

Das Verkehrswesen

Straßen und Wege

Zu einer Zeit, da es weder Versand- noch online-Handel gab, waren vor allem gute Wege und Straßen die Hauptbedingung für Handel und Verkehr. Die älteste Landstraße in Durmersheim war die alte Römerstraße am Rande des Hochgestades. Im Laufe der Jahrhunderte freilich war die Pflasterung, welche die römischen Straßen alle hatten, ganz in Abgang gekommen. Die zur Verfügung stehenden Straßen waren alles unbefestigte Wege, die in Zeiten der Schneeschmelze mit Löchern übersät und kaum befahrbar waren.

Später war die bereits 1542 erwähnte "Speyerer Landstraße" die wichtigste Verkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung, die heutige Hauptstraße hingegen führte nur von Bickesheim bis zum Rathaus mitten im Dorf. Die Landstraße ging damit am Dorf vorbei. Erst in den Jahren 1769-71 wurde unter Leitung von Ingenieur Schwend eine neue Landstraße von Karlsruhe nach Rastatt angelegt. Dabei wurde auch der heutige Verlauf der Hauptstraße Richtung Bietigheim geschaffen; die Arbeiten hierzu mussten im Fronweg durchgeführt werden.

Der Wolfwirt Josef Becker hatte das Herbeiführen der Pflastersteine vom Steinbruch in Malsch übernommen. Für diese Arbeit reichte er eine nach damaligen Begriffen hohe Rechnung im Gesamtbetrag von 78 fl. ein. Die Gemeinde zahlte ihm jedoch nur die Hälfte, so dass er sich mit 40 fl. begnügen musste. Eine mühsame Arbeit war es für den Dorfbüttel, für 260 Tage die Fronarbeiter zusammen zu bringen. Hierfür erhielt er von der Gemeindekasse 5 fl. 30 kr. Als die neue Landstraße endlich im Herbst des Jahres 1773 dem Verkehr übergeben werden konnte, war sie für das ganze Dorf eine echte Wohltat.

Im Jahr 1817 sollte die Straße neu gepflastert werden. Die Kosten fielen der Gemeinde zu, soweit die Straße durch ihren Gemarkung zog. Da diese Ausgabe für die nach den langen Kriegsjahren finanziell völlig ausgelaugte Gemeinde untragbar war, wurde die Pflasterung vom Gemeinderat abgelehnt. Im Jahr darauf wurde der Plan aber bereits wieder aufgegriffen, und als die Staatskasse sich bereit erklärte, drei Viertel der Kosten zu tragen, gab auch die Gemeinde ihre Zustimmung und finanzierte das restliche Viertel.

Die Post

Die Römer hatten einstmal ein funktionierendes Postwesen betrieben, das freilich wie so vieles andere mit dem Römischen Reich unterging. Das gesamte Mittelalter hindurch, rund tausend Jahre lang, musste jeder, der einen Brief oder eine Ware befördert haben wollte, sich selbst um einen Boten oder reitenden Kurier dafür bemühen. Endlich im Jahr 1488 organisierte Kaiser Maximilian I. einen festen Postdienst im Reich. Er beauftragte die Familie Taxis feste Postkurse zwischen verschiedenen Städten einzurichten. Diese Postkurse wurden regelmäßig von Postreitern abgeritten.

Der erste nachweisbare Postkurs ging von Innsbruck (wo Maximilian I. oft residierte) ins flämische Mecheln, wo das Haus Habsburg ebenfalls reich begütert war; der Reiter brauchte dafür im Sommer 5½, im Winter 6½ Tage. Franz Taxis richtete in den folgenden Jahren weitere Postkurse ein und wurde für seine Verdienste in den erblichen Adelsstand "Von Thurn und Taxis" erhoben. Wichtige Postkurse wurden bis zu 6mal in der Woche beritten, kleinere alle 14 Tage. Direkt an unserem **Durmertsheim** vorbei ging die Linie nach der damals bedeutenden Reichsstadt Speyer. So wundert es nicht, dass sich hier schon bald eine Poststation befand, auf welcher die Pferde gewechselt wurden und wo man Briefe abgeben konnte. Auch abholen musste man seine Briefe auf der Poststation, denn Briefträger, welche den Brief dem Adressat persönlich zustellten, gab es vor Anfang des 19. Jahrhunderts noch nicht. Erst damals richtete man nämlich Briefkästen ein, um den Postmeister beim Annehmen der Briefe zu entlasten. Der letzte berittene Postknecht, der auf seinem gelben Einspannerpostwagen Durmersheim und die Orte Mörsch, Neuburgweier, Würmersheim, Au am Rhein, Elchesheim und Illingen versorgte, war der 1934 verstorbene Michael Kinberger. Ursprünglich nur zum Transport von Briefen und kleineren Paketen gedacht, boten die Postwagen bald auch die Möglichkeit zum Personentransport.

Diese Personen- und Briefpost verkehrte anno 1835 in Durmersheim zweimal täglich, morgens um 6 Uhr in südliche, abends 7 Uhr in nördliche Richtung. Wer weiter rheinabwärts reisen wollte, fuhr nach Neuburgweier und stieg dort in ein Dampfboot.

Die Durmersheimer Poststation war über lange Zeit auf dem Gasthaus "Zum Adler" untergebracht, später im "Hirsch". Dort erinnert heute noch der inzwischen zwar zugemauerte, aber immer noch sichtbare gewölbte Torbogen daran, dass hier einstmals die Postwagen ein- und ausfuhren. Die Schalterräume wurden dann zur Zeit der "Reichspost" (ab 1871) in das Nachbargebäude (heute Arztpraxis) verlegt, während die Pferdestation der fahrenden Post weiterhin im "Hirsch" blieb. Im Jahr 1894 wurde die "Post-Expeditur" in ein "Postamt" umgewandelt und 1902 in das heutige Postgebäude beim Bahnhof verlegt. Als sich Ende des 19. Jahrhunderts das Telefon- und Telegrammwesen entwickelte, wurde es ebenfalls der Post angegliedert. Für das Jahr 1938 vermerkte Pfarrer Neumaier in seinem damals erschienenen Heimatbuch: "Zum Geschäftsbereich der Post gehört auch ein ganz bedeutendes Fernsprechnet mit 105 Teilnehmern"!

Die Eisenbahn

Seit 1835 fuhren in Deutschland dampfbetriebene Eisenbahnen, die erste zwischen Nürnberg und Fürth. Es dauerte freilich Jahrzehnte, bis das ganze Land von einem dichten Eisenbahnnetz durchzogen war. In Baden entstand längs der Oberrheinischen Tiefebene eine Eisenbahnstrecke, die aber Durmersheim nicht berührte, sondern weiter ostwärts verlief, bei Malsch vorbei.

Um auch für die Hardtgemeinden eine bessere Verbindung zu erreichen, wurde eine "Lokalbahn" von Karlsruhe über Durmersheim nach Rastatt geplant, die jedoch nur

auf der Strecke Karlsruhe-Durmertsheim realisiert wurde. Das "Badische Eisenbahnkonsortium Hermann Bachstein" übernahm die Arbeit zur Erstellung der Bahn. Am 6.10.1890 endlich wurde die Lokalbahn feierlich eröffnet, im Volksmund schon bald nur das "Lobberle" genannt. Der Schienenverlauf folgte von Karlsruhe her östlich der Landstraße, überquerte dann auf der Höhe des heutigen Flugplatzes die Chaussee und zog durch Forchheim und Mörsch. Kurz vor der Bickesheimer Kirche näherte sich die Bahn wieder der Landstraße, fuhr am "Lamm" vorbei und folgte dann der Speyerer Straße. Endstation war der "Lokalbahnhof", der sich dort befand, wo heute das Rathaus steht. Bei der Eröffnung durfte die gesamte Schuljugend von Durmertsheim und Würmersheim gratis mitfahren! Täglich verkehrten auf der Strecke von Grünwinkel bis Durmertsheim 12 bis 16 Züge, deren Höchstgeschwindigkeit 30km/h betrug. Über Jahrzehnte war das "Lobberle" eine bequeme Verkehrsverbindung nach Karlsruhe, die vor allem von Arbeitern benutzt wurde, an Wallfahrtstagen auch von Pilgern nach Bickesheim.

Weniger bequem war es freilich für Lokführer und Heizer, die infolge glasloser Brüstungen allen Witterungseinflüssen ausgesetzt waren - und im Winter vielfach auch den Schnellballwürfen der Kinder.

Zum 1. April 1930 wurde die Lokalbahn elektrifiziert, rentierte sich allerdings trotzdem nicht mehr und erschien daher bald als überflüssig. Daher wurde 1934 zuerst die Strecke Durmertsheim-Mörsch, am 14.8.1937 auch die von Mörsch bis Karlsruhe stillgelegt. Heute füllen die Verhandlungen über eine Nachfolgebahn, die Verlängerung der Karlsruher Straßenbahn bis Durmertsheim, bereits Bände! Nur kurz nach der Eröffnung der Lokalbahn hatte auch die Reichsbahn eine Bahnlinie Karlsruhe - Rastatt - Röschweg (Elsass) angelegt, sie wurde am 1. Mai 1895 in Betrieb genommen. Diese "Strategische Eisenbahn" genannte Verkehrsverbindung half vor allem auch bei der Ansiedlung industrieller Anwesen in Durmertsheim selbst. Diese Bahnlinie wird heute von der Stadtbahn Karlsruhe betrieben.

Wasser, Gas und Elektrizität

Ein griechischer Philosoph sagt in einer Schrift über die vier Elemente Luft, Feuer, Erde und Wasser: "Das beste von allen ist das Wasser"! Das Wasser ist eine der wichtigsten Lebensbedingungen für die Menschen und die Tiere. Ursprünglich ist hier wie an allen Orten der Hardt das Trinkwasser aus Schöpf- oder Ziehbrunnen gewonnen worden. Das Anlegen von Brunnen war eine rechte Kunst und sehr kostspielig. So gab es über lange Jahrhunderte hinweg nur öffentliche Brunnen, wie sie auch in der 1763er Renovation genannten werden. Erst im 19. Jahrhundert war die Technik so weit fortgeschritten, dass auch Privathäuser einen eigenen Brunnen bekamen, was Anfang des 20. Jahrhunderts dann auch allgemein üblich war. Damals zählte Durmertsheim bereits 4070 Einwohner und eine ausreichende und einwandfreie Wasserversorgung wäre für den großen Ort angebracht gewesen. Auch hatten sich infolge der Industrialisierung unmittelbar vor der Jahrhundertwende mehrere industrielle Anwesen in Durmertsheim angesiedelt (die Hefefabrik Sinner A.G., die Möbelfab-

rik Moser, die Möbelfabrik Anton Bauer und das Sandwerk Wilhelm Stürmlinger), die an einer Wasserversorgung interessiert waren. So wurde im Dorf lebhaft über eine Wasserleitung diskutiert. Die Quellen der "Lochmühle" bei Sulzbach waren schon gekauft; der Bürgerausschuss versagte jedoch 1910 diesem Projekt seine Zustimmung. Erst als im Jahr 1927 die Hauptstraße neu gepflastert werden sollte, entschloss man sich im Zuge dieser Bauarbeiten auch eine Wasserleitung zu verlegen, wofür die Gemeinde ein Kapital von 338.000 Mark aufnehmen musste. Im Süden des Dorfes wurde das Wasserwerk als Tiefdruckwerk angelegt. Der Preis pro cbm Meter war im Jahr 1938 auf 35 Pfennig festgesetzt. Sobald der Mindestverbrauch überschritten war, ermäßigte sich der Preis auf 20 Pfennig pro cbm.

Im Jahr 1910 fasste der Gemeinderat den Beschluss, zusammen mit der Gemeinde Malsch das Gas für Licht, Heizung und industrielle Zwecke einzuführen. Das war ein wesentlicher Fortschritt für die Bevölkerung, die in jenen Jahren noch nicht an elektrisches Licht denken durfte. Da das kleine Gaswerk den neuen Anforderungen nicht mehr genügte, schloß sich die Gemeinde im Jahr 1930 der großen Gasfernversorgung Karlsruhe-Süd mit der Verwaltung in Ettlingen an. Dadurch wurde eine rationelle Ausnutzung dieser Energiequelle ermöglicht und allen Anforderungen Rechnung getragen.

Bis vor ungefähr hundert Jahren war die einzige Beleuchtung an den langen Winterabenden die Petroleumlampe, vom Kienspan gar nicht zu reden! Ein großer Fortschritt war die Gasbeleuchtung im Jahr 1910.

Viel bequemer jedoch erschien der elektrische Strom nicht nur für die Beleuchtung, sondern auch für die industrielle Verwendung. Noch während des 1. Weltkrieges errichtete der Badische Staat das Murgwerk, das mit der Anlage der großen Schwarzenbachtalsperre in den 1920er Jahren seinen Abschluß fand. So konnte im Jahr 1919, trotz der damals sehr schwierigen politischen und wirtschaftlichen Umstände, auch Durmersheim an das Elektrizitätsnetz angeschlossen werden.