

Das Ausbesserungswerk – ein Stück Eisenbahngeschichte in Schwetzingen

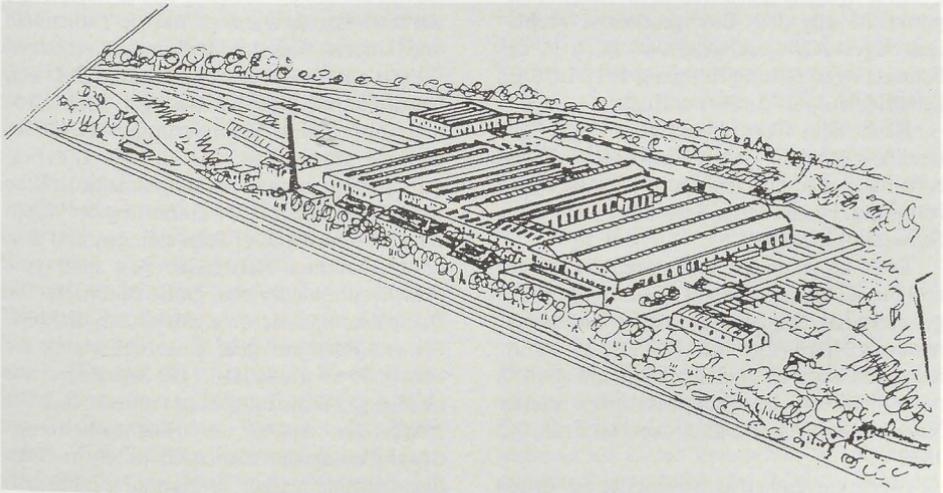
1. ENTSTEHUNG DES WERKES

Der industrielle Aufschwung des 19. und 20. Jahrhunderts hatte großen Einfluss auf die Entwicklung der deutschen Städte. In dieser Zeit hatten die Bahnen im Deutschen Reich eine Streckenlänge von etwa 50 000 km erreicht. Der Ausbau der Hauptstrecken war damit weitgehend abgeschlossen. Die Bahnen wurden damals noch von den Ländern als Staatsbahnen und von Privatgesellschaften geplant, gebaut und betrieben. Im Großherzogtum Baden waren 720 Dampflokomotiven, 1745 Personen-, 251 Gepäck- und 12 682 Güterwagen im Bestand.

Die für die Fahrzeuge im nordbadischen Raum vorhandenen Reparatur-Werkstätten

waren den Anforderungen nicht mehr gewachsen. Für umfangreiche Schäden und planmäßig, vom Gesetzgeber vorgeschriebene Untersuchungen mussten größere Werkstätteninspektionen, später Ausbesserungswerke genannt, gebaut werden.

Die Werkstätten in Mannheim und Heidelberg konnten nicht erweitert werden. Es wurde nach günstigeren Gelände gesucht. Als Mitbewerber trat Schwetzingen auf den Plan. Die großen Bemühungen der Schwetzinger Bürgerschaft, sowie die Lage an der damals viergleisigen Strecke Mannheim-Friedrichsfeld-Schwetzingen führte dazu, das Gelände zwischen Schwetzingen und Plankstadt anzubieten. Die Einzelheiten die zur Aus-



Das Werk aus der Vogelperspektive – Federzeichnung von Herbert Lerch

führung des Werkes führten, sind aus dem Protokollauszug aus der Sitzung des Bürgerausschusses an 14. Oktober 1912 im Rathausssaale in Schwetzingen wiedergegeben. Alle 71 Mitglieder des Bürgerausschusses stimmten unter Bürgermeister Hartmann der Errichtung des Werkes zu. Solche einstimmigen Ergebnisse sind wohl nicht sehr häufig.

ERÖFFNUNG DES WERKES

Die Fertigstellung der Großherzoglichen Werkstätteninspektion Schwetzingen war für das Jahr 1916 geplant. Dieser Termin konnte jedoch nicht ein gehalten werden. Hierzu einige Auszüge aus einem Vermerk von Bürgermeister Hartmann vom 9. 10. 1912: „Fertig solle der Bau im Jahre 1916 werden. Die Arbeiten würden beginnen, sobald die Zwangsenteignungen beendet seien. Es wäre schon begonnen worden (die Pläne seien fertig), wenn nicht die wenigen (etwa 10) Grundstücksbesitzer von 17 Grundstücken, denen der Preis nicht hoch genug sei, den Baubeginn durch ihr Verhalten hinausgeschoben hätten.“

Nach den bisher vorliegenden Unterlagen der Bundesbahn (Werkstatistik W 03) wurde das Ausbesserungswerk Schwetzingen am 2. 1. 1918 in Betrieb genommen.

Eine Eröffnung des Werkes zu diesem Zeitpunkt ist aus den durchgesehenen Archivunterlagen nicht nachgewiesen. Auch in der Schwetzinger Zeitung Jahrgang 1917/1918 ist keinerlei Hinweis darüber enthalten.

Nach dem Verordnungsblatt Nr. 7 der Großherzoglichen Generaldirektion in Karlsruhe hatte man die Heidelberger Werkstätteninspektion bereits Mitte September 1917 nach Schwetzingen verlegt.

Es ist zu vermuten, dass durch die Kriegereignisse keine offizielle Eröffnung stattgefunden hat. Nachweisbar wurden bereits vorhandene Mitarbeiter von Heidelberg, Mannheim und anderen Stellen ab September 1917 nach Schwetzingen umgesetzt. Die ersten Neueinstellungen erfolgten dann im Frühjahr 1918.

Als Eisenbahnbetriebswerkstätte der Großherzoglichen Badischen Staatseisenbahnen

eröffnet, erhielt das Werk im Laufe der Zeit noch die Namen:

Eisenbahn-Ausbesserungswerk (EAW) ab Anfang der 20er Jahre

Reichsbahn-Ausbesserungswerk (RAW) ab Anfang der 30er Jahre

Eisenbahn-Ausbesserungswerk (EAW) ab 1945

Bundesbahn-Ausbesserungswerk (BAW) ab 1949

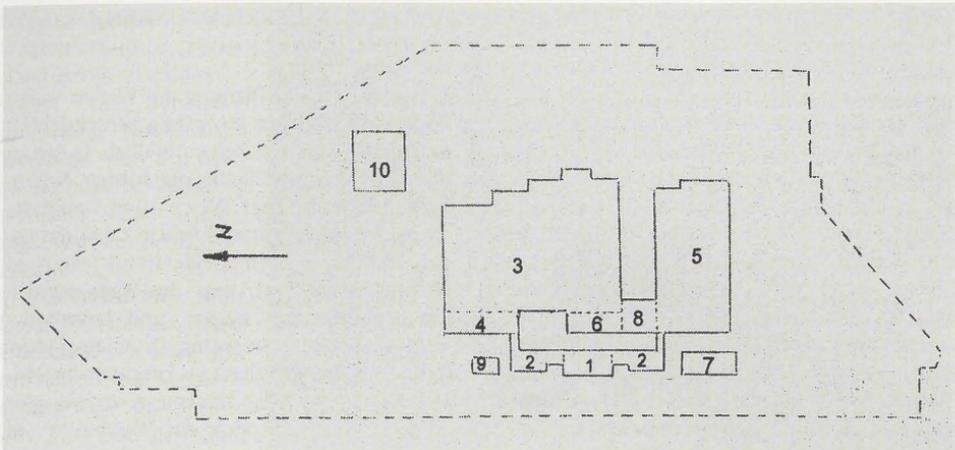
Bundesbahn-Ausbesserungswerkstätte (BAWst) ab 1. 1. 1986 bis 31. 12. 1989

Außerdem befanden sich im badischen Raum noch in Offenburg und Karlsruhe größere Werkstätten (Ausbesserungswerke).

BAULICHE ANLAGEN

Auf dem 249 961 m² großen Gelände entstand seinerzeit weitab von der Wohnbebauung ein Werk für die Untersuchung und Ausbesserung von Dampflokomotiven und Güterwagen. Die Anordnung der Hauptgebäude ist aus dem schematischen Lageplan, (Stand etwa 1925) ersichtlich.

Von 1912 bis 1918 muss auf dem Gelände eine riesige Bautätigkeit geherrscht haben, und das mitten im Ersten Weltkrieg. Es gibt leider keinerlei Unterlagen darüber. Vermutlich unterlag es der Geheimhaltung auf Grund des Ersten Weltkrieges. 1916 waren bereits die ersten Gebäude fertig. Die Bauten waren großzügig angelegt, mit viel Lichteinfall und kurzen Wegen zwischen den einzelnen Teilwerkstätten, der Verwaltung und den Sozialräumen. Noch in heutiger Zeit würde man nur kleine Veränderungen an dieser Planung vornehmen. Die für die Güterwagenreparatur erbaute Halle hat eine Nutzfläche von etwa 20 000 m². Die Zuführung der Wagen erfolgte vom Bahnhof Schwetzingen und dem Rangierbahnhof Mannheim aus, über eine Schiebephöhne oder eine große Gleisharfe. Die Dampflokomotiven erreichten vom Bahnhof Schwetzingen aus über eine Drehscheibe die etwa 9000 m² große Halle. Die Schreinerei war als einziges Werkstattgebäude unterkellert. Die anfallenden Späne der Holzbearbeitungsmaschinen saugte man nach unten in einen Sammelkanal ab, zur Verbrennung im gegenüber liegenden Kesselhaus.



Schematischer Lageplan der Hauptgebäude: 1 Verwaltungsgebäude, 2 Waschräume, 3 Wagenwerkstatt, 4 Schreinerei, 5 Lackiererei, 6 Radsatzdreherei, 7 Schmiede, 8 Schlosserei, 9 Kesselhaus, 10 Lackiererei

Energie- und Versorgungsanlagen

Dampf und Warmwasser erzeugte das Kesselhaus, Gas eine Azetylen-Anlage, Strom eine Umspannstation. Nach der Elektrifizierung der Bahnstrecke wurde der Strom von den Bahnstrecken abgezweigt. Zwei Tiefbrunnen (30 m tief) versorgten das Werk mit 100 m³/h Frischwasser. Die industriellen Abwässer flossen in eine Kläranlage und dann in einen extra gebauten Kanal vom Grenzhöferweg über das Rondell mit einer Länge von 1314 m in den Leimbach. Später flossen diese Abwässer in die städtische Kläranlage. Eine Druckluftherzeugungsanlage versorgte durch eine 2800 m lange Ringleitung die Fahrzeugwerkstätten.

Maschinelle Anlagen

Erwähnenswert sind in diesem Zusammenhang nur die Anlagen, die speziell für die Reparatur der Güterwagen und Dampflokomotiven benötigt wurden. Zum seitlichen Umsetzen der Fahrzeuge von einem Gleis auf das andere gab es sechs Schiebbühnen, zwischen 25 t und 80 t Tragkraft. Zwölf Hebekräne, davon einer mit einer Tragkraft von 50 t, der die Dampflok zum Wechseln der Räder anhub. Eine Brückengleiswaage mit 40 t und eine mit 80 t Tragkraft zum Verwiegen der Fahrzeuge.

Sozialräume

Im Verwaltungsgebäude gab es im Obergeschoss die Kantine mit zwei Speisesälen (200 m²). In den Anbauten links und rechts neben dem Verwaltungsbau im Keller- und 1. Obergeschoss befanden sich 4 Waschräume mit insgesamt 1058 Umkleidespinde, 590 Waschbecken und 20 Duschen.

Geplante Erweiterungen

Für die im Mai 1923 vorgesehe Erweiterung der Wagenwerkstatt sollte eine Halle von 34 000 m² Nutzungsfläche entstehen. Wegen Rückgang an Arbeitsleistung der sich abzeichnenden Rezession kamen die Pläne nicht zur Ausführung. Durch erneute Pläne (1938), diesmal für die Erweiterung der Wagen- und ehemaligen Lokhalle, für eine reine Güterwagenausbesserung, sollte eine Halle von 46 000 m² entstehen, für ca. 2000 Beschäftigte.

Werkluftschutz

Aus vorhandenen Planunterlagen vom 28. Oktober 1939 geht hervor, dass bereits frühzeitig mit der Errichtung von Räumen für den Werkluftschutz begonnen wurde. Man rechnete zu dieser Zeit schon mit späteren massiven Luftangriffen. Im Kellergeschoss des Verwaltungsgebäudes wurden für 500 Per-

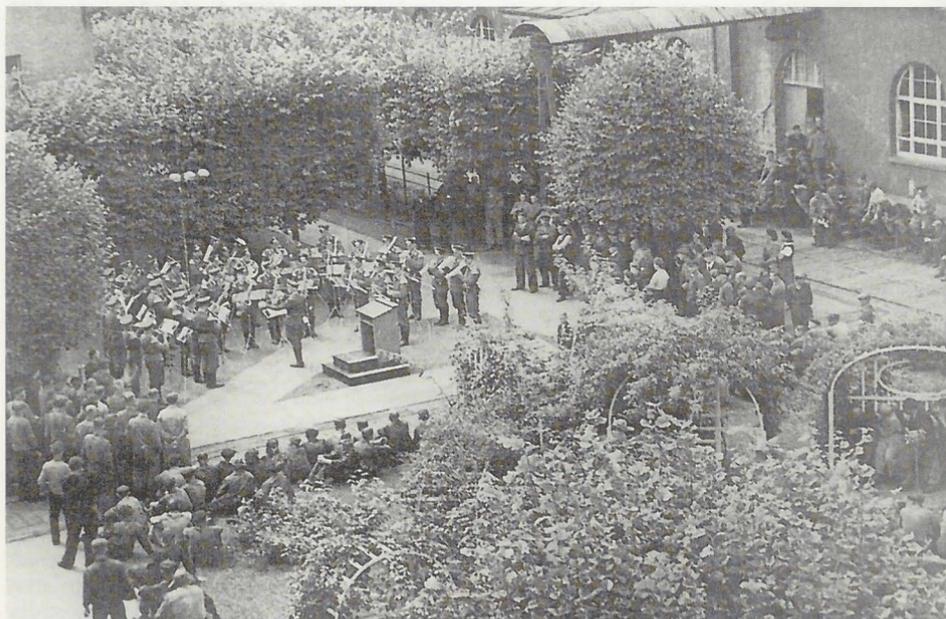
sonen Räume hergerichtet. Als Grundlage für den Platzbedarf war die Größe der Räume und die Belüftung maßgebend. So konnten auf 0,6 m² in belüfteten und auf 3 m² in unbelüfteten Räumen je eine Person untergebracht werden. Im Verwaltungsgebäude war auch eine Befehlsstelle für acht Personen vorhanden. Je ein Raum war für Feuerwehrleute und Sanitäter vorhanden. Mehrere Personen wurden für schnelle Wiederherstellung in Gebäuden und Gleisanlagen ausgebildet. Dies war für die damalige Deutsche Reichsbahn besonders wichtig, weil der Militärnachschub- und Versorgungsverkehr schnell wieder reibungslos zu laufen hatte. Auch eine ausgebildete Gruppe aus Gasspürern und Entgiftern befand sich vor Ort. Beide Gruppen waren, zum Teil mit ihren Gerätschaften, in je einem Schutzraum untergebracht.

Anfang der 40er Jahre wurden auf dem Werkgelände verteilt noch 3 Tiefbunker für je 100 Personen und ein Hochbunker für circa 200–300 Personen gebaut. (Die Sprengung des Hochbunkers erfolgte nach dem Zweiten Weltkrieg.)

SOZIALE EINRICHTUNGEN, FREIZEITANGEBOTE

Bereits bei der Planung des Werkes waren Sozialeinrichtungen großzügig berücksichtigt und für die damalige Zeit vorbildlich. In den an das Verwaltungsgebäude angebauten Nebengebäuden waren vier Wasch- und Umkleieräume für bis zu tausend Arbeiter vorgesehen. Die Wasch- und Umkleieräume waren so günstig angeordnet, dass die Wege zu den Arbeitsplätzen der Wagen- und Lokomotivwerkstätten sehr kurz waren. Durch zwei überdachte Verbindungsbauten konnten die Mitarbeiter diesen Weg trocken erreichen. Für Werkführer befand sich ein Waschraum im sogenannten Mittelbau – einem Anbau an die Wagenwerkstätte.

Außerdem befand sich am Werkeingang rechts ein Badhaus mit Duschen und Wannen. Hier ist man vom Prinzip der kurzen Verbindungswege zur Werkstatt aus sozialen Gründen abgegangen, da das Badhaus auch von den Angehörigen benutzt werden konnte, die das Werksgelände wegen Unfallgefahr nicht



Mittagspauzenkonzert 1942 im so genannten Rosengarten zwischen Verwaltungsgebäude und Wagenhalle

betreten durften. In der Wagenwerkstätte bestand ein Sanitätsraum. Weiter ein Behandlungsraum für einen Werkarzt, der zu bestimmten Zeiten Sprechstunden abhielt und sogar über ein Röntgengerät verfügte.

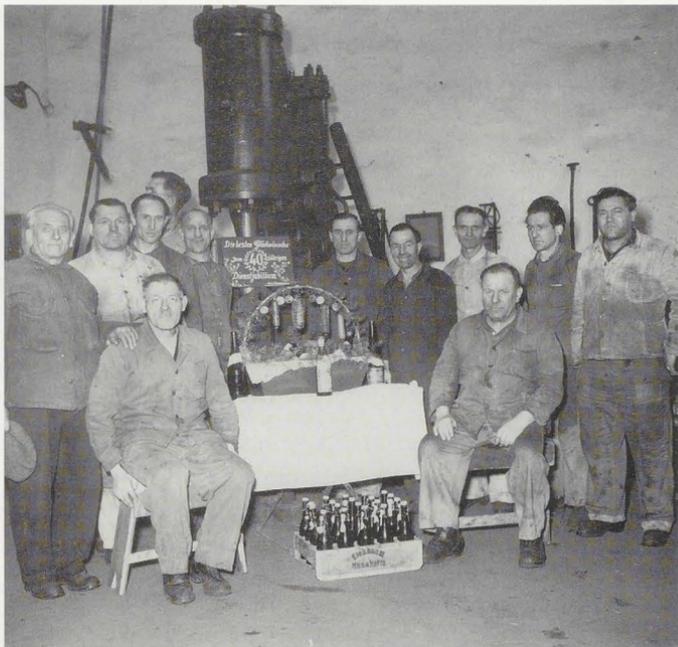
Für den Arbeits- und Gesundheitsschutz war ein Beamter zuständig, der sich für die Verbesserung von gefahren geneigten und gesundheitsgefährdenden Arbeitsplätzen einzusetzen hatte. In späteren Jahren ein Unfallingenieur.

Zur Einnahme von Mahlzeiten waren im Verwaltungsbau zwei große Speisesäle vorhanden. Für mitgebrachte Kochgeschirre (Henkelmänner) gab es einen Warmküchenraum sowie zahlreiche Wärmeverrichtungen in den Werkstätten. Essenträger aus dem Angehörigenkreise der Arbeiter konnten das Essen vor oder in der Kantine abgeben.

Zur zusätzlichen Versorgung der Kantine entstand in den 20er Jahren ein Stallgebäude und Schlachthaus, in dem Schweine gezüchtet und geschlachtet wurden. In den 40er Jahren wurde im nördlichen Teil des Werkes zur Vorratshaltung ein Kartoffelkeller angelegt.

Für die äußere Verschönerung des Werkes sorgte ein Gärtner der im einem Gewächshaus Pflanzen züchtete. Eine besonders gelungene Anlage war der Rosengarten zwischen dem Verwaltungsbau und der Wagenhalle. Hier konnten im Sommer in den Pausen die Mitarbeiter ein wenig Entspannung finden.

Auch die wunderschöne Kastanienallee in der Werkstraße erfreute immer wieder die Besucher. Die Werkleitung lies sich dies auch einiges kosten; die Bäume hegte und pflegte in regelmäßigen Abständen ein sogenannter Baumdoktor.



Das 40-jährige Dienstjubiläum von Ludwig Benz

Sehr viele Leistungen und Impulse gingen auf das Konto de Bundesbahn-Sozialwerkes (BSW). Hierzu ein Auszug aus einer Broschüre: „Um die Jahrhundertwende, als Sozialleistungen noch recht klein geschrieben wurden, schlossen sich überall in Deutschland Eisenbahner in Vereinen zusammen. Sie leisteten aktive Hilfe Pflege für Kranke und Alte, Betreuung von Kindern und Mütter wo immer es Not tat. Das BSW ergänzt die sozialen Leistungen der Bahn und ihrer Sozialversicherungsträger. Das alles ist nur möglich durch die Mithilfe von vielen ehren- und nebenamtlichen Mitarbeiter.“ Im Ausbesserungswerk Schwetzingen wurde vom Sozialwerk die Kantine und ein Verkaufskiosk in der Werkhalle geführt sowie die Werkkapelle und der Chor großzügig unterstützt Bei allen größeren Veranstaltungen wie Weihnachtsfeiern, Jubilarehrungen und Verabschiedungen lockerte die Kapelle und/oder der Chor die Feier auf und verlieh dieser einen feierlichen Rahmen.

Jubilarehrungen und Verabschiedungen wurden je nach Wunsch am Arbeitsplatz, im

Büro oder im Zimmer des Werkdirektors vorgenommen. Dabei wurden die Arbeitsplätze in der Werkstatt mit Blumenschmuck versehen. Manchmal riefen auch einige Ehefrauen an und überraschten den Jubilar mit ihrer Anwesenheit. Ein Bediensteter wünschte sich einmal sogar sein Jubiläum in luftiger Höhe, er arbeitete nämlich auf dem Dachstand, eine Arbeitsbühne für die Reparatur der Güterwagendächer in etwa 3 m Höhe.

Die in den 20er Jahren gegründete freiwillige Werksfeuerwehr besaß ein Löschfahrzeug. Etwa 15 ausgebildete Feuerwehrmänner standen für Einsätze zur Verfügung.

Auch die Werkzeuge können zu den Sozialeinrichtungen gezählt werden. War man doch bemüht, die Mitarbeiter sicher, pünktlich und trocken, an ihre Arbeitsplätze zu bringen. Sogenannte Personalfahrten verkehrten in den Anfangsjahren auch zwischen Schwetzingen und Heidelberg über Plankstadt. In späteren Jahren pendelte der Werkzeug zwischen Bahnhof Schwetzingen und Werkbahnhof zu den jeweiligen Anschlüssen der fahrplan-

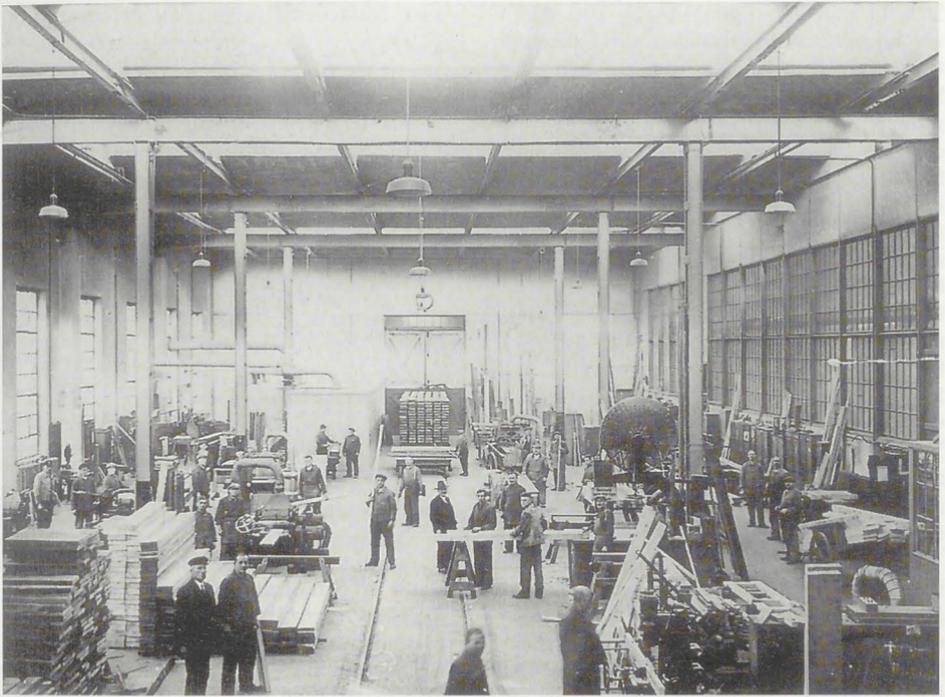
mäßigen Züge Richtung Mannheim und Karlsruhe.

Ende der 30er Jahre bestand eine Segelfliegergruppe. An dem Bau der Flugzeuge konnten in erster Linie die Lehrlinge ihr handwerkliches Können vertiefen. Die Flugbegeisterung hatte einen bitteren Beigeschmack, diente sie doch auch der Wehrrüchtigung.

Für die sportliche Betätigung stand bereits am Ende der zwanziger Jahre eine Sportanlage zur Verfügung. 1943 rühmte man sich damit, in mühevoller freiwilliger Arbeitsleistung einen Schießstand gebaut zu haben. Hierzu einige Auszüge aus einer Werkszeitung von 1944: „Schon seit Gründung der Reichsbahnsportgemeinschaft Schwetzingen im Jahre 1938 war es ein stetes Drängen und Verlangen aus den Reihen der Mitglieder gewesen, einen eigenen Schießstand zu besitzen, wozu vor allem die weiten Anmarschwege zu den umliegenden Schießständen der örtlichen Vereine Anlass gegeben hatten. Als dann noch von den vorgesetzten Stellen der Auftrag einging, nicht nur die für den Osteinsatz vorgesehenen



Das Taktverfahren in der Wagenhalle



Die Schreinerei

Kameraden, sondern sogar alle wehrfähigen Männer der Gefolgschaft bis zum 62. Lebensjahr im Schießen auszubilden, sah sich die Vereinsführung infolge Fehlens einer eigenen Schießstätte vor eine fast unlösbare Aufgabe gestellt, zumal doch dieser Auftrag ohne wesentliche Beeinträchtigung der Werkleistung erledigt werden sollte.“

„Dass es im Werk auch Männer, gibt, die von vornherein der Sache skeptisch gegenüberstanden und glaubten, durch ihre engstirnige Haltung und unmännliche Handlungen das Werk aufzuhalten und die Förderung dieser Sache irgendwie schädigen zu können, war uns bewusst. Solche Außenseiter hat es immer gegeben und wird es auch weiterhin geben.

Nicht nur in nächster Zeit, sondern auch noch nach dem Kriege werden dem deutschen Volke in den besetzten Gebieten noch schwere Aufgaben erwachsen, wobei der deutsche Eisenbahner eine nicht ungewichtige Rolle

spielen wird. Es wird daher noch mancher Arbeitskamerad, der heute vielleicht auf Grund seines vorgerückten Alters nicht mehr daran denkt, in den besetzten Gebieten eingesetzt werden müssen. Infolge der für uns unvorstellbaren Weite dieser Gebiete wird der Eisenbahner immer auf sich allein angewiesen sein und dann auch noch lange Zeit großen Gefahren ausgesetzt sein. Dann wird nur der bestehen und seine Aufgabe voll erfüllen können, der in der Lage ist mit der Waffe in der Hand sein Leben zu verteidigen und damit seine Arbeitskraft seiner Familie und seinem Volke zu erhalten.“

Arbeitsleistung

Die Eisenbahnbetriebswerkstätte war errichtet für die Reparatur und Untersuchung von Güterwagen und Dampflokomotiven der Großherzoglichen Badischen Staatseisenbahnen. Neben diesen Fahrzeugen waren die im Werk produktiv eingesetzten Kräfte bis zu

30% für andere Fertigungen tätig. Dies waren vor allem Zentralwerkstätten für Fahrzeugteile, den sogenannten Tauschteilen und Ersatzstücke, die an die umliegenden Reparaturstellen geliefert wurden. Zu nennen sind dabei vor allem zentrale Aufarbeitungsstellen für Lokomotivteile, Radsätze, Lagerschalen, Puffer, Tragfedern, Kupplungen, Steuerventile für Bremsen, Fußbodenbretter und anderes mehr. In den Anfangsjahren wurde nur der badische, später der gesamte süddeutsche Raum beliefert. Im Rohholzlager lagerten 1994 noch etwa 10 000 cbm Schnittholz mit einem Einkaufswert von 2,8 Millionen DM. Vor Einführung der Gabelstapler musste das Holz von Hand gestapelt werden. Hierfür waren z. B. 1950 noch vier Arbeitskräfte täglich im Einsatz. Nach der Schließung der Lokomotivabteilung 1930 wurden nur noch Güterwagen der Fahrzeugausbesserung zugeführt. Bis zum Jahr 1953 fast alle Bauarten. Ab dieser Zeit nur gedeckte Güterwagen. Nachdem die Zahl der Ausbesserungen stark zurückging, mussten viele Mitarbeiter bei der Zerlegung nicht mehr benötigter Fahrzeuge eingesetzt werden. Der letzte ausgebesserte Güterwagen verließ am 10. Oktober 1988 das Werk. In der Zeit des Hochbedarfs 1943 verließen 30 320 Güterwagen das Werk, das sind etwa 120 Wagen pro Tag.

Für das Arbeitslager der französischen Zivilarbeiter entstand ein Splitterschutz-Laufgraben. Außerdem legte man auf dem Gelände mehrere Feuerlöschteiche und Brunnen an. Auf den Dächern der Wagenhalle und der ehemaligen Kesselschmiede wurden in den 40er Jahren Beobachtungstürme errichtet; man nannte diese schönen Aussichtsplätze „Himmelfahrtskommando“. Die Türme waren ringsum mit 20 mm starken Panzerplatten als Splitterschutz verkleidet und hatten in vier Richtungen kleine Fensterschlitze. Bei Fliegeralarm wurden diese von einem Beobachter besetzt, der aufkommende Brände an die Zentrale weitergeben musste.

Kriegszerstörungen

Am 19. 3. 1945 griffen Flugzeuge das Werk an. Dabei kamen in der Nähe des Aufzugschachtes im südlichen Verwaltungsbau 22 Bedienstete ums Leben. Der Zerstörungsgrad

aller baulichen Anlagen lag bei insgesamt 17,9%.

Letzte Ausbauten

Als letzte große Bautätigkeit entstand 1971, nach zweijähriger Bauzeit, für 350 000 DM, eine neue Lehrwerkstatt. Die Kantine musste 1981 für 388 000 DM modernisiert werden.

DIE EISENBAHNER-SIEDLUNG

Von 1903 bis 1927 erstellten die Deutschen Bahnen im Reichsgebiet insgesamt 15 neue große Betriebswerkstätten (Ausbesserungswerke). Damit eng verbunden war die Besiedelung an diesen Orten. Zum einen wollte man die Bediensteten in der Nähe der Werke unterbringen, langfristig behalten und sozial erträglichen Wohnraum schaffen.

Bereits bei der Planung der Betriebswerkstätte in Schwetzingen sah man sich nach Bauplätzen um. Am günstigsten erschien eine Bebauung an der Ostflanke des Werkes. Der Grund und Boden gehörte zur Gemarkung Plankstadt. 1918 stellte die Großherzogliche Badische Staatsbahn in Zusammenarbeit mit der Eisenbahn Baugenossenschaft ein Ersuchen an die Gemeinde Plankstadt zum Erwerb von 70 Morgen Baugelände für eine Arbeiterkolonie. Im April 1918 lehnte der Gemeinderat den Antrag ab. Einige Jahre später erwarb dann die Baugenossenschaft das von den Plankstädter Bauern landwirtschaftlich genutzte Areal für den Bau einer Wohnsiedlung, abseits der damaligen Wohnbebauung.

Die Anordnung der Häuser war so geplant, dass die Bewohner eine Nebenerwerbsstelle mit Viehhaltung und großen Gartenparzellen besaßen. Die Gärten konnten durch einen extra angelegten Weg erreicht werden, so daß keinerlei Belästigungen an der Straßenseite erfolgte. In den Anfangsjahren mussten sich die Bewerber noch mit 20,- Goldmark in die Genossenschaft einkaufen.

Der Bedienstete Otto Day, geboren am 30. November 1909 begann 1924 im Werk seine Schlosserlehre. Sein Vater Engelbert Day, geboren am 17. 12. 1886, war in der Betriebswerkstatt Mannheim beschäftigt und wurde bei der Eröffnung in die Betriebswerkstätte



Die ersten Häuser in der Straße Blumenau

Schwetzingen versetzt. Er war dort als Vorhandwerker für Lokomotivarmaturen in der Lokomotivabteilung beschäftigt. Ihm wurde 1923 in der Rosentalstraße eine Wohnung zugewiesen. Die Wohnungen waren noch mit Ofenheizung und ohne Bad, gebadet wurde in einer Zinkbadewanne, die in der Waschküche stand. Der große Garten machte viel Arbeit, brachte aber einigen Ertrag. Zu Weihnachten schlachtete sein Vater ein selbst aufgezogenes Schwein. Ich hatte eine schöne Jugend. Wir waren eine glückliche Familie, nicht gerade im Wohlstand lebend, so Otto Day. An Wohngebäuden entstanden in Plankstadt ab 1920, das Rosental, die Blumenau, der obere Gartenpfad, die Hebelstraße. In Schwetzingen die Augusta-, Neuhaus-, Hummel-, Karls-, Kurfürsten-, Ludwig-, Schubert und Scheffelstrasse. Nach dem 2. Weltkrieg bauten auch viele Eisenbahner ihr eigenes Häusle.

ZUM PERSONAL DES WERKES

Die ersten Neueinstellungen nach der Öffnung des Werkes erfolgten im April 1918. Der Personalbestand war für die ersten Jahre auf 500–700 Arbeiter ausgelegt. Etwa 100

Schwetzingen und Plankstätter Arbeiter fanden hier ihre erste neue Wirkungsstätte. In den sieben Jahrzehnten des Bestehens haben das Werk und seine Belegschaft gute und schlechte Zeiten erlebt. Das zeigt sich auch an den schwankenden Personalbestand. So sank sie in den zwanziger Jahren auf 410 und erreichte 1944 wieder 1335 Arbeiter und Angestellte. Auffällig ist, dass der Krankenstand in schlechten Zeiten einen Tiefstand erreichte. So lag er beispielsweise 1937 im Jahresdurchschnitt bei 3,6%. In Zeiten der Hochkonjunktur Anfang der 1970er Jahre bei 15,6%.

Ab 1963 ging der Personalbestand stetig zurück. Und erreichte Anfang 1989 im Schließungsjahr mit 72 Arbeitern, 19 Beamten und 33 Lehrlingen den Tiefstand. Es handelte sich um das Ausbildungsjahr, das im Frühjahr 1990 noch seine Ausbildung im Werk beendete.

EINSTELLUNG UND GELÖBNIS

Zur Einstellung musste eine Bewerbung mit Auszug aus den, Geburtsregister, ein Schulentlassungszeugnis sowie ein Leumundszeugnis vorgelegt werden. Eine bahn-

ärztliche Untersuchung entschied über die Tauglichkeit. Über die Einstellung wurde eine Dienstanweisungs-Verhandlung herausgegeben. Darin hieß es:

„Nach dem sodann dem Erschienenen die Verpflichtungsformel vorgelegt war und derselbe erklärt hatte, den Inhalt des von ihm zu leistenden Handgelübdes verstanden zu haben, leistete er das Handgelübde in vorgeschriebener Weise, indem er die linke Hand aufs Herz legte und die ihm vorgesprochenen Worte der Formel laut wiederholte: Ich versichere durch feierliches Handgelübde an Eidesstatt, dass ich die während meiner Verwendung im Dienst der Staatsverwaltung alle mir obliegenden Pflichten treu und gewissenhaft erfüllen werde; auf Ehre und Gewissen.“

Im 3. Reich sah das Gelöbnis folgendes vor: „Ich gelobe: Ich werde dem Führer des Deutschen Reiches und Volkes Adolf Hitler treu und gehorsam sein und meine Dienstobliegenheiten gewissenhaft und uneigennützig erfüllen.“

Ab 1949 lautete die Verpflichtung für Arbeiter nur noch. „Ich verpflichte mich, meine Dienstobliegenheiten gewissenhaft zu erfüllen und die Gesetze zu wahren.“

VERGÜTUNG DER AUSZUBILDENDEN IN DEN 1920ER JAHREN

Bereits im April 1918 stellte die Werkstätteninspektion Schwetzingen die ersten Lehrlinge ein. In den Anfangsjahren etwa vier bis sechs, die zunächst ihre Ausbildung nicht in einer besonderen Werkstätte, sondern in den einzelnen Fertigungsabteilungen durchliefen. Später wurde in der ehemaligen Kesselausbesserung eine gesonderte Werkstätte eingerichtet, in der die Ausbildung zusammengefasst erfolgte. Die Lehrzeit betrug drei Jahre. Die Stundenvergütung stufte sich von 40 Pf im ersten Halbjahr bis 90 Pf im sechsten Halbjahr, für Berufszweige mit vierjähriger Lehrzeit bis zu 110 Pf im achten Halbjahr. Von seinem Verdienst wurde dem Lehrling von der vorgesetzten Dienststelle an jedem Zahltag ein Fünftel zurückgehalten und für ihn bei einer öffentlichen Sparkasse verzinsbar angelegt. Die Gesamtsumme der Ersparnisse wurde dem



Lehrlinge auf einer Lokomotive

gesetzlichen Vertreter nach pünktlicher Erfüllung der Verpflichtungen des Lehrvertrages ausgezahlt. In Zeiten der hohen Geldentwertung eine gerade nicht soziale Maßnahme. Die Lehrlinge erhielten im zweiten und dritten Lehrjahr je drei Tage Erholungsurlaub unter Bezahlung der Stundenvergütung.

Zur eigenen Nachwuchsförderung bildete die Bahn ab 1946 verstärkt Schlosserlehrlinge aus. 1985 z. B. 93 Lehrlinge, die in verschiedenen Dienstzweigen gute Aufstiegsmöglichkeiten (Lokführer, Werkmeister u. a. m.) hatten.

SOZIALE BELASTUNGEN IN DEN 1920ER JAHREN

Diebstahl

In den 1920er Jahren (der hohen Arbeitslosigkeit haben auch Einige ihren Arbeitsplatz durch Diebstahl aufs Spiel gesetzt. Hierfür gab es nur fristlose Entlassungen, In den Entlassungspapieren stand beispielsweise als Grund: wegen Diebstahl von 2 Eschenbrettern, von der Dampflokomotive Kupfer- und Messingteile abgeschraubt, Altmaterial über den Zaun gegeben, ein Lehrling im zweiten Lehrjahr 7 kg Kupferkabel gestohlen, Werkzeug ohne Erlaubnisse mitgenommen. Bei harmlosen Vergehen gab es zuweilen strenge Richter. Etwas mehr Fingerspitzengefühl hat damals wohl gefehlt: 4 Lehrlinge wurden am 27. Dezember 1920 dabei erwischt, wie sie im Werkstattabort getanzt haben. Es gab einen strengen Verweis.

Schwarzarbeit

Schwarzarbeit war auch damals schon in Mode. So beklagte sich eine Handwerkerinnung 1926 über einen Bediensteten der Betriebswerkstätte. Der Brief:

„An die Dereksion der Betriebswerkstätte Schwetzingen.

Die Klage der Tünchermeister in Brühl gegen den bei der Betriebswerkstätte beschäftigten Ferdinand G. sind wir Meister gezwungen bei den schlechten verhältnissen der Herren Direktoren mitteilung zu machen, und den Ferdinand G. mit bitte zu mahnen das er die Abensarbei unterlassen soll, wie wir Meister wissen stellt sich G. bedeutend höher als wie bei dem Lohn in der Betriebswerkstatt. G. fragte bei mehrere Leute an er wollte die arbeiten um die hälfte billiger machen als wir Tünchermeister und wir sitzen da mit Lehrlingen und haben keine arbeiten. So wollten wir doch die Herren Dereksion nochmals bitten den Tüncher G. streng mahnen das er die Abensarbeit unterlassen soll, sonst sitzen wir da mit Familie und Kinder und können sie nicht ernähren. Hochachtungsvoll.“ (sic)

ENTLASSUNG UND WIEDEREINSTELLUNG

In den 1920er Jahren

Die allgemeine Wirtschaftskrise der 1920er Jahre ging auch an dem Ausbesserungswerk Schwetzingen nicht spurlos vorbei. Große Verbitterung brachten die Entlassungen in dieser Zeit. So sind gerade Unterlagen und Aussagen von Mitarbeitern ein eindrucksvolles Zeugnis. Viele, die Jahre bei der Bahn gearbeitet hatten, versuchten wieder eingestellt zu werden. Bittgesuche und Fürsprachen politischer Parteien halfen in dieser Situation auch nicht weiter. So versuchte ein Mitarbeiter aus Wiesental, Jahrgang 1884, wieder eingestellt zu werden. Er war am 3. 10. 1907 bei der Bahnmeisterei eingetreten, am 19. 1. 1920 vom Ausbesserungswerk Schwetzingen übernommen, am 27. 6. 1926 entlassen, weil die Deutsche Reichsbahn die Zahl ihrer Arbeiter verringerte. Hier sein Bittgesuch an das Badische Innenministerium in Karlsruhe: „Auf Grund meiner gegnerischen Einstellung gegen das alte System wurde ich nach 18jähriger Diensttätigkeit von der

Reichsbahn entlassen. Es widerstrebte mir, den roten Gewerkschaften meine Arbeitsgroschen auszuliefern und so wurde ich eines Tages vor die Alternative gestellt: entweder zahlen oder Abbau. Notgedrungen leistete ich Beiträge, aber meine Arbeitsstelle hatte ich durch mein politisches Verhalten doch verscherzt. Als Vater von fünf Kindern wurde ich im 49. Lebensjahr abgebaut. Wohl habe ich wie die meisten Landbewohner eine kleine Landwirtschaft, doch reicht diese bei weitem nicht aus, mich mit meiner Familie durchzuschlagen.

Der Ortsgruppe Wiesental der NSDAP bin ich seit Jahren als Nationalsozialist bekannt und bin auch NS-Gemeindevorordneter. Da der damals eingeschlagene Weg über die NSDO erfolglos war, bin ich aus Not gezwungen, mich hilfeschend an das Innenministerium zu wenden, da ich nicht weiß, welchen Weg ich einschlagen könnte.“

Anfang der 1930er Jahre

Ein anderer Fall: Der Dreher Josef M., geboren in Oberkirch, Kreis Offenburg, Wohnort Mannheim, Eintritt am 26. 2. 1922, Austritt am 26. 6. 1930 wegen Personalverminderung bei Aufgabe der Lokomotivfertigung, reicht sechs Bittgesuche auf Wiedereinstellung ein: 23. 7. 1930, 15. 6. 1931, 17. 6. 1931 (über den Erzbischof), 9. 7. 1931, 11. 7. 1935 und 12. 1. 1934

Anfang der 1930er Jahren gab es auch politische Machtkämpfe – wie Flugblätter der Kommunisten und Parolen der NSDAP beweisen. Sonst gut miteinander auskommende Mitarbeiter wurden zu Klassenfeinden, beschimpften und bekämpften sich, schwärzten sich gegenseitig an. Das Arbeitsklima litt darunter sehr.

Einzelfall aus dem Jahr 1937

Ein Hilfsarbeiter hat bei der Einstellung 1937 im Strafregister noch nicht getilgte Strafen verschwiegen und wurde trotz der Fürsprache der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei nicht wieder eingestellt. Hierzu schreibt die NSDAP Gau Baden: „Die Entlassung des Hilfsarbeiters gibt mir Veranlassung, den Fall dessen seinerzeitige Verurteilung zu 3 Wochen Gefängnis der Direktion zu unterbreiten unter welchen

Umständen das Urteil ergangen ist (sic). Paul kam anfangs 1932 zu unserer Bewegung als ehrlicher und unbescholtener Kamerad. Sein Drang nach einer aktiven Tätigkeit in unserer Bewegung und auch bei Aufmärschen dabei zu sein, scheiterte im Anfang an der Beschaffung einer Uniform wozu ihm die Geldmittel fehlten. Durch irgendwelche Umstände kam er schließlich in Gesellschaft von weniger vertrauenswürdigen Personen, die ihm klar machten auf welche einfache Weise er doch zu Geld kommen könne, wenn er doch einige Zentner Dickrüben, die zur Überwinterung im freien Felde seines Vaters lagerten, verkaufen würde. Mit dem erstandenen Gelde kaufte er sich eine SA Uniform und Stiefel. Das dicke Ende in Form einer Anzeige seines eigenen Vaters kam jedoch nach. Durch den Umstand, dass er sich für diese Geld eine Uniform kaufte, wurde er zu 3 Wochen Gefängnis verurteilt. Durch eine Amnestie anlässlich Hindenburgs Geburtstags wurde jedoch die Strafe erlassen.“

Arbeitskräftemangel im Zweiten Weltkrieg

In Zeiten von hohem Verkehrsaufkommen und der Hochkonjunktur war es für die Eisenbahn schwierig, Arbeitskräfte einzustellen. Dies war im 2. Weltkrieg und Anfang der 60er Jahre der Fall. Es musste also auf ausländische Arbeiter zurückgegriffen werden. Hierzu ein Auszug aus einem Bericht der Reichsbahn-Direktion Linz (Juli 1942): „Freie ausländische Arbeitskräfte hat man schon an etwa 1 Million vor dem 1. Weltkrieg in Deutschland. Kriegsgefangene Belgier, Holländer, Franzosen und Russen sind nach einem Geheimerlass Hermann Görings möglichst, im Bergbau und in der Bahnunterhaltung einzusetzen. Es gibt nur zwei Strafen: Ernährungsbeschränkung und Exekution. Die Erfahrungen mit den Gefangenen sind natürlich auch keine erschütternden. Durch laxer Behandlung ist eingerissen, dass Franzosen fast überall frei herumlaufen, immerhin sind es die fleißigsten, willigsten und zuverlässigsten, auch im Vergleich zu anderen sauberen Arbeitern“

1944 gab es im Werk 515 ausländische Arbeiter, darunter 74 weibliche. Das war ein Anteil von 47% aller Arbeitskräfte. Im süd-

lichen Teil des Werkes gab es für die Unterbringung ein Barackenlager. Außerdem müssen dem Vernehmen nach im nördlichen Gelände, in der Nähe des Grenzhöfer Weges, umgebaute Eisenbahnwagen gestanden haben. Verfehlungen wurden ohne Unterschied wie bei deutschen Arbeitern geahndet.

Italienische Arbeiter

Der Schlosser Zi. wurde wegen willkürlichen Verlassens des Arbeitsplatzes gemeldet. Bei der Anhörung gab er an „Ich bekam am 20. 7. 1943 ein Telegramm von meiner Frau, dass mein Sohn schwer erkrankt sei.“ Beim Werkdirektor wurde ich daraufhin vorstellig mit der Bitte um Heimaturlaub, der aber abgelehnt wurde. Am 23. 7. ging ich nach Mannheim zur italienischen Delegation und Konsulat und bat aus gleichem Grunde um Genehmigung zur Heimfahrt. Hier wurde ich vertröstet, ich solle noch einige Tage abwarten, da man nicht wüßte, wie sich der Umschwung in Italien auswirke. In Innsbruck wurde er von der Grenzpolizei aufgegriffen und nach Schwetzingen zurückgeschickt. Die Strafe fiel milde aus, eine Geldbuße von einem doppelten Tagessatz.

Der italienische Hilfsarbeiter Za. hat am 3. 7. 1943 unentschuldigt gefehlt. Hierüber wurde ein Aktenvermerk angelegt. In dem hieß es „In der heutigen Zeit, wo die deutschen und italienischen Soldaten Schulter an Schulter für die Freiheit Europas und der Erhaltung der europäischen Kultur auf den Schlachtfeldern kämpfen, muss auch die Heimatfront, zu der auch Za. gehört, voll und ganz ihre Pflicht tun.“ Za. bekam eine Geldbuße von einem Tagesverdienst.

Sogenannte „Ostarbeiter“

Über den Umgang mit Ostarbeitern veröffentlichte die Werkzeitung des Reichsbahnausbesserungswerkes 1944 einen Artikel, hieraus zwei Auszüge:

„Der Ostarbeiter in unseren Betrieben und in unserem Leben ist heute schon zu einer Erscheinung geworden, an die wir uns längst gewöhnt haben. Auch soweit wir mit diesen Menschen unmittelbar zu tun haben, haben wir die nötigen Umgangsformen gelernt. Aber trotzdem gibt es immer noch deutsche Men-

schen, die die innere oder äußere Einstellung diesen Menschen gegenüber noch nicht gefunden haben.“

Hier wurden zwei Fälle geschildert, bei denen deutsche Arbeiter menschliche Züge zeigten, hierzu weiter: „Diese beiden mögen aber genügen, damit sich jeder, der mit Ostarbeitern umgeht oder umzugehen hat, stets bewusst sein möge, dass er nicht nur das Ansehen seiner Person sondern auch das des deutschen Volkes zu wahren hat. Wir wollen keine Herrenmenschen sein, wie es die Engländer sind, aber wir wollen und müssen jederzeit zeigen, dass der deutsche Mensch der Führende und der fremde der Geführte ist. Wir wollen keinen Despotismus auf der einen Seite und Sklaven auf der anderen Seite, aber wir haben das Recht und die Pflicht, Fremdvölkern gegenüber so aufzutreten, wie es der Stellung gebührt, die das deutsche Volk in Europa und der Welt auf Grund seiner Kultur, seiner Leistungen und nicht zuletzt der Erfolge seiner Wehrmacht errungen hat.“

Das Schicksal einer Generation an einem Beispiel

Ein besonderes Schicksal wurde einem langjährigen Bediensteten zuteil. Nach Besuch der Volksschule und 3 Jahre Lehre vor das Jahr 1914 gekommen, Von 1914 bis 1918 war er Soldat, Dies blieb nicht ohne Auszeichnung, Eisernes Kreuz II. Klasse und Ehrenkreuz für Frontkämpfer. Das Verwundetenabzeichen in Silber handelte er sich mit dem Verlust des linken Auges und einer schweren Kopfverletzung 1918 (70%) ein. Er hatte jedoch Glück, er hatte überlebt, Was nun, die Bahn stellte ihn ein. Eine Karriere sollte seinen Anfang nehmen. Hilfsschreiber, Assistent, Weitere Aufstiege fielen aus. Das Jahr 1936 war gekommen und seine Beförderung stand an. Der Nachweis der arischen Abstammung auch. Was er nicht wusste: einer der Großväter war mit einer Jüdin verheiratet. Seine Beförderung fiel also aus. Er durfte Luftschutzdienst verrichten, war wieder einmal an der Front, Am 19. 3. 1945 war sein Schicksal besiegelt. Beim Fliegerangriff auf das Werk ist er tödlich verunglückt – „Für Führer, Volk und Vaterland“ – wie es dann so schön hieß.

Arbeitskräftemangel in den 1960er Jahren

Anfang der 60er Jahre konnte die Bundesbahn infolge der Hochkonjunktur den Arbeitsanfall mit deutschen Arbeitskräften nicht mehr bewältigen. 1960 kamen die ersten Italiener, vier Jahre später waren es bereits 122. Die meisten wohnen noch heute in Schwetzingen und Plankstatt.

SCHLISSUNG UND ABBAU DES WERKES

Die Schließung

Das Verkehrsaufkommen im schienengebundenen Güterverkehr ging ab 1970 stetig zurück. Die Fahrzeuge hatten auf Grund verbesserter Materialien längere Laufzeiten und waren dadurch weniger reparaturanfällig Die Güterwagenwerke litten unter akuten Arbeitsmangel und die Folge war abzusehen, Personalabbau, Schließen von Werkstätten. Von Seiten der Werkleitung und der Personalvertretung wurden große Anstrengungen unternommen, eine sich abzeichnende drohende Schließung für Schwetzingen abzuwenden. Politiker des Deutschen Bundestages und der Landesregierung, der Bundesminister für Verkehr, der Hauptpersonalrat bei der Deutschen Bundesbahn in Frankfurt wurden eingeschaltet.

Zu einer Protestkundgebung hatte im September 1982 die Ortsverwaltung Mannheim der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands aufgerufen. An dem Marsch vom Werktor über die Carl-Theodor-Brücke zur Kundgebung auf dem Schlossplatz nahmen 750 Personen teil. Alle diese großen Bemühungen brachten keinen Erfolg. Die Personalvorgaben zwangen zur Aufstellung von Sozialplänen, die in Zusammenarbeit mit der Personalverwaltung erstellt wurden. Große Verbitterung und Angst machte sich unter den Arbeitern und Beamten breit. Die Umsetzung erfolgte zu den Dienststellen der näheren Umgebung. Trotzdem fiel es den Mitarbeitern sehr schwer, ihren gewohnten wohnortnahen Arbeitsplatz im Werk zu verlieren. Es war ja eine große vertraute Familie, für einige über drei Generationen hinweg. Nur diejenigen, die kurz vor ihrem Ruhestand waren oder vorzeitig aus dem Arbeitsver-

hältnis ausschieden, waren einigermaßen zufrieden zu stellen.

Mit Ablauf des 31. 12. 1985 wurde das Ausbesserungswerk (AW) in eine selbständige Ausbesserungswerkstätte (Awst) umgewandelt und verkleinert für einige Arbeiten weitergeführt. Nach und nach mussten 1987 die Arbeiten der Radwerkstatt eingestellt werden. Der letzte ausgebesserte Güterwagen verließ am 10. 10. 1988 das Werk. Alle noch vorhandenen Mitarbeiter zerlegten nicht mehr benötigte Güterwagen. Das endgültige Aus kam im November 1989 mit der Verfügung des Präsidenten der Bundesbahn Direktion Karlsruhe: „Mit Wirkung vom 1. 1. 1990 wird die Awst Schwetzingen stillgelegt.“

Das Ausbesserungswerk war über mehrere Jahrzehnte der größte Arbeitgeber in Schwetzingen. Mit der Schließung des Werkes ging eine über siebzigjährige traditionsreiche Eisenbahngeschichte in Schwetzingen zu Ende.

MASSNAHMEN ZUR VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT

Für alle geschlossenen Fabrikanlagen besteht eine Verkehrssicherungspflicht. Nach dem endgültigen Aus kam an den ehemaligen Leiter des Werkes eine Verfügung, die Sicherung der Anlage (Gebäude und Freiflächen) mit eigenen Mitarbeitern (in Eigen- und Fremdleistung) durchzuführen. Dabei hieß es: „wegen der knappen Mittel sind die Arbeiten überwiegend in Eigenleistung auszuführen.“ Einige noch brauchbare Anlagen kauften Firmen. So die drei Schwerölheizkessel, eine Schiebebühne, und ein 1,5 t-Kran. Die Firmen übernahmen den Abbau, die Verladung und den Transport unter Mithilfe einiger Werksangehöriger.

Am 29. 9. 1991 beendete die Firma Weiss aus Göppingen den Rückbau der Gleisanlagen, 16 km Gleise und 52 Weichen. Eine Schrottfirma wurde beauftragt eine nicht mehr brauchbare Schiebebühne, die Tankanlage und

einige ausgemusterte Bearbeitungsmaschinen zu zerlegen. Den 60 m hohen Schornstein des Kesselhauses sprengte das Technische Hilfswerk. Die Eigenleistungen für den Rückbau und die Verkehrssicherungspflicht zogen sich bis September 1991 hin. Sie verlangten von den Beteiligten hohe Anforderungen, waren es doch ungewohnte, nicht erlernte Tätigkeiten. Als damals verantwortlicher Leiter ist der Autor heute noch sehr dankbar, dass Niemandem bei diesen Arbeiten etwas ernsthaft zustoßen ist.

SCHLUSSBETRACHTUNG

Für die Erstellung des Werkes war für die Bahn ein idealer Platz gefunden. Die Zuführung der auszubessernden Fahrzeuge und die damit verbundenen Werkstoffe erfolgte fast zu hundert Prozent auf dem vorhandenen Schienenweg. Daher war für die verhältnismäßig große Fläche nur eine geringe Straßenanbindung erforderlich.

Was in Zukunft mit dem großen Gelände geschieht bleibt abzuwarten. Die Worte des damaligen Oberbürgermeisters von Schwetzingen, Gerhard Stratthaus, sollen hier als Kommentar genügen: „So gesehen verstehen wir – bei allem Bedauern über die Schließung des Bundesbahnausbesserungswerkes – die Situation auch als eine Chance für Schwetzingen“

Literatur

Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Schwetzingen. Schriften des Stadtarchivs Schwetzingen Nr. 32, Dritte Auflage, 1996.

Anschrift des Autors:
Siegfried Born
Bahnhofsanlage 16
68723 Schwetzingen