

Eisenbahnen in Südwestdeutschland

Theodor Pfizer

Ganz gleich, ob es nun eine Renaissance der Eisenbahnen geben wird oder ob bald schon nur noch wehmütig-nostalgische Sprüche an die «gute alte Eisenbahn» erinnern wie jetzt schon an die «gute alte Dampfloke» – das Lied von der «schwäbischen Eisenbahn» wird (trotz seiner sprachlichen Mängel) bleiben. Und bleiben wird auch die Tatsache, daß in Baden-Württemberg jede Art von Beschäftigung mit der Eisenbahn einen guten Boden hat. Wohl sind in diesem Land DAIMLER, BENZ, BOSCH, MAGIRUS beheimatet – die Badener und die Württemberger sind trotzdem eisenbahnfreundlich geblieben, hängen an «ihren» Bahnen, auch wenn diese nicht mehr die Wappen des Großherzogtums oder des Königreichs auf ihren Fahrzeugen führen.

Die Anfänge

Badische und württembergische Eisenbahnen waren bis 1920, also rund 80 Jahre lang, getrennt in die Großherzoglich-Badischen und Königlich-Württembergischen Staatseisenbahnen und sind seither fast die gleich lange Zeit mit den Direktionsbezirken

Karlsruhe und Stuttgart in das Netz der Reichs-, später Bundesbahn eingefügt. Die nach dem Reichsdeputationshauptschluß neugeformten Länder Baden und Württemberg mußten zunächst politisch durch die Verfassungen von 1818 und 1819 zusammenwachsen; Schule, Beamtenschaft, das Militär, später Eisenbahn und Post wurden dabei wichtige Integrationsfaktoren. Die Anfänge der Eisenbahn waren in beiden Ländern von oft widerstreitenden Ansichten bestimmt. Württembergs KÖNIG WILHELM I war dem vernünftig Neuen zugewandt. FRIEDRICH LIST, einer der tragischen Schwaben, hatte mit seinen großen Eisenbahnkonzeptionen als Pionier gewirkt; aber auch andere, wie der Verleger COTTA oder der Ulmer CONRAD DIETRICH HASSLER, in Baden der Freiburger Historiker VON ROTTECK und der Abgeordnete THEODOR WELCKER. Kanal- oder Eisenbahn, Staatsbahn oder Privatinitiative, Spurweite und Rentabilitätsorgen standen im Streit der Meinungen. In beiden Ländern siegte das Staatsbahnprinzip; und in Baden konnte 1840 die erste Strecke von Mannheim nach Heidelberg, in Württemberg drei Jahre später die von Cannstatt

Der alte Hafenhof in Friedrichshafen



nach Untertürkheim eröffnet werden. Die badische Hauptbahn im Rheintal erreichte schon nach fünf Jahren Freiburg, wegen der Barriere des Isteiner Klotzes Basel aber erst 1855. Immerhin waren zu diesem Zeitpunkt in Baden schon fast 95 Prozent aller Strecken zweigleisig – ein Zeichen für die – manchmal besonders von Parlamentariern kritisierte – badische «Opulenz» gegenüber der engeren, sparsameren württembergischen Verwaltung.

Die württembergische Sparsamkeit war mindestens zum Teil durch die topographische Situation des Landes geboten; wohl gab es auch in Baden das verkehrstechnisch nicht leicht zu überwindende Hindernis Schwarzwald, das Rückgrat des badischen Netzes aber war eben die Rheintal-Linie. Dagegen konnte schon die württembergische «Hauptbahn» von Heilbronn nach Ulm und zum Bodensee Stuttgart nur durch Prag- und Rosensteintunnel erreichen und mußte die Alb durch eine Steilrampe überwinden, das Werk von MICHAEL KNOLL, der sich gegen Zahnradexperimente oder gar, was zunächst erörtert wurde, einen Pferdeschleppbetrieb durchgesetzt hatte. So wurde die Geislinger Steige die erste Gebirgsbahn Europas; die Gesamtstrecke bis zum Bodensee war 1850 vollendet.

Konkurrierende Nachbarn

Baden hatte sich zunächst aus heute kaum mehr verständlichen politischen Gründen zu einer Breitspur von 1600 Millimetern entschlossen. (Das wurde von TREITSCHKE höhnisch kritisiert.) Aber als der Anschluß an die hessische Main-Neckar-Bahn gesucht werden mußte, sah sich Baden schnell gezwungen, die Strecke auf die europäische Normalspur umzubauen. Dieser Anschluß nach Norden brachte allerdings einen zweiten Fehler: den Kompromißbahnhof Friedrichsfeld im Streit zwischen Heidelberger und Mannheimer Wünschen. Wenn die damals souveränen Staaten ihre Eisenbahnnetze nicht isolieren wollten, mußten sie Staatsverträge abschließen, und das gelang oft erst nach langwierigen Verhandlungen: Zwischen Baden und Württemberg über Anschlüsse in Mühlacker und Bruchsal, zwischen Württemberg und Bayern über solche in Ulm und bei Nördlingen. Dabei entstanden weitere Fehllösungen, etwa in Mühlacker: Württemberg hielt an der Abzweigung nach Westen in Bietigheim fest, das machte eine direkte Linie Zuffenhausen–Pforzheim–Bretten–Bruchsal unmöglich. Mühlacker, Pforzheim, Ulm lassen mit ihren Teilkopfbahnhöfen die Nahtstellen der einstigen Staatsbahnen noch heute erkennen. Baden hatte

nicht nur mit deutschen Staaten, sondern auch mit Frankreich wegen Kehl, mit der Schweiz wegen der Anschlüsse in Basel, Waldshut und Schaffhausen zu verhandeln. Das liberal grundierte Großherzogtum sicherte bei den Verhandlungen mit der freien Schweiz im allgemeinen eine freundschaftliche Atmosphäre, obwohl die zum Teil auf Schweizer Gebiet liegenden Strecken differenzierte Betriebs- und Tarifverträge erforderten, die auch während der zwei Weltkriege im Prinzip nicht außer Kraft gesetzt waren. Und als die Gotthardbahn als wichtiger Transitweg von Deutschland nach Italien mit badischen Subventionen in Höhe von 2,7 Millionen Franken 1882 eröffnet wurde, spielte beim Festzug in Luzern die Kapelle die «Wacht am Rhein»! Das sparsame Württemberg hatte sich nicht zu einer Unterstützung dieses schweizerischen Bahnbaus entschließen können und damit auf einen entsprechenden Anteil am Transitverkehr nach Italien verzichtet. Ob ein wirklich erfolgreicher Wettbewerb möglich gewesen wäre, ist eine andere Frage; die Überlegenheit der Rheintal-Linie gegenüber der Strecke Würzburg–Osterburken–Stuttgart–Singen–Zürich ist unbestreitbar; zwischen Würzburg und Singen müssen sechsmal zum Teil große Steigungsverluste in Kauf genommen werden.

Die Konkurrenz hat für die damaligen Eisenbahnen eine bedeutende Rolle gespielt. So lag Baden nach 1871 mit dem Elsaß in heißem Wettbewerb. Der preußische Eisenbahnminister war zugleich Chef der Elsaß-Lothringischen Reichseisenbahnen und sorgte dafür, daß zeitweise fast alle Schnellzüge im Nord-Süd-Verkehr mit internationalen Kurswagen von Frankfurt über Straßburg und nicht über Karlsruhe geleitet wurden. Zum Teil wurde das mit Rangierschwierigkeiten im Hauptbahnhof Frankfurt getarnt, und über die Elsaß-Bahnen jagten dann die Züge die 131 Kilometer lange Strecke zwischen Ludwigshafen und Straßburg ohne Zwischenhalt durch; ja es wurden, um Karlsruhe gewissermaßen unsichtbar zu machen, in den Schnellzügen Ruhrgebiet–Karlsruhe zunächst Wagenschilder «Dortmund–Mannheim» angebracht und erst in Mannheim durch ein neues Schild «Mannheim–Karlsruhe» ersetzt. Die von Baden zeitweise befürchtete Konkurrenz der preußisch-hessischen Bahnen über die Odenwaldbahn war kaum begründet. Zwar gab es Kurswagen Hanau–Eberbach–Stuttgart–Zürich, aber Baden rächte sich dadurch, daß es diesen Zügen auf seinem Gebiet möglichst viele Halte gab, selbst in Haßmersheim, einer gewiß nicht schnellzugwürdigen Station.

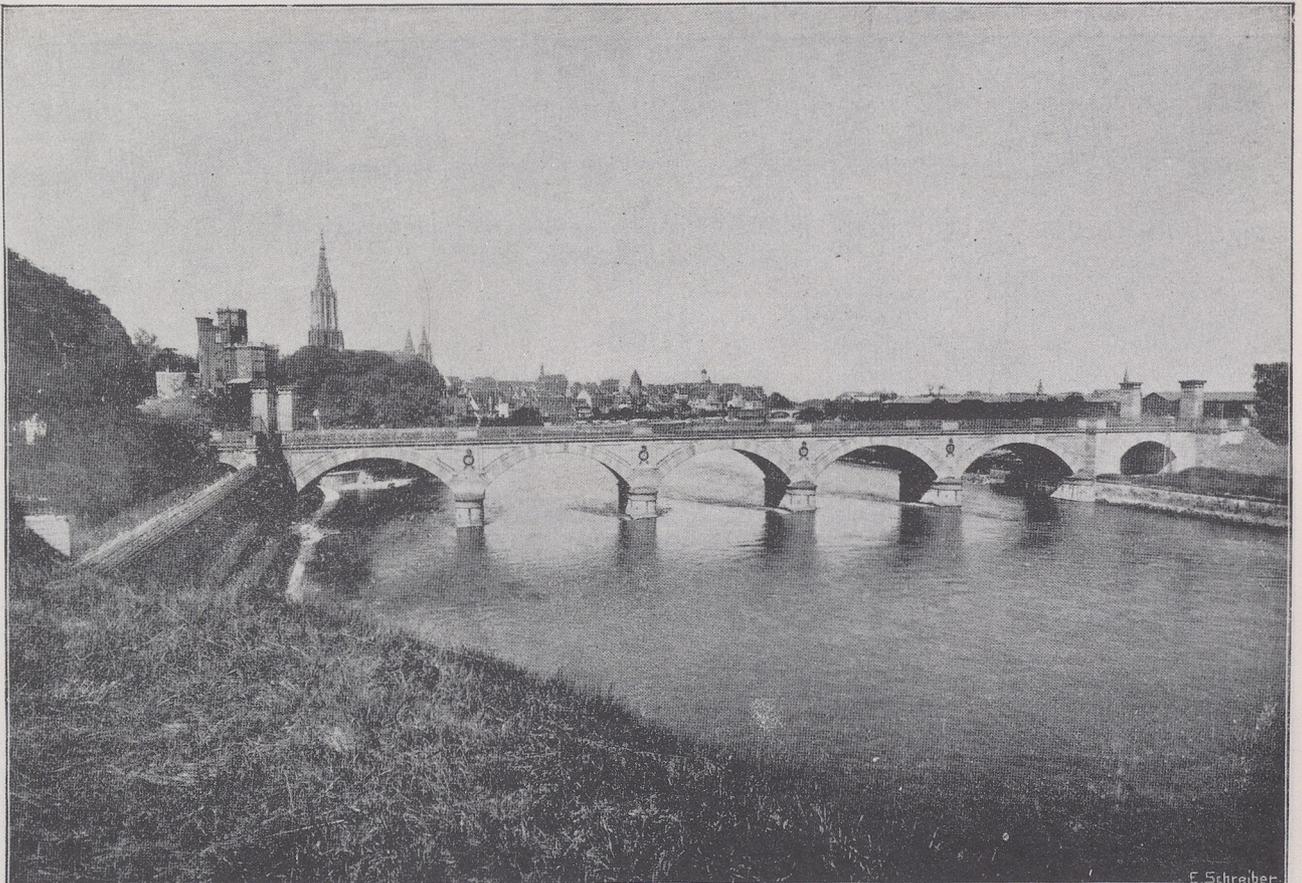
Württemberg hatte nicht weniger mit seinen Nachbarn zu kämpfen, vor allem mit Bayern, mit dem es

einen fast demütigenden Staatsvertrag mit der sogenannten Brenztalklausel abschließen mußte, nach dem der Bahnbau über ein wenige Kilometer langes bayerisches Gebiet auf der Strecke Ulm–Heidenheim nur zugestanden wurde, wenn für 12 Jahre, von 1863 bis 1875, Württemberg keine Bahn zwischen Ulm und dem Anschluß an Nördlingen bauen würde, die kürzer wäre als die entsprechende bayerische Nord-Süd-Linie. In der württembergischen Kammer hat noch 1903 der Abgeordnete HAUSMANN von einem Komplott gesprochen zwischen Baden und Bayern einerseits, der Schweiz und Elsaß-Lothringen andererseits, wobei es sich um eine Aushungerung Württembergs handele und Baden und Bayern dabei Streikposten ständen! Auch im Allgäu hat Bayern finanziell und fahrplanmäßig durch die weitere, oft durch Nebel oder Schnee behinderte Strecke München–Lindau über Kempten–Immenstadt die kürzere, aber über württembergisches Gebiet führende Linie Memmingen–Leutkirch–Hergatz beeinträchtigt.

Auch die Schwarzwaldbahn wurde so angelegt, daß sie die kürzere, technisch einfachere und billigere Trasse Schiltach–Schramberg – also über württembergisches Gebiet – vermied. Der Baedeker spricht von der Schwarzwaldbahn als von einer der schön-

sten und großartigsten Eisenbahnen in Deutschland; und die Badener lieben diese Bahn vor allen anderen. Die Ingenieurleistung war in der Tat bahnbrechend. GERWIG, der geniale Erbauer, hat hier zum ersten Mal die Höhen durch Doppelschleifen zum Teil in Kehrtunneln überwunden, im Gegensatz also zu Semmering und Brenner nicht die Seitentäler ausgefahren. Gotthardbahn, später Albula, Bernina, und zahlreiche außereuropäische Bahnen sind dem GERWIGSchen Vorbild gefolgt. Die 34 Tunnel auf der Strecke zwischen Hausach und St. Georgen hat GERWIG zum Teil zugleich als Schneeschutz gebaut. Auch die Höllentalbahn, die – wieder nach dem Baedeker – in ihrem Abschnitt zwischen den Stationen Himmelreich und Hinterzarten sich mit den Glanzpunkten der Schwarzwaldbahn messen kann, ist von GERWIG entworfen worden. Die ebenfalls mit Kehrtunneln ausgestattete sogenannte Kanonenbahn zwischen Hintschingen und Waldshut war eine strategische Linie, um bei einem Westaufmarsch den Kanton Schaffhausen umfahren zu können. Sie hat für den allgemeinen Verkehr keine Bedeutung erlangt und ist in den letzten Jahren stillgelegt worden. Militärische Überlegungen bestimmten auch den zweigleisigen Ausbau der Strecken Würzburg–Osterburken–Heidelberg und

Die alte steinerne Eisenbahnbrücke bei Ulm



F. Schreiber

Crailsheim–Heilbronn–Eppingen; als Transportstraßen für die bayerischen Korps von Würzburg und Nürnberg wurden sie mit erheblichen Subventionen des Reiches gebaut.

Die topographischen Verhältnisse beider Länder spiegeln sich in der Tatsache, daß nur etwa zwei Drittel der Strecken in der Geraden liegen und knapp ein Drittel in der Waagrechten, wie in den oft große Längen erreichenden Einschnitten und Dämmen oder in den Tunneln, von denen der zwischen Nagold und Hochdorf mit 1550 Metern und der bei Sommerau – im Verlauf der Schwarzwaldbahn – mit 1700 Metern die längsten sind; nach der Schweiz ist Baden-Württemberg das tunnelreichste Land Mitteleuropas. Die anderen wichtigen Ingenieurbauten sind die Brücken. Die erst 1938 durch feste Brücken ersetzten Schiffsbrücken über den Rhein bei Maxau und Speyer, der Ravenna-Viadukt der Höllentalbahn, die 1932 erneuerte Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen sind charakteristische Brückenbauwerke in Baden; im württembergischen Bereich sind zu nennen der Neckar-Viadukt bei Stuttgart–Münster, die einst in noblen spätklassizistischen Formen errichtete Donaubrücke in Ulm und besonders der große Enz-Viadukt bei Bietigheim – ihn hat PAUL BONATZ, der

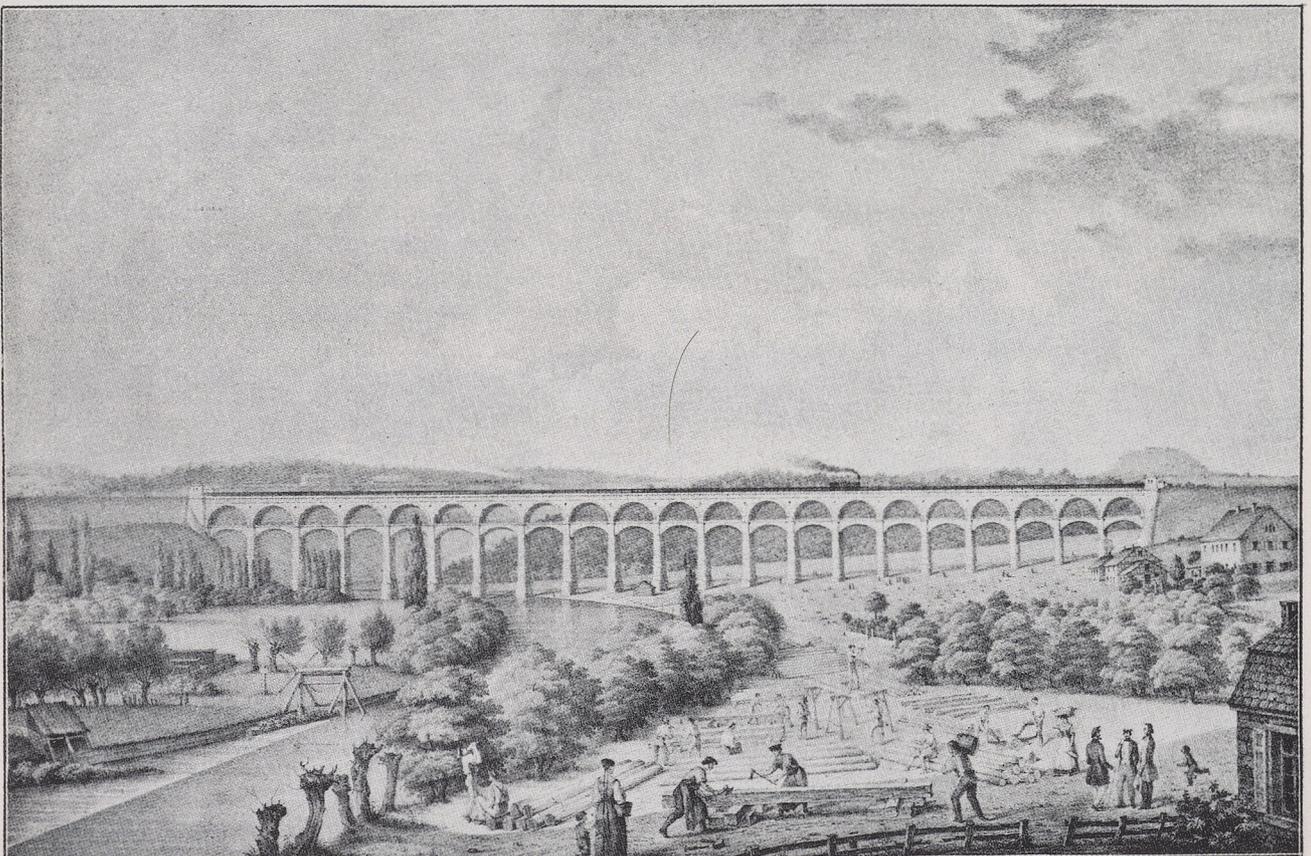
große Architekt und Brückenbauer, als eine der schönsten Brücken der Welt bezeichnet!

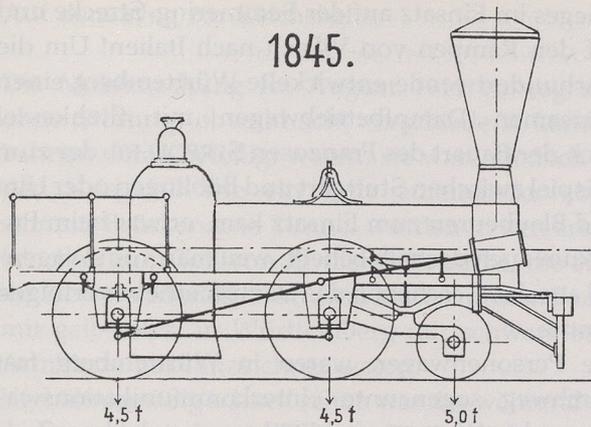
Der Ausbau der Hauptbahnen in Baden und Württemberg wurde ergänzt durch zahlreiche Nebenbahnen, die zum Teil als Privatbahnen, zum Teil als Staatsbahnen gebaut wurden. Um sie gab es manche – mehr lokale – Kämpfe; man sprach in Württemberg von schwarzen und roten Bahnen, je nachdem Zentrums- oder sozialdemokratische Abgeordnete sich für sie eingesetzt haben. Manche Nebenbahn-Projekte sind glücklicherweise nicht fertiggestellt worden; ihre Ansätze sind jedoch zum Teil noch heute in der Landschaft sichtbar.

Von Lokomotiven und Wagen

Die Eisenbahnfahrzeuge badischer und württembergischer Bauart sind eine Geschichte für sich. Von den ersten, noch aus England bezogenen Lokomotiven – der «Donau» und der «Fils» im Württembergischen oder des «Schwan» und des «Greif» im Badischen – bis zu den letzten, noch im Ersten Weltkrieg entwickelten Lokomotiven ist ein weiter Weg. Daß in Baden eine der bewährten dreigekuppelten Tenderlokomotiven VI c in Karlsruhe, eine IV h Schnellzugslokomotive in Offenburg als technische Denk-

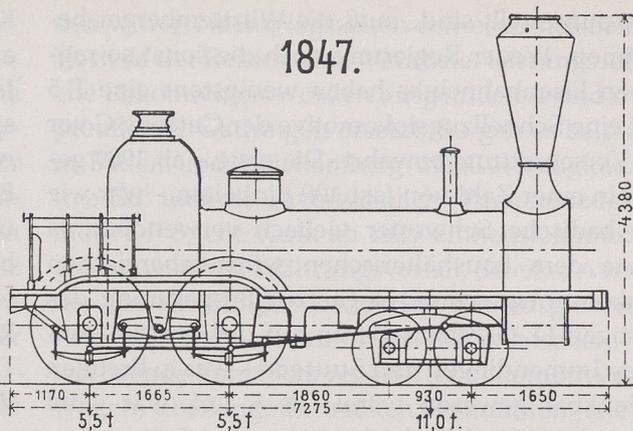
Der Enztal-Viadukt bei Bietigheim





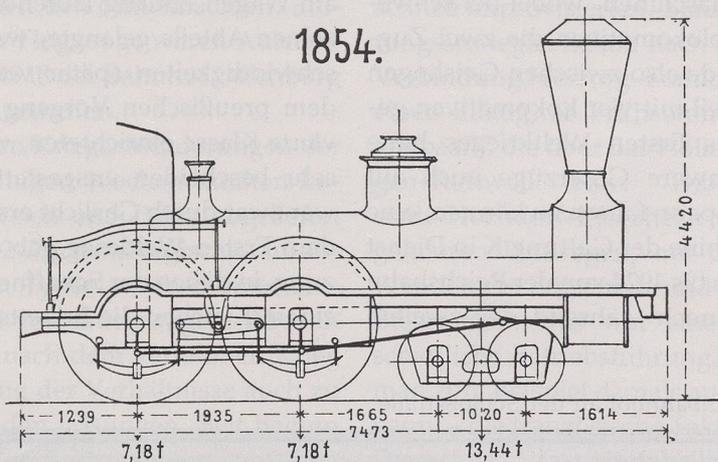
1845.
Personen- u. Güterlocomotive
v. Baldwin u. Whitney, Philadelphia.

Heizfläche 50,6 qm; Adhäsionsgewicht 9 ts;
Gesamtgewicht 14 ts.

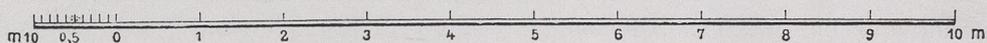


1847.
Leichte Personenzuglocomotive (Kl.C.)
Emil Kessler, Karlsruhe.

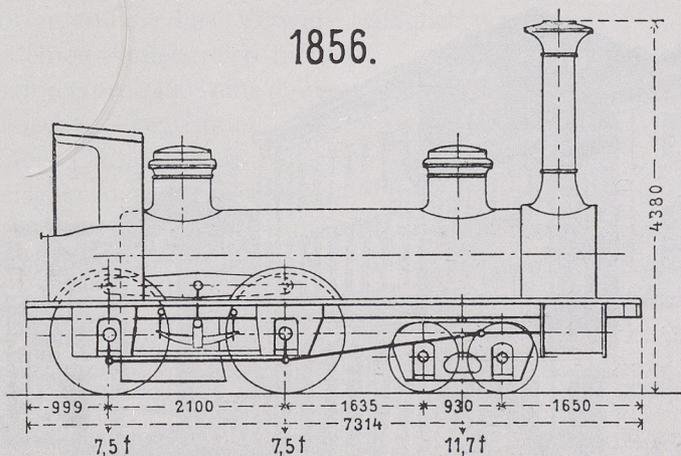
Heizfläche 74,3 qm; Adhäsionsgewicht 11 ts;
Gesamtgewicht 22 ts.



1854.
Leichte Schnellzuglocomotive (Kl.A.) Maschinenfabrik Esslingen.



Heizfläche 74,7 qm; Adhäsionsgewicht 14,36 ts;
Gesamtgewicht 27,8 ts.



1856.
Schwere Personenzuglocomotive (Kl.D.) Maschinenfabrik Esslingen.

Heizfläche 76,2 qm; Adhäsionsgewicht 15 ts;
Gesamtgewicht 26,7 ts.

male aufgestellt sind, muß die Württemberger beschämen. Weder Regierung noch die sonst so reg-samen Eisenbahnclubs haben wenigstens eine T 5 und eine Schnellzugslokomotive der Gattung C vor der Verschrottung bewahrt. Die erste – ab 1909 ge-baut in einer Zahl von fast 100 Einheiten – war wie ihre badische Schwester vielfach verwendbar, ja diente dem haushälterischen württembergischen Denken entsprechend sogar zur Bespannung des einstigen D 13 Zürich–Berlin auf der Strecke zwischen Immendingen und Stuttgart – was in Preußen undenkbar gewesen wäre! Die C-Lok war wohl schwächer als die gleichzeitig entwickelte baye-rische S 3/6, aber sie war ein Stolz der Schwaben. Die Geislinger Steige konnte wie die Schwarzwald-bahn im Dampfbetrieb nur mit Schubloks überwin-den werden; bis 1921 dienten dazu die kräftigen viergekuppelten T 4-Maschinen, wobei bei schwe-ren Zügen zwei Schublokomotiven die zwei Zug-loks ergänzten, es wurde also zwischen Geislingen und Amstetten zum Teil mit vier Lokomotiven ge-fahren. Am Ende des Ersten Weltkrieges hatte Württemberg, um schwere Güterzüge auch auf Steilrampen ohne Vorspann fahren zu können, eine sechsgekuppelte Maschine der Gattung K in Dienst gestellt; sie wurde noch bis 1924 von der Reichsbahn nachgebaut und war noch während des zweiten

Krieges im Einsatz auf der Semmering-Strecke und auf den Rampen von Villach nach Italien! Um die Jahrhundertwende entwickelte Württemberg einen sparsamen Dampfbetriebswagen mit Stehkessel nach der Bauart des Franzosen SERPOLLET, der zum Beispiel zwischen Stuttgart und Böblingen oder Ulm und Blaubeuren zum Einsatz kam, er war beim Pu-blikum auch deshalb beliebt, weil man vom Wagen-teil aus das Geschehen des Dampfbetriebs verfolgen konnte.

Die Personenwagen waren in Württemberg fast durchweg sogenannte «Interkommunikationswa-gen», also Wagen mit Mittelgang und ohne Zwi-schenwände – wohl auch demokratischen Grund-anschauungen entsprechend; in Baden gab es zum Teil wie in Preußen Coupéwagen, bei denen der Schaffner zur Kontrolle während der Fahrt auf dem am Wagen entlang laufenden Trittbrett in die einzelnen Abteile gelangte, was sich bei höheren Ge-schwindigkeiten später verbot. Als beide Länder dem preußischen Vorgang entsprechend 1907 die vierte Klasse einrichteten, war diese zum Teil noch sehr bescheiden ausgestattet. Kerzenbeleuchtung war zwar durch Gaslicht ersetzt, aber noch kurz vor dem Ersten Weltkrieg gab es Wagen mit Ofenhei-zung, in denen der Schaffner während der Fahrt aus einem Kistchen die Briketts nachlegte.

Der alte Stuttgarter Hauptbahnhof an der Schloßstraße



Die Mobilmachung im August 1914 vollzog sich ohne Störung, obwohl acht verschiedene Länderbahnen daran beteiligt waren, sie waren jedoch für den Kriegsfall wie ein Netz aufeinander abgestimmt. Brücken und Tunnel wurden in den ersten Wochen zum Teil von Zivilisten bewacht, die stolz ihr Gewehr Modell 88 im Arm hielten und in Baden mit gelb-roter, in Württemberg mit schwarz-roter Armbinde gekennzeichnet waren.

Verhältnismäßig schnell schon war der während der Aufmarschzeit fast stillgelegte Zivilverkehr wieder in Gang gesetzt, bald ergänzt durch Urlauber- und Lazarettzüge. Nach dem serbischen Feldzug verkehrte ab Januar 1916 der «Balkanzug» Straßburg–Karlsruhe–Stuttgart–Belgrad–Konstantinopel für den Verkehr zwischen den Mittelmächten. Störungen durch feindliche Flugzeuge waren Ausnahmen; immerhin wurde 1918 der Bahnhof Offenburg durch Bomben schwer getroffen.

Es kam nach ungeheuren Kriegsorderungen der Waffenstillstand. In wenigen Wochen mußten Lokomotiven nach Frankreich und Polen abgeliefert werden. 106 badische, 52 württembergische – im allgemeinen die leichteren Typen – neben einer entsprechend großen Zahl von Güterwagen. Aber in diesen dunklen Jahren nach dem verlorenen Krieg kam es unter dem Zwang der Verhältnisse auch zu neuen, zukunftsweisenden Lösungen. Seit Beginn des Jahrhunderts gab es Bestrebungen, aus den Länderbahnen eine Reichseisenbahn zu machen. WILHELM II VON WÜRTEMBERG stand diesen, auch der Frage einer Betriebsmittelgemeinschaft, abgeschlossen gegenüber – weniger jedoch die Ministerpräsidenten, zu deren Ressort in ihrer Eigenschaft als Minister der auswärtigen Angelegenheiten auch Eisenbahn und Post gehörten und die diese Verwaltungen in ihrem sonst kleinen Amtsbereich nicht entbehren wollten. Immerhin wurde 1908 eine deutsche Güterwagengemeinschaft gegründet, der beide Länder beitraten; aber GROSSHERZOG FRIEDRICH meinte bei der Preisgabe des dunkelgrünen Anstrichs «seiner» Güterwagen zugunsten der nun einheitlich rotbraunen, es sei wieder ein Stück badischer Selbständigkeit den Rhein hinabgeschwommen. Der politische und ihm folgende wirtschaftliche Zusammenbruch erzwangen nun schneller, als man es für möglich gehalten hatte, die Reichsbahn, die am 1. April 1920 verwirklicht wurde. Württemberg brachte von rund 2000 Kilometern Streckenlänge nur 560 in Doppelspur ein, Baden wesentlich mehr. Von Jahr zu Jahr gelang es, Organisation, Betrieb und Personal mehr zusammenzuschweißen. In

den wirren Nachkriegszeiten erwiesen sich bald die Vorteile der Reichsbahn. Veraltete, leistungsschwache Lokomotiven wurden ausgemustert und durch preußische Gattungen ersetzt. So gab es bald auch in Baden und Württemberg die Güterzuglokomotive G8¹ und die unverwüsthliche Personenzuglokomotive P 8, ehe dann ab 1925 Einheitslokomotiven gebaut wurden. Währungsverfall, Streiks, Aufstände, die allmähliche Reduktion des ausgeweiteten Personalstands um rund 300 000 Menschen, eine wachsende Zahl nicht reparierter Lokomotiven und Wagen, überlange Fahrzeiten bestimmten jene Jahre, in denen die Reichsbahn durch eine imponierende Selbsterneuerung Wesentliches zum Wiederaufbau beigetragen hat. Die Besetzung der Bahnhöfe Offenburg und Appenweier durch französische Truppen Anfang Februar 1923 zwang zu einer schnell improvisierten, Staunen erregenden Umleitungsstrategie: Schon nach wenigen Tagen war die Verbindung Freiburg–Frankfurt sichergestellt durch einen Eilzug, ab Frühsommer durch vier Schnellzugpaare, die über das Höllental und Donaueschingen–Rottweil bzw. Triberg–Hausach–Freudenstadt–Hochdorf–Pforzheim verkehrten – also in ungeheuren Umwegen, mit drei- oder viermaligem Wenden der Züge und rund 1000 Metern verlorenen Steigungen. Das war eine wohl höchst unwirtschaftliche Betriebsführung, sie hat aber – das hat man zum Beispiel damals auch in der Schweiz anerkannt – die französische Taktik geschickt überspielt. Dieser durch fast ein Jahr laufende Verkehr wurde ohne Unfall auf überwiegend eingleisigen Strecken durchgeführt.

Die neue Reichsbahn hat, obwohl von 1925 ab mit der schweren Hypothek des Dawes-Plans belastet, vielen politischen und finanziellen Schwierigkeiten zum Trotz ihren Betrieb modernisiert, soweit das möglich war.

Neue Bahnhöfe, Ergänzung des Netzes

Was heute noch von den einstigen badischen und württembergischen Staatsbahnen sichtbar ist, sind die Bahnhofgebäude, in Baden oft im leuchtenden Sandstein des Landes errichtet, im württembergischen Schwarzwald und Allgäu vielfach mit Schindelbekleidung. 1913 konnten die großzügig angelegten Personenbahnhöfe Basel (Badischer Bahnhof) und Karlsruhe als heute noch überzeugende Bauwerke des Jugendstils in Betrieb genommen werden. Der letzte große Bau im Ersten Weltkrieg war der 1918 und 1919 vollendete Rangierbahnhof Kornwestheim. Auch dabei hat bedachtsame schwäbische Ökonomie mitgewirkt: KARL STIELER,

damals Präsident der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, hatte, landsmannschaftliche Hemmnisse überwindend, durch eine Absprache mit Baden erreicht, daß der Rangierbahnhof Mannheim gewisse Zugbildungsaufgaben für Württemberg übernahm, so daß Kornwestheim Vereinfachungen im Bau erfahren konnte.

Dominierend bleibt der neue Stuttgarter Hauptbahnhof. So viele den alten Bahnhof an der Schloßstraße in ihr Herz geschlossen hatten (schon wegen der «Uhr» in der Mittelhalle, unter der man sich vor einer Reise oder einem Familienausflug traf), der neue Bahnhof wurde bald ein Wahrzeichen für die Stadt, fürs ganze Land. PAUL BONATZ hatte als damals auf den Lehrstuhl von THEODOR FISCHER nach Stuttgart berufener junger Architekt beim Wettbewerb den ersten Preis gewonnen und nach manchen – von ihm humorvoll lebendig geschilderten – Kämpfen mit den Eisenbahnfachleuten den Bauauftrag erhalten. Ein Mitglied der Ersten Kammer hat ihm assyrische Verfremdung vorgeworfen, Weißenhof-Architekten sprachen im Jahr 1927 von wilhelminischem Bombast. Aber der heute mehr als 50 Jahre alte Bau hält jeder Kritik stand. Auch er hat seine eigene Geschichte – sie begann schon bei seiner Einweihung, als in der Revolutionszeit 1919 sein Turm für einige Tage Sitz der Regierung und der Si-

cherheitstruppe von Leutnant HAHN wurde. Im Dezember 1922 hat der Schwabe GRÖNER als damaliger Reichsverkehrsminister die Einweihung vollzogen, nach dem vorhergehenden Abschied vom alten Bahnhof, den der Nachtschnellzug München-Rheinland unter den Klängen von «Muß i denn, muß i denn zum Städtele hinaus» als letzter verließ. Vier Stunden später fuhr aus dem neuen Bahnhof ein Vorortzug nach Waiblingen ab, allem Aberglauben zum Trotz planmäßig von dem dafür vorgesehenen Gleis 13, gezogen von einer T 5 mit der Tafel: «Aus Stuttgarts neuen Bahnhofshallen fuhr ich ins Land den ersten Zug». 1927 wurden die letzten beiden Bahnsteige (mit den Gleisen 1–4) in Betrieb genommen, im gleichen Jahre wurde das erste Reichsbahnhotel im Stuttgarter Hauptbahnhof eingerichtet; die Strecke Ludwigsburg–Stuttgart–Esslingen wurde viergleisig ausgebaut, ab 1933 wurde sie elektrifiziert und damit ein Vorortverkehr im Takt-Fahrplan ermöglicht. Im Jahr zuvor war der neue Hafbahnhof in Friedrichshafen in Betrieb genommen worden; die im Schatten des Rheintals kümmernde Nord-Süd-Linie Osterburken–Hattingen wurde mit Hilfe württembergischer Darlehen zweigleisig ausgebaut, dabei wurde Immendingen durch eine Verbindungskurve Tuttlingen–Hattingen umfahren. (Dieser «Fall Immendingen» hat in Baden Gegner

Die Halle des alten Stuttgarter Hauptbahnhofs mit der bedeutsamen Uhr



auf den Plan gerufen, und es ist eine Ironie des Schicksals, daß ausgerechnet in dem nun entstandenen Gleisdreieck die Donauversickerung liegt, ebenfalls ein alter Zankapfel der beiden Länder!) Im Anschluß an das bayerische Netz wurde – nach dem Vorortverkehr um Stuttgart – die Strecke Esslingen–Augsburg elektrifiziert, bald darauf folgten die Strecke Plochingen–Tübingen und Zuffenhhausen–Weil der Stadt. Endlich konnte am 14. Juli 1928 auch – nach 59 Jahren – die letzte Lücke der Strecke Rastatt–Freudenstadt zwischen Klosterreichenbach und Raumünzach geschlossen und auch hier eine Verbindung zwischen den früher badischen und württembergischen Netzen hergestellt werden. Dem steigenden Wettbewerb durch den Kraftwagen versuchte die Reichsbahn durch entsprechende Gütertarife, auch durch Glanzleistungen wie den 1934 eingerichteten Obstexpress Bühl–Berlin mit Schnellzugsgeschwindigkeit, im Personenverkehr durch Zugausstattung und Fahrplangestaltung zu begegnen. Seit Mai 1928 verkehrte als Paradezug der «Rheingold» zwischen Holland und der Schweiz, wegen seines verführerischen Namens und seiner Ausstattung mit neuartigen Pullmannwagen war er bald beliebt, und unbeschadet der Wirtschaftskrise wurden neue Züge gefahren z. B. ein Zug Frankreich–Prag, der Stuttgart jedoch auf der Linie Bietigheim–Backnang umfuhr.

Zweiter Weltkrieg und Wiederaufbau

Die Jahre vor dem zweiten großen Krieg waren für die Reichsbahn mit Riesenverkehrsleistungen für Parteitage und andere Massenveranstaltungen eine Art Probemobilmachung. Der Krieg brachte Furchtbare an Vernichtung von Menschen, an Zerstörungen und Verbrechen. Die Eisenbahnen haben unter unvorstellbaren Verhältnissen Ungeheures leisten müssen. Eine Kriegslokomotive der Gattung 52 wurde entwickelt, in Tausenden von Stücken beschafft, Verbindungskurven zum Umleiten wurden gebaut, z. B. bei Plochingen, von Cannstatt zum Pragtunnel, bei Offenburg und Donaueschingen. In den letzten Kriegsmonaten wurden – um den Luftangriffen auszuweichen – Rüstungsbetriebe in Tunnel gelegt, zum Teil neben den eingleisig weitergeführten Eisenbahnverkehr! Gewiß lief der Verkehr oft mühsam, aber er lief bis zum Ende des Krieges; und Unfälle wie der schwerste in der süddeutschen Eisenbahngeschichte am 22. 12. 1939 bei Markdorf mit 112 Toten, als Evakuierte aus dem Markgräflerland über die Weihnachtstage nach Hause zurückgeführt werden sollten, blieben Ausnahmen. Die Zerstörungen der Bahnhöfe und der Lokomotiven

wurden von Monat zu Monat einschneidender. Am Ende des Krieges waren fast alle größeren Brücken zerstört, und außer den weitgehend umgepflügten Verschiebebahnhöfen Mannheim, Karlsruhe, Ulm und Heilbronn waren u. a. die Bahnhöfe Freiburg, Stuttgart, Mannheim, Heilbronn, Pforzheim, Ulm, Hall, Friedrichshafen ganz oder weitgehend zerstört.

Mit der Besetzung Badens und Württembergs endete der deutsche Eisenbahnbetrieb; er wurde zunächst von den Besatzungsmächten geführt, deren oft fürchterliche Bürokratie zum Teil neue Hemmnisse brachte, während amerikanische Eisenbahnpioniere staunenswerte Behelfsbrücken bauten. Im Sommer 1945 wurden die Bereiche der Direktionen Karlsruhe und Stuttgart den Besatzungszonen entsprechend geteilt, die nordbadischen und nordwürttembergischen Strecken deckungsgleich mit dem damaligen Land Württemberg-Baden der Direktion Stuttgart zugewiesen, die südbadischen und südwestwürttembergischen der Direktion Karlsruhe, die aber ihren Sitz in dem zu Nordbaden gehörenden Karlsruhe behielt. So war die Rheintalbahn südlich von Karlsruhe verwaltungs- und betriebstechnisch zerschnitten, andererseits die Rampe Bruchsal-Mühlacker, bei deren Schubleistungsbedienungen es immer wieder Auseinandersetzungen zwischen den Bezirken Karlsruhe und Stuttgart gegeben hatte, vereinigt. Während dieser Jahre wurde Karlsruhe von der für die französisch besetzte Zone zuständigen Oberdirektion der deutschen Eisenbahnen in Speyer, Stuttgart von der Oberbetriebsleitung der US-Zone in Frankfurt betreut. Das zweite Gleis Horb–Tuttlingen, erst im Sommer 1942 mitten im Krieg in seinem letzten Teil geschlossen, wurde von den Franzosen demontiert; es ist bis heute trotz aller Bemühungen der anliegenden Städte und Kreise, schweizerischer und deutscher Interessengruppen nicht wieder eingebaut worden, während das ebenfalls demontierte zweite Gleis zwischen Offenburg und Müllheim schon 1947 und 1948 wiederhergestellt wurde. Badener und Württemberger waren froh, als am 1. Januar 1953, nach der Konstituierung des Südweststaates, wieder die alten Bezirke hergestellt wurden, wobei Schramberg und die Murgtalstrecke bis vor Freudenstadt im Gegensatz zu früheren Zuständigkeiten Karlsruhe zugeschrieben wurden, während umgekehrt Pforzheim und die Strecke Osterburken–Würzburg zu Stuttgart kam. Der Verkehr ist schneller als erwartet wieder in Gang gekommen: Schon im Spätsommer 1945 verkehrten wieder schnellfahrende Züge von Frankfurt über Stuttgart nach München und auch über die Schwarzwaldbahn; daß die Strecke Freiburg–Kon-

stanz in e i n e m Tag zurückgelegt werden konnte, wurde im März 1946 mit Jubel vermerkt. Ab 1947 gab es wieder internationale Schnellzüge von Hoek van Holland nach Basel und von den nördlichen Ländern nach der Schweiz als Skandinavienexpress. Mit der Elektrifizierung des Baseler Vorortverkehrs 1952 wurde ein Anfang der großen, nun in rascher Folge sich vollziehenden Elektrifizierung in Baden und Württemberg gemacht.

Endlich konnte auch 1955 der neue Heidelberger Durchgangsbahnhof eröffnet werden, der seit 1902 geplant und in manchen Voraussetzungsbauten begonnen wurde vor allem mit dem Tunnel durch den Königsstuhl und dem Ausheben des sogenannten Baggerlochs zur Aufnahme des künftigen Durchgangsbahnhofs.

Rückblick und Ausblick

Alte Rivalitäten zwischen den einst getrennten Ländern waren nun im Eisenbahnbereich gefallen, nicht jedoch die zwischen einzelnen Städten. Die Frage, ob im Nord-Süd-Verkehr Heidelberg oder Mannheim bedient werden, hat durch den neuen Durchgangsbahnhof Ludwigshafen, der das Führen der Züge nach dem Rheinland über Mannheim ohne Wenden möglich macht, an Schärfe verloren. Aber wie Bebra und Fulda mit ihren Halten im Intercity-Verkehr sich teilen müssen, so auch Baden-Baden und Offenburg, was immer erneute Anträge der beiden Städte auslöst. Nürtingen, Reutlingen und Tübingen, die im Eckverkehr sich vernachlässigt fühlen, kämpfen um Schnellzughalte der Stuttgart-Münchner Züge in Plochingen, auch wenn – gegenüber e i n e m nach dem ersten Krieg – heute zwischen Tübingen und Stuttgart 18 Eilzugspaare verkehren.

Besonderheiten der einstigen Staatsbahnen gibt es kaum mehr: in Villingen muß man an kalten Wintertagen nicht mehr wie beim Dampfbetrieb ein im üb-

rigen nicht unangenehm empfundenenes Wurst-Vesper einlegen, bis die vereiste Lokomotive aufgetaut ist; in Plochingen gibt es nicht mehr die besten Saitenwürste des Landes, in Göppingen wird nicht mehr Sauerwasser von weißbeschürzten Frauen in offenen Gläsern um 5 Pfennig angeboten, an der Geislinger Steige sind die Tafeln, die die weißen Juraschichten von Alpha bis Epsilon bezeichneten, im Zuge der Bergsicherungsarbeiten nicht mehr vollständig, sollten aber im geologischen Musterland bald wiederhergestellt werden! Das einst beliebte badische Kilometerheft und die württembergische Landesnetz Karte sind schon 1907 mit der Einführung der vierten Klasse verschwunden.

Geblichen sind gewisse Lücken im Netz, etwa eine Elzachtalbahn nach Hausach, bei der man einst von einer Art «Direttissima» Würzburg–Stuttgart–Basel–Westschweiz träumte (wie übrigens auch von einem Kniebis-Durchstich im Zuge einer Linie Straßburg–Freudenstadt–Ulm–München), oder eine lange Zeit geforderte, heute vergessene «Randenbahn» zur Umgehung Singens.

Die Diskussion um Streckenstilllegungen und um die vor allem wegen ihrer Trassenführung und -ausgestaltung umstrittene neue Schnellbahn Stuttgart–Mannheim, sowie die Einrichtung des Stuttgarter S-Bahnnetzes bezeichnen den gegenwärtig zu beobachtenden Wandel und lassen zugleich erkennen, wohin möglicherweise «die Reise geht» mit den Eisenbahnen im deutschen Südwesten.

Anmerkung

Die Abbildungen zu diesem Aufsatz entnahmen wir dem Buch von DR. JUR. SUPPER: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg. Denkschrift zum fünfzigsten Jahrestag der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Württemberg am 22. Oktober 1845. Stuttgart 1895.

Jede Reise muß freiwillig sein, um zu vergnügen. Sie braucht dazu eine Lage, die gern, mindestens nicht unlustig, verlassen wird. Das erste Gefühl im Wagen oder Zug, wenn er endlich abfährt, entscheidet über das Kommende. Ist Reisen erzwungen oder Beruf, also nicht abbrechend-glücklich, so ist es keines. Geschieht es aus der Langeweile, weil einem sonst nichts mehr einfällt, so fährt diese mit. Sie ist das Gepäck und Geschick, das mit einem selber in der stählernen Kiste über die Schienen geschleift wird. Der Zug hat dann nicht die vergnügte Eigenschaft, die so selten sonst vorkommt: genau in der Richtung zu fahren, in die man sich wünscht. Auch Geschäftsreisende, Matrosen, Emigranten sind nicht auf Reise, letztere trotz der möglichen Befreiung nicht. Reise ist bei allen diesen erzwungen oder Beruf, Bann hier, Verbannung dort. Ist laufendes Band, wie in Fahrstuhl und Fabrik, nicht ein blaues, das der Frühling wieder flattern läßt durch die Lüfte. Glück der Reise jedenfalls ist und bleibt zeitweiliges Entrinnen ohne Nachforderung von zu Hause, ist durchgreifende Umstellung ohne äußeren Zwang zu ihr. (ERNST BLOCH, Das Prinzip Hoffnung, Kap. 28.)