

Die Neugestaltung des Bahnhofsbereiches kann als gelungen betrachtet werden, über die Ausgestaltung der neuen, halbrunden Treppe berichtete die Tagespresse unterschiedlich. Ein sogenanntes „Facelifting“ erfuhren im letzten Jahr der Bereich des Reisezentrums und des völlig neu gestalteten Bahnhofsbuchhandels.

Als einzige betriebliche Erweiterung ist lediglich die Einrichtung der Stadtbahnhaltestelle „Röblesweg“ in der Nähe des früheren Schrankenposten 52 a auf dem Abschnitt Mühlacker – Illingen geplant. Im Gemeinderat bereits seit 1994 behandelt, ist dieses Bauvorhaben noch nicht realisiert, der Baubeginn soll jedoch noch im Jubiläumsjahr 2003 erfolgen. Die seit Jahren geforderten Zugzielanzeiger zur besseren Information der Reisenden sind zwar genehmigt, aber noch nicht installiert. Am 1999 neu gestalteten Busbahnhof wird rechtzeitig zum Bahnhofsjubiläum eine elektronische Anzeige über die Abfahrten der Busse und Züge informieren.

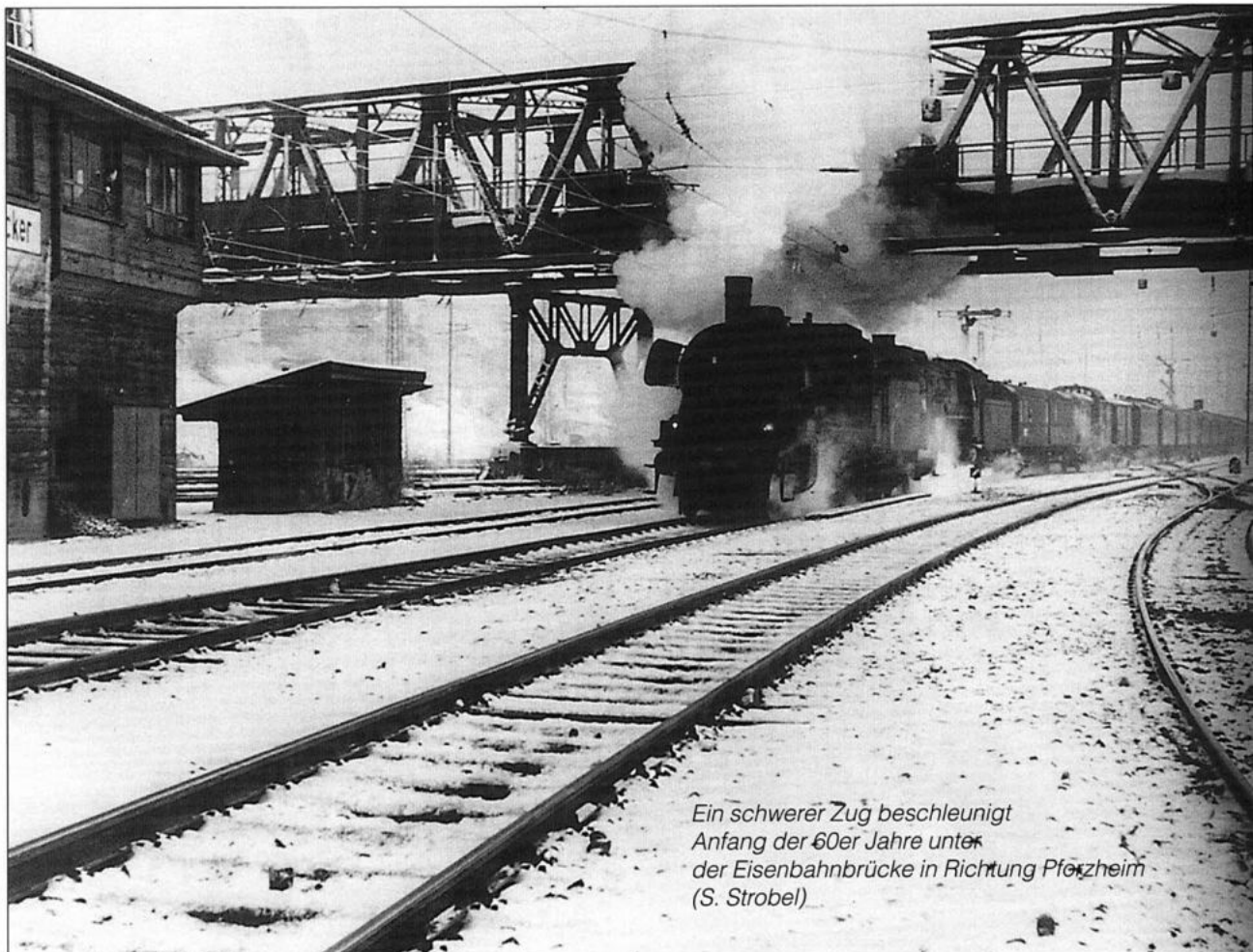
Mit der Aufnahme des Stadtbahnverkehrs am 30. Mai 1999 nach Bietigheim, Pforzheim und Bruchsal und der damit verbundenen Vortaktung verbesserte sich die Situation im Nahverkehr signifikant. Die neuen Fahrzeuge der Baureihen 450 im Stadtbahnverkehr und die neuen, roten Triebwagen 425 versprechen ein neues Image.

Die Bedeutung des Bahnhofs Mühlacker hat sich in den letzten Dekaden mehrfach gewandelt. Seine Eröffnung brachte der Gemeinde Dürrmenz-Mühlacker den entscheidenden Impuls für ihre weitere Entwicklung. Später war der Bahnhof mit den angrenzenden Dienststellen großer Arbeitgeber mit mehreren Hundert Bediensteten. Im Zeitabschnitt der 1950er und 1960er Jahre war er – insbesondere nach der Elektrifizierung der Strecke – eine Magistrale im Nord-Süd-Verkehr. Bis zur Eröffnung der Schnellfahrstrecke fuhr ein Großteil der Züge ins Rheinland oder nach Norddeutschland über Mühlacker und brachte vielen Reisenden umsteigefreie Verbindungen in die Urlaubsgebiete.

Heute ist der Bahnhof Mühlacker Knotenbahnhof im Nahverkehr und bietet bei großer Taktichte beste Anschlussmöglichkeiten an den Fernverkehr in Bruchsal, Karlsruhe oder Vaihingen/Enz.

### Die Bahnunterhaltung

Für die Reisenden ist es selbstverständlich, dass Züge sicher und pünktlich verkehren. Hierzu bedarf es, neben einer Vielzahl planerischer Vorarbeiten, auch einer Menge technischer Vorleistungen und regelmäßiger Unterhaltungsarbeiten. Stellvertretend sollen für den Mühlacker



*Ein schwerer Zug beschleunigt Anfang der 60er Jahre unter der Eisenbahnbrücke in Richtung Pforzheim (S. Strobel)*



Bahnhof die Aufgaben und Tätigkeiten von Betriebsinspektion, Betriebsbauamt, Lokomotivstation und Bahnbetriebswerk, Bahn-, Fahrleitungs-, Signal-, Fernmelde- und Nachrichtenmeisterei kurz dargestellt werden.

### **Betriebsinspektion und Betriebsbauamt**

Für den Streckenabschnitt von Bietigheim nach Bretten wurde keine Betriebsinspektion eingerichtet, sondern der Stationsvorstand von Mühlacker war zugleich „Betriebsinspektor Mühlacker“. 1910 wurde der Vorstand des Bahnhofs von den Aufgaben als Betriebsinspektor entbunden und eine abgetrennte „Betriebsinspektion Mühlacker“ neu eingerichtet. Die Dienststelle betreute die Streckenabschnitte Bretten – Ludwigsburg, Beihingen – Ludwigsburg und Bietigheim – Hessental (mit den Abschnitten Bietigheim – Backnang, Backnang – Murrhardt, Murrhardt – Gaildorf und Gaildorf – Hessental).

Aufgrund der exponierten Stellung seines Bahnhofs erhielt Mühlacker ein Betriebsbauamt, das für die Planung und Ausführung der Anlagen sowie für Neu- und Umbauten zuständig war. Dieses Betriebsbauamt wurde von Bruchsal nach Mühlacker verlegt und nahm am 1. Mai 1879 seine Tätigkeit auf. Es war eine herausgehobene Dienststelle, der Leiter trug die Amtsbezeichnung „Baurat“. Unter anderem oblag dem Betriebsbauamt die Ausführung der Nebenbahn von Maulbronn West nach Maulbronn Stadt bis zur Eröffnung am 31. Juli 1914.

1910 wurden Bahnhofsinspektion und Betriebsinspektion getrennt. Zum 1. April 1924 wurde die Bauinspektion aufgehoben, Mühlacker wurde der Eisenbahn-Bauinspektion Ludwigsburg zugeteilt.

### **Lokomotivstation und Bahnbetriebswerk**

Die württembergische Lokomotivversorgungsstation wurde 1898 in den Rang einer Lokomotivstation erhoben (eigene Führung und Personaleinteilung) und war zuständig für die Wartung und Reparatur von Lokomotiven und für Wagen. Das Areal befand sich in unmittelbarer Nähe zur Straßenbrücke an der Lienzinger Straße. Das Staatshandbuch von 1914 verzeichnet, dass in der Lokomotivstation Mühlacker je 29 Lokomotivführer und Heizer beschäftigt waren. Zu dieser Zeit war Eugen Klein Werkmeister, im Staatshandbuch 1922 wird er als Eisenbahningenieur betitelt. Zum 30. November 1921 wurde die Organisationsstruktur grundlegend geändert und die selbstständige Dienststelle „Betriebswerkstätte Mühlacker“ mit den Aufgaben Lok-, Werkstätten- und Unfalldienst eingerichtet. Ein Jahr später kam unter der Bezeichnung „Bahnbetriebswerk“ die Wagenausbesse- rung dazu. Die 1931 erfolgte Umbenennung in

„Maschinentechnische Dienststelle, Bahnbetriebswerk Mühlacker“ hatte bis 1952 Gültigkeit, als das Bahnbetriebswerk (Bw) seine Eigenständigkeit verlor und als Bw-Außenstelle dem Betriebswerk Kornwestheim angegliedert wurde, die aber bereits sechs Monate später wieder aufgehoben wurde. Ihre Leistungen übernahm das Bahnbetriebswerk Pforzheim.

### **Die Bahnmeisterei**

Bereits 1864 als technische Dienststelle zur Betreuung und Überwachung der Bahnanlagen sowie zur Ausführung dieser Arbeiten, sofern diese nicht vergeben wurden, gegründet, entwickelte sie sich rasch und war unverzichtbarer Bestandteil des Bahnhofs. Im Rahmen eines Modellversuchs wurde 1977 eine Großbahnmeisterei Mühlacker eingerichtet, die zum Betriebsamt Stuttgart 1 gehörte und die Baubezirke Tiefbau von Mühlacker, Bietigheim-Bissingen und Pforzheim zusammenfasste. Dazu kam der Baubezirk Hochbau Mühlacker, der seinen Dienstsitz aber in Pforzheim behielt.

Die Ausdehnung der Bahnmeisterei umfasste das Gebiet von Bad Liebenzell, Wildbad, Wilferdingen, Bretten bis Walheim (bei Heilbronn). Für den betriebssicheren Zustand von 279 Kilometern Gleisen, 713 Weichen, sechs Tunneln, 135 Brücken, 46 Bahnübergängen, 303 Durchlässen und Gebäuden standen Ende der 1970er Jahre 110 Mitarbeiter zur Verfügung. Bereits sechs Jahre (1. September 1983) später wurde die Bahnmeisterei Mühlacker aufgelöst und der Bahnmeisterei Stuttgart voll angegliedert. Die heutige Bezeichnung der Dienststelle lautet Fahrweg.

### **Die Fahrleitungsmeisterei**

Nachdem beschlossen worden war, den Fahrdrabt von Bietigheim aus in Richtung Mühlacker und weiter nach Bruchsal und später nach Pforzheim/Karlsruhe zu spannen, war es nur konsequent, eine Fahrleitungsmeisterei (Flm) für diesen Bereich, die im Oktober 1952 als Außenstelle Mühlacker (Fahrleitungskolonne, Flk) ihre Arbeit mit zwei Werkmeistern und vier Handwerkern aufnahm, aufzubauen. Zur anfänglichen Ausstattung mit einer Leiter und einem Störungsfahrzeug kamen 1953 ein fahrbares Unterwerk und 1955 das stationäre Unterwerk hinzu. Im gleichen Jahr wurde die Fahrleitungsmeisterei Mühlacker als selbstständige elektrotechnische Dienststelle eingerichtet und dieser 1967 die Fahrleitungsmeisterei-Außenstelle Bietigheim angegliedert. 1971 wurde der Dienstsitz der Fahrleitungsmeisterei nach Heilbronn verlegt, in Mühlacker verblieb lediglich eine Fahrleitungskolonne. Eine weitere organisatorische Änderung ergab sich zum 1. Januar 1982, als die Flk



Mühlacker der Bw-Außenstelle des Bahnbetriebswerks Heilbronn angeschlossen und im gleichen Jahr als Bahnbetriebswerk Stuttgart 3 dem Stuttgarter Bereich zugeordnet wurde. Die Bezeichnung seit 1996 lautet „DB Netz AG E+M Technik Mr“ und ist die Kurzform für Elektro- und Maschinentechnik Mühlacker. Aktuell nennt sich die Dienststelle E/M-Technik.

#### **Die Signal-, Fernmelde- und Nachrichtenmeisterei**

Die Signal- und Nachrichtenmeisterei war eine Dienststelle in Mühlacker und als Außenstelle der Nachrichtenmeisterei Stuttgart 1 zuständig für die Unterhaltung der Stellwerks-, Signal- und Schrankenanlagen.

Auch die Fernmeldemeisterei war an Stuttgart angebunden und für das frühere, bahneigene Fernmeldenetz (BASA), den Rangier- und Zugbahnfunk sowie für Lautsprecher-, Uhren- und Datenverarbeitungsanlagen zuständig, derzeitige Bezeichnung: LST (Leit- und Sicherungstechnik).

### **Züge mit klangvollen Namen**

#### **Der Orientexpress**

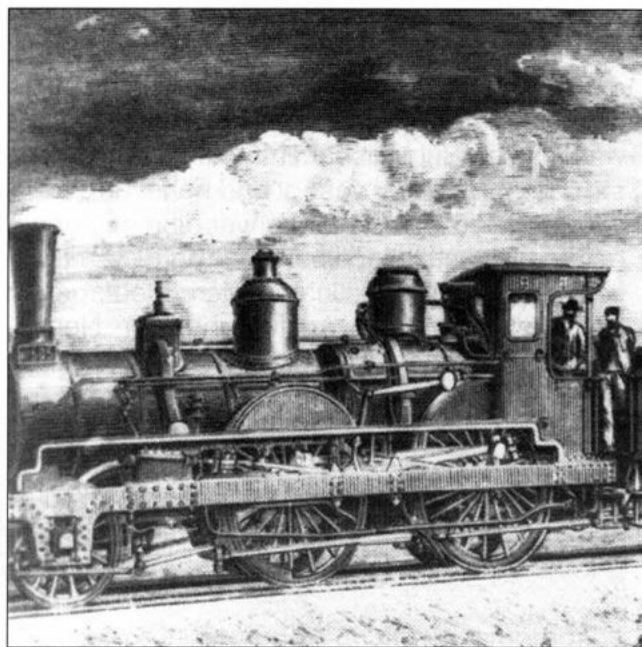
Der frühere Luxuszug lieferte reichlich Stoff für Literaten und Filmemacher, denkt man nur an die Romane von Agatha Christie „Mord im Orientexpress“ oder Graham Greene's „Sтам-boul Train“. Selbst in „James Bond – Liebesgrüße aus Moskau“ diente dieser Zug als Kulisse. Der Orientexpress hat den Komponisten Arthur Honegger zu seinem weltberühmten Werk "Mouvement Symphonique Pacific 231" inspiriert, dem 1863 in Schwäbisch Gmünd geborenen Maler Hermann Pleuer ( „Der Mann, der die Eisenbahn malte“) verdanken wir die Bilder von fahrenden Zügen, selbst der Dichter Thomas Mann hat sich mit dem Orientexpress auseinandergesetzt.

Der belgische Kaufmann Georges Nagelmackers gründete im Jahr 1873 die „Compagnie des Wagons-Lits“ (CIWL – später „Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Europeens“) und verhandelte mit mehreren Ländern und acht Bahngesellschaften über einen Privatzug von Paris ans Schwarze Meer. In diesem Vertrag war unter anderem geregelt, dass die „Wagen der Expresszüge ... den anerkannt besten Systemen, sowie im Innern allen Anforderungen in Bezug auf Bequemlichkeit, Geräumigkeit und Komfort entsprechen [müssen]... Der Zug soll mit Gas oder elektrischem Licht erleuchtet und mittels Wasserrohrheizung geheizt werden.“ Die dekorative Ausstattung war auch tatsächlich vom Feinsten: Teakholz, feine Gobelins, Genueser Samt etc.

1883 konnte der erste Orientexpress von Paris Richtung Konstantinopel (Istanbul) auf die Reise gehen. Zur Verkaufsförderung lud die CIWL am 4. Oktober zu einer Pressefahrt, über die sehr wohlwollend berichtet wurde und die zum Erfolg des Orientexpress entscheidend beitrug. Zunächst verkehrte der Zug nur zweimal wöchentlich, doch schon bald wurde die Verbindung Paris – Wien täglich angeboten.

In der Belle Epoque erlebte der Luxuszug seine Blütezeit, seine oft illustren Gäste, eine Melange von Diplomaten und Halbwelt-Damen, Neureichen und verarmten Fürsten brauchten im Jahr 1908 nur noch gut 62 Stunden für die Fahrt – 20 Stunden weniger als 1883. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 50 Kilometer/ Stunde stellt eine respektable Leistung dar.

Die erste Zäsur erfolgte nach dem Ersten Weltkrieg. Der Zug fuhr nicht mehr durch



Deutschland und Österreich: Der Simplon-Orientexpress entstand. Doch von 1921 bis zur Ruhrkrise 1923 verkehrte der Zug wieder auf seiner Stammstrecke und nahm nach dem Ende der französischen Besetzung des Rheinlandes Ende 1924 seine klassische Route über Straßburg – München wieder auf.

Nach den Wirren des Zweiten Weltkriegs verband der Orientexpress ab 1. Juni 1948 wieder durchgehend Paris mit Istanbul. Aufgrund der politischen Vorgaben wurden auf dem östlichen Teilstück in Ungarn und Rumänien Wagen der 3. Klasse angehängt: der Niedergang des einst stolzen Vorzeige-Zuges war nicht mehr zu übersehen. Dass der berühmte Zug langsam, aber stetig an Renommee verlor, zeigten auch die wechselnden Zuggattungen. Am Anfang verkehrte er noch als L (für Luxus-Zug), später als FD, F- oder einfacher D-Zug. Der Laufweg Richtung



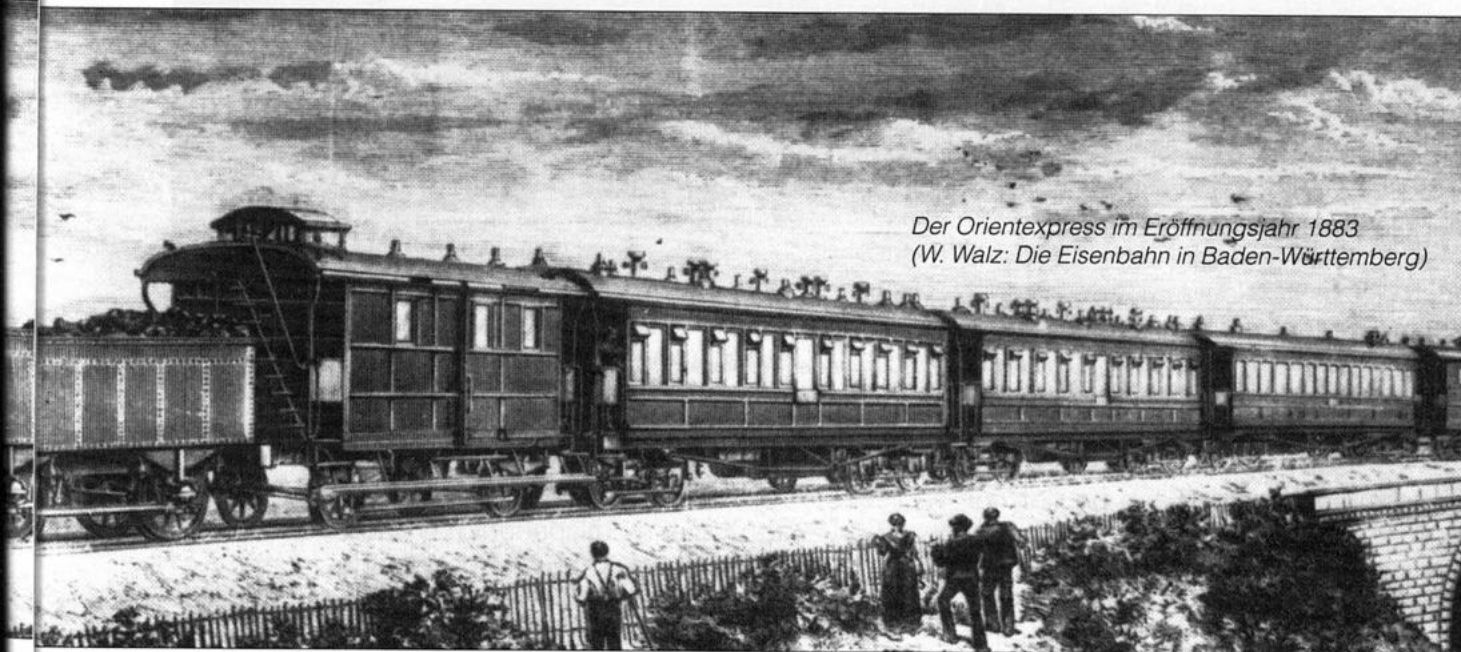
Osten wurde immer weiter verkürzt: Den Namen „Orientexpress“ trägt heute der Nachtschnellzug EN 263/262 Paris – Wien.

### **Mühlacker und der Orientexpress**

Am Abend des 5. Juni 1883 fuhr um 7.30 Uhr Pariser Zeit erstmals der Orientexpress am Pariser Gare de l'Est Richtung Mühlacker und weiter über Wien und Budapest nach Giurgevo (heute Giurgiu) ab, weil von dort bis Konstantinopel der Schienenstrang noch nicht vollendet war. Mühlacker wurde morgens um 8.08 Uhr (Karlsruher Zeit) erreicht. Vermutlich nach einem Wechsel des Zugbegleitpersonals eilte fünf Minuten später der Orientexpress um 8.16 Uhr (Stuttgarter Zeit) gen Osten ohne Halt bis Stuttgart (an 9.18 Uhr). Wien wurde am Abend um 23.16 Uhr erreicht. Von Mühlacker bis Konstantinopel waren die Fahrgäste insgesamt drei Tage unterwegs.

Orientexpress in Mühlacker zum Opfer: Im Winterfahrplan 1900/1901 (gültig bis 30. April) ist ein Halt dieses Zuges in Mühlacker letztmals verzeichnet (Abfahrt um 21.53 Uhr nach Paris, Ankunft um 7.33 Uhr).

Mitte der 50er Jahre des letzten Jahrhunderts sollte für kurze Zeit nochmals der Orientexpress in Mühlacker halten – doch damals war er schon kein Luxus-Zug mehr, sondern ein Fernschnellzug (F 5/6). Den Anlass für den Zwischenstopp in Mühlacker stellten nicht Massen von Fernreisenden dar, sondern – wie in der Vergangenheit – betriebliche Gründe: Solange die Bahnstrecke Karlsruhe – Mühlacker noch nicht elektrifiziert war, wurde in Mühlacker von E-Loks (Baureihe E 17) auf Dampfloks (Baureihe 39) und umgekehrt umgespannt. Da dieser Halt nur aus betrieblichen Gründen erfolgte, war er auch nicht in den Fahrplänen verzeichnet.



*Der Orientexpress im Eröffnungsjahr 1883  
(W. Walz: Die Eisenbahn in Baden-Württemberg)*

Für die Fahrt im Orientexpress waren „Billete I. Cl. mit 20 Prozent Zuschlag“ erforderlich. Eine Fahrt von Mühlacker nach Stuttgart kostete somit vier Mark 45 Pfennig – eine stolze Summe, zumal im Personenzug der 3. Klasse diese Fahrt nur 1,55 Mark bei einer Fahrzeit von einer Stunde und 38 Minuten kostete. In der Gegenrichtung erreichte der Orientexpress um 5.44 Uhr Mühlacker und fuhr nach vier Minuten Aufenthalt um 5.45 Uhr weiter Richtung Paris.

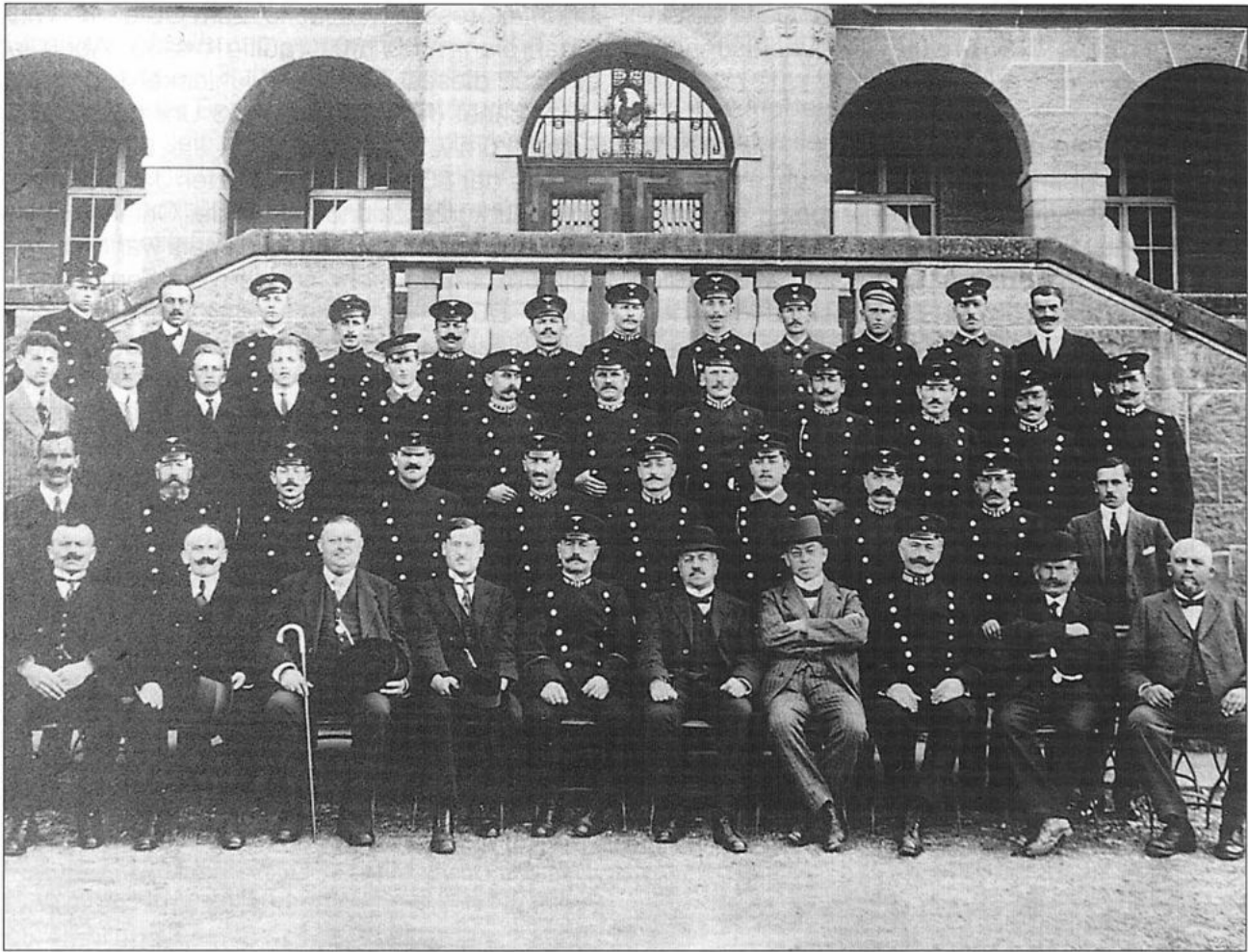
„Zeit ist Geld“ – dieses Motto galt damals schon, und so wurde nichts unversucht gelassen, um die Fahrzeit zu minimieren. In Kopfbahnhöfen (wie Stuttgart) betrug die Wendezeit damals nur fünf Minuten (das unterbieten heute nur Züge mit Steuerwagen – bei Lokwechsel werden heute minimal sechs Minuten benötigt). Auf der Suche nach Fahrzeitverkürzungen fiel Anfang des 20. Jahrhunderts auch der Halt des

### **Schwabenpfeil und Badenkurier**

Der Schwabenpfeil war meist ein in Tagesrandlage verkehrender Fernschnellzug nach Dortmund und zurück und verkehrte als F 23/F 24 unter der gleichen Zugnummer von 1953 bis 1970. Danach wurde er bis Münster bzw. Hamburg unter wechselnden Zugnummern gefahren und hielt als D 323/F 23 mehrere Jahre in Mühlacker.

Das Fahrplankonzept IC 79, der Einstundentakt auf vier Linien mit der 1. und 2. Wagenklasse brachte die Einführung des Baden-Kuriers mit den damaligen Zugnummern IC 592/IC 593 zwischen Karlsruhe und München. Zuletzt verkehrte der Zug als Badenia von Basel Badischer Bahnhof nach München und zurück. Der Fahrplanwechsel zum 15. Dezember 2002 beendete auch die Episode des Baden-Kuriers: zuletzt verkehrte der Zug als IR 2763 montags von Stuttgart über Bruchsal nach Karlsruhe.





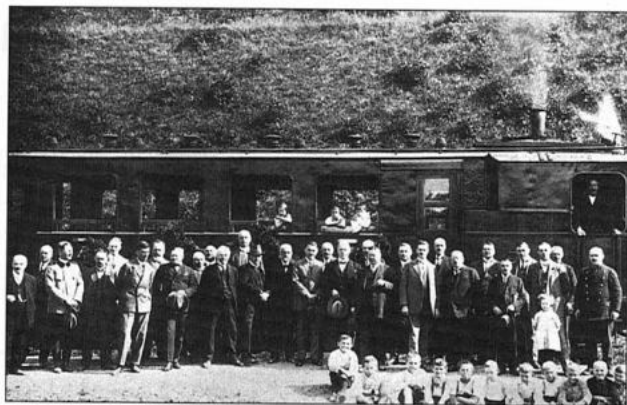
*Der Beamten-Gesangsverein „Flügelrad“ Mühlacker 1921 vor der Schillerschule (M. Sauter)*

*Schienengewirr am badischen Bahnhof (S. Strobel)*



## Der Bahnhof Mühlacker: Zeittafel – ein kurzer Abriss

- 1850 Im Staatsvertrag zwischen Baden und Württemberg (4. Dezember 1850) wird dem Land Württemberg das Recht zugesprochen, die Bahn über Bretten nach Bruchsal zu bauen.
- 1853 Mühlacker ist aus Richtung Bietigheim an das Schienennetz der württembergischen Eisenbahnen angeschlossen.
- 1863 Die Eisenbahnteilstrecke Pforzheim – Mühlacker geht in Betrieb, der Bahnhof Mühlacker wird Grenzbahnhof.
- 1883 Der legendäre Orientexpress berührt erstmals Mühlacker.
- 1890 Zugunglück auf der Strecke Mühlacker – Bietigheim, Zusammenstoß zweier Güterzüge mit drei Toten und sechs Verletzten.
- 1907/08 Bau der eisernen Straßenbrücke zwischen der heutigen Ziegelei- und Friedrichstraße.
- 1914 Kurz vor Kriegsausbruch wird die Stichbahn Maulbronn West nach Maulbronn Stadt eröffnet.
- 1920 Die bisherigen Ländereisenbahnen gehen in die Reichsbahn über.
- 1926 Acht mechanische Stellwerke mit 84 bedienbaren Weichen.
- 1934 Der Arbeiter-Personenzug Mühlacker – Pforzheim verunglückt bei der Einfahrt in den Bahnhof Pforzheim (16. Mai, sieben Tote und 30 Schwerverletzte).
- 1940/41 Bau der Verbindungskurve, ein Kopfmachen (Wenden) der Züge von Bretten nach Pforzheim entfällt.
- 1945 Im Zweiten Weltkrieg größere Zerstörungen und Verwüstungen im Bereich des Bahnhofes Mühlacker. Ab Juni fahren wieder Züge nach Stuttgart.
- 1951 Am 6. Oktober wird der elektrische Zugbetrieb in Richtung Stuttgart aufgenommen.
- 1954 Der elektrische Zugbetrieb geht zwischen Mühlacker und Bretten in Betrieb (23. Mai).
- 1958 Mit dem Fahrplanwechsel am 1. Juni wird auf der Strecke Mühlacker – Karlsruhe der elektrische Zugbetrieb aufgenommen.
- 1963 Der Dampfzugbetrieb wird im Raum Mühlacker – Pforzheim eingestellt.
- 1964 In Mühlacker wird das neue Spurplanstellwerk (Dr 30 – Bauart Lorenz) seiner Bestimmung übergeben (25. Mai).
- 1964 – 1981 Die Bahnhöfe Maulbronn West, Maulbronn Stadt, Illingen und Enzberg sowie die Haltepunkte Ruit, Ölbronn, Ötisheim und Ensingen werden dem Bahnhof Mühlacker angegliedert.
- 1976 Inbetriebnahme des neuen Drucktastenstellwerks in Illingen/Württ.
- 1981 Das Bahnhofsgebäude in Ötisheim wird beseitigt, im Haltepunkt Ensingen wird ein Fußgängersteg erstellt.
- 1983 Der Bahnhof Mühlacker wird 130 Jahre alt. Die Bahn veranstaltet ein großes Bahnhofsfest.
- 1990 Der Bahnhof Mühlacker verliert seine Eigenständigkeit und wird dem Bahnhof Vaihingen/Enz zugeordnet.
- 1991 Einstellung des Personenzugverkehrs zwischen Bretten und Mühlacker, Aufnahme des IR-Verkehrs über die Neubaustrecke Vaihingen/Enz – Stuttgart, Aufgabe des Stückgutbahnhofs.
- 1999 Einführung des Integralen Taktfahrplanes im Nahverkehr mit Knotenbahnhof Mühlacker. Nahverkehr Mühlacker – Bretten als Stadtbahnlinie (S 9) wiedereröffnet.
- 2002 Einführung der IRE-Züge und des IC-Taktverkehrs über Mühlacker.
- 2003 150-jähriges Bahnhofs Jubiläum.



Der Dampftriebwagen Bauart Kittel, der sogenannte „Entenköpfer“, 1924 mit Honoratioren in Maulbronn (Stadtarchiv Mühlacker)



# Der Fahrplan im Wandel der Zeiten

von Matthias Lieb

## Reisen vor der Eisenbahn

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts waren Fernreisen zu Lande beschwerlich, langsam und teuer. Die Postkutschen von Thurn & Taxis prägten das Bild. In unserer Region gab es die Eilwagenkurse Stuttgart – Illingen – Frankfurt und Stuttgart – Illingen – Pforzheim – Straßburg. Durch den Bau von Chausseen zwischen 1820 und 1840 in Baden und Württemberg wurden zwar die Fahrzeiten verkürzt – von 40 Stunden für die Strecke Frankfurt – Stuttgart im Jahr 1821 auf circa 20 Stunden 1837 – doch bei einem Taglohn eines Schmiedes von einem Gulden konnten sich nur wenige solch eine Postkutschenfahrt für 14 Gulden leisten.

Dies revolutionierte die Eisenbahn – gegenüber der Postkutsche war die Bahn um ein Mehrfaches schneller und ermöglichte jetzt Tagesausflüge, wofür zuvor noch mehrtägige beschwerliche Postkutschenfahrten nötig waren. Durch niedrigere Fahrpreise ermöglichte die Eisenbahn erstmals breiteren Bevölkerungskreisen, die gewohnte Umgebung zu verlassen.

Gerade diese Möglichkeit wurde natürlich im Vorfeld des Eisenbahnbaues von Kritikern in Frage gestellt, wie ein Abgeordneter im badischen Landtag 1838 zu Protokoll gab: „Da der Kern der Bevölkerung die ackerbauende Klasse ist, frage ich: Glauben Sie, daß dem Landmanne auch wirklich die Eisenbahn zugute komme? Nein, er führt ein seßhaftes, nicht dem Handel und Erwerb auf den Straßen nachjagendes Leben. Die paar Butterweiber, die auf den Markt, und die paar Prozeßkrämer, die zum Hofgericht fahren, machen nicht viel aus. Die Eisenbahn kommt niemandem zugute als den schnell durchfahrenden Reisenden, den Handeltreibenden und den Vergnügungssüchtigen, die schnell in einen Ball oder ins Theater dahier zu fahren wünschen, niemanden als der neugierigen Bevölkerung, die im Anfang der Eisenbahn sich darauf stürzen, einmal darauf fahren, aber bald davon lassen wird. Die eminente Mehrheit des Volkes hat einen wirklichen Nachteil von der Eisenbahn, jedenfalls keinen Vorteil.“ Doch der Bahnbau war nicht mehr aufzuhalten, und die Vorteile lagen klar auf der Hand:

Im Sommer 1853 dauerte die Postkutschenfahrt

von Stuttgart nach Karlsruhe noch acht Stunden. Ab 1. Oktober 1853 mit Eröffnung der württembergischen Westbahn verkürzte sich die Fahrzeit – trotz des Umweges über Bruchsal – auf drei Stunden. Nach Frankfurt fuhr man von Stuttgart aus nun in 5½ Stunden zum Preis von circa 5½ Gulden.

## Die ersten Züge

Der Staatsvertrag vom 4. Dezember 1850 regelte nicht nur den Bau der württembergischen Westbahn auf badischem Territorium, sondern auch die Mindestzahl der Züge zwischen Bruchsal und Stuttgart (im Sommer vier, im Winter drei Züge pro Tag und Richtung). Weiter vereinbarten die „hohen Regierungen ... bei der Festsetzung der Fahrtenpläne für die Mannheim – Basler- und die Bruchsal – Friedrichshafener-Bahn darauf Bedacht [zu] nehmen, daß die Fahrten auf denselben in Bruchsal gehörig ineinandergreifen.“

Mit Eröffnung der württembergischen Westbahn fuhren zwischen Bruchsal und Stuttgart (– Ulm) täglich fünf Züge je Richtung, davon ein Güterzug. Es gab drei verschiedene Klassen in den Personenzügen, der Eilzug führte nur 1. und 2. Klasse. Die Fahrzeit im Personenzug von Mühlacker nach Stuttgart betrug 1853 noch knapp zwei Stunden, mit dem Eilzug jedoch nur fünf Viertelstunden. Schon damals lag die Durchschnittsgeschwindigkeit Richtung Bruchsal höher: der Eilzug erreichte schon 47 Kilometer/Stunde, während von Stuttgart bis Mühlacker die Durchschnittsgeschwindigkeit dieses Zuges unter 40 Kilometer/Stunde lag (allerdings auch durch mehr Zwischenhalte bedingt).

Umsteigefrei konnte man 1853 schon zwischen Bruchsal und Ulm reisen. In Bietigheim bestand Anschluss nach Heilbronn, in Bruchsal nach Heidelberg, Mannheim, Karlsruhe, Freiburg. Mit Umsteigen erreichte man per Eisenbahn schon Hamburg, Berlin, Danzig und Paris. Die Postkutschenverbindung über Illingen hatte ausgedient, dafür wurde eine neue Pferdeomnibus-Verbindung Mühlacker – Pforzheim viermal täglich zum Preis von 20 Kreuzer eingeführt, abgestimmt auf den Zugfahrplan. Durch die Ulmer Eisenbahnbrücke über die Donau ein Jahr



7. Fahrten in der Richtung von **Stuttgart** nach **Bruchsal**.

Namen der Stationen.	II.		IV.		VI.		VIII.		X.		XVI.	
					Eiszug in I. u. II. Cl.						Güterzug.	
	Morgens U.	M.	Vormittags U.	M.	Nachmitt. U.	M.	Abends U.	M.	Abends U.	M.	Vormittags U.	M.
<b>Stuttgart</b> . . . . . Abg.	6. 25		9. 15		1. 30		5. 45		8. —		10. —	
Feuerbach . . . . . Abg.	6. 36		9. 25		1. 40		5. 55		8. 10		10. 10	
Zuffenhausen . . . . . Abg.	6. 43	†	9. 30	†	1. 45		6. —		8. 15		10. 17	
Kornwestheim . . . . . Abg.	6. 51		9. 38		1. 52	†	6. 8		8. 23		10. 25	
<b>Ludwigsburg</b> . . . . . } Anf.	6. 58		9. 45		2. —		6. 15		8. 30		10. 32	
Asperg . . . . . } Abg.	7. 5	†	9. 50		2. 5		6. 20		8. 35		10. 40	
Asperg . . . . . } Abg.	7. 15		10. —		2. 15		6. 30		8. 45		10. 50	
<b>Vietigheim</b> . . . . . } Anf.	7. 25		10. 10		2. 25		6. 40		8. 55		11. —	
Vietigheim . . . . . } Abg.	7. 40		10. 22	†	2. 35	†	6. 55		— —		11. 10	
Großsachsenheim . . . . . Abg.	7. 56		10. 35				7. 9		— —		11. 26	
Sersheim (Waihingen) . . . . . Abg.	† 8. 13		10. 46		2. 54		7. 21		— —		11. 42	
Illingen . . . . . Abg.	8. 23		10. 54				7. 31		— —		11. 52	
Mühlacker . . . . . Abg.	8. 41		11. 7		3. 12		7. 44		— —	†	12. 10	
Maulbronn . . . . . Abg.	8. 53		11. 16				7. 54		— —		12. 22	
Bretten . . . . . Abg.	9. 15	†	11. 34	†	3. 35		8. 14		— —		12. 44	
Gondelsheim . . . . . Abg.	9. 25		11. 43				8. 24		— —		12. 54	
Heidelsheim . . . . . Abg.	9. 35		11. 51				8. 32		— —		1. 4	
<b>Bruchsal</b> . . . . . Anf.	9. 44		12. —		3. 54		8. 42		— —		1. 14	

Erster Fahrplan für die Westbahn aus dem Amtsblatt der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten vom 5. November 1853.

später gelangte man nach Augsburg, München und Nürnberg, und schon 1860 wurde auch eine Verbindung Paris – Wien mit Halt in Mühlacker eingerichtet.

In den ersten zehn Jahren bis zur Herstellung des Anschlusses Richtung Pforzheim – Karlsruhe verdreifachte sich zwar die Zahl der Güterzüge, aber die Zahl der Personenzüge blieb in dieser Zeit noch konstant.

### Grenzbahnhof Mühlacker

Mit der Eröffnung der Bahnlinie Mühlacker – Pforzheim am 1. Juni 1863 wurde der Bahnhof Mühlacker Grenzbahnhof zweier Bahngesellschaften. Die Postkutsche, die zuvor 90 Minuten bis Pforzheim benötigte, wurde durch die Eisenbahn, die fünfmal täglich in 18 Minuten (Schnellzug) bis 39 Minuten (Personenzug) die Strecke befuhr, abgelöst. Neben einer deutlichen Reise-

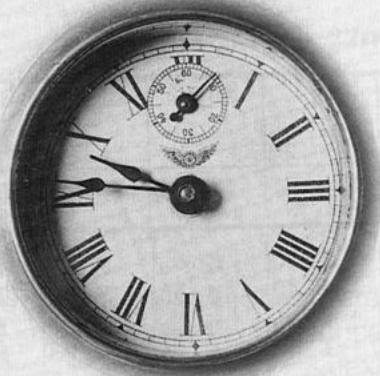
zeitverkürzung verbilligte sich die Fahrt auch auf 15 Kreuzer (3. Klasse). In der 1. Klasse des Schnellzuges wurden 36 Kreuzer fällig.

In Mühlacker bestand bei fast allen Zügen der badischen Staatsbahn jeweils innerhalb weniger Minuten Anschluss zu und von den württembergischen Zügen nach bzw. von Stuttgart. So erreichte der Schnellzug von Ulm um 13.00 Uhr Mühlacker. Fünf Minuten später fuhr der badische Schnellzug Mühlacker – Karlsruhe ab.

Durch den getrennten Betriebsdienst in Mühlacker gab es zunächst keine durchgehenden Züge von Stuttgart Richtung Karlsruhe. Seit Eröffnung der Enzbahn Pforzheim – Wildbad 1868 gab es Bestrebungen, direkte Wagen Stuttgart – Wildbad einzuführen. Ab 1874 sind diese im Sommerfahrplan verzeichnet. Diese Zugverbindung erfolgte sozusagen im Transit über badisches Gebiet mit zweimaliger Zeitumstellung (siehe „Eisenbahnzeit“): zunächst in Mühlacker von Stuttgarter auf Karlsruher Zeit und in Pforzheim wieder auf Stuttgarter Zeit, denn die Bahnlinie von Pforzheim nach Wildbad war eine württembergische Eisenbahn, und so wie es im württembergischen Mühlacker einen badischen Bahnhof gab, war im badischen Pforzheim neben den badischen Bahnhof ein württembergischer Bahnhof für die Enz- und Nagoldbahn gebaut worden.







### Eisenbahnzeit

Durch die Aufstellung von minutengenaue Fahrplänen stellte sich das Problem, nach welcher Uhrzeit die Fahrpläne ausgerichtet werden sollten. Während für uns heute die Mitteleuropäische Zeit (MEZ) selbstverständlich ist, richtete vor dem Eisenbahnzeitalter jeder Ort seine „Ortszeit“ nach dem Stand der Sonne. Während im übrigen Deutschland die Fahrpläne die mittlere Ortszeit jeder Station angaben, wurde in Baden, Bayern und Württemberg im Eisenbahnwesen eine einheitliche Zeit, und zwar die jeweilige Ortszeit der Residenzstadt als Eisenbahnzeit festgelegt. So war für die württembergischen Eisenbahnen die Stuttgarter Zeit verbindlich. Um an allen Bahn- (und Telegrafstationen) eine einheitliche Uhrzeit einzuhalten, wurde mit Verordnung vom 4. April 1854 festgelegt, dass je am Morgen und am Mittag die Station Stuttgart den größeren Stationen die genaue Uhrzeit anzugeben hatte. Diese größeren Stationen unterrichteten dann sämtliche Zwischenstationen.

In Karlsruhe hatte man bei der einige Jahre früher erfolgten Einführung der Eisenbahn natürlich die Karlsruher Zeit gewählt. Der Zeitunterschied betrug drei Minuten, der im Grenzbahnhof Bruchsal zwei Uhren und auf den Fahrplänen den Hinweis auf die Abfahrt nach „Karlsruher Uhr“ und „Stuttgarter Uhr“ erforderte. 29 Jahre lang galten auch auf den beiden Mühlacker Bahnhöfen diese verschiedenen Zeiten: Von Eröffnung des badischen Bahnhofs 1863 in Mühlacker bis zur Einführung der einheitlichen Eisenbahnzeit ab

1. April 1892 in Baden, Bayern, Elsaß-Lothringen und Württemberg gingen die Uhren hier „anders“. Doch Reisende aus Dürrmenz-Mühlacker hatten noch ein weiteres Jahr mit unterschiedlichen Uhrzeiten zu kämpfen: Bis 1892 war die Mühlacker Ortszeit in der Mitte zwischen der Stuttgarter und der Karlsruher Zeit gelegen, somit nur um 1½ Minuten von der „mittleren Bahnhofszeit“ abweichend. Die Umstellung der Bahnhofszeit bedeutete, dass die „Karlsruher Uhr“ um 26 Minuten, die „Stuttgarter Uhr“ um 23 Minuten auf die MEZ vorgestellt wurde (die MEZ ist die Zeit des 15. Längengrades östlich von Greenwich, das ist ungefähr bei Görlitz). Doch die Kirchturmuhren sollte noch ein weiteres Jahr die Ortszeit anzeigen – um 24½ Minuten von der Bahnhofszeit abweichend. Erst durch ein Reichsgesetz wurde die MEZ als gesetzliche Zeit für Deutschland mit Wirkung ab 1. April 1893 festgesetzt.



*Jubiläumsuhr für Bedienstete der Königlich Württembergischen Eisenbahn mit dem Symbol des Flügelrades (Leihgabe S. Bopp)*



## Schnellzüge einst und jetzt

### **Bis zum Ersten Weltkrieg**

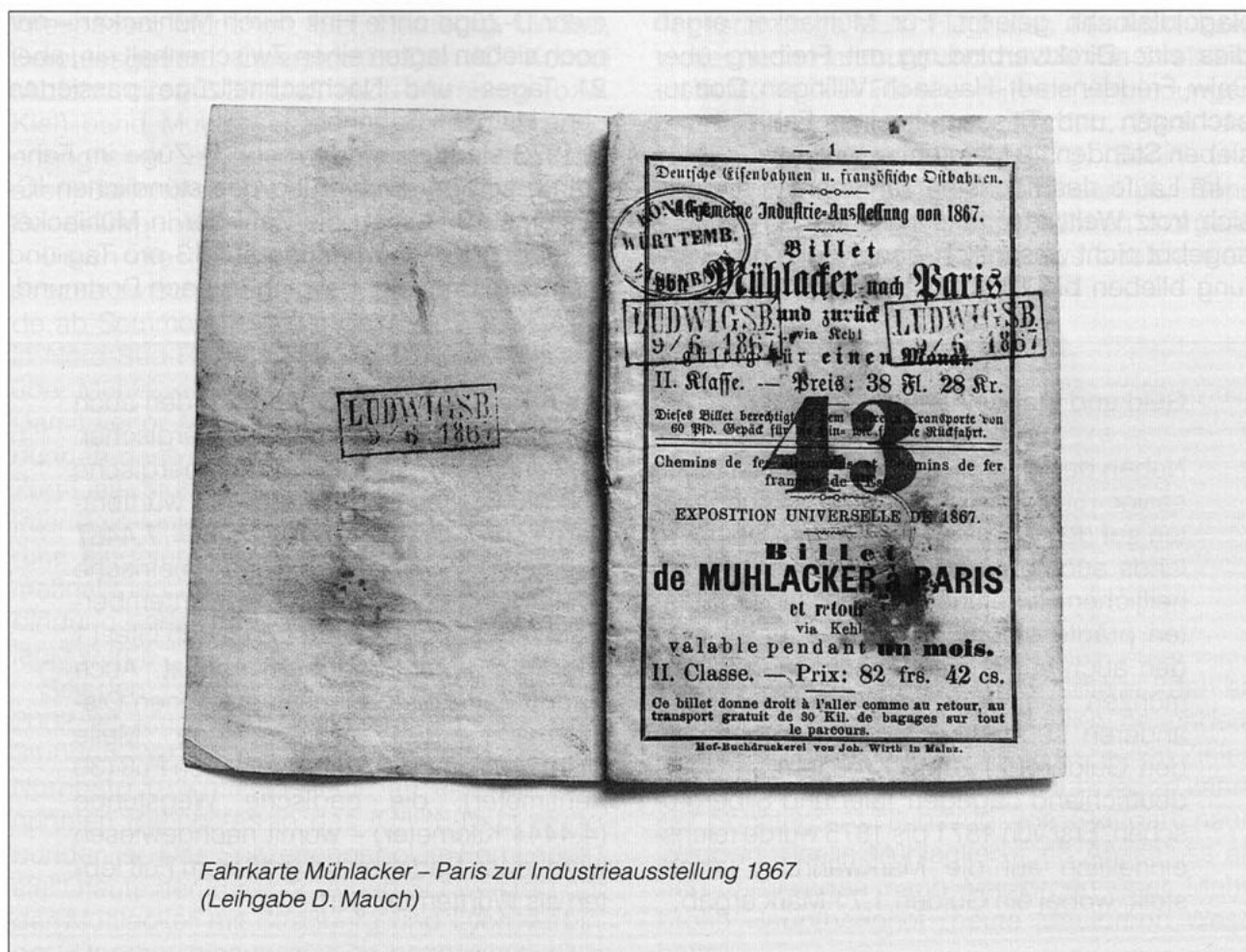
Die Fernzüge der Linie Bruchsal – Stuttgart – Ulm hielten vor Einrichtung des Grenzbahnhofes zunächst in Mühlacker, um Anschlussreisen von Pforzheim und Wildbad aufzunehmen. Später bestand Zugangsschluss Richtung Karlsruhe, so dass für Umsteigerende ebenfalls ein Halt notwendig war. Mit der weiteren Verkehrszunahme wurden Wagengruppen oder ganze Züge zwischen Stuttgart und Karlsruhe eingeführt, bei denen in Mühlacker von württembergischen auf badi-sche Lokomotiven umgespannt oder Kurswagen umgestellt wurden. Damit kam der Bahnhof Mühlacker in die glückliche Lage, zu einer Schnellzugstation zu werden, die weit über seiner lokalen Bedeutung für den Verkehr von und nach Mühlacker lag.

Noch vor Einführung des Orientexpress-Zuges verzeichnete das Kursbuch vom Sommer 1880 Kurswagen von Paris über Wien (Schlafwagen), von Köln nach Ulm und von Wildbad nach Stuttgart. Auf dem Abschnitt Stuttgart – Mühlacker – Bruchsal verkehrten je Richtung drei Schnell- oder Eilzüge, nach Karlsruhe ein Schnellzug. Vor 110 Jahren gab es je einen Tages- und Nachtschnellzug mit Kurswagen

nach Friedrichshafen, Köln, Frankfurt, München, Wien, Straßburg, außerdem den Orientexpress. Insgesamt hatte sich die Zahl der Schnellzüge innerhalb von zehn Jahren verdoppelt (sechs pro Richtung). Doch falls kein geeigneter Anschlusszug in Richtung Karlsruhe im Fahrplan stand, wurde Mühlacker als Schnellzughalt auch nicht berücksichtigt.

Wenn auch vor hundert Jahren bereits der Orientexpress und ein weiterer Schnellzug ohne Halt durch Mühlacker fuhren, so legten hier doch noch acht Schnellzüge pro Richtung fahrplanmäßig einen Stopp von ein bis acht Minuten ein. Die längeren Halte dienten dem An- oder Abkuppeln der Kurswagen Richtung Karlsruhe. Umsteigefrei gelangte man von Mühlacker nach Verona, Innsbruck, Bregenz, Metz, Salzburg, Paris, Brüssel, Straßburg – außerdem natürlich nach München, Frankfurt und Wildbad.

Am Vorabend des Ersten Weltkrieges verzeichnete der Fahrplan je Richtung 13 Schnell- oder Eilzüge mit Kurswagen-Verbindungen über Mühlacker. In den letzten zehn Jahren war der Kurswagen Berlin – Wildbad über Mühlacker neu hinzugekommen, ebenso Kurswagen von Luxemburg, Hoek van Holland (Fähre von London), Amsterdam, Hamburg, Wiesbaden und Basel. Doch schon vier Schnellzüge pro Richtung fuhren ohne Halt durch Mühlacker.



Fahrkarte Mühlacker – Paris zur Industrieausstellung 1867  
(Leihgabe D. Mauch)



Nach Ausbruch des Krieges galt zunächst der Militärfahrplan – alle Züge verkehrten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Später wurde der Friedensfahrplan stark ausgedünnt wieder eingeführt, 1915 waren vier Schnellzüge im Fahrplan verzeichnet. Die erreichbaren Reiseziele allerdings wurden drastisch reduziert.

### **Die Reichsbahnzeit**

Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg waren die Staatseisenbahnen der Länder abgewirtschaftet und die Länder übertrugen ihre Eisenbahnen auf das Reich. Einerseits bedeutete dies eine finanzielle Entlastung, andererseits befürchteten die Länder, auch Einfluss zu verlieren. Der letzte Fahrplan der nun nicht mehr königlich, sondern nur noch württembergischen Staatsbahn sah 1919 gerade mal drei Schnellzug-Paare über Mühlacker vor. Weiter als bis Frankfurt gelangte man nur mit Umsteigen. Doch schon 1922 sollten wieder sieben Schnellzüge pro Richtung aus Amsterdam, Paris, München, Dresden, Berlin, Innsbruck und Prag in Mühlacker anhalten. Der Fahrplan des Jahres 1923 zeigt die Auswirkungen der Besetzung des Ruhrgebietes und des (badischen) Rheinlandes in der Gegend um Offenburg durch französische Truppen: Die Züge zwischen Freiburg und Karlsruhe wurden fahrplanmäßig über die Nagoldtalbahn geleitet. Für Mühlacker ergab dies eine Direktverbindung mit Freiburg über Calw, Freudenstadt, Hausach, Villingen, Donaueschingen und Titisee mit einer Fahrzeit von sieben Stunden 40 Minuten.

Im Laufe des nächsten Jahrzehntes änderte sich trotz Weltwirtschaftskrise das Schnellzugangebot nicht wesentlich – acht Halte pro Richtung blieben bis 1939 bestehen. Im Kriegsjahr

1943 waren zwei D-Züge, ein Fronturlauber-Zug und ein D-Zug mit Wehrmachtsteil vermerkt. Nach dem Zweiten Weltkrieg startete der Fernverkehr 1946 sehr bescheiden mit einem Schnellzug pro Richtung zwischen Frankfurt und München.

### **Die Deutsche Bundesbahn**

Nach Gründung der Bundesrepublik 1949 konnten schon wieder Direktverbindungen nach Hamburg, Münster, Oberstdorf, Friedrichshafen und München angeboten werden. Vier D-Züge verkehrten täglich, davon ein DUS („Schnellzug für die amerikanische Besatzungsmacht mit einzelnen Wagen für den deutschen Zivilverkehr“). Weitere zwei D-Züge verkehrten nur auf besondere Anordnung.

Die Elektrifizierung erfolgte zwar auf der Bahnlinie Mühlacker – München schon Anfang der 1950er Jahre, doch nach Bruchsal – Heidelberg und Karlsruhe konnte der Fahrdraht noch nicht vordringen. Somit fuhren die D-Züge, die in Mühlacker wieder ihren Vorkriegsstand von acht Zughalten erreichten, noch mit Dampf. Zusätzlich zu den D-Zügen wurde ein Leicht-Schnellzugnetz aufgebaut, das auch Mühlacker berührte. Bei circa der Hälfte der Züge wurde in Mühlacker von der Dampflok auf die E-Lok umgespannt. Nachdem die wesentlichen Hauptlinien 1958 elektrifiziert waren, fuhren immer mehr D-Züge ohne Halt durch Mühlacker – nur noch sieben legten einen Zwischenhalt ein, aber 21 Tages- und Nachtschnellzüge passierten ohne Halt den Bahnhof.

1973 standen wieder neun D-Züge im Fahrplan, nach der Einführung des stündlichen IC-Systems 1979 stieg die Zahl der in Mühlacker haltenden IC- und D-Züge auf 13 pro Tag und Richtung. Umsteigefrei ging es nach Dortmund,

### **Geld und Maßeinheiten**

Neben der für alle verbindlichen Zeit fehlte es vor 150 Jahren in der Vielzahl von Staaten auf dem Gebiet des heutigen Deutschlands auch auf anderen Gebieten an einheitlichen Regelungen. Jeder dieser Staaten prägte eigene Münzen, aber es wurden auch ausländische Gold- und Silbermünzen anerkannt. In Württemberg und anderen süddeutschen Ländern gab es den Gulden (fl.) zu 60 Kreuzern, in Norddeutschland dagegen Taler und Silbergroschen. Erst von 1871 bis 1875 wurde reichseinheitlich auf die Markwährung umgestellt, wobei ein Gulden 1,71 Mark ergab.

Am 1. Januar 1872 verschwanden auch die bisher üblichen württembergischen Maßeinheiten, wie der württembergische Fuß (28,65 Zentimeter) oder die württembergische Meile (= 26.000 Fuß = 7,4487 Kilometer), die durch das metrische System abgelöst wurden. Der württembergische Schoppen wurde durch den Liter (1 Liter = 2,1774 Schoppen) ersetzt. Auch Baden hatte bis dahin seine eigenen Distanzmaße: die geographische Meile (7,4074 Kilometer), den badischen Fuß (30 Zentimeter), die badische Wegstunde (4,4444 Kilometer) – womit nachgewiesen wäre, dass Badener auf größerem Fuß lebten als Württemberger!





Ein IC der 1. Generation und ein Nahverkehrszug begegnen sich in den 1970er Jahren im Bahnhof Mühlacker.  
(M. Haschek)

Wiesbaden, München, Kiel, Hamburg, Lindau, Berchtesgaden, Oberstdorf. Der IC Konsul (Abfahrt circa 6.30 Uhr) nach Hamburg (bzw. Kiel) band Mühlacker in das IC-Netz ein und ermöglichte Tagesrandverbindungen zu fast allen Bahnhöfen im Westen und Norden der Bundesrepublik.

Durch die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke zwischen Stuttgart und Mannheim wurde ab Sommer 1991 der gesamte Fernverkehr in Nord-Süd-Richtung von der alten Westbahn über Mühlacker auf die neue Strecke umgelegt. Damit verlor Mühlacker die direkten IC-Verbindungen nach Hamburg und Köln sowie die D-Zug-Linie Stuttgart – Trier. Zeitgleich wurde die Interregio-Linie 28 Salzburg – Mühlacker – Karlsruhe eingeführt, die im Rahmen von Einsparmaßnahmen im Fernverkehr 1998 auf die Verbindung Karlsruhe – Mühlacker – Lindau umgelenkt wurde.

Seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 ist Mühlacker Systembahnhof im Zwei-Stunden-Takt der IC-Linie Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg (-Lichtenfels), die an allen drei genannten Bahnhöfen in das IC/ICE-Netz eingebunden ist. Das Spitzenangebot im Fernverkehr stellt heute der Eurocity „Albert Schweitzer“ dar, der Mühlacker mit Straßburg und Lyon verbindet. Darüber hinaus gibt es noch einen IC in

Tagesrandlage zum Flughafen Frankfurt bzw. weiter nach Hamburg und zurück von Stralsund nach Mühlacker. Für alle weiteren Verbindungen muss heute umgestiegen werden. Dank der Neubaustrecken sind Hamburg, Berlin und Brüssel weniger als sechs Stunden per Bahn von Mühlacker entfernt bzw. können morgens vor zehn Uhr von Mühlacker aus erreicht werden.

#### Fahrzeiten im Fernverkehr

Jahr	Stuttgart	München	Köln	Hamburg
1880	01:15	06:42	08:24	17:32
1914	00:42	04:32	06:09	10:51
1939	00:41	03:37	05:40	10:41
1962	00:34	03:27	04:03	07:16
2003	00:22	02:48	02:27	05:20

#### Ausflugszüge

Für die Bevölkerung der Großstädte wurden an Sonntagen schon vor 100 Jahren besondere Ausflugszüge zu landschaftlich reizvollen Zielen eingerichtet. In unserer Region fuhr lange Jahre ein Sonntags-Ausflugszug von Stuttgart nach Wildbad, der in Mühlacker auch Anschluss an den Triebwagen nach Maulbronn über Maulbronn Hauptbahnhof (heute Maulbronn West) hatte.





Sonntagsrückfahrkarte aus den 1960er Jahren  
(Leihgabe S. Strobel)

Heute verkehren ebenfalls wieder Sonntags-Ausflugszüge über Mühlacker: Mit der Stadtbahn ab 9.02 Uhr gelangt man sonntäglich ins Murgtal über Gernsbach und Forbach bis Raumünzach. Von Mai bis Mitte Oktober fährt an Sonntagen der „Klosterstadt-Express“ um 11.02 Uhr nach Maulbronn und – über die Mühlacker Verbindungskurve – durch das Nagoldtal weiter über Horb nach Tübingen. Der Klosterstadt-Express wurde 1997 vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) initiiert, um die Bahnstrecke nach Maulbronn vor der Einstellung zu bewahren und Klosterbesucher bequem nach Maulbronn zu befördern.

### Regionalverkehr

Der Regional- und Nahverkehr befördert zwar ungleich mehr Reisende als der Fernverkehr der Eisenbahn, trotzdem stand er in der Vergangenheit eher im Schatten des Fernverkehrs, der mit so klangvollen Namen wie „Orientexpress“ oder „Jugoslavia-Express“ Fernweh erzeugte. Auch heute steht der ICE im Mittelpunkt des Interesses an der Eisenbahn. Dabei wird seit 150 Jahren die Masse der Fahrgäste (circa 90 Prozent) in den Zügen des Nahverkehrs befördert. Die durchschnittliche Reisesweite im Nahverkehr betrug 1880 rund 22 Kilometer, 1999 rund 25

Kilometer. Nur im Fernverkehr stieg die durchschnittliche Reisesweite von damals 34 auf heute 240 Kilometern an.

Von 1955 bis 1993 wurden die Fahrpläne des Nahverkehrs immer weiter ausgedünnt, Halte gestrichen und Züge durch Busse ersetzt. Doch seit der Regionalisierung des Nahverkehrs durch die Bahnreform 1994 wurden die Nahverkehrsfahrpläne deutlich verbessert und dadurch hohe Fahrgaststeigerungen erzielt. Während 1993 sonntags gerade zwei Nahverkehrszüge von Mühlacker nach Bietigheim unterwegs waren, bedienen heute 27 Stadtbahnen auch alle Unterwegsbahnhöfe. Fuhren 1853 nur acht Personenzüge täglich am Bahnhof ab, so sind heute die Regionalexpresszüge und Stadtbahnen im Stunden- bzw. Halbstundentakt zwischen Mühlacker und Karlsruhe, Stuttgart und Bruchsal unterwegs. Zusammen mit den IC-Zügen halten heute acht Züge stündlich am Bahnhof, über den ganzen Tag sogar 141 Reisezüge und Stadtbahnen.

### Die Industrialisierung Mühlackers im Spiegel der Fahrpläne

Vor 150 Jahren waren Arbeits- und Wohnort meist identisch, neben der Landwirtschaft gab es kleinere Manufakturen und Handwerksbetriebe mit wenigen Arbeitsplätzen pro Betrieb. Doch mit der aufkommenden Industrialisierung entstanden große Firmen mit Tausenden von Arbeitern und Angestellten, die nicht alle unmittelbar in der Nähe der Fabriken wohnen konnten. Durch das neue Transportmittel Eisenbahn war es jetzt erstmals möglich, Wohnen und Arbeiten räumlich zu trennen – der Berufspendler war geboren. Die königlich-württembergischen Staatseisenbahnen trugen diesem neuen Fahrgasttyp Rechnung, indem sie preiswerte Abonnementskarten schon seit 1861 anboten. Ab 1869 wurden noch stärker reduzierte Schülerabonnements und etwas später sehr günstige Arbeiterwochenkarten eingeführt. Diese Fahrkarten verfolgten auch den Zweck, die Bodenspekulation und die Mietpreise in den Großstädten zu begrenzen. Anhand des Verkaufs dieser Fahrkarten lässt sich der Pendlereinzugsbereich von Mühlacker gut ablesen.

Dürrmenz-Mühlacker zählte 1853 rund 2.300 Einwohner, man lebte überwiegend von der Landwirtschaft; Gewerbe und Handel waren relativ unbedeutend. Bis 1900 hatte sich die Einwohnerzahl zwar auf 3.300 erhöht, aber der stärkste Zuwachs auf knapp 5000 Einwohner erfolgte im nächsten Jahrzehnt. Heute wohnen in Mühlacker samt den eingemeindeten Dörfern des Umlandes rund 26.000 Menschen.





Arbeiterwochenkarte für Maria Lutz, die in den 1930er Jahren bei Bosch in Stuttgart-Feuerbach arbeitete (C. Dietz)

Teilmonatskarte für Seifenfabrikant Max Roesler 1928 (A. Münzmay)

**Einpendler**

In und um Mühlacker war erst nach 1890 ein höheres Pendleraufkommen spürbar. Dies spiegelt sich auch in den Fahrplänen wider: Fahren in den Anfangsjahren der Eisenbahn die Züge täglich, so bedingte der Pendlerverkehr zusätzliche Züge nur an Werktagen, einschließlich Samstag. Die ersten Pendlerzüge verkehrten von Bretten nach Mühlacker und von Mühlacker nach Pforzheim. Im folgenden Jahrzehnt stieg die Zahl der Einpendler nach Mühlacker stark an, aus Richtung Maulbronn – Ötisheim fuhren im Winter 1900/1901 an Werktagen schon drei zusätzliche Frühzüge. Gleichzeitig wuchs aber auch der Auspendlerverkehr nach Pforzheim an, was sich an vier Personenzügen zwischen 4.30 Uhr und 7.00 Uhr morgens Richtung Pforzheim ablesen lässt. Bis 1914 erhöhte sich die Zugzahl im morgendlichen Berufsverkehr nach Pforzheim auf acht Züge.

Die Verwaltungsberichte der württembergischen Staatsbahn weisen jährlich rund 3.600 Arbeiterwochenkarten mit Ziel Mühlacker für 1903 aus. Bis 1912 stieg diese Zahl auf über 9.100 an. Zu ergänzen sind diese Angaben um die Zahlen der badischen Bahn Richtung Pforzheim. In Enzberg wurden im Jahr 1913 35.700 Arbeiterwochenkarten verkauft, der Großteil davon dürfte zwar nach der Goldstadt Pforzheim

gelöst worden sein, doch auch in Richtung Mühlacker war ein starker Pendlerstrom spürbar.

**Auspendler**

Zwar blühte die Wirtschaft in Dürrmenz-Mühlacker auf, aber es gab schon früh nicht nur Einpendler nach Mühlacker, sondern ebenso Auspendler, die an anderen Orten ihrer Beschäftigung nachgingen. Nachweislich 1893 müssen einige Pendler aus Dürrmenz im Großraum Stuttgart gearbeitet haben, denn es gab mit Abfahrt um 3.55 Uhr in Dürrmenz extra eine Postkutsche, die am Bahnhof den Anschluss an den um 4.15 Uhr Richtung Stuttgart abgehenden Zug herstellte. Eine Arbeiterwochenkarte nach Feuerbach kostete damals 4,30 Mark, die Kutsche Dürrmenz – Mühlacker 20 Pfennig für die einfache Fahrt.

Der Pendlerstrom Richtung Pforzheim war jedoch viel stärker als Richtung Stuttgart, wie 1913 die 15.733 verkauften Arbeiterwochenkarten der badischen Bahn in Mühlacker belegen (demgegenüber wurden nur 264 Arbeiterwochenkarten der württembergischen Bahn gelöst).

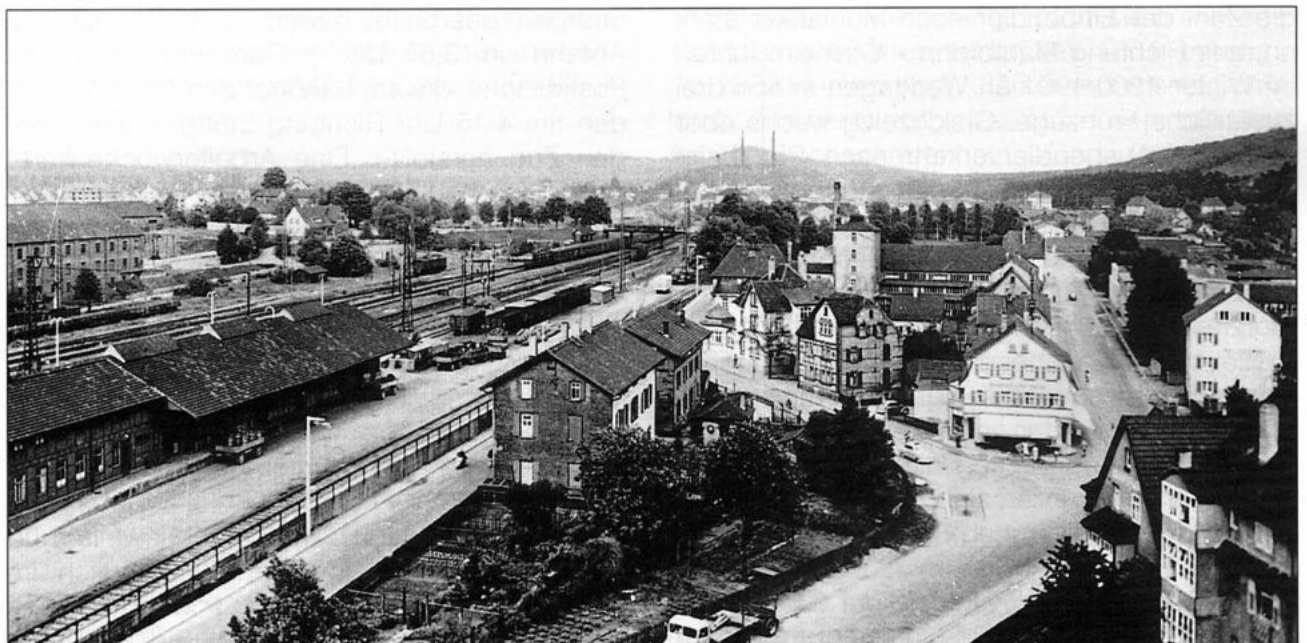
Heute ist Mühlacker mit derzeit jeweils rund 5.000 Ein- und Auspendlern werktätlich im Berufs- und Schülerverkehr sowohl für das Umland ein attraktiver Schul- und Industrie-





*Pendlerströme vor dem Bahnhof Mühllacker Anfang der 1960er Jahre (Mühllacker Tagblatt)*

*Güterschuppen am Bahnhof Mühllacker vor 1959 (Stadtarchiv Mühllacker)*

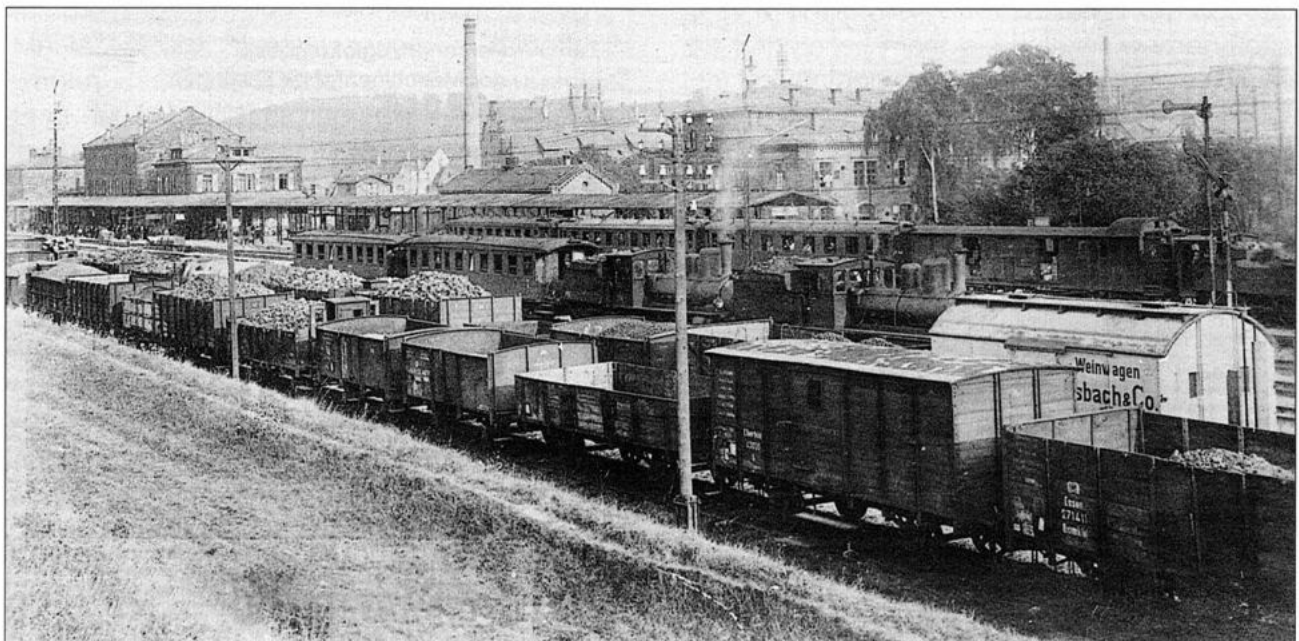


standort als auch ein bevorzugter Wohnort für Pendler in den Großraum Stuttgart. Viele nutzen dabei die schnellen und bequemen Zug- und Stadtbahnverbindungen vom Bahnhof Mühlacker aus.

### **Die Industrialisierung an Hand des Güterversandes per Eisenbahn**

Für die ersten Jahre des Eisenbahnbetriebes liegen leider keine Unterlagen über den Güterverkehr vor. Seit 1863 (Eröffnung der badischen Bahn) sind Daten für den Güterversand im badischen Bahnhof erhältlich, ab 1879 auch für den württembergischen Teil. Im ersten vollen Betriebsjahr des badischen Bahnhofes wurden 1864 von Mühlacker aus 14 Equipagen (d. h. Kutschen) versandt, außerdem rund 40.000 Stück Vieh, davon 33.000 Schafe, 5.700 Stück „Groß-Rindvieh“, 100 Schweine und 270 Pferde. An Gütern wurden rund 8.500 Tonnen versandt, davon 1,5 Tonnen nach Frankreich. Noch bis 1880 stieg der Viehversand am badischen Bahnhof auf 153.000 an, davon knapp 127.000 Schafe, 14.000 Rinder und 10.000 Schweine. Aber 1883 wurden nur noch rund 2.000 Stück Vieh auf dem badischen Bahnhof und 1.000 Stück Vieh vom württembergischen Bahnhof aus versandt. Betrachtet man das Jahr 1893, so lag der Viehversand der badischen Bahn bei rund 2.200 Stück, derjenige der württembergischen Bahn bei 4.900. Bis zum Jahr 1903 reduzierte sich der Versand von Rindvieh auf unter 1.000 bei der württembergischen Bahn, der Schweineversand ging auf nur noch 330 Stück zurück.

*Güterzüge am Bahnhof Mühlacker um 1906. Der badische Bahnhof ist noch überdacht (J. Morlok)*



Obwohl Mühlacker in den Anfangsjahren der Eisenbahn noch agrarisch geprägt war, wurde fast kein Getreide von hier aus per Bahn transportiert. Das lag an den vorhandenen Mühlen, (deshalb ja auch der Ortsname Mühlacker), die das Getreide zu Mehl etc. verarbeiteten und dann für den Versand die Bahn nutzten. Neben den Mühlen gab es noch zwei Brauereien und eine Tabakfabrik. Diese Produktionszweige lassen sich anhand der Statistik der Bahnen gut ablesen: 1883 verließen den badischen Bahnhof 5.300 Tonnen Güter, davon 3.645 Tonnen Mühlenprodukte, aber nur 11,5 Tonnen Weizen und 95 Tonnen Hafer. Außerdem wurden 57,5 Tonnen Bier und vier Tonnen Tabak versandt. Der Tabakversand schwankte stark je nach Ernte. Im Jahr 1880 betrug er noch 37 Tonnen.

Die Entwicklung der Ziegelindustrie in Mühlacker seit 1890 drückt sich im stark steigenden Transport von gebrannten Steinen auf der badischen Bahn aus:

1890	323,5 Tonnen
1893	2.807 Tonnen
1900	12.447 Tonnen
1913	32.403 Tonnen.

Der gesamte Güterversand für beide Bahnhöfe stieg von 1900 (25.000 Tonnen) bis 1913 auf rund 70.000 Tonnen an. Darin enthalten waren neben den Ziegelsteinen auch über 1.200 Tonnen Soda, rund 1.000 Tonnen Maschinen und Kessel sowie mehrere 1.000 Tonnen Mehl, Mühlenprodukte, Kleie und Holzzeugmasse. Weniger schwer, aber dennoch nicht unbedeutend, war der Versand von Tabak. Diese Produkte lassen sich leicht den verschiedenen Industriebetrieben, die sich meist rund um den Bahnhof angesiedelt hatten, zuordnen:





- Gebrüder Bauer, Mühle
- Karl Händle & Söhne, Maschinenfabrik
- Deutsche Holzmehlwerke Mühlacker
- Rapp & Sohn, Tabakfabrik
- Gebrüder Roesler, Seifenfabrik
- Friedrich Schuler, Kreissägenfabrik
- Tonwerk Mühlacker
- Gebrüder Vetter, Ziegelwerke.

Noch 1991 gab es vier Privatgleisanschlüsse: Händle, WLZ, Steuler und Ziegelwerke. Doch heute wird per Bahn nur noch die Firma Steuler beliefert. Alle anderen Industrieunternehmen nutzen den LKW.

### Fahrpläne und Wirtschaftsförderung

Die amtlichen Taschenfahrpläne waren in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts beliebte Werbemittel für Städte, Gemeinden, Hotels und Gastwirtschaften. Auch Dürrmenz-Mühlacker warb mit den Reizen der Doppelgemeinde („Endpunkt von Wanderungen, günstige Zugverbindungen“). Nach Etablierung des Umlandbaues war man stolz auf das Geschaffene und stellte dies auch deutlich heraus. Übrigens waren die abendlichen Zugabfahrten am Bahnhof Mühlacker auf das Veranstaltungsende im Umlandbau abgestellt (bzw. umgekehrt), gegen 21 Uhr führen in alle Richtungen Personenzüge ab – dauerte eine Veranstaltung mal etwas länger, wurde der Bahnhofsvorsteher informiert und die Züge warteten auf die Umlandbau-besucher.

### Die Lokomotiven mit Namen „Mühlacker“

Während heute Lokomotiven und Triebwagen nur noch Nummern tragen, wurden Lokomotiven in den Anfangsjahren der Eisenbahn mit

ndräu  
rz. Bett.  
ostgebr.  
chtauss.  
el. Mod.  
, u. viel.  
X. Mühl.

**G**  
**en**  
367.  
-n.

**Dürrmenz-Mühlacker**  
Anmut. Lage, waldr. Umgeb., Ruine Löffelstolz, Burgwald u. Burganlagen. Aussichtswarte. Endziel f. Ausflüge. Gute Gasthöfe. Knotenpunkt d. Hauptb., günst. Zugverbind.

**EHINGEN A. D.**  
Oberamtsstadt a. Fuße d. Alb; gegen Süden das Donautal. 4984 Einwohner. Bahnstation. Sitz amtl. Bezirksbehörden, Versorgungsamt. Bezirkskrankenh., Zementfabrik, Baumwollspinnerei, Großbrauerei. Hervorr. Gebäude: Amtsgericht, Oberamt. Gymnasium. Kirchen.

**Frei**  
(gegenmütlich ausgest. Lage, u. anlage Einna' Licht Zimr pre' bu

**U**  
**iden**  
**RZ**  
**nerapie**

**RT**

**Mühlacker & Co.**  
**Dresden-Al. / Seestraße 9**  
**Weinhandlung und Weinstuben**  
**Parterre und 1. Etage**

**Dürrmenz-Mühlacker**  
Aufblühender Doppelort an d. württemberg.-badischen Grenze, landschaftlich reizvolle Lage. Reste uralter Besiedelung. Industriepark u. kultureller Herzpunkt. Uhlandsbau (Konzerte und Theater), Ruine Löffelstolz auf kühner Felsengalerie (Burganlagen, Burgwirtschaft), Wirtschaftsstäbe („Kanne“ Dürrmenz, „Jakobshöhe“ Mühlacker). Knotenpunkt der Hauptbahn, Ziel f. Wanderungen.

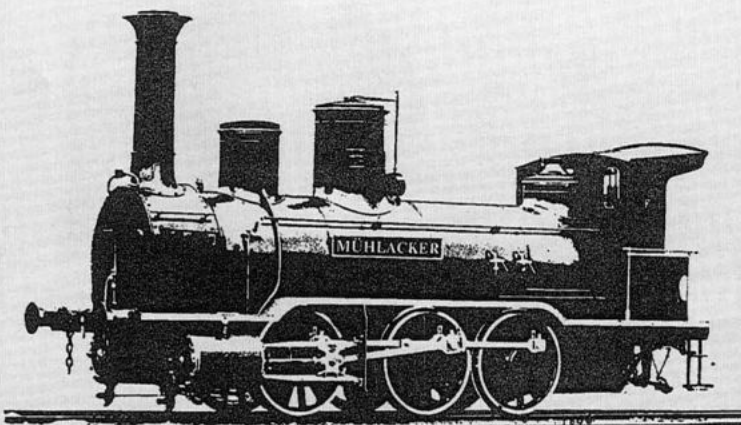
Eines d. schönsten und anmutigsten Täler Deutschlands ist das **Altmühlthal**. Hauptort ist d. reiz. geleg. kunsthistor. u. landsch. höchstinteressante Stadt **Eichstätt**. (Bayr. Staatsbahnlinie München-Ingolstadt-Nürnberg). Sportfr. auch Fischereigeleg., i. Winter reiselb. Hotels **Adler, Bär u. Tr.**

am H  
Elegant  
ruhigste  
Wasser.  
Pot

**Frei**  
**Christ**  
Buchgas:  
Beim Rat  
14 und 1  
Buchgas  
bis M. 3  
bisch-

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

Namen versehen. Neben Tier- und Flussnamen waren auch Städte Namenspatrone. Für die Westbahn wurden in den Jahren 1851 bis 1853 neue Lokomotiven beschafft, die unter anderem die Namen SACHSENHEIM, VAIHINGEN, MAULBRONN, BRETTEN, BRUCHSAL und PFORZHEIM erhielten. Somit gab es für fast alle Bahnstationen in Württemberg entlang der Westbahn



Lok Mühlacker

**Personenzuglokomotive  
der Maschinenfabrik Esslingen  
Serie 1864**

Betriebs-Nr.	133
Name	Mühlacker
Bauart	c-n2
(drei Treibachsen, zwei Niederdruck-Zylinder)	
Baujahr	1864
Erbauer	Maschinenfabrik Esslingen
Hauptabmessungen:	
Zylinder-Durchmesser	480 mm
Kolbenhub	612 mm
Treibrad-Durchmesser	1230 mm
Kesseldruck	9 kg/cm <sup>2</sup>
Rostfläche	1,46 m <sup>2</sup>
Verdampfungsheizfläche	136,84 m <sup>2</sup>
Dienstgewicht	33,5 to
Reibungsgewicht	33,5 to

Die Lok wurde 1894 umgebaut.



auch eine Lokomotive gleichen Namens – mit Ausnahme von Mühlacker (und Illingen).

Ändern sollte sich dies erst 1863 mit dem Anschluss nach Pforzheim. 1862 wurde bei der Maschinenfabrik Karlsruhe für die großherzoglich-badische Staatseisenbahn eine Dampflok der Baureihe XI erbaut, die den Namen MÜHLACKER und die Betriebsnummer 119 erhielt. Es war eine 1 B -n2 Lokomotive mit einer Laufachse und zwei gekuppelten Achsen mit 1,53 Meter Treibraddurchmesser und 30,5 Tonnen Gewicht. Eingesetzt wurde diese Lokomotive zwischen Mühlacker und Karlsruhe vor Personenzügen. Mit nur zwei angetriebenen Achsen waren Ende des 19. Jahrhunderts diese Lokomotiven zu schwach für die immer längeren und schwereren Personenzüge, so dass die badische MÜHLACKER 1899 ausgemustert wurde.

1864 erhielt dann auch eine württembergische Lokomotive den Namen MÜHLACKER, eine Güterzugdampflokomotive der Baureihe F mit drei gekuppelten Achsen. Der Treibraddurchmesser betrug 1,23 Meter. Erbaut wurde die Lok (Betriebsnummer 133) von der Maschinenfabrik Esslingen und 1894 in die Klasse F 2 umgebaut. Sie war 1912 im Raum Heilbronn und vor ihrer Ausmusterung in den Jahren zwischen 1914 und 1925 auch noch in Tübingen eingesetzt.

Aller guten Dinge sind drei – und so gab es auch bei den Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen ab 1873 eine Lok MÜHLACKER, die zwischen 1913 und 1921 ausgemustert wurde.

### **Triebwageneinsatz**

Schon vor 100 Jahren war der Dampflokbetrieb für schwach besetzte Züge unwirtschaftlich. Die Bahngesellschaften beschäftigten sich deshalb mit dem Einsatz von Triebwagen. Zwischen Mühlacker und Bietigheim wurden Dampftriebwagen der Bauart Kittel ab 1906 eingesetzt. Statt durch Lokführer und Heizer konnte dieser Triebwagen von nur einer Person gefahren werden und bot Platz für 24 Fahrgäste in der 4. Klasse. Der Triebwagen leistete 80 PS und konnte bis zu drei Personenwagen mitführen. Nach einem kurzen Gastspiel eines Dieseltriebwagens der Baureihe VT 75.9 auf der Strecke nach Maulbronn im Jahre 1950 wurden vor rund 50 Jahren erstmals Schienenbusse (VT 95) zwischen Maulbronn und Mühlacker eingesetzt, die auch nach Pforzheim fuhren. Neben den Nahverkehrszügen mit der E 44 prägten sie das Bild des Nahverkehrs rund um Mühlacker. Elektrische Triebwagen des Stuttgarter Vorortverkehrs erreichten im Berufsverkehr auch Mühlacker (ET 65, Baujahr 1933, Ausmusterung 1978). Dane-

ben kamen die Triebwagen der Baureihe 425 (Baujahr 1935, Modernisierung 1962) rund um Mühlacker zum Einsatz, die bis 1986 ausgemustert wurden.

Seit 1999 ist der Nahverkehr ganz in der Hand der gelb-roten Karlsruher Zwei-System-Stadtbahnwagen, die die Stadtbahnlinien S 5 Bietigheim – Mühlacker – Karlsruhe – Wörth sowie S 9 Mühlacker – Bretten – Bruchsal bedienen und dabei auch als Straßenbahn durch die Fußgängerzone von Karlsruhe fahren. Im Regionalverkehr von Mühlacker nach Heidelberg, Karlsruhe und Stuttgart sind inzwischen neue Elektrotriebwagen mit der alten Baureihenbezeichnung 425 im Einsatz.

### **Der Postkutschen- und Busverkehr**

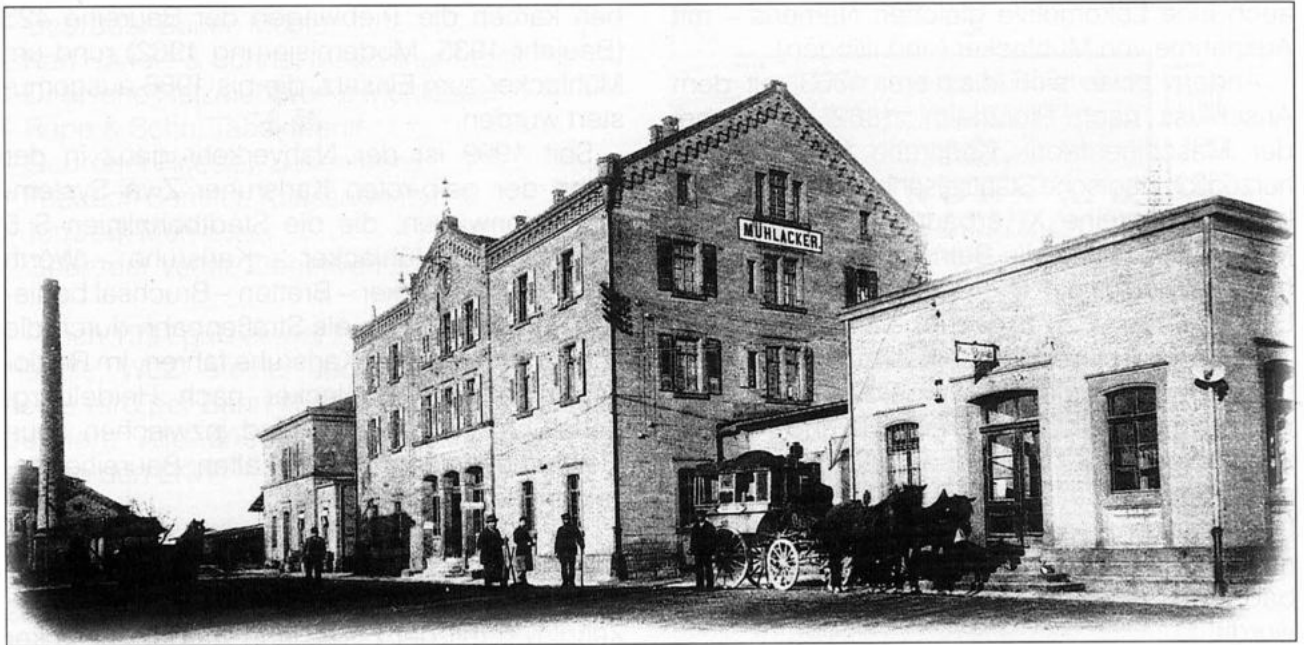
Zeitgleich mit der Eisenbahn wurde Mühlacker Postkutschenstation der Omnibuslinie Mühlacker – Pforzheim, die wenig später bis Wildbad verlängert wurde. Mit der Eröffnung der Bahnstrecke nach Pforzheim wurde diese Linie zwar wegen der kürzeren Fahrzeit der Eisenbahn eingestellt. Doch schon wenige Jahre später ist ein Postkurs Mühlacker – Lienzingen – Sternenfels – Güglingen in den Kursbüchern verzeichnet. 1868 benötigte der Pferde-Omnibus vier Stunden (Gegenrichtung 25 Minuten mehr) für diese Strecke. Eine Frühverbindung von Sulzfeld über Sternenfels nach Mühlacker (Sulzfeld ab 3.15 Uhr morgens, Mühlacker an 6.00 Uhr) und abends zurück gab es auch schon. In Mühlacker bestand Zuganschluss nach Pforzheim/Karlsruhe und Bruchsal.

Vor 120 Jahren verzeichnet das Kursbuch eine weitere Linie nach Wurmberg und der Omnibus fuhr zweimal täglich bis Sternenfels (einmal weiter bis Oberderdingen). Schon 1912 löste – als 6. Linie in Württemberg – der Kraftpostomnibus die Pferdekutsche ab, wodurch die Fahrzeiten mehr als halbiert werden konnten. Seit Anfang der 1930er Jahre gab es die bis heute existierenden Buslinien Mühlacker – Oberderdingen, Maulbronn – Gündelbach, Mühlacker – Lienzingen – Maulbronn, Mühlacker – Wiernsheim (-Wurmberg).

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Postbusnetz durch Linien nach Wurmberg, Oberderdingen, Knittlingen und Gündelbach – Vaihingen weiter ausgebaut. Und auch die Bundesbahn ersetzte schwach genutzte Züge nach Maulbronn bzw. Ölbronn über Ötisheim, nach Pforzheim und Bietigheim durch Bahnbusse.

In Mühlacker selbst wurde der Stadtbusverkehr am 3. Januar 1951 durch ein privates Omnibusunternehmen mit zunächst 14 Fahrten nach Lomersheim aufgenommen, wobei die Stadt Mühlacker und die Gemeinde Lomers-





Der Bahnhof mit Bahnhofsgaststätte und Postkutsche vor 1900 (Stadtarchiv Mühlacker)

heim diese Fahrten im ersten Jahr mit einer Bürgerschaft unterstützten. Inzwischen fahren die Busse im Stundentakt nach Großglattbach und halbstündlich nach Lomersheim. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 soll der Stadt- und Regionalbusverkehr im Raum Mühlacker, der seinen Knotenpunkt im neuen Busbahnhof hat, weiter verbessert werden. Abgestimmt auf die Zugfahrten sind die Buslinien wichtige Zu- und Abbringer zur Bahn für den Berufs- und Schülerverkehr.

### Integraler Taktfahrplan

Die Züge und Busse fahren heute nach aufeinander abgestimmten Taktfahrplänen, das heißt regelmäßig im 30-, 60- oder 120-Minuten-Takt fahren Züge der gleichen Kategorie (von der Stadtbahn bis zum Intercity) zur gleichen Minute ab. Früher dagegen verkehrten die Züge viel unregelmäßiger mit mehrstündigen Bedienungslücken. Nur morgens, mittags und abends gab es für den Berufsverkehr mehrere Züge, sodann einige Fernzüge. Aber schon 1915 wurde der Entwurf eines Taktfahrplanes für die württembergische Hauptbahn zwischen Bretten und Stuttgart vorgestellt, da diese Linie 1914 fast die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht hatte. Die Umsetzung sollte jedoch erst Jahrzehnte später erfolgen, angefangen 1979 mit dem IC-System im Stundentakt und dann

1999 mit dem Integralen Taktfahrplan im Nah- und Fernverkehr.

Der sogenannte „Integrale Taktfahrplan“ soll die gesamte Transportkette vom Bus über Stadtbahn, S-Bahn, Regionalbahn bis zum Fernverkehr optimieren. Dabei kommt den Knotenbahnhöfen wie Karlsruhe und Ulm eine wichtige Funktion zu, denn dort werden innerhalb weniger Minuten günstige Umsteigemöglichkeiten zwischen Bussen und Bahnen hergestellt. Bei einem Knotenbahnhof treffen die Züge (und Busse) aus den verschiedenen Richtungen zur gleichen Zeit ein, die Fahrgäste können umsteigen und kurze Zeit später fahren die Züge und Busse weiter. Mühlacker ist ein solcher Knotenbahnhof des ITF; immer zur vollen und zur halben Stunde treffen die Stadtbahnen bzw. RE-Züge ein und haben Anschluss an Stadt- und Regionalbusse.

Der Integrale Taktfahrplan bietet an allen Tagen mindestens zwischen 8.00 Uhr und 21.00 Uhr sich stündlich oder zweistündlich wiederholende Abfahrtszeiten, so dass der Fahrgast nur einmal die Systematik lernen muss und damit den Fahrplan des gesamten Tages kennt. Vor 8.00 Uhr und nach 21.00 Uhr gibt es Abweichungen aufgrund des Berufsverkehrs sowie am Abend wegen geringerer Fahrgastzahlen. Ein ITF ist symmetrisch: Kennt man die Fahrzeit zum Ziel, ist auch die Rückfahrt identisch und kann (bis auf geringe Abweichungen um zwei bis fünf Minuten) durch Spiegelung der Zeiten zur vollen Stunde selbst ermittelt werden. Fährt beispielsweise ein Zug in Richtung A zur Minute 20 ab, kommt der Zug aus Richtung A zur Minute 40 an. Fährt der Zug im Zwei-Stunden-Takt, dann bedeutet dies, dass bei Abfahrt zur ungeraden Stunde Minute 20 der Zug aus der Gegenrichtung zur geraden Stunde Minute 40



ankommt. Nach diesem System verkehren in Mühlacker die Stadtbahnlinien S 9 Mühlacker – Bruchsal, die Stadtbahnlinien S 5 Karlsruhe – Mühlacker – Bietigheim, die Regionalexpresslinien Heidelberg – Mühlacker – Stuttgart und Karlsruhe – Mühlacker – Stuttgart sowie die Interregio-Express-Linie Karlsruhe – Mühlacker – Stuttgart und die Intercitylinie Karlsruhe – Mühlacker – Nürnberg.

## Tarife

Das Klagen über die hohen Bahnfahrpreise ist so alt wie die Eisenbahn selbst. Doch während heute die Preise meist jährlich steigen, blieben früher die Fahrpreise jahrzehntelang konstant (so beispielsweise zwischen 1874 und 1907) und sind teilweise sogar günstiger geworden.

1853 kostete eine Fahrt von Mühlacker nach Stuttgart umgerechnet auf Mark-Währung 1,28 Mark in der 3. Klasse, in der 1. Klasse sogar 3,16 Mark. Heute kostet eine Fahrkarte 2. Klasse (EUR 6,60) rund zehnmal soviel. Der Fahrpreis 3. Klasse entsprach damals fast genau dem Mindesttaglohn eines Eisenbahnarbeiters. Nach der Bahnpreisreform 1907 kostete die billigste Fahrkarte (4. Klasse) nach Stuttgart 1,10 Mark – der Taglohn hatte sich in diesen gut 50 Jahren auf 2,50 bis 3 Mark mehr als verdoppelt. Bahnfahren war zwar immer noch teuer, aber für mehr Menschen erschwinglich geworden. In den nachfolgenden 100 Jahren ist die Kaufkraft stärker gestiegen, als sich die Bahnpreise erhöht haben, so dass im historischen Vergleich eine Bahnfahrt heute viel billiger ist.

Die Benutzung von Schnellzügen war immer teurer als die Fahrt in Personenzügen: Während Personenzüge 1. bis 3. Klasse führten, waren in den Schnellzügen zunächst nur Plätze 1. und 2. Klasse erhältlich. Die 2. Klasse kostete circa 50 Prozent mehr als die 3. Klasse, für die 1. Klasse war sogar der zweieinhalbfache Fahrpreis 3. Klasse zu entrichten. Innerhalb von 150 Jahren sind die Fahrpreise für Schnellzüge auf den circa elffachen Preis gestiegen. Gleichzeitig hat sich die Fahrzeit zum Beispiel auf der Strecke Mühlacker – Stuttgart von 75 auf 22 Minuten vermindert.

Innerhalb des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis (VPE) gelten anstelle der Bahnfahrkarten Verbundfahrtscheine, die auch zum Umsteigen zwischen Bahn, Stadtbus und Regionalbus berechtigen. So kann man von Lienzingen nach Pforzheim-Büchenbronn mit einer Fahrkarte gelangen, die sowohl zur Fahrt mit dem Regionalbus zum Bahnhof Mühlacker, von dort weiter mit der Stadtbahn nach Pforzheim als auch zur Fortsetzung der Fahrt mit dem Bus nach Büchenbronn gültig ist.

## Historische Beschreibungen der Eisenbahn rund um Mühlacker

Aus dem „Führer auf den Württembergischen Eisenbahnen“ von 1876:

„In wenigen Minuten wird nun von Illingen aus der Bahnhof von DÜRMENTZ-MÜHLACKER erreicht. Das grosse, aus den zwei genannten Gemeinden zusammengesetzte 2700 Einwohner zählende Dorf ist durch ergiebigen Tabaksbau bekannt. Die Filialgemeinde Mühlacker liegt auf dem linken, die Hauptgemeinde Dürmentz auf dem rechten Ufer der Enz. Letzteres besitzt zwei Bierbrauereien und Mühlacker eine Tabaksfabrik, sowie eine Kunst- und Schneidemühle. Ueber dem Orte erheben sich auf einem nahe gelegenen sehr steilen Berge die schönen Ruinen der Burg Löffelstelz. In Dürmentz wendet sich die Bahn, welche bisher, wenn auch in einiger Entfernung, dem Enzthal ziemlich gleich lief, in nordöstlicher Richtung dem Kloster Maulbronn und der Landesgränze zu, während das Enzthal der Quelle des Flusses entgegen sich gerade in entgegengesetzter Richtung, Pforzheim zu, südwestlich hinaufzieht.

Die von der Enz sich entfernende Bahn erreicht, nachdem sie das kleine Dorf Schönenberg berührt und einen 1000 Fuß langen Tunnel passirt hat, ein einsames Stationshaus, von welchem eine Straße nach dem eine halbe Stunde entfernten ehemaligen Dorf und Kloster MAULBRONN mit 975 Einwohner abzweigt, und das jetzt Sitz eines Oberamts ist.“

Wenige Jahre später porträtierte Professor Dr. Oscar Fraas, Leiter des Naturalien-Kabinetts in Stuttgart, unsere Gegend wie folgt:

„Auf der ganzen Linie unterscheidet sich nunmehr das Taggebirge des Keupers landschaftlich von der älteren Formation. Statt des Kornfeldes, durch welches nur die baumbesetzten Wege Furchen ziehen, hat in der Niederung Wieswachs und Futterpflanzung die Oberhand gewonnen, während die Höhen fast ausnahmslos mit Eichenwald bekrönt sind. Urwüchsige Wälder gedeihen hier, an welchen sich durch Kultur erzeugte Fichtenbestände abheben. Die erste Station dieser Gruppe ist Mühlacker (240 m), wo zugleich die Bahn von Karlsruhe – Pforzheim her einmündet. Das 10 Minuten von der Station entfernte Dorf Dürmentz-Mühlacker (ein nur durch die Enz getrenntes Dorf), bekommt man nicht in Sicht, doch empfiehlt sich Jedem, der etwas Aufenthalt auf der Station zu nehmen hat, ein Besuch des uralten, auf römischen Fundamenten erbauten Ortes, dessen Bewohner, alte 1699 eingewanderte Waldenser aus dem Thale Queyras in der Dauphiné, im Tabaksbau sich einen Namen geschaffen haben.“



# Zwischen allen Schienen

## Bahnhof- und Eisenbahngeschichte auch einmal hinten herum betrachtet

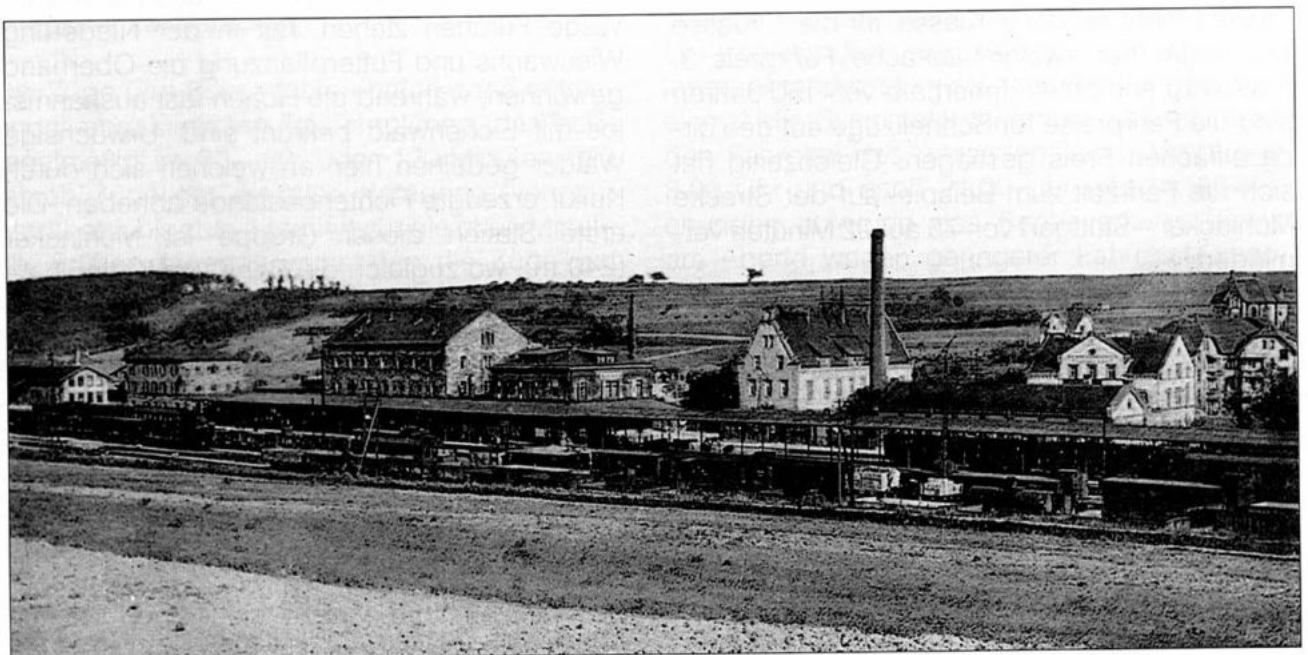
von Oskar Steinacker

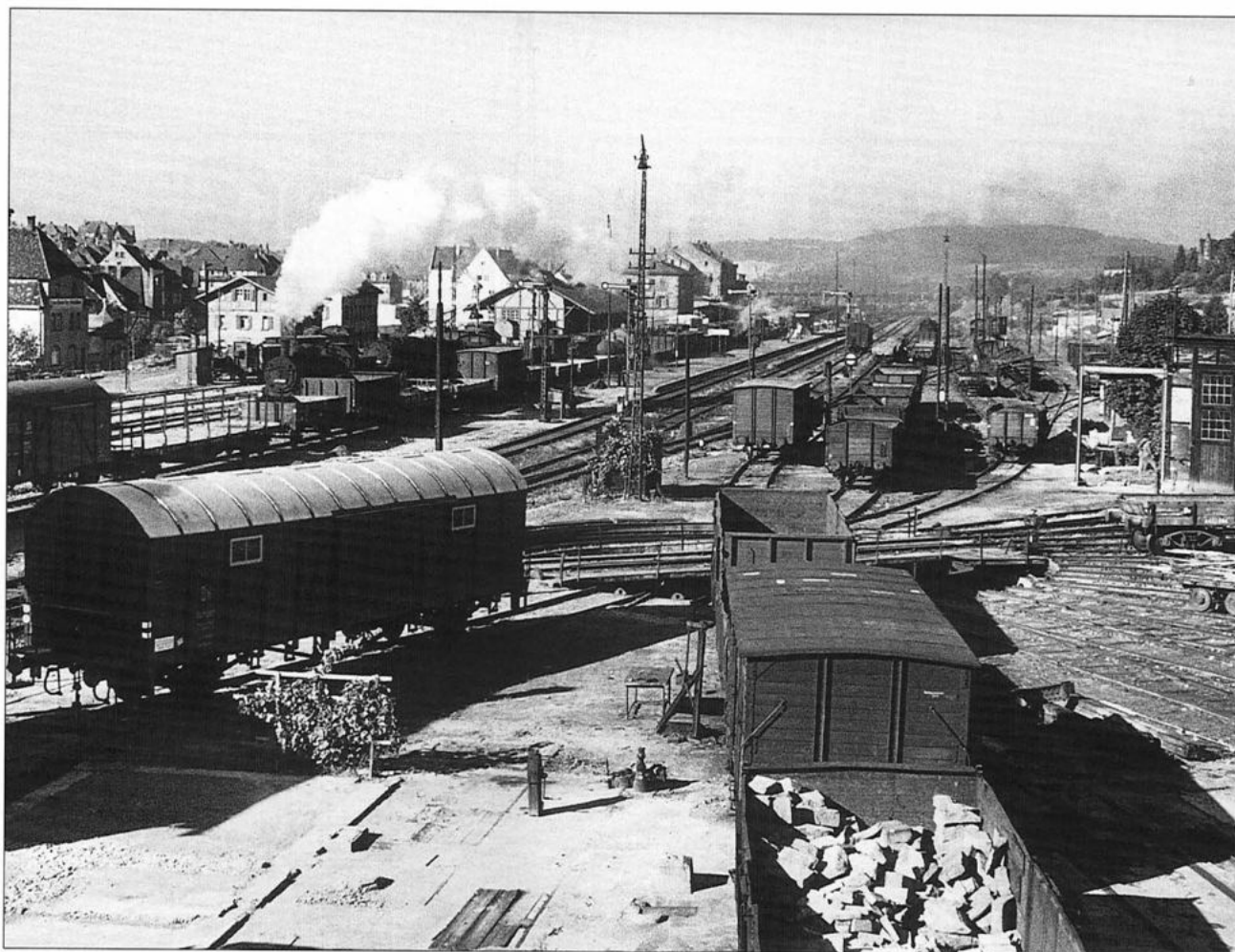
*Man glaubt es kaum: Sie war pünktlich, bot genug Platz und war relativ kostengünstig. Nur gepolstert war sie noch nicht, die Königlich Württembergische Dampfeisenbahn, und gar so schnell auch nicht. Doch für damalige Verhältnisse war ihr Tempo fast schon wieder atemberaubend. Alle diese Eigenschaften sind in die moderne, privatisierte Bahn – Hand in Hand mit kundengerechter Pünktlichkeit – selbstverständlich eingegangen und, wie man hört, sogar bis zur Vollendung perfektioniert worden. Wie es dem Ziel alles wissender und allerweiser Politiker entspricht, die allem, was Eisenbahn heißt, endlich die Krone aufgesetzt haben. So preisgünstig, pünktlich, sicher und kundenfreundlich wie heute ist die Bahn, wie sie versichern, jedenfalls noch nie gelaufen. Was ein dankbares Eisenbahnpublikum also umso weniger daran hindern kann, dessen zu gedenken, was einmal war und durchaus wieder sein könnte.*

### Mit der Eisenbahn zum Stadtrecht

Denn es war ja die Eisenbahn, mit der die Tür ins Industriezeitalter – also auch in jenes der globalisierten Massenproduktion, des Massentransports und der Massenvernichtung – aufgestoßen wurde. Wer es leugnet, tut sich schwer, gute Argumente zu finden. Jedenfalls geschah genau das 1853 im Weiler Mühlacker, einem winzigen Flecken mit einem noch winzigeren Bahnhof. In einer noch total unbekanntem Station demnach, die erst viel später – nämlich 1863 – zum Grenzbahnhof nach Baden mutieren und ab da zum Bahnknoten mit überregionaler Bedeutung heranwachsen sollte. Wo alles, was dampfte, piffte und rollte, halten musste. Sogar ein Luxuszug mit dem Kaiser an Bord. Wie es die gelb- und schwarz-roten Grenzpfähle befahlen. Solcherlei machte Station und Weiler derart berühmt und bekannt, dass der eine später zur Stadt erhoben und diese dann wiederum vom Süddeutschen Rundfunk als „Großsender Mühlacker“ auf der Skala eines jeden anständigen Radios verewigt wurde. Nicht lange; aber einige Monate immerhin. Und darauf sind selbst Dürrmenzer stolz.

Der Bahnhof Mühlacker mit dem neuen Postgebäude 1907 (J. Morlok)





### Länderspezifische Eigenheiten

Jedes Züge bekam hier sein württembergisches Lokomotivle, seine württembergische Zeit und jedes Wägele seine württembergische Betreuung. Viel später sogar seine württembergische Luft (das war damals, als man die Bremser entließ und durch Bremsschläuche ersetzte). Ganz klar nämlich, dass der württembergische und der badische Luftdruck so wenig zusammenpassten wie die Kupplungen der Feuerwehren. Folglich konnte man mit der badischen Luft in Württemberg nicht fahren. Und umgekehrt natürlich auch nicht. Dass die Uhren ebenfalls nicht zusammenpassten, war sozusagen Ehrensache, die durch schwarz-rote und gelb-schwarze Zeiger auf je einer Uhr öffentlich dokumentiert wurde. Was mithin überhaupt noch passte, war lediglich die Spurbreite der Geleise, weshalb man zum Glück nicht auch noch die Fahrgestelle „umstellen“ musste. Falls man hinüber ins Badische oder herüber ins Württembergische wollte. Was leider unvermeidlich war (weil die schwarz-roten und gelb-schwarzen Grenzpfähle ja erst 1921 entfernt wurden).

Das mit der passenden Spurbreite war übrigens nur die Folge eines Handels unter Brüdern. Württemberg verschwenkte seine

*Die württembergische Drehscheibe mit württembergischem Lokschuppen 1949. Der Waggon links diente im Krieg Truppentransporten. (Landesbildstelle Württemberg)*

Trasse nach Süden, und die Badener bequemten sich dafür zur württembergischen Spur. Zu mehr Übereinstimmung reichte es nicht. Denn die „Königlich Württembergische Dampfeisenbahn“ fühlte sich selbstverständlich der „Großherzoglich Badischen“ – schon von der Bedeutung und dem monarchischen Gewicht her – weit überlegen. Folgerichtig gab es hier am Grenzbahnhof nicht nur einen württembergischen, sondern auch einen badischen Bahnhof, ein württembergisches und ein badisches Zollamt, eine württembergische und eine badische Drehscheibe sowie württembergische und badische Lokomotiven, Wagen, Lokschuppen, Remisen, Aufenthaltsräume und Werkstätten. Wie es auch württembergisches und badisches Wasser samt badischer und württembergischer Kohle gab. Ungeachtet solcher Tatsachen fühlten sich einfache Reisende und Bahnpersonal in der Bahnhofsgaststätte dennoch „sauwohl“, obwohl oder weil sie „badisch“ war. Der Preis – und das Drumherum – stimmten halt. Was dem gewöhnlichen Volk leider immer wichtiger als patriotische Hymnen war, die man erst anstimmte, wenn Ersteres stimmte.





*Bahnbetriebswerk badischer Bahnhof vor Umbau der Gleise zu einem Parkplatz im Jahr 1990. Im Hintergrund die Eisenbahnerhäuser an der Bahnhofstraße. (Stadtarchiv Mühlacker)*

## Kolossalbauten

Was die Württemberger erlebten, kannten die Badenser oft nur vom Hörensagen. So etwa die Überquerung des Enztales bei Bietigheim mit einem Viadukt von 287 Meter Länge und 32 Meter hoch über dem Fluss. 1853 fertiggestellt, kann man ihn noch heute bewundern und befahren. Oder das Riesenloch durch den Eichelberg bei Maulbronn. Schließlich war dieser Tunnel ebenfalls 286 Meter lang und über zehn Meter hoch. Das waren – für die damalige Zeit – Kolossalbauten, denen die stählerne Eisenbahnbrücke und der riesige, übertunnelte Erdwall im Erlenbachtal zu Mühlacker in nichts nachstanden. Auch die Linienführung der Westbahn konnte als durchaus „kühn“ gelten. Denn zwischen Bretten und Maulbronn hatte sie immerhin einen Höhenunterschied von rund 100 Meter zu überwinden. Dass hier zentnerweise Kohle und Wasser verdampft werden mussten, war den sparsamen Schwaben sowieso ein

Gräuel. Zumal den Güterzügen in Bruchsal noch eine Schublok angekuppelt werden musste, andernfalls sie spätestens in Ruit stecken geblieben wären. Auf zehn Kilometer „verschürten“ die Heizer beinahe mehr Kohle als auf der Strecke von Heidelberg nach Bruchsal. Und „na’zu’s“ (also abwärts) brauchte die Bahn fast 30 Minuten weniger als „nuffzu’s“ (aufwärts), gerechnet auf die Gesamtstrecke von Stuttgart nach Bruchsal. Erst als man „elektrisch“ fuhr, schrumpfte diese Differenz auf ein armseliges Mugge’seggele zusammen.

## Arbeitsrecht anno dunnemals

Aber nicht nur Heizer mussten damals schaffen wie die Brunnenputzer. Auch die Streckenarbeiter bekamen nichts geschenkt. Zumal die Bahn schon damals eine heute direkt unheimlich anmutende Modernität hinsichtlich des Arbeitsrechts besaß. Da hatte sich „jeder Arbeiter eines gesitteten und verträglichen, insbesondere nüchternen Benehmens und möglicher Sparbarkeit zu befeißigen, die Arbeit mit Ernst und angestregten Kräften zu fördern und die von den Vorgesetzten ihm gegebenen Weisungen willig und pünktlich zu vollziehen.“ Wenn einer zu spät kam, wurde sein Versäumnis nicht nur am Lohn abgezogen. Er wurde dazu auch noch



# Der Bürgerfreund.

Amtsblatt für das Oberamt Maulbronn.

Ausgabe: Dienstag und Freitag. — Preis: Vierteljährl. 27 fr. Vorausbezahlung. — Druckort: Die einfache Zeile nur 1 fr. — Verteilung: Beim nächsten Postamt oder Boten. — Der Bürgerfreund erscheint auch als Volks- u. Anzeige-Blatt für die badischen Bezirke (Lokalblatt für Bretten). Herr Kaufmann Kabe in Bretten besorgt Bestellungen u. Anzeigen. Briefe u. Geld bittet man zu frankiren.

## Verhaltensregeln für die bei dem Bau der Westbahn beschäftigten Arbeiter.

(Schluß.)

### II. Gegenseitige Unterstützungs- oder Krankenkasse.

§ 19. Zu Unterstützung der Arbeiter bei Unglücksfällen oder Krankheiten, die während der Arbeit eintreten, sind Krankenkassenvereine zu bilden, in Abtheilungen, die von den Bauinspektoren unter Beachtung der Wünsche der Beteiligten festzusetzen sind.

§ 20. Jeder Arbeiter, er mag im Taglohn oder Akkord arbeiten, hat an einem solchen Vereine Theil zu nehmen und demgemäß zur Unterstützungskasse einen Kreuzer von jedem Gulden seines Verdienstes mittels Abzugs an diesem einzulegen.

§ 21. In die Unterstützungs- und Krankenkasse fließen alle nach Abschnitt 1 anfallenden Strafen.

§ 22. Ein Arbeiter kann erst dann Unterstützung ansprechen, wenn er 14 Tage auf dem Platze gearbeitet hat.

§ 23. Von den Einnahmen der Kasse wird bezahlt: Der Arzt, der Apotheker und die Verpflegung. Für Krankheiten, welche durch unordentlichen Lebenswandel entstanden sind, oder welche ein Arbeiter muthwilligerweise sich selbst zugezogen hat, wird keine Unterstützung gewährt.

§ 24. Die Beiträge der Arbeiter werden bei der Ausbezahlung des Taglohns oder Verdienstes abgezogen und sind sogleich in das zu führende Tagbuch einzutragen.

§ 25. Die Arbeiter haben bei ihrem Austritt keinen Anspruch an ihre Einlagen, sondern diese verbleiben der Kasse.

§ 26. Der Einzug und die Verwaltung der Beiträge ist von den Bauunternehmern unter Aufsicht des Bauamts zu besorgen. Der Unternehmer kann die Kassen- und Rechnungsführung einem zuverlässigen Manne — für den er übrigens verantwortlich ist, übertragen. Ueber die Verwendung der Beiträge haben der Unternehmer und drei vom Bauamte zu wählende Aufseher oder sonstige tüchtige Arbeiter zu beschließen. Bei Meinungsverschiedenheiten steht dem Bauamte endgültig die Entscheidung zu. Zur Obliegenheit der dem Unternehmer beizugebenden drei Aufseher oder Arbeiter gehört insbesondere der Besuch der Kranken, wobei sie einerseits über deren gute Verpflegung, andererseits aber auch darüber zu wachen haben, daß unberechtigte oder unwürdige Arbeiter von der Unterstützung ausgeschlossen bleiben.

§ 27. Der Anspruch auf Unterstützung aus der Kasse ist durch ein Zeugniß des für den Verein aufgestellten Arztes zu begründen.

Jedem Erkrankten oder Verletzten wird freie ärztliche Hülfe, freie Arznei und ein Verpflegungsgeld verabreicht, das mit Einschluß des Beitrages aus der Eisenbahnkasse nicht mehr als täglich 15 fr. beträgt.

An die Stelle des Verpflegungsgeldes kann, wenn es die Verwaltung der Kasse angemessen findet, Aufnahme in eine Krankenanstalt treten, wo dem Kranken freie ärztliche Hülfe, freie Arznei und freie Verpflegung zu Theil wird.

§ 28. Die Unterstützung wird höchstens auf die Dauer von 90 Tagen gegeben; das Weitere hat Jeder selbst zu bestreiten.

§ 29. Wenn ein Vereinsmitglied weniger als 8 Tage krank ist, so erhält es außer Doktor und Apotheker keine Unterstützung; dauert aber die Krankheit länger als 8 Tage, so wird die Unterstützung vom ersten Tage der Krankheit an berechnet und abgereicht.

§ 30. Wegen der ärztlichen Behandlung und Abreichung der Arzneien wird von Seite der Verwaltung mit einem Arzt und Apotheker eine Uebereinkunft abgeschlossen. Wenn ein Mitglied einen andern Arzt oder Apotheker gebraucht, so hat es diese selbst zu bezahlen und erhält somit aus der Krankenkasse nur den Verpflegungsbeitrag von täglichen 15 fr.

§ 31. Sollten die Krankheitsfälle in der Art sich mehren, daß die ordentlichen Beiträge der Arbeiter von 1 fr. per Gulden nicht mehr reichen, so wird nach Bedarf ein außerordentlicher Beitrag auf die Arbeiter umgelegt, oder das Verpflegungsgeld vermindert, indem von Seite der Eisenbahnverwaltung kein höherer — als der nach § 21 festgesetzte Beitrag geleistet wird.

§ 32. Sollte bei der Vollendung des Baues in der Kasse noch ein Vorrath vorhanden sein, so wird derselbe an verunglückte Arbeiter oder deren Hinterbliebene von dem Bauinspektor im Benehmen mit den Unternehmern und unter Genehmigung der Eisenbahn-Kommission vertheilt.

§ 33. Zu Erfüllung der vorstehenden Verhaltensregeln von § 1 bis 32 hat sich jeder Arbeiter bei dem Eintritt in das Geschäft durch seine Unterschrift verbindlich zu machen, und Arbeiter, welche sich hiezu nicht entschließen, können bei dem Geschäft nicht angenommen werden.

R. Eisenbahnbauamt.



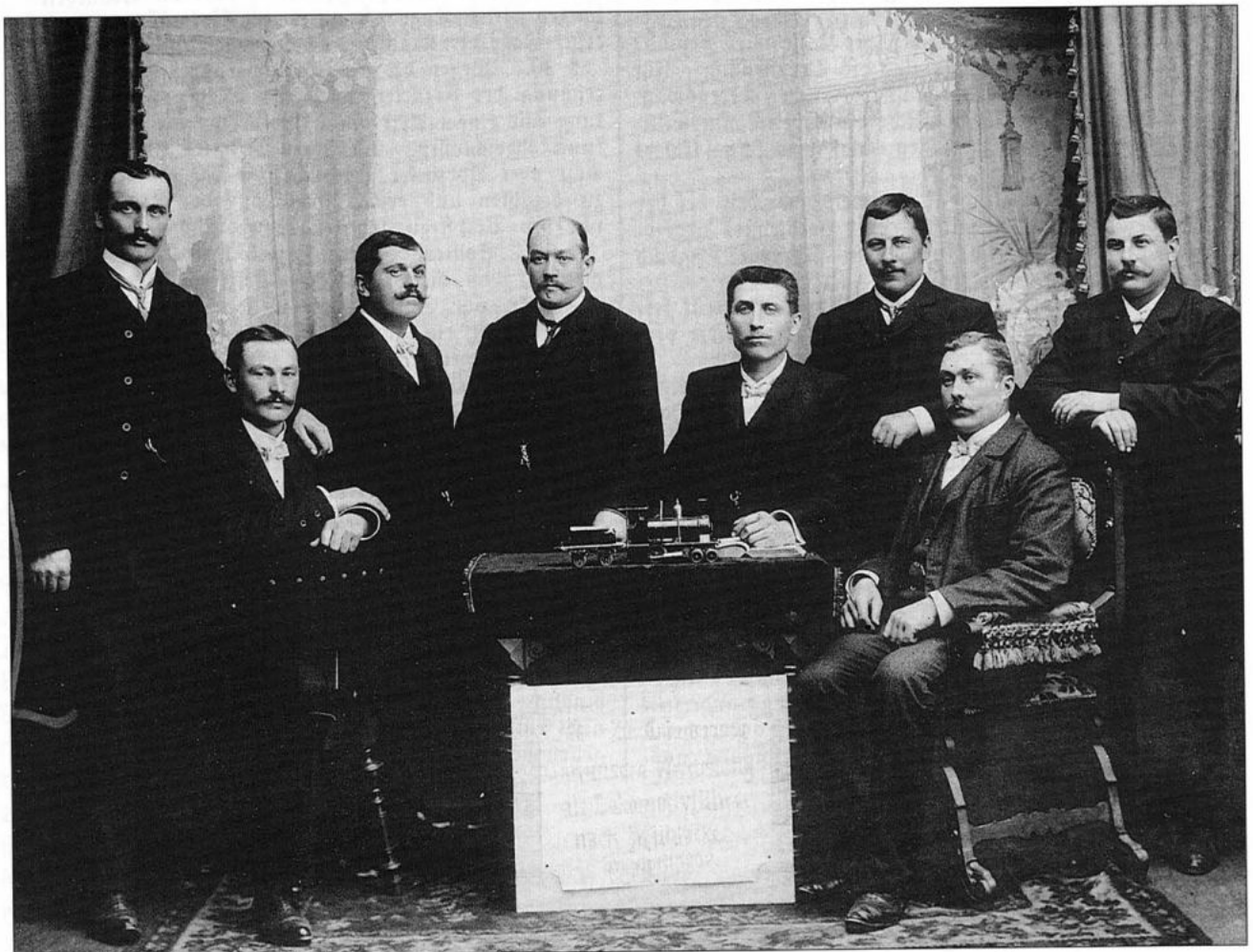


bestraft. Die Arbeitszeit betrug in der Regel mehr als elf Stunden täglich und währte von fünf Uhr früh bis abends 19 Uhr. Lohn bekamen die Arbeiter nur alle zwei Wochen, und über Lohnkosten diskutierte sowieso keiner. Wer sich gegenüber Vorgesetzten „unbotmäßig“ betrug, wurde bestraft oder gleich ganz entlassen. Beschädigte einer Materialien, Geschirr oder Gerätschaften, musste er den Schaden ersetzen. Machte er gar „blau“, waren 30 Gulden Strafe fällig. (Woraus folgt, dass – trotz Deutschem Zollverein – noch nicht einmal „s' Geld“ reichseinheitlich geregelt war.) Leute mit „Hautausschlägen“ oder anderen „ansteckenden Krankheiten“ wurden entlassen; Krankengeld und Krankheitskosten galten als Privatsache. Dagegen musste ein Teil des Verdienstes in Form eines „Nothpfennig“ zwangsgespart und ein weiterer „Theil zu Bezahlung der öffentlichen Schuldsigkeiten, namentlich der alten Ausstände“ verwendet werden. „Hie gut Wirttemberg allewege!“, konnte man da nur noch rufen.

## Unfälle

Natürlich gab es auch damals schon Unfälle. Nicht so viel große; dafür aber umso mehr kleine. So „boxte“ ein Schnellzug aus Frankfurt auf einen anderen aus Stuttgart, als der noch fast ganz im Maulbronner Tunnel steckte. Weil man 1884 eine Weiche falsch gestellt hatte, brannte in Bietigheim ein Postwagen aus. Ein weiteres „Beinahe-Unglück“ führte dazu, dass die eingleisige Strecke von Bietigheim nach Bruchsal zweigleisig ausgebaut wurde. 1890 krachten bei Maulbronn West zwei Güterzüge derart aufeinander, dass nicht nur zwei Tote und drei Schwerverletzte zu beklagen waren, sondern auch noch fünf Wagen und die beiden Loks zerfleddert wurden. Im Bahnhof Mühlacker prallte 1903 ein Güterzug auf drei abgestellte Wagen, in denen sich Gäule befanden, die allerdings mit dem Schrecken davonkamen. Ein Bäuerlein, das „pressant“ war und nicht warten konnte, deshalb die Schranken öffnete, um „g'schwend“ auf die andere Seite zu gelangen, wurde nur durch die Antrittskraft seiner geistesgegenwärtigen Kühe gerettet. Eines der schlimmsten Unglücke geschah 1934 in Pforzheim, als der Personenzug nach Mühlacker von einer Rangierlok gerammt wurde. Dieser Unfall kostete einige Tote und zahlreiche Verletzte, unter

*Die 1902 neu angestellten Lokomotivführer in Mühlacker (A. Maier)*





*Gleisbauarbeiten 1949, im Hintergrund die Firmen Händle und Steuler (Landesbildstelle Württemberg)*

denen sich auch Mühlackerer befanden. Dass ein Lokführer absichtlich auf einen Prellbock bei Erlenbach gelenkt wurde, weil er nicht wusste, wie seine nagelneue Lok zu bremsen war, gehörte indessen zu jenen Kuriositäten, die man sich schmunzelnd weiter erzählte.

### **Eisenbahnnostalgie**

Als man einen anderen Lokführer für seine jahrzehntelangen treuen Dienste ehrte, meinte der: „So schlimm war's auch wieder nicht. Zehn Jahre bin ich im Badischen gefahren und die restlichen dreißig in Mühlacker vor dem Haltesignal zur Einfahrt in den Bahnhof gestanden.“ Auch um den „Entenköpfer“ – jenen Triebwagen, der nach Maulbronn Stadt und zurück fuhr – rankten sich einige Anekdoten. Doch die Behauptung, man habe das Feuer unter seinem Kessel von der Lienzinger Brücke herab ausspucken können, ist ganz bestimmt nicht wahr. Folglich auch nicht die Frotzelei der Dürrmenzer, der „Entenköpfer“ sei nur deshalb nicht pünktlich, weil er immer wieder „neu Dampf machen“ müsse.

Wer unterstellt, die Eisenbahnnostalgie sei eine Gemütskrankheit unserer Tage, übertreibt und möchte vielleicht nur die Dampflokromantik der anderen madig machen. Wobei sie vergessen, dass es halt noch immer welche gibt, die als Kind erlebten, um wie viel größer als sie das Rad einer Schnellzugslok war. Die sich einer zischenden Dampflok zwar neugierig, aber furchtsam und nur auf vorsichtige Distanz

näherten. Die gerade deshalb nichts anderes als Lokomotivführer werden wollten. Leute eben, die sich erinnern, dass vor 50 Jahren noch 280.000 Fahrkarten verkauft, bis zu 150.000 Koffer und Expressgüter in Gepäckwagen sortiert, befördert und zugestellt, sowie täglich bis zu 25 Tonnen Stückgut umgeschlagen wurden. Dass Tag für Tag rund 400 Züge den Bahnhof passierten, 2200 Reisende aus- und einstiegen und wiederum täglich rund 500 Rangierfahrten notwendig waren, um jährlich über 42.000 Wagen zu Zügen zu ordnen und in alle Richtungen zu verschicken. Es gibt sie also noch immer: jene Einheimischen, die nicht vergessen haben, was Albert Leo am 29. September 1968 wie folgt beschrieb:

„Übrigens hatte man auch damals viel Lokalpatriotismus und freute sich über jedes Häusle, das gebaut wurde. Und auf den Bahnhof, auf unseren Eisenbahnknotenpunkt, war man mit Recht besonders stolz. Denn damals gab die Eisenbahn und nicht das Auto den Ton an. Und so ziemlich alle Schnellzüge hielten nicht nur, sondern hatten sogar Aufenthalt in Mühlacker.“ Auch ihm war mithin im Bewusstsein geblieben, dass Verkehrswege – die von Mühlacker inbegriffen – nicht allein und ausschließlich dem Güter- und Warenverkehr dienen. Dass Bahnhöfe und Schienenwege ebenso Kulturträger in dem Sinne sind, als sie Menschen zusammen und miteinander in Verbindung bringen. Und damit auch den Austausch kultureller, geistiger und humaner Güter befördern.



# Danksagungen

## Literatur- und Quellenhinweise

### Danksagungen

Herrn Manfred Metzger, er bereitete akribisch die Unterlagen zum Kapitel „Zaubergäubahn“ auf  
Herrn Siegfried Strobel für die leihweise überlassenen, wertvollen Unterlagen.

### Häufiger zitierte und übergreifende Literatur und Quellen

- Amtsblatt der großherzoglich-badischen Verkehrs-Anstalten (versch. Jahrgänge)
- Amtsblatt der königlich-württembergischen Verkehrs-Anstalten (versch. Jahrgänge)
- Blaise, Clark: Die Zähmung der Weltzeit. Sir Sandford Fleming und die Erfindung der Weltzeit, Frankfurt 2001
- Bundesbahn-Ausbesserungswerk München-Freimann (Hrsg.): 100 Jahre Elektrische Eisenbahn 1879 – 1979, Starnberg 1980
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2000, Hamburg 2000
- Deutsche Bundesbank (Hrsg.): Währung und Wirtschaft in Deutschland 1876 – 1975, Frankfurt 1976
- Deutsche Bundesbahn: Der elektrische Zugbetrieb der Deutschen Bundesbahn, Frankfurt 1954
- Fraas, Oscar: Württembergs Eisenbahnen mit Land und Leuten an der Bahn, Stuttgart 1880
- Franzke, Jürgen (Hrsg.): Orient-Express – König der Züge. Begleitbuch zur gleichnamigen Ausstellung am DB-Museum Nürnberg November 1998 bis April 1999, Frechen [2001]
- Frölich, Hermann: Führer auf den Württembergischen Eisenbahnen, Stuttgart 1876
- Gall, Lothar/Manfred Pohl: Die Eisenbahnen in Deutschland, München 1999
- Geistbeck, Michael: Weltverkehr, Reprint Leipzig 1985
- Gönnenwein, Otto: Ein starres Fahrplanschema für die württembergische Hauptbahn (Bruchsal-) Bretten – Stuttgart, in: Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, 55. Jg., Nr. 41, 29. 5. 1915
- Hippel, Wolfgang v.: Eisenbahn-Fieber. Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter, Ubstadt-Weiher 1990
- Hoff, Wilhelm u. a. (Hrsg.): Das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, 2 Bände, Berlin 1911
- Hopfenzitz, Egon: Von der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn zur Deutschen Bundesbahn und DB AG, 1845 – 1994. Organisation, leitendes Personal und Besonderheiten der Direktion, aller Ämter, Bahnhöfe, technischer und nichttechnischer Dienststellen und sonstiger Einrichtungen, 2. Aufl., Heidenheim 1999
- Jahrbuch des Eisenbahnwesens, Hamburg 1950
- Jahrbuch des Eisenbahnwesens, Folge 42, Darmstadt 1991
- Knöller, Karl: Unser Dürrmenz-Mühlacker, Dürrmenz-Mühlacker 1928
- Kuntzemüller, Albert: Die Badischen Eisenbahnen, 2., umgearb. u. bis auf d. Gegenwart fortgeführte Aufl., Karlsruhe 1973
- Kursbücher bzw. Kursbuch-Reprints diverser Jahrgänge
- Lippik, Marlis (Hrsg.): Bis zum bitteren Ende. Der Zweite Weltkrieg in Mühlacker, Mühlacker [1995]
- Lotz, Walter: Sechs volkstümliche Vorträge über Deutschlands Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen, ihre Entwicklung und Verwaltung sowie ihre Bedeutung für die heutige Volkswirtschaft in Deutschland 1800 – 1900, Leipzig 1910
- Morlok, G[eorg v.]: Die Königlich-Württembergischen Staatseisenbahnen während der Jahre 1835 – 1889. Rückschau auf deren Erbauung, Nachdruck Heidenheim 1986
- Mühl, Albert: Internationale Luxuszüge. Die großen europäischen Expresszüge durch Deutschland, Österreich und die Schweiz, Freiburg 1991
- Mühl, Albert/Kurt Seidel: Die Württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart 1980
- Nachweisung über den Betrieb der Großherzoglich-Badischen Staats-Eisenbahnen 1853 – 1914 (versch. Jahrgänge)
- Oberreutter, Margarete: Die Eisenbahnen in Württemberg, Dissertation Stuttgart 1933
- Rehbein, Elfriede u. a.: Deutsche Eisenbahnen 1835 – 1985, Berlin 1985
- Rimmel's Kurs-Buch der Königlich-Württembergischen Verkehrsanstalten 1862 – 1883
- Sammlung Siegfried Strobel, Maulbronn
- Sammlung Werner Willhaus, Stuttgart
- Scharf, Hans-Wolfgang: Die Eisenbahn in Baden Bd. 1, Freiburg 1995
- Scharf, Hans-Wolfgang/Friedhelm Ernst: Vom Fernschnellzug zum Intercity, Freiburg 1983
- Sölch, Werner: Orient-Express. Glanzzeit und Niedergang eines Luxuszuges, Düsseldorf 1974
- Stadtarchiv Geislingen: Die Geislinger Steige – ein schwäbisches Jahrhundertbauwerk. 150 Jahre Eisenbahngeschichte, Dokumentation der Jubiläumsausstellung, Geislingen 2000
- Stadtarchiv Mühlacker: diverse Akten zur Eisenbahngeschichte
- Supper, Otto: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg. Denkschrift zum 50. Jahrestag der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Württemberg am 22. Oktober 1845, Reprint Stuttgart 1981
- Taschenfahrplan BD Stuttgart (verschiedene Jahrgänge)
- Taschenfahrplan Württemberg, Hohenzollern (verschiedene Jahrgänge)
- Verwaltungsberichte der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten 1879 – 1919 (versch. Jahrgänge)
- Walz, Werner: Die Eisenbahn in Baden-Württemberg. Geschichte der Bahnen in Baden und Württemberg 1840 bis heute, Stuttgart [1980]
- Württembergisches Kursbuch 1884 – 1914
- Zeitungsausschnittsammlung (ZAS) im Stadtarchiv Mühlacker: Der Bürgerfreund, Der Enz-Bote, Mühlacker Tagblatt, Pforzheimer Zeitung, Pforzheimer Kurier, Stuttgarter Zeitung, Vaihinger Kreiszeitung und Württembergisches Abendblatt.

