

Sonderausgabe



B 10533 F
ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

III/95

DM 19,80
sfr 20,50
öS 150,--

Eisenbahn in Württemberg

Wolfgang Klee
Horst J. Obermayer

150 Jahre



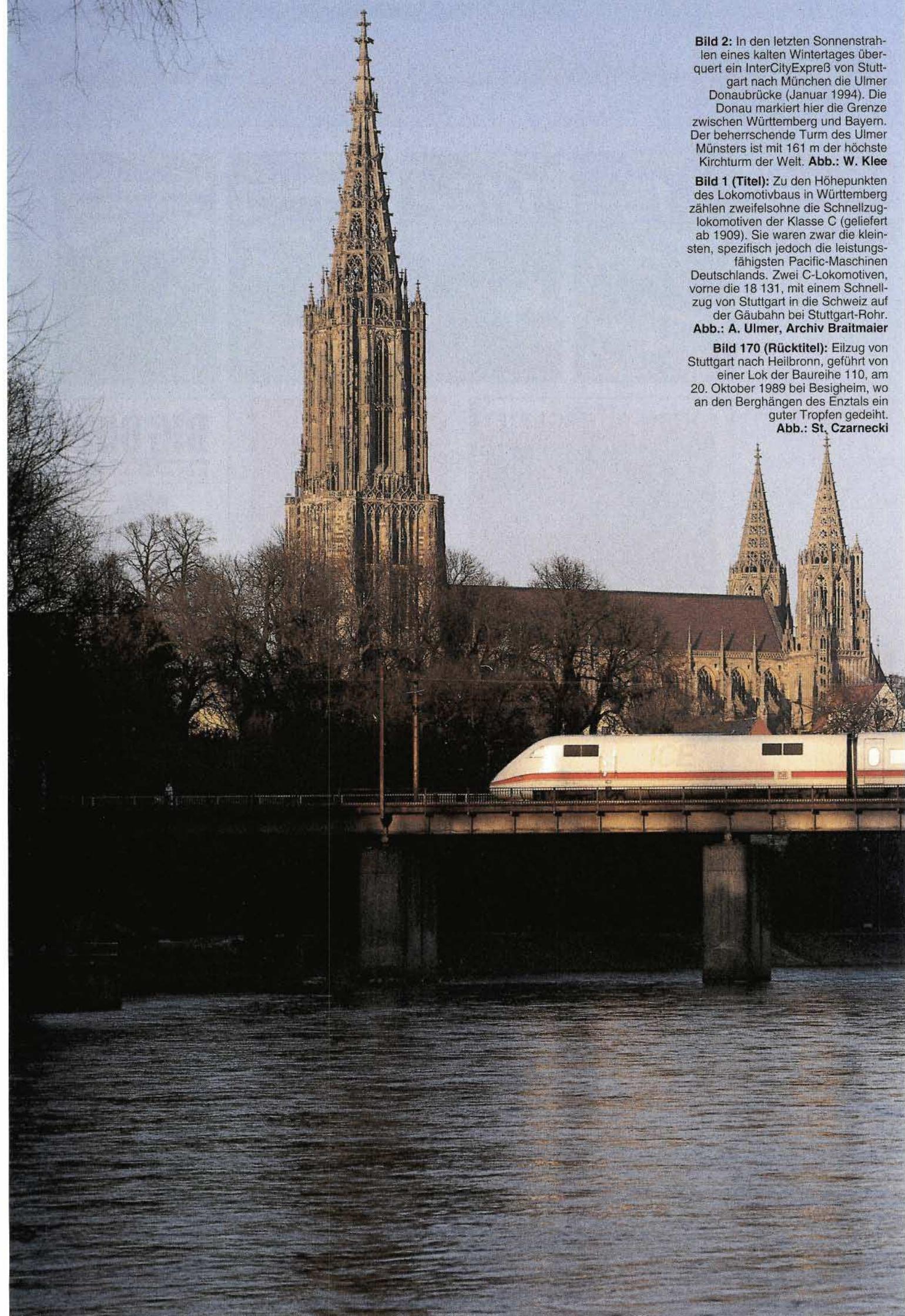


Bild 2: In den letzten Sonnenstrahlen eines kalten Wintertages überquert ein InterCityExpress von Stuttgart nach München die Ulmer Donaubrücke (Januar 1994). Die Donau markiert hier die Grenze zwischen Württemberg und Bayern. Der beherrschende Turm des Ulmer Münsters ist mit 161 m der höchste Kirchturm der Welt. **Abb.: W. Klee**

Bild 1 (Titel): Zu den Höhepunkten des Lokomotivbaus in Württemberg zählen zweifelsohne die Schnellzuglokomotiven der Klasse C (geliefert ab 1909). Sie waren zwar die kleinsten, spezifisch jedoch die leistungsfähigsten Pacific-Maschinen Deutschlands. Zwei C-Lokomotiven, vorne die 18 131, mit einem Schnellzug von Stuttgart in die Schweiz auf der Gäubahn bei Stuttgart-Rohr. **Abb.: A. Ulmer, Archiv Braitmaier**

Bild 170 (Rücktitel): Eilzug von Stuttgart nach Heilbronn, geführt von einer Lok der Baureihe 110, am 20. Oktober 1989 bei Besigheim, wo an den Berghängen des Enztals ein guter Tropfen gedeiht. **Abb.: St. Czarnecki**

Inhalt

	Seite
Vorwort	6
Einleitung	8
Eisenbahngeschichte in Württemberg	10
Berühmte Bauten	22
• Die Geislinger Steige	22
• Württembergs Zahnradbahnen	26
• Enzviadukt Bietigheim	26
• Stuttgarts Hauptbahnhof	32
Die Lokomotiven der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen	36
Die Wagen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen	44
Reichsbahn-Bilderbogen	48
Nebenbahnen und Privatbahnen	58
Adieu Dampflok	70
Württembergs Bahnen heute und morgen	78
Impressum	96



Vorwort

Am 22. Oktober 1845 begann mit der Aufnahme des planmäßigen Zugverkehrs zwischen Cannstatt und Untertürkheim auch in Württemberg das Eisenbahn-Zeitalter. Genau 150 Jahre später, am Wochenende vom 20. bis 22. Oktober 1995, soll dieses runde Jubiläum in und an den Bahnhöfen Stuttgart Hauptbahnhof, Bad Cannstatt und Untertürkheim mit großem Programm gefeiert werden.

Ihrer Bestimmung gemäß schildert die vorliegende Sonderausgabe das Entstehen des württembergischen Eisenbahnnetzes bis zum Übergang der Württembergischen Staatseisenbahnen in die Deutsche Reichsbahn. Über den Tag hinaus werden die geplanten Neuerungen den Schienenverkehr in Württemberg attraktiver gestalten und die DB AG auch hier in eine erfolgreiche Zukunft führen.

Stichworte sind dazu etwa die Schnellbahnstrecke Stuttgart – Augsburg (– München)

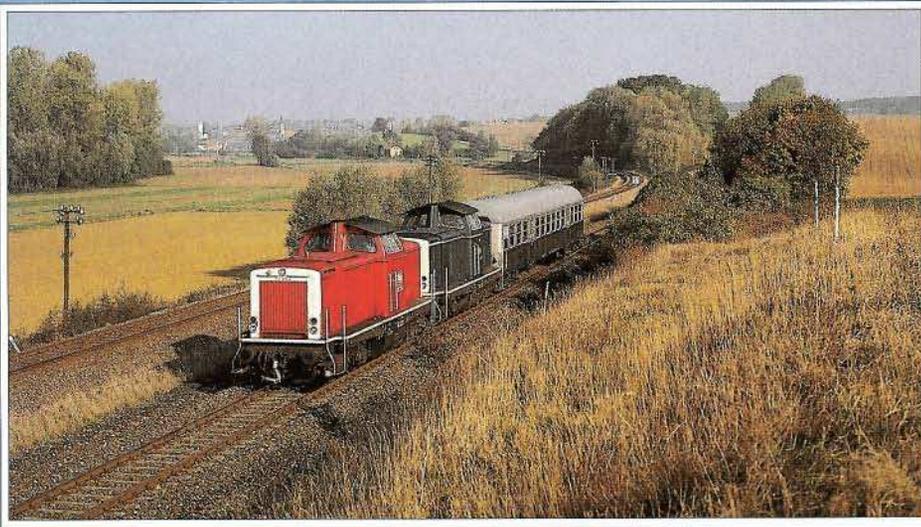


Bild 4: Das Königreich Württemberg erstreckte sich vom Kraichgau im Nordwesten des Landes bis zu den Voralpen im württembergischen Teil des Allgäus im Südosten. Der Nahverkehrs zug aus Heilbronn erreicht in Kürze das bereits in Baden gelegene Eppingen (30. Oktober 1991). Links das Gleis der von Baden erbauten Strecke Eppingen – Steinsfurt. **Abb.: W. Denzer**



Bild 3: Der Erschließung des württembergischen Allgäus diente die Eisenbahnlinie Aulendorf – Kisllegg – Leutkirch – Isny, die zwischen 1869 und 1874 eröffnet worden ist. 290 364 mit Güterzug von Aulendorf nach Bad Wurzach hat Einfahrt in den Abzweigbahnhof Roßberg (28. Juli 1986). **Abb.: A. Ritz**

und das Hauptbahnhof-Projekt "Stuttgart 21" für die Umgestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofs zu einem Durchgangsbahnhof mit dem Ziel, das lästige und zeitraubende "Kopfmachen" der Züge zu beseitigen.

Diese Sonderausgabe wird demnächst ergänzt durch die Reihe "Württemberg-Report" unseres Eisenbahn-Journal-Archivs, wo Gelegenheit sein wird, ausführlicher sowohl auf die geschichtliche Entwicklung der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen einzugehen als auch den historischen Entwicklungsgang der württembergischen Lokomotivbauarten und ihrer speziellen Besonderheiten (einziger deutscher Serien-Sechskuppler, Klasse K, "die schöne Württembergerin", Klasse C, usw.) in gewohnter Weise genau darzulegen. Hier auf einen Vorgeschmack zu bieten, soll auch eines der Ziele unseres Jubiläumsbandes sein. **Hermann Merker Verlag**



Bild 5: Horb, Freudenstadt, Waiblingen, Stg-Bad Cannstatt, Ulm ... lauten die Ziele auf den Zuglaufschilfern, die im August 1978 im Hauptbahnhof Stuttgart in einem Ständer ordentlich aufgereiht waren. In den Gepäckraum des 425 116 wird gerade Reisegepäck und Expreßgut eingeladen; Ziel des Elektrotriebwagens ist Schwäbisch Gmünd im Remstal. **Abb.: G. Gunzenhäuser**





Einleitung

Ausstellungen, Vorführungen und Sonderfahrten mit ganz alten und ganz modernen Zügen werden am Festwochenende im Oktober 1995 auch zahllose Menschen für das Thema begeistern, für die die Eisenbahn ansonsten vielleicht nur ein ganz normales Transportmittel ist – nicht mehr, aber auch nicht weniger. Das vorliegende Sonderjournal richtet sich auch und gerade an diese Gruppe der "Gelegenheits-Eisenbahnfans". Es will auch den eisenbahnhistorisch und eisenbahntechnisch nicht "Vorbelasteten" einen Einstieg in das Thema bieten und die Entwicklung des Schienenverkehrs im "Ländle" von den Anfängen bis heute in anschaulicher Weise dokumentieren.

Im ersten Kapitel wird der Aufbau des württembergischen Staatseisenbahnnetzes und sein Aufgehen in der Deutschen Reichsbahn dargelegt, das zweite Kapitel präsentiert – vom Bietigheimer Enzviadukt über den Stuttgarter Hauptbahnhof bis zur Geislinger Steige – einige herausragende und typische Bauwerke. Anschließend schildert Horst J. Obermayer die Geschichte der württembergischen Lokomotiven und Wagen und – damit ganz eng verbunden – der Maschinenfabrik Esslingen. Das nächste Kapitel widmet sich dem bis heute höchst aktuellen Thema Neben-, Privat- und Schmalspurbahnen.

Das letzte Kapitel schließlich verfolgt den Weg der DB in die Gegenwart und erläutert

die kommenden Neuerungen, die den Schienenverkehr in Württemberg fit machen sollen für eine erfolgreiche Zukunft: von der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Augsburg über das Hauptbahnhofs-Projekt "Stuttgart 21" bis zur landesweiten Einführung des Integralen Taktfahrplans. Diese Vorhaben stellen zudem unter Beweis, daß nach Jahrzehnten der Krise und der Stagnation der Verkehrsträger Schiene vor einer besseren Zukunft steht – auch und gerade in Württemberg, das vielen Bundesbürgern ansonsten ja eher als unbezwingbare Hochburg des Automobils bekannt ist.

Wer ein treffendes Bild von Württembergs Eisenbahnen in Vergangenheit und Gegenwart vermitteln möchte, der ist – im Wortsinne – auf erstklassiges Bildmaterial angewiesen. Für solches hat der Verlag neben allen Autoren, die mit aktuellen Fotos zum Gelingen dieser Ausgabe beigetragen haben, namentlich Herrn Dietrich Adolf Braitmaier zu danken, der aus seiner Sammlung viele schöne Fotos des Stuttgarter Reichsbahn-Fotografen Alfred Ulmer zur Verfügung stellte. Ein besonderer Dank gilt auch dem Haus der Geschichte Baden-Württemberg, Stuttgart, das zahlreiche historische Aufnahmen aus dem Nachlaß des Verlags Gebr. Metz, Tübingen, beisteuerte, sowie den Archiven zahlreicher württembergischer Städte und Gemeinden.

Wolfgang Klee



Bild 6 (linke Seite oben): Diese Aufnahme entstand an der Hauptstrecke Stuttgart – Nürnberg östlich von Crailsheim bei Ellrichshausen, unmittelbar an der bayerisch-württembergischen Grenze. Mit der Elektrifizierung des Abschnitts Goldshöhe – Crailsheim – Ansbach im Mai 1985 konnte der durchgehende elektrische Betrieb zwischen Stuttgart und Nürnberg (über Aalen) aufgenommen werden. Trotzdem sind auch heute noch regelmäßig Dieselloks auf dieser Strecke anzutreffen, wie hier im Mai 1995 die 218 419 mit einem Eilzug nach Nürnberg. **Abb.: W. Klee**

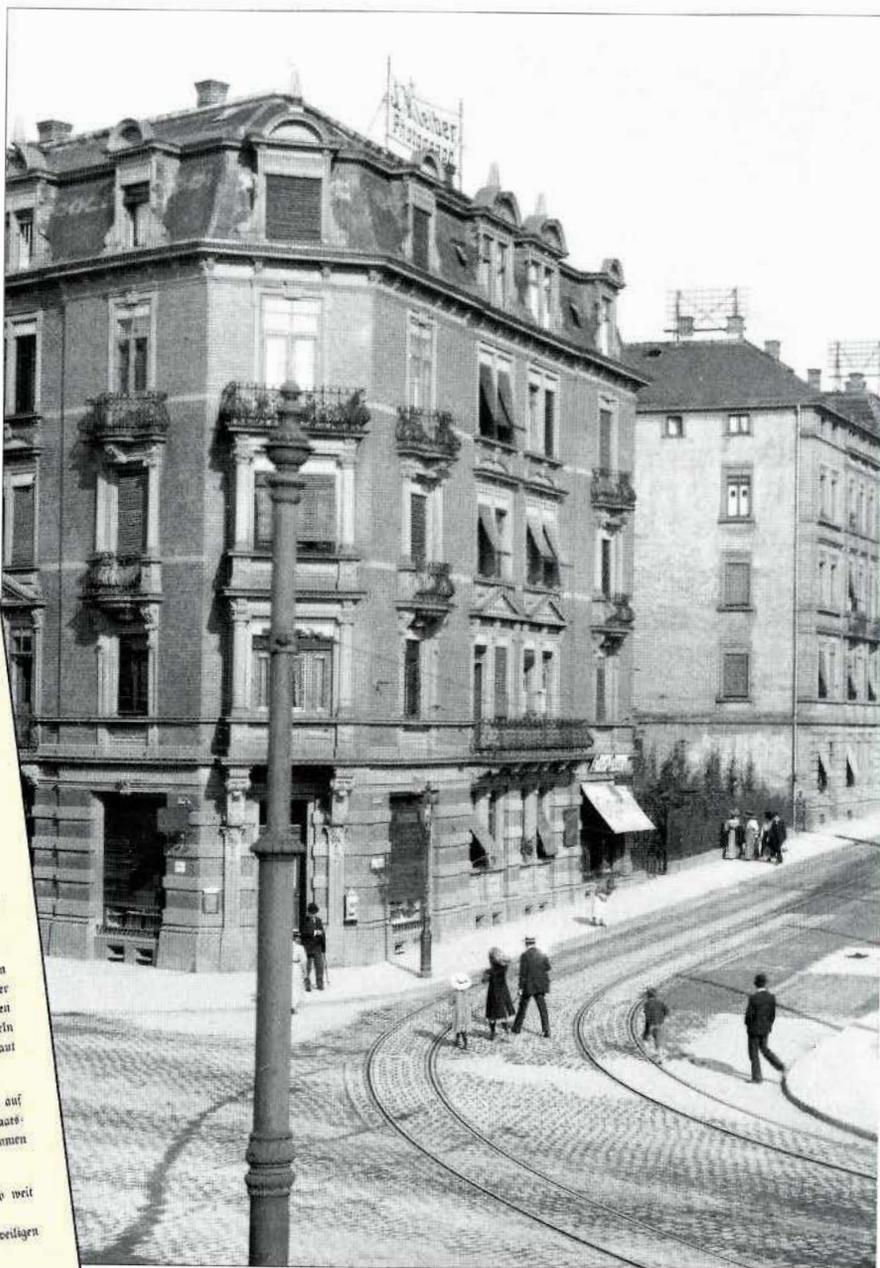
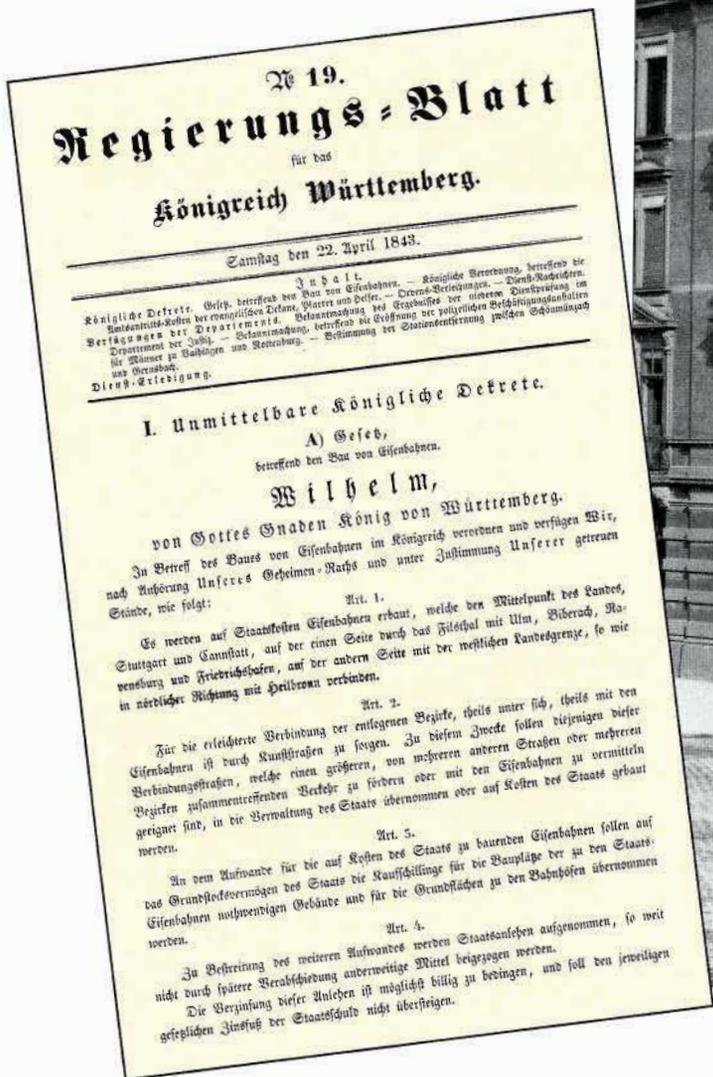
Bild 7 (großes Foto): Auch die Schnellzüge Stuttgart – Singen (– Schweiz) müssen die Schwäbische Alb überwinden. 110 217 mit D 386 (Mailand – Nürnberg) zwischen Tuttlingen und Rottweil beim früheren Haltepunkt Neuhaus (b. Spaichingen) im Januar 1995. Im Hintergrund der Große Heuberg, ein Höhenzug der Schwäbischen Alb, deren höchste Erhebungen in dieser Region knapp die 1000-m-Marke übertreffen. **Abb.: A. Burkhardt**

Bild 8 (rechts): Rauhreifstimmung auf der Schwäbischen Alb bei Urspring am 3. Februar 1990. Die 111 202 hat mit ihrem Schnellzug aus Stuttgart die Geislinger Steige bereits erklommen und fährt auf der Albhochfläche Ulm entgegen. **Abb.: F. Giemulla**



Bild 10: Zwischen Cannstatt und Untertürkheim wurde am 22. Oktober 1845 der öffentliche Eisenbahnverkehr in Württemberg aufgenommen. Das Foto entstand um 1910 in Cannstatt: Lok 402 STOCKHOLM der Klasse E wartet auf Ausfahrt Richtung Stuttgart. **Abb.: Slg. Metz, Haus der Geschichte Baden-Württemberg**

Bild 9: Im Regierungsblatt für das Königreich Württemberg wurde am 22. April 1843 das "Gesetz, betreffend den Bau von Eisenbahnen" veröffentlicht (unten und rechte Seite außen). In Artikel 1 wird bereits recht detailliert der Bau der späteren "Centralbahn" bestimmt.



Eisenbahngeschichte

Spät dran waren sie, die Altvorderen in Schwaben, als sie vor nunmehr 150 Jahren, am 22. Oktober 1845, ihre erste Eisenbahnstrecke in Betrieb nahmen, das 3,5 km lange Teilstück Cannstatt – Untertürkheim ihrer "Centralbahn" von Heilbronn bzw. Bruchsal über Stuttgart und Ulm nach Friedrichshafen am Bodensee. Die Nachbarn des Königreichs Württemberg hatten es da doch erheblich eiliger gehabt. Das erste Teilstück Mannheim – Heidelberg der badischen Hauptbahn war schon am 12. September 1840 eröffnet worden, Bayerns – und Deutschlands – erste Eisenbahn am 7. Dezember 1835 zwischen Nürnberg und Fürth.

Man wird allerdings König Wilhelm I. und seiner Staatsregierung nicht den Vorwurf machen können, die Sache ganz einfach verschlafen zu haben. Bereits 1830 hatte Wilhelm eine aus Beamten des Innen- und des Finanzressorts rekrutierte Kommission beauftragt, nach Möglichkeiten zur Verbesserung der württembergischen Ver-

kehrswegen zu suchen. Denn abgesehen vom Neckar, der immerhin bis Cannstatt für – nach heutigen Maßstäben allerdings winzige – Kähne schiffbar gemacht worden war, standen lediglich Landstraßen zur Verfügung; und der Transport von Menschen und Gütern per Landstraße war mit Kutsche und Fuhrwerk eine überaus mühselige Angelegenheit. Wilhelms Kommission erstattete 1834 Bericht. Darin wurde eine Eisenbahn als dasjenige Verkehrsmittel bezeichnet, auf das hinsichtlich einer Verbindung des Neckars mit der Donau und dem Bodensee die größten Hoffnungen zu setzen seien.

Dieses Urteil bedarf hier einer kurzen Erläuterung. Auch in den frühen 1830er Jahren, als längst die ersten Eisenbahnen in England und den USA tagtäglich ihre Funktionsfähigkeit unter Beweis stellten, konnte sich kaum jemand ernsthaft vorstellen, daß sich das neue Verkehrsmittel in absehbarer Zeit aus eigener Kraft zu einem rundum selbständigen und vollwertigen

Transportsystem entwickeln würde. Vielmehr dachte man ihm anfangs in erster Linie die Aufgabe zu, die Lücken zwischen den Schifffahrtswegen zu schließen, in Württemberg also zwischen Neckar, Donau und Bodensee, in Bayern zwischen Main, Donau und Bodensee, in Baden zwischen dem damals nur bis Mannheim schiffbaren Rhein und dem Bodensee. Jahrhundertlang hatten die Verkehrsplaner den Bau von Kanälen und die Schiffbarmachung der Flüsse in den Mittelpunkt ihrer Überlegungen gestellt. Und nun sollte die Eisenbahn plötzlich alles umstoßen?

Das Gutachten der Kommission fiel auf fruchtbaren Boden. Kein Wunder, denn überall in Deutschland gediehen 1834 schon sehr konkrete Eisenbahnprojekte. Das waren keine Phantastereien mehr, sondern sowohl technisch als auch ökonomisch reiflich durchdachte Pläne, die da zumeist von Privatunternehmen – ihrerseits üblicherweise in der gleichermaßen revolutionären Rechtsform einer Aktienge-

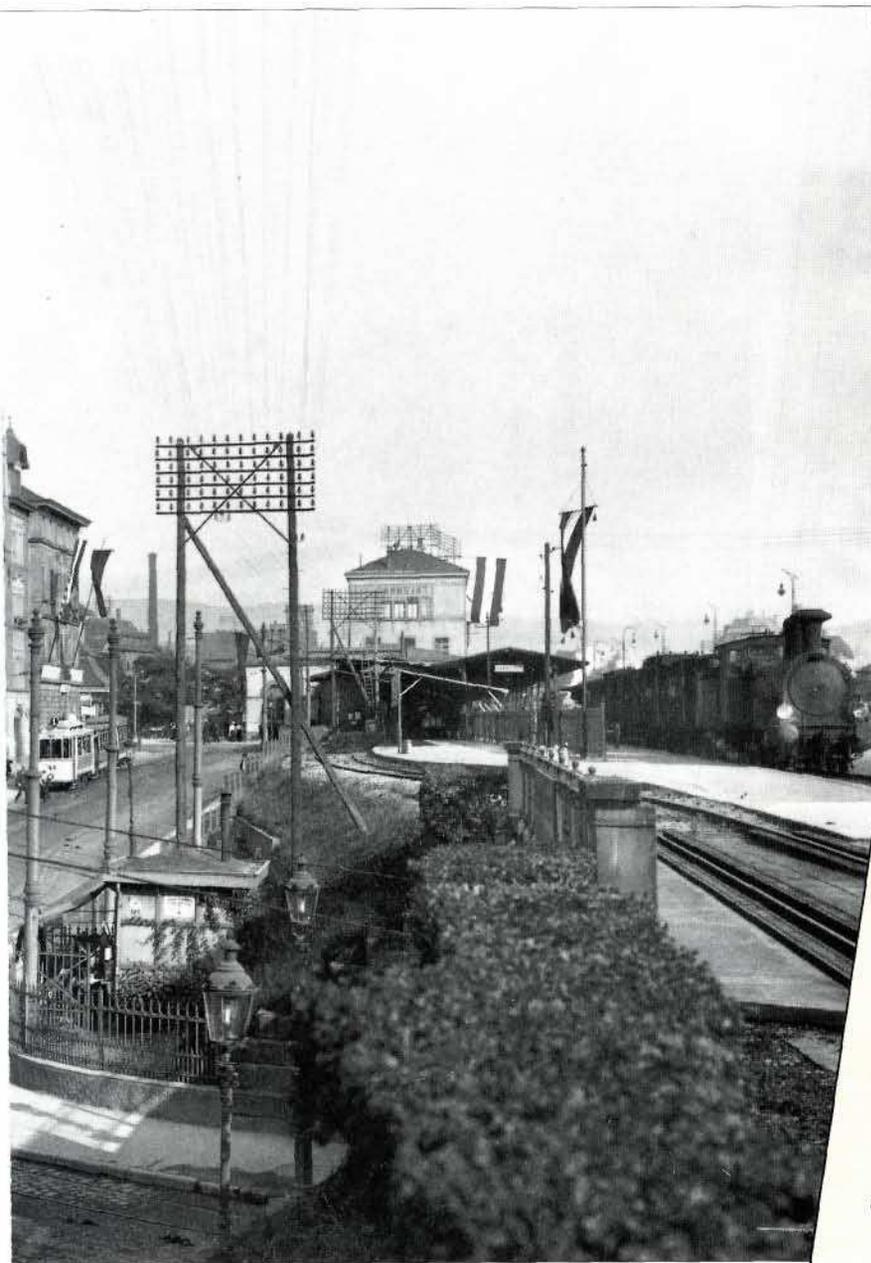
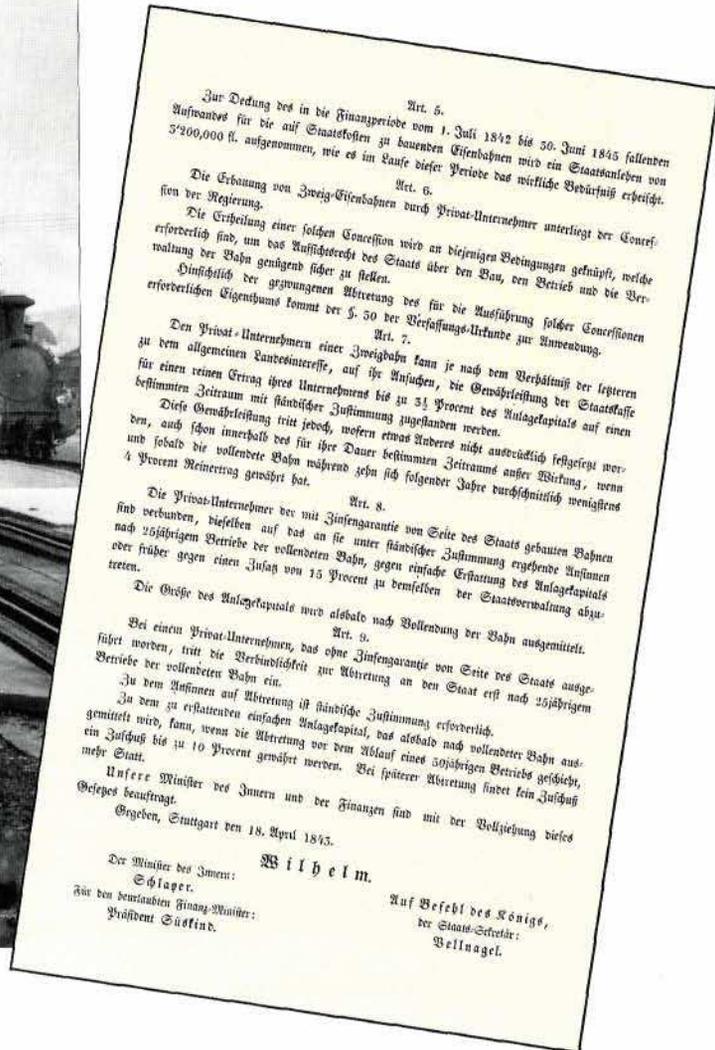


Bild 11: In den Artikeln 6 bis 9 geht das württembergische Eisenbahngesetz ausführlich auf die "Erbauung von Zweig-Eisenbahnen durch Privat-Unternehmer" ein. Allerdings sind dann doch alle weiteren wichtigen Strecken vom Staat gebaut worden. Für Privatunternehmen blieben nur kleinere Verbindungen übrig. Von diesen wiederum haben bis heute einige überlebt, so daß Württemberg nicht zu Unrecht bis heute im Ruf steht, ein typisches "Privatbahn-Land" zu sein.
Abb. 9 und 11: Sammlung Obermayer



in Württemberg

sellschaft – entwickelt und realisiert wurden. Auch in Württemberg fand sich eine entsprechende Gesellschaft zusammen. Sie scheiterte. Eine einigermaßen exakte Berechnung des für den Bau einer Bahn zwischen Heilbronn, Stuttgart und dem Bodensee entstehenden Kapitalbedarfs hatte nämlich eine Summe ergeben, die viele Interessenten schnell zurückschrecken ließ. Die "Württembergische Eisenbahngesellschaft", wie sie sich genannt hatte (mit der gleichnamigen und noch heute existierenden WEG, die wir später noch kennenlernen werden, hatte sie nichts zu tun), wurde 1838 wieder aufgelöst und verstand sich fortan nur noch als ein Förderverein, der mit seinen Erfahrungen künftigen Interessenten beratend zur Seite stehen wollte.
 Damit war das Thema Eisenbahn de facto wieder an den Staat selbst zurückverwiesen worden. Die Stuttgarter Regierung agierte weiterhin vorsichtig. In den Hauptfinanzetat für 1836/39 stellte sie einen

Betrag von 100 000 Gulden ein, der dem Innenministerium zur Förderung von Eisenbahnunternehmungen zur Verfügung stand. Mit dem Geld wurden detaillierte Pläne und Kostenberechnungen erstellt. Außerdem wurden damit die Reisen württembergischer Techniker nach Großbritannien, Irland, Frankreich und Belgien finanziert, wo schlicht und einfach – wie wir heute sagen würden – Industriespionage betrieben werden sollte.
 Anfang 1842 war das Thema Eisenbahnbau dann auch in Württemberg entscheidungsreif. Die Regierung schlug vor, auf Staatskosten eine Strecke von einem Punkt der badischen Hauptbahn (Bruchsal) über Cannstatt und dann durchs Filstal nach Ulm und von dort an den Bodensee zu bauen, außerdem eine Zweiglinie nach Heilbronn im Norden des Landes. Allerdings, auf einhelligen Jubel stieß die Regierungsvorlage nicht. Im Abgeordnetenhaus, das der Vorlage seine Zustimmung geben mußte, gab es sehr wohl vernehm-

liche Stimmen, die den Bahnbau rundweg ablehnten: Württemberg sei ein von Ackerbau und Forstwirtschaft lebendes Land ohne bedeutendes Gewerbe und mit nur wenig ausgeprägtem Handel. Die Vorteile einer Eisenbahn stünden deshalb in keinem Verhältnis zu den zusätzlichen Steuerbelastungen, die den Bürgern zur Finanzierung des Eisenbahnbaus auferlegt werden müßten. Gerade denjenigen, die entfernt von der geplanten Eisenbahn wohnten, sei das nicht zuzumuten.
 Diese Argumente waren nicht so einfach von der Hand zu weisen. Der Regierung war es damals nämlich gelungen, über viele Jahre hinweg mit einem "Normaletat" von 10 Millionen Gulden tatsächlich auszukommen und dabei die Staatsverschuldung auch noch zu senken. Gleichzeitig blieb der württembergische Steuersatz ausgesprochen niedrig. Und nun sollte allein für die ersten paar Kilometer einer neuen Eisenbahnlinie eine Summe ausgegeben werden, die etwa einem Drittel des gesam-

