



Für damalige Zeiten war der Pforzheimer Bahnhof ein ausgesprochen repräsentatives Gebäude. Das Foto wurde um das Jahr 1905 aufgenommen.

FOTOS: STADTARCHIV (2), PZ-ARCHIV (2)

DOKUMENTATION

Geschichte der Bahn in Pforzheim

■ **Mit dem „Adler“**, der am 7. Dezember 1835 von Nürnberg nach Fürth fuhr, begann in Deutschland die Bahngeschichte, die 31 Jahre zuvor in England begonnen hatte.

■ **Baden und Württemberg** schlossen 1857 einen Staatsvertrag ab, der vorsah, dass Baden seine Bahn in Mühlacker an die Strecke Stuttgart-Bruchsal (1853) anschließen darf. Im Gegenzug wurde Württemberg gestattet, später von Pforzheim aus Linien ins Enztal und ins Nagoldtal zu führen.

■ **Der Abschnitt** von Durlach bis Wilferdingen war am 10. August 1859 fertiggestellt. In Durlach erfolgte der Anschluss an die Badische Hauptbahn von Mannheim nach Basel. Knapp zwei Jahre später war die Strecke bis Pforzheim befahrbar. Am 1. Juni 1863 war Mühlacker angeschlossen.

■ **Zweigleisig ausgebaut** wurde die Strecke Wilferdingen-Pforzheim im Jahr 1867. Durlach-Wilferdingen und Pforzheim-Mühlacker folgten 1869.

■ **Die Enztalbahn** Pforzheim-Wildbad wurde 1868 eröffnet, die Nagoldbahn von Pforzheim nach Calw im Jahr 1874. Die Kraichgaubahn von Grötzingen nach Heilbronn 1879.

■ **Der Orient-Express** verkehrte auf seinem Weg von Istanbul nach Paris von 1883 an über Pforzheim. Am Ende auf die Strecke Straßburg-Wien verkürzt, hielt der Orient-Express, der Name wurde beibehalten, letztmals am 14. Dezember 2009 in Pforzheim.

■ **Nach dem Luftangriff** der Royal Air Force am 23. Februar 1945, durch den auch der Pforzheimer Hauptbahnhof zerstört wurde, konnte am 29. Mai 1958 das neue Bahnhofsgebäude eingeweiht werden. Zudem wurde der durchgehende elektrische Zugbetrieb der Strecke Karlsruhe-Mühlacker aufgenommen.

■ **Mit der Schnellbahnstrecke** über Bruchsal (1991) verlor Pforzheim mehr und mehr an Bedeutung für den Fernverkehr. Dafür wurde der Nahverkehr durch die Stadtbahnen S5 (Wörth-Bietigheim-Bissingen) und S6 (Pforzheim-Bad Wildbad) ausgebaut. ef-te

Mit „Columbus“ beginnt das Bahn-Zeitalter

■ Vor 150 Jahren eröffnet: Zugstrecke von Pforzheim nach Wilferdingen.

■ Großherzog beim Volksfest zur Einweihung am 3. Juli 1861.

THOMAS FREI | PFORZHEIM

Bekanntmachung im „Pforzheimer Beobachter“ vor 150 Jahren: „In Folge höherer Genehmigung wird die neu erbaute Bahnstrecke von Wilferdingen nach Pforzheim am 4 k. Mts. für den Personen-, Gepäck-, Equipagen-, Thiere- und Güter-Transport dem regelmäßigen Betrieb übergeben werden. Wir bringen dies zur öffentlichen Kenntniß mit dem Anfügen, daß von obigem Tage anfangend, die täglichen Fahrten nach und von Pforzheim und nach Maßgabe des Fahrplanes vom 1. Juni d. J. stattfinden werden. Ueber die für die neuen Stationen in Anwendung kommenden Tarife wird bei sämtlichen Stationen der Gr. Staatseisenbahnen auf verlangen nähere Auskunft erteilt. Karlsruhe, den 29. Juni 1861. Die Direktion der Gr.Verkehrs-Anstalten.“

Von Louis Stephenson erfunden

Lange hatte es gedauert, bis Pforzheim von den neusten technischen Errungenschaften profitierte, die mit der Eröffnung des Zugverkehrs von Nürnberg nach Fürth am 7. Dezember 1835 ihren Anfang in Deutschland nahmen. Zehn Jahre zuvor war am 27. September 1825 zwischen Stockton und Darlington, konstruiert durch den englischen Ingenieur Louis Stephenson, die erste öffentliche Eisenbahn der Welt verkehrt. Die

Pfarrer warnten von der Kanzel herunter vor einem Eingriff in die Natur. Die Pferdekutscher sahen in dem rauchenden Ungetüm ein unliebsame Konkurrenz. Viele Menschen schworen sich, dieses Ungeheuer niemals zu betreten. Staub, Schmutz und Lärm – die Eisenbahn schien ein Werk des Teufels zu sein.

Im Dezember 1850 hatte die Großherzogliche Regierung von Baden mit dem Königreich Württemberg einen Vertrag abgeschlossen, auf Staatskosten eine Verbindungsbahn von Durlach bis zur Königlich Württembergischen Staatseisenbahn bei Mühlacker herzustellen. Das sollte dauern, wurde aber im Mai 1858 in einem „Gesetz, die Vervollständigung der Schienenwege des Großherzogtums betreffend“ durch Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen bekräftigt.

Zwei Tunnel gebaut

Damit war das Ende der Postkutschen-Romantik in Sicht. Noch im selben Jahr lagen die Schienen von Durlach nach Wilferdingen. Die ersten 12,4 Kilometer der künftig nach Pforzheim führenden Strecke war fertiggestellt. Die restliche Strecke (11,9 Kilometer) hatte es aber in sich, denn zwei Tunnel mussten gebaut werden: 180 Meter durch den Kirchberg in Ersingen und 903 Meter durch den Hachel zwischen Ispringen und Pforzheim.

Mittlerweile bereitete ein solcher Tunnelbau aber keine großen technischen Schwierigkeiten mehr, so dass die Arbeiten zügig vorantreiben gingen. Diese wurden wie auch das Verlegen der Schienen (vorerst eingleisig) und Schottern des Bahnkörpers im Akkord vergeben. Ebenso der Anfang 1861 begonnene Bau „der beiden Abtrittgebäude mit Waschküche und



Auf dem Rennfeld wurde die Eisenbahn-Einweihung am 3. Juli 1861 zwei Tage lang gefeiert. Für Großherzog Friedrich I. (mit Pickelhaube, beim Überschreiten der Nagold) war ein Pavillon aufgebaut, um das bunte Treiben zu verfolgen.



Nach der Zerstörung Pforzheims am 23. Februar 1945 wurde der neue Hauptbahnhof am 29. Mai 1958 eingeweiht. Er steht heute unter Denkmalschutz.

Lagerraum“ für den Bahnhof in Pforzheim. Dieser wurde auf dem Gelände des früheren Schlossgartens erstellt.

Für seine Zeit war der Pforzheimer Bahnhof ein repräsentativer Bau, der dennoch mit dem Wachsen der Stadt von 14 000 Einwohner im Jahr der Einweihung (1861) auf 40 000 Einwohner im Jahr

1900 dann Anfang des 20. Jahrhunderts erweitert werden musste. Zusammen mit dem (überaus bescheidenen) „Württembergischen Bahnhof“, von dem aus es ins Enz- und ins Nagoldtal ging, sowie dem Güterbahnhof entstand am ehemals nördlichen Stadtrand eine imposante Anlage. Schon am 11. Mai 1861 war die erste Lokomo-

tive am Pforzheimer Bahnhof eingetroffen, was eine große Menschenmenge herbeilockte und „ein wichtiges Ereignis für unsere Stadt war“, wie anderntags im „Pforzheimer Beobachter“ zu lesen war. Um 6 Uhr war die „Columbus“ mit mehreren Kippwagen im Schlepptau angekommen. Sie nahm in Pforzheim „eine Anzahl hiesiger Eingeladener auf, um diese in rascher Fahrt (17 Minuten) nach Ersingen zu entführen, fast ebenso schnell aber auch wieder zurückzubringen.“

Diese erste Versuchsfahrt, bei der beide Tunnel passiert wurden, sei „leicht und ohne das geringste Hindernis vorantreiben gegangen“ und habe „den lebhaften Wunsch erweckt, dass ihr der regelmäßige Betrieb der ganzen Strecke Pforzheim-Wilferdingen-Durlach bald nachfolgen möchte.“

Dies so wurde vermerkt, könnte bis zum 1. Juli in Erfüllung gehen, da bis auf einer Strecke von ungefähr 250 Fuß bei Ersingen der Bahnkörper völlig hergestellt sei und die Böschungen auch größtenteils schon bepflanzt seien. Auch die Portale der beiden Tunnel seien bis Ende Mai fertiggestellt. Daraus sei zu ersehen, „dass die den Bahnbau leitenden Herren Techniker es an energischer Betreibung der manchfachen Arbeiten nicht fehlen lassen.“

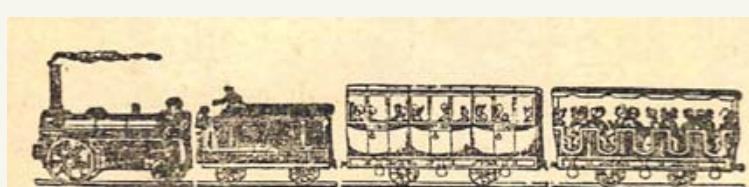
Festliche Eröffnungsfahrt

Schließlich wurde im „Pforzheimer Beobachter“ unter „Tagesneuigkeiten“ am 21. Juni angeführt, dass „die offizielle und festliche Eröffnungsfahrt, die uns den Besuch Sr. K. H. des Großherzogs bringen wird, am Mittwoch den 3. Juli stattfindet“. Der hohe fürstliche Herr würde an nämlichen Tag wieder in die Residenz zurückkehren. Gleich den Tag darauf, nämlich am 4. Juli, werde sodann die Eisenbahnstrecke dem Betrieb übergeben.

Für Pforzheim wurde der 3. Juli 1861 zu einem besonderen Festtag. Und die nachfolgenden Tage, vor allem die Sonntage, brachten einen so großen Zulauf auf die Eisenbahn, dass die Wagen „gepfropft voll“ waren und Sonderzüge eingeschoben werden mussten. Die Pforzheimer hatten das neue Fortbewegungsmittel, das auch den sichtbaren Aufbruch in ein neues technisches Zeitalter dokumentierte, mit Begeisterung angenommen.

Dem Großherzog Friedrich I. von Baden gehuldigt und am nächsten Tag weiter gefeiert

Die Pforzheimer wussten, was sie einem **Besuch ihres Großherzogs** am 3. Juli 1861 schuldig waren. So wurde ein großes Programm zusammengestellt, um den Landesherrn zur Eröffnung von Eisenbahn und Bahnhof gebührend zu empfangen. Die Schuljugend übte fleißig das Lied „**Heil unserm Fürsten, Heil!**“, denn das sollten sie, 250 weißgekleidete Mädchen mit roten Schärpen im Vordergrund, die Knaben mit Schleifen und Eichenlaub an den Mützen, Großherzog Friedrich I. von Baden beim Aussteigen aus dem Sonderzug als Gruß entbieten. Nicht weniger fleißig probten die Männergesangsvereine, die in der Güterhalle Seine Königliche Hoheit mit einem Massenchor willkommen heißen sollten. Oben am Schloßberg wurde eine **Ehrenpforte** errichtet, denn der Landesherr geruhte, per Kutsche



So muss man sich den ersten Zug in Pforzheim vorstellen.

den historischen Buckel zum Marktplatz hinunterzufahren, um sich dann, begleitet von festlichem Zuge mit Bürgermeister Zerrenner an der Spitze, durch die Karl-Friedrich-Straße zum ‚Hotel Autenrieth‘ zu begeben, allwo die Feuerwehr, der Turnverein, die Zünfte und andere Korporationen mit ihren Fahnen vor S. K. HL defilieren sollten. Nach dem **Festmahl im Saal der ‚Post‘**, so sah man im Programm weiter vor, wird sich der Großherzog zu Wagen durch die Au auf das Rennfeld begeben, um von einem eigens errichteten Pavillon aus

den dort veranstalteten Volksbelustigungen zuzusehen. Fahnen in Schwarz-Rot-Gold und in Rot-Gelb wurden in Massen genäht, um alle Häuser beflagen zu können. Auf dem Rennfeld schlugen **14 Wein- und etliche Bierwirte** hölzerne Buden auf. Schnell errichtete man noch zwei Brückenstege über die Nagold. Die Druckerei Berggötz ließ eine **„Musikalische Festgabe“** erscheinen mit drei Tänzen für Pianoforte, von Lehrer Jäck komponiert. „Lieder von der Enz“ hieß der erste, ein „Walzer im Ländlerstil“ der zweite,

„Pforzheimer Cäcilien-Vereins-Mazurka“ und „Pforzheimer Feuerwehr-Sturmgalopp“ der dritte. Begeistert war man auch in **Dillstein und in Weißenstein**, wohin sich der Großherzog vom Rennfeld auch noch am nächsten Tag „blau“, um die ersten fahrplanmäßigen Züge einfahren zu sehen oder um das neue Verkehrsmittel dann selbst auszuprobieren, und sei es nur bis Ispringen und zurück. Auf dem Rennfeld ging derweil das Volksfest am 4. Juli munter weiter. pz

Einen im wahrsten Sinne des Wortes „großen Bahnhof“ hatte es vor 150 Jahren mit der Einweihung der Eisenbahnstrecke von Pforzheim über Wilferdingen nach Durlach gegeben. Der Historiker Olaf Schulze bietet dazu heute (Samstag) einen „Bahn-Spaziergang an, der um 15 Uhr an der Hachelbrücke beginnt. Einen Vortrag hält er am Donnerstag, 21. Juli, um 20 Uhr bei den Eisenbahnfreunden in der Güterhalle des Bahnhofs Weißenstein. Die Deutsche Bahn feiert das Pforzheimer Jubiläum nicht. pz