

Aalener Jahrbuch 1980

Herausgegeben vom Geschichts-
und Altertumsverein Aalen e.V.

Bearbeitet von Karlheinz Bauer

Konrad Theiss Verlag
Stuttgart und Aalen

Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen

Über die Frühzeit ihrer Entwicklung

Karlheinz Bauer

Vortrag anlässlich der Ausstellung „Pleuer und die Eisenbahn“ am 2. August 1978 in der Stadthalle in Aalen

Vor dem Bau der Eisenbahn waren die Straßen der eigentliche Träger des Verkehrs. Die vielen Straßen der Römer waren die ersten Landstraßen, die zur Verbindung ihrer militärischen Stützpunkte das Land durchzogen. Sie wurden nicht weiter instandgehalten und zerfielen bald mehr oder weniger. Aber sie schufen damit für die nachfolgenden Kaiser-, Heer- und Handelsstraßen die kürzesten Linien, besonders zwischen Rhein und Donau, zwischen Straßburg und Nürnberg, von Frankfurt und Speyer über Cannstatt und Ulm nach Augsburg und Oberschwaben. Diese Durchgangsstraßen dienten zugleich der Verbindung des mittelalterlichen Handels zwischen Flandern und Venedig wie später der Thurn- und Taxisschen Reichspost. Freilich waren diese alten Reichs- und Handelsstraßen meist in schlechtem Zustand, schmal und unbefestigt. Häufig hatten die Straßen große Steigungen und Gefälle zu überwinden, und der Mangel an Brücken erschwerte den Verkehr. Erst seit dem 18. Jahrhundert wurde auf den Straßenbau größere Sorgfalt verwendet. Herzog Karl Eugen von Württemberg (1728–1793) hatte das Verdienst, die ersten und besten Kunststraßen in Deutschland angelegt zu haben. Nur von da her ist es verständlich, daß Johann Wolfgang von Goethe in den Aufzeichnungen über seine 1797 ausgeführte Reise von Tübingen über Balingen nach Schaffhausen schreiben konnte: „Wo man aus dem Württembergischen kommt, hören die guten Wege auf“¹.

Ein großes Hindernis für den Ausbau eines überregionalen Verkehrsnetzes bildete die außerordentlich starke territoriale Zersplitterung des deutschen Südwestens. Seit dem Untergang der Stauer und der Zerschlagung des Herzogtums Schwaben hatten sich vornehmlich auf schwäbisch-fränkischem Boden in viel größerer Zahl als anderwärts selbständige Territorien in schillernder Zahl und Art herausgebildet: Weltliche Herrschaften des Hochadels und der Reichsritterschaft, geistliche Herrschaften der Bistümer, Stifte und Klöster sowie der Ritterorden und schließlich die Reichsstädte – sie alle zeigten die buntgescheckte Landkarte eines Reiches, das in kleine und kleinste Teile zerrissen und zerfetzt war. Das politische Gefüge des Alten Reiches war längst Gegenstand der allgemeinen Kritik und des Spotts geworden².

An der Wende zum 19. Jahrhundert zerschlug Napoleon, der große Sohn der Französischen Revolution von 1789, das Heilige Römische Reich Deutscher Nation und er-

zwang eine territoriale Neugliederung. Die durch Diktat des westlichen Nachbarn verfügte Neuregelung vollzog sich relativ leicht, weil die alten Verhältnisse sich doch weitgehend überlebt hatten. Der große Umbruch, der die deutsche Landkarte nirgends radikaler umgestaltete als im Südwesten, schuf erst die Voraussetzungen dafür, daß sich im 19. Jahrhundert die gewaltigen gesellschaftlichen Veränderungen, die letztlich auf die moderne Industriegesellschaft hinzielten, vollziehen konnten. Der Friede von Lunéville vom 9. Februar 1801 und die Festsetzungen des Reichsdeputationshauptschlusses vom 25. Februar 1803 besiegelten die förmliche Abtretung des linken Rheinufer an Frankreich. Die deutschen Fürsten erhielten für ihre linksrheinischen Verluste Entschädigungen rechts des Rheins im Schoße des Reichs.

Dies konnte nur auf Kosten der geistlichen Fürsten und der Reichsstädte geschehen, bildeten doch diese bislang eine Stütze der österreichischen Macht und sicherten dem Kaiser die Mehrheit im Reichstag. Der Verweltlichung der geistlichen Gebiete und der Einverleibung der Reichsstädte folgte nach dem Frieden von Preßburg vom 26. Dezember 1805, der Rheinbundakte vom 12. Juli 1806 und einer Reihe von Staatsverträgen zwischen Württemberg, Baden und Bayern weiterer großer Besitzzuwachs, hauptsächlich zu Lasten Österreichs, der Reichsritterschaft und der Ritterorden. So wurde das in seiner territorialen Entwicklung lange steckengebliebene Herzogtum Württemberg durch die napoleonische Flurbereinigung binnen weniger Jahre auf mehr als das Doppelte vergrößert und seine Dynastie durch zweimalige Rangerhöhung in die kleine Spitzengruppe der deutschen Königshäuser erhoben. Ende 1810 hatte das Königreich Württemberg den Gebietsstand erreicht, der dem Lande bis zum Jahre 1945 geblieben ist³.

Die großen Gebietserweiterungen der Jahre 1803 bis 1810 bedeuteten die größte Staatsumwälzung, die Württemberg bis dahin erlebt hatte. Nicht weniger als 78 Herrschaftsgebiete waren der württembergischen Krone zugefallen. Dieser revolutionäre Prozeß brachte auch dem Stammland schwerste Probleme. König Friedrich I. gelang es, mit großer organisatorischer Kraft und mit Einsatz fürstlich-absolutistischer Mittel, die ungeformte Masse der aus vielen verschiedenen und zersprengten Teilen willkürlich zusammengesetzten, politisch zurückgebliebenen und fast allgemein schlecht verwalteten Gebiete zu einem neuzeitlichen Einheitsstaat zusammenzuschweißen. Größten Wert legte der Monarch darauf, die neu erworbenen Landesteile durch Kunststraßen miteinander zu verbinden. Unverkennbar war die Tendenz, die Metropole Stuttgart, die eine zentrale Lage im vergrößerten Territorium hatte, zum Ausgangspunkt eines guten Straßennetzes zu machen. Bei der Thronbesteigung König Wilhelms I. 1816 waren immerhin schon über 2000 km Straßen verbessert oder auch neu trassiert⁴.

Auch in wirtschaftlicher Hinsicht befand sich das Land in schwieriger Lage. Die Hungerjahre 1816/17 erforderten soziale Hilfen. Eine Reihe staatlicher Notmaßnahmen galt der Hebung des schwer bedrängten Gewerbes. Schon 1817 wurde ein Handels-

und Gewerbeverein mit Zentralstelle in Stuttgart gegründet. 1830 entstand die „Gesellschaft für die Beförderung der Gewerbe in Württemberg“. Die weitsichtigen Zollverhandlungen führten 1834 zum Deutschen Zollverein, der die Binnenzölle beseitigte und das Wirtschaftsgebiet erweiterte. Als eine der wesentlichsten Maßnahmen sollte sich die allgemeine Gewerbeordnung vom 22. April 1828 herausstellen, die den Grundsatz der Gewerbefreiheit zum erstenmal anerkannte und damit den Weg ebnete für die volle Gewerbefreiheit, die das Gesetz vom 12. Februar 1862 einführte.

Gleichzeitig förderte der Staat die Ausbildung junger Techniker, schickte sie in das industriell weitentwickelte England, nach Frankreich und Belgien, schrieb Preise aus und unterstützte die Gründung von gewerblichen Fortbildungsschulen. Besonders segensreich wirkte die 1848 gegründete „Zentralstelle für Handel und Gewerbe“. Unter ihrem verdienstvollen Präsidenten Ferdinand von Steinbeis verwandelte diese Institution Württemberg ohne Hilfe von außen fast wunderbar von einem Ackerbau- und Kleinhandwerkerland in einen Industriestaat, der auch durch die Güte seiner Erzeugnisse zu den fortgeschrittensten gehörte und ihm den Ehrentitel eintrug, das gewerbliche Musterland des Reiches, ja der ganzen Welt, zu sein.

Es war, als ob alles plötzlich aus einem langen Schlaf erwache. Mit Feuereifer versuchte man auf allen Gebieten Anschluß an das Ausland zu gewinnen, die neuen Kräfte der Dampf- und anderen Maschinen zu gebrauchen, einen neuen Stil im Gewerbe zu finden. Nach der politischen Revolution von 1789 folgte nun die industrielle Revolution, die das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben innerhalb weniger Jahrzehnte völlig umgestaltete. Der von dem englischen Sozialreformer Arnold Toynbee (1852–1883) geprägte Ausdruck „Industrialisierung“ gibt diesen gewaltigen Umwandlungsprozeß nur bedingt wieder⁵.

Den entscheidenden Anstoß zur Industrialisierung des Landes gab der Bau der Württembergischen Staatseisenbahnen. Als sich in den 1820er Jahren in England, dem Mutterland der Eisenbahn, das neue Verkehrsmittel immer größerer Beliebtheit erfreute und populär zu werden begann, dachten die fortschrittlichen Kräfte im kontinentalen Europa ebenfalls daran, diese neuartige Beförderungsart für die Allgemeinheit nutzbar zu machen. Der Nationalökonom Friedrich List, 1821 wegen Beleidigung des Beamtentums aus der zweiten Kammer ausgeschlossen und vor seiner Emigration auf der Festung Hohenasperg eingekerkert, schickte schon im Jahre 1824 an den Verleger Johann Friedrich von Cotta Vorschläge zur Errichtung eines Eisenbahnnetzes in Deutschland. Auf diese Anregung hin sandte König Wilhelm I. den Ingenieur Oberleutnant Duttenhofer auf eine Erkundungsreise nach England, um die dort schon im Betrieb befindlichen Eisenbahnen zu begutachten und sich von den Erfahrungen berichten zu lassen. Weitere Studienreisen nach Belgien und Frankreich folgten. Offensichtlich waren die Berichte günstig; denn eine Sonderkommission bekam die Aufgabe, „die Verbindung des Rheins und der Donau mittels des Kochers und der Brenz, zweckmäßigerweise aber durch die Anlage von Eisenbahnen“ zu untersuchen. Nach-

dem zunächst die Probleme einer etwaigen Kanalverbindung zwischen Neckar, Donau und Bodensee geprüft worden waren, befürwortete die Kommission 1834 den Bau einer Eisenbahn von Stuttgart durch das Rems-, Kocher- und Brenztal nach Ulm und von da einer früher projektierten Kanallinie folgend an den Bodensee⁶.

Der Widerhall rings im Lande blieb nicht aus. Vollends angeregt durch die Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth am 7. Dezember 1835, wurde vielerorts die Anlage von Eisenbahnen in Württemberg diskutiert. Auch Privatgesellschaften wurden gegründet mit dem Ziel der Errichtung von Eisenbahnlinien; denn es war durchaus unklar, ob die Bahnen vom Staat oder durch private Gesellschaften errichtet werden sollten. Große Wellen schlugen die Diskussionen vor allem in Ulm. In der einstigen freien Reichsstadt war der Unmut über den Anschluß an Württemberg noch nicht verraucht. War doch Ulm während seiner siebenjährigen Zugehörigkeit zu Bayern (1803–1810) Hauptstadt der Provinz Bayerisch-Schwaben, Sitz der Generallandesdirektion, eines evangelischen Konsistoriums für Schwaben und mehrerer Provinzialbehörden gewesen, besaß also eine Zentralfunktion, die es nach der Angliederung an Württemberg verloren hatte. Die neue Hauptstadt von Bayerisch-Schwaben hieß nun Augsburg, wesentliche Teile des einstigen Ulmer Reichsstadterritoriums gehörten seit 1810 zu Bayern und am jenseitigen bayerischen Donauufer entstand die junge Pflanzstadt Neu-Ulm. So hatte es die Stadt Ulm schwer, ihre alte Bedeutung zu erhalten und fühlte sich durch die neue Metropole Stuttgart völlig in den Hintergrund gedrängt. Bereits 1835 bildete sich die „Ulmer Eisenbahn-Gesellschaft“. Ihr ausdrücklicher Zweck bestand darin, auf eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Cannstatt und Ulm über Plochingen, Göppingen, Geislingen mit allen Mitteln hinzuwirken. Die Linie sollte von Ulm aus an den Bodensee bei Friedrichshafen über Biberach und Ravensburg führen. Nur im Anschluß an die Eisenbahn sah die Stadt Ulm eine Chance, angesichts ihrer sonst glücklichen Lage im Mittelpunkt des süddeutschen Straßennetzes auch in Zukunft ein bedeutender Handelsplatz zu bleiben. Dieses Bestreben der Stadt Ulm beeinflusste die Verkehrspolitik in Württemberg in der Folgezeit ganz entscheidend⁷.

Unabhängig davon hatte sich in Stuttgart eine Interessengemeinschaft gebildet, deren Ziel es war, von Stuttgart an den Neckar nach Cannstatt oder Berg eine Bahn zu bauen. Mit dieser Gesellschaft nahmen die Ulmer rasch Kontakt auf und schon 1836 schlossen sich beide Interessenverbände zur „Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft“ zusammen. Diese Gesellschaft propagierte den Bau einer Eisenbahn von Heilbronn mit seinem Neckarhafen als Ausgangspunkt über Cannstatt und Ulm nach Friedrichshafen. Aktien von insgesamt 9,5 Mill. Gulden wurden gezeichnet. Aber hohe Baukostenanschläge und die Verweigerung der Konzession durch die Regierung wegen des Fehlens von einwandfreien Unterlagen ließen die großen Pläne wieder etwas zurücktreten. Auch wollte man sich auf eine Eisenbahn auf privater Grundlage vorläufig nicht einlassen. So wurde die Gesellschaft 1838 in einen „Verein zur Förderung des Ei-

senbahnwesens“ umgewandelt⁸. Schließlich gab es englische Kreise, die ebenfalls am Bau einer Eisenbahn durch Württemberg auf privater Basis interessiert waren. Ihnen schwebte eine Landbrücke via Südosteuropa und Kleinasien zu den britischen Besitzungen in Indien vor. Doch derartigen Spekulationen wurde gleich von Anfang an energisch entgegengetreten. Die staatlichen Stellen nahmen die Angelegenheit selbst in die Hand. Eisenbahnbau sollte Sache des Staates sein. Württemberg beschritt damit von Anfang an den Weg des Prinzips der Staatsbahnen⁹.

Die Vorarbeiten und Projektstudien zogen sich bis 1839 hin, gerieten dann allerdings vorübergehend ins Stocken. Sehr erschwerend wirkte die Oberflächengestaltung des Landes; denn sie nötigte den Planern mancherlei Probleme auf, die im flachen Lande völlig unbekannt waren. Bau und Betrieb von Schienenbahnen in ebener Lage bildeten keine wesentlichen Schwierigkeiten. Doch die Schwäbische Alb, die sich wie eine Mauer zwischen die größere Nordhälfte und das südliche Gebiet des Landes schiebt, bedeutete für das Eisenbahnunternehmen ein gewaltiges Wagnis. Die Ansichten über Art und Anlage von Eisenbahnen gingen zudem damals weit auseinander. Zur Überwindung morphologisch weniger günstiger Strecken dachte man an den Einsatz stationärer Maschinen. So wollte man größere Höhenunterschiede mit Wasserkraft oder mit Seilzugvorrichtungen bewältigen.

Auffallend war, daß bei der Vergabe der ersten Planungsaufträge jeweils Cannstatt zum Ausgangs- und Mittelpunkt des geplanten Streckennetzes gewählt wurde. Der Grund lag darin, daß die württembergische Landeshauptstadt Stuttgart, die auf jeden Fall Verkehrszentrum werden sollte, ringsum von einem Kranz von Bergeshöhen umgeben ist, die man allerdings später an mehreren Stellen untertunnelte. Außerdem befand sich in Cannstatt eines der 20 Oberpostämter des Hauses Thurn und Taxis; als Postdurchgangsstation war Cannstatt eine der bedeutendsten im Reich¹⁰.

Im Jahre 1839 wurde der Kammer der Abgeordneten erstmals das Ergebnis der bisherigen Untersuchungen über den Bau von Eisenbahnen in Württemberg übermittelt. Doch die Planungen erschienen noch nicht ausgereift und der Revision bedürftig. Die Zeit für endgültige Entschlüsse war noch nicht gekommen. Bei der Landtagseröffnung im Oktober 1841 lenkte König Wilhelm I., angeregt durch den erfreulichen Stand der Staatskasse, die Aufmerksamkeit der Stände erneut auf die wichtige Frage der Eisenbahnen. Am 7. März 1842 befaßte sich die Ständekammer mit der Finanzierung der geplanten Eisenbahnvorhaben. Innenminister Johannes Schlayer verwies nachdrücklich auf das Vorbild Großbritannien, wo trotz einer Vielzahl trefflicher Kanäle und Straßen leistungsfähige Bahnen geschaffen wurden. Er formulierte den Regierungsvorschlag, der eine West-Ost-Linie als Verbindung vom Rhein zur Donau von Baden über Cannstatt durch das Filstal nach Ulm mit Anschlußverbindungen im Süden nach Friedrichshafen und im Norden nach Heilbronn vorsah¹¹.

Um die Linienführung dieser württembergischen Eisenbahn entstanden alsbald heftige und langwierige Auseinandersetzungen, die auf das lebhafteste Presse und öffent-

liche Meinung beschäftigten. Es entstanden Fragen über Fragen, ob etwa Stuttgart oder Cannstatt zum Ausgangspunkt der verschiedenen Bahnen zu wählen sei, ob nicht ein Teil der Bahnen besser durch Pferdekraft oder durch Luftdruck betrieben würde, und schließlich ob die Bahn von Stuttgart nach Ulm unbedingt durch das Filstal zu führen sei. Letztere Frage bewegte vor allem die Städte Ulm, Heidenheim und Schwäbisch Gmünd. In scharfer Konkurrenz zur Neckar-Filstal-Linie stand nämlich, von zahlreichen Befürwortern unterstützt, die Rems-Kocher-Brenzthal-Trasse. Die Anhänger dieser Lösung schienen sogar allmählich die Oberhand zu gewinnen, weil man die steile Albüberquerung bei Geislingen fürchtete. Es gab Fachleute, die behaupteten, die topographischen und klimatischen Verhältnisse der Albhochfläche ließen einen geregelten Lokomotivverkehr, insbesondere im Winter, kaum zu, ja daß sogar damit zu rechnen sei, daß über die Alb eine Pferdebahn gelegt werden müßte, was die Reisezeit wesentlich zu verlängern drohe. Noch am 16. Januar 1843 erklärte selbst der Berichterstatter in der Abgeordnetenversammlung voller Verzweiflung: „Für mich bleibt der Übergang über die Alb ein wahres Labyrinth, aus dem ich nicht anders kommen kann, als den Vorschlag der Kommission zu erwägen, ob nicht der Übergang über die Alb mittels einer Pferdebahn bewirkt werden solle.“

Ein weiteres Problem stand noch im Raum. Es sah lange so aus, als könne die Filstalbahn von Ulm aus nicht an das bayerische Eisenbahnnetz angeschlossen werden. Bayern verlangte nämlich den Bahnanschluß nicht bei Ulm, sondern bei Nördlingen, was eine Trassenführung durch das Remstal als natürliche Voraussetzung bedeutet hätte. Auch bei der Linienführung zur westlichen Landesgrenze gab es Ärger. Baden wollte den Anschluß nicht in Bruchsal, sondern in Pforzheim und verlangte außerdem eine vom deutschen Normalmaß abweichende Spurweite, damit kein fremder Eisenbahnwagen ins Land hereinkomme¹².

Die Städte Heidenheim und Schwäbisch Gmünd setzten sich ihrerseits stark für den Bau einer Bahnlinie Stuttgart–Ulm durch die Täler der Rems, des Kochers und der Brenz ein, da sie dadurch einen wirtschaftlichen Aufschwung für ihre Städte erhofften. In Aalen verhielt man sich bei diesem Trassenstreit erstaunlich zurückhaltend. Stadtschultheiß Völter von Heidenheim suchte die bürgerlichen Kollegien der Stadt Aalen dafür zu gewinnen, „bei der in Anregung gebrachten Eisenbahnlinie durch das Filstal alle möglichen Wege und Mittel aufsuchen zu wollen, um jener Linie den natürlichen Weg durch das Kocher- und Brenztal zu verschaffen“. Zu diesem Zweck sollte eine gemeinsame Eingabe der beteiligten Städte an die königliche Staatsregierung und die Ständekammer gemacht werden. Auch sollte versucht werden, „in Augsburg und München das Ausland für diese Route zu gewinnen“, – gemeint war Bayern. Der am 14. November 1841 zu einer Sondersitzung versammelte Aalener Stadtrat und Bürgerausschuß stellte fest, „daß, da man schon vor einigen Jahren den Wunsch am Throne des Königs durch eigens dazu Abgeordnete niedergelegt habe, daß die Bahn über hier (Aalen) geführt werden möchte, und dieser Wunsch durch eine kürzlich in Umlauf ge-

setzte, von Gmünd und Heidenheim ausgegangene Eingabe an die hohe Staatsregierung wiederholt worden sei, ein weiterer Schritt in dieser Sache für überflüssig gehalten werde“. Die Aalener glaubten, „daß trotz aller Eingaben die königliche Staatsregierung, wenn je eine Eisenbahn, welche sich unmöglich durch unser Land rentieren könne, erbaut werden sollte, diejenige Linie wählen werde, welche ihr als die wohlfeilste und zweckmäßigste erscheint“. Die Eingabe wurde von Aalen nicht unterzeichnet. Im Januar 1842 fanden sich Stadtrat und Bürgerausschuß von Heidenheim sogar bereit, der Staatsfinanzverwaltung die gesamte Grundfläche, die zur Anlegung einer Eisenbahn auf der Stadtmarkung erforderlich wäre, unentgeltlich abzutreten, wenn die Bahn durch das Rems-Kocher-Brenztal geführt würde. Die Stadt Aalen wurde aufgefordert, in gleicher Weise zu handeln. Doch die bürgerlichen Kollegien beschlossen am 17. Januar 1842, „daß man sich in diese Sache nicht mischen, somit kein derartiges Anerbieten machen, sondern dieser Angelegenheit freien Lauf lassen wolle“¹³.

Im Gegensatz zu den aktiven Rems- und Brenztalstädten war die Stadt Ulm ein großer Befürworter der Filstallinie. Ihr Sprecher war Konrad Dietrich Haßler, eine überaus honorige und einflußreiche Persönlichkeit: Rektor des Ulmer Gymnasiums, großer Volksmann und Förderer des Ausbaus des Ulmer Münsters, bedeutender Historiker der Stadt Ulm, Abgeordneter im Landtag, dort Referent in der Eisenbahnfrage und später Abgeordneter in der Paulskirche. Sein Verdienst war es, zugunsten der Filstalbahn den Gesichtspunkt der militärisch-strategischen Bedeutung eingeworfen zu haben. Ulm war damals im Ausbau als Bundesfestung und dieser Gesichtspunkt wog denn auch schwer¹⁴.

Regierung und Stände waren angesichts der vielfältig aufgetretenen Schwierigkeiten ratlos. Weder über den Umfang des auf Staatskosten zu bauenden Bahnsystems, noch über die Richtung der einzelnen Linien, noch auch nur über die wesentlichsten Baugrundsätze und die Betriebsweise der Bahnen war man sich dort im klaren. Ein besonderer Nachteil bestand auch darin, daß der württembergischen Regierung zunächst kein Techniker von Rang zur Verfügung stand, der in souveräner Kenntnis der Einzelprobleme alle aufgeworfenen Fragen hätte überzeugend beantworten können. So bestellte die Regierung 1842 in der Person des Oberingenieurs Alois von Negrelli aus Wien einen ersten Gutachter; ihm ging ein ausgezeichnete Ruf voraus. Er hatte sich vor allem mit den einzelnen sich konkurrierenden Linienführungen und mit dem immer mehr in den Mittelpunkt der Diskussionen rückenden Problem der Albüberquerung zu befassen. Negrelli bestätigte im wesentlichen den Regierungsentwurf, insbesondere akzeptierte er die Neckar-Fils-Linie als Hauptbahn des Landes. Er war, wie verlautete, „aus Gründen nicht technischer Natur von den Vorzügen der Filstalbahn überzeugt“. Die Remsbahnvariante verwarf Negrelli aus Gründen, die nicht ganz verständlich erschienen. Er führte dazu u. a. aus, „daß die Bahnlinie durch das Filstal gegen zwölf Stunden kürzer ist, als die Linie durch das Remstal nach Ulm wird“ und „daß die Filstalbahn immer im Inlande bleibt, während eine bedeutende Strecke der

Remstal-Ulmer Bahn durch fremdes Gebiet gezogen werden müßte“. Die Bevorzugung der Linienführung durch das Filstal stieß natürlich auf schroffste Ablehnung insbesondere bei der Bevölkerung an Rems, Kocher und Brenz¹⁵.

Nachdem sich staatliche Prüfungskommissionen monatelang mit dem Negrelli-Gutachten auseinandergesetzt und das Für und Wider der verschiedenen Meinungen gründlich abgewogen hatten – schließlich wollte man hierzulande auch nicht als rückständig betrachtet werden –, beschloß der Landtag am 18. April 1843 das „Gesetz, betreffend den Bau von Eisenbahnen“. Dieses für das gesamte württembergische Eisenbahnwesen grundlegende Gesetz ging davon aus, daß es Aufgabe des Staates sei, die Hauptbahn des Landes als unmittelbares Staatsunternehmen zu bauen, während Bau und Betrieb von Zweigbahnen Privatgesellschaften überlassen werden könnten. Das Gesetz bestimmte zugleich Richtung und Ziel der Hauptlinien. Der Mittelpunkt des Landes Stuttgart–Cannstatt sollte Verbindungen mit Heilbronn, Ulm und Friedrichshafen sowie der westlichen Landesgrenze bekommen. Somit sollte die Hauptbahn des Landes von Heilbronn durch das Neckarbecken über Cannstatt und Plochingen, sodann durch das Filstal über Göppingen und Geislingen nach Ulm, von dort über Biberach und Ravensburg nach Friedrichshafen verlaufen. Die Absicht war, die kürzeste Verbindung zwischen den Endpunkten der beiden Schifffahrtsstraßen Neckar und Donau und dem Bodensee zu schaffen¹⁶.

Damit lag der praktischen Ausführung eigentlich nichts mehr im Wege. Doch die Gegner der Filstaltrasse ruhten nicht. Interessenskreise aus dem Remstal holten ein Gegengutachten des Zivilingenieurs Beyse aus Köln ein. Trotzdem das Eisenbahngesetz mit seinen an sich klaren Zielsetzungen verabschiedet war, ließ ein Anonymus noch im Jahre 1845 in Stuttgart eine Schrift „Die Eisenbahn über die Alb“ erscheinen, die mit allen Mitteln gegen die Filstalbahn Sturm lief und für die Remstalbahn warb. Die Hoffnungen auf einen tatsächlichen Verlauf der württembergischen Hauptbahn über Schwäbisch Gmünd–Aalen–Heidenheim nach Ulm wurden genährt, als die Regierung 1843 in Professor Charles Vignoles aus London einen zweiten Gutachter bestellt hatte. Obwohl er wissen mußte, daß die Entscheidung über die zu bauenden Strecken bereits Gesetzeskraft erlangt hatte, griff er erneut die Rems-Kocher-Brenz-Variante auf. Bei amtlicher Ablehnung dieser Streckenführung wollte er den Steilabfall der Alb bei Geislingen durch atmosphärischen Betrieb mit Seilzug überwinden. Allgemein hinterließ sein Gutachten in der Öffentlichkeit wie in der Fachwelt einen enttäuschenden Eindruck¹⁷.

Die Regierung ließ nun nochmals eingehende Untersuchungen anstellen und beauftragte Zivilingenieur Ludwig Klein aus Wien, Oberbaurat Karl Etzel aus Wien und Oberbaurat Michael Knoll aus Geislingen, bei der Streckenführung Stuttgart–Ulm die beiden einander gegenüberstehenden Pläne (Neckar-Fils-Bahn mit Albaufstieg oder Rems-Kocher-Brenz-Bahn) zu vergleichen und auf ihre Bauwürdigkeit hin kritisch zu untersuchen. Aus diesem Gutachten ging eindeutig der Vorteil der Filstallinie

hervor. Es ergab sich jedenfalls, „daß die Filstalbahn

1. die Verbindung des Mittelpunktes unseres Landes mit dem oberen Neckartal auf die einfachste Weise und ohne weitere Kosten herstellt;
2. daß sie die kürzeste mögliche Linie von dem Mittelpunkt unseres Landes nach der zweitbedeutendsten Stadt unseres Landes, nach Ulm, beschreibt;
3. daß sie dort gleichfalls auf dem kürzesten Wege und auf württembergischem Grund und Boden die Verbindung mit den südlichen Landesteilen, ferner
4. mit der Schweiz und Italien,
5. durch die Donauschiffahrt mit einem Teil von Bayern, Österreich und den Donauländern vermittelt“.

Das Gutachtergremium stellte weiter fest, „daß die von Regierung und Ständen auf dem Landtage von 1843 getroffene Wahl eine wohlbegründete war“ und „daß keine andere Strecke der württembergischen Eisenbahnen von der Natur so unverkennbar als Hauptader des Verkehrs bezeichnet ist, als die Filstalbahn“. So konnten sich Regierung und Stände getrost für die Beibehaltung der von der zweiten Kammer des Landtags beschlossenen Linienführung entscheiden. Damit war der Weg für die württembergischen Staatseisenbahnen frei. Der erste Spatenstich erfolgte am 20. Juni 1844¹⁸. Kernstück des Eisenbahnbaues war zunächst die Zentralbahn Ludwigsburg–Cannstatt–Esslingen. Dabei erforderten die topographischen Verhältnisse im Bereich der Landeshauptstadt einige Kunstbauten: den Pragtunnel mit 828,65 m, den Rosentunnel mit 326 m Länge sowie die Neckarbrücke bei Cannstatt. Stuttgart selbst erhielt eine Kopfstation. Die erste Teilstrecke wurde am 22. Oktober 1845 zwischen Cannstatt und Untertürkheim eröffnet; im November folgte die Teilstrecke Untertürkheim–Esslingen, am 15. Oktober 1846 war die Teilstrecke Cannstatt–Ludwigsburg fertiggestellt¹⁹.

Nun wurden die Arbeiten systematisch in Richtung Schwäbische Alb fortgesetzt. Amtlich hieß der Abschnitt von Stuttgart bis Ulm „Ostbahn“. Fünf volle Jahre erforderte der Bau der Strecke nach Ulm. Dies ist verständlich, wenn man an die besonders schwierigen Vorkehrungen zur Überwindung des Albaufstiegs denkt. Die Strecke im Neckartal und im unteren Filstal wies nur ganz geringe Steigungen auf (Durchschnittswert 1:200) und berührte weitgehend die Siedlungen. Zwischen Göppingen und Geislingen dagegen lagen die Stationen meist etwas weiter von den Ortschaften entfernt. Die Steigungen betragen hier zwischen 1:188 und 1:100. Für die Überquerung der Alb hatten die Oberbauräte Karl Etzel und Michael Knoll nach eingehenden Studien den kürzesten und billigsten Weg gefunden, den der heutigen Geislinger Steige. Vom Geislinger Bahnhof an war ein Steigungsverhältnis mit einem Maximalwert von 1:44,5 notwendig, um die Steilrampe bis zum Bahnhof Amstetten zu überwinden. Auf dem Hochplateau der Alb bis Ulm wurden hauptsächlich Werte bis 1:100 angewendet. Für die technische und bauliche Ausführung der „Ostbahn“ von Esslingen ab war Oberbaurat Michael Knoll als leitender Ingenieur verantwortlich. Die Planung

der Geislinger Steige war für die damalige Zeit eine technische Meisterleistung ohne Beispiel. Auf einer Strecke von 5,6 km wird ein Höhenunterschied von 112 m überwunden. Die Strecke konnte von Anfang an im normalen Verkehr befahren werden. Dazu wurde von der Maschinenfabrik Esslingen eine besonders schwere Lokomotive gebaut, die sog. „C-Alb-Lokomotive“, welche die erste Berglokomotive in Deutschland war und eigens für die Geislinger Steige entwickelt wurde. Das Typenbild dieser Lokomotive bestimmte alle späteren Konstruktionen, die als deutsche Erzeugnisse sofort erkennbar waren, und blieb im Prinzip bis 1880 erhalten. Später wurde beim Befahren der Steige die Zugkraft durch eine zweite Lokomotive am Schluß des Zuges verstärkt. Die Geislinger Steige ist heute noch die steilste Bahnstrecke Deutschlands, die ohne Zahnradbetrieb befahren wird²⁰.

Der besondere Schwierigkeitsgrad der einzelnen Streckenabschnitte des Bahnbaues zeigte sich jeweils an den Eröffnungsdaten. Während Esslingen–Plochingen schon am 14. Dezember 1846 in Betrieb genommen wurde, verzögerte sich die Eröffnung der weiteren Teilstrecke bis Süßen bis zum 11. Oktober 1847. Die gespannte Zeit des Revolutionsjahres 1848 wirkte sich auch auf den Bau und die Eröffnung der Teilstrecke bis Geislingen aus. Sie erfolgte erst am 14. Juni 1849. Die Eröffnung der Geislinger Steige, der ersten Gebirgsüberquerung auf dem Kontinent, konnte schließlich am 29. Juni 1850 gefeiert werden²¹.

Mit dem Bau der „Südbahn“ von Ulm nach Friedrichshafen war schon 1846 begonnen worden. Die Bauarbeiten wurden mit viel Nachdruck vorangetrieben. Württemberg erhoffte auf diese Weise das Rennen zum Bodensee, und damit den Weg über die Schweizer Pässe nach Süden, vor anderen Anrainern zu gewinnen. Die Bauarbeiten schritten von Süden nach Norden voran. Am 8. November 1847 konnte die Teilstrecke Ravensburg–Friedrichshafen, am 26. Mai 1849 der Schienenstrang Biberach–Ravensburg eröffnet werden. Das Ziel Ulm wurde am 1. Juni 1850, also kurz vor Eröffnung der Geislinger Steige, erreicht. Die „Nordbahn“ Ludwigsburg–Heilbronn konnte bereits am 25. Juli 1848 dem Verkehr übergeben werden. Damit war im Sommer 1850 das Schienenband von Heilbronn zum Bodensee geschlossen; die Strecke umfaßte 248 km²².

Bei der „Westbahn“ des Landes, die nach Baden führen sollte, waren lange die Anschlußpunkte strittig. Württemberg wollte erstmals mit seiner Eisenbahn die Grenze eines Nachbarlandes überschreiten, um von einer reinen Binnenbahn zum Transitverkehr zu kommen. Dabei waren von Anfang an verschiedene Linienführungen im Gespräch und von den beteiligten Interessengruppen heiß umkämpft. Württemberg drängte in Richtung Wiesloch–Heidelberg, während Baden vor allem Pforzheim und Karlsruhe–Durlach am Herzen lagen. Den Kompromiß fand Oberbaurat Karl Etzel in einer Linienführung, die sich in Bietigheim von der „Nordbahn“ trennt und über Mühlacker–Bretten nach Bruchsal führt. Beim künstlich geschaffenen Übergangsbahnhof Mühlacker erhielt Baden seinen Anschluß nach Pforzheim und Karlsruhe-

Durlach. Der Enz-Viadukt bei Bietigheim als großartiges Kunstbauwerk dieser Strecke ist unzertrennbar mit dem Namen Karl Etzels verbunden. Die feierliche Eröffnung der Strecke Bietigheim–Bruchsal fand am 27. September 1853 statt²³.

Der Grenzübergang nach Bayern, den das östliche Nachbarland ursprünglich bei Nördlingen wollte, wurde am 25. April 1850 durch Staatsvertrag geregelt. Die Verhandlungen standen stark unter dem Eindruck des Wettrennens zum Bodensee. Württemberg war eben im Begriff, diesen Wettlauf zu gewinnen, und konnte Ulm als Grenzübergang aushandeln. Nun hatte Württemberg mit seinen Nachbarstaaten, wenn auch zunächst in bescheidenem Maße, Transitverkehr. Gerade die Strecke Ulm–Bruchsal bedeutete auch für Bayern die Verbindung zum Rhein. Schließlich stellte die Verbindung von Mühlacker über Pforzheim und Karlsruhe–Durlach die internationale Ost-West-Verbindung zwischen Österreich und Frankreich her. Ein wichtiger verkehrspolitischer Schachzug war für Württemberg der Erwerb der privaten Bodenseeschiffahrt und der Ausbau Friedrichshafens für den Güterumschlag nach der Schweiz²⁴.

Die Bahnen der ersten Epoche hatten sich schon in den Anfangsjahren gut bewährt. Die günstige Finanzlage und die gute Rendite, welche die Eisenbahnen schon nach kurzer Zeit abwarfen, nährten bald den Wunsch, weitere Eisenbahnstrecken auszuführen. In diesem Zusammenhang kamen u. a. Vorschläge für Bahnen Heilbronn–Schwäbisch Hall–Crailsheim (Erschließung der hohenlohischen Gebiete mit späterem Ziel Nürnberg), Plochingen–Reutlingen–Rottenburg mit Anschluß der Industriegebiete des mittleren Neckars sowie für einen Bahnanschluß der Städte Schwäbisch Gmünd, Aalen und Heidenheim. Man wollte die Staatswerke am oberen Kocher, den Raum Aalen und das gewerbereiche Brenztal ebenfalls an das Eisenbahnnetz anschließen. Gerade für letzteren Vorschlag gab es verschiedene Varianten. Zunächst war daran gedacht, durch eine eigene Abzweigung das ostwürttembergische Gebiet an die „Ostbahn“ anzubinden. Geprüft wurden dazu folgende Möglichkeiten: Westerstetten–Heidenheim–Aalen, Lonsee–Heidenheim–Aalen, Eislingen bzw. Göppingen–Gmünd–Aalen, Uhingen–Lorch–Aalen, Plochingen–Schorndorf–Aalen. Die genannten Verbindungen über die Schwäbische Alb wären durch bevölkerungsarme Gebiete verlaufen; den Verbindungslinien zwischen Fils- und Remstal standen topographische Schwierigkeiten entgegen. Außerdem verlautete, Bayern werde niemals einer Bahn zustimmen, die von der „Ostbahn“ abzweige. So setzte sich an höchster Stelle die Planung einer Bahn von Cannstatt über Waiblingen, Schwäbisch Gmünd nach Aalen durch – die Remstalbahn, die überdies bei Nördlingen Anschluß an das bayerische Eisenbahnnetz bot. Der verantwortliche Ingenieur war Georg Morlok. Die bauliche Ausführung der Streckenabschnitte selbst bot keinerlei Schwierigkeiten; die Strecke bis Wasseralfingen konnte am 18. Juli 1861, von dort bis Nördlingen am 3. Oktober 1863 eröffnet werden.

Der Streckenführung bis Nördlingen lag ein Staatsvertrag mit Bayern zugrunde. Er

enthielt eine Klausel, die für Württemberg verkehrspolitische Konsequenzen haben mußte („Brenztalklausel“). In § 37 des Vertragstextes wurde zur Bedingung gemacht, innerhalb eines Zeitraums von zwölf Jahren, vom Tage der Eröffnung der Cannstatt–Nördlinger Eisenbahn an, keine Schienenverbindung zwischen dieser und der Cannstatt–Ulmer Eisenbahn herzustellen oder herstellen zu lassen, durch welche die württembergische Bahnlinie von Nördlingen bis Friedrichshafen kürzer würde als die bayerische Linie von Nördlingen bis Lindau. Die Sperrfrist ging bis 2. Oktober 1875 und Bayern mußte diese Zeit sinnvoll zu nutzen. Eine Bahnverbindung Aalen–Ulm konnte deshalb zunächst nur bis Heidenheim geführt werden. Die Strecke wurde am 15. September 1864 eröffnet²⁵.

Das heutige württembergische Verkehrsnetz ist von Wegen geprägt, auf denen sich seit frühester Zeit der Austausch zwischen dem europäischen Norden und Osten und den Mittelmeerländern vollzog. Die Oberflächenformen des Landes haben diesen Verkehrsströmen von Anfang an die Richtung gewiesen. Schwarzwald, Odenwald, Alb und schwäbisch-fränkische Waldberge sind Hindernisse, die selbst heute noch der modernen Verkehrstechnik Schwierigkeiten bereiten. Auch das südwestdeutsche Eisenbahnnetz, heute Teilstück des gesamteuropäischen Netzes und damit Teil einer relativen Einheit, wurde nicht von Anfang an einheitlich geplant. Vielmehr waren speziell württembergische, badische und bayerische Gesichtspunkte mit entscheidend, was sich bis heute in der Streckenführung bemerkbar macht. Der frühzeitige Ausbau des Eisenbahnnetzes hat aber zu der für das Land charakteristischen Wirtschaftsstruktur wesentlich beigetragen. Nur durch das leistungsfähige Schienennetz war es – weit vor der Motorisierung des Straßenverkehrs – möglich, die in den Oberflächenformen stark differenzierte Fläche des Landes zu erschließen und damit die Grundlage für die Bildung wirtschaftlicher Schwerpunkte zu schaffen²⁶.

Anmerkungen:

- 1 Alfred Dehlinger, Württembergs Staatswesen, Band 2, Stuttgart 1953, S. 685 ff.;
Das Königreich Württemberg, hsg. vom königlichen statistisch-topographischen Bureau, 2. Band, 1. Abt., Buch III, Stuttgart 1884, S. 819 ff.
- 2 Max Miller (Hsg.), Handbuch der historischen Stätten Deutschlands, 6. Band: Baden-Württemberg, Stuttgart 1965, S. XXXI;
Erwin Hölzle, Der deutsche Südwesten am Ende des alten Reiches, Beiwort zur geschichtlichen Karte des reichsdeutschen und benachbarten Gebiets, Stuttgart 1938, S. XI
- 3 Max Miller, a.a.O., S. XLVIII;
Erwin Hölzle, a.a.O., S. 96;
Alfred Dehlinger, a.a.O., Band 1, S. 108;
Das Land Baden-Württemberg, Amtliche Beschreibung nach Kreisen und Gemeinden, Bd. 1, Stuttgart 1974, S. 230;
Walter Grube/Hans Haller, Württemberg in napoleonischer Zeit, Beiwort zur Karte VII 2 des Historischen Atlas von Baden-Württemberg, Stuttgart 1975

- 4 Desgl., a.a.O.;
Alfred Dehlinger, a.a.O., Band 1, S. 109 ff., Band 2, S. 688
- 5 Karlheinz Bauer, Geschichte der Stadt Geislingen an der Steige, Band 2, Geislingen o. J. (1975), S. 258 ff.
- 6 Karlheinz Bauer, a.a.O., S. 260;
Das Königreich Württemberg, a.a.O., S. 828 ff.;
Alfred Dehlinger, a.a.O., Band 2, S. 701 ff.;
Das Land Baden-Württemberg, a.a.O., S. 237;
Albert Mühl/Kurt Seidel, Die Württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart und Aalen 1970, S. 21 ff.
- 7 Karlheinz Bauer, a.a.O., S. 260/261;
Albert Mühl/Kurt Seidel, a.a.O., S. 22/23
- 8 Karlheinz Bauer, a.a.O., S. 261;
Albert Mühl/Kurt Seidel, a.a.O., S. 23/24
- 9 Desgl., S. 24
- 10 Desgl., S. 24/25
- 11 Karlheinz Bauer, a.a.O., S. 261;
Albert Mühl/Kurt Seidel, a.a.O., S. 25–27
- 12 Das Königreich Württemberg, a.a.O., S. 829;
Karlheinz Bauer, a.a.O., S. 261/262;
Arthur Scheibner, Ob Remstalbahn – ob Filstalbahn?, in: Geschichtliche Mitteilungen von Geislingen und Umgebung, 8. Heft, Geislingen 1940, S. 146 ff.;
Alfred Dehlinger, a.a.O., Band 2, S. 703
- 13 Stadtarchiv Aalen, RP 1841, S. 223 b; 1842, S. 13 b
- 14 Arthur Scheibner, a.a.O., S. 148/149
- 15 Das Königreich Württemberg, a.a.O., S. 829;
Karlheinz Bauer, a.a.O., S. 262;
Albert Mühl/Kurt Seidel, a.a.O., S. 27 ff.
- 16 Karlheinz Bauer, a.a.O., S. 261;
Albert Mühl/Kurt Seidel, a.a.O., S. 30 ff.;
Alfred Dehlinger, a.a.O., Band 2, S. 702;
Regierungsblatt für das Königreich Württemberg vom Jahr 1843, Stuttgart 1843, S. 277
- 17 Karlheinz Bauer, a.a.O., S. 262;
Albert Mühl/Kurt Seidel, a.a.O., S. 33 ff.;
Arthur Scheibner, a.a.O., S. 146
- 18 Karlheinz Bauer, a.a.O., S. 262;
Albert Mühl/Kurt Seidel, a.a.O., S. 34 ff.
- 19 Desgl., S. 40/41
- 20 Karlheinz Bauer, a.a.O., S. 263
- 21 Desgl., S. 268
- 22 Albert Mühl/Kurt Seidel, a.a.O., S. 43 ff.
- 23 Desgl., S. 44 ff.
- 24 Desgl., S. 48
- 25 Desgl., S. 51 ff.
- 26 Das Land Baden-Württemberg, a.a.O., S. 765 ff., 779 ff.;
Ute Feyer, Entwicklung des Eisenbahnnetzes, Beiwort zur Karte X 4 des Historischen Atlas von Baden-Württemberg, Stuttgart 1972