

Rolf Kießling
Dietmar Schiersner (Hg.)

Erinnerungsorte in Oberschwaben

Regionale Identität im
kulturellen Gedächtnis



Trulla, trulla, trullala, trulla, trulla, trullala,
Stuegart, Ulm und Biberach, Meckebeura, Durlisbach.

Mit de schwäbische Eisebahne wollt' emol e Bäurle fabre:
/:Gebt an den Schalter, lufft de Hut, e Billetti, sind so gut.
Trulla, trulla etc.:/

Eine Gaiß hat er gekanfet, und damit sie nit Verlaufet,
/:Bindet sie der gute Ma hinten a de Wagen a.
Trulla, trulla etc.:/

Gaißle, thu du nur recht springe, s'Futter will i dir scho bringe.
/:Setzt sich dann zum Weible na, zünd't sei Tabakspfeife a.
Trulla, trulla etc.:/

Bei der nächste Statione will er no sei Gaißle bole,
/:Find't doch nur no Kopf und Seil hinten a dem Wagetheil.
Trulla, trulla etc.:/

S'thät de Bauer recht erzörne, nimmt de Kopf mit sammt de Hörne,
/:Schlaget se druf so fest er ka dem Condukteur an d'Obra na.
Trulla, trulla etc.:/

So, du kannst de Schade zable, worum bist du so schnell g'fabre,
/:Du allei bist Schuld dara, daß i d'Gaiß verlaura ha.
Trulla, trulla etc.:/

Die Melodie entstammt einem Basler Soldatenlied aus der Zeit um 1858.⁴ Zahlreiche Varianten des Textes sind bekannt. Die 27. Strophe der württembergischen Fassung endet mit einem Prosit auf das Bähnle:⁵

So jetzt wär des Liedle g'sunge,
bot's eich recht in d'Aure klunge,
stosset mit de Gläser a,
aufs Wohl der schwäb'sche Eisenbah.

Das Lied nimmt auf die »Ost- und Südbahn« Bezug, auf deren Schienen seit 1850 von Stuttgart über Ulm nach Friedrichshafen die Züge dampften. Der im Lied in der Reihenfolge falsch plazierte Bahnhof Durlesbach wurde für die abseits der Südbahn gelegene Stadt Bad Waldsee gebaut und 1984 stillgelegt.

⁴ MARTIN STAEHELIN, Ein Basler Soldatenlied des 19. Jahrhunderts und der Ursprung einer vergessenen Schnitzelbank-Tradition, in: Schweizerisches Archiv für Volkskunde 67 (1971), S. 174–178.

⁵ O. HOLZAPFEL, Notizen (Anm. 3), S. 240.



Wie der Steffelbauer seinen Ziegenbock auf



billige Weise mit der Eisenbahn befördert.

Redaction: Caspar Braun und Friedr. Schneider. — München, Verlag von Braun & Schneider.
Kgl. Hof- und Universitäts-Buchdruckerei von Dr. C. Wolf & Sohn in München.

Abb. 1: Die »Schwäbische Eisenbahn« als »billiges Transportmittel: Wie der Steffelbauer seinen Ziegenbock auf billige Weise mit der Eisenbahn befördert, Darstellung in den »Fliegenden Blättern« 421 (1853), S. 18.

In Waldsee erinnert heute eine Schmalspurbahnlokomotive nebst zwei Wagen und ein aus Bronze gegossener Bauer samt seinem Geißbock an die Schwäbische Eisenbahn. Ein weiteres Denkmal steht in Durlesbach. (Abb. 2)



Abb. 2: Bronzedenkmal des schwäbischen Bauers mit seiner Geiß.

Auch in der schwäbischen Sage »Die Eisenbahn und der Teufel« kommen die angeblich einfältigen Bauern nicht gut weg:⁶

Nachdem die württembergische Eisenbahn von Plochingen bis Süßen im Herbst 1847 eröffnet worden und die Bauern nicht ohne Haarsträuben und innerliches Grauen den unheimlich wühlenden Riesenmaulwurf, die dampfende und pfeifende Maschine, betrachteten, verbreitete sich plötzlich das Gerücht: Ein kleines dürres Männlein im grünen Rock sei auf der Eisenbahn gefahren und habe geäußert, daß, wenn es nicht geholfen hätte, man keine Eisenbahn haben würde. [...]

Das Spottlied auf den technikunkundigen oberschwäbischen Bauern stimmt jedoch nur bedingt, gingen doch gerade von Oberschwaben entscheidende Impulse für den württembergischen Eisenbahnbau in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aus und wuchsen Ober- und Unterland erst dadurch zusammen – aller

⁶ ERNST HEINRICH MEIER, Deutsche Sagen, Sitten und Gebräuche aus Schwaben, Stuttgart 1852, S. 113.

hämischer Zeitungsartikel auf den angeblichen Charakter von Oberschwaben und Altwürttembergern zum Trotz.⁷

2. Stürmische Gründerjahre

Anders als das Lied von der gemütlich dahinrollenden schwäbischen Eisenbahn vermuten läßt, vollzog sich die im Vergleich zu anderen Staaten des Deutschen Bundes verspätete Eisenbahnentwicklung im Königreich Württemberg in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit einer nahezu unerhörten Geschwindigkeit.

Als der Nationalökonom Friedrich List 1824 Vorschläge zum Eisenbahnbau in Württemberg an den Verleger Johann Friedrich von Cotta schickte und dieser die Pläne König Wilhelm I. vorlegte, zögerte der Monarch nicht lange, sondern entsandte den Ingenieur-Oberleutnant Duttenhofer nach England, Belgien und Frankreich mit dem Auftrag, die dortigen Eisenbahnen zu begutachten. Die Ergebnisse erschienen so vielversprechend, daß König Wilhelm I. 1830 eine Kommission aus Finanzräten und Technikern einsetzte, die *die Verbindung des Rheins und der Donau mittels des Kochers und der Brenz, zweckmäßigerweise durch die Anlage von Eisenbahnen* untersuchen sollte und 1835 mit den Projektierungsarbeiten begann.⁸

Am 15. Mai 1836 schlossen sich Interessenten zur »Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft« (WEG) in Stuttgart zusammen. Daneben entstanden in den vom Eisenbahnbau betroffenen Regionen vergleichbare Gremien, so auch in Ulm. Die ehemalige, kurzzeitige Hauptstadt von Bayerisch-Schwaben wollte sich nach dem erzwungenen Anschluß an Württemberg in der Entwicklung der Infrastruktur nicht übervorteilen lassen. Der Ulmer Rat betonte bereits am 22. September 1835, also noch vor der Fahrt des »Adlers« von Nürnberg nach Fürth vom 7. Dezember 1835, die Bedeutung der Eisenbahn für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Ulmer Bürger gründeten am 15./16. Dezember des Jahres die »Ulmer Eisenbahngesellschaft« (UEG), bestehend aus führenden Vertretern des Besitz- und Bildungsbürgertums. Der Sekretär des Gremiums, der Abgeordnete Dr. Dietrich Konrad Haßler, schrieb in seiner Eingabe an den Ulmer Rat vom 26. Dezember 1835, daß

⁷ Zu den Gegensätzen zwischen Oberschwaben und Altwürttemberg vgl.: PETER EITEL, Fördernde und hemmende Faktoren im Prozeß der Integration Oberschwabens in das Königreich Württemberg, in: CARL A. HOFFMANN/ROLF KIESSLING (Hg.), Die Integration in den modernen Staat. Ostschwaben, Oberschwaben und Vorarlberg im 19. Jahrhundert (Forum Suevicum 7), Konstanz 2007, S. 47–70, hier 49f.

⁸ OSCAR JACOB, Die Königlich-württembergischen Staatseisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung. Ein Beitrag zur Entstehung des Eisenbahnwesens, Tübingen 1895, S. 1f.; ALBERT MÜHL/KURT SEIDEL, Die Württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart 1980, S. 21 (mit Einsetzungsdatum 1834).

der Ulmer Anschluß an die Eisenbahn eine wirkliche Existenzfrage für die in ihrem Wohlstand tief gesunkene Stadt sei und nur durch die Gelegenheit eines Eisenbahnanschlusses die Stadt Ulm angesichts ihrer glücklichen Lage im Mittelpunkt des süddeutschen Straßennetzes wieder ihre verlorene Bedeutung in Handel und Gewerbe erlangen könne, da anderenfalls der Stadt ihr alter Durchgangshandel verloren gehen würde, wenn, wie es eine andere Interessenrichtung wolle, die Verbindung zwischen Württemberg und Bayern an einem anderen Punkt der Donau auslaufe und ein bayerisches Donaustädtchen [vermutlich Regensburg, F.M.] ein wichtiger Stapelplatz des Donauhandels werde.⁹ Die UEG drängte entsprechend auf eine direkte Streckenführung zwischen Cannstatt und Ulm über Plochingen, Göppingen und Geislingen und verkaufte bereits am 21. Dezember im In- und Ausland Aktien im Wert von 80.000 Gulden, wobei die Stadt noch 1.000 Aktien im Wert von 100.000 Gulden erwarb. Ulmer Stadträte, Kaufleute und Industrielle unterstützten das Vorhaben und erhielten von den entlang der geplanten Route gelegenen Gemeinden im Filstal und in Oberschwaben weitere Zustimmung.¹⁰ Am 30. Dezember forderte die UEG den Biberacher Gemeinderat auf, sich an dem Projekt zu beteiligen. Der Biberacher Stadtrat war aber nur zur Zeichnung von 250 Gesellschaftsanteilen der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG) im Wert von 25.000 Gulden bereit, wenn die Stadt auch sicher einen Bahnhof erhielte, und trat im »Amts- und Intelligenzblatt für den Oberamtsbezirk Biberach« in mehreren Artikeln zwischen dem 28. Januar und dem 8. Februar 1836 für das neue Verkehrsmittel ein.¹¹ Die privatwirtschaftliche Finanzierung der Trasse über Ulm bis an den Bodensee schien gesichert, als Aktien der WEG im Gesamtwert von 9,5 Millionen Gulden gezeichnet wurden, auch wenn der Kostenvoranschlag wesentlich höher war. Als aber die Landesregierung sich gegen die private Finanzierung aussprach, zogen einige Aktionäre ihre Einlagen zurück, worauf am 31. Mai 1838 die WEG Konkurs anmelden mußte.¹²

Zur selben Zeit hatte die Regierung ausgehend von ihrem eigenen Kommissionsbericht »Zur Förderung und Unterstützung der Eisenbahnunternehmungen« im Rahmen des Staatshaushaltsplanes von 1835/36 100.000 Gulden bereitgestellt und durch Oberbaurat von Bühler und Generalmajor von Seeger Pläne für die Trassenführungen ausarbeiten lassen: Die sogenannte »Ostbahn« sollte als »Filstalbahn« entweder von Cannstatt aus durch das Filstal nach Ulm oder als »Remsbahn« von Cannstatt durch die Täler von Neckar, Rems und Brenz nach Ulm führen, während die »Nordbahn« von Cannstatt nach Heilbronn und die »Westbahn« abzweigend von der

Nordbahn von Eglosheim ins badische Bruchsal oder nach Pforzheim gehen sollte und die »Südbahn« schließlich Ulm mit Friedrichshafen zu verbinden hatte.¹³

Allein die Baukosten der Ostbahn von Stuttgart nach Ulm und der Südbahn von Ulm nach Friedrichshafen wurden 1839 mit 9.150.899 bzw. 6.353.493 Gulden berechnet, während der Bau eines schiffbaren Kanales von Ulm zum Bodensee mit 7.446.994 Gulden veranschlagt wurde.¹⁴ Nach einem Bericht Schlayers vom 23. Oktober 1841 hätte der Betrieb der Südbahn ohne Berücksichtigung der Baukosten einen jährlichen Gewinn von ca. 186.000 Gulden erbracht, dem ca. 370.000 Gulden Jahresgewinn gegenüberstanden.¹⁵ Die Vorteile der Bahn lagen dennoch auf der Hand: Sie war schneller und somit neben dem Transport hochwertigerer Waren auch für den Personenverkehr geeignet.¹⁶

Die 1839 fertiggestellten und von den Ingenieuren Alois Negrelli, Charles Vignoles und Karl Etzel 1842 überarbeiteten Streckenpläne verbanden Neckar, Donau und Bodensee miteinander und stellten ein zusammenhängendes Eisenbahnnetz dar, womit der Anschluß an die Nachbarstaaten gewonnen wurde. Während die längere Remsbahn-Variante der Ostbahn die Schwäbische Alb umging, führte die kürzere Filsbahn über die Geislinger Steige.¹⁷ Negrelli sprach sich in seinem Gutachten für die Filstal-Variante aus:

*In Erwägung, daß die Bahnlinie durch das Filstal gegen zwölf Stunden kürzer als die Linie durch das Remsthal nach Ulm wird, daß die Filstalbahn immer im Inlande bleibt, während eine bedeutende Strecke der Remsthal-Ulmer Bahn durch fremdes Gebiet gezogen werden müßte; daß die Remsthal-Ulmer Bahn ungeachtet ihrer größeren Länge keine günstigeren Niveaueverhältnisse darbietet, daß weitaus den größeren Teil der an der Filsbahn in das Remsthal nur erzwungen werden konnte, so finde ich mich in Ansehung der überwiegenden Vorteile, die sie darbietet, mich bewogen, mit aller Bestimmtheit auf die Annahme der Bahntrasse durch das Filstal und über die Alb anzutragen.*¹⁸

Die fertigen Projektpläne legte die Regierung am 7. März 1842 den Abgeordneten der Stände zur Begutachtung vor.¹⁹ In seiner begleitenden Rede betonte der Innenminister Johannes Schlayer die Bedeutung der Eisenbahnen für Württemberg

¹³ O. JACOB, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 3.

¹⁴ O. JACOB, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 5.

¹⁵ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 17.

¹⁶ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 17.

¹⁷ GEORG VON MORLOK, Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Rückschau auf deren Erbauung während der Jahre 1835–1889 unter Berücksichtigung ihrer geschichtlichen, technischen und finanziellen Momente und Ergebnisse, Nachdruck der Ausgabe Stuttgart 1890, Heidenheim 1986, S. 10f.; A. MÜHL/K. SEIDEL, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 24.

¹⁸ O. JACOB, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 6–9.

¹⁹ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 18.

⁹ Zitiert nach A. MÜHL/K. SEIDEL, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 22f.

¹⁰ A. MÜHL/K. SEIDEL, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 23.

¹¹ UWE SCHMIDT, Die Südbahn. Eisenbahn und Industrialisierung in Ulm und Oberschwaben, Ulm 2004, S. 25f.

¹² A. MÜHL/K. SEIDEL, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 23f.; U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 26f.

im Zusammenhang mit dem Anschluß an das kontinentale Eisenbahnnetz. Oberschwaben wurde im besonderen Maße berücksichtigt. Denn eine Richtung, so Schlayer, weise gegen den Bodensee und sei jenseits desselben einer Verlängerung durch das Rheintal über die Pässe des Bernhardin und Splügen nach Mailand als des kürzesten von der Natur gezeichneten Weges zur Verbindung von Oberitalien mit dem südwestlichen Deutschland fähig. Zur kürzesten Verbindung der physisch und wirtschaftlich so verschiedenen und deshalb gerade auf den gegenseitigen Gütertausch mehr als andere angewiesenen Landesteile dies- und jenseits der Alb und namentlich mit dem Hauptstapelplatz des Oberlandes Ulm diene am besten eine Linie über die Alb, als deren zweckmäßigste Fortsetzung für den Binnenverkehr wiederum eine das Oberland quer durchschneidende, zum Bodensee führende Linie sich ausweise. Die württembergischen Bahnen von der badischen Grenze und von Heilbronn über Cannstatt-Stuttgart nach Ulm und Friedrichshafen würden auf ca. 27 Millionen Gulden zu stehen kommen und nach den angelegten Berechnungen 56 Jahre lang jährlich außer den Betriebseinnahmen 660.000 Gulden aufzubringen sein, um hernach nach Deckung des sämtlichen Aufwands die Bahnen schuldenfrei zu haben. Die Bahn an den Bodensee sei aber nicht so dringend geboten wie die übrigen.²⁰ Regierung und Kammer bekräftigten das Staatsbahnprinzip und stellten für die Finanzperiode 1842/43 Staatsanleihen in Höhe von 3,2 Millionen Gulden zur Verfügung.²¹

Nach heftigen Debatten faßte der Landtag am 22. März 1843 den Beschluß, Eisenbahnen zu bauen, die *den Mittelpunkt des Landes, Stuttgart und Cannstatt mit Ulm, Biberach, Ravensburg und Friedrichshafen* verbinden sollte, der Filsbahn-Variante über die Geislinger Steige also den Vorrang gab.²² Am 3. April 1843 genehmigte König Wilhelm I. den Eisenbahnbau und unterzeichnete zwei Wochen später das »Gesetz vom 18. April 1843 betreffend den Bau von Eisenbahnen« (Verkündigung im Regierungsblatt vom 22. April 1843).²³ Neben der Festschreibung der Streckenführung wurden zugleich die »Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen« (K. W. St. E.) gegründet. Bei der Errichtung von Zweigstrecken sollten Privatgesellschaften beteiligt werden.²⁴

²⁰ G. von MORLOK, Rückschau (Anm. 17), S. 7–9.

²¹ O. JACOB, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 14; G. von MORLOK, Rückschau (Anm. 17), S. 9.

²² A. MÜHL/K. SEIDEL, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 27; U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 18.

²³ O. JACOB, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 15; U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 18.

²⁴ A. MÜHL/K. SEIDEL, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 32f.

Am 15. Juni 1843 entstand unter Direktor Köstlin eine Eisenbahn-Kommission, die alle Verwaltungsgeschäfte besorgen, finanzielle Gutachten einholen und den zu begegnen, setzten die Oberbauräte Etzel und Klein aufklärende Artikel in die Regionalpresse.²⁵

Die Regierung stellte das Gutachten des bekannten Ingenieurs Alois Negrelli, der die Südbahn an Biberach vorbei führen wollte, nicht zufrieden, und sie beauftragte daher den Londoner Professor und Zivilingenieur Charles Vignoles.²⁷ Dieser favorisierte in seinem umfangreichen Gutachten zum Eisenbahnbau entgegen der bereits gesetzlich festgelegten Streckenführung erneut die Rems-Kocher-Brenz-Variante von Stuttgart nach Ulm und wollte die Südbahn durch das Blautal nach Ehingen und an Biberach vorbei bauen.²⁸ Erst das Gutachten von Ludwig Klein, Karl Etzel und Michael Knoll vom 31. Mai 1844 entsprach den Vorstellungen der Eisenbahn-Kommission, indem es wiederum die Filstalbahn mit der Begründung favorisierte, daß *keine andere Strecke der württembergischen Eisenbahnen von Natur aus so unverkennbar als Hauptader des Verkehrs bezeichnet ist, als die Filstalbahn.*²⁹

So war der Weg frei für den ersten Spatenstich der württembergischen Eisenbahn am 20. Juni 1844 von Ludwigsburg über Stuttgart nach Esslingen.³⁰ Die Petitionen der oberschwäbischen Städte Ulm, Biberach, Waldsee, Ravensburg und Friedrichshafen zum Zwecke der Forcierung der Südbahn als erstes zu bauendes Projekt waren abschlägig beurteilt worden.³¹

Am 29. September 1844 verfügte eine königliche Entschließung den Übergang der Eisenbahnverwaltung vom Ministerium des Inneren an das Ministerium der Finanzen.³²

Der Verwaltungsbericht der Königlich württembergischen Verkehrsanstalten von 1886/87 bezifferte den Gesamtbetrag aller bis dato errichteten Eisenbahnlinien auf 461.306.476, 41 Reichsmark, wobei die längste Strecke, nämlich die von Heilbronn nach Friedrichshafen, auch die teuerste war und mit 60.120.773,44 Reichsmark zu Buche schlug.³³ Der Lokomotivbestand betrug im entsprechenden

²⁵ O. JACOB, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 15; A. MÜHL/K. SEIDEL, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 31 f.

²⁶ O. JACOB, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 46.

²⁷ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 18f.

²⁸ A. MÜHL/K. SEIDEL, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 33f.

²⁹ A. MÜHL/K. SEIDEL, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 36f.; U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 19.

³⁰ A. MÜHL/K. SEIDEL, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 38.

³¹ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 19f.

³² O. JACOB, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 47.

³³ O. JACOB, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 222.

Rechnungsjahr 15 Stück für Schnellzüge mit 2 Achsen, 193 Stück für Personenzüge mit 2 Achsen und 102 Stück für Lastwagenzüge, ferner 24 Stück Tenderlokomotiven, 292 Tender, 833 Personenwagen und 5.167 Lastwagen.³⁴

3. Oberschwaben und seine ›Südbahn‹

Zwar hatten Planungsschwierigkeiten und Rentabilitätsberechnungen den Eisenbahnbau in Württemberg im Vergleich zu anderen Staaten des Deutschen Bundes lange verzögert, dennoch wirkten sich für den Eisenbahnbau in Oberschwaben mehrere Faktoren glücklich aus: ein eisenbahnverliebter König, die alten Handelswege des Mittelalters und vor allem »ein breites Bündnis fortschrittlich gesinnter Männer aus Wirtschaft und Politik« nebst »den bürgerlichen Gremien der oberschwäbischen Städte« und den »von Bürgern gegründeten Eisenbahnkomitees«.³⁵

Die Eisenbahndebatte verband die Unternehmer im ›Ländle‹ und stärkte die demokratisch-liberale Gesinnung vieler Bürger. Nur ein oberschwäbischer Kommunalpolitiker, Konrad Prielmayer, Schultheiß von Altdorf (Weingarten) und seit 1844 Landtagsabgeordneter des Oberamtes Ravensburg, sprach sich aufgrund der Armut seiner Gemeinde gegen einen Eisenbahnanschluß aus.³⁶ Aber mit dem Ulmer Professor Conrad Dietrich Haller und der Gründung der ›Ulmer Eisenbahngesellschaft‹ erhielt die oberschwäbische Eisenbahnbewegung entschiedenen Auftrieb. Hinzu kam die enge Kooperation der oberschwäbischen Städte Ulm, Biberach und Ravensburg, die das ganze Jahr 1841 den Bau einer vom Innenministerium ins Auge gefaßten Bahnlinie zwischen Langenargen–Argental–Illertal–Ulm und das Kanalbauprojekt zwischen Ulm und Friedrichshafen torpedierten, eine gemeinsame Resolution an die Staatsregierung verfaßten und Deputationen nach Stuttgart entsandten.³⁷

Dennoch gab es keine geschlossene oberschwäbische Front für die Südbahn. Vielmehr forderte der unter der Führung des Erbgrafen Konstantin von Waldburg-Zeil im Februar 1839 in Isny gegründete ›Eisenbahnverein für Allgäu und Bodensee‹ nachdrücklich die Illertalbahn.³⁸ Die am 8. Mai 1842 erfolgte gemeinsame Eingabe der Städte Friedrichshafen, Ravensburg, Waldsee, Biberach und Ulm an den König führte aber zum Erfolg. Das Eisenbahngesetz vom 18. April 1843 beschloß den Bau der Südbahn.³⁹ Doch auch danach wurden oberschwäbische

³⁴ O. JACOB, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 234.

³⁵ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 11, 21.

³⁶ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 21.

³⁷ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 28f.

³⁸ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 29.

³⁹ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 30f.

Vertreter, vor allem aus Biberach, in Stuttgart immer wieder energisch vorstellig, da sich der Baubeginn immer weiter verzögerte.⁴⁰

Es ging um viel. Denn von Anfang an verbanden sich mit der Südbahn große wirtschaftliche Hoffnungen und Erwartungen, wie aus einem Artikel mit dem bezeichnenden Titel ›Dampf und Eisen‹ im Biberacher ›Amts- und Intelligenzblatt‹ vom 24. Mai 1849 anlässlich der Eröffnung der Strecke Ravensburg–Biberach hervorgeht. *Eisenbahnen*, so schrieb der anonyme Verfasser, *ziehen zweitausend Zentner so schnell, wie ein Vogel fliegt*, und der über die Grenzen hinwegführende *massenhafte, schnelle, wohlfeile Transport der Waren und Güter aller Art, selbst der Tiere* läute eine *ganz neue Bewegung* ein, wobei auch mehr Gerechtigkeit, Arbeit und Reichtum in großen Zentren wie entlegenen Orten entstünden und schließlich gar Kriege und Hungersnöte für immer überwunden werden würden.⁴¹

Auch wenn die großen Hoffnungen sich nicht erfüllten, so leitete die Eisenbahn doch seit 1850 den ›Take-off‹ der Industrieregion im Schussenbecken um Ravensburg, Weingarten, Baienfurt und Mochenwangen ein. Die Züge brachten seit 1850 Rohstoffe und Kohle zu den oberschwäbischen Industriebetrieben und transportierten industrielle wie agrarische und forstwirtschaftliche Produkte zu ihren Abnehmern in oft weit entfernten Gegenden. Freilich ging der Haupttransitverkehr über die Alpen nach Italien an Oberschwaben vorbei, da der Anschluß zwischen Friedrichshafen und Lindau erst 1899 fertiggestellt wurde und die badi-schen wie bayerischen Konkurrenzlinien sich so den Löwenanteil am internationalen Transport sichern konnten.⁴²

4. Lebendige Erinnerung – die ›Südbahn‹ und ihre Nebenbahnen

Seit ihrer Eröffnung am 1. Juni 1850 ist die Südbahn die verkehrstechnische Hauptschlagader Oberschwabens und verbindet bis heute die Region mit dem europäischen Schienennetz. Der Startschuß fiel in der 76. Sitzung der Kammer der Abgeordneten mit dem Beschluß vom 15. Juli 1845.⁴³ Oberbaurat von Bühler hatte in seiner Petition vom 4. Februar 1838 an die Königliche Regierung die Strecke Ulm–Biberach–Waldsee–Friedrichshafen mit 7.913.035 Gulden berechnet, wobei eine Nebenbahn von Waldsee über Leutkirch nach Wurzach berücksichtigt war. Oberbaurat von Knoll legte am 6. Februar 1846 diese Streckenführung dem König

⁴⁰ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 31–34.

⁴¹ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 40f.

⁴² U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 11.

⁴³ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 35.

zur Genehmigung vor. Am 12. Juli 1847 stimmten die oberschwäbischen Bauamtsbezirke Ulm, Biberach, Aulendorf, Mochenwangen und Friedrichshafen zu.⁴⁴

Die Revolutionsjahre 1848/49 brachten den Eisenbahnbau vorübergehend ins Stocken. Daher konnte die Teilstrecke der Ostbahn von Stuttgart nach Geislingen erst am 14. Juni 1849 eröffnet werden. Die Baugenehmigung der Südbahn für den Abschnitt von Ravensburg nach Friedrichshafen wurde am 6. Februar 1848 erteilt, bevor der Anschluß von Ravensburg nach Ulm fertig war. Damit war das Wettrennen zum Bodensee eröffnet, um für das Königreich Württemberg über die Schweiz Anschluß an den Süden zu gewinnen. Das gesamte rollende Material wurde zur Eröffnung des Streckenabschnittes am 8. November 1847 mühsam auf dem Landweg herangeschafft. Nur der kleine Abschnitt zwischen Süßen und Ravensburg war noch nicht fertiggestellt. Drei Jahre lang fuhren dann Züge auf dieser isolierten Strecke in Oberschaben hin und her. In Ulm wurde die Donau umgeleitet und ein neuer Bahndamm über dem alten zugeschütteten Flußbett errichtet. Die Bürger in Waldsee protestierten heftig, als sich abzeichnete, daß die Strecke nunmehr über die Moräne über Schussenried, Aulendorf bis zum Schussentobel gebaut wurde. Ferner mußten einige oberschwäbische Moorböden entwässert und der Bahndambau auf ein solides Fundament gestellt werden. (Abb. 3) Der zahlreich vorhandene Torf diente zur Befuerung der Dampflokomotiven und wurde in den Stationen Aulendorf und Friedrichshafen gelagert.⁴⁵

Die Strecke Ravensburg–Friedrichshafen wurde am 26. Mai 1849, die Strecke Friedrichshafen–Ravensburg am 8. November 1847 und die Strecke Biberach–Ulm am 1. Juni 1850 eröffnet. Die Länge der Gesamtstrecke betrug 103,588 km.⁴⁶ Damit war die Verbindung der 248 km langen Strecke von Heilbronn bis nach Friedrichshafen fertiggestellt und Oberschwaben an das württembergische Eisenbahnnetz angebunden.⁴⁷ In Ulm gelang 1854 der Anschluß an das bayerische Netz.⁴⁸ Sichergestellt hatte diese grenzüberschreitende Verbindung der Staatsvertrag zwischen Württemberg und Bayern vom 25. April 1850.⁴⁹

Die oberschwäbische Stammbahn Ulm–Friedrichshafen war nur der Auftakt für weitere Eingaben für künftige Schienentrassen. Als nächstes wurden daher die Nebenbahnen in Angriff genommen. Dreißig Jahre lang dauerte das zähe Ringen engagierter Friedrichshafener, Ravensburger, Biberacher und Ulmer Stadträte und

⁴⁴ O. JACOB, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 61f.

⁴⁵ A. MÜHL/K. SEIDEL, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 42f.

⁴⁶ O. JACOB, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 62f.

⁴⁷ A. MÜHL/K. SEIDEL, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 44.

⁴⁸ Vgl. WOLFGANG KLEE, Eisenbahn-Journal Württemberg-Report, in: Eisenbahn-Journal Württemberg-Report, Bd. 1, Nr. V/96, Fürstfeldbruck 1996, S. 1–12.

⁴⁹ HANS KOBSCHEITZKY, Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Ihre Geschichte, Lokomotiven und Wagen in Wort und Bild, Stuttgart 1982, S. 8.

Bürger sowie der Handels- und Gewerbekammern um den Bau der »Bodenseegürtelbahn«, die erst 1895 begonnen und am 1. Oktober 1899 eröffnet wurde.⁵⁰



Abb. 3: Ehemaliges Torfwerk in Bad Wurzach.

Eine weitere Nebenlinie, die Allgäubahn, wurde 1857 von der Ersten Kammer des württembergischen Landtags gefordert.⁵¹ Aber erst am 13. August 1865 erging der Landtagsbeschuß, eine Strecke von Herberlingen über Saulgau, Aulendorf, Waldsee, Kißlegg und Leutkirch und Isny zu bauen, die in den nächsten Jahren in fünf Teilabschnitten bis 1874 fertiggestellt wurde (15. Juli 1869: Saulgau–Aulendorf–Waldsee; 10. Oktober 1869: Herberlingen–Saulgau; 15. September 1870: Bad Waldsee–Kißlegg; 1. September 1872: Kißlegg–Leutkirch; 15. August 1874: Leutkirch–Isny). Mit der Querung der Südbahn in Aulendorf wurde die Stadt zum wichtigsten Eisenbahnknotenpunkt in Oberschwaben. (Abb. 4)

⁵⁰ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 47–52.

⁵¹ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 42.

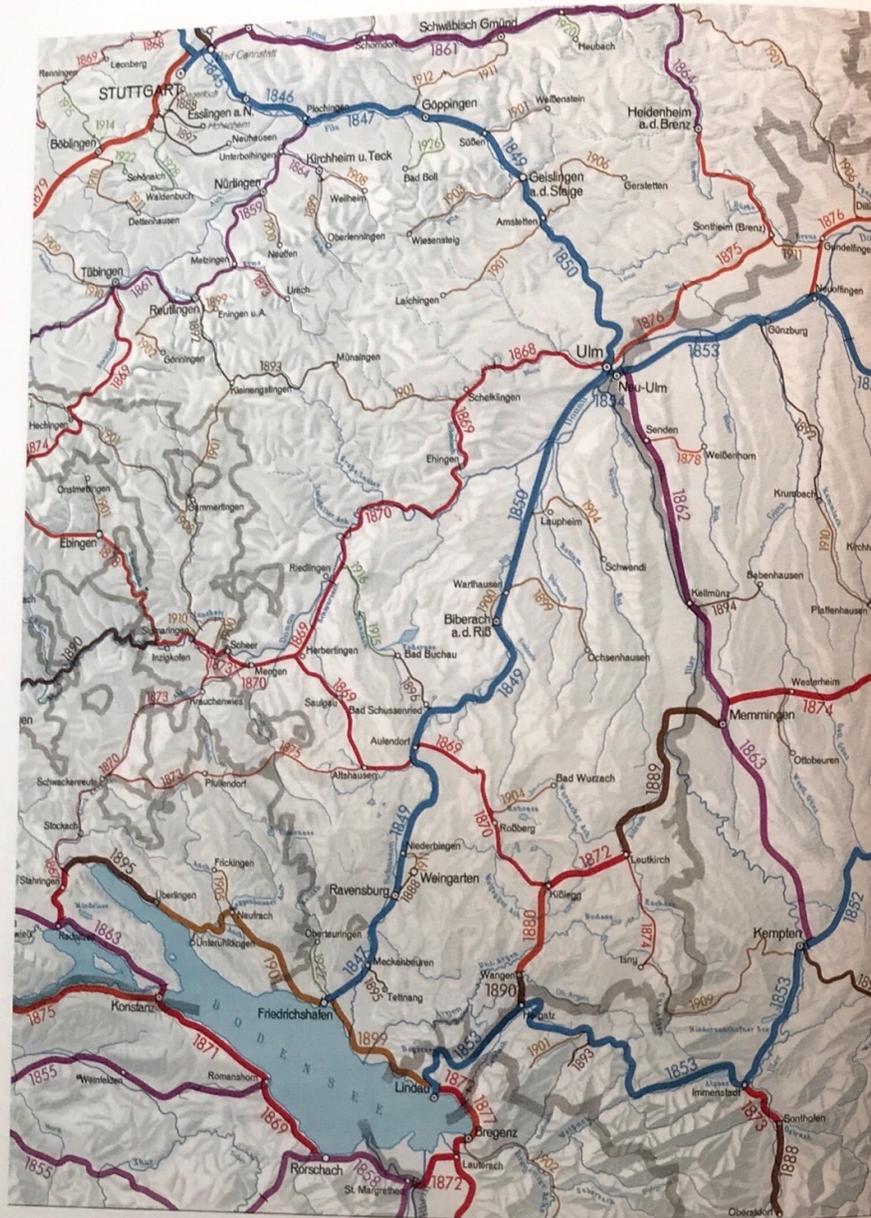


Abb. 4: Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Oberschwaben bis 1934
(Haupt-, Neben- und Nahverkehrsstrecken).

1876 konnte die Stadt Wangen den Bau einer Anschließstrecke nach Kißlegg durchsetzen, die bis zum 31. Juli 1880 fertiggestellt war. 1887 regelte ein weiterer Staatsvertrag zwischen Württemberg und Bayern den Bau der Anschließstrecken von Leutkirch nach Memmingen und von Wangen nach Hergatz, die am 2. Oktober 1889 bzw. am 15. Juli 1890 eröffnet wurden.⁵²

Bereits am 14. August 1875 rollte der erste Zug zwischen Altshausen und Pfullendorf. Zwischen 1905 und 1913 wurde die Strecke nach Friedrichshafen zweigleisig ausgebaut.⁵³ Die Linie von Ulm über Blaubeuren und Ehingen bis nach Sigmaringen entstand zwischen 1865 und 1873.⁵⁴

Die Trassenführung der Allgäubahn stellte aber Wurzach nicht zufrieden, so daß der Stadtschultheiß Völmle nebst den Vertretern mehrerer Gemeinden am 23. Juli 1871 in Schwendi einen eigenen Eisenbahnanschluß forderte. Schließlich reichte am 9. März 1897 eine weitere, in Ellwangen abgehaltene Eisenbahnversammlung einen Antrag an die Zweite Kammer ein, eine Eisenbahn von Kißlegg über Arnach, Ellwangen und Ochsenhausen nach Laupheim zu bauen. Die Landesregierung lehnte diesen Vorschlag aufgrund der damit verbundenen hohen Kosten ab und favorisierte eine Stichbahn zwischen Roßberg und Wurzach. Wiederum bildete sich ein Eisenbahnkomitee, welches den Grunderwerb sicherstellte, wobei Fürst Eberhard von Wurzach der Eisenbahn das Gelände für den Bau des Bahnhofes in Waldburg-Wurzach schenkte. Am 29. Juli 1899 wurde ein entsprechendes Eisenbahngesetz erlassen, am 15. Juni 1903 begannen die Bauarbeiten, und am 21. Juni 1904 war die neue Linie fertig.⁵⁵

5. Oberschwäbische Lokalbahnen zwischen Vergessenheit und nostalgischer Wiederauferstehung

Oft gaben einzelne oberschwäbische Betriebe den Anstoß zum Bau einer Lokalbahn. Die Gründer der 1871 errichteten Papierfabrik Baienfurt, Walter Zuppinger und Johannes Näf-Schäpi aus der Schweiz, sowie der Baidter Bürgermeister Ignaz Schmiduz machten sich für einen Gleisbahnanschluß an die nahe gelegene Station Niederbiegen stark. 1855 erhielt die Lokalbahnbau- und Betriebsunternehmung Lechner & Krüzner aus München den Zuschlag für die Errichtung dieser Anschließbahn.

⁵² H. KOBSCHEITZKY, Staatseisenbahnen (Anm. 49), S. 12; vgl. auch: THOMAS SCHERER, Eisenbahnen in Württemberg, Bd. I: »Die württembergische Allgäubahn«, Ulm 1981.

⁵³ PETER-MICHAEL MIHAILESCU, Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg, Stuttgart 1985, S. 225.

⁵⁴ O. JACOB, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 154f.

⁵⁵ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 62.

Während des Bahnbaus machte der zuständige Ingenieur Theodor Lechner den Vorschlag, die Stadt Weingarten, die trotz ihrer Größe noch keinen eigenen Bahnanschluß besaß, mit Ravensburg zu verbinden. Die auch deswegen gegründete Münchner Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft (LAG) begann 1887 mit dem Bau der Strecke zwischen Ravensburg und Weingarten, die am 22. Dezember des Jahres eröffnet wurde.

Der Personenverkehr der Dampfstraßenbahn entwickelte sich in den ersten Jahren stark. Insbesondere der »Blutfreitag«, die bekannteste Prozession in Oberschwaben am Tag nach Christi Himmelfahrt, stellte für den Bahnbetrieb eine große Herausforderung dar. Um die Jahrhundertwende zeigte sich, daß aufgrund fehlender Ausweichen die Dampfbahn elektrifiziert werden mußte, um dem wachsenden Verkehrsaufkommen im Pendelbetrieb Rechnung zu tragen. Die Maschinenfabrik Weingarten AG und die örtliche Garnison bestanden zudem auf einer Anbindung an das Schienennetz. Die LAG plante daher, durch den Bau einer neuen Normalspurbahn die bisherige Anschlußbahn der Papierfabrik Baienfurt zu ersetzen und so Güter- und Personenverkehr zu trennen. In Baienfurt sollte dazu ein neuer Betriebsbahnhof für die künftige elektrische Lokalbahn entstehen. Viele Umbaumaßnahmen in der örtlichen Streckenführung waren erforderlich, bis die neue elektrische Lokalbahn 1911 eröffnet werden konnte. Als Folge der Wirtschaftskrise nach dem Ersten Weltkrieg legte man am 1. November 1923 die Strecke vorübergehend still. 1938 wurde die LAG verstaatlicht und ging am 1. Januar 1939 in den Besitz der Reichsbahn über.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Straßenbahnbetrieb rasch wieder aufgenommen. Nun aber erhielt die Schiene Konkurrenz durch die Straße. Die Schienenfahrzeuge sollten auf der Straßenseite weiß-rote Warnstreifen anbringen, um den Kraftfahrzeugbetrieb nicht zu gefährden. Die Bahn wurde zum lokalen Politikum. Während sich Weingarten für den Erhalt der Straßenbahn stark machte, forcierte Ravensburg die Verbreiterung der Bundesstraße 30 zwischen den beiden Zentren zu Lasten der Bahntrasse. Damit war das Schicksal der Bahn besiegelt. Nicht die fehlenden Fahrgäste, sondern die Lokalpolitik machte der umweltfreundlichen Bahn den Garaus. Am 23. Februar 1959 stellte die Bundesbahndirektion daher ihre einzige Straßenbahn ein. Ein Vierteljahrhundert Trambahngeschichte war zu Ende, und Busse konkurrierten mit dem zunehmenden Individualverkehr um die Straße. Die noch 1954 angeschafften beiden Neubaufahrzeuge (Düwag-Motorwagen ET 195.01 und 195.02) verkaufte die Bundesbahn nach Rotterdam.⁵⁶

⁵⁶ P.-M. MIHAILESCU, Bahnen (Anm. 53), S. 225–233; KURT SEIDEL/RUDOLF STÖCKLE, Schmalspur in Baden-Württemberg. Die staatlichen Schmalspurbahnen, Schwäbisch Gmünd 1977, S. 48–58; U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 54–56. Vgl. auch RAIMUND KOLB, »Bähnle«, »Mühle«, Zug und Bus. Die Bahn im mittleren Schussental, ²Bergatreute 1990.

Das einige Kilometer von der Hauptbahn entfernte Tettang hatte keinen eigenen Anschluß an die Südbahn zu erhalten. Wiederum sollte die LAG eine Normal-nachbarten Brochenzell befindliches kleines Wasserkraftwerk. Auch diese Strecke betriebene Personenzüge den Betrieb wieder auf, bis erneut elektrische Treibwagen zum Einsatz kamen. Schließlich rettete ein mit Hilfe des Landes angeschaffter Schienenbus der Baureihe VT 98 (»Roter Brummer«, »Ferkeltaxe«), wie an anderen Orten auch, vorübergehend diese Nebenbahn, bis am 28. Mai 1976 die Strecke endgültig stillgelegt wurde.⁵⁷

Auch die Federseebahn ist seit Mitte der 1860er Jahre Lokalbahngeschichte. (Abb. 5) Die Idee zu dieser Verbindung zwischen Schussenried und Riedlingen beruhte auf einem Konzessionsgesuch Emil Keßlers von 1881, dem Generaldirektor der Maschinenfabrik in Esslingen, um die wirtschaftlichen Ertragslage seines Unternehmens zu verbessern. Keßler scheiterte mit seinem Vorhaben an den bürgerlichen Kollegien von Buchau und Schussenried, die, um die Lohntorffuhrwerksunternehmen zu schützen, befürchteten, *es möchte durch die Benützung der Straße für die Eisenbahn der Fuhrwerksverkehr zu sehr beeinträchtigt werden*.⁵⁸ Aber der Zug der Zeit war nicht aufzuhalten, und die vom Regierungsbaumeister Wallersteiner aus Nürnberg 1891 an den Stuttgarter Landtag eingereichte »Denkschrift über die Anlage einer Schmalspurbahn zwischen Schussenried und Buchau« schlug vor, auch das Hüttenwerk Wilhelmshütte in Schussenried an die Schmalspurbahn anzuschließen, um dieses mit der nötigen Kohle zu versorgen und den produzierten Stahl abtransportieren zu können. Die geplante Strecke sollte mit dem ausgedehnten Torfbahnnetz im Steinhauser Ried verbunden werden. Das Parlament verabschiedete wunschgemäß am 14. Juli 1895 ein entsprechendes Gesetz zum Bahnbau Schussenried–Buchau und Lauffen–Güglingen, der am 8. April 1896 begonnen wurde. Dreh- und Angelpunkt der Bahn wurde Schussenried mit der Wilhelmshütte und der Staatsirrenanstalt. Auch Sattenbeuren, wo das neue Torfwerk errichtet werden sollte, wurde angeschlossen. Am 13. Oktober 1896 war die Strecke fertig. Der Müller Josef Blanck aus dem Kanzachtal forderte kurze Zeit später eine »Kanzachtalbahn«, und ein im September 1898 gegründetes Komitee aus Handel- und Gewerbetreibenden wollte den Bahnbau ebenfalls bis Riedlingen, einem bedeutenden Viehmarktplatz, fortgesetzt sehen. Als Argumente wurden die Bussen-Wallfahrt und die Erschließung des sogenannten »Seelenwaldes« des Fürsten von Thurn und Taxis durch eine weitere Schmalspurbahn genannt. Schließlich gab ein weiteres Gesetz vom 16. August 1907 dem Drängen nach. Am 15. November 1916 dampfte

⁵⁷ P.-M. MIHAILESCU, Bahnen (Anm. 53), S. 235–241; U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 67.

⁵⁸ K. SEIDEL/R. STÖCKLE, Schmalspur (Anm. 56), S. 83.

der erste Zug der Federseebahn von Buchau bis Dürmentingen, und am 27. November 1916 war der Anschluß an die Hauptbahn in Riedlingen gewonnen. Damit war die letzte württembergische Neubau-Schmalspurstrecke ohne die Viehmarktlinie in Riedlingen und das geplante Waldbahnnetz ›Seelenwald‹ fertiggestellt.



Abb. 5: Schmalspurlokomotive (Baujahr 1904) der ehemaligen Federseebahn in Bad Buchau.

Anläßlich der Eröffnung bekamen die Schulkinder in Buchau und Kappel frei und trotz der Lebensmittelrationierung im Krieg eine brotmarkenfreie Laugenbrezel aus Weißmehl.⁵⁹ Der Musikdirektor Albert Uhl dichtete voller Dankbarkeit gegenüber deren Urheber anläßlich der Eröffnung der Strecke Dürmentingen–Riedlingen, der letzten ihrer Art:⁶⁰

*Wer hätt au dös vor Zeita denkt:
Uff Kanza na a Bäble!
O Weib, wenn des verlegt au hätt'
No d'Nabna und der Ähne!*

⁵⁹ K. SEIDEL/R. STÖCKLE, Schmalspur (Anm. 56), S. 83–86.

⁶⁰ Das vollständige Gedicht findet sich in: K. SEIDEL/R. STÖCKLE, Schmalspur (Anm. 56), S. 87.

*Em Blank, dem g'hört scho's Hauptverdienst,
Des därf ma keckeke saga,
Sonst käm no lang von Kanza rauf
Sei' staubiger Müblewaga.*

Die Linie Schussenried–Buchau der württembergischen Schmalspurbahnen war während ihres Bestehens die unrentabelste im Land, da das Hinterland für einen regelmäßigen Personenverkehr zu dünn besiedelt war. Auch die Torftransporte gingen im 20. Jahrhundert immer weiter zurück. 1948 betrug das Fahrgastaufkommen auf der gesamten Strecke mit 38.015 verkauften Karten etwa den Wert der veräußerten Billets des Haltepunktes Schussenried Ort im Jahr 1912/13. Am 1. Oktober 1960 wurde daher die Zugverbindung zwischen Kappel und Riedlingen stillgelegt. Neue Endstation der Federseebahn war Kappel mit seinem Raiffeisen-Lagerhaus. Am 5. April 1964 dampfte der letzte Sonderzug, gezogen von der Schmalspurlok 99 633, zwischen Schussenried und Kappel. 1969 war auch das Aus für den Güterzugverkehr gekommen. Heute erinnert nur noch eine als Denkmal in Bad Buchau 1976 abgestellte Schmalspurdampflokomotive (99 637) an die einstige Federseebahn, während das normalspurige Gleis beim ehemaligen Torfwerk endet.⁶¹

Typisch für Oberschwaben waren auch Torfbahnen. Seit 1879 wurden etwa im Steinhauser Ried für den Torfabbau Feldbahnen angelegt, die vor dem Bahnan-schluß den Torf zu den Pferdefuhrwerken brachten. Allein die Steinhauser Riedbahn besaß ein 20 km langes Streckennetz und war damit eine der größten ihrer Art in Europa. Die Spurbreite entsprach der üblichen Schmalspur. Seit den 1950er Jahren wurde die Torfbahn schrittweise eingestellt.⁶² Noch heute erinnert die ›Wirtschaft zum Torfwerk‹ in Bad Schussenried an diese Strecke.⁶³ Zur Erinnerung an die Wurzacher Torfbahn ist gerade ein Torfmuseum eröffnet worden, welches auch Fahrten auf der historischen Kleinbahn anbietet.⁶⁴

Auch die Laupheimer mußten zusehen, wie auf der Südbahn nur wenige Kilometer an der Stadt vorbei die Züge von Ulm nach Friedrichshafen dampften. Im März 1895 trat daher ein Eisenbahnkomitee für eine Verbindung von Illertissen über Laupheim nach Ehingen ein. Viele kleinere Gemeinden schlossen sich schnell dieser Forderung an. Am 17. März reichten die Oberämter Ehingen und Laupheim eine entsprechende Eingabe in Stuttgart ein und führten unter anderem die Förderung des Laupheimer Gewerbes (Werkzeugfabriken und Bierbrauereien) und des

⁶¹ P.-M. MIHAILESCU, Bahnen (Anm. 53), S. 241–244; K. SEIDEL/R. STÖCKLE, Schmalspur (Anm. 56), S. 83–94; U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 62–66.

⁶² K. SEIDEL/R. STÖCKLE, Schmalspur (Anm. 56), S. 95–98; U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 62–66.

⁶³ URL: <http://www.wirtschaftzumtorfwerk.de> (12.06.09).

⁶⁴ URL: <http://www.torfbahn.de> (05.07.09).

Hopfenhandels an. 1896 reichten mehrere der betroffenen Gemeinden eine weitere Petition ein. Aber erst 1904 konnte die Strecke eröffnet werden. Alle Antragsteller hatten den Baugrund kostenlos zur Verfügung gestellt und sich an den Baukosten beteiligt.⁶⁵

Allein das ›Öchsle‹ hat bis heute als Museumsbahn zwischen Warthausen und Ochsenhausen in Oberschwaben überlebt.⁶⁶ (Abb. 6) Bereits 1873 hatte es erste Bestrebungen gegeben, eine Bahnlinie von Memmingen über Ochsenhausen, Biberach und Buchau bis nach Herbertingen zu bauen. 1884 trat die Ulmer Handelskammer für diese Strecke ein. 1889 und 1890 stellte ein Eisenbahnkomitee der Oberämter Biberach, Riedlingen, Saulgau und Leutkirch zwei Anträge für diese Ostwestverbindung bei der Landesregierung. Das Grundnetz der württembergischen Hauptbahnstrecken von 1880 sah jedoch keine solche Streckenführung vor. Vielmehr sollte Ochsenhausen mit einer reinen Stichbahn mit Normalspur an Biberach angebunden werden, wie aus einem Plan Professor Sappers vom 7. Oktober 1890 hervorgeht. Die Biberacher Kollegien beantragten am 15. April 1891, die von Ochsenhausen am 18. März 1893 den Bau dieser Stichbahn bei der Landesregierung. Die Mehrheit der Abgeordneten sprach sich am 25. Mai 1893 für die Verwirklichung der Pläne aus. Eine weitere *Bitte des Eisenbahn-Komitees zu Biberach und Ochsenhausen um den Bau einer Eisenbahn von Biberach über Äpfingen nach Ochsenhausen* wurde am 3. März 1897 an die *Hobe Ständeversammlung* gerichtet. Schlußendlich befürworteten Abgeordnetenkammer und Regierung am 30. April 1897 den Bau der Bahn mit einer Spurweite von 750 mm, was gegenüber der Normalspur eine Einsparung von ca. 180.000 Reichsmark ergab. Der Kostenvoranschlag der Bahnlinie belief sich inklusive Baugrundkauf und Rollmaterial auf 1.195.000 Reichsmark. Somit kostete ein Bahnkilometer 85.500 Reichsmark. Die Bitte des Pfarrers Dr. Hofele aus Ummendorf vom 6. Mai 1895 an die Ständekammer, eine Dampfstraßenbahn Biberach–Jordanbad–Ringschnait–Ochsenhausen zu bauen, wurde zugunsten der Äpfinger Variante verworfen. Eine königliche Verordnung vom 19. September 1898 regelte *zum Zweck der Erbauung der nach Artikel 2 des Gesetzes vom 30. Juni (Regierungsblatt Seite 146) herzustellenden Eisenbahn von Biberach über Äpfingen nach Ochsenhausen diejenigen Grundstücke und Rechte an Grundstücken im Wege der Zwangsenteignung zu erwerben, welche nach dem [...] genehmigten allgemeinen Plan für das gedachte Unternehmen erforderlich sind*. Am 29. November konnte der Streckenabschnitt Warthausen–Ochsenhausen feierlich eröffnet werden. Das letzte Stück nach Biberach wurde am 1. März 1900 fertiggestellt.

Am 6. Januar 1944 streifte ein Zug der Südbahn auf dem Weg von Friedrichshafen nach Ulm einen aus Ochsenhausen kommenden Schmalspurzug, wobei es

⁶⁵ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 59–62.

⁶⁶ URL: <http://www.oechsle-bahn.de> (12.06.09); vgl. auch: THOMAS SCHERER, Museums-eisenbahn Ochsenhausen–Warthausen, Freiburg i. Br. 1988.

zwölf Tote und mehrere Verletzte gab. Nach dem Zweiten Weltkrieg zog der Omnibus- und langsam einsetzende Individualverkehr immer mehr Fahrgäste ab. Immerhin konnte die Bahn zeitweilig von der 1953 einsetzenden Kühlschrankproduktion der Biberacher Firma Liebherr in Ochsenhausen profitieren. Schließlich rollte das ›Öchsle‹ am 31. Mai 1964 zum letzten Mal unter großer Anteilnahme der Bevölkerung von Warthausen nach Biberach. Danach riß man die Schienen des 3,34 km langen Streckenabschnittes heraus. Die Schmalspurbahn von Biberach nach Ochsenhausen hatte von der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg bis 1950 das höchste Güteraufkommen aller württembergischen Nebenbahnen.



Abb. 6: Das ›Öchsle‹ als Museumsbahn auf Fahrt.

Wie in anderen Gegenden Württembergs auch wurden in Oberschwaben ebenfalls nicht alle geplanten Schmalspurbahnen gebaut. So blieben die Kleinbahnstrecken Laupheim–Ochsenhausen, Roßberg–Ochsenhausen und Ochsenhausen–Thannheim in der Planungsphase stecken, und aus Ochsenhausen wurde kein Bahnknotenpunkt.⁶⁷ Alle Neben- und Lokalbahnen erwiesen sich nach anfänglichen Erfolgen auf Dauer gesehen wirtschaftlich als unrentabel. Nach und nach ersetzten Busse die Züge. Umweltschutz war zur Zeit des Kleinbahnsterbens noch kein Thema.

⁶⁷ K. SEIDEL/R. STÖCKLE, Schmalspur (Anm. 56), S. 109–115; U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 56–59.

6. Der vergessene Kampf um die Verbesserung des Bahnbetriebes in Oberschwaben

Neben den Diskussionen um die Streckenführung bildete auch der Bahnbetrieb selbst immer wieder einen Streitpunkt zwischen lokalen oberschwäbischen Interessen und der Württembergischen Staatsbahn.

Die Handels- und Gewerbekammern Ulm und Ravensburg setzten sich daher seit der Fertigstellung der Südbahn und ihrer Nebenbahnen für eine Verbesserung der Bahnanlagen und der Fahrpläne ein, so 1868 für die Einführung eines Schnellzuges auf der Südbahn, 1896 für den Ausbau des oberschwäbischen Lokalverkehrs oder 1902 für die Wiedereinführung des abendlichen Schnellzuges von Friedrichshafen nach Ulm. Kammervertreter beklagten immer wieder schlechte Anschlüsse an andere Staatsbahnen, etwa 1866 die Schwierigkeiten der Post- und Personenbeförderung zwischen Frankfurt und der Rheingegend oder 1868 die Einstellung des Fernzuges Paris–Wien während des Winters. Gegen die Streichung der Kurierzüge Wien–Paris und Ulm–München 1878 organisierte die Handels- und Gewerbekammer Ulm sogar einen länderübergreifenden Widerstand und bewirkte am 3. Oktober 1878 durch einen Beschluß des Reichsverkehrsamtes in Berlin die Wiederaufnahme zumindest der letztgenannten Verbindung. Mit Hilfe der Unterstützung der Handels- und Gewerbekammern in Wien, Salzburg und Innsbruck erreichten die Ulmer Vertreter am 16. März 1897 ferner die Beibehaltung des Schnellzuges Stuttgart–Ulm–Salzburg–Wien. Auch schloß sich die Ulmer Kammer 1875 der erfolgreichen Forderung der Stuttgarter Handels- und Gewerbekammer an die Staatsregierung an, Vertreter aller Kammern als beratende Mitglieder in die Generaldirektion der württembergischen Eisenbahnen entsenden zu dürfen, worauf eine königliche Verordnung vom 4. Juni 1878 einen entsprechend zusammengesetzten Eisenbahnrat ins Leben rief.⁶⁸

Auch die unterschiedlichen Frachttarife wollte die Ulmer Handels- und Gewerbekammer vereinheitlicht sehen, wie aus dem Jahresbericht von 1855 hervorgeht: *Die Schuld an solchen Mißständen darf aber nicht immer der württembergischen Eisenbahnverwaltung zugeschrieben werden, sie liegt nur zu häufig in dem Umstande, daß man, so oft es sich nicht bloß um Bestimmungen für den internen Verkehr handelt, mit anderen Verwaltungen zu tun hat, die nicht immer nur das allgemeine Interesse des Verkehrs im Auge haben, sondern in ihren Maßnahmen häufig von Sonderinteressen bestimmt werden, die der Erlangung von allgemeinen Verkehrs erleichterungen in den Weg treten.*⁶⁹

1865 und 1869 forderte die Handels- und Gewerbekammer Ulm den günstigeren Pfnennigtarif für Massengüter nach Art. 45 der Bundesverfassung.⁷⁰ In den

⁶⁸ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 78–81.

⁶⁹ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 83.

⁷⁰ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 85.

nächsten Jahren setzten sich auch die oberschwäbischen Kammern immer wieder für eine zentrale Eisenbahnverwaltung, eine einheitliche Tarifgestaltung und eine schnellere Beförderung der Frachtgüter ein. So sollten etwa aus Oberschwaben Butter und Käse nach dem preußischen Frachtgütertarif in den schnelleren Personenzügen transportiert werden dürfen.⁷¹ Auch für den zweigleisigen Ausbau der Südbahn und die Vergrößerung der Bahnhöfe samt Lagerhallen machten die oberschwäbischen Handelskammern in Stuttgart immer wieder Vorschläge.⁷² 1873 heißt es etwa in einer Denkschrift des Handelsvereins Ulm: *[...] in der Mitte zwischen den Hauptproduktions- und Konsumtionsländern, nämlich Österreich-Ungarn einer- und Galizien andererseits, eignet sich Ulm vorzugsweise – und (noch) mehr als Thalkirchen (München) – zur Vermittlung der bedeutenden Exportgeschäfte, welche zwischen diesen Ländern und Deutschland jährlich gemacht werden.*⁷³

Gerade diese Beispiele zeigen, daß weit mehr auf dem Spiel stand als partikuläre oberschwäbische Interessen und der überregionale Blick nicht verloren ging. Bahnbefürworter aus verschiedenen Gegenden arbeiteten Hand in Hand im Kampf um eine Verbesserung des Bahnbetriebes. Denn die Südbahn und ihre Nebenbahnen waren der entscheidende Katalysator für die erst nach 1850 einsetzende Industrialisierung des landwirtschaftlich geprägten Oberschwaben, einer Randregion des württembergischen Staates. Bis 1870 entstanden allein im Schussenbecken um Ravensburg zahlreiche neue gewerbliche Betriebe mit etwa 2.000 Arbeitsplätzen (die Bleich- und Appreturanstalt Weißenau 1840, die Maschinenfabrik Escher & Wyss in Ravensburg 1857, die Flachs-, Hanf- und Abwegspinnerei Weingarten 1865, die seit 1870 vergrößerte Papierfabrik Baienfurt).⁷⁴ In Laupheim, Schussenried, Biberrach und Ulm siedelten sich ebenso zahlreiche neue Betriebe an.⁷⁵ Auch die Verwendung von Steinkohlen zu häuslichen und gewerblichen Zwecken wäre ohne die Transportleistung der Eisenbahn nicht denkbar gewesen, wie die Handels- und Gewerbekammer Ulm 1861 feststellte. Wie sehr Oberschwaben aber in der industriellen Entwicklung hinterherhinkte, zeigt die Tatsache, daß von 1852 bis 1858 die Zahl der Dampfmaschinen in Württemberg von 34 auf 212 Maschinen anstieg, während in Ulm im gleichen Zeitraum nur zwei neue Dampfmaschinen aufgestellt wurden.⁷⁶ Für den Export eröffnete die Südbahn für die oberschwäbische Landwirtschaft sowie den Handel und Gewerbe ganz neue Dimensionen. Bereits die Anfänge der Südbahn zeigen es: Mit dem 1847 aufgenommenen Güterverkehr wurden 13.500 Zentner, 1849 über 20.000 und 1850 ca. 28.493 Zentner

⁷¹ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 88–90.

⁷² U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 90–96.

⁷³ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 95f.

⁷⁴ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 97–110.

⁷⁵ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 110–119.

⁷⁶ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 123f.

transportiert. Von den 1875 im Bahnhof Ravensburg veranschlagten 12.057 Tonnen brachten Züge ca. 8.000 Tonnen zu anderen Abnehmern in Württemberg, 839 Tonnen gingen in andere Staaten des Deutschen Bundes und 3.160 Tonnen in die Schweiz. Die Bahnhöfe entlang der Südbahn konnten im Frachtverkehr in diesen Jahren zwei- bis dreistellige Steigerungsquoten vorweisen.⁷⁷ Während in Ulm 1855 noch 276.323 Zentner Getreide versandt wurden, waren es 1856 bereits 533.854 Zentner.⁷⁸ Nach dem Jahresbericht der württembergischen Handels- und Gewerbekammern von 1878 gelangte oberschwäbischer Hopfen nach Belgien und England, Vieh, Schafe, Käse, Seegras, Werk- und Bauholz, Roßhaar und Kuhschwänze nach Frankreich, Käse, Butter und Bauholz nach Holland, Malz nach Italien, Mehl, Hopfen, Malz, Getreide, Raps- und Leinöl nach Österreich, Getreide, gerollte Gerste, Flachs, Hülsenfrüchte, Hopfen, Bier, Mehl, Malz, Zucker, Melasse, Farin, Schmalz, Raps- und Leinöl, Vieh, Schafe, Roßhaar, Kuhschwänze, Kitzfelle, Eier, Torf, Bau- und Brennholz, Seegras, Heu und Stroh in die Schweiz.⁷⁹ 1869 konnte die erste Eisenbahnfähre (Leviathan) zwischen Friedrichshafen und Romanshorn in Betrieb genommen werden.⁸⁰

Die Eisenbahn brachte aber auch viele Touristen nach Oberschwaben und an den Bodensee. Im Rechnungsjahr 1849/50 wurden 156.370 Fahrkarten auf der Südbahn verkauft.⁸¹ 1853 lesen wir in der »Schwäbischen Chronik«: *Es sind wenige Jahre her, daß die Südbahn uns den Bodensee leicht zugänglich gemacht hat, und schon wimmelt es während der günstigen Jahreszeit in dieser sonst von den Reisenden so vernachlässigten Gegend von Besuchern aller Stände und Länder. Was der erhabenen Natur des Bodensees, selbst im Vereine mit der Muse unseres unsterblichen [Gustav] Schwab [...] nicht möglich war, sich die gerechte Anerkennung zu verschaffen [...], das hat in kurzer Zeit der Dampf bewirkt. Friedrichshafen ist der Hauptstapelplatz der Nathurgenuß oder erholungssuchenden Reisenden eines großen Teils von Süddeutschland geworden.*⁸²

7. Die Geislinger Steige – eine eisenbahntechnische Meisterleistung

Auch moderne Hochgeschwindigkeitszüge quälen sich noch heute mit etwa 70 Stundenkilometern die Geislinger Steige zwischen Geislingen und Ulm hinauf, die den kleinen Ort am Rande der Schwäbischen Alb in Eisenbahnkreisen weltberühmt gemacht hat. (Abb. 7)

⁷⁷ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 130f.

⁷⁸ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 132.

⁷⁹ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 134.

⁸⁰ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 136.

⁸¹ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 145.

⁸² U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 146.

Die 5,6 km lange, zwischen 1847 und 1850 gebaute Eisenbahnrampe überwindet einen Höhenunterschied von 112 m, wobei das Neigungsverhältnis beachtliche 2,25 Prozent beträgt und die kleinsten Kurvenradien zwischen 278 und 300 m aufweisen.

Planung und Bauausführung lagen in den Händen des gebürtigen Geislingers und Oberingenieurs Michael Knoll (1805–1852) und des Oberbaurates Karl von Eitzel (1812–1865). Ferner arbeitete an der Geislinger Steige der Bauinspektor Wilhelm Pressel (1821–1902). An Michael Knoll erinnert eine Büste mit Brunnen auf halber Strecke zwischen Geislingen und Amstetten mit folgender Widmung: *Dem Erbauer des Eisenbahn-Albüberganges Michael Knoll aus Geislingen. 1850.*⁸³ Das zu Ehren Karl von Eitzels aus verschiedenen Steinen vom Brenner errichtete Grabmal mit Relief steht auf dem Pragfriedhof in Stuttgart. Eine Carl von Eitzel-Büste ist für den Erbauer der Brennerbahn am Bahnhof Brenner anlässlich des 25jährigen Bestehens im Jahre 1892 aufgestellt worden.⁸⁴ In Stuttgart wurde eine in der Nähe des Hauptbahnhofs gelegene Straße nach ihm benannt. Auch in der Stadt Graz gibt es einen Karl-Eitzel-Weg, in Innsbruck eine Ing.-Eitzel-Straße. Wilhelm Pressel beendete später die von Michael Knoll angefangene Brennerbahn und zeichnete auch für die Bagdadbahn verantwortlich. Seine Gedenktafel hängt neben der des Ingenieurs Knoll am Geislinger Bahnhof.⁸⁵

Vor dem Bau dieser eisenbahntechnischen Meisterleistung stand es um die wirtschaftliche Entwicklung des Ortes schlecht, wie »Der Bote vom Filsthale« vom 10. Juli 1847 schreibt: *Nachdem die Einwohner hiesiger Stadt schon durch ihre geographische Lage vom Betrieb der Landwirtschaft ausgeschlossen, und eben damit auf das gewerbliche Leben angewiesen sind, so soll es unsere vornehmste Sorge sein, das Gewerwesen so kräftig als möglich zu pflegen.*

*Wenn ein Fremder in die Nähe der Stadt kommt, und das Rauschen der Wasserfälle vernimmt, könnte es ihm dünken, in diesem Städtchen blühen die Gewerbe, und Fabriken der Menge entfalten ihre emsige Thätigkeit, wie so ganz anders wird es ihm aber zu Muth, wenn er das Innere des Ortes betritt, und erfahren muß, auf welcher niedrigen Culturstufe hier die Gewerbe stehen, wie Fabriken sich hier nicht befinden und die Kapitalien nur in den Händen einiger wenigen Reichen cursiren [...].*⁸⁶

⁸³ URL: http://www.alb-bahn.de/seiten_steige/geschichte_steige_1.html (30.06.09); zur Geislinger Steige vgl. auch: KARLHEINZ BAUER u. a., Die Geislinger Steige – ein schwäbisches Jahrhundertbauwerk. Stadtarchiv Geislingen an der Steige, Geislingen an der Steige 2000.

⁸⁴ BERNHARD STILLE, Filsthalbahn und Alpüberquerung. Erinnerungen an den Bau der Geislinger Steige, Geislingen 1985, S. 47–51.

⁸⁵ B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 51f.

⁸⁶ Sta Geislingen, Der Bote vom Filsthale vom 10. Juli 1847; zitiert nach: B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 14.

Um diesem Mißstand abzuhelpfen, stellte der Geislinger Gemeinderat bereits 1836 für den Erwerb der von der Ulmer Eisenbahngesellschaft verkauften Aktien die Bedingung, daß die Eisenbahn nicht über eine starke Viertelstunde vom hiesigen Ort entfernt angelegt werde.⁸⁷

Zehn Jahre später, als ein Bahnhof an der gewünschten Stelle errichtet werden sollte, konnte die Gemeinde aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Situation im Hungerjahr 1847 dafür keinen Zuschuß aufbieten.⁸⁸

Nach den ersten Vermessungen der geplanten Steige, die 1836 begannen, wurden die nötigen Grundstücke mittels Enteignung (*Expropriation*) erworben, wofür die ursprünglichen Eigner entschädigt wurden und worüber Beschwerden nicht ausblieben.⁸⁹

Tausende von den Schultheißenämtern der einzelnen Ortschaften angeworbene Arbeiter waren am Bau dieses schwierigen Teilabschnittes beteiligt, nicht mit modernen Maschinen, sondern mit Spitzhacke, Schaufel und Schubkarre.⁹⁰ Reich wurden sie nicht, dafür aber die sie beschäftigenden Unternehmer (*Akkordanten*), wie der Geislinger Daniel Straub (Gründer der Württembergischen Metallwarenfabrik), der Amtspfleger Zeh und der Schultheiß Buck von Stubersheim, die nach Fertigstellung der Steige je 30.000 Gulden Gewinn verbuchen konnten und oft *Subakkordanten* von zweifelhaftem Ruf beschäftigten, die den Arbeitern ihren Lohn vorenthielten.⁹¹ »Der Bote vom Filsthale« druckte am 12. Juni 1847 ein Gedicht unter der Überschrift *Der Eisenbahnarbeiter an der Geislinger Staige* ab, in dem es in der fünften Strophe heißt:⁹²

*Schweiß gabs wohl, doch ach das Brod
Reichte kaum in barter Noth;
Um die Lieben bitterer Gram
Schuf an dieser Berge Damm.*

Erst seit der zweiten Jahreshälfte 1847 wurden auf allerhöchsten Druck die Subunternehmer schärfer kontrolliert und die Arbeiter regelmäßig entlohnt.⁹³ Das zwischen dem 31. Dezember 1845 und dem 30. März 1848 geführte Geislinger Verzeichnis der Arbeiter listet insgesamt 4.094 Arbeiter, darunter 187 Frauen,

⁸⁷ Sta Geislingen, Gemeinderatsprotokoll vom 25. Feb. 1836; zit. nach: B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 16.

⁸⁸ B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 16f.

⁸⁹ Vgl. B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 55–60.

⁹⁰ B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 74f.

⁹¹ B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 69.

⁹² B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 70.

⁹³ B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 73f.

auf.⁹⁴ Jedoch waren weitaus mehr Arbeitskräfte aus allen Gegenden Württembergs, vor allem aus den Oberämtern Gaildorf, Aalen, Gmünd, Welzheim und Schorn-
dorf am Bau der Steige beteiligt.⁹⁵

Eine derart große Zahl an Fremden in dem kleinen Ort Geislingen führte immer wieder zu Problemen, wie aus dem Geislinger Gemeinderatsprotokoll vom 10. November 1846 hervorgeht:

9. Solle es nie und unter keinerlei Umständen geduldet werden, daß die Arbeiter bei guter günstiger Witterung sich arbeitslos in Gassen, Straßen und Wirthshäusern herumtreiben, und wird das Oberamt gebeten, in solchen Fällen die städtische Polizei durch Beiziehung von Landjägern zu unterstützen. [...]

16. das müßige Herumgehen der Arbeiter sowohl innerhalb als außerhalb Orts und bei Tag wie zur Nachtzeit mit Ausnahme der Sonn- und Festtage wird den Arbeitern untersagt und haben dieselben längstens abends 9 Uhr die Wirthshäuser zu verlassen und ihre Schlafstellen zu beziehen, auch ist den Hausherrn strenge aufzutragen, daß sie auf Feuer und Licht wohl Achtgeben.⁹⁶

Aufenthaltskarten und Arbeiter-Register sollten die polizeiliche Kontrolle der Arbeiter erleichtern.⁹⁷ An der Tagesordnung waren unangekündigte Lohnabzüge der Arbeiter, die auch dazu führten, daß die Arbeiter oftmals mit ihren Zahlungsverpflichtungen gegenüber Geislinger Bürgern in Rückstand gerieten.⁹⁸ Immer wieder beklagten die Geislinger Gemeinderäte Müßiggang, Völlerei, Wirthshausbesuch oder den Besuch von Frauen bei ledigen Arbeitern.⁹⁹ Auf der anderen Seite machten sich einzelne Geislinger Bürger um die Arbeiter verdient, etwa durch die Vermietung von Zimmern oder die Gründung eines Wohltätigkeitsvereins 1847.¹⁰⁰ Ferner erließ die Eisenbahnkommission nach einem Bericht im »Filsthaler Boten« vom 15. Mai 1847 erste Schutzgesetze für die Vermögensvorsorge der Arbeiter und für den Krankheitsfall.¹⁰¹ Von der Kirche gab es den Segen dazu.¹⁰² Den hatten die Arbeiter bitter nötig, kamen doch einige beim Bau der Steige ums Leben.¹⁰³

Am 29. Juni 1850 war es soweit: Die Geislinger Steige wurde feierlich dem Verkehr übergeben.¹⁰⁴ Immer wieder behinderten Abrutschungen und Schneewehen

⁹⁴ Vgl. B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 75–83.

⁹⁵ Vgl. B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 83–87.

⁹⁶ Zitiert nach: B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 90.

⁹⁷ B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 89.

⁹⁸ Vgl. B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 93–96.

⁹⁹ B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 96f.

¹⁰⁰ B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 97.

¹⁰¹ B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 98.

¹⁰² B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 100.

¹⁰³ B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 108.

¹⁰⁴ B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 118.

in den nächsten Jahren den Bahnverkehr auf dem schwierigen Teilstück.¹⁰⁵ Dem Erfolg der Strecke tat das keinen Abbruch. Zwischen dem 1. Juli 1850 und dem 30. Juni 1851 fuhren 1.802.155 Menschen und 15.861 Hunde über die Steige. Dabei machte die Bahn einen Reingewinn von 767.940 Gulden, obwohl die Alblokomotiven doppelt soviel Brennmaterial wie die anderen Maschinen verfeuerten.¹⁰⁶ Nur ein Unglück überschattete in den Anfangsjahren den Eisenbahnverkehr, wie die »Geislinger Zeitung« vom 5. Januar 1886 berichtet:

*Gestern Abend gegen ¼ 8 Uhr wurde die hiesige Einwohnerschaft durch ein furchtbares Getöse erschreckt. Der Kessel der Schieb-Lokomotive eines Güterzuges explodierte beim Hosstetter Uebergang. Der Maschinenführer, welcher gegen 100 Fuß weit die Böschung hinabgeschleudert wurde, wurde noch lebend aufgefunden, starb aber nach kurzer Zeit. Der Heizer wurde schwer verletzt in den Spital gebracht, woselbst er bereits gestorben ist. Weitere Menschenleben sind nicht zu beklagen. [...]*¹⁰⁷



Abb. 7: Geislinger Steige.

¹⁰⁵ B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 119.

¹⁰⁶ B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 120.

¹⁰⁷ Zitiert nach: B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 121.

Auf die Industrialisierung und das Wirtschaftswachstum der Region wirkte sich der Bau der Geislinger Steige förderlich aus. In den ersten dreißig Jahren nach Eröffnung der Strecke entstanden in Geislingen und der näheren Umgebung des Filstales die Metallwarenfabrik Straub und Schweizer, die Maschinenfabrik Geislingen (MAG), die Württembergische Metallwarenfabrik (WMF), die Carl Maurersche Buchdruckerei und die Weberei Staub & Cie in Kuchen (der größte Websaal Europas), die Eisen- und Sanitätsgroßhandlung Leonhard Hagmeyer, die Bauunternehmung Eugen Heller, die Cementfabrik Lamparter und Bächler in Altenstadt, das Pappen- und Papierverarbeitungswerk Eduard Ehemann, die Metallwarenfabrik W. Henschen und Cie, die Messerwarenfabrik Fahr und Heinrichs und die Hornwarenfabrik Krathwohl.¹⁰⁸

8. Durlesbach – ein stillgelegter Bahnhof als Erinnerungsort

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann schrittweise das große Bahnhofssterben entlang der Südbahn. Bis auf die Streckenführungen von Aulendorf nach Herbertingen bzw. nach Kießlegg wurden sämtliche von der Südbahn abzweigende Linien für den Personenverkehr stillgelegt.

Zahlreiche ehemalige Verwaltungsgebäude in Oberschwaben erinnern heute noch an die stürmischen Gründerjahre des Dampfrosses.¹⁰⁹ Am bekanntesten ist wohl der Bahnhof Durlesbach bei Reute, den es auch als Modellbahnsatz von Vollmer zu kaufen gibt. Berühmt gemacht hat ihn aber erst das Lied von der Schwäbischen Eisenbahn. Die Errichtung des Bahnhofes Durlesbach ist jedoch keine Provinzposse, wie der Bau des Haltepunktes Weingarten bei Ravensburg in jüngster Zeit, wo kaum ein Zug hält außer der »Sauschwänzlebahn«. Er hat seinen Namen jedoch nicht von den Arbeitern, die öfter durch die Schussen, also »dur de Bach«, gehen mußten, schon gar nicht von einer Wirtin namens Dorle, sondern von dem kleinen Fluß Durlesbach, der in die Schussen mündet. Neben dem Verwaltungsgebäude errichtete man ein Wirtshaus, den »Stationswirt«. Immerhin zwanzig Jahre lang war der romantisch gelegene Bahnhof im Schussentobel der Stadtbahnhof für ganz Waldsee, bevor die Stadt mit der Errichtung der Allgäubahn Herbertingen–Saulgau–Waldsee–Leutkirch 1869–1872 mit dem Eisenbahnnetz verbunden wurde. Das Nachsehen hatten der Durlesbacher Bahnhofswärter und seine Familie. Kundschaft und Nahrungsmittel blieben weg, und der gute Mann suchte daher bei der Eisenbahndirektion in Stuttgart um den Bau eines Brotbackofens nach. Letztendlich rettete den Bahnhof Durlesbach nur die Forstwirtschaft. 1869 erhielt der Holzumschlagplatz sogar ein neues Verladegleis. Denn viel Holz

¹⁰⁸ Vgl. B. STILLE, Filsthalbahn (Anm. 84), S. 125–140.

¹⁰⁹ Zu den Bahnhöfen vgl. O. JACOB, Staatseisenbahnen (Anm. 8), S. 62–67.

wurde über die Südbahn zur gerade eröffneten Eisenbahnfahre Friedrichshafen–Romanshorn transportiert. Immerhin elf Holzhändler wollten 1873 dort ihr Langholz lagern lassen, allein der zu verfügende Grund reichte nur für drei. 2.000 Klafter Holz sollten es nach Wunsch der Forstdirektion sein, doch die Bahnverwaltung sparte den Ausbau ein. So kam, was kommen mußte, die Tage des kleinen Bahnhofs waren gezählt. Da erwies es sich als Glück, daß 1867 der 100. Jahrestag der Seligsprechung der »Guten Beth von Reute« gekommen war und sich die 1870 in das Kloster Reute eingezogenen Franziskanerinnen für den Bahnhof stark machten. Die Ordensfrauen erreichten, was die Holzhändler nicht geschafft hatten – eine Vergrößerung des Stationsgebäudes, welches 1897 einen separaten Wartesaal für die 2. Klasse erhielt.



Abb. 8: Stillgelegter Bahnhof in Durlesbach.

Das heutige Stationsgebäude geht auf das Jahr 1911 zurück und wurde am 11. Juli 1912 seiner Bestimmung übergeben. Nun hatten der Stationsvorstand und das übrige Personal samt ihrer Familien endlich ein adäquates Quartier. Doch auch der alte Bahnhof ist als Kulturdenkmal erhalten geblieben, allerdings in Reute, wo er nach dem Abriß als Wohnhaus wieder aufgebaut wurde. (Abb. 8) Schenkt man

einem Reisebericht des Stuttgarter Autors Wilhelm Hackländer von 1855 Glauben, so ist in *Turlesbach* noch nie jemand ein- und ausgestiegen.¹¹⁰

9. Fazit

Säkularisation und Mediatisierung hatten zwar mit Baden, Württemberg und Bayern auf Druck Napoleons hin leistungsfähige Mittelstaaten entstehen lassen, die Frage der Integration der unzähligen Klein- und Kleinststaaten war damit aber nicht gelöst. Die württembergische Landesverfassung von 1818/19 und die Verwaltungsreformen schufen zwar den äußerlichen Rahmen, aber erst die Eisenbahn brachte auch die Menschen aus unterschiedlichen Regionen stärker als je zuvor miteinander in Verbindung und ließ Württemberg mental und wirtschaftlich zusammenwachsen. Waren im Mittelalter Städte wie Ulm und Ravensburg noch Verkehrsknotenpunkte bedeutender Handelsrouten, so ermöglichte erst der Bau der Südbahn den wirtschaftlichen Anschluß der historisch ins Abseits geratenen, landwirtschaftlich geprägten Region Oberschwaben und konnte so an eine alte international orientierte Handelstradition anknüpfen – allen Vorurteilen zwischen katholischen Ober- und protestantischen Unterländern zum Trotz.

Den Weg in die weitere Zukunft wies bereits 1934 die Fahrt des »Fliegenden Hamburgers« auf der Südbahn, der zwischen Erbach und Biberach mit Spitzengeschwindigkeiten von 160 bis 180 Stundenkilometern den Weltrekord auf der damals längsten geraden Strecke der Welt holte.¹¹¹ Das blieb nicht vergessen. Denn die 1997 durch die Industrie- und Handelskammern Bodensee-Oberschwaben und Ulm ins Leben gerufene »Initiative Oberschwaben« fordert eine neue Schwäbische Eisenbahn und eine Elektrifizierung der Strecke Ulm–Friedrichshafen.¹¹²

Noch heute gibt es in Oberschwaben viele Bahnbauten und einige wenige Lokomotiven aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, die an die große Zeit der Schwäbischen Eisenbahn erinnern. Schenswerte alte Stationsgebäude stehen etwa in Durlesbach, Ochsenhausen, Warthausen oder in Biberach. An den Erbauer der bis heute hin von Zügen befahrenen berühmten Geislinger Steige, Michael Knoll (1805–1852), erinnert auf halber Strecke zwischen Geislingen und Amstetten eine Büste samt Brunnen mit der Inschrift *Dem Erbauer des Eisenbahn-Albüberganges Michael Knoll aus Geislingen. 1850*. In Bad Buchau wurde eine Dampflok (99 637) aus dem Jahr 1904 der ehemaligen Federseebahn aufgestellt, am Aulendorfer Bahnhof rostet eine Güterzuglok der Baureihe 50 (50 1650) traurig vor sich hin und in

¹¹⁰ GREGOR MAIER, Der Bahnhof Durlesbach. Die Geschichte eines Bahnhofs, in: *Zeitzeichen*, Bd. 3: Technische Denkmäler im Landkreis Ravensburg, Ravensburg 2006, S. 76–81.

¹¹¹ U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 148.

¹¹² U. SCHMIDT, Südbahn (Anm. 11), S. 150–155.

Durlesbach dient eine rostige Schmalspurdampflok nebst zwei Wagen Kindern und Touristen als Spielplatz. Bronzestatuen der Geißbockszenerie des berühmten Liedes ›Auf der Schwäbischen Eisenbahn‹ finden wir vor den Bahnhöfen in Durlesbach und Meckenbeuren. Das gerade eröffnete Torfmuseum in Bad Wurzach mit seiner Kleinbahn zeigt den Torfabbau im Wurzacher Ried. In der Nähe von Bad Schussenried gibt es eine ›Wirtschaft zum Torfwerk‹ nebst einigen alten Gleisen, die zum ehemaligen Torfwerk führen. Ferner dampft zwischen Ochsenhausen und Warthausen noch regelmäßig das ›Öchsle‹, die bekannteste Museumsbahn Oberschwabens.

Dennoch besteht Anlaß zur begründeten Sorge. Denn wenn nicht die letzten noch stehenden Industriedenkmäler, Bahnbauten und unter freiem Himmel abgestellten Lokomotiven gesichert werden, droht ein Stück Erinnerungskultur in der Region unwiderruflich verloren zu gehen. Was zudem fehlt, ist eine Dauerausstellung zur Schwäbischen Eisenbahn zur Förderung des öffentlichen Geschichtsbeußtseins. Alte Bahnhofsgebäude gäbe es dafür genug. Doch sind sie meist zweckentfremdet. In Durlesbach etwa können wir eine Galerie, in Warthausen ein Knopfmuseum in den ehemaligen Stationsgebäuden besuchen. So bleibt der technikinteressierte Betrachter auf die großen Technikmuseen im Lande angewiesen. Mannheim, Speyer und Sinsheim sind von Oberschwaben aber weit entfernt. Zwar kennt jeder das Lied von der Schwäbischen Eisenbahn, ihre Denkmäler und Geschichte vor Ort geraten aber sind akut gefährdet. Was noch erhalten wurde, ist vor allem Vereinen und Einzelinitiativen zu verdanken. Ob das auf Dauer reicht, um ein wichtiges Stück Industriegeschichte für die Nachwelt zu erhalten, mag bezweifelt werden.

Die Sieben Schwaben

Die Geschichte von den Sieben Schwaben unter dem Paradigma der Erinnerungskultur zu fassen, bedeutet, zunächst einmal den aktuellen Forschungsstand zur Stoffgeschichte und zu den möglichen Interpretamenten¹ zurückzustellen. Es ist zu fragen, was wann warum erinnert wurde, nicht, ob die Erinnerung als solche stimmt oder sich die Erinnernden geirrt haben – natürlich ist das der Fall. Methodisch muß es also zuerst um die Ideologeme gehen, die dem Schwank Popularität verschafften und sein identifikatorisches Potential darstellten. Dabei muß man sich darüber klar sein, daß man von *der* ›Geschichte von den Sieben Schwaben‹ erst seit der endgültigen Literarisierung des Schwanks durch Ludwig Aurbacher sprechen darf. Erst Aurbachers Bearbeitung des Stoffs hat der ›Geschichte von den Sieben Schwaben‹ die scherzhafte Bezeichnung ›schwäbisches Nationalepos‹ eingetragen. Die älteren Überlieferungen des Stoffes hingegen fallen unter die Kategorie ›Schwabenspott‹ und wurden auch als solche rezipiert. Das wiederum bedeutet innerhalb unseres Paradigmas, zwischen zweierlei kulturellen Erinnerungen unterscheiden zu müssen: nämlich zwischen dem altbekannten Zerrbild von der Mentalität der Schwaben und deren nunmehr neuartiger Rezeption, beginnend mit Aurbacher. Beide Erinnerungen hängen aneinander, insofern der Erfolg von Aurbachers Geschichte an die traditionelle Vorstellung von der schwäbischen Mentalität anknüpft. Nicht aber, insofern mit ihrer jeweiligen zeitgenössischen Rezeption verschiedene Vorstellungswerte verbunden sind.

1. Schwabenspott

Worum handelt es sich bei der erstgenannten kollektiven Erinnerung, dem Schwabenspott? Sicher nicht um die akribisch zusammengetragenen älteren Varianten² des Schwanks von den Sieben Schwaben, denn diese waren nicht der schwäbischen ›Nation‹, sondern zunächst einmal hauptsächlich dem Schwaben

¹ Zum Forschungsstand zusammenfassend KLAUS GRAF, Art. Sieben Schwaben, in: Enzyklopädie des Märchens 12, Lieferung 2, Berlin u. a. 2006, Sp. 649–654 (Lit.). Nach wie vor einschlägig ALBRECHT KELLER, Die Schwaben in der Geschichte des Volkshumors, Freiburg i. Br. 1907.

² Am ausführlichsten dazu A. KELLER, Schwaben (Anm. 1), S. 310–345.