



Die Stuttgarter «Schlauchartillerie» bei der Arbeit, zirka 1925: Die Fäkaliengruben werden geleert und dann mit pferdegezogenen Wagen zu den Verladestellen am Nordbahnhof und am Westbahnhof gebracht.

Rudolf
Widmann

Eine (etwas anrühige) Eisenbahngeschichte in Ehningen an der Gäubahn

Am 1. September 2004 jährte es sich zum 125. Male, dass der fahrplanmäßige Verkehr auf der Gäubahnstrecke zwischen Stuttgart und Freudenstadt via Böblingen und Eutingen von der damaligen Königlich Württembergischen Staatseisenbahn aufgenommen wurde. In zahlreichen Veranstaltungen der an der Gäubahn gelegenen Städte und Gemeinden wurde dieses Ereignis hinreichend gewürdigt, so auch in Ehningen bei Böblingen. Ein Team eisenbahnbegeisterter Ehninger hatte ehrenamtlich hierzu ein abwechslungsreiches Programm zusammengestellt. Teil dieser Aktivitäten war auch eine Ausstellung, die die Beziehungen der Ehninger zur Gäubahn sowie ihre Bedeutung für Ehningen zum Schwerpunkt hatte. In diesem Zusammenhang wurde auch das Thema «Latrine» angegangen, ein Thema, das vor gut hundert Jahren sowohl für die Eisenbahn, insbesondere die Stadt Stuttgart und die Landwirtschaft, eine nicht unerhebliche Rolle gespielt hat.

Die am Beispiel Ehningens nachgezeichnete Geschichte der Latrinenverwertung kann exemplarisch für die 50 anderen bereits 1880 im Großraum Stuttgart an der Württembergischen Staatseisenbahn gelegenen Latrinengruben herangezogen werden.

«Schlauchartillerie» entsorgt Stuttgarts Fäkalien – Die Bahn verteilt seit 1873 die Gülle im Umland

Um was geht es? Schlicht und einfach um die Beseitigung menschlicher Fäkalien. Dies war zu Ende des 19. Jahrhunderts in den schnell wachsenden Städten zu einem ernststen Problem geworden, in Württemberg allen voran in der Residenzstadt Stuttgart. Abhilfe war dringend geboten.

Am 9. April 1998 wurde im *Amtsblatt der Stadt Stuttgart* über die Geschichte der Fäkalienabfuhr in Stuttgart berichtet. «Unsere Geschichte beginnt in den Jahren um 1870. Angesichts der stark steigenden Einwohnerzahl und der zunehmenden Bebauung bis dahin landwirtschaftlich genutzter (und deshalb regelmäßig gedüngter) Flächen erwies sich die Beseitigung der Fäkalien innerhalb des stadt eigenen Gebiets mehr und mehr als ein Problem. Bislang war jeder Hausbesitzer selbst verantwortlich und ließ die Leerung der Abortgruben durch Landwirte, Gemüse- und Weingärtner oder durch Privatunternehmer besorgen. Nun beschloss die Stadt jedoch, sich zentral der Angelegenheit anzunehmen.

Die Schwemmkanalisation erschien den Gemeinderäten als die beste Lösung, ließ sich jedoch nicht verwirklichen. Zum einen waren die Stuttgarter

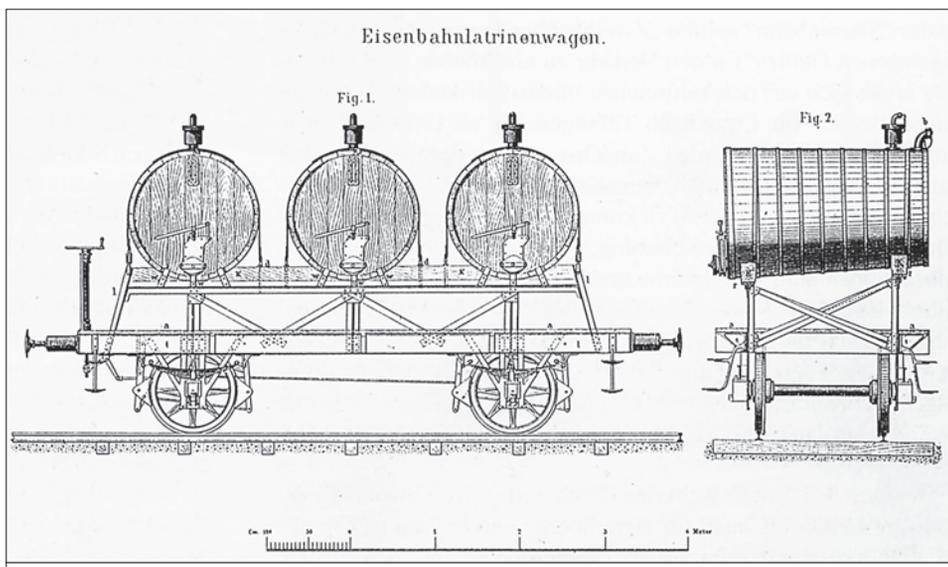
Dolen dafür gänzlich unzureichend, zum anderen stand der chronische Mangel an Wasser entgegen, und für eine Ableitung in den Neckar war die anfallende Menge viel zu groß, solange es keine zentrale Kläranlage gab.

Die Beseitigung über Rieselfelder scheiterte daran, dass es an Flächen mit geeignetem Untergrund mangelte. Die Stadt entschied sich deshalb für die pneumatische Entleerung der Gruben und den Verkauf der Gülle per Bahn in die weitere Umgebung der Stadt. Man befand sich damit in guter Gesellschaft, hatten doch auch Mainz, Pforzheim, Straßburg und Konstanz eben dieses System gewählt. Ein provisorisches Statut für die neue Art der Entsorgung Stuttgarts wurde 1872 erlassen, der Betrieb am 1. April 1873 aufgenommen.

Das Grundprinzip blieb: Die Fäkalien mussten in gemauerten Gruben gesammelt werden, die gemäß den Bauvorschriften abzudecken waren und nicht unter dem Schlafzimmerfenster liegen durften; einige Ausnahmen waren gestattet. Diese Gruben wurden nun einmal monatlich durch die städtische Latrinenanstalt geleert. Anfangs benutzte man dazu handbetriebene Pumpen, doch das war zu teuer und wenig leistungsfähig. Deshalb verbesserte man ab 1885 den Betrieb durch den Einsatz dampfbetriebener Pumpen.

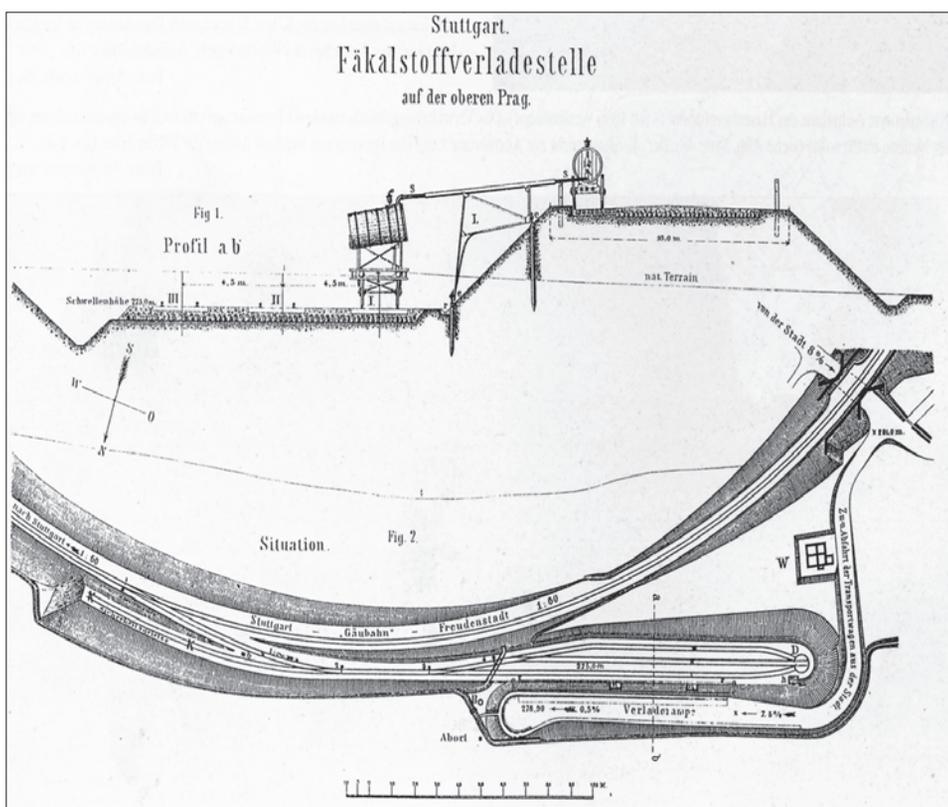
Mit deren Hilfe förderten die «Latrinearbeiter» die Gülle in luftdicht abgeschlossene Fasswagen. Zunächst waren dies pferdebespannte Fuhrwerke, die in Kolonnen arbeiteten und dadurch den Verkehr erheblich behinderten. Die Trupps, die diese

Arbeiten auszuführen hatten, nannte man in Stuttgart «Schlauchartillerie». Ab 1912 konnten Tonnenautos eingesetzt werden. Da diese ab 1926 über den Motor angetriebene Kompressoren erhielten, konnte man jetzt auf die Dampfmaschine verzichten. Zwei



Eisenbahnlatrinonwagen von 1880 der K.W.St.E., der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahn.

Unten: Die Fäkalverladestelle auf der oberen Prag im Stuttgarter Nordbahnhof. Wichtiger Abnehmer von Fäkalstoff zu landwirtschaftlicher Nutzung wurde nach Eröffnung der Strecke Stuttgart-Freudenstadt auch die Gäubahnstrecke von Böblingen bis Hochdorf. 1880 eröffnet, musste die Verladestelle bis 1895 dem Verbindungsgleis Pragtunnel-Gäubahn weichen.



Autos mit drei Mann Personal hatten etwa 1.000 bis 1.200 Gebäude zu entsorgen, was cirka 5.000 bis 6.000 Grubenentleerungen bedeutete. Die Hauptmenge wurde zu den von der Stadt erbauten Sammelstellen am Nordbahnhof – am großen Bogen der Gäubahn – und am Westbahnhof gebracht. Dort wurde die Gülle mittels einer Pumpe in die auf Waggonen montierten Transportfässer umgefüllt. Die Bahn übernahm den Weitertransport.

Stuttgart konnte die anfallenden Mengen nur zu einem Teil auf eigenem Gebiet verwerten. 1895 nicht einmal ein Viertel, 1906 gerade ein Fünftel. Die restliche Menge wurde in Spezialwaggonen auf dem Schienenweg weithin in die Umgebung der Großstadt verfrachtet und dann dort an die Landwirte zum Düngen verkauft. Im Jahr 1880 sind an die 50 Stationen wie z. B. Öhringen, Bondorf (nahe Herrenberg an der Gäubahn), Urach, Essingen (bei Aalen) zu nennen.

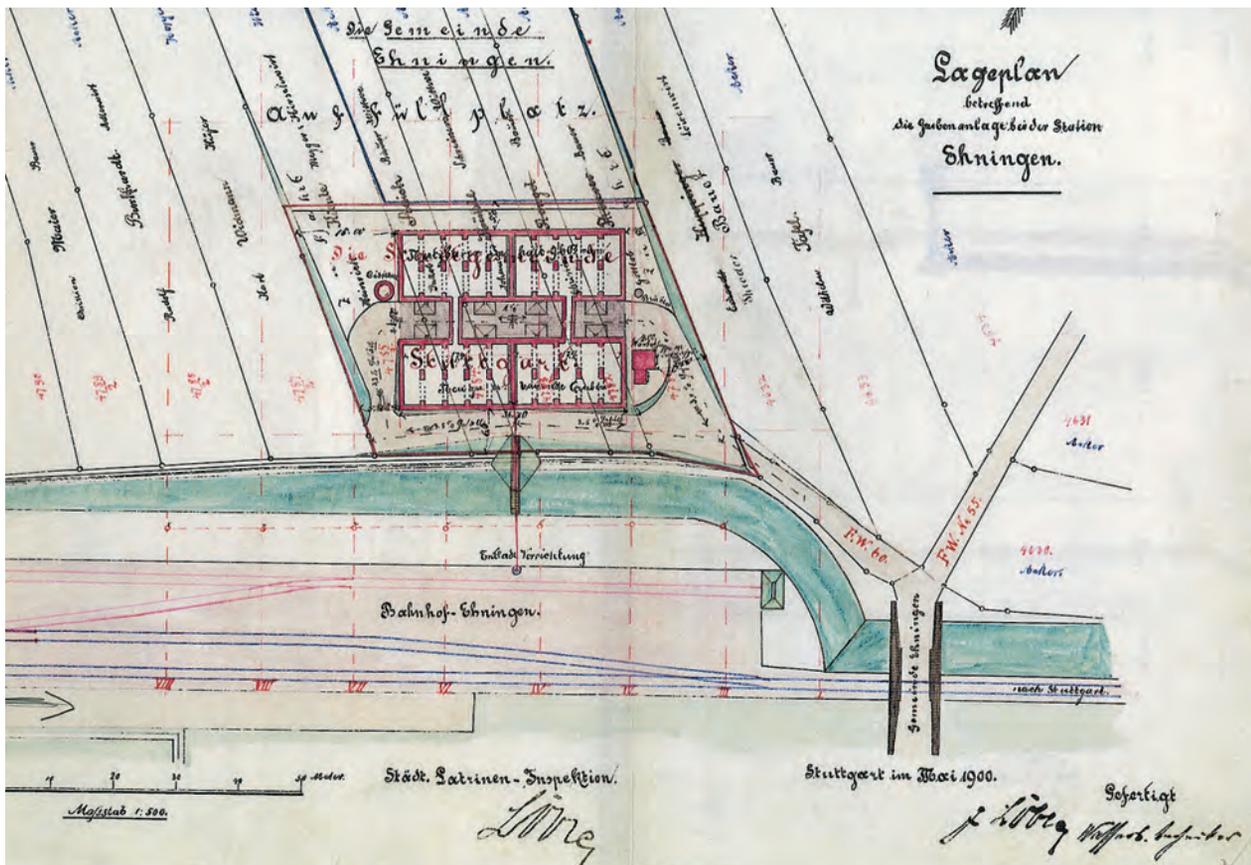
Die 1906 für den Transport benutzten 84 Zehntonnenwaggonen – 1925 waren es sogar deren 100 – hatten drei hölzerne Fässer mit zusammen etwa neun Kubikmeter (90hl) Inhalt. 1925 wurden sie durch 23 Zwanzigtonnenwaggonen ersetzt, die 7 Fässer mit zusammen 12 cbm trugen, die dann an den Empfangsstationen in die Latrinengruben entleert wurden.

Die «Schlauchartillerie» wurde gerade ein halbes Jahrhundert alt, denn bald war klar, dass diese Methode nicht Bestand haben konnte. Deshalb entschied man sich 1911 für eine Hauptkläranlage bei Stuttgart-Mühlhausen, die am 27. Juni 1916 fertiggestellt wurde, und somit konnte die Schwemmkanalisation eingeführt werden. Es verging jedoch noch einige Zeit, ehe sie für die ganze Stadt fertiggestellt war und die Schlauchartillerie ganz aufgegeben werden konnte.»

Die Ehninger Latrinengrube wird 1900 eingerichtet – 30 Jahre später vier Reichsmark für 600 Liter

Um die Frage zu lösen «Wohin damit?», kamen zwei wichtige Faktoren zu Hilfe: erstens der Bedarf an preiswertem Dünger für die Landwirtschaft, zweitens die Eisenbahn als das damals technisch führende und leistungsfähigste Transportsystem. Die Entladestationen entlang der Bahnstrecken wurden also zügig ausgebaut. So kam auch Ehningen zu seiner *Sammelgrube für Stuttgarter Fäkaldünger nebst einem Wärterhaus und Brunnen*, wie es offiziell im Schreiben vom 20. Juli 1900 der Stadt Stuttgart an den Ehninger Gemeinderat heißt.

Ehningen, von Böblingen her kommend die erste Gemeinde im Gäu, war um 1900 eine durch Acker-



bau und Viehzucht wohlhabende, landwirtschaftlich geprägte Gemeinde, die 1879 Anschluss an die Gäubahn erhielt und damals circa 1.600 Einwohner zählte. Die Gäubahn führt am nördlichen Rand Ehningens vorbei und bildete bis zum Jahre 2004 eine Art Barriere, über die in nördlicher Richtung keine Industrie- und Wohnbebauung stattfand. Erst ein Jahr später wurde mit der Erschließung des neuen Baugebietes Bühl quasi der Sprung über die Bahn in nördlicher Richtung vollzogen, an dessen östlichem Rand sich die ehemalige Latrinengrube befindet.

Im landwirtschaftlich geprägten Ehningen mit guten und tiefgründigen Böden wurden in der Zeit um 1900 rund 20 ha Spitzkraut – Ehningen war damit führend im Oberamt – und 9 ha Hopfen angebaut, beides prädestiniert für die Düngung mit Fäkalien. Zwar gab es bereits Kunstdünger in Form von Kalkstickstoff, Kalisalz und Thomasmehl, jedoch für die durch Realteilung entstandenen kleinbäuerlichen Strukturen meist zu teuer. Darüber hinaus bot Ehningen eine vorteilhafte Topographie, war doch der Bahndamm in Bahnhofsnähe aufgeschüttet worden, sodass die ankommende Latrine relativ einfach zu entleeren war, da das für eine Grube in Frage kommende Gelände entsprechend tiefer lag. Zudem befand sich die Grube außerhalb des Ortes und doch einigermaßen zentral in der Feldflur. Somit bot Ehningen also alle Voraussetzungen, um hier eine Latrinengrube zu bauen.

Im Archiv der Gemeinde Ehningen sind dazu noch Bau- und Genehmigungsakten vorhanden. Angefangen vom Schreiben der Stadt Stuttgart bezüglich des beabsichtigten Baus bis zu den Protokollen der «Ortsbauschau» vom 24. Juli und 28. Juli 1900, aus denen hervorgeht, dass die Gemeinde Ehningen der Stadt Stuttgart das Gelände für die projektierte Anlage offensichtlich geschenkt hat. Einsprüche gegen das Projekt seitens der Gemeinde und auch der unmittelbaren Anlieger hat es offensichtlich nicht gegeben. Festgehalten sind lediglich Wünsche und Forderungen eines Angrenzers bezüglich An- und Abfahrt und Auffüllung seines Ackers, denen entsprochen werden konnte.

Am 5. September 1900 erteilte das Königliche Oberamt zu Böblingen die Baugenehmigung. Ebenfalls erhalten ist der Lageplan mit Gelände- und Bauwerksschnitt der Grube und des Latrinewärterhauses. Die Grube bestand aus zwei Kammern, die in sich wiederum unterteilt waren. Gemäß Lageplan vom Mai 1900 ist pro Kammer ein nutzbarer Inhalt von 960 cbm ausgewiesen.

Die Sohle, die Umfassungswände sowie die Decken wurden in wasserdichtem Stampfbeton

erstellt und die Oberfläche mit Erde bedeckt und bepflanzt. Das beheizbare Wärterhäuschen wurde in Riegelfachwerk erstellt und mit beidseitigem Putz versehen, so wird es im Ortsbauschau-Protokoll vom 24. Juli 1900 beschrieben.

Angeliefert wurden die Fäkalien über ein Abstellgleis, von dem aus die eigens dafür konstruierten Latrinewagen entladen werden konnten. Auf den Gruben waren von Hand zu bedienende Jauchepumpen, so genannte «Deichel», angebracht, mit denen die Fäkalien aus der Grube in die «Mistlachenfässer» – dialektgeprägter Ausdruck für Jauchefässer – der Bauern gepumpt wurde. Da die «Deichel» häufig in einem schlechten Zustand waren, dauerte es gut eine halbe Stunde, bis ein Fass mit circa 600 l, das einspännig – als Pferde-, Kuh- oder Ochsespann gefahren wurde – voll war. Bezahlt werden musste sofort beim Latrinewächter; der Preis für 600 Liter betrug um 1930 ungefähr vier Reichsmark.

Die Fäkalien wurden als Stickstoffdünger verwendet und waren «Wachstumsbeschleuniger» für das im Frühsommer – Ende Juni, Anfang Juli – bereits in gutem Ansatz befindliche Kraut und für den Hopfen. Das bedeutete, dass zu dieser Jahreszeit besonders viel Latrine gebraucht wurde, und ent-



Die Gemeinde Ostrach hat sich in den letzten Jahren zur Museumsgemeinde entwickelt.

Unsere Museen Grenzsteinmuseum, Volkskundemuseum, Heimatmuseum und Modemuseum, sowie die Naturschutzgebiete, insbesondere das Pfrunger-/Burgweiler Ried bieten in der Freizeit viel Vergnügen beim Erkunden und Erleben, ob zu Fuß oder mit dem Rad. Sie sind leicht zu erreichen über ein gut ausgebautes Rad- und Wanderwegenetz in intakter Natur.

- Im Grenzsteinmuseum (Freilichtmuseum) erinnern Grenzen und Grenzsteine an die drei Länder vor der Gründung des Landes Baden-Württemberg.
- Im Volkskundemuseum (Stiftung Prof. Dr. Dr. Bogenschütz) wird kundgetan, wie das Volk in vergangener Zeit gelebt hat.
- Im Heimatmuseum ist die Geschichte unserer Gemeinde Ostrach dargestellt.
- Im privaten Modemuseum ist Bekleidung aus den vergangenen beiden Jahrhunderten zu besichtigen

Gemeindeverwaltung
Hauptstraße 19
88356 Ostrach
Telefon 07585/300-0
e-mail: Info@ostrach.de



sprechend groß muss der Andrang an der Latrinengrube gewesen sein. So wird berichtet, dass sich auf den Zufahrtstraßen zur Latrinengrube lange Schlangen mit wartenden Fahrzeugen gebildet haben. Teilweise wurde die Latrine aber auch von der Latrinengrube bereits zu einem früheren Zeitpunkt abgeholt und in den privaten Jauchegruben «zwischenlagert», bis man sie brauchte, und dort mit den Fäkalien des Stallviehs vermischt.

Die vielfältigen, jahreszeitlich bedingten Interessen der Landwirtschaft kollidierten des öfteren mit den Interessen und Gegebenheiten des Bahnbetriebs. So forderte z.B. das Bahnbetriebsamt Böblingen am 8. Dezember 1893 bei der Generaldirektion der Staatseisenbahn, *die Latrinenspektion Stuttgart solle in der Zeit des stärksten Obstverkehrs etwa 14 Tage lang keine oder nur wenige Wagen nach Herrenberg abgehen lassen, was nachdem in Nebringen ebenfalls ein Fäkalsammelgrube errichtet ist, keinem Anstand begegnen dürfte*. Hintergrund waren Engpässe auf den vorhandenen Abstellgleisen im Bereich des Herrenberger Bahnhofes.

Anfang der 1930er-Jahre endet die Latrinenanlieferung – Kunstdünger bringt Naturdünger zum Erliegen

Man kann davon ausgehen, dass zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Verbreitung der Fäkalien aus Stuttgart und die Verteilung über die Gäubahn ihren Höhepunkt erreicht hatte. Die Fäkalien fanden «reißenden Absatz», weil es im Grunde genommen zu diesem preiswerten Dünger keine Alternative gab, obgleich der Transport auf die Felder und die Ausbringung sehr arbeitsintensiv und alles andere als angenehm waren. Rechnete man doch pro Krautsetzling 3–5 Liter, pro Hopfenstock 10 Liter Latrine. In dem Ökonomiebericht eines Ehninger Bauern von 1898 ist die Rede von 440 Hopfenstöcken, die er besessen hatte. Daran mag man erkennen, wie mühselig das Düngen gewesen sein muss, denn alles war mit anstrengender Handarbeit verbunden.

Die Alternative hierzu mag der damals in einer Art Pulverform verbreitete Kalkstickstoffdünger gewesen sein, der aber erhebliche unangenehme Begleiterscheinungen für den Ausbringenden hatte. Die nach dem Ersten Weltkrieg einsetzende Rationalisierung und Modernisierung der Landwirtschaft einerseits, das vermehrte Angebot moderner Kunstdünger andererseits und nicht zuletzt die Einführung der flächendeckenden Schwemmkanalisation in Stuttgart trugen zum Rückgang der Latrinerverteilung bei.

Dies findet auch darin seinen sichtbaren Niederschlag, dass in den Gleisplänen für den Bahnhof



Ehningen von Anfang der 1930er-Jahre das Abstellgleis für die Latrinenanlage nicht mehr aufgeführt ist, wohl aber noch in den Plänen zum zweigleisigen Ausbau der Gäubahn Anfang der 1920er-Jahre. Man kann also davon ausgehen, dass zu Beginn der 1930er-Jahre die Anlieferung von Fäkalrohstoffen aus der Landeshauptstadt an die Latrinengrube in Ehningen eingestellt wurde; noch lebende Zeitzeugen konnten mir das bestätigen.

Da die Latrinengrube nicht mehr gefüllt wurde, bestellten Ehninger Bauern auf eigene Initiative Latrine in Stuttgart, die dann auf den Gütergleisen des Ehninger Bahnhofes in Kesselwagen angeliefert und dort entladen wurde. Der Ehninger Bauer und Fuhrunternehmer Karl Hoffmann z.B. verkaufte nachweislich bereits 1928 Latrine an Ehninger Landwirte. Ein handschriftlicher Eintrag im Tagebuch des Ehninger Bauern Gottlob Gerlach belegt für die Zeit 13.–20. Juni 1928 *den Kauf von 2.977 Liter Latrine zu 20 RM 7 Pfg*; im Vergleich dazu: 1 Zentner Weizen kostete damals 10 RM. Karl Hoffmann verkaufte auch Latrine an Bauern in Hildrizhausen und Rohrau, Orte die keinen direkten Bahnanschluss, jedoch ebenfalls großes Interesse an diesem preiswerten Naturdünger hatten.

Der Enkel von Karl Hoffmann, Willi Hoffmann (*1924), berichtet darüber, wie er als Bub im Alter von ungefähr neun Jahren sich als «Freizeitbeschäftigung» nach der Schule auf den mit Latrine gefüllten Kesselwagen setzen und den Inhalt während der Leerung mit einer langen Stange umrühren musste, damit sich der dicke Inhalt der Brühe nicht am Boden absetzte. Aber spätestens mit Beginn des Zweiten Weltkrieges war auch diese «Ära» zu Ende.

Luftaufnahme Oktober 1918. Bahngelände Bahnhof Ehningen mit der Latrinengrube vorne rechts. Von Stuttgart kommend fährt ein Zug in den Bahnhof Ehningen ein.



Linke Seite: Ein Beispiel für die Gülleabfuhr im ländlichen Bereich, hier in Ehningen um 1935. Die Gülle wird von Hand ins Güllefass gepumpt und aufs Feld gefahren.

Was geschah mit der Ehninger Latrinengrube?
Überbaut – Rudimentäre Reste sind zu entdecken

Wie bereits angedeutet, lässt sich das exakte Datum der letzten Latrinenanlieferung an die Ehninger Grube nicht bestimmen. Die Gemeinde Ehningen ließ jedoch bereits Mitte der 1930er-Jahre auf dem dortigen Gelände einen ausrangierten Eisenbahnwaggon aufstellen, zu einem Zeitpunkt, als die Latrinengrube offensichtlich nicht mehr genutzt wurde. Der Waggon diente als Wohnstätte für die völlig verarmten Eheleute Karl Hofmann – nicht identisch mit dem Fuhrunternehmer Karl Hoffmann –, die noch 1900 zu den wohlhabendsten Ehninger Familien gezählt hatten. Das Wärterhaus wurde als Ziegen- und Hühnerstall benutzt.

Im Jahre 1954 wurde auf dem Gelände der Latrinengrube das Kreisjugendheim der «Deutschen Jugend des Ostens» vom Ortsverband Böblingen des BVD (Bund der Vertriebenen) erstellt und 1993/94 erweitert. Im Zuge dieser Erweiterung konnte ein Teil der bis dahin ungenutzten, aber noch vorhandenen Gruben als modernisierter Kellerbereich der Jugendbildungsstätte «Haus Südmähren» der DJO (Deutsche Jugend in Europa), wie es nun heißt, integriert werden. Die Inspizierung der nicht mehr genutzten Fäkaliengrube durch die Freiwillige Feuerwehr Ehningen ergab einen erstaunlich gut erhaltenen Bauzustand, sodass der Nutzung als Kellerräume nichts im Wege stand.

Auch der Kundige wird nur noch sehr rudimentäre Elemente der ehemaligen Latrinengrube entdecken, ist doch die Anlage in fast 70 Jahren

durch andere Nutzung und Bebauung völlig verändert worden. Wahrnehmbar ist noch das Areal als solches, ansatzweise der betonierte Kubus für das Einlassrohr, die Lage des Einlaufrohrs an der Bahndammböschung und in Fortsetzung davon eine Unebenheit im Feldweg 3893 sowie die völlig mit Brombeerhecken zugewachsene Rampe des Abstellgleises.

Wenn auch das Wissen um die Latrinengrube weitgehend aus dem Gesichtsfeld der heutigen Ehninger Bevölkerung entschwunden ist, so war die Ausstellung zu «125 Jahre Gäubahn» ein geeignetes Forum, auf dieses Kapitel Ehninger Heimatgeschichte aufmerksam zu machen.

QUELLEN UND LITERATUR

- Broschüre der Gemeinde Ehningen (2004) «125 Jahre Gäubahn»
- Kreiszeitung Böblinger Bote
- Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 9.4.1998
- Brawa Modellbau
- Hauptstaatsarchiv Stuttgart
- Gemeindearchiv Ehningen
- «Bilder aus einem schwäbischen Dorf», hrsg. von der Gemeinde Ehningen 1985
- Wolfgang Scharf/Burkhard Wollny: «Die Gäubahn», EK-Verlag, Freiburg 1992
- «Herrenberg und die Gäubahn», Stadt Herrenberg, Stadtarchiv 1992
- Bestände Heimatgeschichtsverein Ehningen

Bedanken darf ich mich bei meinen Ehninger Mitbürgern, Emilie Kienle, Günter Breitmeyer, Willi Hoffman und Paul Gerlach für Überlassung von Fotos, technische Unterstützung bei der Aufbereitung von Texten und Fotos sowie für wertvolle Hinweise zur 'Latrinengeschichte' sowie bei der Gemeinde Ehningen für die Einsichtnahme und Überlassung von Archivalien.