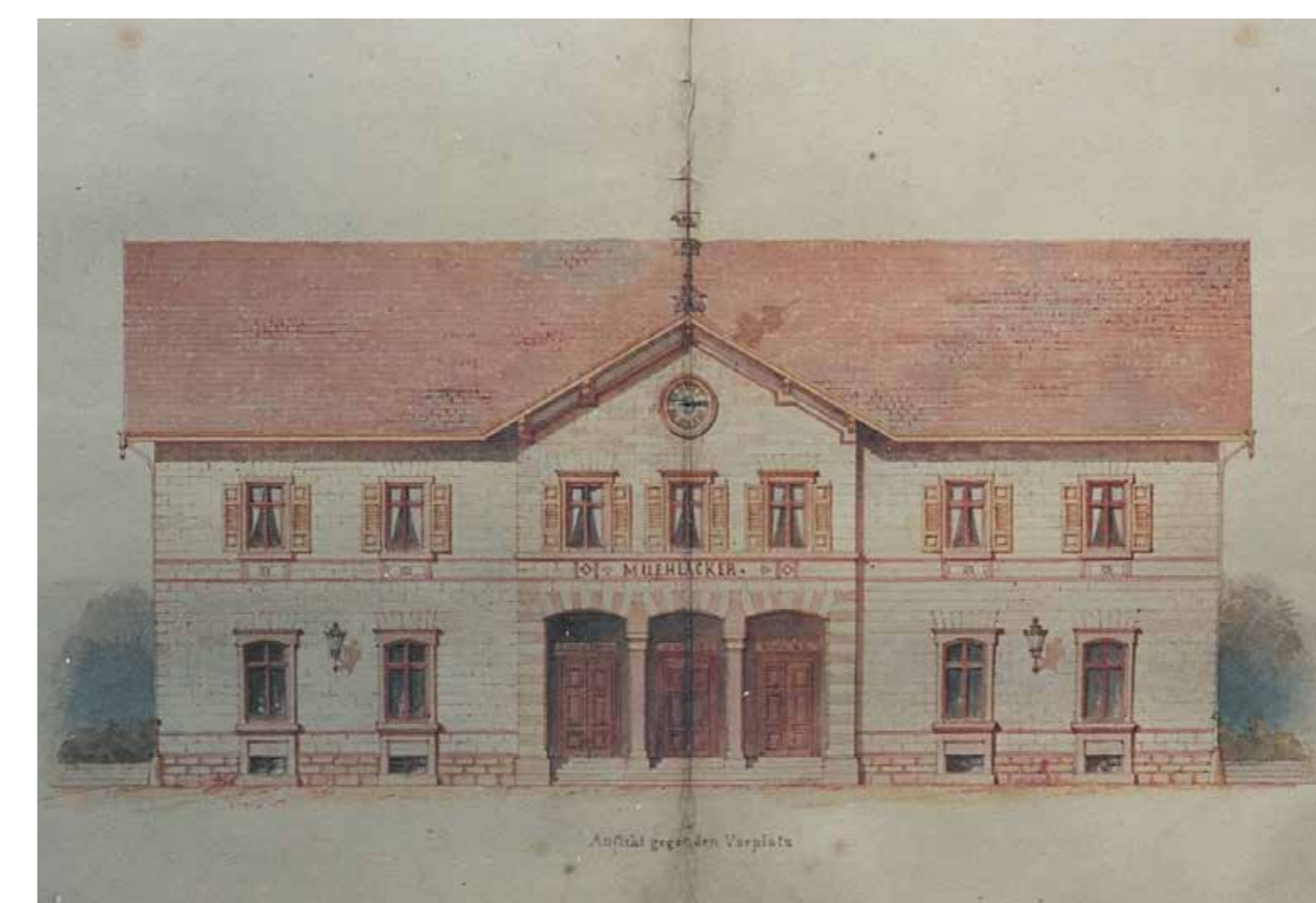
Württembergischer Bahnhof 1853 mit fünf Weichen und einer Drehscheibe: In Mühlacker bestand Postkutschen-Anschluss nach Pforzheim und Wildbad.

1863 wurde an den württembergischen Bahnhof im Westen der badische Bahnhof angebaut. Am gemeinsamen Bahnsteiggleis konnten Kurswagen übergeben werden. Lokschuppen, Drehscheibe und Wagenremisen waren doppelt vorhanden. Außerdem gab es einen gemeinschaftlichen Güterschuppen. An das württembergische Empfangsgebäude wurde eine badische "Restauration II. Classe" mit Büffet angebaut.



Eine Grenze

Am 1. Oktober 1853 wurde die württembergische Westbahn als erste, die Landesgrenze Baden – Württemberg überschreitende Bahnlinie zusammen mit dem Bahnhof Mühlacker eröffnet. Vorangegangen waren 14 Jahre Verhandlungen über die Streckenführung und drei Jahre Bahnbau. Karlsruhe oder Bruchsal standen als Streckenendpunkt zur Debatte. Hatte Baden zunächst noch die Übernahme der breiteren badischen Spurweite bis Ulm gefordert, akzeptierte es 1850 den württembergischen Bahnbau auf badischem Gebiet bis Bruchsal. In Mühlacker sollte die Möglichkeit bestehen, später eine Anschlussbahn über Pforzheim bis Karlsruhe einzurichten.



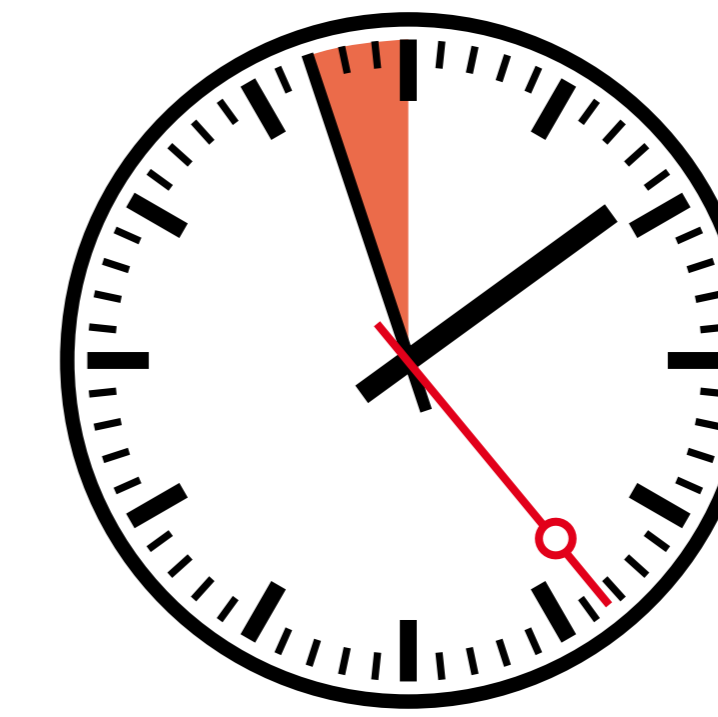
Bahnhofsgebäude Mühlacker 1853 (Stadtarchiv Mühlacker)

Zwei Bahnhöfe

Mit der Eröffnung der badischen Eisenbahnlinie über Pforzheim nach Durlach wurde Mühlacker 10 Jahre später zum Grenzbahnhof. An den württembergischen Durchgangsbahnhof wurde ein badischer Kopfbahnhof angebaut. Das heutige Gleis 50 ist der letzte Rest des badischen Bahnhofs. Am Grenzbahnhof wurden alle Anlagen zweifach gebaut: Bahnsteige, Lokschuppen, Drehscheiben.

Drei Uhrzeiten

Vor der Eisenbahn hatte jede Gemeinde ihre Ortszeit, ausgerichtet nach dem Sonnenstand. Mit der Einführung von minutengenaue Eisenbahn-Fahrplänen musste eine einheitliche Zeit eingeführt werden. Der Sitz der Bahnverwaltung gab die Uhrzeit vor: In Württemberg fuhren die Züge nach der Stuttgarter Uhr, in Baden nach der Karlsruher Uhr. Der Zeitunterschied betrug 3 Minuten. Kam ein württembergischer Zug aus Stuttgart um 12.00 Uhr an, zeigte die Uhr am badischen Bahnsteig erst 11.57 Uhr. Die Ortszeit in Dürrmenz-Mühlacker lag gerade in der Mitte.



Drei Minuten Zeitunterschied herrschte zwischen Stuttgart und Karlsruhe.



Kursbuch-Information über die Zeitunterschiede – Württembergisches Kursbuch, gültig ab 1. Oktober 1891 (Wirt. Landesbibliothek Stuttgart). Erst am 1.4.1892 wurde in Baden und Württemberg sowohl für die Ortszeit als auch die Eisenbahnzeit die Mitteleuropäische Zeit (MEZ) eingeführt – das Deutsche Reich folgte ein Jahr später.

Mühlacker und der Orient-Express

Mühlacker war von 1883 bis 1901 als Grenzbahnhof mit Lokomotiv- und Personalwechsel auch Haltestation des legendären Luxuszuges „Orient-Express“ auf der Fahrt von Paris nach Konstantinopel. Für die Mitfahrt benötigte man eine Fahrkarte 1. Klasse und 20% Zuschlag. Ab 1901 passierte der Zug Mühlacker ohne Halt.

Modell des Orient-Express-Zuges mit Schnellzug-Lokomotive „Schöne Württembergin“ Baureihe C sowie Teakholz-Schlaf- und Gepäckwagen der Compagnie Internationale des Wagon-Lits et des Grands Express Europeen (CIWL) ab 1909.



Blick auf den Bahnhof um 1920 (Stadtarchiv Mühlacker, Sammlung Metz). Links das württembergische Empfangsgebäude, daneben der badische Bahnsteigteil mit Restaurationsgebäude, Bahnsteig (noch mit Überdachung), E-Werk mit Schornstein, Verwaltungsgebäude, Stellwerk, Wagenschuppen mit Übernachtungslokal.

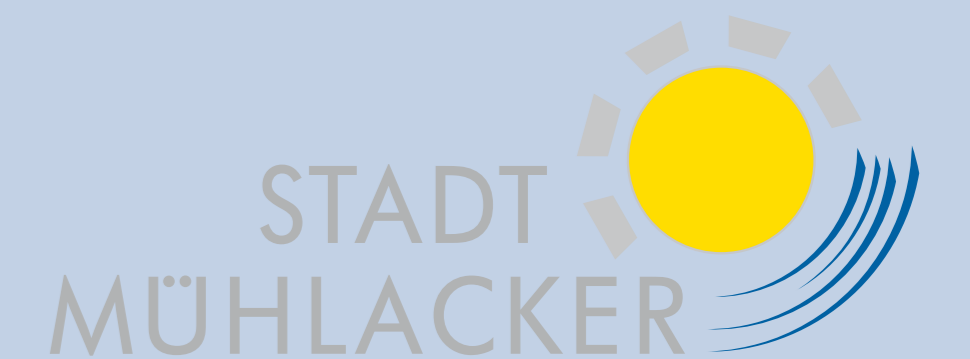
Der Name Mühlacker

Der Bahnhof Mühlacker liegt auf der Gemarkung Dürrmenz-Mühlacker – 15 Minuten Fußweg entfernt vom damaligen Ort. Dürrmenz war der dominierende Hauptort – jenseits der Enz. Insofern hätte der Bahnhof den Namen der Doppelgemeinde erhalten müssen. Doch die staatliche Eisenbahnverwaltung hatte sich auf die Bahnhofsbezeichnung „Mühlacker“ festgelegt. Für die auch in der Literatur bekannte These, dass sich der Gemeinderat von Dürrmenz gegen die Bahnhofsbezeichnung „Dürrmenz-Mühlacker“ ausgesprochen hätte, lassen sich in den Archiven keine Belege finden.

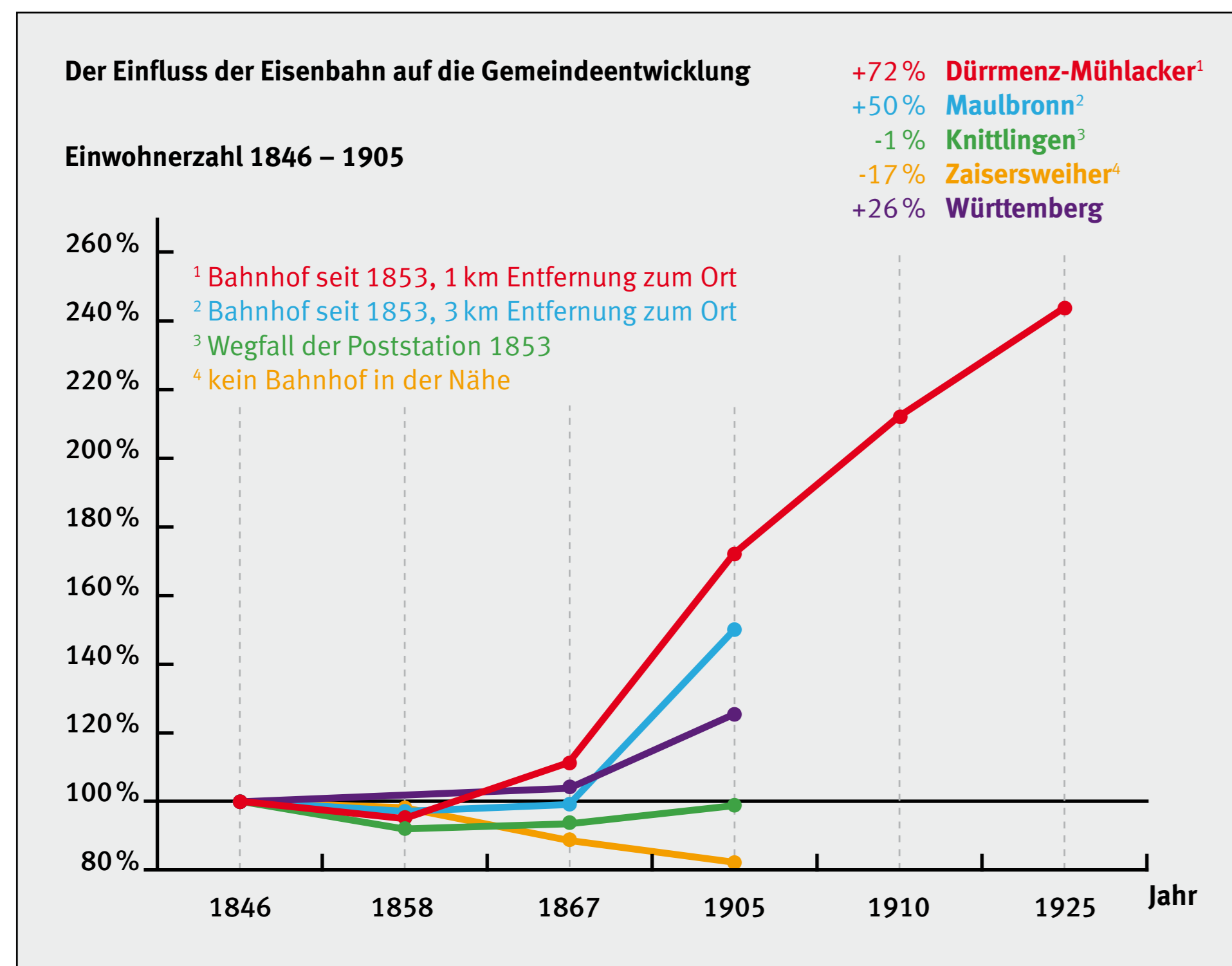
Impressum

© Stadt Mühlacker Download unter: www.muehlacker.de/Eisenbahngeschichte

Inhaltlich verantwortlich: Matthias Lieb, VCD



Ein neues Verkehrsmittel verändert die Wirtschaft



Mit der Eisenbahn veränderten sich die Arbeits- und Lebensverhältnisse. Orte mit Bahnanschluss profitierten von billigen Transportpreisen, eisenbahnferne Gemeinden waren die Verlierer. Dies zeigt sich in der sehr unterschiedlichen Entwicklung der Einwohnerzahlen der Eisenbahn-Anliegergemeinden und der Gemeinden ohne Bahnanschluss (siehe Schaubild links).



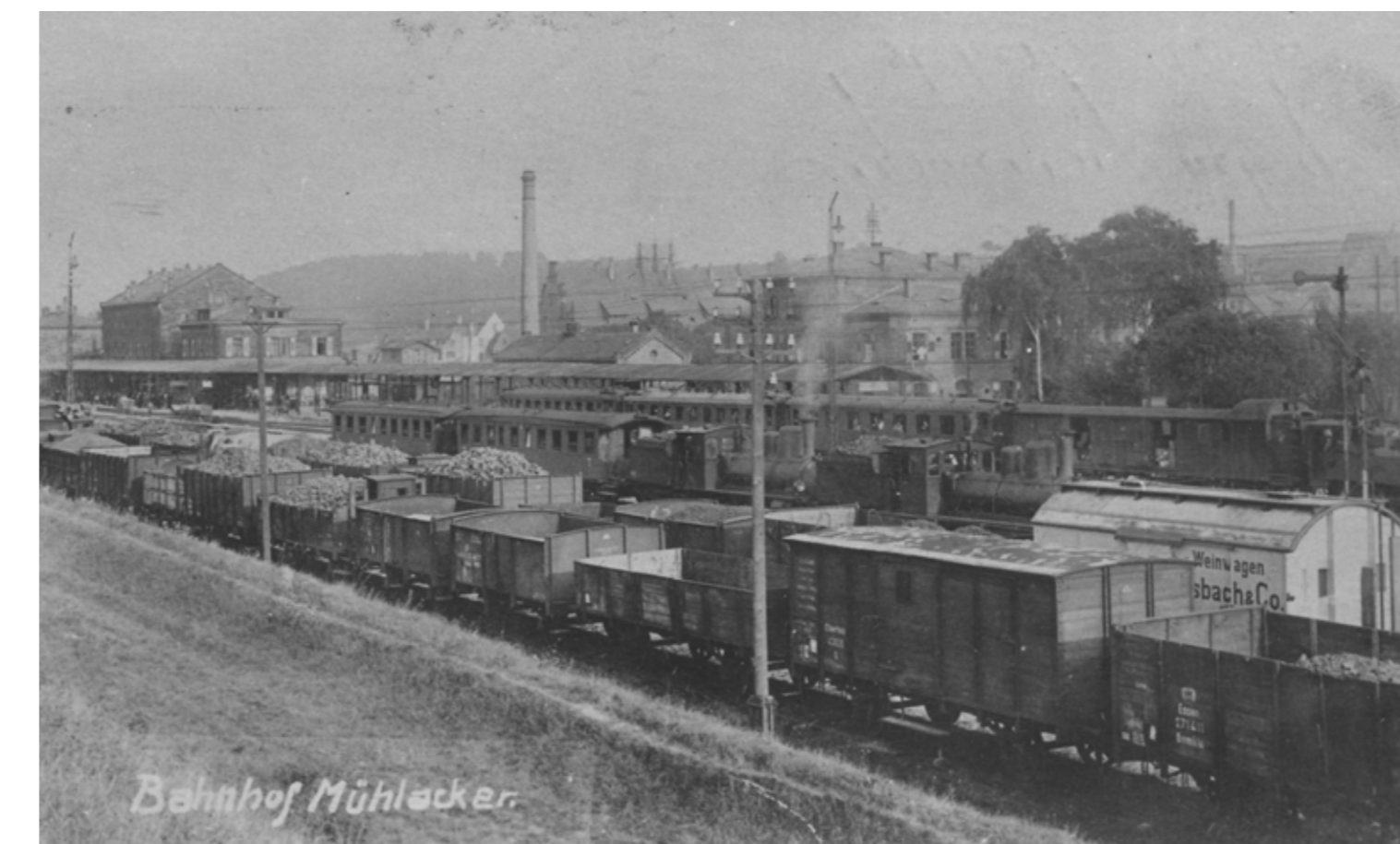
➤ Ziegelwerke Mühlacker Mitte 1950er Jahre, rechts oben württembergischer Lokschuppen. Im Bahnhof stehen zwei Züge mit Elektrolokomotiven. (Smig, Haberbosch, Vorlage Stadtarchiv Mühlacker)

Die größte Ziegelei Württembergs

Der Transport von Ziegeln wurde durch die Eisenbahn enorm erleichtert. Im Vergleich zum Ochsenkarren auf schlechten Straßen ermöglichte die Eisenbahn einen sicheren und billigen Transport. So erwuchs aus den früheren Ziegelhütten, die nur für den lokalen Bedarf produzierten, ab 1890 direkt am Bahnhof Mühlacker Württembergs größte Ziegelei mit 30 Mio. Stück Jahresproduktion (ca. 150.000 t).

Ziegelversand auf der badischen Bahn

1890	323 t
1893	2.807 t
1900	12.447 t
1913	32.403 t



➤ Güterzüge am Bahnhof Mühlacker. In der Mitte Personenzug nach Bretten. Am Bahnsteig warten Fahrgäste auf den Schnellzug nach Stuttgart, dem Kurswagen von Karlsruhe beigestellt werden. (um 1906, Smig, J. Morlok, Vorlage Stadtarchiv Mühlacker)

Bahnhof, Post und Nahverkehr

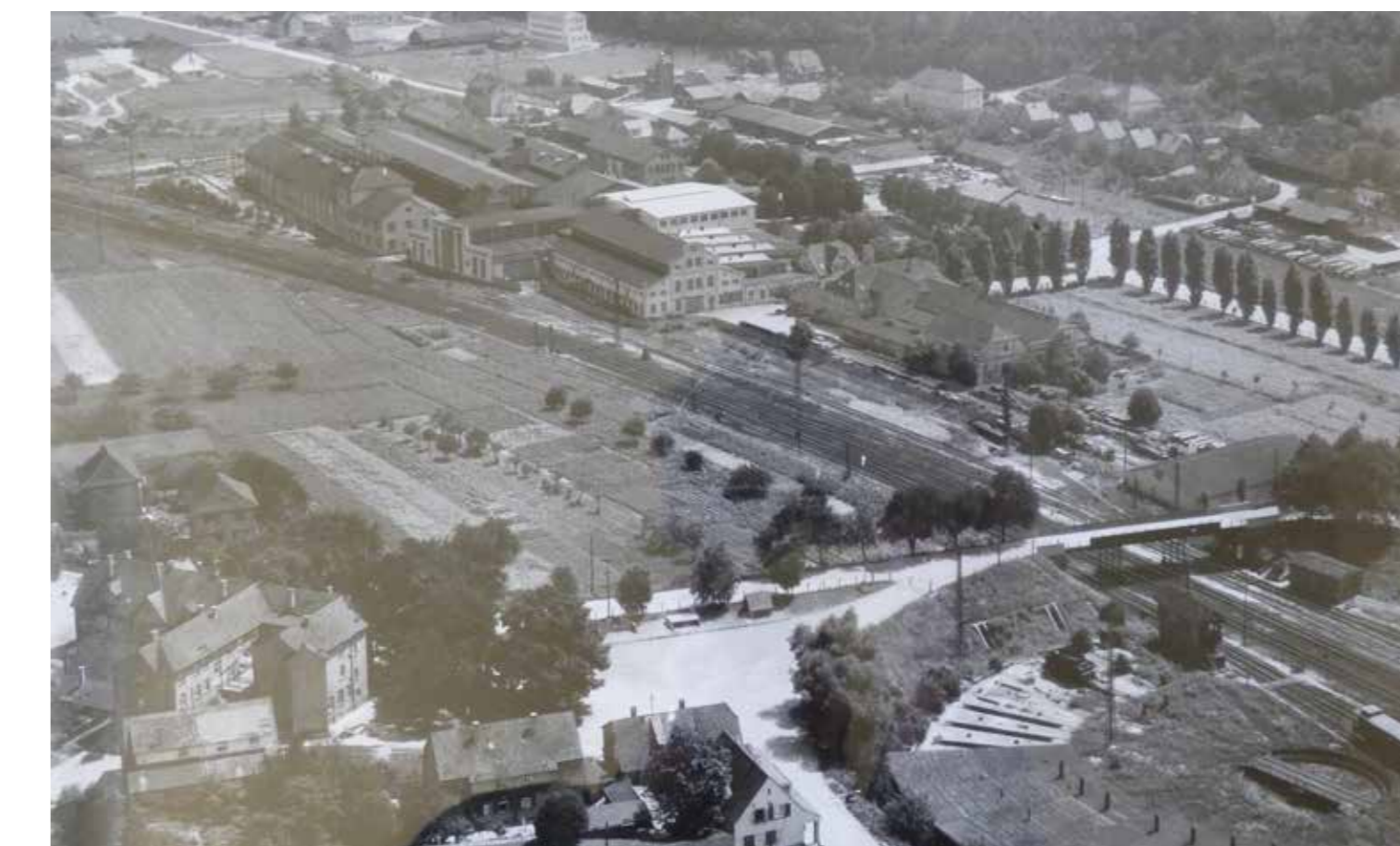
Postkutschen und seit 1912 Motorbusse verbanden das Umland mit dem Bahnhof. Die Industrieunternehmen in Mühlacker sorgten schon früh für einen starken Einpendlerverkehr. Daneben gab es gleichzeitig auch Pendlerströme ins benachbarte Oberzentrum Pforzheim.



➤ Ortsplan Mühlacker 1835 (Stadtarchiv Mühlacker)

Der lange Weg vom Dorf zur Stadt

Die Stadtwerdung von Mühlacker ist untrennbar mit der Eisenbahn verbunden. Doch der Wandel vom Handwerkerdorf zur Industriestadt vollzog sich zunächst gemächlich. Nach 23 Eisenbahnjahren waren noch keine Veränderungen spürbar. Neben der Landwirtschaft gab es zu dieser Zeit nur eine Tabakfabrik, zwei Bierbrauereien und eine Kunst- und Sägemühle sowie mehrere Ziegelhütten.



➤ Gleisanschlüsse bestanden 1910 für die Firmen Händle (s. o.), Holzmehlwerke, Tonholzerke sowie die Ziegelei. 100 Jahre später werden nur noch die Steuler Wandfliesen, früher Tonholzerke, per Bahn beliefert. (Smig, Fa. Händle, Vorlage: Stadtarchiv Mühlacker 1954, unten der kriegszerstörte Lokschuppen).

Vom Handwerks- zum Industriebetrieb

Handwerksbetriebe aus Dürrmenz wie die Firma Händle wandelten sich ab 1890 zum Zulieferbetrieb und entwickelten Maschinen für die Ziegeleiindustrie. Dazu wurden neue Industriehallen mit Gleisanschluss am Bahnhof erbaut. Der größte Zuwachs an Industriensiedlungen erfolgte im Zeitraum 1900 bis 1910.

Grundstück mit Gleisanschluss gesucht

Mit dem „Dürrmenz-Mühlacker-Boten“ erschien seit 1890 eine eigene Zeitung, die seit 1898 im neuen Gebäude des Elser-Verlags in der Bahnhofstraße gedruckt wurde. Dies war eines der Wohn- und Geschäftsgebäude, die um 1900 nach den Eisenbahner-Wohnhäusern in der Bahnhofstraße entstanden und damit die Bauunglücke zwischen dem Ortskern nahe der Enz und dem Bahnhof schlossen.



➤ 1905 wurden Inserate aufgegeben, um Baugrundstücke für eine Fabrik mit Gleisanschluss zu erwerben. (Staatsarchiv Ludwigsburg)



➤ Eigenwerbung von Dürrmenz-Mühlacker 1922 und 1924. Die Gemeinde gewinnt zusehends an Selbstvertrauen! (Faschenfahrplan der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart 1922, Reichsbahndirektion Stuttgart Faschenfahrplan 1924)

Stadt Mühlacker

Als inzwischen größte Gemeinde des Oberamtes Maulbronn mit guten Verkehrsverbindungen bemühte man sich mehrfach – letztendlich vergebens – um den Sitz der Kreisverwaltung. 1930 – mit dem Bau des Großsenders – erhielt Mühlacker Stadtrecht. So hatte sich der Bahnhofname auch im Namen der Stadt durchgesetzt.



➤ Postkarte 1931 mit neuem Großsender und Eisenbahn. (Vorlage Stadtarchiv Mühlacker)



➤ Pendlerströme am Bahnhof Mühlacker 1956 – die Massenmotorisierung hat noch nicht eingesetzt. (Foto Pospischil - Stadtarchiv Mühlacker)

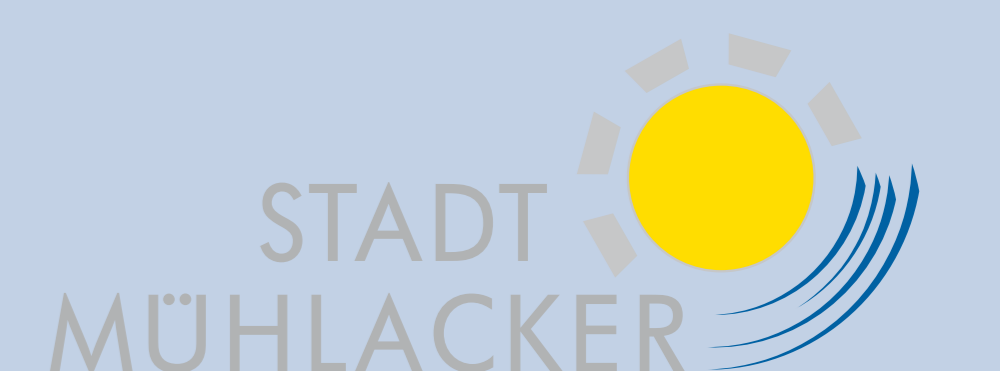


➤ Öffentlicher Personennahverkehr um 1900: Postkutsche vor dem Bahnhof. Vor dem Umzug 1904 in das neue Gebäude auf der gegenüberliegenden Straßenseite befand sich die Post im rechten Nebengebäude des Bahnhofs. (Stadtarchiv Mühlacker)

Impressum

© Stadt Mühlacker Download unter:
www.muehlacker.de/Eisenbahngeschichte

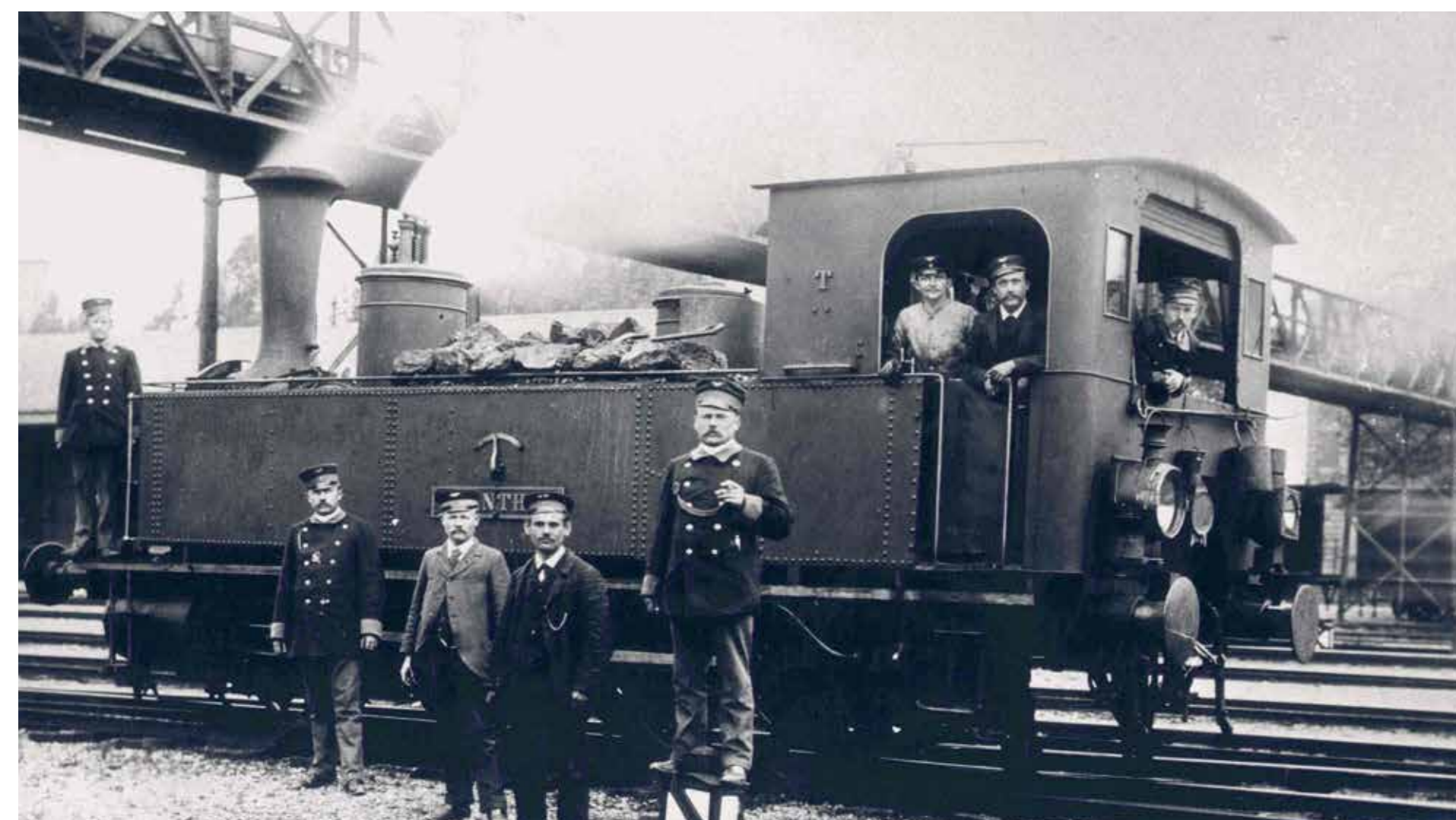
Inhaltlich verantwortlich:
 Matthias Lieb, VCD



Mühlacker und die Eisenbahner



➤ Eisenbahner-Wohnhäuser in der Bahnhof- und der Hindenburgstraße. Für die Selbstversorgung um 1900 war neben den Häusern ein Gemüsegarten angelegt worden, im Hinterhof gab es einen Brunnen und eine Waschküche. Von den ursprünglich sechs Gebäuden in der Bahnhofstraße sind zwei verschwunden – hier steht jetzt das Einkaufszentrum „Drehscheibe“, das zumindest den Gebäude-Umriss nachbildet. (Luftbild-Verlag Bertram 1959, Vorlage: Stadtarchiv Mühlacker)



➤ Lokomotivführer vor Rangierlok um 1900. Im Hintergrund der Steg zur Ulmer Schanz. 1907/08 wurde dieser Steg durch die neue Eisenbahnbrücke ersetzt. (Stadtarchiv Mühlacker)



➤ Postkartenmotiv mit einer Fahrradlokomotive anlässlich des Festzugs während des 15. Schwäbischen Eisenbahntages in Mühlacker, wenige Tage vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges.

Sesshaftmachung der Eisenbahner

Mit der wachsenden Bedeutung des Bahnhofs Mühlacker als Grenzbahnhof und dem steigenden Güteraufkommen waren auch immer mehr Eisenbahner in Mühlacker beschäftigt. Die Eisenbahnverwaltung unterstützte deshalb die „Sesshaftigkeit“ der Eisenbahner durch den Bau von Dienstwohnungen und weiterer Sozialeinrichtungen.

Ab 1896 wurden von der Staatsbahnverwaltung Eisenbahner-Wohnhäuser erbaut – zunächst in der heutigen Bahnhofstraße, später auch in der Post- und damaligen Lienzinger Straße (heute Hindenburgstraße). Bis 1913 wurden insgesamt 79 Wohnungen in 15 Gebäuden errichtet – davon sechs Häuser nebeneinander in der Bahnhofstraße. Vier davon stehen heute noch – zumindest äußerlich weitgehend im Originalzustand.

Beim Elektrizitätswerk des Bahnhofs – heute Sitz des Modelleisenbahnclubs Mühlacker – wurde als Sozialeinrichtung eine Badeanstalt mit Wannenbädern eingerichtet. Eine Kantine bot für die Bahnbeschäftigten günstige Verpflegungsmöglichkeiten.

Eisenbahnerstadt Mühlacker

Im Jahr 1921 waren 383 Menschen am Bahnhof Mühlacker beschäftigt, zusammen mit den Familienangehörigen ergeben sich damit rund 1 200 – 1 500 Personen, die von der Eisenbahn abhängig waren – bei einer Einwohnerzahl von 5 340 (1919) waren dies rund ein Viertel der Gesamtbevölkerung.



➤ Ein Teil der 268 Eisenbahner des Bahnhofs Mühlacker präsentiert sich um 1907 dem Fotografen. (Stadtarchiv Mühlacker)

Einkommensverhältnisse der Eisenbahner

Bei einem mittleren Gehalt eines Schaffners von jährlich 1 550 Mark kostete die 3-Zimmer-Wohnung 168 Mark Jahresmiete (1913). Ein Lokführer verdiente zwischen 1 700 und 2 700 Mark jährlich.

Eisenbahntag

Eisenbahner – besonders der Lokführer – war ein angesehen Beruf. Beim Eisenbahntag präsentierte man sich standesgemäß und selbstbewusst (vgl. Bild l. u.).

Strukturwandel

Vor der Inbetriebnahme des Rangierbahnhofs Kornwestheim wurden bis 1918/19 in Mühlacker die Güterzüge aus Württemberg Richtung Westen und Norden gebildet. Dazu gab es Richtung Erlenbach einen kleinen Ablaufberg. Durch Umstrukturierungen und Verlagerung nahm die Mitarbeiterzahl Mitte der 1920er Jahre allerdings rasch ab (1926: 156 Beschäftigte).



➤ Bau des Wasserhochbehälters Ulmer Schanz 1909-1911 mit einem Fassungsvermögen von 256 m³. (Stadtarchiv Mühlacker)

Wasserversorgung der Lokomotiven

Für die Wasserversorgung der Lokomotiven wurden zunächst Wasserrechte einer Quelle erworben. Als das nicht reichte, wurde eine Wasserleitung von der Enz bis zum Bahnhof erbaut und in der Ulmer Schanz ein Wasserhochbehälter errichtet.

Betriebswerk (Bw) Mühlacker

Für das Versorgen der Dampflokomotiven mit Kohle und Wasser und für kleinere Wartungsarbeiten war



➤ Elektrischer Eröffnungszug 1951. Das Bahnsteigdach weist noch Kriegszerstörungen auf. (Stadtarchiv Mühlacker)

das Betriebswerk Mühlacker (Bw) zuständig. Dort waren die Dampflokomotiven beheimatet. Mit der Elektrifizierung der Bahnlinie (1951 nach Stuttgart, 1954 nach Bruchsal und 1958 nach Karlsruhe) wurde das Bw überflüssig, die Anlagen wurden abgebaut. Der Personalbedarf sank weiter.



➤ Güterzuglokomotive vor dem ehemaligen württembergischen Lokschuppen 1935. (Stadtarchiv Mühlacker)

„Mühlacker“ als Namensgeber für Lokomotiven

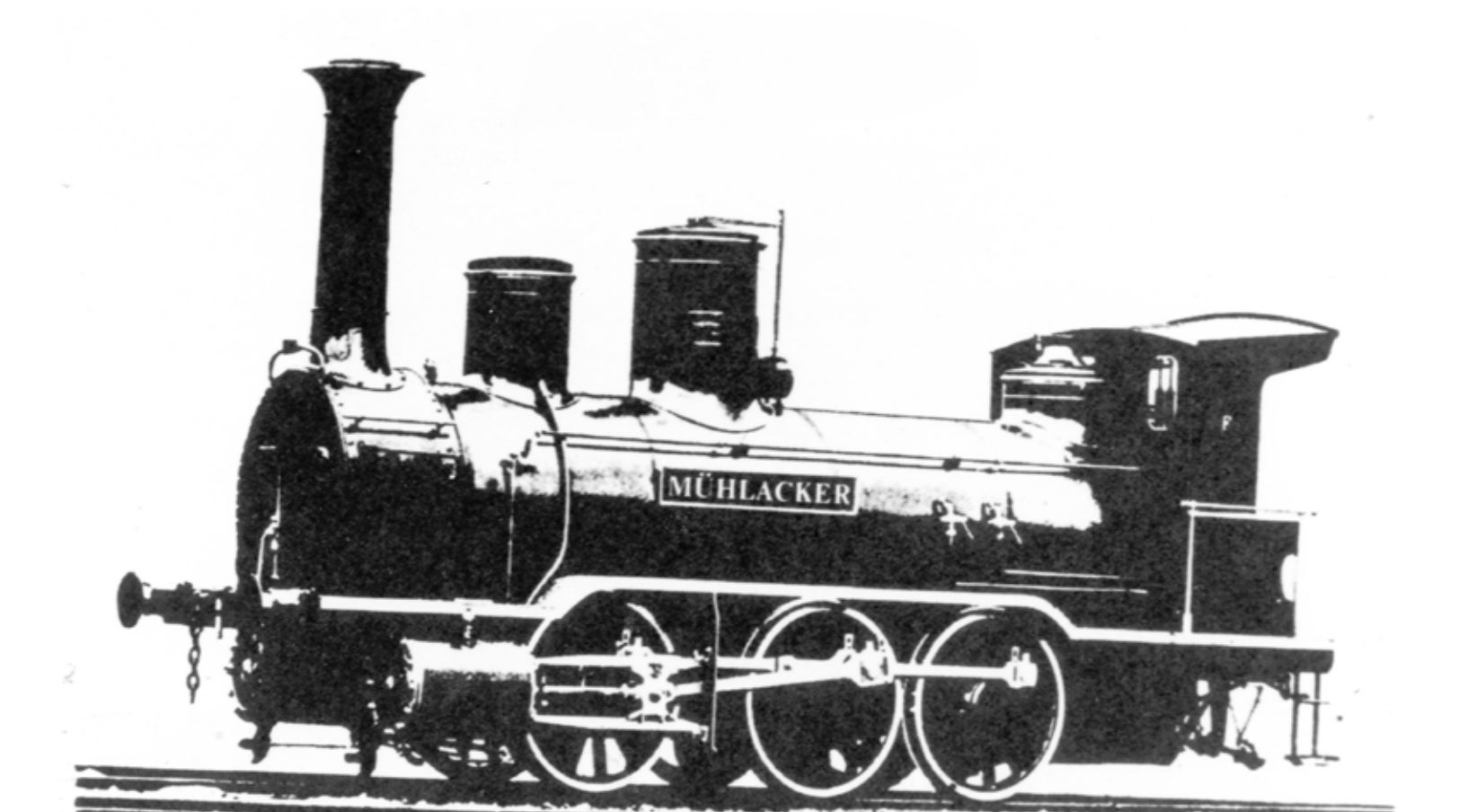
Als 1853 die Bahnlinie nach Bruchsal eröffnet wurde, erhielten die neu gebauten Loks Ortsnamen der Stationen an der Strecke – es gab die Loks „MAULBRONN“ und „VAIHINGEN“. Aber erst als Mühlacker Grenzbahnhof wurde, erhielt eine badische Lokomotive den Namen „MUEHLACKER“. Daraufhin wurde auch in Württemberg eine Lokomotive auf den Namen „MÜHLACKER“ getauft.



➤ Ehemalige württembergische Drehscheibe und Lokschuppen mit Kriegszerstörungen, links Stellwerk. (Landesbildstelle Württemberg 1949, Vorlage: Stadtarchiv Mühlacker)

Lokomotiven „Mühlacker“

Baujahr	1864	1862/63	1873
Bauart	C n2	1 B n2	C n2
Gattung	F Güterzuglok	XI Personenzuglok	C 13 Güterzuglok
Hersteller	Esslingen	MBG Karlsruhe	MBG Karlsruhe



➤ Württembergische Güterzuglokomotive MÜHLACKER

Impressum

© Stadt Mühlacker Download unter: www.muehlacker.de/Eisenbahngeschichte

Inhaltlich verantwortlich: Matthias Lieb, VCD

