Geschichte des OEG – Güterbahnhofs

Gneisenaustraße, Heidelberg

und der

OEG – Güterbahnlinie nach Schriesheim

Text-Zusammenstellung und Gestaltung: Hilda Gronbach, 2018
Email: h.gronbach@web.de
Umsetzung: Martina Smit, 2018
Email: martina@smit-webdesign.mobi

Kein Teil dieses Manuskripts darf in irgendeiner Form
(Druck, Fotokopie oder einem anderen Verfahren)
ohne die schriftliche Genehmigung von Hilda Gronbach
reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme
verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Fotoabbildungen erfolgten mit freundlicher Genehmigung der jeweils angegebenen Urheber
und dürfen nicht für andere Zwecke genutzt werden.

Inhaltsverzeichnis

- Vorwort

- Geschichte des OEG – Güterbahnhofs und der OEG – Güterbahnlinie

- Bilder von
  * dem Bahnhof,
  * der Güterbahnlinie mit der Neckarbrücke
  * den sichtbaren Resten der stillgelegten Bahnlinie
  * Nachtrag

- Literaturverzeichnis

- Erinnerungen von Heiner Thönnessen

- Artikel von Herrn Mayer und Herrn Räther über die Güterbahnlinie

Vorwort

Wir, der Verein „Emmaus und Gewerkschaft“ sind seit 2008 Mieter des OEG – Güterbahnhofs.

Wegen dem geplanten Bau der Fahrrad- und Fußgängerbrücke wollten wir mehr über den Bahnhof erfahren.
Mich interessierte vor allem die Geschichte „unseres“ Bahnhofs, seine Bedeutung in der Vergangenheit. Dabei stieß ich auch auf die stillgelegte Güterbahnlinie und auf ihre Spuren in der Landschaft.

Er ist noch einer der wenigen erhaltenen OEG-Bahnhöfe, vielleicht sogar der letzte. Deshalb steht er auch unter Denkmalschutz. Leider wurde durch den Abriss der Verladehalle im Juni diesen Jahres die Einmaligkeit, die Einheit von Bahnhof und Verladehalle zerstört. Auch andere Gebäude wurden früher einfach abgerissen.

Der Bahnhof hatte eine wichtige Bedeutung für einige Unternehmen für den Transport ihrer Produkte, z.B. für die Steinbrüche von Dossenheim oder Schriesheim oder für die Bauern aus den benachbarten Orten.

Mein Kollege Herr Heiner Thönnessen steuerte seine Erinnerungen an den Bahnhof bei.

Viele Bereiche konnte ich nur oberflächlich erarbeiten, es gibt noch viele Themen für eine tiefergehende Behandlung.

Mein Dank geht an Frau Martina Smit für die Bearbeitung der Bilder und allgemeine Unterstützung sowie an Herrn Rainer Biche, Herrn Bernhard König, Herrn Hansjoachim Räther und Herrn Jochen Bode vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Heidelberg (im Text unter „WSA“) für die Genehmigung zur Verwendung ihrer Bilder.

Hilda Gronbach,
Heidelberg, im September 2018

Geschichte des OEG - Bahnhofs in der Gneisenaustraße in Heidelberg und der OEG – Güterbahnlinie von Heidelberg nach Schriesheim

1840	Die Rheintalbahn zwischen Heidelberg und Mannheim wird eröffnet.
1882	Erwerb eines Steinbruchs der Gebrüder Leferenz in Dossenheim und Beginn des Abbaus von Quarzporphyr. Dieses Gestein wurde als Schotter für den Eisenbahnbau verwendet.
1880 er	Es gab Bestrebungen, eine schmalspurige Eisenbahn durch die Städte Heidelberg, Mannheim und Weinheim zu errichten, um die kleinen Orte entlang des Neckars und der Bergstraße zu verbinden. Vor allem die Steinbrüche in Dossenheim und Schriesheim wollten einen einfacheren Transport ihrer Güter, da die Main-Neckar-Bahn doch etwas abseits an der Bergstraße vorbeiführte.
1890	Eröffnung der Güterstrecke entlang der Bergstraße von Heidelberg nach Weinheim mit Dampfstraßenbahnen. Diese Strecke war zu Beginn nicht elektrifiziert: Es fuhren Züge mit zweiachsigen Schmalspurlokomotiven.
1891	Eröffnung einer Nebenbahn auf den Strecken Heidelberg – Edingen und Edingen – Mannheim.
1895	Gründung der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (SEG) in Darmstadt durch den Eisenbahnunternehmer Herrmann Bachstein, einer Bank und einigen Bankdirektoren
1906	**Einweihung einer reinen Güterbahnlinie** vom Güterbahnhof der SEG in Heidelberg am südlichen Ende der Karl-Metz-Straße über den Ochsenkopf, der OEG-Brücke (dreibogig, die sogenannte „schwarze Brücke“) über den Neckar, das Neuenheimer Feld (Klausenpfad), den Handschuhsheimer Güterbahnhof nach Dossenheim und Schriesheim. Dadurch erhielten die Steinbrüche in Dossenheim und Schriesheim einen direkten Anschluß an die Staatsbahn und die Güterzüge mußten nicht mehr durch die Heidelberger Altstadt fahren. Diese Trasse bestand aus einem sogenannten Dreischienengleis, einer Meterspur (1.000 mm Schmalspur) und einer Regelspur (1.435 mm) und war ca. 8,4 km lang. Außer dem Quarzporphyr aus Dossenheim und Schriesheim wurde auf dieser neuen Strecke auch das Obst und Gemüse der Handschuhsheimer Bauern und Gärtner sowie Zuckerrüben der Seckenheimer- und Edinger Bauern zum OEG-Güterbahnhof transportiert und umgeladen. Diese Zuckerrübentransporte nach Heidelberg wurden bis 1982 durchgeführt. Auch das benachbarte Heinsteinwerk wurde vom Bahnhof aus mit Rohstoffrachten beliefert.
1911	Gründung der Oberrheinischen Eisenbahn Gesellschaft (OEG), die die Güterbahn von Heidelberg nach Schriesheim übernimmt.

August 1913	**Inbetriebnahme des neuen Güter- und Umladebahnhofs in der Gneisenaustraße.** Im Gebäude an der Gneisenaustraße befanden sich Büro- und Lagerräume zur Lagerung von Gütern und zu deren Umschlag zwischen Güterwagen der Staatsbahn und den Güterwagen der OEG sowie auf LKW´s. Weiterhin gab es umfangreiche Gleisanlagen für den Normal- und Meterspurverkehr sowie ein Fahrdienstgebäude mit Wasserturm (für die Dampflokomotiven), zwei Rollbockgruben, einen Lokomotiv- und Güterschuppen. (Ein Rollbock ist ein zweiachsiges Schienenfahrzeug, das ein anderssspuriges Eisenbahnfahrzeug auf der Spurweite des Rollbocks befördern kann. Dadurch entfällt im Güterverkehr der Schmalspurbahnen das Umladen der Güter auf Eisenbahnen mit anderer Spurweite.)
1924	Durch die Kanalisierung des Neckars wurde die OEG-Brücke um einen 4. Bogen verlängert. Gleichzeitig wurde die Mannheimer Straße tiefergelegt, so daß der Bahnübergang entfiel.
1945	Da die OEG-Züge durch das Herannahen der Kampfhandlungen vermehrt zum Ziel der Jagdbomber wurden, wurde der OEG-Betrieb vollständig eingestellt und die OEG-Brücke über den Neckar durch deutsche Truppen gesprengt.
1947	Wiederaufnahme des Betriebs der OEG-Güterbahn zwischen Heidelberg und Schriesheim.
Juni 1970	Aufgabe der Güterstrecke von Heidelberg nach Schriesheim aufgrund von mangelnder Rentabilität wegen der Konkurrenz durch den Straßenverkehr. Auch das Universitätsbauamt plante im Neuenheimer Feld ein Universitätsneubaugebiet auf und neben der Güterbahntrasse.
1971	Abriss der OEG-Brücke über den Neckar.
1982	Umzug der OEG in gemietete Räume im Güterbahnhof der Bundesbahn. Damit wurde die Güterabfertigung von der OEG auf die Bundesbahn verlegt und der Güterbahnhof verlor seine Bedeutung. Es wurden nur noch Baustoffe wie Schienen, Schwellen und Fahrleitungsmasten umgeladen.
1982	Im Herbst endeten die Zuckerrübentransporte von Edingen und Seckenheim zum Güterbahnhof und die Umladung auf die Bahn.
1984	Abriss des Fahrdienstgebäudes mit dem Wasserturm und der Halle der Bahnmeisterei.
Mai 1993	Abriss der verschiedenen Gebäude und Gleisanlagen bis auf den Bahnhof mit der Verladehalle nach der Inbetriebnahme der neuen Strecke zum Hauptbahnhof.
bis 1987	Transport von Gütern mit den Rollbock-Güterzügen zwischen Bahnhof und Seckenheim
Juni 2018	Abbau der Verladehalle

OEG – Güterbahnhof

Bild 1: Aufnahme von Bernhard König um 1930

Bild 2: Aufnahme von Bernhard König 15. 11. 1977

Bild 3: Aufnahme von Bernhard König 03. 02. 1978

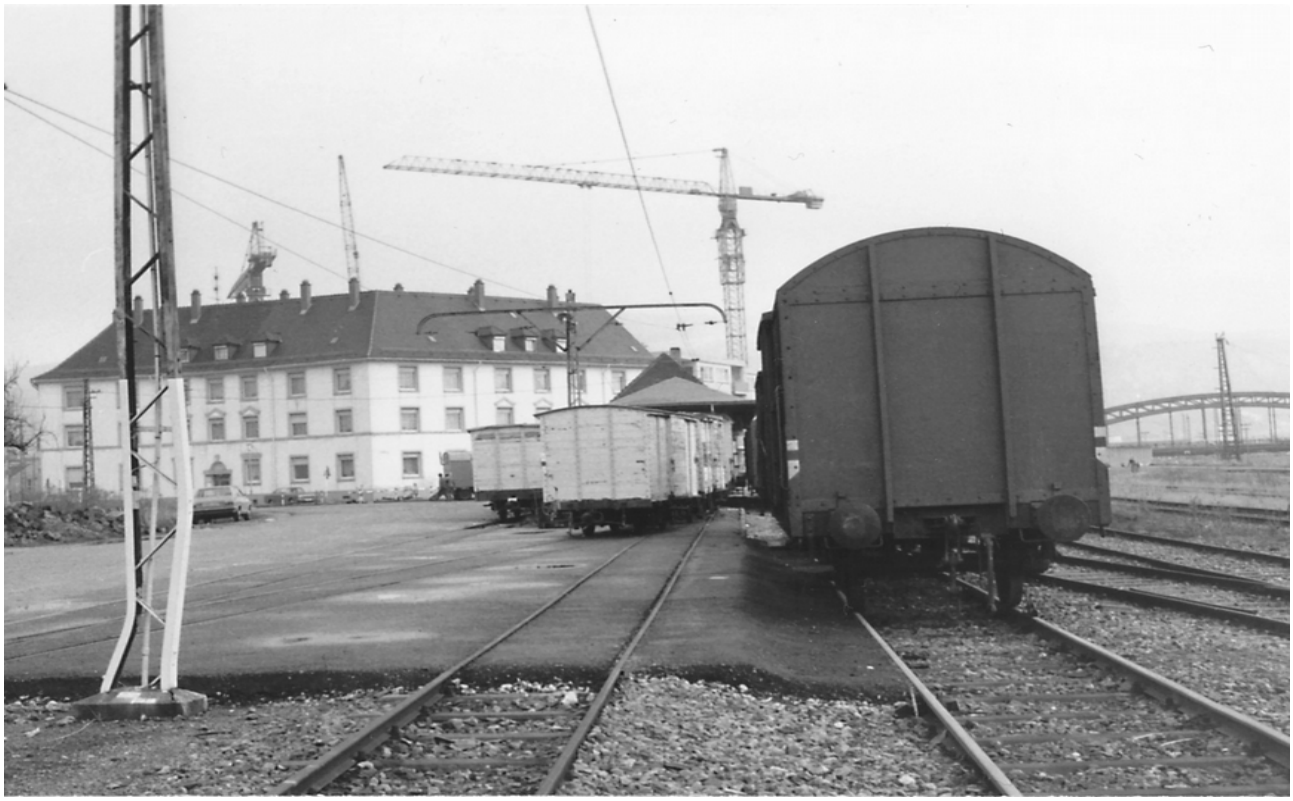

Bild 4: Aufnahme von Bernhard König 03. 02. 1978

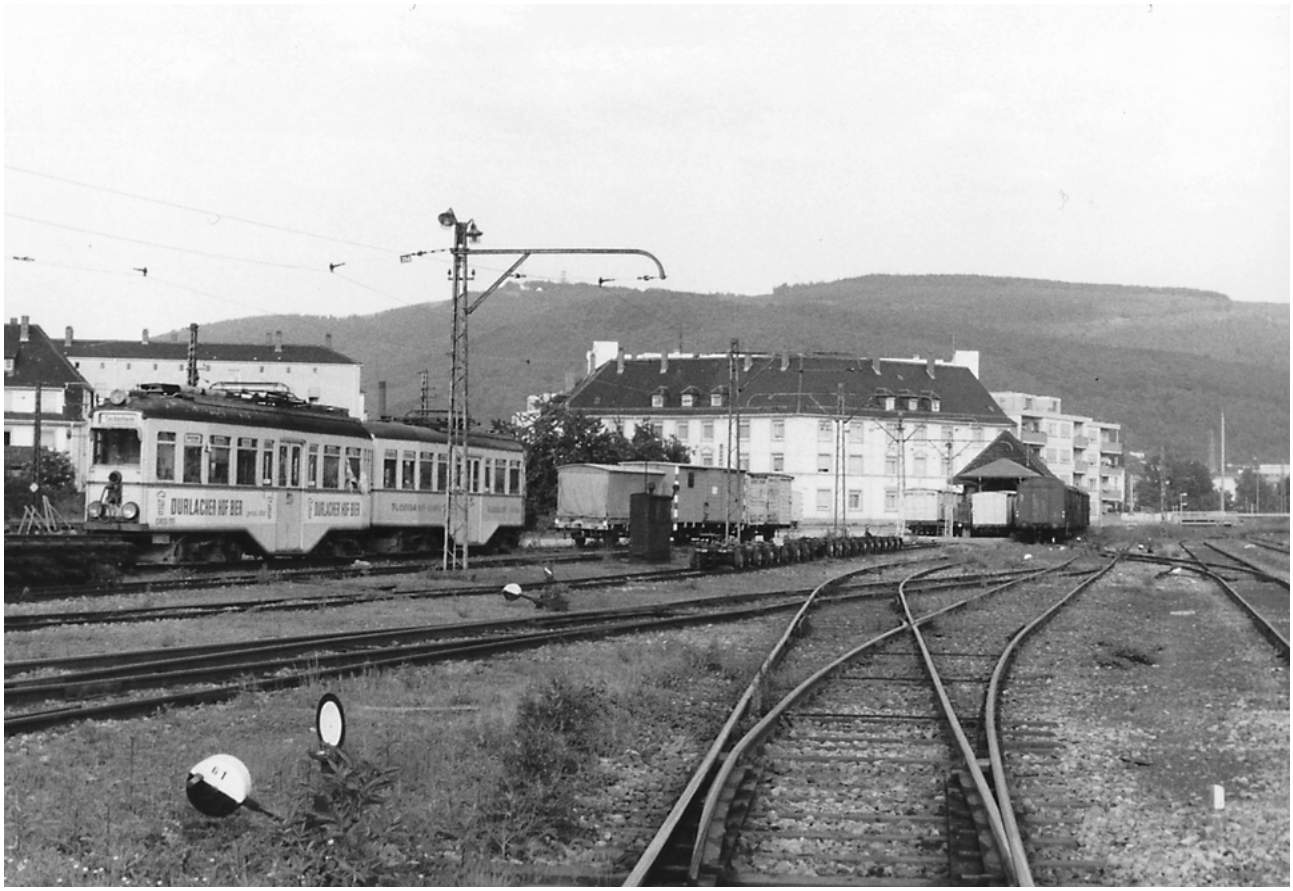

Bild 5: Aufnahme von Bernhard König 29. 05. 1979

Bild 6: Aufnahme von Bernhard König 30. 08. 1979

Bild 7: Aufnahme von Bernhard König 23. 05. 1980

Bild 8: Aufnahme von Bernhard König 23. 05. 1980

Bild 9: Aufnahme von Bernhard König 23. 05. 1980

Bild 10: Aufnahme von Bernhard König 23. 05. 1980

Bild 11: Aufnahme von Bernhard König 23. 05. 1980

Bild 12: Aufnahme von Bernhard König 24. 09. 1982

Bild 13: Aufnahme von Bernhard König 25. 11. 1982

Bild 14: Aufnahme von Bernhard König 25. 11. 1982

Bild 15: Aufnahme von Bernhard König 12. 08. 1983

Bild 16: Aufnahme von Bernhard König 12. 08. 1983

Bild 17: Aufnahme von Bernhard König 30. 12. 1983

Bild 18: Aufnahme von Bernhard König 30. 12. 1983

Bild 19: Aufnahme von Bernhard König 19. 03. 1984

Bild 20: Aufnahme von Bernhard König 19. 03. 1984

Bild 21: Aufnahme von Bernhard König 19. 03. 1984

Bild 22: Aufnahme von Rainer Biche 30. 12. 1984

Bild 23: Aufnahme von Hansjoachim Räther Datum unbekannt

Bild 24: Aufnahme von Rainer Biche 05. 03. 1994

Bild 25: Aufnahme von Rainer Biche 05. 03. 1994

Bild 26: Aufnahme von Hilda Gronbach 14.08.2018

Bild 27: Aufnahme von Rainer Biche 23.09.1972

Hier sind zu sehen:

- rechts unten die beiden Rollbockgruben

- links ist das Fahrdienstgebäude mit dem Stellwerk auf der linken Seite und der Bahnmeisterei rechts. In der Mitte ist der Wasserturm, um die Dampflokomotiven mit Wasser zu versorgen.

- Daneben befindet sich die Lagerhalle der Bahnmeisterei.

Beide Gebäude, das Fahrdienstgebäude und die Lagerhalle, wurden 1984 abgerissen.

Hinten rechts befindet sich die Verladerampe des Bahnhofs. Sie wurde im Juni 2018 abgerissen.

OEG – Güterbahnlinie mit der Neckarbrücke

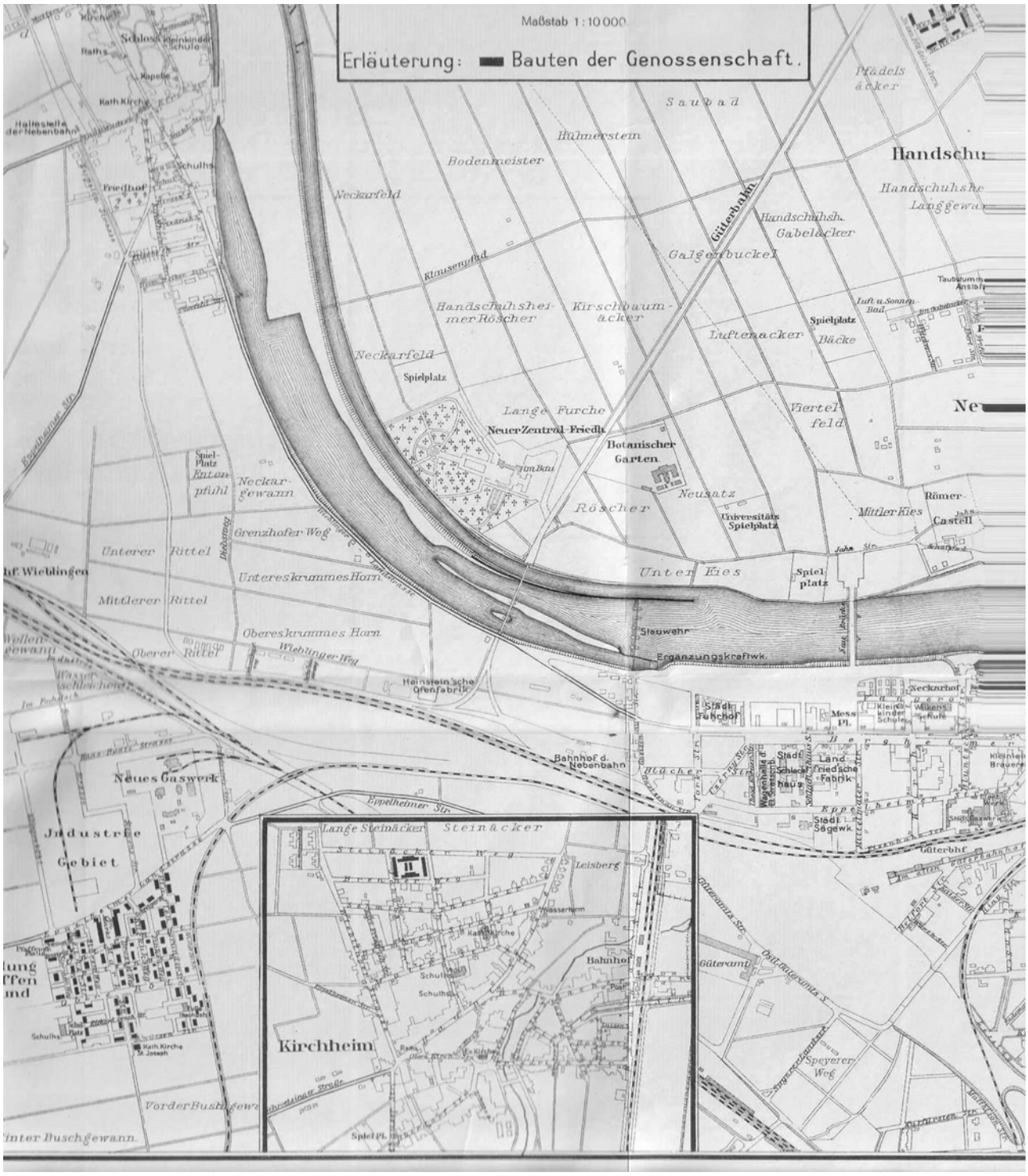

Bild 28: Aufnahme vom Stadtarchiv
Stadtplan von 1928

Bild 29: Aufnahme vom WSA 24. 07. 1924
Übergang der Bahnlinie in der Mannheimer Straße Richtung Süden

Bild 30: Aufnahme vom WSA 24. 07. 1924
Übergang in der Mannheimer Straße

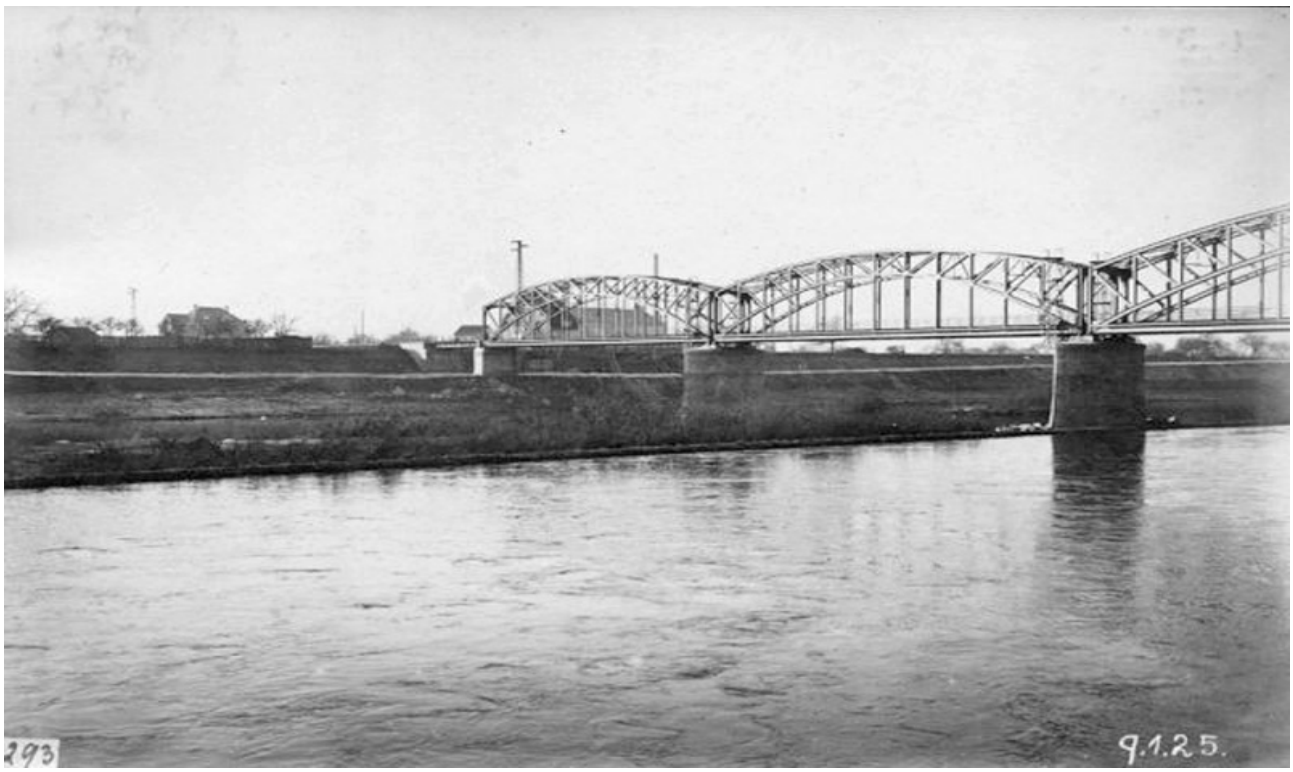

Bild 31: Aufnahme vom WSA 09. 01. 1925

Bild 32: Aufnahme vom WSA 11. 09. 1961

Bild 33: Aufnahme vom WSA Datum unbekannt

Bild 34: Aufnahme vom WSA Datum unbekannt

Bild 35: Aufnahme vom Heimatverein Dossenheim Datum unbekannt
Kreuzung der Güterbahnlinie südlich von Dossenheim mit der OEG-Strecke von Handschuhsheim
(von links kommt die Güterbahnlinie)

Bild 36: Aufnahme vom WSA 15. 04. 1946
zerstörte Neckarbrücke

Bild 37: Aufnahme vom WSA 15. 04. 1946

Sichtbare Reste der stillgelegten Güterbahnlinie

Bild 38: Aufnahme von Hilda Gronbach 29. 08. 2018
Handschuhsheimer Feld

Bild 39: Aufnahme von Hilda Gronbach 29. 08. 2018

Bild 40: Aufnahme von Hilda Gronbach 29. 08.2018
Wieblinger Weg gegenüber der HIS - Schule

Bild 41: Aufnahme von Hilda Gronbach 29. 08. 2018
Wieblinger Weg 24, Seitenstraße

Bild 42: Aufnahme von Hilda Gronbach 29. 08. 2018
Betonbefestigung an der Mannheimer Straße

Nachtrag

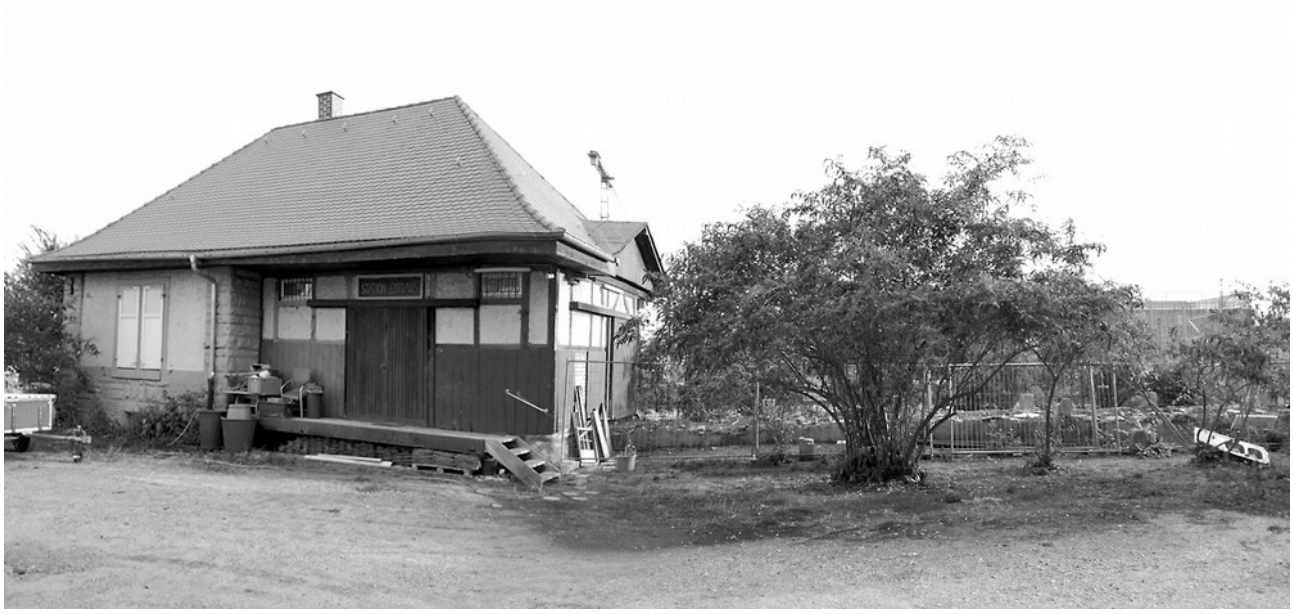

Bild 43: Aufnahme von Hilda Gronbach 04.09.2018

Bild 44: Aufnahme von Martina Smit 07.08.2018

Literaturverzeichnis

- Bernhard König. Die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft AG – 100 Jahre meterspurige Eisenbahn in Heidelberg, in: BDEF-Jahrbuch 1990, S. 137 - 160 (Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.)

- Reinhard Mayer, Hansjoachim Räther. Die Güterbahnlinie zwischen Heidelberg, Handschuhsheim und Dossenheim. Ein Kapitel aus der regionalen Nahverkehrsgeschichte, in: Jahrbuch des Heidelberger Geschichtsvereins

- Wikipedia: Oberrheinische Eisenbahngesellschaft
  Bahnstrecke Weinheim – Heidelberg
  Rollbockgruben
  Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft

Heiner Thönnessen 2018
Erinnerungen an den alten OEG-Güterbahnhof in der Gneisenaustraße.

Ich bin im Jahr 1948 in Heidelberg geboren worden. Durch die noch schlechte Zeit (Wohnungsnot) lebten meine Eltern und ich oft an zwei Wohnorten. Wir hatten in Wieblingen 1 Zimmer und bei meiner Oma, in der Neckarspitze (Grubenhof), konnten wir in einer richtigen Wohnung mit großem Garten leben. Für mich, als Kind, war das schon klasse. Dort lebten auch Onkels und Tanten, zu denen ich einen guten Kontakt hatte.
Dort, in der Wohnung, gab es ein Küchenfenster, aus dem konnte ich dann auf die Gleise der OEG schauen. Diese Gleise führten über die schwarze Brücke ins Neuenheimer Feld und weiter zu den Steinbrüchen bis nach Schriesheim. In den dortigen Bahnhöfen Handschusheim wurden dann die Früchte des Feldes geladen.Dort gab es auch so einen Güterbahnhof, der aber längst abgerissen wurde und auf dem heute Wohnhäuser stehen. Dort gab es die Steinbrüche Leferenz u. Vatter, die eine Seilbahn betrieben, die die Steine dann zur Verladestation an das OEG-Gleis brachten und dort auf Eisenbahn-Waggons verladen wurden. Heute stehen dort Wohnhäuser und von der alten Anlage ist nichts mehr zu sehen. Schade. Und immer, wenn dann die Lok kam, hat sie getutet und ich durfte auf den Hocker steigen und zusehen, wenn der „feurige Elias“ mit seinen angehängten Wagen, voll mit Steinen oder Obst u. Gemüse oder sonstigen Waren vorbei humpelte. Für mich, als Kind, war das schon etwas. Es gab ja sonst nicht viel zu sehen. Außer die, für mich, riesigen Laster der Amis, die da auf der B37, unten am Neckar, nach Heidelberg oder Mannheim fuhren. Bei Spaziergängen mit meinem Vater oder Onkel konnte ich dann oft dem regen Leben auf dem Güterbahnhof zusehen und somit miterleben, wie Waggons zusammengestellt wurden, die dann nach Bruchsal zum Großmarkt gebracht wurden. Oder zur Firma Heinstein, die geladen waren mit Material für die Porzellan Herstellung, dann umgekehrt mit Waschbecken und Kloschüsseln. Oder Drahtrollen für die Fa. Helmreich in Wieblingen. Ohne die OEG hätten sie ja keinen Zugang zu Ihrem Material gehabt. Ihr Schiffsanleger wurde wurde ja durch den Bau des Neckarkanals gekappt. Auch bekam die Fa. Holztreiber in Wieblingen ihr Holz über die OEG geliefert. Die Fa. Weisenfels, die mit Schrott handelte, war über ein eigenes Gleis mit der OEG verbunden. Nicht zuletzt die Bauern in der Region, die ihren Dünger geliefert und im Spätjahr ihre Zuckerrüben auf Eisenbahn-Waggons verluden, die dann auf den OEG-Bahnhof auf das Eisenbahnnetz angeschlossen wurden. Natürlich, es gibt ja den Spruch „alles Ding wärt seine Zeit“. Aber jetzt ist der Bahnhof in seiner Gänze noch da, so wie er geplant und gebaut wurde. Er hat einen eigenen Charme und Geruch. Ich riech' noch heute den Rauch vom „feurigen Elias“. Ich hör' noch das Tuteln der Lok. Ich hab' noch den Geruch vom Weichenfett in der Nase. Ja, es sind kindliche Erinnerungen, die bestimmt ein jeder so hat. Sicher ist auch, alles ändert sich. Die Zeit wird schneller und es kommen neue Betriebsmittel, die vieles einfacher machen. Und genau so ist der alte OEG-Bahnhof. Er ist, meines Wissens nach, der einzige seiner Art, so wie er ist, und jetzt steht er zum Teil einem Projekt im Weg, von dem man nicht weiß, wie es fertig mal aussieht und seine Funktion ist mehr als fragwürdig. Ja, man soll dem Fortschritt nicht im Wege stehen. Aber alles mit Maß und Ziel und nicht alles der Abrissbirne opfern. Wir Heidelberger sind ganz gut im Abreißen. Sicher, wir haben auch viel erhalten und umgenutzt. Schön, aber so ein kleiner Güterbahnhof, den kann man ja mit einem Handstreich wegwischen. Toll!

Die Erlebnisse als Jugendlicher dort

Nachdem meine Oma dann 1954 gestorben war, ist auch der Kontakt zur Neckarspitz eingeschlafen und somit keine neuen Empfindungen und Erlebnisse mehr. Erst wieder im Jahr 1964, als ich meine Lehre bei der Fa Autz u. Herrmann anfing, kam ich mit dem Bahnhof wieder in Berührung. Mein Weg in die Firma führte von Ende Wieblingen durch den Ort „Mitte u. Oberdorf“ durch das noch damalige Feld vorbei am Wieblinger Sportplatz, durch den Ochsenkopf, vorbei am Heinstein Werk,

das damals noch arbeitete. An der Heinstein Villa vorbei, in den schwarzen Weg. Dann am Güterbahnhof vorbei, Richtung Czernybrücke, dann bei Rot über die Ampel bis zur nächsten Ampel, dann zum links Abbiegen eingeordnet in den Czernyring, an den PX entlang bis zur Speyerer Straße und dann in die Karl-Benz-Straße. Das war schon eine Sache damals ohne Gangschaltung. Im Sommer ging's ja. Aber im Winter: es waren noch keine Spuren im Schnee. Die mussten wir uns selbst bahnen und kalt war's auch.
Es herrschte dort immer noch Betrieb und Leben. Es stand auch noch die schwarze Brücke nach Dossenheim. Es wurden auch noch Eisenbahn-Waggons auf Rollböcke aufgesattelt. Nur an der Laderampe standen jetzt als graue LKWs, die mit Stückgut beladen wurden. „Von Haus zu Haus“ hieß damals, glaube ich, die Unternehmung, die die Waren an Haushalte und Geschäfte auslieferten. Was noch so eine Sache war, das waren 2 Erdhaufen, die am heutigen Gebäude waren, die als Stütze für Prellböcke dienten, die von uns und mir als Act-in-Einlagen überfahren wurden. Das war schon 'ne Sache: man musste schon zielen, um unbeschadet vorbei zu kommen. Ich hatte Glück, mein Mitlehrling, Uwe, hatte weniger Glück und er erwischte einen Prellbock. Er flog darüber, aber außer, dass sein Fahrrad hinüber war, ist nicht viel passiert. Auf meinem Gepäckträger sitzend sind wir dann in die Firma gelangt.
Ich hatte das Glück, schon zu der Zeit damals, ein Boot zu besitzen und meine Kumpels und ich sind dann in die „Neckarspitz“ (Grubenhof) gepaddelt, sind unter der Brücke (schwarze Brücke) den Damm hoch, durch den Kanal geschwommen, auf die Brücke, wenn kein Zug kam, auf den Bohlen bis zur Mitte des Kanals gelaufen, über das Geländer geklettert und, nach einigem Zögern, in den Kanal gesprungen. Besonders Mutige sind dann vom oberen Träger aus gesprungen. Es mussten auch die Tore überstiegen werden, und das alles barfuß. Die Brücke war ja abgeschlossen gewesen. Genau wie die rote Brücke. Die Zugfahrer mussten die Tore immer aufschließen und schließen. Man hatte noch Zeit und war nicht auf der Flucht.
Dieser Zustand ging dann bis etwa 1967, als ich dann den Führerschein machte und ich von einem Onkel billig sein altes Auto erwerben konnte. Somit endete für mich auch die Zeit durch den Ochsenkopf und an dem Bahnhof vorbei zu kommen und es geriet fast in Vergessenheit. Natürlich ist die Zeit in Heidelberg nicht stehen geblieben. Es geschahen in dieser Zeit ganz große Veränderungen, die unser Stadtbild neu prägten.
Das sind:

- der Abbruch der Zugbrücke über den Neckar
- der Abbruch der Czernybrücke und Neubau dieser
- der Abbruch der Drei-Bogen-Brücke und Neubau der heutigen Montpellier Brücke
- der Rückbau der Straßenbahnlinie Wieblingen – Neckargemünd
- der Rückbau HD – Schwetzingen
- der Rückbau HD – Wiesloch, um nur einige zu nennen.

1. Die OEG stellte ihren Güterverkehr ein, wodurch die Güterbahnhöfe überflüssig wurden. Der Verladebahnhof in Wieblingen wurde geschlossen und nach und nach abgetragen und durch Neubauten von Wohnhäusern ersetzt.
2. Auch unser Bahnhof wurde entweiht die Infrastruktur, die Rollbockrampe, der Wasserturm, sämtliche andere Gebäude und Schuppen wurden abgerissen. Durch die Verlegung der OEG - Linie auf die heutige Anlage, wurden auch die Gleisanlagen geschleift und rückgebaut.
3. Somit war die ganze Anlage eine Brache und in einem echt trostlosen Zustand. Auch die Schrebergarten Anlage, die dort war, ist bis auf einen Garten aufgegeben worden. Aber die Natur weiß sich zu helfen und mit der Zeit entstand ein schönes Biotop. Es wuchs ein kleines Birkenwäldchen und die Bewohner der Umgebung nutzen es bis heute zur Erholung und der Kommunikation. Auch die Bolzplatz Anlage trug zum Wohlbefinden bei.

Wie wurde der alte Bahnhof wieder für mich ein Ort von Interesse

Durch meine Verrentung 2010 begann auch für mich eine neue Zeit. Mein Gewerkschaftskollege, Thomas Wenzel, fragte mich, ob ich nicht Lust hätte, mich bei dem Verein „Emmaus und Gewerkschaft“ einzubringen und zu helfen, diesen zu organisieren und am Laufen zu halten. Ich war noch rüstig und fit. Es waren zu dem Zeitpunkt etliche Leute da, die auf dem ersten Arbeitsmarkt nicht mehr viel Chancen hatten. Nicht belastbar, Alkohol, wenig Rente und geringe Qualifikation. Ich fand ein richtiges Chaos vor, was dringend einer neuen Ausrichtung bedurfte. So krempelte ich die Ärmel hoch und machte mich an die Arbeit. Mein Glück war, dass ich das Vertrauen von Pfarrer Kremers und Thomas Wenzel genoss und sie mir weitestgehend freie Hand ließen.
Ein richtiges Unglück war, als es in dem Bahnhof brannte. Warum, weiß man bis heute nicht. Aber Dank unserer Berufsfeuerwehr wurde Schlimmeres verhindert, so dass der Schaden nur innen war. Was war zu tun???

1. Den Müll, den der Brand hinterlassen hatte, zu entsorgen. Das war schon eine gewaltige Arbeit, was durch die tatkräftige Mithilfe der Mitglieder geschafft wurde.
2. Die Reinigung des Gebäudes durch eine Fachfirma.
3. Die Verhandlungen mit der Stadt über den neu zu leistenden Innenausbau und die Bezahlung. Denn die Emmaus hatte alles, nur kein Geld.
4. Das Geld kam dann auch durch die Stadt und Spenden rein, so dass wir loslegen konnten.
5. Der Neubeginn
   Wir hatten noch keinen Zaun um unser Gebäude und so benutzten auch gewisse Leute dieses als Müllablage. Auch hatten wir Kontakt zu Obdachlosen usw. Das bekamen wir aber alles in den Griff.
   Durch den Umzug der Gewerkschaft, bekamen wir eine Einbauküche geschenkt und Sitzmöbel, wie Schreibtische usw.
   Die alten Böden wurden entfernt und, siehe da, es kam ein super Parkettboden zum Vorschein, den ich dann mit einem Kollegen auf Vordermann brachte. Mit einem anderen richtete ich dann die Fenster und Türen, die auch kaputt waren.
   Die Werkstatt bekam einen neuen Boden und eine neue Decke, was auch alles in Eigenleistung der Mitglieder geleistet wurde.
6. So entstand mit der Zeit ein schönes Kleinod.
   Die Rampe war natürlich auch nicht zu verachten. Sie bot uns dann auch im Sommer Gelegenheit, um draußen zusammen zu sitzen und die Gemeinschaft zu fördern.
   Einen Fortschritt brachte dann der Bau der Zaunanlage durch die Stadt. Jetzt waren wir dort allein, so konnten wir dann unsere Vorstellungen der Anlage wie und was verwirklichen. Wildblumengarten, Schmetterlingsblumenwiese, Eidechsenburg, um nur einige zu nennen. Auch hatten wir Besuch von Fledermäusen und Vögeln, die in unseren Nistanlagen hausten. Durch den Abbruch der Rampe ist das natürlich dahin. Schade. Wir können nur hoffen, dass wenn dann die Brücke steht und das neue Leben dort seinen Lauf nimmt, uns die Natur hilft, alles wieder zu richten und dass diese Zelle erhalten bleibt, dass es auch in Zukunft Leute geben wird, die sich für den Erhalt dieser Anlage einsetzen werden, dass man auch gedenkt, was die Anlage für unsere Väter und Mütter war: ein Ort, wo sie ihr Geld verdienten und wir dadurch zu dem werden konnten, was wir heute sind. Wir sollten nicht nur in der Zukunft leben, sondern uns auch an unsere Wurzeln erinnern und dran denken, wer wir sind und woher wir kommen.

Reinhard Mayer, Hansjoachim Räther
Die Güterbahnlinie zwischen Heidelberg, Handschuhsheim und Dossenheim
Ein Kapitel aus der regionalen Nahverkehrsgeschichte

„Es ist halt unser Schicksal“ meinte Fritz Rupp, Vertreter der Handschuhsheimer Gärtner, als 1970 die Güterbahnlinie der OEG zwischen Heidelberg, Handschuhsheim und Dossenheim stillgelegt wurde.[i] Die Rhein-Neckar-Zeitung hingegen schrieb: *„Damit hat sich nun endlich die Vernunft durchgesetzt“*. [ii] Zwei recht gegensätzliche Ansichten: Resignation ins Unvermeidliche und treuherziger Fortschrittsglaube.
Anfang der sechziger Jahre protestierten die Landwirte und Gärtner Handschuhsheims scharf gegen die Aufhebung der Güterbahnlinie. Sie führe zu einer erheblichen Schädigung ihrer Existenz. Außerdem würde die Großmarktgesellschaft Heidelberg-Handschuhsheim von einem ihrer wichtigsten Erzeugergebiete, der Bergstraße, abgeschnitten. Hinzu käme eine Erhöhung der Transportkosten und eine Verteuerung der Waren. Während der Hauptanlieferzeiten ständen die notwendigen Lkw nicht zur Verfügung, so dass mit einem Verderb der empfindlichen Erzeugnisse (Erdbeeren, Tomaten, Spargel...) zu rechnen sei, etc. etc.
Wenige Jahre nach diesem Protest war die Güterstrecke sang- und klanglos entwidmet sowie Gleise und Brücken verschwunden. Heute sind die Gegensätze und Sorgen von damals offenbar längst vergessen und der größere Teil der Bevölkerung weiß heute nichts mehr davon, dass einst Bahngleise vom südlichen Neckarufer durch das Neuenheimer und Handschuhsheimer Feld nach Dossenheim führten.

Spuren im Gelände

Von jener Strecke, die über sechzig Jahre das südliche Neckarufer auf direktem Wege mit der Bergstraße verband, ist kaum noch etwas zu sehen. Wer aber die ehemalige Trasse zu Fuß genauer in Augenschein nimmt, kann noch so manchen Feld- und Flur- Hinweis auf dieses Kapitel der südwestdeutschen Verkehrsgeschichte entdecken. Auch lohnt ein Blick auf den Stadtplan und ein Vergleich mit altem Kartenmaterial.
Die ebenerdige Trasse ging zunächst von dem damaligen Güterbahnhof der Nebenbahn in Bergheim aus, der etwa zwischen dem heutigen HSB-Betriebshof und dem Hauptbahnhof lag, ab 1913 dann von jenem Güterbahnhof, dessen Reste man bei der Gneisenaustraße noch sieht und wandte sich über den *Großen Ochsenkopf* nach Norden. An dieser Stelle musste die Autobahn Mannheim-Heidelberg bei ihrem Bau in den 30er Jahren tief gelegt werden, um die Nebenbahn überführen zu können. Man könnte also das sich bei Wolkenbrüchen an dieser Stelle sammelnde Wasser im Zusammenhang mit der hier verfolgten Spurensuche sehen. Man erkennt die Stellen, wo die östliche Schmalspur-Brücke verankert war.
Beim städtischen Grubenhof an der *Neckarspitze* überquerte die Bahn Landstraße und Neckar auf einer ursprünglich dreibogigen stählernen Fachwerkbrücke. Im Zusammenhang mit der Kanalisation des Neckars wurde die Brücke gehoben und veränderte damit ihre Form, Ende des letzten Krieges wurde sie gesprengt und in anderer Weise wieder aufgebaut. Das Betonwiderlager an der Mannheimer Straße sieht man übrigens noch sehr deutlich. [iii]
Zwischen dem Neckar und dem Klausenpfad wurden die Feldgewanne *Röscher*, *Lange Furche, Kirschbaumacker* und *Galgenbuckel* von der Güterlinie gequert. Nach der Querung der alten Römerstraße schnitt sie im Gewann *Gabelacker* den Klausenpfad. Als die Güterstrecke gebaut wurde, befand sich der Botanische Garten noch in Bergheim. 1915 wurde er ins Neuenheimer Feld verlegt und durch die Güterstrecke begrenzt. Schaut man sich das Erdreich des nördlichen Teils des Hofmeisterwegs industriearchäologisch etwas genauer an, dann sieht man noch den Schotter unterm Sand. Der Bau der Kopfklinik und der Betongebäude der Universität hat so manche Spur in der Zeit nach der Güterlinie verwischt, sie hat jedoch bei der Anordnung von Gebäuden und

zusammenhängenden Anlagen (Sport z.B.) im Neuenheimer Feld eine große Rolle gespielt. Nördlich des Klausenpfads im Handschuhsheimer Feld beginnt nun zwischen den Gewannen *Saubad* und *Pfädelsäcker* ein Bereich, in dem man den ehemaligen Trassenverlauf am besten sehen kann. Der Fußweg nördlich des Heizwerkes der Universität verläuft im Winkel quer zu allen anderen Feldwegen. An dieser Stelle hat die ehemalige Trasse noch heute den Charakter einer Schneise. Man hat das Gefühl, auf einem Stück Niemandsland zu wandeln, und wenn man Gärtner in ihren Schrebergärten fragt, findet man immer wieder welche, die sich noch sehr gut an die Bahn erinnern können.
Im Gewann Husarenäcker kreuzte die Feldbahn den Wieblinger Weg, dessen östlicher Teil heute Angelweg heißt, querte den Ladenburger Weg und begleitete den Mühlbach in Richtung Norden. An der Mühlingstraße war seit 1930 die Großmarkthalle, die durch die Güterlinie an das Netz von OEG und Reichsbahn angebunden war. Im Streckenverlauf folgt der Güterbahnhof Handschuhsheim, der zwischen Trübnerstraße und Wiesenweg lag. Zur Erntezeit belud man die Waggons im Güterbahnhof Handschuhsheim mit Obst und Gemüse, zog sie nach Heidelberg und stellte sie dort zu Schnellgüterzügen zusammen. Am nächsten Morgen war die Ware auf dem Großmarkt in Hamburg oder München und stand am Vormittag im Einzelhandel zum Verkauf.[iv]
Auf der heutigen Straße „Im Weiher“ und auf dem sich ihr anschließenden Wirtschaftsweg, der zur Großmarkthalle führt, verließ die Feldbahn das Handschuhsheimer Gebiet, querte die Dossenheimer Landstraße und erreichte beim Porphyrwerk Leferenz in Dossenheim die Meterspur der OEG. Die Strecke war ab Neckarbrücke dreischienig, d.h. für Meter- und Normalspur (1435 Millimeter) ausgeführt. Die Güterbahn wurde mit Dampf-, später mit Dieselloks betrieben.
Am 30. Juni 1970, die neue Großmarkthalle war gerade fertig geworden, wurde die Güterstrecke endgültig aufgegeben, in jenem und dem folgenden Jahr die Neckarbrücke abgerissen. 1970-75 errichtete man auf der Trasse die theoretisch-medizinischen Institute und das Geographische Institut, 1972-74 das Fernheizwerk der Universität, ab Ende der siebziger Jahre Wohnhäuser im Bereich Husarenstraße/Andreas-Hofer-Weg. Damit endete die Geschichte der Güterlinie. Der fruchtbare Boden links und rechts der ehemaligen Trasse ist heute weitgehend versiegelt.

Wissenschaft kontra Urproduktion

In den sechziger Jahren waren es tatsächlich vor allem die Handschuhsheimer Landwirte, Gärtner und ihre Genossenschaften, die von der Einstellung des Bahnbetriebs betroffen waren. Die Umstellung auf Lkw-Verkehr für den Transport von Düngemittel und Torf bedeutete eine enorme Kostenbelastung. 450 Waggons pro Jahr, vor allem mit Erzeugnissen des Obst- und Gemüsebaus, verließen damals noch Dossenheim und Handschuhsheim. Eine nicht unwesentliche Rolle spielte auch die Abfuhr von Schotter aus den Steinbrüchen (im Jahr 1958 noch 50.000 Tonnen).
Eigentlich hatte es zahlreiche Stimmen für die Fortführung des Betriebs gegeben. Nicht nur Gärtner und Bauern, auch der Stadtteilverein Handschuhsheim, die Landkreise und Handelskammern Mannheim und Heidelberg, die Gemeinden Dossenheim, Schriesheim, Leutershausen, Großsachsen, das Landwirtschaftsamt Ladenburg bis hin zum baden-württembergischen Innenministerium traten für die Erhaltung der Güterlinie ein. Die Landtagsabgeordnete Dr. Hedwig Jochmus beschwor Oberbürgermeister Dr. Robert Weber in einem Brief: *„Eine Verlagerung des Verkehrs auf die Straße halte ich für nicht tragbar.“*[v] Innenminister Dr. Hans Filbinger antwortete dem selben Adressaten zum Thema: *„Der Betrieb dieser Strecke ist auch beim heutigen Verkehrsumfang kein Verlustgeschäft, sondern vielmehr eine zusätzliche Einnahme...“*[vi]
Dem standen die Interessen der Universität Heidelberg gegenüber. Schon 1911 (dem Jahr der OEG-Gründung) hatte die Universität in einer Denkschrift die „besorgniserregenden Zustände“ an der alten Chirurgischen Klinik (in Bergheim) beschrieben. Noch im selben Jahr erwarb das Land ein ca. 20 Hektar großes Gelände auf der Neuenheimer Seite. Oberbaurat Warth (Karlsruhe) schlug 1912 in einer Denkschrift an die badische zweite Kammer die Verlegung des Botanischen Gartens und der

Psychiatrischen Klinik nach Neuenheim vor. Bald war klar, dass es dabei nicht bleiben würde. Platz gab es offenbar genug: die Äcker und Gärten der Neuenheimer und Handschuhsheimer, mit denen dann heftig um die Bodenpreise gerungen wurde. Nach 1945 siedelten die naturwissenschaftlichen und medizinischen Fakultäten schrittweise ins „Neuenheimer Feld“ und in ehemalige Teile des Handschuhsheimer Felds aus. Die Grenze zwischen Handschuhsheim und Neuenheim wurde nach Norden verschoben.

Geräusche und Erschütterungen

Bildete im Generalbebauungsplan von 1950 die Güterlinie noch die westliche Grenze des Geländes der zukünftigen Bauten im Neuenheimer Feld, so erhob 1958 das Universitätsbauamt Heidelberg gegen die Verlängerung der auslaufenden OEG-Konzession Einspruch, weil nun das neue Universitäts- und Klinikviertel beiderseits der Trasse geplant war. Die Fläche der Güterbahnlinie selbst, hieß es, werde dringend benötigt, um darauf die Filiale der Universitätsbibliothek, die Mensa und die Physikalischen Institute zu erstellen[vii] .
Eine Zeit lang ventilierte man die Idee, die Bahn in weit westlich ausholendem Bogen um das Planungsgebiet herumzuführen. Es gab sogar baureife Pläne dazu, die 1965 vom Innenministerium genehmigt wurden. Das lehnte die Universität aber von Anfang ab *„wegen der Geräusche und Erschütterungen, die ein wissenschaftliches und klinisches Arbeiten beeinträchtigen“*[viii], ebenso eine Tieferlegung der OEG-Güterlinie als Unterpflasterbahn[ix] .

Schiene gegen Straße

Die Stadt Heidelberg, in dieser Frage mit ihrer Hochschule einig, bezeichnete die Stilllegung als *„sinnvollste Lösung“* und trat spätestens seit Anfang der sechziger Jahre vehement für die *„vollständige Aufhebung der Strecke und Verlagerung des Güterumschlags auf die Bundesstraße“* ein[x]. In einer Sitzung des städtischen Wirtschafts- und Bauausschusses wurde festgestellt: *„Im Hinblick auf das ständige Absinken des Güterverkehrs auf dieser Strecke würde sich in wenigen Jahren die Aufgabe der Güterbahnstrecke von selbst ergeben, zumal der Ausbau des Straßennetzes im Raum Heidelberg diese Entwicklung begünstigt.“* [xi]
Straßen sollten die Schienen überflüssig machen. Die Schiene ihrerseits wurde als Gefahr für die Straße dargestellt. Ihr Verbleib würde *„den dringend erforderlichen Straßenausbau im Gebiet Klausenpfad/Berliner Straße und im Knotenbereich Autobahnende/B 37 (...) erheblich behindern und verteuern“*, argumentierte die Stadt [xii]. Dass sie schon lange kein Interesse mehr an der Beibehaltung der Bahnlinie hatte, macht ein internes Schreiben des Rechtsamts an den Oberbürgermeister deutlich: *„Für die Stadt wäre es m.E. vorteilhaft, wenn es gelänge, zunächst über diesen Antrag eine ablehnende Entscheidung herbeizuführen und dann im zweiten Abschnitt auch der Ersatztrasse entgegenzutreten.“* [xiii] Die Güterlinie störe, wie Stadtbaudirektor Walter Schilling in einer Besprechung im Innenministerium sagte, *„die neu geplanten Straßen in Heidelberg“* [xiv] .
Bei jener Gelegenheit wies OEG-Direktor Carl Hartwig als Vertreter der „anderen Seite“ auf die Schwierigkeiten hin, *„die in Amerika durch den Abbau und die Vernachlässigung des Schienennahverkehrs entstanden seien. Nun mache man in Deutschland die gleichen Fehler“* [xv].
Liest man das Protokoll dieser Besprechung im Stadtarchiv nach, so hat man nicht das Gefühl, die Bedenken des Direktors seien wahrgenommen worden.

Mit Hubschrauber vom Acker

Stattdessen belebten bizarre Argumente die Debatte. So wurde im Gemeinderat eine Äußerung von Prof. Dr. D. Jahn kolportiert, der die Überfüllung der Hörsäle beklagte: *„Unsere Studenten*

verließen im Augenblick die Physikalischen Hörsäle mit zerrissenen Kleidern. Sie müßten mindestens ½ Stunde vorher da sein, um überhaupt einen Platz zu bekommen. Nur ein Teil von ihnen komme in die Hörsäle hinein.“ [xvi] Der Professor bitte deshalb zu verstehen, dass man mit dem Bau der Physikalischen Institute im Neuenheimer Feld so schnell wie möglich beginnen wolle. Stadtrat Dr. Ernst von Bulmerincq schlug vor, das Handschuhsheimer Gemüse mit der Straßenbahn über den Bismarckplatz nach Wieblingen zu befördern, um es dort in die Bundesbahn umzuladen. Stadtrat Jost fragte kühn, *„ob nicht auch hier ein Weg gefunden werden kann, die Erzeugnisse von Handschuhsheim direkt vom Acker mit Hubschraubern wegzubringen“*[xvii].

Handschuhsheimer umsiedeln

Immer wieder tauchte in den Debatten der Plan einer „vierten Neckarbrücke“ (zwischen Wieblingen und Handschuhsheim) auf. In die Nähe dieses Neckarübergangs wollte Oberbürgermeister Dr. Robert Weber die Handschuhsheimer Gärtner *„umsiedeln, damit sie dort eine Dauerexistenz haben“* [xviii].
Dass es der Stadt eigentlich nur darum ging, die *„kaum benutzte verrostete Eisenbahnlinie“* [xix] um jeden Preis aus dem Feld zu kriegen, zeigt auch eine Notiz des Bürgermeisters Arnold Schmidt-Brücken, wo es heißt: *„Die Ersatzvorschläge, die gemacht wurden, wie Lkw-Transporte, sind nur deshalb unterbreitet worden, um Zeit für eine vernünftige, den ganzen Raum Heidelberg-Weinheim gerecht werdende Lösung zu finden“* [xx]. Die *vernünftige Lösung* hatte eins zur Voraussetzung: Liquidierung der Schiene. Allenthalben würden *„unrentable Bahnlinien stillgelegt und sogar teilweise abgebaut... Nur hier sollte das nicht der Fall sein?!“* fragte Schmidt-Brücken den Innenminister rhetorisch[xxi].
Vor allem in den Jahren 1962 bis 1964 gab es heftige Diskussionen in der Öffentlichkeit und hinter den Kulissen. Durch die geplante Trassen-Verlegung schien zeitweise sogar die Existenz des Tiergartens gefährdet. Die Wogen gingen so hoch, dass OB Weber die Heidelberger Tageszeitungen anpfiff, weil sie *„unfreundlich und oft aggressiv das Verhalten der Stadtverwaltung kommentiert“* hätten[xxii] - Mitte der sechziger Jahre war die Sache dann gelaufen. Wie hatte es angefangen?

Wie alles anfing

Die 1840 eröffnete Eisenbahn von Heidelberg nach Mannheim verlief weit ab von den Dörfern auf freiem Felde. Nach dem Willen der hessischen Landstände hätte die geplante Main-Neckar-Bahn aus Richtung Darmstadt direkt nach Heidelberg geführt werden sollen, um die Gemeinden am Fuße des Odenwalds zu bedienen. Die Entscheidung der badischen Regierung, diese (1846 eröffnete) Bahn von Weinheim her weder über Heidelberg noch über Mannheim, sondern über den Flecken Friedrichsfeld zu führen, brachte die Dörfer im Dreieck zwischen den Städten um den erhofften Eisenbahnanschluß. So war es nur eine Frage der Zeit, bis die Orte ihre nachträgliche Anbindung forderten.
In diese Bedarfslücke sprang der Berliner Unternehmer *Hermann Bachstein*. Zum Zweck des Baus einer direkten Verbindung zwischen Mannheim und Weinheim bildete er 1886 mit drei Banken das *Badische Eisenbahnkonsortium*. Bereits ein Jahr später wurde auf dieser Trasse die erste meterspurige Bahn für Personen und Güter in Baden eröffnet.

Dampf an der Bergstraße

Nun war noch die Teilstrecke zwischen Weinheim und Heidelberg offen. Die Konzession hierfür erhielt 1883 der Heidelberger Ingenieur und Bauunternehmer *Johann Leferenz*, der im Jahr zuvor

einen Porphyrbruch am Westhang des Nistlers erworben hatte. Er änderte seine Pläne und trat die Konzession an das Konsortium ab[xxiii] . Dieses ging sogleich daran, seine meterspurige Bahn von Mannheim nach Weinheim über Schriesheim nach Heidelberg zu verlängern. Am 4. Oktober 1890 konnte die dampfbetriebene Sekundärbahn auf der Strecke Heidelberg-Handschuhsheim-Weinheim für gemischten Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Aus dieser Zeit stammt das *Bohhöfl*, welches bis 1958 am Hans-Thoma-Platz stand.

Schotter durch die Stadt

Ebenfalls 1890 wurde die Schotter-Verladestation Dossenheim-Nord an die Nebenbahn angeschlossen und in Schriesheim ein weiterer Steinbruch („Edelstein“) eröffnet. Der Steintransport von den Porphyrbrüchen in Dossenheim und Schriesheim ging mit Schmalspur-Trichterwagen, an Personenzüge gehängt, über Handschuhsheim, Neuenheim, Bismarckplatz, Bergheimer Straße und Schlachthausstraße zum Güterbahnhof der Nebenbahn. Dort wurde der Schotter über ein Schüttgerüst auf die breitspurigen Wagen der Reichsbahn umgeladen. Da die Bahn ohne eigenen Gleiskörper auf der Straße fuhr, schaffte man aus Gründen des Unfallschutzes die charakteristischen Kastenlokomotiven an, deren Räder verdeckt waren.

Straßenbahn und Güterbahn

Die 1895 gegründete *Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG* (SEG) übernahm 1897 sämtliche Bahnen von Bachsteins Eisenbahnkonsortium. Als 1900 die Stadt Heidelberg Kunden für ihr neu errichtetes Elektrizitätswerk suchte, schlug die SEG der Stadt vor, die Strecke Bismarckplatz-Handschuhsheim zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren. Dazu kam es nicht. Stattdessen baute die Heidelberger Straßenbahn AG kurz nach der Eingemeindung Handschuhsheims selbst eine elektrische Straßenbahnlinie parallel zum Gleis der SEG vom Bismarckplatz zum „Grünen Hof“ in der Handschuhsheimer Landstraße.
Da der Schottertransport durch die Heidelberger Innenstadt immer wieder Unmuß verursachte, plante die SEG eine normalspurige Güterverkehrslinie von den Verladestationen der Steinbrüche durch das freie Feld zum Bergheimer Güterbahnhof. Dazu war eine 230 Meter lange Brücke über den Neckar notwendig, welche mit der Güterstrecke Heidelberg-Schriesheim am 16. Juli 1906 eröffnet wurde. Sie bekam 1924 anläßlich der Neckarkanalisation einen vierten Bogen.
Nachdem in der SEG mit dem Ruhr-Industriellen Hugo Stinnes der Einfluß auf die Elektrizitätsversorgung Vorrang gewann, wurde sie 1911 in die *Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft AG* umgewandelt. In Heidelberg erzwang die geplante Verlegung des Hauptbahnhofs nach Westen eine Trassenverlegung der Nebenbahn. Ein neuer OEG-Güterbahnhof wurde 1913 an der Gneisenaustraße eröffnet[xxiv].

Das Ende

Am 26. März 1945 stellte die OEG den Bahnbetrieb ein. Tags drauf sprengte die Wehrmacht die Eisenbahnbrücke am Tiergarten. Im April 1947 konnte der Betrieb der Güterbahn provisorisch wiederaufgenommen werden. 1950 erbaute man eine Kastenbrücke über den Neckarkanal. Aber schon wenige Jahre später begann sich das Ende des Schienengüterverkehrs abzuzeichnen. Die OEG AG nahm dabei eher eine abwartende Rolle ein.

Schon 1950 hatte der Güterverkehr *„im Gesamtbetrieb der OEG keine wesentliche Bedeutung mehr“* [xxv]. Seit Ende der 50er Jahre verlagerten sich die Schottertransporte immer stärker von der Schiene auf die Straße. 1967 brannte das Silogebäude des Porphyrwerks Edelstein in Schriesheim ab. Dabei wurde auch die Antriebsanlage für die Seilbahn zerstört, das Werk geschlossen.

Im gleichen Jahr wurde die Güterabfertigung am Handschuhsheimer „Bohhöfl“ zum Güterbahnhof an der Trübnerstraße verlegt. Für die Großmarkthalle projektierte man einen Neubau an der nördlichen Gemarkungsgrenze, wieder an der Gütertrasse, aber nun ohne Gleisanschluß.
Mitte der sechziger Jahre scheinen sich die Gärtner und Landwirte mit den Gegebenheiten abgefunden zu haben. Am 9. Dezember 1969 teilte OEG-Direktor Hartwig Oberbürgermeister Reinhold Zundel lapidar mit, dass der Aufsichtsrat der OEG beschlossen habe, beim Innenministerium Antrag auf Stillegung der Strecke zu stellen, worüber sich Zundel *„außerordentlich erfreut“* zeigte.[xxvi]

Wo bis 1970 Gleise lagen, stehen heute Institute, Wohnhäuser und das Fernheizwerk. Heute, da Raum- und Stadtplanungen darauf zielen, den motorisierten Individualverkehr durch moderne schienengebundene Verkehrsmittel zu ersetzen, wäre man wahrscheinlich froh, hätte man sich die mit der Trasse der Güterlinie und der Eisenbahnbrücke über den Neckar verbundene strategische Option offen gehalten. Die Probleme bei der Verkehrserschließung des Neuenheimer Feldes mit den Abertausenden von Studenten und Beschäftigten wären vielleicht leichter zu lösen.

Nachbemerkung: Die Idee, gerade dieses Thema, welches hier nur angerissen werden konnte, aufzugreifen, kam den Autoren bei der Geschichtswerkstatt der „Akademie für Ältere“ Heidelberg, welche sich unter anderem die Geschichte des Verkehrs in unserem Raum vorgenommen hatte. Exkursionen zu den Relikten der Güterlinie im Gelände gaben weitere Anregung. Das Thema ist bei weitem nicht erschöpft, sondern bietet genug Stoff zur näheren Vertiefung. Fotos der Güterbahn und andere Quellen, die sich noch finden sollten, sind willkommen. - Besonderer Dank für Unterstützung gilt Willi Barth, Christian Burkhart, Ludwig Haßlinger, Eugen Holl, Brigitte Jock, Dr. Ursula Perkow, Eberhard Schöll, Waldemar Wagner sowie den Mitarbeiter/innen des OEG-Archivs und des Stadtarchivs Heidelberg. Der Artikel ist nach den Regeln der neuen Rechtschreibung geschrieben.

Anmerkungen zum Text von Reinhard Mayer und Hansjoachim Räther

[i] Heidelberger Tageblatt, 12. Juni 1970

[ii] Rhein-Neckar-Zeitung, 23. Januar 1970

[iii] Zwischen der OEG und der Stadt Heidelberg gab es zwischen 1914 und 1916 einen ausführlichen Briefwechsel über Haftungsfragen, wenn städtische Arbeiter diese Brücke benutzen, um zu ihrer Arbeit am Zentralfriedhof zu gelangen. Aus dem Zentralfriedhof wurde 1932-34 der Tiergarten. Die Gebeine der während des Kriegs am Neckarufer bestatteten Soldaten wurden auf den neu geschaffenen Ehrenfriedhof umgebettet.

[iv] Vgl. hierzu besonders die „Erinnerungen an die alte Markthalle in Handschuhsheim“ von Wilhelm Barth, erschienen im Jahrbuch des Stadtteilvereins Handschuhsheim 1996.

[v] Dr. Hedwig Jochmus an Oberbürgermeister Weber, 16. Februar 1962 (Stadtarchiv 394/9)

[vi] Dr. Hans Filbinger an Oberbürgermeister Weber, 12. Dezember 1962 (Stadtarchiv 394/9)

[vii] Protokoll der Gemeinderats-Sitzung, 17. Mai 1962 (Stadtarchiv 394/9). Keines dieser Gebäude wurde auf der Trasse errichtet.

[viii] Protokoll der Gemeinderats-Sitzung, 17. Mai 1962 (Stadtarchiv 394/9)

[ix] Zwei Jahre später spielten die *„Geräusche und Erschütterungen“* keine Rolle mehr (Stadtplanungsamt, 2. April 1964, Stadtarchiv 394/9).

[x] Heidelberger Tageblatt, 9. Mai 1962

[xi] Rhein-Neckar-Zeitung, 9. Mai 1962

[xii] Rhein-Neckar-Zeitung, 23. Januar 1970

[xiii] Gemeint war der Antrag der OEG AG auf Verlängerung ihrer Konzession. (Schreiben des Rechtsamts der Stadt Heidelberg an Oberbürgermeister Weber, 14. März 1962, Stadtarchiv 394/9). Ironie der Geschichte: Das Großherzogliche Bezirksamt Heidelberg hatte am 3. Mai 1901 geschrieben: *„Die SEG beabsichtigt zur Entlastung der städt. Straßen in Heidelberg eine normalspurige Bahn mit besonderer Brücke über den Neckar von HD nach Schriesheim zu bauen und zu betreiben.“* (Stadtarchiv 394/9)

[xiv] Protokoll der Besprechung im Innenministerium am 10. Dezember 1962 (Stadtarchiv 394/9)

[xv] a.a.O.

[xvi] Protokoll der Sitzung des Gemeinderats am 17. Mai 1962 (Stadtarchiv 394/9)

[xvii] a. a. O.

[xviii] Schreiben an Innenminister Dr. Filbinger, 4. Juni 1963 (Stadtarchiv 394/9). Die besagte Brücke ist bis heute nicht gebaut.

Anmerkungen zum Text von Reinhard Mayer und Hansjoachim Räther

[xix] Stadtbaudirektor Dr.-Ing. Hans Helm an OB Weber, 28. Januar 1964 (Stadtarchiv 394/9)

[xx] Schmidt-Brücken, 10. März 1964 (Stadtarchiv 394/9)

[xxi] Schreiben von Bürgermeister Schmidt-Brücken an Innenminister Filbinger, 4. Juli 1966 (Stadtarchiv 394/9). Der Bürgermeister war Landtagsabgeordneter und Aufsichtsratsvorsitzender der Großmarktgesellschaft.

[xxii] Schreiben von OB Weber an die Redaktionen des „Heidelberger Tageblatts“ und der „Rhein-Neckar-Zeitung“, 17.März 1964 (Stadtarchiv 394/9)

[xxiii] 1885 gründete Leferenz die Heidelberger Pferdebahn (Vorläuferin der HSB), 1891 die Bergbahn zur Molkenkur.

[xxiv] Güterhalle und Rampe sind bis heute erhalten.

[xxv] Zum 40jährigen Bestehen der Oberrheinischen Eisenbahn Gesellschaft AG. Bearbeitet und herausgegeben vom Vorstand der OEG. Mannheim 1951, S. 34

[xxvi] Schreiben von OEG-Direktor Hartwig an OB Zundel, 9. Dezember 1969. Antwort von Zundel, 23. Dezember 1969 (Stadtarchiv 394/9)