

Regina Ille-Kopp Zum 150jährigen Bestehen des Enztalviaduktes bei Bietigheim-Bissingen

Eine Sehenswürdigkeit ist der demnächst im Bau vollendete großartige Eisenbahn-Viadukt über die Enz. Dieses Zitat aus der «Beschreibung des Oberamts Besigheim» aus dem Jahr 1853 spiegelt die Erwartungen wider, die seit Baubeginn 1851 an diese imposante Brücke geknüpft und mit der feierlichen Eröffnung dieses Eisenbahnviadukts am 20. September 1853 eingelöst wurden.

Mit 287 Metern Länge, 33 Metern Höhe und einundzwanzig gewaltigen Bögen war ein architektonisch eindrucksvolles Wahrzeichen der Enzstadt Bietigheim entstanden. Künstler, Ingenieure und Reisende sowie die Bewohner der Region ließen sich in den vergangenen einhundertfünfzig Jahren von der eleganten Größe dieser Steinkonstruktion faszinieren und inspirieren, über die bis heute Güter- und Personenzüge rollen.

1835 «Ulmer Eisenbahngesellschaft» gegründet –
1843 durch Gesetz in Württemberg eine Staatsbahn

Um die enorme Bedeutung des Viadukts sowohl für Bietigheim und Bissingen als auch für Wirtschaft und Verkehr im Königreich Württemberg angemessen einschätzen zu können, ist der Blick auf die Entstehung und Entwicklung des württembergischen Schienennetzes unerlässlich. Eine der frühesten Darstellungen der imposanten Brückenkonstruktion, das von Blotnitzki gezeichnete und lithographierte Blatt aus dem Jahr 1854, eignet sich bestens als Einstieg, um die württembergische Eisenbahngeschichte Revue passieren zu lassen.

Die Darstellung lässt den Betrachter in Richtung Süden auf das Enztal und die grazilen Bogenkonstruktionen des Viadukts blicken, das gerade ein Zug in Richtung des Bietigheimer Bahnhofs überquert. Im Mittelgrund sind Wehr und Stellwerk der Floßgasse zu erkennen. Den Vordergrund bevölkern Zimmerleute, die im Holzgarten ihre Arbeit verrichten. Im Hintergrund ist unschwer der Hohe Asperg zu erkennen, Festung und Gefängnis, auch für damals missliebige Landeskinder. Der zeitgenössische Künstler mag sich bei der Komposition seines Blattes sehr wohl daran erinnert haben, dass der Nationalökonom Friedrich List im Jahre 1824 auf dem Asperg inhaftiert war und von dort über seinen Verleger Johann Friedrich von Cotta seine Gedanken zum Bau einer Eisenbahn in Württemberg an König Wilhelm I. übermitteln ließ.

Diese Initiative Lists führte neben anderen Impulsen schließlich zur Bildung einer Sonderkommission, die nach Studienreisen ins europäische Ausland und kritischer Abwägung statt einer Kanalverbindung zwischen Rhein und Donau 1834 den Bau von Eisenbahnstrecken von Stuttgart durch die Täler der Rems, des Kochers und der Brenz nach Ulm und weiter an den Bodensee empfahl. Besonders die Stadt Ulm, die erst 1810 württembergisch geworden war, bemühte sich sehr um den Eisenbahnanchluss. Schließlich wurde hierin eine Chance gesehen, an die guten alten Zeiten reichstädtischen Wohlstands als Handels- und Gewerbezentrum mit entsprechendem Einfluss anzuknüpfen. Die Gründung einer eigenen «Ulmer Eisenbahngesellschaft» 1835 verlieh dem Wunsch der Stadt großen Nachdruck, die auch weitere Städte im Filstal und in Oberschwaben für ihre Ideen gewinnen konnte.

Auch in Stuttgart bildeten Mitte der Dreißigerjahre Eisenbahnbegeisterte eine Interessengemeinschaft, die Heilbronn mit seinem Neckarhafen als Ausgangspunkt der geplanten Eisenbahnstrecke den Vorzug gaben. Im Januar 1836 begannen Gespräche zur Vereinigung beider Eisenbahngesellschaften, die bereits im Mai unter dem gemeinsamen Namen «Württembergische Eisenbahngesellschaft» abgeschlossen werden konnten. Die Entwürfe zu den Statuten enthalten sehr durchdachte Überlegungen zur Trassenführung und zu dem geplanten Eisenbahnbetrieb. Weiter zeigen die einzelnen Paragraphen, wie offen für Neues die Mitglieder dieser Eisenbahngesellschaft waren. Der Paragraph 3 lautet beispielsweise: *Die ganze Bahn muss mit Dampfwagen, und zwar ohne störende Schwierigkeiten, wie zum Beispiel stehende Dampfmaschinen und dergleichen, befahren werden können, vorbehaltlich jedoch der Benützung etwaiger neuer Erfindungen.*¹ Man war sich in diesem Gremium offensichtlich bewusst, dass man sich vor technischen Neuerungen nicht verschließen sollte. Dieser neu ins Leben gerufenen Kommission traten im Laufe der nächsten Jahre viele fachlich erfahrene Mitglieder bei, etwa 1843 der als Oberbaurat angestellte Ingenieur Karl Etzel. Solche prominenten Mitglieder verliehen dem Gremium weiteres Gewicht.²

Als Vorbereitung war von der württembergischen Regierung 1836 eine landesweite Untersuchung über den *gegenwärtig stattfindenden innern Verkehr, (...) theils die Zahl der Reisenden, theils die Masse der*



«Viaduct über das Enzthal bei Bietigheim». Gezeichnet und lithographiert von L. Blotnitzki, gedruckt bei C. Ebner, Stuttgart, 1854.

Güter zu untersuchen, welche in diesen Richtungen im innern Verkehr zwischen einzelnen Orten und Gegenden des Landes sich hin und her bewegen, in Auftrag gegeben worden.³ Diese staatliche Initiative brachte schließlich konkrete Ergebnisse, und weitere Vorarbeiten fanden statt. Ausgehend von Cannstatt wurden seit 1836 Planungen und Terrainuntersuchungen für die Streckenführungen nach Ulm durch die Täler des Neckars und der Fils und weiter nach Friedrichshafen sowie über Gmünd, Aalen, Heidenheim nach Sontheim vorangebracht. In nördlicher Richtung sollte eine Trasse nach Heilbronn und von dieser in Eglosheim abzweigend ins Badische führen.

Karl Etzel, der spätere Ingenieur des Bietigheimer Eisenbahnviadukts, hatte sich bereits 1839 in einer in Stuttgart veröffentlichten Publikation mit dem württembergischen Eisenbahnbau befasst: «Über die Nothwendigkeit und Ausführbarkeit einer Eisenbahn durch Württemberg.»⁴

Doch erst als die bisherigen Verkehrsverbindungen, Straßen und der Neckar als einzige wirtschaftlich bedeutsame Wasserstraße, das Transportvolumen nicht mehr bewältigen konnten und das Land um die Einnahmen aus dem Transitverkehr fürchten musste, war die Entscheidung für den Eisenbahnbau

im Königreich gefallen. Man hatte sich in Württemberg für das Staatsbahnprinzip entschieden und dies im Eisenbahngesetz vom 18. April 1843 festgeschrieben. Am 15. Juni 1843 wurde die Eisenbahnkommission zu einer unabhängigen Zentralbehörde gemacht, und ein Jahr später wurde sie zusammen mit der Abteilung für Wasser-, Straßen- und Brückenbau dem Finanz- und nicht mehr dem Innenministerium unterstellt.⁵

*Ingenieur Karl Etzel baut die «Nordbahn» –
Am 22. Oktober 1846 rollt der erste Zug im Neckartal*

Nachdem Seine Königliche Majestät durch höchste EntschlieÙung vom 13. d. Monats [März 1844] einem Bauplan für die Eisenbahn=Verbindung zwischen Stuttgart, Ludwigsburg, Cannstatt und Esslingen, wonach die Eisenbahn=Linie von Esslingen aus auf dem rechten Neckarufer über Mettingen, Ober- und Unter=Türkheim nach Cannstatt und von da nach Ueberschreitung des Neckars nach Stuttgart, von letzterer Stadt aus über Zufenhäusen und Kornwestheim nach Ludwigsburg geführt wird, gnädigst genehmigt haben,⁶ war der Weg zur konkreten Umsetzung der vorliegenden Pläne frei. Der aus Heilbronn stammende Ingenieur Karl Etzel



Karl Etzel. Foto nach einem 1944 in Stuttgart verbrannten Ölgemälde von A. Canzi aus dem Jahr 1839.

erhielt auf königlichen Wunsch hin den Auftrag zur Ausführung des ersten Abschnittes der Nordbahntrasse der «Zentralbahn», ein Projekt, in dem auch Herausforderungen wie der Pragtunnel zu bewältigen waren.

Später sollte die fertige Nordbahntrasse Heilbronn mit Ulm und Friedrichshafen verknüpfen.

Diese Streckenplanungen bildeten das Rückgrat der württembergischen Hauptbahn, die alle fünf Städte des Landes über 10 000 Einwohner (Ulm, Esslingen, Stuttgart, Ludwigsburg, Heilbronn) miteinander verbinden sollte. Der enorme finanzielle Aufwand sollte auf mehrere Schultern verteilt werden, und daher waren auch die Städte an der geplanten Bahnlinie als Nutzer direkt angesprochen. *Die bei diesem Bahnbau vorzugsweise interessierten obgenannten (...) Städte (...) waren unmittelbar vom Stuttgarter Ministerium des Innern (...) zur Leistung von Beiträgen aufgefordert worden. Dies wurde in einem Schreiben dieser Behörde vom 23. März 1844 an die Regierung des Neckarkreises für die Stadt Ludwigsburg mitgeteilt. Noch im selben Monat reagierten die bürgerlichen Collegien zu Ludwigsburg sehr großzügig auf diese Anfrage und stellten finanzielle Hilfen für die Eisenbahn in Aussicht.*⁷

Diese offene Haltung war allerdings nicht selbstverständlich, denn oft stießen diese Pläne im Land

selbst, auch bei städtischen Gremien und in der Bevölkerung auf Skepsis. Am 8. Februar 1845 beantworteten die Bietigheimer Stadtväter die Anfrage eines Heilbronner Komitees zur Beschleunigung des Ausbaus der Nordbahntrasse sehr zurückhaltend bis ablehnend: *Die städtischen Kollegien können in der Errichtung der projektierten Nordbahn keine Vorteile für die Stadt finden, welche die damit für die Markung verbundenen Nachteile aufwiegen würden, da die hiesigen Güterparzellen durch eine Bahn zerstückelt würden.*⁸

Allen Bedenken zum Trotz wurde von staatlicher Seite der Eisenbahnbau vorangetrieben und am 22. Oktober 1845 wurde dann die erste württembergische Bahnstrecke zwischen Cannstatt und Unterürkheim in Betrieb genommen. Im folgenden Jahr konnte Ludwigsburg mit der Eisenbahn erreicht werden. Mit der Einführung des neuen Beförderungsmittels im Land war auch eine neue Berufssparte entstanden, die der Eisenbahnbediensteten, die sich in Württemberg genau wie in anderen Ländern durch bestimmte Uniformen und Abzeichen optisch klar erkennbar in ihren Dienstgraden unterschieden.

Um diese Strecken mit entsprechenden Schienenfahrzeugen befahren zu können, wurde beschlossen, diese direkt im Land produzieren zu lassen. Seit dem Jahr 1846 baute der Karlsruher Maschinenfabrikant Emil Kessler die Maschinenfabrik Esslingen auf. Kessler brachte einen reichen Erfahrungsschatz mit, denn in seinem Werk war bereits 1841 die legendäre Lokomotive «Badenia» für die badischen Bahnen produziert worden. Allerdings konnte Kessler seinen Betrieb im Badischen nicht halten und war gezwungen, sich 1851 mit Verlust von dieser Firma zu trennen. Seine Tätigkeit für Württemberg liest sich wie eine gute Bilanz, denn unter seiner Leitung verließen viele Lokomotiven die Esslinger Werkshallen. Insgesamt 3312 Lokomotiven entstanden von 1847 bis 1914 dort. Die stattliche Zahl von 858 blieb bei der württembergischen Staatsbahn.⁹

Bietigheim wird Bahnstation der «Nordbahn», die im Juli 1848 die Stadt Heilbronn erreicht

Mit der Entscheidung für den Bau der «Nordbahn» war klar, dass Bietigheim, an dieser Strecke gelegen, einen Bahnhof bekommen würde. Aus technischen und finanziellen Gründen wurde dieser Bahnhof auf der Höhe (220 m) angelegt und nicht zur Stadt ins Enztal gebaut. Eine Eingabe der Stadt vom 15. März 1846 an den verantwortlichen Ingenieur Etzel, den Bahnhof näher an die Stadt zu verlegen, erreichte keine Veränderungen der bisherigen Planungen. Der am Ostrand der Bissinger Markung vorgesehene



Übersichtskarte der Königlich-Württembergischen Staatseisenbahnen vor 1867.

Bahnhof wurde 1846 errichtet. Die geologischen Gegebenheiten stellten sich als sehr schwierig dar, denn um den Bau des Bahnhofs auf dem Lettenkohlsandstein zu ermöglichen, musste erst eine drei Meter starke Lage von Enzgeröll abgetragen werden. Der Wasserreichtum der Umgebung erwies sich als günstig für den Bahnhofsba, denn für die Versorgung der Lokomotiven war Wasser nötig.

Natürlich musste eine Straße den neuen Bahnhof mit der Stadt verbinden, die einen zeit- und kraftsparenden Verkehr ermöglichen sollte. Schon im März 1847 wurden Veränderungen bei den zahlrei-

chen Gefällpartien der Straßenführung geplant und dafür ein Kostenrahmen von 11.829 Gulden errechnet.¹⁰

Im Herbst 1847 wurde die Bahnstrecke von Ludwigsburg bis Bietigheim eröffnet und der Bahnhof seiner Bestimmung übergeben.¹¹ Als erster Bahnhofsvorstand tat der aus Weissach stammende frühere Bataillonsadjutant Jakob Friedrich Lautenschlager bis 1864 Dienst. Dreimal verkehrte nun täglich die Bahn von Bietigheim nach Stuttgart. Um 7.20 Uhr fuhr der Frühzug, um 12.50 Uhr der Mittagzug und die Abendverbindung lief um 5.50

Uhr.¹¹ Der Fahrpreis für diese Strecke betrug je nach gewählter Wagenklasse 54, 33 oder 21 Kreuzer. Zum Vergleich kostete damals ein großer Laib Brot 13 Kreuzer, ein Kümmelstollen 3 Kreuzer, ein Weck einen Kreuzer.

Zügig wurde der weitere Ausbau der Nordbahn vorangetrieben und am 25. Juli 1848 konnte Heilbronn als vorläufiger Endbahnhof der württembergischen Nordbahn erreicht werden. Schnell erkannten die Heilbronner Stadtväter den Gewinn, den die Eisenbahn für die Stadt brachte, und bemühten sich bereits 1850 in einer Eingabe an die königlichen Ministerien des Innern und der Finanzen um einen Anschluss über Wiesloch an das badische Schienennetz.¹²

Doch brachte aus Sicht der Bietigheimer der Eisenbahnbau nicht nur Vorteile. Es musste sowohl für Gleisanlagen als auch für den Bahnhof Land zur Verfügung gestellt werden. Diese Landverkäufe und Güterentschädigungen führten zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen der Gemeinde Bietigheim, privaten Grundstücksbesitzern und der Eisenbahnverwaltung, die einmal in der Amtsniederlegung des zuständigen Kameralverwalters gipfelten. Andere Grundstücke verloren erheblich an Wert, weil sie von der Trassenführung geteilt wurden, was in einer Markung, die ohnehin schon von zwei Flüssen durchschnitten wird, zu großem Unmut führte.

Auch nach der Fertigstellung der Bahntrasse überwog die Skepsis oft noch die Begeisterung für das neue Verkehrsmittel. Die Bevölkerung sah

anfangs auch nur wenige wirtschaftliche Vorteile. Vor allem Fuhrleute und Wirte fürchteten um ihre Arbeitsplätze und ihre Verdienstmöglichkeiten. So beschwerte sich der Sonnenwirt Schmid aus Besigheim, ein *behäbiger, wohlgenährt aussehender Mann und eifriger Politiker*¹³ über erlittene Einbußen in seinem Geschäft.

Letztendlich war der «Zug der Zeit» nicht aufzuhalten. Die Länge des württembergischen Eisenbahnnetzes nahm kontinuierlich zu und betrug 1851 schon 250 Kilometer. Trotz verschiedener Bedenken entwickelte sich die Region um Bietigheim nach der Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke positiv. Der Mediziner Hermann Hettich, der im gesellschaftlichen und öffentlichen Leben Besigheims eine wichtige Persönlichkeit darstellte, vermerkte in seinen Aufzeichnungen Ende der 1850er-Jahre: *Mietwohnungen stehen keineswegs leer, sondern sind gesucht, trotzdem dass seit dem Eisenbahnbau ein Dutzend neue erbaut wurden. Die Industrie sieht ihre Erzeugnisse rascher befördert, die Bodenerzeugnisse dehnen ihr Absatzgebiet aus.*¹⁴

Bestimmte Berufsgruppen mussten sich allerdings völlig neue Perspektiven suchen, denn es zeigte sich bald, dass die Bahn bei Holztransporten den Flößen überlegen war und besonders die Bissingener Bürger kaum mehr am Holzgeschäft teil hatten. Diese Entwicklung setzte sich im Verlauf des 19. Jahrhunderts fort, und vor dem Ersten Weltkrieg war die wirtschaftlich interessante Zeit der Flößerei vorbei. Das letzte Floß war 1911 *an Bissingen vorbeigezogen.*¹⁵



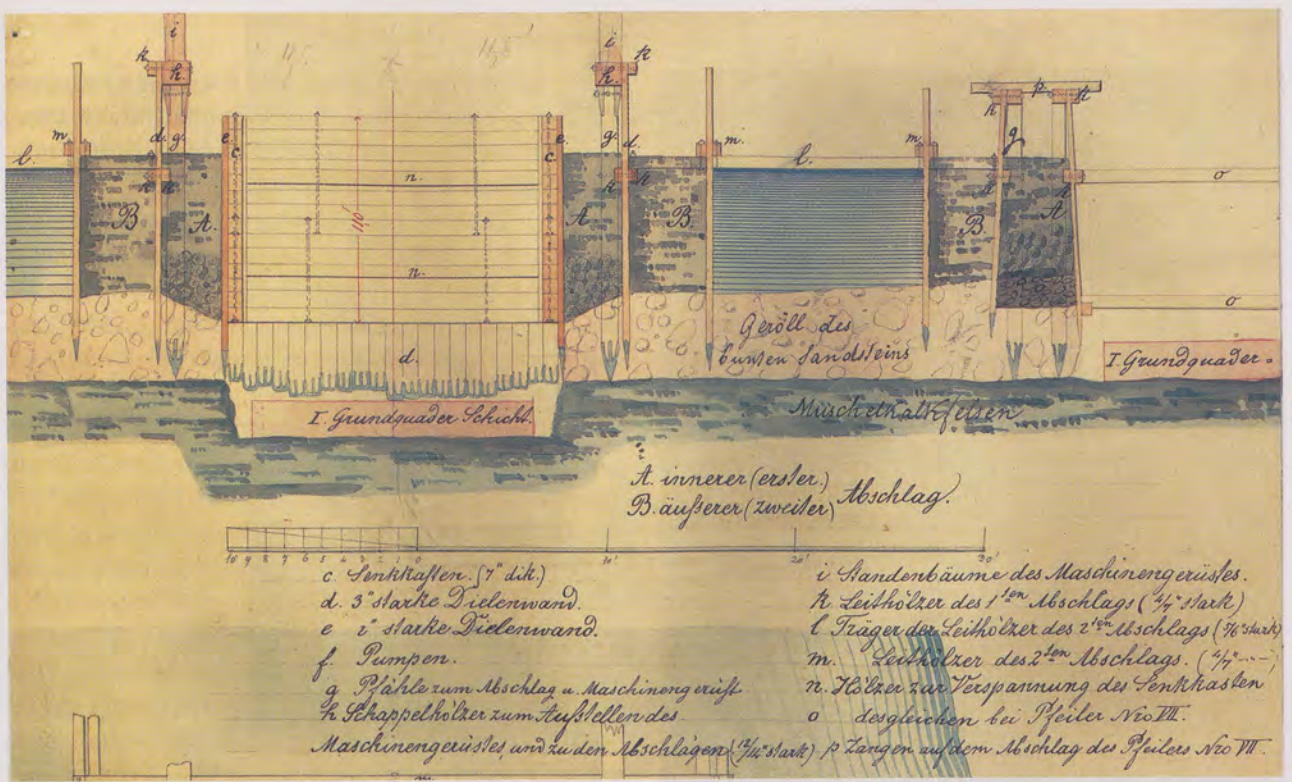
„NA ENDLICH! JETZT KRIEG ICH DAS SENIORENTICKET!“

„Die Älteren haben mir dauernd vorgeschwärmt, wie schnell, bequem und günstig Bus- und Bahnfahren mit dem Verbundpass für Senioren ist. Und ich musste immer stempeln! Aber jetzt bekomme ich das Seniorenticket, auch ohne Rente – weil ich schon 60 bin. Ich brauche nur nachzuweisen, dass ich nicht berufstätig bin. Das nenn ich Gerechtigkeit! Wir älteren Menschen brauchen nun mal Komfort – und da gehört das Seniorenticket einfach dazu. Jetzt fahre ich ein ganzes Jahr lang mit Chauffeur zum Einkaufen, zum Friseur, zu meinen Enkeln und wohin auch immer. Und zwar sooft ich will!“

SENIORENTICKET FÜR HAUSFRAUEN AB 60, OHNE RENTENNACHWEIS.

Verbundpass für Senioren: Monats- oder Jahreskarte. Beliebige viele Fahrten. Jederzeit gültig, ausser Mo.-Fr. zwischen 06:00 und 08:30 Uhr. Für Personen ab 63 gegen Altersnachweis. Für Personen ab 60 gegen Rentenbescheid. Jetzt für Personen (z.B. Hausfrauen) ab 60 ohne Rentenbescheid gegen schriftliche Erklärung. Infos: 07 11/66 06 - 253 oder www.vvs.de





Pfeilergründungen im Bereich der Enz. Zeichnung aus dem Bautagebuch Daniel Kaisers, 1853.

Unten rechts: Gitterelemente für die Begrenzung der Viaduktanten. Zeichnung aus dem selben Bautagebuch.

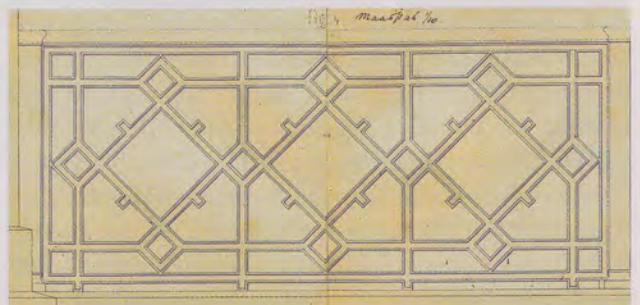
Bietigheim wird Eisenbahnknotenpunkt,
in dem die Westbahn hinüber nach Baden abzweigt

Relativ langwierige Verhandlungen mit Baden verzögerten den Eisenbahnbau in Württemberg nach Westen um einige Jahre. Aus württembergischer Sicht lagen die Gründe dafür eindeutig auf badischer Seite, wie die «Schwäbische Kronik» am 25. September 1853 zusammenfasste. Die Hauptschwierigkeiten für den gegenseitigen Abschluss des Vertrags über den Bau der Bahnlinie bildete die Abneigung des Nachbarstaates ein für allemal gegen das Zustandekommen der Bahn, in welcher derselbe für die größere Strecke seiner Hauptbahn eine Konkurrenz zu finden glaubte, so dass endlich Württemberg sich dazu entschließen musste, das unter schwierigsten Geldverhältnissen gewiß große Opfer zu bringen, die Bahn auch auf fremdem Gebiete bis zur Einmündung in die badische Bahn bei Bruchsal auf eigene Kosten auszuführen. Im Rückblick auf die inzwischen abgeschlossenen Arbeiten an der gesamten Strecke einschließlich des Viadukts bemerkte der württembergische Redakteur an gleicher Stelle, dass das Geschäft der Unterhandlungen wegen des Baues weit langwieriger war als die Ausführung der umfassenden, teilweise großartigen Bauarbeiten.

Erst nach dem Zustandekommen des Staatsvertrags mit Baden am 4. Dezember 1850 konnte mit den Planungen für eine von der Nordbahn abzweigende Westbahn begonnen werden. Entscheidender

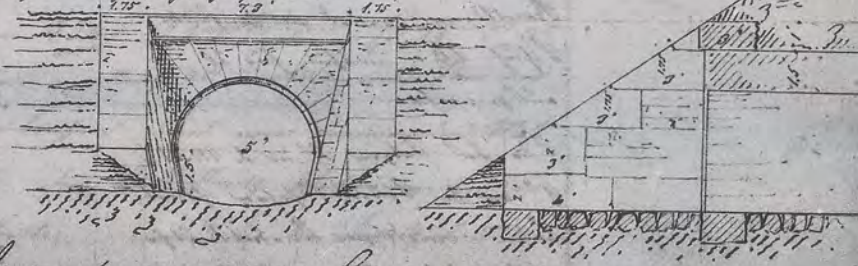
Vorteil dieser Maßnahme war sicherlich, dass die allgemeine deutsche Spurweite auch auf badischem Gebiet in Anwendung gebracht wurde.¹⁶ Wahrscheinlich hatten auch die politischen Umstände dazu beigetragen, dass Baden kompromissbereiter geworden war, denn schließlich hatte die Bekämpfung der revolutionären Kräfte in Baden mehr Geld und Energie als in Württemberg gekostet.

Ursprünglich sollte die Strecke der Westbahn über Eglosheim und Vaihingen verlaufen. Nicht erst jetzt reizte der Enzübergang die Phantasie der Planer. Im Vorfeld hatte sich bereits Generalmajor Otto von Seeger (1799–1883), ein gebürtiger Bietigheimer, als Autorität für den Straßenbau im Königreich Württemberg mit dieser Frage beschäftigt und schon früh eine Linienführung von Eglosheim in Richtung Vaihingen durch das Leudelsbachtal in Erwägung gezogen.



D₁ Maurer- & Steinhauer-Arbeit.

Das Kämpf-Landau ist auf dem nämlichen Pfeiler
hinüber von 5' Mittel, geriffelten Nr. 26
und 27 nicht fertigstellen



Die Pfeiler sind schon befestigt und aufgeführt
Grab-Arbeit

«Kosten-Voranschlag
über die Correction
der Staatsstraße
zwischen der Eisen-
bahn-Station und der
Stadt Bietigheim.»
Daraus: Maurer- und
Steinhauer-Arbeit.

Letztendlich wurde die Strecke aber erst in Bietigheim nach Westen gezogen. Mehrere Gutachten waren eingeholt worden, etwa das des englischen Ingenieurs Charles Vignoles oder des Österreicher Negrelli¹⁷, die eine Streckenführung von Tamm her kommend bereits weiter südlich vor Bietigheim bei der Bissinger Sägemühle empfohlen hatten. Eine gewaltige Holzbrücke mit einer Länge von 1800 Fuß und einer Höhe von 160 Fuß sollte nach ihren Vorstellungen das Enztal überspannen.

Diese Pläne verfolgte der aus Heilbronn stammende Oberbaurat Karl Etzel¹⁸ im Auftrag der württembergischen Regierung weiter. Er entschied sich schließlich für eine Trassenabzweigung vom bereits bestehenden Bietigheimer Bahnhof aus. Weiter zog er Stein dem Holz als Baumaterial vor, der eine entschieden längere Haltbarkeit versprach. Ein weiteres Argument für die Verwendung von Stein als Baumaterial war, dass die Erneuerung tragender Holzteile in dieser großen Höhe der Brücke enorm schwierig geworden wäre.¹⁹ Hier konnte Etzel auf seine Erfahrungen als Erbauer einer ähnlichen Steinbrücke bei Asinière in Frankreich verweisen, die er als junger Ingenieur mit 23 Jahren erfolgreich errichtet hatte. Auch an der Eisenbahntrassenführung am Brenner hatte Etzel großen Anteil. Seine Pläne verkürzten sowohl die Länge des zu bauenden Bahnviadukts und verringerten auch die Höhe. Nachdem er für seine Vorstellungen Fürsprecher gefunden hatte, war die Überquerung des Enztals bei Bietigheim beschlossene Sache. Ein Betrag von 680 000 Gulden war für den Viaduktbau veranschlagt wor-

den, die Kosten für die gesamte Führung der Westbahn schätzte man auf 6 Millionen Gulden.

Zwar hatte diese Änderung der Streckenführung Oberbaurat Karl Etzel vorgeschlagen, doch steckte möglicherweise der 1788 in Bietigheim geborene Karl Gärtner²⁰ hinter dieser Idee, der als späterer Schwiegervater Etzels sicher intensive Kontakte mit diesem pflegte. In seiner aktiven Zeit als Finanzminister der Jahre 1844 bis 1848 oblag Gärtner sowohl die Finanzierung als auch die gesamte Organisation des Eisenbahnbaus in Württemberg.

600 Arbeiter schaffen in 30 Monaten das Viadukt mit 5000 Tonnen rotem und grünem Sandstein

Die Planung und Ausführung dieser Brücke stellte an die Ingenieure der Bahn höchste Anforderungen, und es entstand mit dem Enztalviadukt eine technische Meisterleistung, die noch heute im täglichen Eisenbahnverkehr von vielen Zügen benutzt wird. Sicher hatte sich Karl Etzel bei den Planungen mit der damals gängigen Fachliteratur auseinandergesetzt, die sich auch mit dem Bau von Brücken beschäftigte. Ein württembergischer Vertreter war L. W. Klemm, der 1844 in Stuttgart seinen Band über «Die Eisenbahnen, nach Anlage, Bau und Betrieb, wirtschaftlich und technisch dargestellt» veröffentlichte. Der Blick in andere Regionen und in das europäische Ausland zeigt, dass steinerne Brückenkonstruktionen von solchen Ausmaßen um die Mitte des 19. Jahrhunderts noch große Seltenheiten darstellten. Bekannte Beispiele sind die 1848 fertiggestellte Mol-

daubücke bei Prag, das Ballochmyle-Viadukt, 1850 von der Glasgow & South Western Railway errichtet, oder die größte deutsche steinerne Eisenbahnbrücke, die auf der Strecke Leipzig - Hof das Göltzschtal bei Netzschkau seit 1851 überspannt.

In Bietigheim wurde bereits 1850 mit den Vorarbeiten, mit dem Aufschütten des Bahndamms auf der linken Uferseite, begonnen. Hier fanden viele Tagelöhner im wahrsten Sinne des Wortes ihr tägliches Auskommen. Hermann Roemer zitiert in seinem Zeitungsbericht zum 100. Jubiläum des Viadukts, dass *laut Gemeinderatsprotokoll Bietigheim am 1. Oktober 1850 einen Landjäger zur Überwachung der fremden ausgehungerten Tagelöhner aufgestellt habe, die hier um einen Laib Brot in jener Notzeit beim Viaduktbau Arbeit fanden.*²¹

Am 31. März 1851 hatte der württembergische König der auf inzwischen 5 900 000 Gulden projektierten Finanzierung der Westbahn zugestimmt und anschließend wurde dieses Bauvorhaben drei Bauämtern zur Detailbearbeitung zugewiesen. Für den Bietigheimer Part zeichnete Bauinspektor Beck verantwortlich.²²

Die Grundsteinlegung für das Viadukt am 2. April 1851 bedeutete den offiziellen Startschuss für den Bau der Westbahn ausgehend von Bietigheim. Mit Hochdruck wurde seitdem an der Großbaustelle gearbeitet. Schon der Bau der Nordbahnstrecke und des Bahnhofs selbst hatten viele Arbeitsplätze gebracht, und nun sorgte das Viadukt für die Menschen aus Bietigheim und Bissingen für gute Verdienstmöglichkeiten.

Neben Etzel trug der in Bietigheim lebende Bauinspektor Beck einen großen Teil der Verantwortung bei den Bauarbeiten. Er hatte sich schon früher eingehend mit der Materie beschäftigt, als er seit 1842 an den Geländeuntersuchungen von Vignoles für die Brückenkonstruktion beteiligt gewesen war. Als Bauunternehmer ist ein Stuttgarter Werkmeister Metzger nachweisbar, und als Bauführer war Daniel Kaiser²³ eingestellt worden, der später als Stadtbaurat in Stuttgart seine Karriere fortsetzte. Kaiser stammte als Sohn des ersten Bahnverwalters in Besigheim aus der Umgebung. An Kaisers detailliert und sorgfältig geführten Aufzeichnungen mit präzisen technischen Zeichnungen, die er vor seinem Tod der Stadt Bietigheim schenkte, lassen sich die schwierigen einzelnen Bauabschnitte noch heute bestens nachvollziehen. Zentrales Anliegen war die absolut sichere Gründung der Brücke, sowohl am Land als auch im Wasser.

Die zeitliche Großplanung für das Projekt sah vor, dass im ersten Baujahr alle Pfeiler fundiert und auf Sockelhöhe aufgeführt werden sollten. 1852 sollten

DIE KUNST DES UNTERSCHIEDENS



Mit sortentypischen Weiß- oder Rotweinen, harmonisch abgestimmten Cuvées oder Raritäten aus dem Barrique gehört die WZG zu den Spitzenerzeugern der württembergischen Weingärtner-Kultur.

Individuell ausgebaute Lagenweine aus ganz Württemberg vermitteln einen repräsentativen Querschnitt der württembergischen Wein-Kultur. Und fördern so die Kunst des Unterscheidens.



Württembergische Weingärtner-Zentralgenossenschaft eG
Raiffeisenstraße 2 · 71696 Möglingen
Telefon 071 41/4866-0, Fax 071 41/486643

sämtliche Spannbogen geschlossen werden, und am 1. September 1853 sollte der gesamte Bau fertiggestellt sein. Als Motivation für die Bauleitung waren 500 Gulden Prämie für jede Woche in Aussicht gestellt worden, in der die Brücke früher fertig sein sollte.²⁴

Neben der Tragfähigkeit wurde die Materialauswahl auch nach optischen Gesichtspunkten getroffen. Pfeiler, Gewölbe und Überbau wurden mit großer Sorgfalt aus auserlesenen Keupersandsteinquadern in Kalkmörtel gemauert und dabei zur Belebung des schönen Bildes mit roten und gelblich-grünen Sandsteinschichten abgewechselt. Die roten Quader wurden in den Gündelbacher Steinbrüchen, die gelblichen in Brackenheimer und Heilbronner Brüchen gewonnen.²⁴ Um diese Blöcke überhaupt an ihre Bestimmungsorte bringen zu können, wurden eigens dafür flache Transportwagen konstruiert, die auf einem 57 Meter langen und vier Meter breiten Arbeitssteg bewegt werden konnten. Dem Hochwasser ausgesetzt, wurde der Steg bereits im August 1851 weggerissen und musste erneut aufgebaut werden.

Auch die Maurerarbeiten konnten nur auf einem gigantischen, 290 Meter langen Stangengerüst ausgeführt werden. Auch hier mussten erst spezielle Einrichtungen konstruiert werden, um das Steinmaterial transportieren und heben zu können. Mit den Wölbungen wurde von Westen her begonnen. Als Abschluss ganz oben diente ein in Wasseralfingen in Auftrag gegebenes Gitter, dessen erste Ele-

mente Mitte August 1853 schon montiert werden konnten.

In Tag- und Nachtschichten waren 500 bis 600 Arbeiter an der Großbaustelle als Maurer, Steinmetzen, Zimmerleute, Schlosser und Erdarbeiter, unterstützt von einem Heer von Hilfsarbeitern, tätig. Zu damaliger Zeit waren Nachtschichten noch recht ungewöhnlich, sie stellten aber die einzige Möglichkeit dar, die Bauzeit für den Viadukt auf zweieinhalb Jahre zu begrenzen.

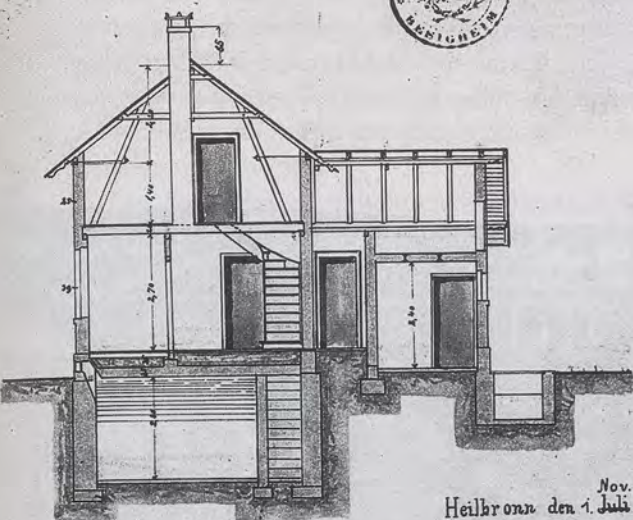
Während der 30-monatigen Bauzeit blieben Unfälle unter den beteiligten Arbeitern nicht aus. Vier Todesfälle waren zu beklagen, und immer wieder mussten in dem eigens dafür bereitgestellten Lazarett in der Holzgartenstraße 9, nahe bei der Baustelle, vorwiegend Knochenbrüche vom Stadtwundarzt Alexander Müller behandelt werden.²⁵

In der «Beschreibung des Oberamts Besigheim» von 1853 schwingt große Hochachtung für dieses Bauwerk mit, wenn es dort heißt: *Am rechtseitigen Thal-Abhang geht der Muschelkalk zu Tag; das diesseitige Widerlager des Viadukts fand daher schon bei einer Tiefe von 60 Fuß unter der Eisenbahnschiene sein Fundament in den Felsen. Auch das kolossale linkseitige Widerlager ist auf Felsen fundiert, allein erst in einer Tiefe von 100 Fuß unter der Eisenbahnschiene, und es steht hinter diesem eine Bahn-Auffüllung von 60 Fuß. Zwischen diesen Widerlagern stehen 20 massive Freipfeiler von Keupersandstein des feinsten Kornes auf Felsen gegründet, welche in der Höhe von 100 Fuß über der Enz mit 21 halbkreis-*



Diese Fotografie von Robert Freimann aus Bietigheim, 1900, zeigt als Montage aus mehreren Gruppenaufnahmen die Belegschaft des Bietigheimer Bahnhofes. Im Hintergrund sind das 1846 errichtete Bahnhofsgebäude und die 1862 in der Maschinenfabrik Esslingen hergestellte Lokomotive «Friedrichshafen» zu erkennen.

südl. Ansicht



Querschnitt.

Nov.
Heilbronn den 1. Juli 1891.

K. Bahnbausektion.

J. Hegu.

Plan eines Bahnwärterhäuschens im Querschnitt.
Details aus dem Baugesuch vom 28. November 1891.

förmigen Bögen von 40 Fuß Spannweite enden und somit die Widerlager verbinden.

Diese Pfeilerkette ist 30 Fuß unter den Halbkreisbögen noch mit flachen Spannbögen verbunden, auf deren Schale die Brücke von Fußgängern passirt werden kann.

Der Oberbau der Eisenbahn ruht zweispurig auf der wasserdichten Schale der Halbkreisbögen, und ein Geländer von 105 gußeisernen durchbrochenen Feldern wird zu beiden Seiten das Bauwerk in seiner Höhe zieren. An den beiderseitigen Portalen werden in einem dem Bauwerke würdigen Style Schilderhäuser aufgeführt werden.

Den Abschluss der Arbeiten schildern die «Württembergischen Jahrbücher» in ihrer Ausgabe des Jahres 1854: Der Bau des Enzviadukts der Eisenbahn bei Bietigheim wurde mit Ausnahme einiger wenigen Arbeiten am 13. August vollendet, und es fand deshalb eine ansprechende Feier statt, indem sämtliche Arbeiter von der Eisenbahnverwaltung bewirtheet wurden. Die Mitte des Viadukts war bekränzt, und die Inschrift: König Wilhelm. 1853, wird spätern Geschlechtern die Entstehung dieses herrlichen Baues anzeigen. (...) Werkmeister Mezger von Stuttgart, der das Werk noch vor der festgesetzten Zeit vollendete, ließ unter seinen sämtlichen Arbeitern Geschenke an Kleidungsstücken verteilen.²⁶

Die Feier fand in der «Schwäbischen Kronik» eine ausführliche Würdigung, in der sogar die mitwirkende Musikbande erwähnt wurde. Karl Etzel konnte

bei diesem offiziellen Anlass, bei der neben zahlreichen Fremden auch die Bewohner Bietigheims dabei gewesen waren, nicht anwesend sein.²⁷ Er war bereits seit dem 17. Juli 1853 aus württembergischen Diensten beurlaubt worden, da er als Ingenieur neue Herausforderungen bei den Schweizer Zentralbahnen übernommen hatte. Noch standen Teile des Baugerüsts, die den völlig freien Blick auf das Bauwerk einstweilen verhinderten. Insgesamt waren rund 5000 Tonnen Stein verbaut worden, und die Kosten des Projekts hatten sich auf 1,1 Millionen Gulden erhöht.²⁸

«So ist denn die Westbahn eröffnet,
der Anschluß an die Bahnen Europas errungen»

Am 20. September 1853 erfolgte in Bietigheim mit der feierlichen Einweihungsfeier des Viadukts ein weiterer Schritt zur Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecke. Höhepunkt dieser Veranstaltung war die Enthüllung der in der Mitte des neuen Bauwerks angebrachten Gedenktafel König Wilhelm 1853, wie sich der damalige Kameralverwalter Ziegler erinnerte.²⁹ An diesem Tag befuhr auch ein erster Probezug von Stuttgart kommend die neue württembergische Verbindungsbahn nach Bruchsal. Diese Fahrt erfolgte, wie die «Schwäbische Kronik» bemerkte, nicht blos mit leeren Lokomotiven, sondern mit vollen Zügen, namentlich wurde Holz von Bietigheim nach Bruchsal geschafft. Herr Finanzminister von Knapp, so wie mehrere unserer höheren Eisenbahnbeamten machten die Fahrt mit.³⁰

Am darauffolgenden Sonntag, am 25. September, fuhr nachmittags ein Zug mit gleichen Wagen II. Klasse, geschmückt mit Kränzen und Flaggen, den Farben Württembergs, Badens und der Nachbarländer: Bayern, Schweiz, Frankreich u.s.w. vom Herrn Direktor und mehreren Mitgliedern der Eisenbahnkommission geleitet, aus

Isny-Oper Festival 2003

»Gianni Schicchi« von Puccini
und »Jolanthe« von Tschaikowski

Opernaufführungen vor dem malerischen Schloss in Isny-Neutrauchburg (bei ungünstiger Witterung im Kurhaus am Park):

Mittwoch, 16. Juli

Freitag, 18. Juli

Samstag, 19. Juli

Montag, 21. Juli

jeweils um 19 Uhr

Orchesterkonzert in der Nikolaikirche:

Sonntag, 20. Juli, 19.30 Uhr

Information und Kartenvorverkauf:

Kurverwaltung Isny, Unterer Grabenweg 18, 88316 Isny im Allgäu
Telefon: 07562/984-110, E-Mail: info@kurverwaltung.isny.de

dem Stuttgarter Bahnhof ab: es war der Festzug zur heutigen Eröffnungsfahrt, der in raschem Laufe an den Bahnhöfen (...) vorüber nach Bruchsal fuhr. Von hier aus begann nämlich die heutige Eröffnungsfahrt.³¹

Zu dieser Fahrt am 26. September waren die Ortsbehörden und die Gemeinderäte aller an der neuen Westbahn gelegenen Gemeinden eingeladen worden, deren Eisenbahnzug in Maulbronn eingesetzt wurde. Für die große Zahl badischer Gäste hatte man einen Zug ab Bruchsal eingesetzt. Die noch ungewohnte Bahnstrecke fand in der «Schwäbischen Kronik» eine ausführliche Schilderung, doch hier sei nur der Abschnitt über Bietigheim zitiert. *An Metterzimmern vorbei eilen wir nun in gerader Linie auf das tief eingeschnittene Enzthal zu. Tief unten liegt das gewerbreiche Bietigheim. Wie sollte man hier die Straße finden? Ins Thal hinab konnte man nicht steigen – so hat uns der kühne Meister Etzel das Wunderwerk der Westbahn, das ebenbürtige Seitenstück zum Albiübergang erbaut: den Enzviadukt. (...) In ruhigem Lauf überschritt der Festzug den felsenfesten, auch auf Felsen gegründeten Viadukt. Kein Schwanken ist, Dank der sinnreichen Bauart wahrzunehmen. Auf der Höhe des Viadukts und mehr noch, als der Zug, die starke Kurve vollendet, in den Bahnhof einlief, konnte man nur freudiges Staunen der fremden Gäste wahrnehmen. Mögen aber die Besucher mit der Ansicht von oben sich nicht begnügen, denn sie gibt nur ein schwaches Bild. Unten am Ufer der Enz erscheinen die kühnen, festen und doch so zierlichen Bögen erst in ihrer ganzen Schönheit. Nach der Ankunft des Zuges in Stuttgart schloss der Berichtstatter seine Ausführungen: So ist denn die Bahn eröffnet, der Anschluß an die Bahnen Europas errungen.*³¹

Am folgenden Tag, am 27. September, dem Geburtsfeste Seiner Majestät des Königs, erfolgte die offizielle Inbetriebnahme der «Württembergisch-badischen Verbindungsbahn».³² Gleichzeitig wurde in Ulm der Anschluss des württembergischen mit dem bayerischen Schienennetz vollzogen. *Die schönste Festlichkeit zur Feier des königlichen Geburtstages ist die Eröffnung der beiden Eisenbahnen, die uns nach West und Ost an die Nachbarbahnen anschließen.*³³ Bietigheim war nun zum Eisenbahnknotenpunkt geworden.

Unter den Eisenbahnbrücken im Land nahm das Viadukt schon seiner Höhe und Ausdehnung wegen eine herausragende Stellung ein. Auch unter den eher seltenen Steinbrücken steht es ganz vorne, was die seltenen anderen Beispiele zeigen: erheblich bescheidenere Brückenkonstruktionen wurden über das Messstetter Tal, die Donau bei Ulm oder die Jagst bei Crailsheim gebaut. Auch das Ohrntalviadukt, die Haldenbachüberbrückung oder die Steinlachbrücke sind kleinere, aus Stein gebaute Brücken.³⁴



Blick auf das Viadukt von der Stadt Bietigheim aus, gemalt von Hermann Rombach 1927.

Mit der Fertigstellung der Westbahn hatte das Königreich Württemberg eine verkehrspolitisch entscheidende Verbesserung erreicht, denn nun war der Nord-Süd-Strang der württembergischen Hauptbahn nicht mehr nur dem Binnenverkehr vorbehalten. Jetzt stellten die württembergischen Verbindungen ein wichtiges Bindeglied im europäischen Eisenbahnnetz dar, und nicht ohne Lokalstolz pries die «Schwäbische Kronik» diesen Vorzug: *Es kommt unsere Bahn in Verbindung mit Augsburg, München, Wien, Straßburg und Ludwigshafen, Forbach, Paris, Mannheim als dem Hauptstapelplatz der Schifffahrt auf dem Rhein, Frankfurt als Fortsetzung des großen Bahnnetzes nach dem Norden und den nordöstlichen Schienenwegen und bei ihrer Ausmündung an den Bodensee mittelbar mit den theilweise im Bau begriffenen schweizerischen Eisenbahnen.*³⁵

Schnell wurde das Viadukt in der Fachliteratur der Zeit als Beispiel eines gelungenen «Kunstbaues» zu Studienzwecken empfohlen. Gustav Adolf Hänel ging in seinem 1861 in Stuttgart erschienenen Werk «Constructionslehre für Ingenieure. Ein Leitfaden

für polytechnische Schulen und zum Selbststudium im Strassen-, Eisenbahn- und Wasserbau« sehr detailliert auf den Bau der Bietigheimer Eisenbahnbrücke ein. *Sinnreiche Construction, schwache Dimensionen und saubere Ausführung* zeichneten seiner Meinung nach das gesamte Bauwerk aus. Auch lobte er *das gute Aussehen des Ganzen, zu dem die regelmäßige Abwechslung der rothen und grünen Sandsteinschichten* beitrugen.

Der Stolz der Bietigheimer auf dieses Bauwerk zeigte sich eindrucksvoll im August 1864 bei der 500-Jahr-Feier der Stadt, als dem Viadukt folgende Zeilen im Festgedicht gewidmet wurden:

*Und dort auf schlanker Bogen luftgem Rücken
braust es vorbei, das flüchtige Feuerross!
Das Leben frisch durch Stadt und Land zu schicken
eilt es vorbei mit langem schwerem Troß.
Es liegt die Stadt der weiten Welt verbunden,
die eng geschnürten Schranken sind verschwunden.³⁶*

Bau der Murrthalbahn nach Backnang – Eisenbahn als Motor der Industrialisierung

Das Schienennetz der württembergischen Staatsbahn war inzwischen schon über 300 Kilometer lang ausgebaut worden. In den ersten Jahren nach Fertigstellung des Viadukts und der Westbahnstrecke war die tägliche Zugfrequenz noch relativ gering.

Schnell stießen viele Bahnhofsgebäude an ihre Grenzen und auch in Bietigheim wurde bereits 1863 die erste Erweiterung des Bahnhofs nötig, sicher auch deswegen, weil der Ort als Umsteigebahnhof attraktiv war. Bald entstand ein richtiges Bahnhofsviertel mit entsprechender Infrastruktur mit Gaststätten wie der Bahnhofsgaststätte zum «Alten Stern» oder dem «Waldeck». Auch Fuhrunternehmen und andere Dienstleister siedelten sich an.

In den Jahren 1865 bis 1875 wurden in Württemberg die massivsten Ausbaumaßnahmen im Schienennetz erreicht, was sich in der Gesamtschienenlänge von über tausend Kilometern bereits 1870 zeigte. Truppentransporte im Deutsch-Französischen Krieg liefen in diesen Jahren über das Viadukt. Mit der Gründung des Deutschen Reiches 1871 war endlich ein einheitlicher Wirtschaftsraum entstanden. Ressorts wie Eisenbahn, Post- und Telegraphenverwaltung waren jedoch bei den einzelnen Ländern verblieben. Dieser «Eisenbahnpartikularismus» wurde, etwa von dem württembergischen Ministerpräsidenten Heinrich von Mittnacht, zäh gegen Bismarck verteidigt.

Trotzdem war Württemberg in einem 1873/75 verabschiedeten Eisenbahngesetz den Vorstellungen

der Reichsregierung nachgekommen, die aus strategischen Erwägungen eine Verbindung zwischen Mühlacker im Westen und Backnang gefordert hatte. 1877 wurde dann mit dem Bau der bereits 1864 gedachten Murrthalbahn begonnen. Oberbaurat Abel und der am Viadukt beteiligte Bauinspektor Beck hatten dieses Projekt gemeinsam durchgeführt und zum Abschluss gebracht. Am 7. Dezember 1879 konnte diese weitere vom Bietigheimer Bahnhof ausgehende Bahnlinie in den Dienst genommen werden: Über Beihingen, Heutingsheim und Benningen führte die Strecke über Marbach und endete vorerst in Backnang. Ihre Anlage passte bestens ins Konzept des Eisenbahnnetzausbaus, dem in den Jahren 1875 bis 1886 die Verdichtung des bestehenden Schienennetzes als Ziel gesetzt worden war. Neben der Murrthalbahn entstanden auch Verbindungslinien wie etwa die Gäu- oder Kinzigbahn.

Große Schwierigkeiten für den laufenden Zugverkehr bedeutete die uneinheitliche Verwendung der Uhrzeiten. Erst einmal mussten im ganzen Königreich Württemberg die Uhren gleich gehen, um einen reibungslosen Bahnverkehr zu ermöglichen. Doch bereits an den Grenzen Württembergs setzten sich die Schwierigkeiten fort. Erst die Einführung der Eisenbahnzeit als Normal- und Einheitszeit im gesamten Deutschen Reich am 1. April 1892 machte diesen Problemen ein Ende.



A. Beck, Bauinspektor beim Bau des Eisenbahnviaduktes.
Aufnahme aus der Zeit vor 1900.

Der Ausbau der Strecke von Bietigheim nach Heilbronn mit einem zweiten Gleis machte viele Umbauten erforderlich, bis 1893 das zweite Gleis auf dieser Strecke verwirklicht werden konnte. Besonders aufwändig war der Durchbruch eines zweiten Tunnels bei Kirchheim am Neckar. Weiter ging dies bis zum Abbruch von Bahnwärterhäuschen, die dann an anderer Stelle als Neubauten wieder erstellt werden mussten. Ein Beispiel dafür stellt das Bahnwärterhäuschen Nr. 344 auf der Markung Besigheim dar, dessen Plan noch erhalten ist.

Innerhalb eines halben Jahrhunderts war die Eisenbahn in Württemberg zur Selbstverständlichkeit geworden und hatte das ganze Land durchzogen. Die vom Bodensee ausgehende und über Ulm und Stuttgart nach Heilbronn führende Nordbahn stellte mit der in Bietigheim nach Baden abzweigenden Westbahn die wichtigsten Bahnverbindungen dar, und sie wurden konsequenterweise durch zweite Gleise ausgebaut. Es lässt sich leicht nachweisen, dass diese Bahntrassen das Rückgrat der industriellen Entwicklung im Königreich Württemberg bildeten. 1887 und 1898 wurde in einer weiteren Ausbauperiode das württembergische Schienennetz praktisch abgerundet.

Mit diesen Ausbaumaßnahmen waren immer mehr Mitarbeiter nötig, um das erweiterte Personen- und Güteraufkommen zu bewältigen, den Zustand der Strecken zu kontrollieren und einen reibungslosen Schienenverkehr zu ermöglichen.

Immer mehr Güterverkehr rollt über das Enztalviadukt – In der Talaue lebt der Bietigheimer Pferdemarkt wieder auf

Immer mehr Güterzüge rollten über das Viadukt und erforderten auch im Bietigheimer Bahnhof eine Erhöhung des Raumangebots für den Güterumschlag. So wurde der bisher nördlich des Bahnhofs gelegene Güterschuppen nach dem Bau der Murraltalbahn 1879 an die Bissinger Straße verlegt, wo er je zur Hälfte auf Bietigheimer und Bissinger Markung lag.

Durch die Verbindung nach Westen erhielt der Bietigheimer und Bissinger Güterbahnhof nach 1908 mehr Gewicht, als die Umladerampe von Mühlacker hierher verlegt worden war.

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges intensivierte sich die Beziehungen zu den großen deutschen Verschiebebahnhöfen Mannheim, Karlsruhe, Kaiserslautern, München und Mainz. Mit dem Einsatz schwerster Güterzuglokomotiven, die einen Achsendruck von 20 Tonnen erzeugten, kamen auf das Bietigheimer Enzviadukt noch nie gekannte Belastungen zu. Die Konstruktion wurde 1927 über-



«Seebad Bietigheim» Fremdenverkehrspostkarte.

prüft, und es wurde eine Verstärkung empfohlen, die in den Jahren 1928/29 ausgeführt wurde. Sie wurde nach der Planung von Professor Dr. Ing. Karl Schächterle – Stuttgart, dem Bruder des derzeitigen Direktors der DLW, im Auftrag der Baufirma Wayß und Freytag mit einem Kostenaufwand von 600 000 Reichsmark und zwar ohne Betriebsunterbrechung in zwei Hälften durchgeführt.³⁷

Die Beliebtheit der Eisenbahn als Verkehrsmittel wuchs stetig – Reisende nahmen die Bahn immer stärker in Anspruch und viele Bahnhöfe mussten aus- und umgebaut werden. 1902 wurden auf der Strecke Bietigheim-Heilbronn Veränderungen im Verwaltungsgebäude des Besigheimer Bahnhofs vorgenommen und ein Anbau für das Fahrdienstbureau erstellt.

Durch die gute Verkehrsanbindung in Richtung Stuttgart und Heilbronn sowie nach Baden über das Viadukt war Bietigheim schon Ende des 19. Jahrhunderts für Firmengründer interessant. Dies wurde auch von kommunaler Seite unterstützt. So bemühte sich der Bietigheimer Stadtschultheiß Wilhelm Metzger seit seinem Amtsantritt im Jahr 1891 um Industrieansiedlungen in Bahnhofsnähe. Ein Bebauungsplan wurde ausgearbeitet und Gespräche mit der Württembergischen Eisenbahndirektion geführt, die damals den Bau eines großen Ausbesserungswerkes plante. Doch dafür hatte schließlich Cannstatt den Zuschlag erhalten. Stattdessen siedelten sich 1899 die «Linoleum-Werke Nairn AG» nahe dem Bahnhof an. Seitdem rollten die Rohstoffe für die Linoleumproduktion und die hier produzierten Bodenbeläge über die verschiedenen Schienenwege von und nach Bietigheim. Seit 1906 entstand in der Nähe des Werksgeländes, zwischen Bahnhofstraße und Enztalrand, die Arbeitersiedlung «Köpenick»,

wie sie nach den dort wohnenden «Rei'gschmeckten» von der Bevölkerung genannt wurde. Immer wieder zeigen Postkartenmotive diese neuen städtebaulichen Entwicklungen, die aus unterschiedlichen Perspektiven das Viadukt als herausragenden Baukomplex einbeziehen. Zu diesen Erweiterungsmaßnahmen im Bietigheimer Bahnhofsbereich zählte auch 1906 ein weiteres Bahnhofgebäude.

Seit den Bahnbauten war Bietigheim ein bevorzugter Treffpunkt des Unterlandes geblieben. Das Viadukt diente auch 1925 als Kulisse für eine «Gewerbe- und Industrieausstellung» anlässlich des 75-jährigen Bestehens des örtlichen Gewerbevereins. Dazu ließ die Stadt nach gründlicher Vorbereitung an gleicher Stelle wie heute den Bietigheimer Pferdemarkt wieder aufleben.³⁸ Noch immer war das Viadukt ein beliebtes Abbildungsmotiv, sei es für Postkarten oder als Herausforderung für Künstler. Besonders der in Bietigheim lebende Künstler Hermann Rombach setzte sich in mehreren seiner Werke in unterschiedlichen Techniken mit dem Viadukt auseinander.

Die Förderung des Fremdenverkehrs wurde in Bietigheim in den 1930er-Jahren groß geschrieben. Mit Unterstützung der NS-Parteiorganisation «Kraft durch Freude» und des Reichsausschusses für Fremdenverkehr bemühten sich die städtischen Entscheidungsträger um eine Steigerung der Attraktivität Bietigheims. Gefördert durch den damaligen Leiter

der DLW, den Holländer Sijpestein, wurde am 12. Juli 1936 nahe beim Viadukt ein *mustergültiges Freibad* eröffnet. Doch zum «Seebad Bietigheim», wie es der launige Bietigheimer Gelegenheitsdichter Julius W. Eichrodt in den 1930er-Jahren auf einer Fremdenverkehrspostkarte darstellte, hat es nun doch nicht gereicht. Der Mitarbeiter der DLW-Werke in Bietigheim hatte unter seinem Pseudonym *Germania-Schiller* ein gängiges Postkartenmotiv des Viadukt, mit Ideen aus seiner «Mal- und Lokaldichterei», wie es die Rückseite der Postkarte zeigt, entsprechend verändert.

*Im Weltkrieg gebombt und teilweise gesprengt –
Behelfsbrücke, Wiedereröffnung am 28. August 1949*

Schon seit 1913 existierten Pläne zum Bau eines weiteren Viadukts, das aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens den Bietigheimer Bahnhof entlasten sollte. In den Kriegsjahren wurden die Bietigheimer Brücken und die Eisenbahneinrichtungen durch einquartierte Mitglieder einer Landsturmkompanie bewacht. Viele Truppen- und Materialtransporte überquerten in diesen Jahren das Viadukt, das von Zerstörungen verschont blieb.

Erst vor dem Zweiten Weltkrieg wurden die Vorbereitungen für das Entlastungsviadukt wieder aufgegriffen, da nun strategische Überlegungen dazu traten. Neun Millionen Reichsmark Baukosten



*Notviadukt über die
Enz, fotografiert im
Jahr 1947.*

wären für die Realisierung des zwischen Metterzimmern und Tamm geplanten Bauwerks nötig gewesen. Es war sogar mit ersten Arbeiten im Bereich der Markung «Bruchwald» begonnen worden, die aber nach Ausbruch des Krieges wieder eingestellt werden mussten. Damit war es endgültig mit dieser Idee vorbei.³⁹

Angriffe auf das Viadukt und die übrigen Bahnanlagen rund um Bietigheim blieben während des Zweiten Weltkrieges lange aus. Die Industriebetriebe erhielten weiter ihre Rohstoffe und konnten bis ins Frühjahr 1945 arbeiten. Erst seit dem 2. Februar 1945 begannen Luftangriffe auf das Viadukt, die sich vor allem zwischen dem 22. und 25. März 1945 massiv steigerten. Mehrere Pfeiler wurden dabei beschädigt. Die dabei entstandenen Schäden konnten immer wieder ausgebessert werden, und der Schienenverkehr, zuletzt nur noch eingleisig und mit stark verminderter Geschwindigkeit, blieb aufrecht erhalten. Wie Hermann Roemer in seiner «Geschichte der Stadt Bietigheim an der Enz» schildert, hatte sich die Situation Anfang April zuge-spitzt. Die als zweite Verteidigungslinie vorgesehene Enzlinie gegen Westen sollte gehalten werden, und

so wurden die Enzbrücken am Sonntag, dem 8. April, von deutschen Pioniertruppen unterbrochen, um den Vormarsch französischer Verbände aufzuhalten. Um 16 Uhr waren die fünf westlichen Viadukt-pfeiler gesprengt worden, Stunden später die Enzbrücke und der Enzsteg. Bereits 1935, bei der Befestigung der Enzlinie, waren in mehreren Viadukt-pfeilern Sprengkammern eingebaut worden.

US-Pioniere schlossen bald nach Kriegsende die Lücke durch eine Behelfsbrücke, denn die Besatzungsmächte waren an dem Transport ihres Nachschubs auf dieser Bahnstrecke interessiert. Schon am 16. Juni 1945 konnte der Viadukt mit entsprechenden Vorsichtsmaßnahmen wieder befahren werden. Schnell zeigte sich aber, dass die Fundamente stärker in Mitleidenschaft gezogen worden waren, als bisher angenommen. Weitere Sicherungsmaßnahmen erfolgten, die eine Unterbrechung des Verkehrs erforderlich machten. So wurde eine stählerne, 317 Meter lange Behelfsbrücke 15 Meter unterhalb des Viadukts gebaut, die vom November 1946 bis ins Jahr 1949 den gesamten Verkehr aufnahm. Die endgültigen Instandsetzungsarbeiten, nämlich die Wiederherstellung des Viadukts in seiner alten Form,

Suchen Sie Anschluss?



0180 5-77 99 66

**Fahrplanauskunft Baden-Württemberg
für Busse und Bahnen**

0,12 €/Min.

Unter **0180 5-77 99 66**, der telefonischen Fahrplanauskunft Baden-Württemberg, erhalten Sie Auskunft über Abfahrts- und Ankunftszeiten von Bussen und Bahnen. 7 Tage die Woche, rund um die Uhr – für nur 0,12 € pro Minute. Einfach anrufen! Schneller informiert, schneller ankommen.



begannen Ende April 1947 und dauerten bis zur Wiedereröffnung des Viadukts am 28. August 1949. So lange wurde der gesamte Schienenverkehr über die eingleisige Dauerbehelfsbrücke geleitet. Wieder bot die Baustelle des Viadukts Arbeitsplätze, diesmal waren rund 180 Heimatvertriebene hier beschäftigt. Am 26. August 1949 wurde die Fertigstellung dieser Brückenreparatur mit einem Festakt in Ludwigsburg begangen.

In der «Heimatrundschau» vom 27. August 1949 war über die nun abgeschlossenen Arbeiten zu lesen: *Währungsumstellung, Mangel an Baustoffen und an Arbeitskräften, schlechte Ernährungslage der Arbeiter und viele andere Dinge mehr gaben zunächst sehr große Schwierigkeiten zu überwinden auf, trotzdem aber ging der Bau so voran, dass man in allen Teilen zufrieden sein konnte. Für den nun fertiggestellten und gestern dem Verkehr übergebenen Viadukt wurden 18 700 Tonnen Sand und Kies, 2000 Tonnen Zement, 12 300 Kubikmeter Holz, 103 000 Stück Klinker und 270 Tonnen Rundstahl benötigt.* Aus finanziellen Gründen waren keine Steinquader mehr verbaut, sondern Beton als billigeres Baumaterial verwendet worden, der farblich entsprechend angepasst werden konnte. Seitdem sind nur kleinere Reparaturen an der Bogenbrücke erforderlich geworden.

Noch zählt das Enzviadukt zu den wichtigsten Brücken im deutschen Schienennetz, wenngleich etwas weniger Züge als vor dem Bau der Schnellbahntrasse Stuttgart-Mannheim diesen Verkehrsweg nutzen. Von 400 Zügen in Spitzenzeiten hat sich das Aufkommen auf ca. 300 Züge täglich reduziert. Regelmäßige jährliche Überprüfungen durch einen Brückenkontrolleur garantieren die Verkehrssicherheit der inzwischen in die Jahre gekommenen Brücke. Noch immer stellt das Viadukt die klassische Kulisse für Großveranstaltungen in der Stadt Bietigheim-Bissingen dar, vor allem für den jährlich stattfindenden Pferdemarkt.

Die Herausgabe eines Sonderstempels und einer Sonderbriefmarke zum 150. Jubiläum sind das beste Beispiel dafür, dass das Viadukt noch immer stark im Bewusstsein verankert ist.

Vom 21. September 2003 an steht das Viadukt im Zentrum einer Sonderausstellung des Stadtmuseums Hornmoldhaus in Bietigheim-Bissingen.

LITERATUR

Beschreibung des Oberamts Besigheim. Hrsg. von dem königlichen statistisch-topographischen Bureau. Mit drei Tabellen und einer Karte des Oberamts, nebst Titelbild und vier Holzschnitten. Stuttgart 1853.
Bietigheim 789–1989. Beiträge zur Geschichte von Siedlung, Dorf und Stadt. Hrsg. von der Stadt Bietigheim-Bissingen. Bietigheim-Bissingen 1989.

Boelcke, Willi A.: Handbuch Baden-Württemberg. Politik, Wirtschaft, Kultur von der Urgeschichte bis zur Gegenwart. Stuttgart 1982.

Einhundertfünfundzwanzig Jahre Enzviadukt bei Bietigheim-Bissingen. Tage der DB 2./3. September 1978 im Bahnhof Bietigheim-Bissingen. Bietigheimer Pferdemarkt vom 1. bis 5. September 1978. Deutsche Bundesbahn Bundesbahndirektion Stuttgart.

Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hrsg. von Lothar Gall und Manfred Pohl. München 1999.

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg. Denkschrift zum 50. Jahrestag der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Württemberg am 22. Oktober 1845. Bearbeitet von Dr. jur. Supper. Stuttgart 1895.

Erinnerungen an die Schwäbische Eisenbahn. Eine Sammlung von Veröffentlichungen über die Eisenbahn von einst. Hrsg. von der Bundesbahndirektion Stuttgart 1978.

Lohr/Thielmann: Lokomotiven württembergischer Eisenbahnen. Berlin 1988.

Morlok, Georg von: Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Rückschau auf deren Erbauung während der Jahre 1835–1889 unter Berücksichtigung ihrer geschichtlichen, technischen und finanziellen Momente und Ergebnisse. Erstdruck 1890. Mühl, Albert und Kurt Seidel mit 104 Typenskizzen von Rudolf Stöckle: Die Württembergischen Staatseisenbahnen. Stuttgart 1970.

Roemer, Hermann: Zum 100jährigen Bestehen des Bietigheimer Enzviadukts. In: Hie gut Württemberg. 14.9.1953.

Roemer, Hermann: Geschichte der Stadt Bietigheim an der Enz. 2. Auflage mit 3 Plänen und 66 Tafelbildern. Hrsg. im Auftrag der Stadtverwaltung. 1961.

Rossberg, Ralf Roman: Die Geschichte der Eisenbahn. Verbesserte Neuauflage Künzelsau 1984.

Walz, Werner: Die Eisenbahn in Baden-Württemberg. Geschichte der Bahnen 1840 bis heute. Stuttgart o. J.

Württembergische Jahrbücher für vaterländische Geschichte, Geographie, Statistik und Topographie. Hrsg. von dem königl. Statistisch-topographischen Bureau, mit dem Verein für Vaterlandskunde. Stuttgart 1854.

ANMERKUNGEN

- 1 Entwurf der Statuten der Württembergischen Eisenbahngesellschaft. Stuttgart 1836. Württ. Landesbibliothek Stuttgart.
- 2 Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg. Stuttgart 1895, S. 12, 30.
- 3 Staatsarchiv Ludwigsburg, E 173/I, Bü 1244.
- 4 Württ. Landesbibliothek Stuttgart.
- 5 Enz- und Metter-Bote, 12.9.1953.
- 6 Staatsarchiv Ludwigsburg, E 173/I, Bü 665.
- 7 Staatsarchiv Ludwigsburg, E 173/I, Bü 665.
- 8 Zitiert nach Hermann Roemer: Geschichte der Stadt Bietigheim an der Enz, 1961, S. 200.
- 9 Boelcke, Willi A.: Handbuch Baden-Württemberg. Stuttgart 1982, S. 211 f. Vgl. auch Rossberg, Ralf Roman: Die Geschichte der Eisenbahn. Künzelsau 1984.
- 10 Staatsarchiv Ludwigsburg, E 166, Bü 2246.
- 11 Wochenblatt aus Besigheim, 9.10.1847.
- 12 Neckar-Kreis. Oberamtsstadt Heilbronn den 15. Oktober 1850. Des Gemeinderaths, Bürger-Ausschusses und Handlungs-Vorstands daselbst ehrenbietige Vorstellung in Betreff des Anschlusses der württembergischen an die badische Eisenbahn. Württ. Landesbibliothek Stuttgart.
- 13 Alt=Besigheim in guten und bösen Tagen. Denkwürdigkeiten einer württembergischen Kleinstadt. Zweite, neubearbeitete Auflage von Friedrich Breining, Neuenstadt a. d. Linde. Besigheim 1926, S. 235.
- 14 Alt=Besigheim in guten und bösen Tagen. Denkwürdigkeiten einer württembergischen Kleinstadt. Zweite, neubearbeitete Auflage von Friedrich Breining, Neuenstadt a. d. Linde Besigheim 1926, S. 236.



Postkarte aus der Zeit nach 1900 mit der Gesamtansicht von Bietigheim, im Vordergrund das Enztalviadukt.

- 15 Orth, Helmut: Bissingen a. d. Enz. Erinnerungen. Horb 1984, S. 14.
- 16 Schwäbische Kronik, 25.9.1853.
- 17 Negrelli war als erfahrener Eisenbahningenieur der österreichischen Ferdinand-Nordbahn um seine Einschätzung gebeten worden. Vgl. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Württemberg, Stuttgart 1895, S. 7.
- 18 Karl Etzel wurde 1813 in Heilbronn als Sohn des Erbauers der Neuen Weinsteige in Stuttgart geboren. Viele großartige Planungen und deren Ausführungen im Bereich des Eisenbahn- und Brückenbaues zählen zu seinen Werken, ehe der erst 51-jährige durch einen Schlaganfall aus dem aktiven Berufsleben ausscheiden musste. Sogar bei der Kaiser-Josephs-Orientbahn war er tätig gewesen. Vgl. F. Wintterlin, Allg. Deutsche Biographie.
- 19 Morlok, G. von: Die Königlich Württ. Staatseisenbahnen. Erst- druck 1890, S. 75.
- 20 Carl Christian Gottlob von, Gärtner war am 14. September 1788 in Bietigheim zur Welt gekommen und noch vor seiner Funktion als Finanzminister in Württemberg durch königliche Ernennung vom 26. Januar 1842 lebenslängliches Mitglied der Ersten Kammer der Stände. Vgl. Beschreibung des Oberamts Besigheim. Stuttgart 1853, S. 124. Seine Tochter Marie hatte am 3. Juni 1842 Karl Etzel geheiratet.
- 21 Enz- und Metter-Bote, 12.9.1953.
- 22 Der Name dieses Bauingenieurs wird in verschiedenen Quellen und zeitgenössischen Abhandlungen verschieden wieder- gegeben. Schreibungen von Beckh, Bekh oder Beck werden parallel verwendet. Auf der am Viadukt angebrachten Tafel ist sein Name mit A. Beckh, Ing. wiedergegeben. Vgl. auch: Mor- lok, G. von: Die Königlich Württ. Staatseisenbahnen. Erst- druck 1890, S. 75.
- 23 Daniel Kaiser hatte kurz vor seinem Tod veranlasst, dass seine Aufzeichnungen über den Bau des Viadukts nach Bietigheim gelangten. Er starb 1890. Vgl. dazu Hermann Roemer: Ge- schichte der Stadt Bietigheim an der Enz. 1961, S. 198.
- 24 Kartei von Hermann Roemer, Typoskript, Stadtarchiv Bietig- heim-Bissingen.
- 25 Kartei von Hermann Roemer, Typoskript, Stadtarchiv Bietig- heim-Bissingen. Vgl. auch: Bietigheimer Zeitung, 26.8.1978.
- 26 Württ. Jahrbücher. Stuttgart 1854, S. 10 f. Der Text ist der «Schwäbischen Kronik» von 16. August 1853 entlehnt.
- 27 Schwäbische Kronik, 16. August 1853, S. 1369.
- 28 Enz- und Metter-Bote, 12.9.1953.
- 29 Zitiert nach Hermann Roemer, Geschichte der Stadt Bietig- heim an der Enz. 1961, S. 199.
- 30 Schwäbische Kronik, 22. 9.1853.
- 31 Schwäbische Kronik, 27.9.1853.
- 32 Württ. Jahrbücher. Stuttgart 1854, S. 11.
- 33 Schwäbische Kronik, 28.9.1853.
- 34 Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Würt- temberg. Stuttgart 1895, S. 84.
- 35 Schwäbische Kronik, 25.9.1853.
- 36 Vgl. dazu: Enz- und Metter-Bote, 12.9.1953.
- 37 Enz- und Metter-Bote, 12.9.1953.
- 38 Roemer, Hermann: Geschichte der Stadt Bietigheim an der Enz, S. 232 f.
- 39 Enz- und Metter-Bote, 12.9.1953.



NATURTHEATER REUTLINGEN
Volkschauspiele seit 1928 Chorgesang seit 1863

75 Jahre Theatervergnügen für Groß und Klein

Jubiläumsspielzeit 21.06. – 23.08.2003:

Der Hauptmann von Köpenick
von Carl Zuckmayer

Emil und die Detektive
von Erich Kästner

Telefon: 0 71 21 / 27 07 66 · www.naturtheater-reutlingen.de