

Kapitel II

Von 1840 bis zum 1. Weltkrieg

Ab 1840 halte die Region von bis dahin nie gehörten Geräuschen wider: In jenem Jahr bekam Heidelberg einen Bahnhof – nur fünf Jahre, nachdem Deutschlands erste Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth gefahren war. Er wurde am damaligen Westrand der Stadt errichtet. Auf dem Areal zwischen Poststraße und Kurfürstenanlage steht heute das „Carré“ mit dem Menglerbau, Heidelbergs einzigem Hochhaus. Als bald entstanden Bahnstrecken nach Mannheim, Karlsruhe und Frankfurt, auf denen Züge donnerten und die Dampflokomotiven stampften und piffen.

Der Ausbau der Eisenbahnnetze im späteren 19. Jahrhundert leitete eine bis dahin ungekannte Umwälzung im Reiseverkehr ein. Sie wurde fortgeführt durch weitere technische Errungenschaften wie das Automobil. „Welch lange Reihe von Entwicklungsstufen mussten zurückgelegt werden, ehe die heute nach Tausenden zählenden Reisenden aller Länder und Erdteile ihren

Bestimmungsort so sicher und bequem und mit so verhältnismäßig geringen Kosten erreichen konnten, wie es ihnen im 20. Jahrhundert, dem Zeitalter des Verkehrs, ermöglicht wird: im D-Zug, auf dem Schnelldampfer, im Automobil und – im Luftschiff“, notierte die Autorin Linna Eisenmann in ihrer 1911 erschienenen Studie „Fremdenverkehr und Hotelindustrie in Heidelberg“.

Die gewaltigen Fortschritte im Verkehrswesen hatten unmittelbare Auswirkungen auf die weitere Stadtentwicklung. So initiierte die Errichtung des Bahnhofs im Gefolge der „industriellen Revolution“, die in jenen Jahren das alte Europa rasant veränderte, den Bau eines neuen Arbeiter- und Handwerker-Wohnviertels: Die heutige Weststadt, von Spöttern bald als „Musebrot-Viertel“ verschrien, weil sich die nicht sehr finanzstarken Einwohner vielfach von selbst eingekochter und daher billiger Marmelade ernährt haben sollen. Zugleich stimulierte die Anbindung Heidelbergs an das Bahnnetz, das bald

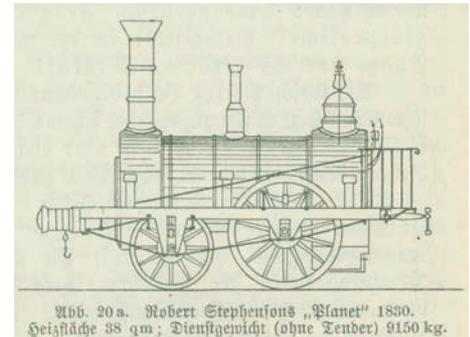


Abb. 20 a. Robert Stephenson's „Planet“ 1830. Heizfläche 38 qm; Dienstgewicht (ohne Tender) 9150 kg.

Die Lokomotive „Adler“, ein Lizenzbau des Modells „Planet“ des Briten George Stephenson, zog 1835 Deutschlands erste Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth

Die Erstfahrt eines Zuges vom ersten Heidelberger Bahnhof nach Mannheim am 12. September 1840 hielt Jakob Tanner (1807 bis 1865) in einer Aquatintadarierung (18,5 x 23,4 cm) fest



ganz Deutschland durchzog und auch in die Nachbarstaaten führte, den Fremdenverkehr. „Von da ab weht ein erfrischender Wind durch die alten Mauern der Stadt. Der Fremdenzustrom vermehrt sich von Jahr zu Jahr. Reisende aller Nationen führt der Weg nach der schönen Neckarstadt“, beschreibt Eisenmann den nun einsetzenden Ansturm der Touristen.

Viele Hoteliers erkannten die Zeichen der Zeit. Schon bei Bekanntgabe des Bahnbauprojekts entbrannte ein Kampf um die Bauplätze in Bahnhofsnähe, einige Gastronomen versuchten auch, bereits bestehende Häuser in Gasthöfe umzuwidmen. In kürzester Zeit verschob sich das Zentrum des Beherbergungsgewerbes von der Altstadt an die westliche Peripherie. Es folgte für das Hotelwesen eine knapp 30 Jahre währende Gründerzeit, während der zumeist in den „Städtischen Anlagen“ (darunter ist im Wesentlichen das Areal um die heutige Friedrich-Ebert-Anlage zu verstehen, die damals noch Leopoldstraße hieß), aber auch an anderen bahnhofsnahe Standorten sieben neue Häuser eingerichtet wurden. In der Altstadt entstand in dieser Periode nur ein einziges Hotel: Der 1845 in der Hauptstraße fertig gestellte „Schwarze Adler“. Der Dichter Jean Paul bezeichnete Heidelberg in jener Blütezeit der Hotels als den „Gasthof Deutschlands“. Die Bettenzahl stieg von vormals 130 auf 500, also etwa um das Vierfache.

Beispielhaft ist die Entstehungsgeschichte des „Hotel Schrieder“. Dessen ursprüngliches Gebäude wurde schon 1836 von Philip Ludwig Ernst („ein von auswärts kommender Kellner mit Sprachkenntnissen und 12000 fl. Vermögen“, wie Hellmut Büchler vermerkt) gegenüber dem späteren Bahnhofsgelände errichtet. Ernst sah voraus, dass dieses Areal die besten Voraussetzungen für die Verlegung der Gleise bieten würde. Er hatte richtig spekuliert: Der



Ein Motiv, das in Deutschland Geschichte schrieb: Diese handbemalte Blechdose für Tabak (wohl aus Bayern um 1835) zeigt die Einweihung der ersten Eisenbahnstrecke in Deutschland von Nürnberg nach Fürth am 7. Dezember 1835. Das Objekt gehört zu den frühesten Warenverpackungen.

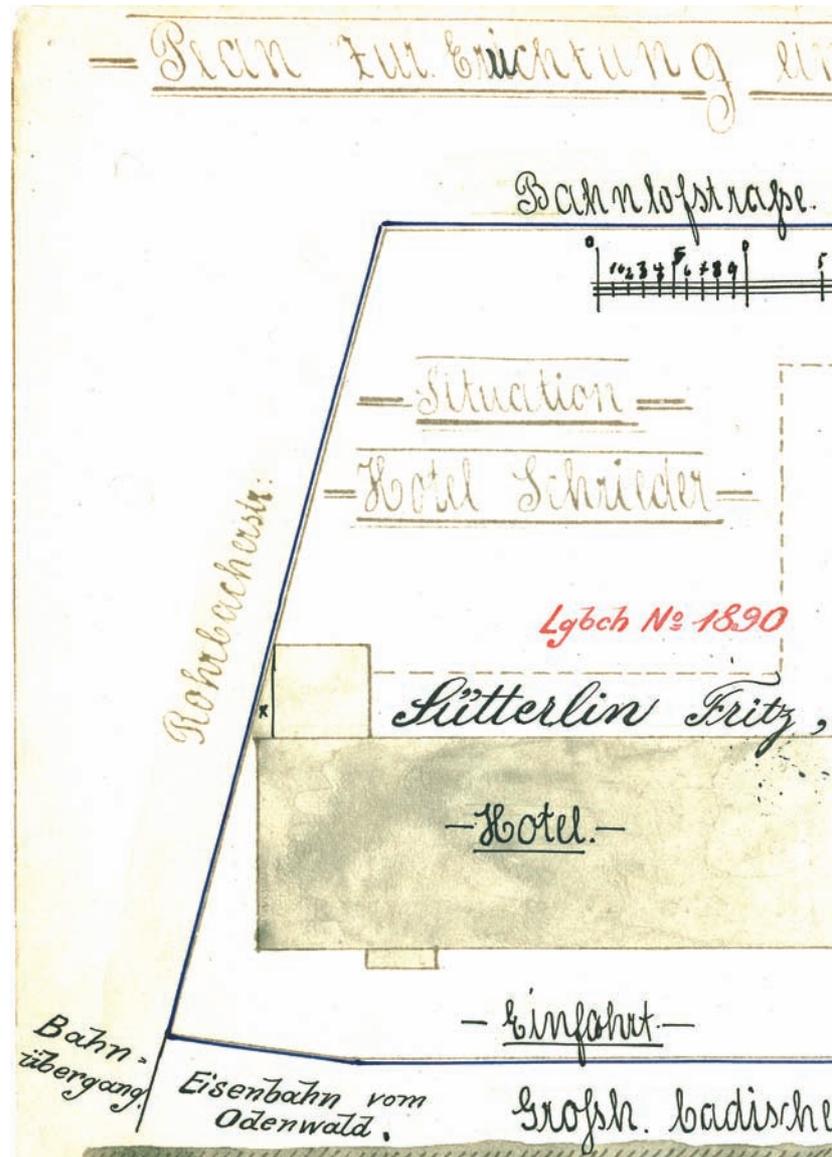
Blick auf Heidelbergs alten Bahnhof (Fotografie aus den 1930er Jahren)



Hotel Schrieder



Sehr frühe, romantische Darstellung des Hotel Schrieder (um 1846).
Damalige Bettenzahl: 50

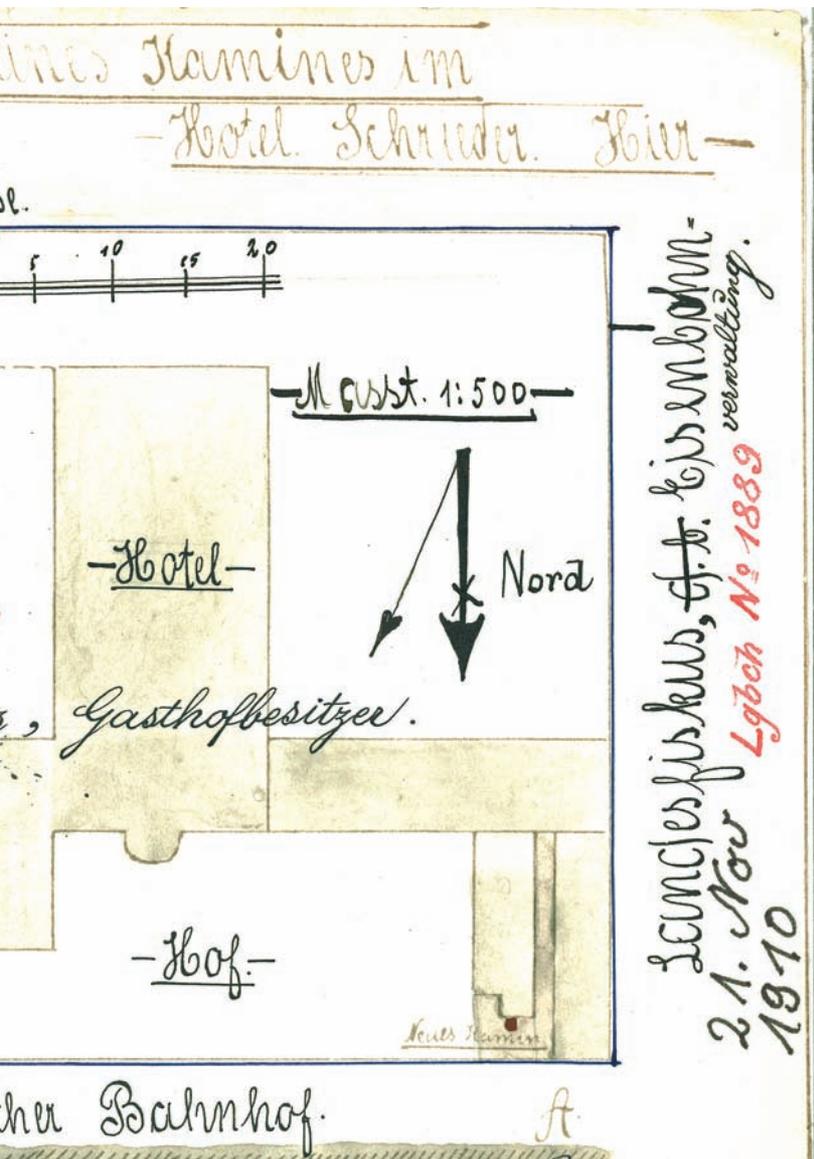


Darstellung des „Schrieder“ aus einem anderen Blickwinkel



Bahnhof wurde tatsächlich dort gebaut. Im Jahr 1845 übernahm jedoch ein Mann das „Hotel Ernst“, der das Heidelberger Hotelwesen prägen sollte wie kein Zweiter: Der im Schwarzwald geborene Josef Schrieder. Er begann seine Laufbahn als Kuhhirte und arbeitete später als Kellner auf der „Guillaume Tell“, die als erstes Dampfschiff den Vierwaldstätter See in der Schweiz befuhr. In dieser Zeit konnte er ein kleines Vermögen ansparen.

Schrieder kam anschließend nach Heidelberg. Sein Geld steckte er in das Hotel, das bis dahin eine recht einfache Absteige war. Rasch stockte er, dem wachsen-



Elegant und üppig: Der Speisesaal im Hause

Ein Plan für Baumaßnahmen zur Errichtung eines Kamins im „Hotel Schrieder“ von 1910

doch von der Stadt Heidelberg den St.-Anna-Friedhof am vorderen Ende der Friedrich-Ebert-Anlage, der 1844 aufgegeben worden war und seither verfiel. Dort begann er 1863 mit dem Bau eines neuen Hotels. Zwei Jahre später ging die Edelherberge in Betrieb. Es war der „Europäische Hof“, der mit seiner Inneneinrichtung den höchsten Ansprüchen der damaligen Zeit genüge.

den Bedarf entsprechend, die Zahl der ursprünglich vorhandenen 50 Betten kräftig auf. In der Folge erwarb sich das „Schrieder“ einen exzellenten Ruf, was nicht zuletzt auf die außerordentliche Liebenswürdigkeit seines Besitzers zurückzuführen war, die ihm Zeitgenossen attestieren.

Kurios ist die von Schrieder überlieferte kreative Buchführung. Buchhaltung sei in seinem Hotel ein „abstrakter Begriff“ gewesen, denn es wurde überhaupt nichts aufgeschrieben“, berichtet Linna Eisenmann. Der Hotelier sei vielmehr kurz vor deren Abreise auf die Gäste zugegangen und habe gefragt: „Was ha-

ben Sie gehabt“. Die Rechnung habe er dann im Kopf addiert. Es müsse „früher ein Gutteil ehrlicher Leute mehr gegeben haben“, mutmaßt Eisenmann, denn trotz dieses abgekürzten Verfahrens habe sich das Hotel noch lange Jahre recht gut rentiert.

Sein Erfolg genügte Schrieder aber nicht. Er zielte auf möglichst noble Gäste. Die aber, das wusste er, kann man nicht in einem direkt am lärmigen Bahnhof liegenden Betrieb gewinnen. Folgerichtig verkaufte er 1860 sein Hotel wieder und ging nach Baden-Baden, wo er vorübergehend ein anderes Haus übernahm. In dieser Zeit erwarb er je-

Zunächst entfachte das neue Haus einen kleinen Hotelkrieg, denn es firmierte unter „Schrieders Hotel Europäischer Hof“. Es gab also zwei „Schrieder“ in Heidelberg, und dies gefiel dem Käufer des alten Hotels am Bahnhof – ein Wirt namens Schwaderer – wegen der Verwechslungsgefahr gar nicht. Gespräche zur Lösung des Konflikts scheiterten, deshalb trugen die Kontrahenten ihren Streit in der Öffentlichkeit aus. Erst als Schwaderer in Zeitungsanzeigen sein „Hotel Schrieder, nicht zu verwechseln mit Schrieders Hotel Europäischer Hof auf dem alten Friedhof“ anpries, gab Joseph Schrieder nach. Sein neues Haus hieß fortan nur noch „Europäischer