

HANS-JOACHIM KNUFFER: **Die Bottwartalbahn. Schmal-spurbahn Marbach–Beilstein–Heilbronn.** Verlag Wolfgang Bleiweis Schweinfurt 1994. 96 Seiten mit zahlreichen Abbildungen. Kartoniert DM 24,80

Noch ein Eisenbahnbuch? Nach dem Seidel'schen Standardwerk über die staatlichen Schmalspurbahnen in Württemberg war das Wesentliche zu den schwäbischen Sparvarianten schienenengebundenen Verkehrs eigentlich gesagt, Entstehungsgeschichte, Betrieb, Fahrzeuge und Niedergang ausreichend beschrieben. So gesehen bietet das vorliegende Büchlein beim ersten Durchblättern außer den durchweg gut ausgewählten und wiedergegebenen Fotos wenig Neues und Aufregendes. Was soll es denn auch Aufregendes über eine Schmalspurbahn geben? Aber der Reihe nach.

Der Autor leitet die Arbeit mit einer Zusammenstellung von Übersichtsdaten ein, der er eine ausführliche Reisebeschreibung mit dem Sonntagszug «P 1674» Marbach/N.–Heilbronn folgen läßt. Jene Fahrt verläuft anno 1959 noch durch ein liebliches, heute allerdings bemerkenswert zugebautes unteres Murr- und Bottwartal hinüber ins Schozachtal und nach Heilbronn. Diesem Auftakt folgt eine Beschreibung der Orte und ihrer Bahnhöfe und Haltepunkte, angelehnt an einen Reiseführer aus der Jahrhundertwende und vom Autor für den Streckenabschnitt jenseits von Beilstein ergänzt. Zu den bebilderten Bahnhofsporträts gehören auch Gleisplanskizzen, die die damalige Ausdehnung und Vielgestaltigkeit der Gleisanlagen anschaulich machen und mit denen Intimkenner der Eisenbahn im Geiste allerhand qualmende Rangierbewegungen und Zugkreuzungen nachvollziehen können. Leider sind diese Skizzen ausgesprochen schmalspurig ausgefallen, eine größere Darstellung im heutigen Siedlungsgefüge wäre zweckmäßiger gewesen. Bei der anschließenden Beschreibung des Fahrzeugparks der Bottwartalbahn hält sich der Autor gottlob zurück und verzichtet auf ermüdende taggenaue Tabellen, wann welche Lok wo ihren Dienst verrichtet hat.

Die 27 Seiten zur Betriebsgeschichte bilden den interessantesten Kern der Broschüre, der mit den eingestreuten Anekdoten – z. B. König Wilhelm II. zu Gast auf der Bahn – und der Schilderung des quälenden Niedergangs einer Nebenbahn richtig spannend ist. Gerade diesen Niedergang hat der Autor detailliert beschrieben: Das beginnt mit dem schon vor dem Krieg parallel zur Bahn geführten Bus, setzt sich fort mit kleinen, aber sehr wirksamen Tücken des Fahrplans (kein Anschluß in Marbach Richtung Ludwigsburg), rätselhaften Fahrzeugdispositionen (zu wenige Loks und Wagen bei starker Nachfrage), auf die lange Bank geschobenen Modernisierungen (Streckenumpurung, Brückensanierung), erst erwogenen, als bald wieder verworfenen Landeszuschüssen – eben jener Niedertracht, mit der man bis auf den heutigen Tag den Nebenbahnen zu Leibe rückt. Die Schuldigen sind bestens bekannt: Bundesbahndirektion und Landesregierung. Den Kreis der Verantwortlichen hätte der Autor aber getrost etwas weiter ziehen dürfen: bis zu den Städten und Gemeinden längs der Strecke. Mit beispiellosem

Eifer haben Murr, Steinheim und die bottwaraufwärts liegenden Kommunen in den letzten Jahrzehnten neues Bauland ausgewiesen, ihre Einwohnerzahl seit Einstellung des Personenverkehrs um ca. 13 300 erhöht und die verkehrlichen Folgen anderen zugemutet. Die nagelneue Landesstraße L 1100, letzter Sargnagel für die Bottwartalbahn, zahlt das Land – und wir alle mit. Mit einem kritischen Rückblick auf die vertanen Chancen beschließt der Autor sein Buch.

Anderswo im Land lassen neue Ansätze einer Wiederbelebung von Nebenstrecken Hoffnungen keimen. Für die Bottwartalbahn gilt dies alles nicht mehr: Weitblickende Straßenplaner haben die Brücke der neuen L 1100 so tief über die alte Bahntrasse gelegt, daß zwischen Murr und Straße wohl nie mehr eine Eisenbahn durchpaßt. So hat der Autor dem eigentlich gemütlichen Thema Schmalspurbahn im Bottwartal zuletzt noch eine ungemütliche, aber hochaktuelle Wendung gegeben. *Harald Knauer*

CHRISTINE BÜHRLIN-GRABINGER, DAGMAR KRAUS und MARTIN ZUROWSKI: **Vaihingen, Rohr, Büsnau und Dürrlawang. Aus der Geschichte eines Stuttgarter Stadtbezirks.** Verlag Karl Scharr und WEGRAhistorik-Verlag Stuttgart 1993. 299 Seiten mit vielen, auch farbigen Abbildungen. Leinen DM 65,-

Im Südwesten der baden-württembergischen Landeshauptstadt und zugleich am äußersten Rand der Filderebene liegen die Stuttgarter Vororte Rohr und Vaihingen einschließlich der jungen, erst nach dem Zweiten Weltkrieg entstandenen Stadtteile Büsnau und Dürrlawang. Was heute – durch Zusammenwachsen auch räumlich – als untrennbare Einheit erscheint, war einst, fast möchte man sagen durch Welten, voneinander getrennt: Zwischen Vaihingen und Rohr lagen zwar nur etwa 1500 Meter Feld und Wiesen, doch war Vaihingen seit 1297 ein reichsstädtisch-esslingisches Dorf – genauer gesagt gehörte das Dorf dem Esslinger Spital –, während Rohr unter der Herrschaft der Grafen, später der Herzöge von Württemberg stand.

Für beide Gemeinden existierten seit vielen Jahren keine modernen Ansprüchen genügenden und vor allem keine greifbaren ortsgeschichtlichen Darstellungen mehr. Unter der Ägide des erfahrenen WEGRAhistorik-Verlags machten sich drei Autoren an die äußerst lohnenswert erscheinende Aufgabe, sich der Geschichte dieser Stuttgarter Stadtteile zu widmen. Heraus dabei kam, soviel sei vorausgeschickt, ein durch die Bebilderung fast repräsentativ zu nennendes, übersichtlich gestaltetes und in weiten Passagen flüssig, ja spannend zu lesendes Werk.

Eingangs gibt die Historikerin Dagmar Kraus auf wenigen Seiten einen Überblick über die Vor- und Frühgeschichte auf Rohrer und Vaihinger Gemarkung. Außer ein paar steinzeitlichen Werkzeugen und vor allem den Funden in der «Liß», einigen bronzezeitlichen Funden sowie einer keltischen Vierecksschanze in der Flur Edelbang und etwas römischer Keramik kam in Vaihingen