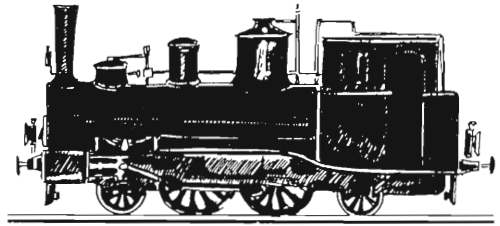


Aus der Geschichte der Kraichgaubahn



Skizze einer IV b Umbaulok um 1880-88.

»Auf dem Perron waren der Gemeinderat mit dem Bürgermeister an der Spitze erschienen, der zum Zeichen seiner Würde eine silberne Kette mit dem Bildnis des Großherzogs um den Hals trug.

Auch der Gesangverein war erschienen und der Lehrer mit seinen Schulkindern, die den Festgästen Blumen darboten und den Waggon, in welchem Ihre Königl. Hoheit der Großherzog und der Erbgroßherzog, die Minister nebst anderen hohen Staatsbeamten, der kommandierende General v. Oberritz und andere Offiziere sowie der Stadtdirektor v. Preen und Oberbürgermeister Lauter sich befanden, förmlich mit Blumen überschütteten ...«

So stand es 1879 in der Zeitung und bezog sich auf die Eröffnung der Kraichgaubahn in Grötzingen am 14. Oktober 1879. Die Arbeiten an der Strecke waren 1877 begonnen worden, nachdem ein Jahr zuvor die Stadt Karlsruhe die Konzession zum Eisenbahnbau erhalten hatte.

Schon damals gab es bei einem solchen Projekt manche Schwierigkeit, zuerst wurde darum der Streckenabschnitt Heilbronn-Schwaigern (10.10.1878) eröffnet, und erst 1880 war die »Lücke« Schwaigern-Eppingen geschlossen.

Zwei Jahre nach dem Ersten Weltkrieg gingen die Länderbahnen in der Reichsbahn auf. Und 1927 wurden Stimmen laut, die einen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der ganzen Kraichgaubahn forderten.

Im zweiten Weltkrieg stark beschädigt, wurde die Strecke rasch notdürftig ausgebessert, um als Umleitungsstrecke Mannheim-Osterburken benutzt werden zu können.

Das bisher größte Angebot an Zugverbindungen gab es dann im Jahr 1955; 1976 schlägt die Nachrichten wie eine Bombe ein, daß im »betriebswirtschaftlich« optimalen Streckenplan der Bundesbahn die Kraichgaustrecke nicht mehr vorgesehen ist. Aber noch 1978 benutzten mehr als 1 Million Reisende die Bahn zwischen Karlsruhe und Eppingen.

Überhaupt handelt es sich nicht nur um eine sehr reizvolle, sondern auch um eine besondere Bahnstrecke. Einmal davon abgesehen, daß das Militär immer an ihr interessiert war, fuhr vom Sommer 1906 bis zum Ersten Weltkrieg hier der »Paris-Karlsbad-Expresß«, der bei Fachleuten als »Flügelzug« des legendären Orientexpresß galt. Außerdem handelt es sich um eine »Lü-Strecke«, es können nämlich Transporte mit Lademaßüberschreitung befördert werden, darunter fallen etwa Kesseltransporte oder Transformatoren.

Vor wenigen Jahren war das »Aus« für die Kraichgaubahn zu befürchten, dann wurde geplant, sie mit Straßenbahnen zu befahren, die ihre Energie aus gewaltigen »Batterien« bezogen – und am 25.9.'92 um 15.15 Uhr wurde ein ganz neues Kapitel aufgeschlagen ...

G. Schwander

Quelle: 100 JAHRE KRAICHGAUBAHN, Bundesbahndirektion Karlsruhe, Heidelberg 1979