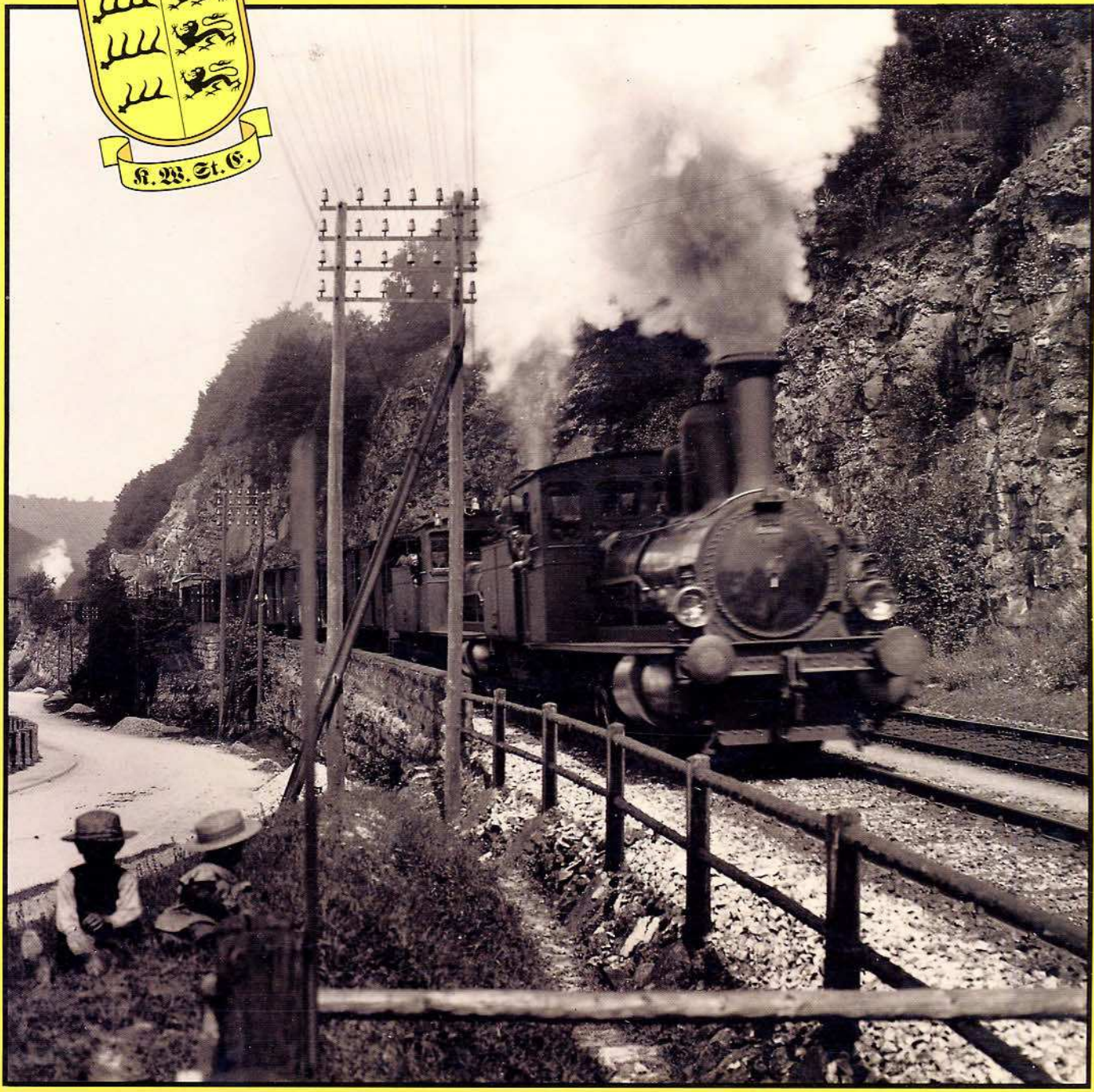


Württemberg-Report

Württembergische Eisenbahngeschichte





Eisenbahnkarte von Württemberg

Bild 2: Im September 1922 stellte sich das Eisenbahnnetz in Württemberg so dar. Von der Reichsbahn und der Bundesbahn wurden noch ein paar Nebenbahnen, Hauptbahn-Ergänzungslinien sowie die Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart hinzugefügt. **Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 1 (Titel): Zwei Loks der württembergischen Klasse Fc schleppen einen schweren Güterzug die Geislinger Steige hinauf, eine dritte Lok schiebt nach (um 1900). **Abb.: Sammlung Metz, Haus der Geschichte Baden-Württemberg**

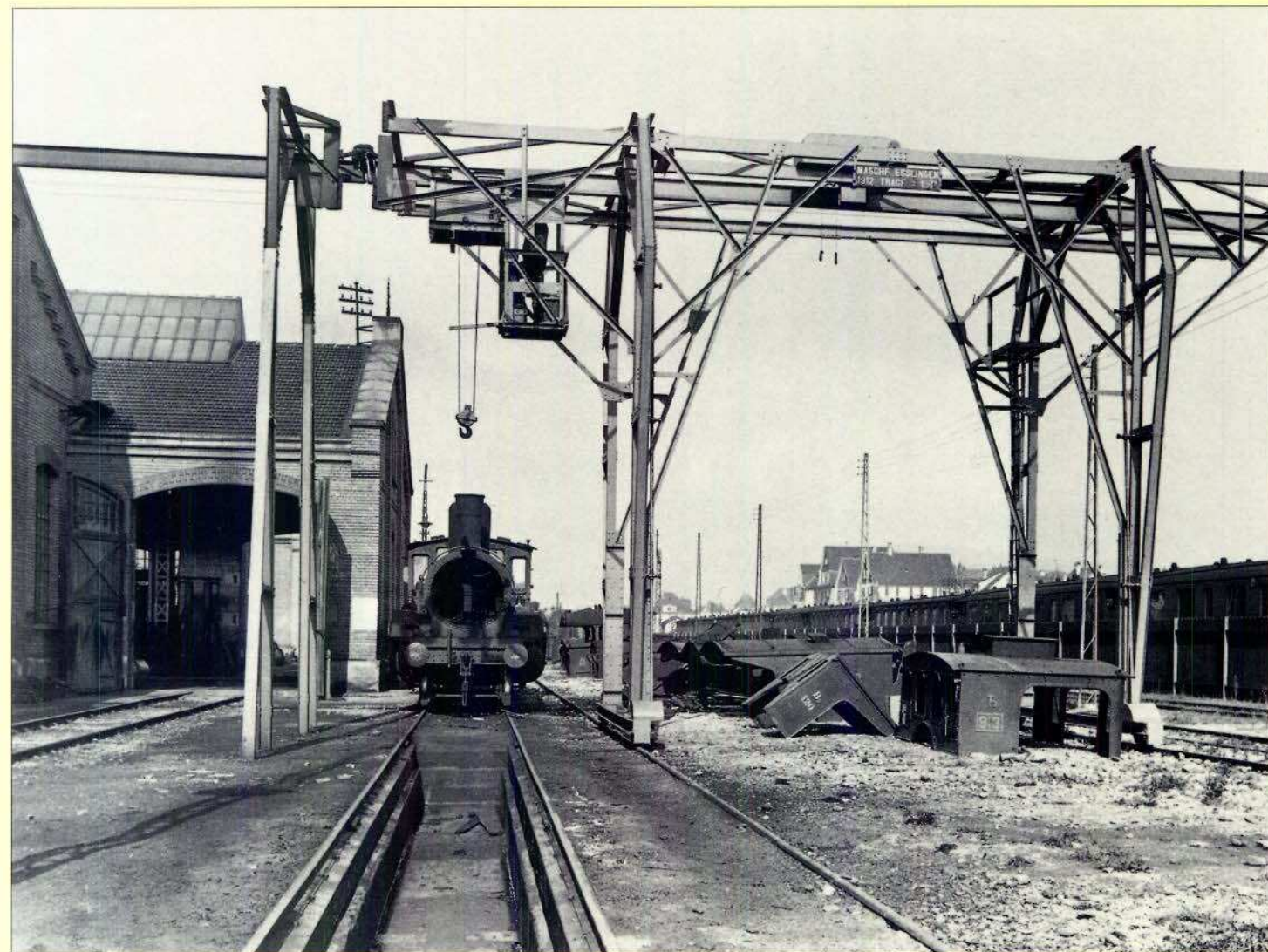


Bild 3: Die Lokwerkstätte Esslingen, fertiggestellt 1901, wurde 1912 mit diesem fahrbaren elektrischen Kran ausgestattet. Er diente unter anderem dazu, Führerhausoberteile von den zu behandelnden Loks abzuheben. 1965 wurde das AW Esslingen geschlossen.
Abb.: Maschinenfabrik Esslingen, Sammlung Beck

Impressum

ISBN 3-922404-96-0

Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 51 20 48 oder 51 20 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
 Autor: Wolfgang Klee
 Bildredaktion und
 Koordination: Ingo Neidhardt
 Layout: Gerhard Gerstberger
 Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger
 Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
 Anzeigenleitung: Elke Albrecht
 Druck: Printed in Italy by Europlanning srl,
 via Chioda 123/A, I-37136 Verona
 Hermann Merker Verlag GmbH
 Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften
 Vertrieb Einzelverkauf: Vertrieb GmbH & Co KG,
 D-85386 Eching bei München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© August 1996 • Hermann Merker Verlag GmbH,
 Fürstenfeldbruck



Inhalt

	Seite
Vorwort	6
Einleitung	8
Die Entstehung der Hauptbahn Bruchsal/Heilbronn – Bodensee	10
Die Vollendung des Hauptbahnnetzes	32
Nebenbahnen und Privatbahnen	54
Der alte Stuttgarter Hauptbahnhof	67
Das Ende der Württ. Staatseisenbahnen	70
Unvollendete Bahnlinien in Württemberg	76
Der württembergische Einheitsbahnhof auf Nebenbahnen	80
Eisenbahnsicherungswesen in Württemberg	84

Vorwort

“Wozu dieses Heft?” mögen sich manche Freunde der Publikationen des Hermann Merker Verlags fragen, schließlich ist doch erst 1995 eine Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe zum Thema “150 Jahre Eisenbahn in Württemberg” erschienen. Nun, die vorliegende Arbeit verfolgt einen

ganz anderen Ansatz. Während die “Jubiläumsausgabe” einen bunten Streifzug durch die nunmehr 151jährige Geschichte der Eisenbahnen in Württemberg präsentiert und auch Leserinnen und Leser anspricht, die ansonsten nicht zum engeren Kreis der “Eisenbahn-Fangemeinde”

zählen, soll in dieser Ausgabe ganz speziell die Länderbahnzeit zum Zuge kommen, also die Geschichte der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und der Privatbahnen in Württemberg in der Zeit bis 1920. Damit wird auch Württemberg aufgenom-



men in die fundierte Archiv-Reihe des Eisenbahn-Journals und steht Seite an Seite mit Preußen, Bayern und Sachsen. Diese neue Ausgabe lohnt auch aus einem anderen Grund. Zahlreiche interessante historische Abbildungen konnten im 150-Jahr-Heft nicht veröffentlicht wer-

den, weil sie sich den Platz mit jüngeren Aufnahmen teilen mußten. Nun also kommen sie zu ihrem Recht. Daß darüber hinaus den Leserinnen und Lesern auch noch mehr detaillierte Informationen an die Hand gegeben werden, versteht sich von selbst. **Ihr Hermann Merker Verlag**

Bild 4: Zu Füßen der Wilhelmsburg breitet sich der Bahnhof Ulm aus, hier die Nord-seite (um 1900). Im Mittelpunkt die drei Lokschuppen. Rechts steigt die Strecke nach Stuttgart an, daneben die nach Aalen. Links geht es zur Donaubahn.

Abb.: Stadtarchiv Ulm



Das deutsche Eisenbahn-System.

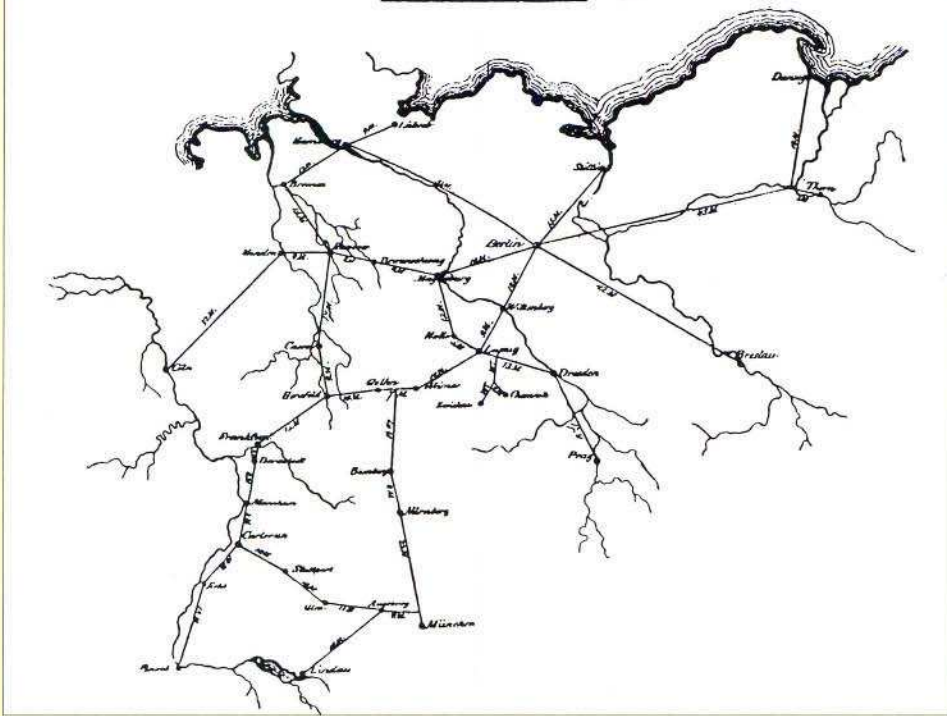


Bild 5: Die berühmte Karte von Friedrich Lists "Deutschem Eisenbahn-System" aus dem Jahre 1833 sieht zwar eine Linie Karlsruhe – Stuttgart – Ulm (– München) voraus, die "Südbahn" und die dann realisierte "Nordbahn" jedoch nicht. Für die tatsächliche Ausgestaltung des deutschen Eisenbahnnetzes blieb Lists Karte ohne Wirkung.

Bild 6 (rechts): "Eisenbahn-Alltag" um 1910 in Göppingen: Die Gleise der Hauptbahn liegen auf Straßenniveau und erfordern zahlreiche Schranken. Die Straße selbst hat noch keinen festen Belag. **Abb.: Sammlung Klee**

Einleitung

Württemberg bei Beginn des Eisenbahnbaus

Kaum ein anderer ähnlich bedeutender Staat des Deutschen Bundes bzw. Reiches war von seiner Oberflächengestalt her so wenig für die Anlage von Eisenbahnen geeignet wie Württemberg. Kein langgestrecktes Flußtal, wie etwa die Rheinebene im benachbarten Baden, zieht sich durchs ganze Land und lud Techniker geradezu ein. Im Gegenteil, Höhenzüge wie die Schwäbische Alb legen sich quer zu den Hauptverkehrsströmen. Selbst ausge dehnte Hochflächen oder Niederungen ohne nennenswerte Steigungen haben Seltenheitswert, und wo es sie doch gibt, da bekamen es die Baumeister mit anderen Hemmnissen zu tun, etwa mit morastigen Untergründen wie an der Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen.

Auch die Siedlungsstruktur des Landes war Mitte des 19. Jahrhunderts für den Eisenbahnbau alles andere als günstig. Die Bevölkerung verteilte sich im allgemeinen auf kleine Städte und große Dörfer; große Städte, deren Verknüpfung von Beginn an die vornehmste Aufgabe der Eisenbahn war, existierten nur wenige. Es gab noch keine nennenswerten Industrien und nur wenige über das Land hinaus bedeutende Bodenschätze. Steinkohle, das bald wichtigste Massentransportgut überhaupt, gab es in Württemberg gar nicht. Für eine württembergische Eisenbahn kamen neben dem Personenverkehr und neben den üblichen Kaufmannsgütern für die aus finanzieller Sicht so wichtigen Massentransporte bestenfalls Holz, Getreide, Steine oder Vieh in Frage.

Und trotzdem. Das Thema Eisenbahn lie-

Ben König Wilhelm I. (Regent von 1816 bis 1864) und seine Regierung schon seit den frühen 1830er Jahren nicht mehr aus den Augen. Natürlich war man zögerlich; angesichts der oben skizzierten Ausgangsbedingungen ist das nur allzu gut zu verstehen. Schließlich hatte Württemberg nichts zu verschenken, die Sparsamkeit der Schwaben ist sprichwörtlich. Über ein Vierteljahrhundert hinweg, praktisch bis zum Beginn des Eisenbahnbaus, hatte die Stuttgarter Regierung das Kunststück fertiggebracht, Jahr für Jahr mit dem "Normaletat" von 10 Mio Gulden auszukommen und die aus der Zeit der Napoleonischen Kriege stammende Staatsverschuldung abzubauen. Erst der Eisenbahnbau zwang wieder zur Schuldenaufnahme in großem Maßstab. Man wartete also zunächst ab, was die Nachbarn Baden und Bayern vorhatten; unterdessen wurden die notwendigen Vorbereitungen getroffen.

Schon 1830 hatte König Wilhelm eine Kommission eingesetzt, die nach Mitteln zur Verbesserung der württembergischen Verkehrsverhältnisse suchen sollte. Denn abgesehen vom Neckar, der bis hinauf nach Cannstatt schiffbar gemacht worden war (allerdings nur für nach heutigen Maßstäben winzige Kähne), und dem Bodensee (hier maß das württembergische Ufer allerdings lediglich 28 km) standen nur Landstraßen zur Verfügung, auf denen sich die Fuhrwerke mit den eingangs skizzierten Problemen – zahllose hinderliche Steigungen – herumzuplagen hatten. Die Kommission erstattete 1834 Bericht und nannte die Eisenbahn als dasjenige Verkehrsmittel,

auf das hinsichtlich einer Verbindung des Neckars mit Donau und Bodensee die größten Hoffnungen zu setzen seien. Das war insofern ein mutiges Urteil, als 1834 zwar schon einige Bahnen existierten (voran in England und den USA), aber mit ausgesprochen "gebirgigen" Bahnen praktisch keine nutzbaren Erfahrungen vorlagen.

Erläuterungsbedürftig ist sicherlich auch die vorgeschlagene Verbindung von Neckar, Donau und Bodensee. Sie entspricht der bedeutenden europäischen Nord-Süd-Fernhandelsroute vom Rheintal zu den Alpen (und darüber hinaus), wobei zu beachten ist, daß der Rhein damals nur bis Mannheim schiffbar war, der Neckar aber über Mannheim hinaus bis Cannstatt, für größere Kähne immerhin noch bis Heilbronn. Das bedeutet, daß eine Eisenbahn vom Neckar zum Bodensee (damals, vor dem Eisenbahnbau, eine der wichtigsten Handelsdrehscheiben) eine erheblich kürzere Land-Distanz zu überbrücken hatte als etwa eine badische Bahn von Mannheim zum Bodensee oder eine bayerische vom Main über die Donau zum Bodensee. Welch ausgezeichnete Perspektive für Württemberg, das von den traditionell bedeutenden europäischen Transitrouten kaum berührt wurde und per Eisenbahn Anschluß an den lukrativen Fernhandel hätte finden können!

Aber so schnell ging es nicht. Zwar wurden die genannten Bahnen tatsächlich gebaut (wobei Württemberg, soviel schon an dieser Stelle, den "Wettlauf" zum Bodensee gewann), aber in Baden und – mehr noch – in Bayern tat man sich ebenfalls schwer, die großen Vorhaben in die Praxis umzusetzen. Unterdessen taten württembergische Techniker das, was auch preußische, bayerische oder badische zu dieser Zeit taten: Sie schauten sich in den westlichen Nachbarstaaten nach dem neuesten Stand der Dinge um. 100 000 Gulden für solche und andere Vorarbeiten hatte die Regierung in den Hauptfinanzetat für 1836/39 "als vorläufigen Fonds zur Förderung und Unterstützung der Eisenbahnunternehmungen" eingestellt. In der Tat hatten sich dann auch auf privater Ebene erste Komitees, die den Bau einer Eisenbahn zwischen Neckar und Bodensee propagierten, gebildet und zu einer "Württembergischen Eisenbahngesellschaft" (nicht zu verwechseln mit der heutigen WEG!) zusammengeschlossen. Die ersten halbwegs verlässlichen Kostenberechnungen müssen allerdings für diese privaten Interessenten schockierend gewesen sein; schon 1838

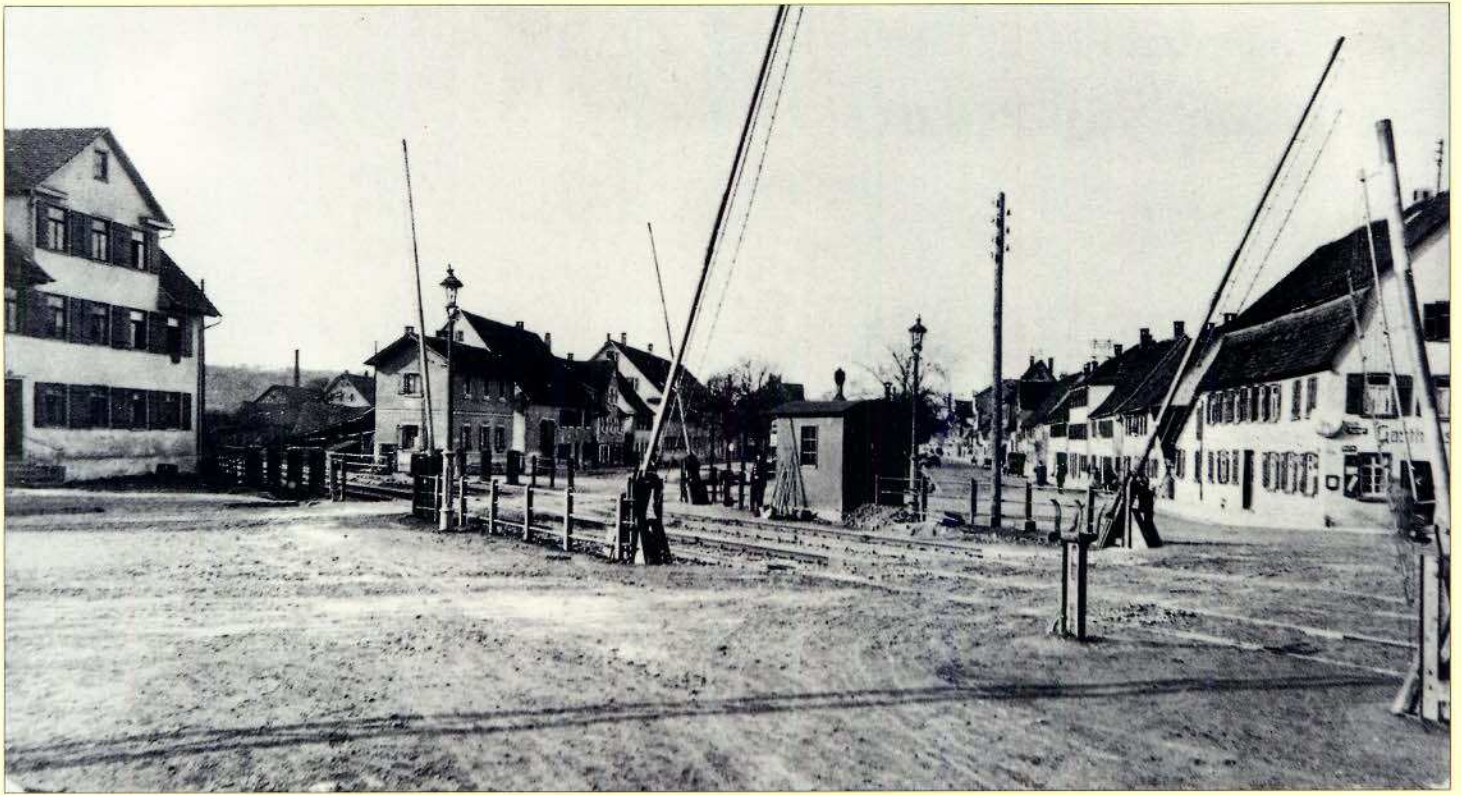
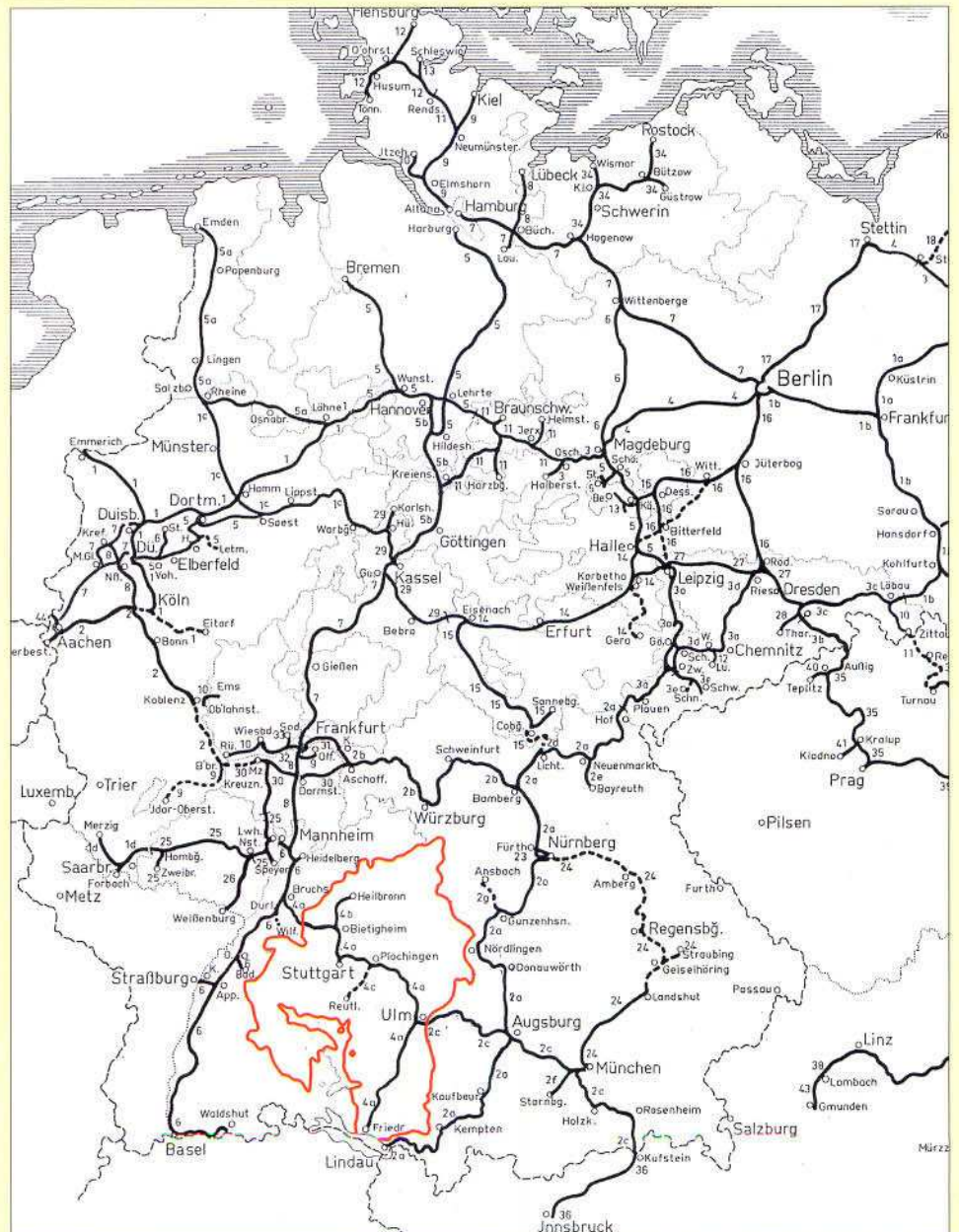


Bild 7 (rechts): 1859 war der Deutsche Bund bereits von einem recht dichten Hauptbahnnetz überzogen. In Württemberg gab es nur die Hauptbahn und die Obere Neckarbahn bis Reutlingen. **Abb. 5 u. 7: Slg. Dr. Pottgießer**

löste die neue Gesellschaft sich wieder auf. Tatsächlich, inzwischen ging es um geradezu astronomische Summen! Im Februar 1839 erstattete Innenminister von Schlayer über den Stand der Eisenbahndinge Bericht. Für die nach gründlichen Voruntersuchungen favorisierte Linienführung von Heilbronn einerseits sowie von Baden (Pforzheim und Bruchsal) andererseits über Stuttgart und Cannstatt nach Ulm mußten 28,5 Mio Gulden veranschlagt werden, also etwa das Dreifache eines normalen Jahresetats! Dabei noch nicht einmal eingerechnet war die Strecke Ulm – Bodensee, für die alternativ auch eine Ausföhrung als Kanal veranschlagt wurde; 7,5 Mio Gulden sollte dieser Kanal kosten, eine Summe, die zwischen den Kosten für eine ein- bzw. eine zweigleisige Eisenbahn Ulm – Friedrichshafen gelegen hätte. Dabei beließ man es zunächst. Die Zoll- und Handelskommission der Abgeordnetenkommission war sich mit der Regierung einig, daß Württemberg angesichts seines geringen Binnenverkehrs so lange auf die Ausföhrung seiner Eisenbahnpläne verzichten könne, wie auch in den Nachbarstaaten in dieser Hinsicht nichts geschehe. Aber nicht jeder wollte sich damit abfinden. Eine Petition von 29 bedeutenden Stuttgarter Handelshäusern und mehreren Privatleuten, die der aufgelösten Eisenbahngesellschaft angehört hatten, stellte sich dem entgegen. Die Verfasser erkannten, daß Württemberg eine historische Chance verspielte, wenn es sich nicht selbst an die Spitze des Nord-Süd-Eisenbahnbaus setzte.

Wolfgang Klee



Die Entstehung der Hauptbahn Bruchsal/Heilbronn – Bodensee

Die Ruhe währte nicht lange. Der neue Landtag von 1841/43 wollte und konnte sich nicht mehr wie sein Vorgänger darauf beschränken, Vorarbeiten zu erledigen und ansonsten abzuwarten. Aus verschiedenen Regionen Württembergs selbst waren Petitionen für einen Eisenbahnbau eingegangen, in Baden war seit dem 12. September 1840 das erste Teilstück Mannheim – Heidelberg der "Hauptbahn" in Betrieb, die Arbeiten schritten in raschem Tempo weiter voran in Richtung Süden. Zugleich drangen Nachrichten nach Stuttgart vor, Österreich plane eine Eisenbahn von Wien nach Bayern, Frankreich eine Linie von Paris nach Straßburg. In diesem Falle mußte eine Verknüpfung dieser Strecken, also eine Eisenbahnverbindung zwischen den beiden überragenden Metropolen Paris und Wien, über Württemberg führen (und das tut sie bekanntlich bis heute, denken wir an den D 262/263 "Orient-Express" oder die EuroCities 64/65 "Mozart"). Und dieser internationale Fernverkehr ließ sich sehr wohl mit der immer wieder diskutierten innerwürttembergischen Nord-Süd-Linie auf weiten Streckenabschnitten zusammenfassen.

Am 7. März 1842 bezog Innenminister Schlayer vor den Abgeordneten Position. Er empfahl nun einen baldigen Baubeginn, und er empfahl eine Trassierung vom Neckar über die Schwäbische Alb nach Ulm und dann zum Bodensee. Daß nördlich der Alb eine soweit wie möglich dem Neckar folgende Linie angesichts der Siedlungs- und Handelsstrukturen die günstigste sein

mußte, stand außer Frage. Aber dann? Vielen Zeitgenossen schien es ratsamer, etwa ab Cannstatt dem Remstal zu folgen. Zum einen, weil man dann via Heidenheim und das Brenztal mit relativ moderaten Steigungen nach Ulm bauen konnte, zum anderen, weil Bayern hatte erkennen lassen, daß man einem Anschluß an etwaige württembergische Bahnen nicht erst in Ulm, sondern nur weiter in Norden zustimmen wolle. Dahinter steckte der Gedanke, daß der gewinnversprechende Nord-Süd-Transit dann ein erheblich längeres Stück über bayerische Gleise rollen würde; aber es kam, wie wir gleich sehen werden, alles ganz anders.

Minister Schlayer ließ jedoch keinen Zweifel daran, daß die Regierung den direkten Weg von Heilbronn bis Plochingen und dann durchs Filstal mit anschließendem Alaufstieg – notfalls auch mit Pferdekraft – favorisierte. Über technische Details wollte man noch den Rat bewährter ausländischer Techniker einholen. Schlayer beließ es nicht bei Worten, sondern teilte mit, die Regierung beabsichtige, noch in der Finanzperiode 1842/45 einen Betrag von 3,2 Mio Gulden für den Eisenbahnbau bereitzustellen. Damit wurde zugleich klargestellt, daß man zumindest für die wichtigsten Hauptbahnen dem Staatsbahnsystem den Vorzug geben wolle.

Die Eisenbahnkommission

Schlayers Vortrag und der ihm angeschlossene Gesetzentwurf wurden von der Abgeordnetenkommission einer von ihr just zu diesem Zweck gebildeten "Eisenbahnkommission" zur Beratung zugewiesen. Bis Anfang 1843, also zur nächsten Zusammenkunft des Landtags, gab man der Kommission Zeit. Währenddessen berief die Regierung Oberingenieur Negrelli, einen Inspektor der staatlich-österreichischen Ferdinands-Nordbahn, als Gutachter; wohl deshalb, weil Negrelli kurz zuvor ein Werk über die praktische Anwendung größerer Steigungen und Krümmungen veröffentlicht hatte. Denn nach den bisherigen Erkenntnissen, die man in Württemberg gesammelt hatte, galten Steigungen von mehr als 1:200, also 1 m Steigung auf 200 m Länge, als ein unbedingt zu verhinderndes Übel. (Ein rascher Blick voraus: Die Geislinger Steige wurde schließlich mit 1:45 realisiert.)

Negrelli kam im August 1842 in Württemberg an und machte sich vor Ort kundig. Zunächst spendete er den bisher geleisteten Vorarbeiten Lob; eine solche Gründlichkeit und Genauigkeit, namentlich in den Kostenvoranschlägen, habe er bislang noch nicht erlebt. Konkret schlug er schließlich vor, im Westen den Anschluß an Baden in Bruchsal zu suchen, im Süden kei-

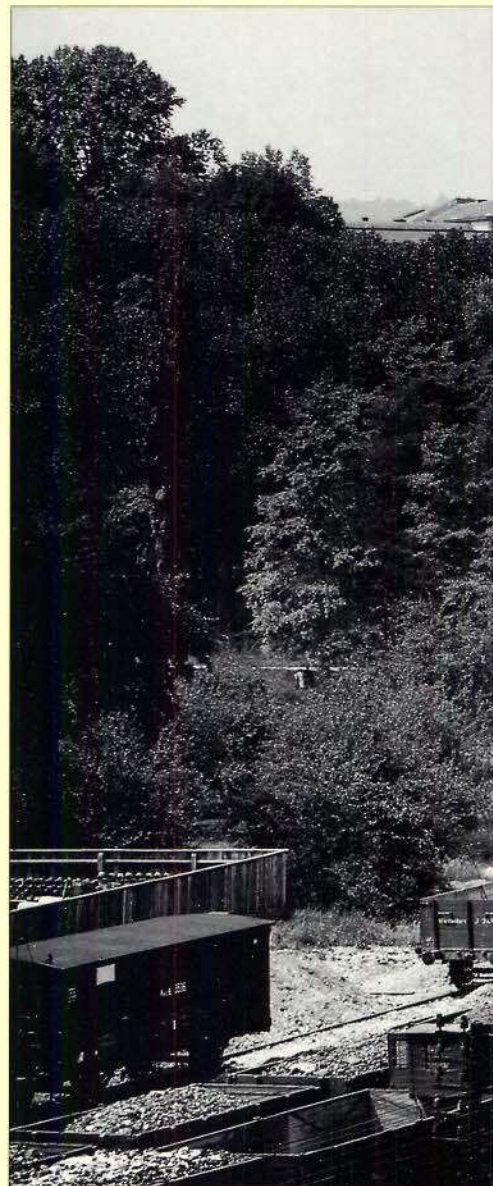


Bild 8: Der über die Neckarbrücke dampfende Personenzug nach Stuttgart hat Cannstatt verlassen und wird gleich im Rosensteintunnel verschwinden (um 1900). **Abb:** Slg. Metz, Haus der Geschichte Baden-Württemberg

Bild 9: Nochmal die Cannstatter Neckarbrücke – vom Rosenstein aus. Im Hintergrund die Brücke der Güterumgehungsbahn Kornwestheim – Untertürkheim. **Abb.:** Slg. Knupfer

nen Umweg über Waldsee zu machen und schließlich für die Linie Stuttgart – Ulm ab Plochingen dem Filstal zu folgen, um dann die Alb zu überqueren. Damit waren die wichtigsten Eckpfeiler des württembergischen Eisenbahnbaus eingeschlagen. Auch die Eisenbahnkommission des Abgeordnetenhauses war derweil nicht untätig gewesen. Sie legte zwei Berichte vor. Im Majoritätsbericht erkannte sie den Eisenbahnbau als unabwendliche Notwendigkeit an und sprach sich dafür aus, die Hauptbahn(en) durch den Staat zu bauen, eventuelle Zweiglinien unter gewissen Auflagen auch Privaten zu überlassen. Prinzipiell aber sei es durchaus Sache des Staates, von der Hauptlinie nicht berührte Regionen durch Zweigstrecken oder durch neue Straßen zu erschließen. Bezüglich des Baubeginns wurde im Majoritätsbericht vorgeschlagen, neben der klar an erster

№ 19. Regierungs-Blatt für das Königreich Württemberg.

Samstag den 22. April 1843.

INHALT.
Königliche Verordnung, betreffend die Abänderung des Gesetzes über die Eisenbahnen. – Die Eisenbahnen, welche zum Nutzen der Provinz von Baden durch das Filstal nach Ulm, Sigmaringen, Heidenheim, Heilbronn, Stuttgart und Tübingen zu bauen sind. – Die Eisenbahnen, welche zum Nutzen der Provinz von Baden durch das Filstal nach Ulm, Sigmaringen, Heidenheim, Heilbronn, Stuttgart und Tübingen zu bauen sind. – Die Eisenbahnen, welche zum Nutzen der Provinz von Baden durch das Filstal nach Ulm, Sigmaringen, Heidenheim, Heilbronn, Stuttgart und Tübingen zu bauen sind.

I. Unmittelbare Königliche Dekrete.

A) Befehl,
betreffend den Bau von Eisenbahnen.

M i c h e l m,

von Gottes Gnaden König von Württemberg.

In Befehl des Hauses von Ertzbischofen im Königreich verordnen und verfügen Wir, nach Anhörung Unserer Geheimen Räte und unter Zustimmung Unserer getreuen Stände, wie folgt:

Art. 1.

Es werden auf Staatskosten Eisenbahnen erbaut, welche den Mittelpunkt des Landes, Stuttgart und Cannstatt, auf der einen Seite durch das Filstal mit Ulm, Sigmaringen, Heidenheim und Heilbronn, auf der andern Seite mit der württembergischen Landesgrenze, so wie in nöthiger Richtung mit Heilbronn verbinden.

Art. 2.

Für die vorerwähnte Verbindung der entlegenen Bezirke, theils unter sich, theils mit den Eisenbahnen ist durch Kaufschillingen zu sorgen. Zu diesem Zwecke sollen diejenigen dieser Verbindungsstellen, welche zum Nutzen der Provinz von Baden durch das Filstal nach Ulm, Sigmaringen, Heidenheim, Heilbronn, Stuttgart und Tübingen zu bauen sind, von mehreren andern Straßen oder mehreren Bezirken zusammenzuführenden Wege zu fordern oder mit den Eisenbahnen zu vereinigen geringer sind, in der Verwaltung des Staats übernommen oder auf Kosten des Staats gebaut werden.

Art. 3.

Da dem Aufsatze für die auf Kosten des Staats zu bauenden Eisenbahnen sollen auf das Grundbesitzvermögen des Staats die Kaufschillinge für die Kaupläge der zu den Staats-Eisenbahnen nöthigen Gebäude und für die Grundstücke zu den Bahnhöfen übernommen werden.

Art. 4.

Zu Befriedigung der württembergischen Provinz sollen Staatsanleihen aufgenommen, so weit nicht durch spätere Bewilligung anderweitige Mittel bestritten werden. Die Vergütung dieser Anleihen ist möglichst billig zu bezingen, und soll den jeweiligen gesetzlichen Zinsen der Staatskassen nicht übersteigen.





Bild 10: Lok 402 STOCKHOLM der Klasse E wartet im Bahnhof Cannstatt auf Ausfahrt nach Stuttgart (um 1910). **Abb.:** Sammlung Metz, Haus der Geschichte Baden-Württemberg

Bilder 11 bis 13 (rechte Seite): Die Fotos zeigen den raschen Wandel, den Eisenbahn und Industrie um 1910 im mittleren Neckarraum herbeiführten. Während der Ortskern von Untertürkheim noch seinen fast dörflichen Charakter bewahrt hat (ganz unten), entstanden gleich nebenan entlang der Hauptbahn riesige Fabriken, hier die der "Daimler-Motoren-Gesellschaft". **Abb.:** Metz (2), Daimler-Benz-Archiv, Slg. Beck

Stelle stehenden Linie Ludwigsburg – Stuttgart – Esslingen auch schon mit der Verbindungslinie Neckar – Donau (also der Ostbahn) zu beginnen, mit dem Bau der Anschlußlinie an Baden (Westbahn) aber bis zum Abschluß entsprechender Staatsverträge zu warten. Auch die Linie von Ulm zum Bodensee (Südbahn) solle schon bald begonnen werden.

Dem Majoritätsbericht wurde von einer Minderheit der Kommission ein eigener gegenübergestellt – Kernaussage: "Der innere Verkehr bedarf keiner Eisenbahn, und der äußere Verkehr gewinnt nichts durch eine Eisenbahn, die an der Landesgrenze nicht fortgesetzt wird. Eben deswegen bringt es auch dem Lande keinen Schaden, wenn der Bau der Eisenbahn bis an den Zeitpunkt des Anschlusses unserer Nachbarn ausgesetzt wird."

Gleich zu Beginn des Jahres 1843 befaßte

sich der nach halbjähriger Pause wieder zusammengekommene Landtag mit der Eisenbahnvorlage. In 13 langen Sitzungen wurde das Thema umfassend diskutiert. Zum Schluß stimmten 58 gegen 26 Abgeordnete für den sofortigen Baubeginn, unabhängig davon, ob man vorher Staatsverträge über Anschlüsse mit Bayern und Baden schließe oder nicht. Im Herrenhaus war die Zustimmung mit 31 gegen eine Stimme sogar noch viel deutlicher. Die Beschlüsse wurden von der Regierung unverzüglich in ein Eisenbahngesetz gegossen, das schon unterm 18. April 1843 als erstes und grundlegendes württembergisches Eisenbahngesetz verkündet wurde. Das Gesetz ist im Faksimile auf Seite 10 abgedruckt.

Einige herausragende Punkte seien dennoch hier kurz hervorgehoben: Zunächst einmal wurde festgestellt, daß auf Staats-

kosten Eisenbahnen erbaut werden, "... welche den Mittelpunkt des Landes, Stuttgart und Cannstatt, auf der einen Seite durch das Filstal mit Ulm, Biberach, Ravensburg und Friedrichshafen, auf der anderen Seite mit der westlichen Landesgrenze sowie in nördlicher Richtung mit Heilbronn verbinden". Damit war zwar der lange schwelende Streit um die Remstal- oder die Filstallinie zugunsten letzterer entschieden (was im Remstal natürlich Anlaß zu lautem Protest war), aber was nördlich von Stuttgart und Cannstatt, speziell hinsichtlich des Anschlusses an Baden zu tun sei, ließ noch viel Raum für Diskussionen; wir werden gleich darauf zurückkommen.

Da sich die Regierung darüber im klaren war, daß man den (zunächst) nicht von der Bahn berührten Landesteilen einen Ausgleich verschaffen mußte – schließlich hatten diese nicht nur unter ihrer abseitigen

Streckennamen

Es ist ein klarer Hinweis auf die Sachkenntnis der Planer, daß Württembergs älteste Eisenbahnstrecken auch bis in die jüngste Vergangenheit die bedeutendsten geblieben sind. Das trifft namentlich auf die Magistrale Bretten – Stuttgart – Ulm zu, für die sich deswegen innerhalb Württembergs schlicht der Begriff "Hauptbahn" durchsetzte, was natürlich mit der heutigen Unterscheidung nach Haupt- und Nebenbahnen nichts zu tun hatte. (Meistens wurde auch die Strecke Ulm – Friedrichshafen in "Hauptbahn" mit einbezogen; siehe etwa die auf amtlichen Unterlagen basierenden statistischen Darstellungen O. Jacobs.) Ganz einfach "Hauptbahn" nannte aber schon Baden seine Magistrale Mannheim – Heidelberg – Karlsruhe – Basel, so daß der Begriff in jüngster Nachbarschaft doppelt belegt war. Also griff man in Württemberg auch auf den Namen "Centralbahn" zurück.

In manchen Publikationen, zurückgehend auf Ludwig Kleins Bericht "Die erste Sektion der württembergischen Eisenbahnen" von 1844, wird dieser Name auch nur auf den Abschnitt Ludwigsburg – Esslingen bezogen, wohl deshalb, weil dieser von Beginn an höchste Priorität besaß und unumstritten war, während man über die Weiterführung noch debattierte. Aber schon aus betrieblicher Sicht wäre spätestens nach Vollendung der Strecke die Reduzierung des Begriffs Centralbahn auf diesen Abschnitt recht unsachgemäß gewesen, denn dann hätte man ihn zumindest auf Bietigheim – Plochingen beschränken müssen.

Die Strecken der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen hatten aber auch quasi-amtliche Namen. Laut Otto Supper, also der "amtlichen" Jubiläumsschrift von 1895, handelt es sich dabei im Falle der ursprünglichen Magistrale um die "Ostbahn" Stuttgart – Ulm, an die sich die "Südbahn" Ulm – Friedrichshafen anschloß. Im Norden waren es die "Nordbahn" Stuttgart – Heilbronn und die von dieser abzweigende und etwas jüngere "Westbahn" Bietigheim – Bretten, die ursprünglich sogar bis Bruchsal württembergisch war.

Daß angesichts dieser Namensvielfalt ein leichter zu handhabender Name wie "Hauptbahn" sich durchsetzte, ist nur allzu gut verständlich. Die Namen Nord-, Ost-, Süd- und Westbahn wurden übrigens erstmals vom Oberingenieur Negrelli in seinem im Haupttext erwähnten Gutachten benutzt.

Auch die jüngeren Strecken erhielten quasi-amtliche Namen, die zum Teil von den heute gebräuchlichen abweichen (etwa bei der Gäubahn), im Laufe der Zeit ihre Bedeutung ausweiteten (Donaubahn bis Tuttlingen) oder längst vergessen sind. Ein Kuriosum war in dieser Hinsicht die Schwarzwaldbahn. Deren Abschnitt Calw – Nagold gehörte ja auch zur Nagoldbahn – oder etwa umgekehrt? Aus betrieblicher Sicht machte jedenfalls nur eine Beschränkung des Titels Schwarzwaldbahn auf die Strecke Zuffenhausen – Calw Sinn; und so wurde es dann auch gehandhabt.