

„Stuttgart, Ulm und Biberach ...“

Vor 150 Jahren entstand das württembergische Eisenbahnnetz

Als 1825 in England die erste Eisenbahnlinie von Stockton(-on-Tees) nach Darlington eröffnet wurde, war Gegnern wie Befürwortern des neuen Verkehrsmittels klar, dass eine neue Zeit begonnen hatte. Eigentlich lag die Erfindung des ersten Eisenbahnkonstruktors George Stephenson recht nahe, sozusagen in der Luft, denn die Zeit war reif dafür.

Geleise als künstlich in Stein gehauene Spurrillen gab es schon seit der Antike, damit Wagen auf schwierigem Terrain besser manövriert werden konnten. Holzschienen wurden bereits in mittelalterlichen Bergwerken benutzt, um Loren leichter bewegen zu können. Die Dampfmaschine hatte James Watt 1781 als standortunabhängige Kraftmaschine perfektioniert. Nun befassten sich seit Beginn des 19. Jahrhunderts Ingenieure in England und Frankreich mit der Idee, die Dampfmaschine auf Schienen zu setzen, um Zugtiere für die schon bestehenden Pferdeisenbahnen überflüssig zu machen. Doch Stephenson gelang es schließlich als Erstem, dafür eine einsatzfähige Lokomotive zu entwickeln.

Stephenson fand für sein Projekt nicht nur Befürworter. In einer Parlamentsdebatte im britischen Unterhaus fasste Sir Isaac Coffin zusammen, was er von dieser Sache hielt: *Für jeden muss es höchst unangenehm sein, eine Eisenbahn unter seinem Fenster zu haben. Und was soll, so frage ich, aus allen Sattlern und Herstellern von Kutschen, aus Wagenbesitzern und Kutschern, Gastwirten, Pferdezüchtern, Pferdehändlern werden? Weiß das Haus auch, welchen Rauch, welches Geräusch, Gezisch und Gerassel die rasch vorüberziehenden Lokomotiven verursachen*

werden? Weder das auf dem Feld pflügende, noch das auf den Triften weidende Vieh wird diese Ungeheuer ohne Entsetzen wahrnehmen. Die Eisenpreise werden sich mindestens verdoppeln, wenn die Vorräte an diesem Metall, was wahrscheinlich ist, nicht ganz und gar erschöpft werden. Die Eisenbahn wird der größte Unfug sein, sie wird die vollständige Störung der Ruhe und des körperlichen sowohl wie des geistigen Wohlbefindens der Menschen bringen, die jemals der Scharfsinn zu erfinden vermochte.

Zukunftsorientierte Volkswirtschaftler wie der Tübinger Professor und spätere amerikanische Konsul Friedrich List erkannten dagegen schon früh die Bedeutung dieser revolutionären Neuerung. Bereits 1824 machte sich List Gedanken über ein Eisenbahnnetz in Deutschland, die auch von König Wilhelm I. von Württemberg interessiert aufgenommen wurden.

Erste Eisenbahnpläne im Königreich Württemberg

König Wilhelm hielt zwar nichts von diesem aufmüpfigen Tübinger Professor, der ihm als Landtagsabgeordneter unangenehm aufgefallen war, da er offen für mehr Demokratie eintrat und einen Konflikt mit seinem König nicht scheute. Die Idee einer württembergischen Eisenbahn ließ ihn allerdings nicht mehr los. Mit Umsicht verfolgte er die Einsatzmöglichkeit des neuen Transportmittels. Anfangs schien die Eisenbahn vor allem als Verbindung zwischen schiffbaren Flüssen erwägenswert. Bisher hatte man

versucht, dieses Problem durch Anlegen von Kanälen zu lösen, wie in Frankreich oder auch in Preußen. Doch die Topografie des Landes setzte solchen Plänen unüberwindliche Grenzen. Wenn es nun gelänge, den bis Heilbronn schiffbaren Neckar durch eine Eisenbahn mit der Donau bei Ulm zu verbinden, wäre ein Handelsweg von der Nordsee über den Rhein zur Donau bis ins Schwarze Meer eröffnet, und das Königreich Württemberg läge mit seiner Eisenbahn im kritischen Zentrum. Die Waren müssten hier umgeladen und auf der Eisenbahn weitertransportiert werden – eine große Chance für den Handel des Landes. So setzte Wilhelm schon wenige Jahre, nachdem in England die erste Eisenbahn gefahren war, eine Expertenkommission ein, die sich Gedanken über eine solche württembergische Eisenbahnlinie machen sollte. Die Kommission kam 1830 zu dem Ergebnis, dass die Bahn nicht nur zur Donau bei Ulm geführt werden sollte, sondern südwärts weiter bis zum Bodensee bei Friedrichshafen.

Als dann am 7. Dezember 1835 die erste Eisenbahn in Deutschland von Nürnberg nach Fürth gedampft war, brach auch in Württemberg ein regelrechtes Eisenbahnfieber aus. In den großen Handelsstädten des Landes wie in Ulm, Stuttgart und Heilbronn entstanden Eisenbahngesellschaften, die als Aktiengesellschaften Kapital für den Bau privater Eisenbahnlinien sammelten. Recht schnell hatten Kaufleute und Unternehmer erkannt, welche Bedeutung es für die zukünftige Entwicklung hatte, ob ihre Stadt an eine Eisenbahnverbindung angeschlossen sein würde oder nicht.

So warb ein Heilbronner Kaufmann mit folgenden Argumenten für den Erwerb von Eisenbahnaktien der Heilbronner Eisenbahngesellschaft: *Stellen wir uns aber die Lage unseres Acker- und Weinbaus, unserer Gewerbe und unseres Handels vor, wenn diese schnellste und billigste Beförderungsweise uns nicht, sondern nur benachbarten Gegenden zuteil würde! Wie würde sich aller Verkehr nach und nach von hier entfernen, wie würde der Wert unserer Güter, unserer Häuser, unserer Mühlen etc. im Preis fallen! Erhält uns aber eine zahlreiche Aktien-Unterzeichnung das uns zugesagte Recht einer Eisenbahnverbindung und kommt letzteres wirklich zu Stande, so dürfen wir gewiss sein, dass gerade die umgekehrte Wirkung sich äußern und dass ohne großes Risiko für den Aktien-Unternehmer der Verkehr sich außerordentlich vermehren werde.*

Diesen privaten Initiativen setzte nun König Wilhelm seine Vorstellung einer württembergischen Staatseisenbahn entgegen. Den privaten Gesellschaften wurden keine Genehmigungen für eigene Eisenbahnlinien erteilt, kurze Zeit später lösten sie sich auf. König Wilhelm schickte nun seine Experten nach England, um dort Erfahrungen zu sammeln. Nach jahrelangen Diskussionen und Vorbereitungen unterzeichnete er am 18. April 1843 ein Gesetz über den Bau einer württembergischen Staatseisenbahn von Stuttgart über Ulm an den Bodensee. Eine Nordbahn sollte von Stuttgart nach Heilbronn und eine Westbahn bis an die badische Landesgrenze geführt werden. Während man in Württemberg noch plante, hatten die badischen Nachbarn die Nase vorn. Bereits am 12. September 1840 war die erste Strecke im Großherzogtum eröffnet worden. Sie führte von Mannheim nach Heidelberg, allerdings mit einer Spurweite, die sich in Deutschland und den meisten europäischen Ländern nicht durchsetzte. Baden musste wenig später alle bisher gebauten Strecken umrüsten.

Stuttgart, Ulm und Biberach ... Die Schwäbische Eisenbahn wird gebaut

Der Eisenbahnbau in Württemberg entwickelte sich nach dem etwas verspäteten Start geradezu explosiv und prägte als *Staatsangelegenheit* die kommenden Jahrzehnte im Königreich. Atemberau-

end erscheinen die nach heutigen Maßstäben kurzen Bauzeiten. Bereits im Oktober 1845 – zwei Jahre nach Unterzeichnung des ersten Eisenbahngesetzes – konnte der König das erste Teilstück der Schwäbischen Eisenbahn von (Stuttgart-Bad) Cannstatt nach (Stuttgart-)Untertürkheim einweihen. Das *Stuttgarter Neue Tagblatt* berichtete am 6. Oktober 1845 über die erste Vergnügungsfahrt mit der Eisenbahn von Cannstatt nach Untertürkheim: *Eine ungeheuere Menschenmenge war ab halb zwei Uhr in und um den Bahnhof Cannstatt bis Untertürkheim gelagert und wogte hin und her, um die angekündigte Probefahrt abzuwarten und anzustaunen. Manches schwäbische Menschenkind sah heute zum erstenmal das rauchende, pfeifende und stöhnende Ungeheuer, das man Lokomotive nennt und das mit Windeseile über eiserne Schienen wegbrauste. Ohne sichtbaren Anstoß setzte sich die Maschine in Gang und durchlief die ungefähr eine Poststunde lange Strecke vom Bahnhof Cannstatt nach Untertürkheim in fünf Minuten.*

Die *Württembergischen Jahrbücher für vaterländische Geschichte, Geographie, Statistik und Topographie* berichteten in diesen Jahren regelmäßig über den Fortgang des Eisenbahnbaus. Zwischen den Zeilen wird die Euphorie spürbar, welche den Chronisten wie vermutlich alle Zeitgenossen ergriffen hatte. Als Beispiel die folgenden Zitate aus den Jahren 1845–1850:

1845: *Die meisten Hände beschäftigte wohl der Eisenbahnbau.*

1846: *An der Eisenbahnstrecke zwischen Ludwigsburg, Stuttgart und Cannstatt wurde ebenfalls sehr energisch gearbeitet; schon am 8. Mai konnte der letzte Schlussstein an dem 2900 Fuß langen Pragtunnel, welcher im Jahr 1844 in Angriff genommen worden war, versetzt werden, am 4. Juli sodann wurde das Gewölbe des Rosensteintunnels [...] geschlossen und zur selben Zeit der Viadukt über den Neckar bei Cannstatt vollendet. Hiedurch war es möglich gemacht, dass am 26. September mittags 12 ¼ Uhr die erste Lokomotive, von Cannstatt kommend, in den Bahnhof in Stuttgart einfahren und am 30. September die erste Probefahrt von Stuttgart nach Ludwigsburg unternommen werden konnte. Die ganze Strecke wurde am 15. Oktober feierlich eröffnet und an demselben Tage der allgemeinen Benützung übergeben.*

1847: *Was die Arbeiten an der Staatseisenbahn betrifft, so ist zu erwähnen, dass*

im Jahr 1847 an den Linien von Ludwigsburg bis Heilbronn, von Plochingen bis auf die Alb und von Friedrichshafen bis Aulendorf, O.A. Waldsee, mit ungefähr 10 000 Mann gearbeitet wurde. Von den bedeutenderen Bauobjekten, welche in diesem Jahre vollendet wurden, ist der Tunnel bei Kirchheim am Neckar zu nennen. [...] Die etwa 1000 Fuß lange Gatterbrücke bei Besigheim war am Schluss des Jahres ihrer Vollendung nahe.

1848: *Am 7. Juni fand die erste Probefahrt auf der Eisenbahnstrecke zwischen Bietigheim und Besigheim statt, am 27. desselben Monats langte die erste Lokomotive in Heilbronn an, am 9. Juni sodann wurde die ganze Strecke zwischen Bietigheim und Heilbronn zum ersten Male befahren. Der regelmäßigen Benützung konnte dieselbe jedoch wegen der noch nicht vollendeten Einrichtungen in dem Bahnhof zu Heilbronn erst am 25. Juli übergeben werden.*

1849: *Am 27. März wurde die Eisenbahnstrecke zwischen Ravensburg und Aulendorf, Oberamts Waldsee, und am 29. April die Linie von Aulendorf bis Biberach zum erstenmal befahren. Die ganze Strecke von Biberach bis Friedrichshafen ist am 28. Mai dem Gebrauch übergeben worden. Die erste Probefahrt auf der Bahnstrecke von Süßen nach Geislingen fand am 5. Juni, die Eröffnung derselben am 14. desselben Monats statt. Die sieben Wegstunden lange Bahn zwischen Biberach und Erbach wurde am 15. November zum erstenmal probeweise befahren. Am 1. November erstieg die erste Lokomotive die 17791 Fuß lange schiefe Ebene zwischen Geislingen und Amstetten.*

1850: *Die vollendete Eisenbahnstrecke zwischen Ulm und Biberach wurde am 1. Juni eröffnet. Auf der übrigen Streck von Ulm abwärts fand die erste Probefahrt zwischen Ulm und Amstetten am 22. desselben Monats statt; wonach die ganze Bahnlinie zwischen Heilbronn und Friedrichshafen am 1. Juli dem Gebrauch übergeben wurde.*

Die ersten sechs Lokomotiven wurden aus Amerika über Rhein und Neckar nach (Stuttgart-Bad) Cannstatt gebracht und von amerikanischen Spezialisten zusammengebaut, anschließend getauft: Die erste hieß *Neckar*, die anderen *Rems*, *Enz*, *Fils*, *Jagst* und *Donau*.

Für die etwa 250 Kilometer lange Strecke benötigte die Eisenbahn neun bis zehn Stunden.

Die Eisenbahn als Schlüsselindustrie

Zu Recht gilt der Eisenbahnbau als Schlüsselphänomen für die Industrialisierung Deutschlands. Das trifft auch für Württemberg zu. Die Eisenbahn schuf für die wirtschaftliche Entwicklung des Königreichs völlig neue Grundlagen. Rohstoffe wie Erz und Kohle, im Land selbst nur spärlich vorhanden, konnten herangeschafft und das Roheisen hier weiterverarbeitet werden. König Wilhelm verpflichtete Emil Keßler aus Karlsruhe nach Esslingen am Neckar, der hier in der *Esslinger Maschinenfabrik* ab 1846 Lokomotiven und Waggon baute.

Bald waren Tausende im Eisenbahnbau beschäftigt und mussten mit Lebensmitteln versorgt werden. Viele Kleinunternehmen sahen als Zulieferer neue Absatzmöglichkeiten. Handel und Verkehr wurden revolutioniert. Die Eisenbahn ermöglichte Güter- und Personentransport in bisher unvorstellbarer Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit und das zu einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis.

Seit dem ersten Eisenbahngesetz waren noch keine zehn Jahre vergangen, als das Projekt bereits fertiggestellt war. Die württembergische Eisenbahnlinie erstreckte sich nun auf etwa 290 Kilometer. Zu den 250 Kilometern der Strecke Heilbronn–Friedrichshafen kam die rund 40 Kilometer lange Strecke der Linie Bietigheim–Bruchsal, deren 300 Meter langer Enztalviadukt mit seinen 20 Säulen, die an ein römisches Aquädukt erinnern, dem württembergischen Eisenbahnkonstrukteur Karl Etzel internationale Anerkennung einbrachte. Es dauerte nicht lange, bis sich die Eisenbahn gegenüber dem Güterverkehr auf der Straße und zu Wasser durchgesetzt hatte. Auch bei den Reisenden erfreute sich die *Schwäbische Eisenbahn* zunehmender Beliebtheit und schrieb deutlich schwarze Zahlen. Der Ertrag der württembergischen Staatseisenbahn machte 1854 vier Prozent, 1862 sogar über sechs Prozent des investierten Kapitals aus, ganz abgesehen von den unschätzbaren Auswirkungen auf die Infrastruktur des Landes. Regionen, die nicht an der neuen Eisenbahnlinie lagen, forderten deshalb immer massiver eine Fortsetzung des Eisenbahnbaus. Diese Gründe führten 15 Jahre nach dem ersten Eisenbahngesetz von 1843 im Jahr 1858 zu einem zweiten, das neue Strecken vorsah und die be-

stehenden Linien zu einem württembergischen Eisenbahnnetz ausbauen sollte.

Das Eisenbahngesetz von 1858

Im Februar 1857 sandte die Stadt Crailsheim an König Wilhelm ein achtseitiges Bittschreiben mit dem Titel *Entwicklung der Gründe für einen von der Stadt Crailsheim bei Seiner Majestät dem König in Antrag gebrachten Eisenbahnbau vom Neckar über Crailsheim nach Ansbach und Nürnberg*. Die neue Linie sollte von (Stuttgart-Bad) Cannstatt oder Bietigheim(-Bissingen) über Backnang und Schwäbisch Hall nach Crailsheim geführt werden.

Gleichzeitig forderten die Städte im Remstal eine Ostbahn von (Stuttgart-Bad) Cannstatt über Schwäbisch Gmünd nach Aalen, die von dort weiter über Nördlingen ebenfalls nach Nürnberg geführt werden könnte. Nun meldeten auch Heilbronn, Künzelsau und Schwäbisch Hall ihre Interessen an. Heilbronn sah die Chance, Eisenbahnknotenpunkt zu werden, und intervenierte in der Residenz mit dem Argument, dass Baden und Bayern eine Verbindung von Mannheim über Würzburg nach Nürnberg planten, was die gesamte Region Nordwürttemberg benachteiligen würde. Eine wesentlich kürzere Strecke nach Nürnberg müsste von der badischen Odenwaldbahn über Heilbronn und Schwäbisch Hall und Künzelsau gesetzt werden. Schwäbisch Hall und Künzelsau setzten sich ebenfalls für eine Streckenführung über Heilbronn ein, welche das Kochertal berücksichtigte. In einer Eingabe an die *Hohe Ständeversammlung* im März 1857 führten sie aus: *Wenn das Remstal die Eisenbahn benützen will, seinen Wein zu verführen und dem Scheiterholzfloß einen Achstransport zu substituieren, so hat auch das Kochertal und dessen Seitentäler, namentlich in der Öhringer Gegend, ausgedehnten Weinbau und der Kocher dient nicht nur zum Scheiter-, sondern auch bis Hall zum Stammholzfloß aus einem gegenüber dem Remstälner viel weiteren Waldrevier. Die Bedürfnisse der Industrie im Remstale noch so hoch angeschlagen, glauben wir nicht, dass dieselbe mehr Frachten braucht, als die Hütte in Ernsbach, die Gerbereien in Künzelsau und die Fabriken in Hall; den Eisenwerken stellen wir die Salinen entgegen. [...] Hat das*

Remstal neben Gmünd ein paar volkreiche Städte, so haben wir dafür die dreifache Zahl und Hall.

In anderen Regionen des Königreichs liefen die Diskussionen ähnlich ab. So beauftragte König Wilhelm seinen Geheimen Rat alle Eingaben zu prüfen und das zweite Eisenbahngesetz vorzubereiten, das er am 17. November 1858 unterzeichnete. Es sah Folgendes vor:

- Die Fortsetzung der Nordbahn von Heilbronn über Öhringen, Schwäbisch Hall nach Crailsheim,
- von Crailsheim eine Strecke nach Süden über Heidenheim an der Brenz bis Ulm,
- eine Linie von Heilbronn über Neckarsulm nach (Mosbach-)Neckarelz zum Anschluss an die badische Odenwaldbahn,
- eine Neckarbahn von Reutlingen nach Rottenburg am Neckar, die über Rottweil zur badischen Grenze geführt werden und einen Anschluss in die Schweiz ermöglichen sollte,
- eine Linie von (Stuttgart-Bad) Cannstatt oder vom Filstal aus über Schwäbisch Gmünd und Aalen Richtung Nördlingen.

Bereits im Sommer 1862 konnte die Linie Heilbronn–Schwäbisch Hall eröffnet werden. Weitere Bahnstrecken folgten. So wurde in einem Staatsvertrag zwischen Baden und Württemberg 1873 eine Verbindung von (Bad Friedrichshall-)Jagstfeld über (Mosbach-)Neckarelz nach Eberbach zum Anschluss an das hessische Eisenbahnnetz vereinbart, außerdem eine Linie von Heilbronn nach Eppingen zum Anschluss an die Strecke Karlsruhe–Eppingen sowie von Stuttgart über Horb am Neckar nach Freudenstadt zum Anschluss an die badische Linie von Hausach nach Schiltach (Landesarchiv HStAS E 100 Nr. 363).

Aus der ursprünglich angestrebten Verbindung der schiffbaren Flüsse Neckar und Donau war ein württembergisches Eisenbahnnetz geworden, das die verschiedenen Regionen des Landes immer engmaschiger verknüpfte und über die Grenzen des Königreichs hinaus den Anschluss an das deutsche und europäische Netz gewährleisten sollte.

Regierungs-Blatt

für das
Königreich Württemberg.

Ausgegeben Stuttgart Dienstag den 23. November 1858.

Artikel 1.
Königliche Dekrete. Gesetz, betreffend die weitere Ausdehnung des Eisenbahngesetzes. — Gesetz, betreffend den Bau von Eisenbahnen in der Bauzeitperiode 1858—1861. — Königliche Verordnung, betreffend die Bestimmung von Eisenbahnlinien. — Königliche Verordnung, betreffend die Einziehung des unlaufenden Staatsanleihegeldes gegen neue Scheine.
Verfügungen der Departemente. Verfügung, betreffend die Gebäude-Veranschlagungs-Umlage für das Kalenderjahr 1859. — Bekanntmachung, betreffend die Einziehung des unlaufenden Staatsanleihegeldes gegen neue Scheine.

I. Unmittelbare königliche Dekrete.

A) Gesetz,
betreffend die weitere Ausdehnung des Eisenbahngesetzes.

Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Württemberg.

Um die Nichtigungen zu bestimmen, in welchen das vaterländische Eisenbahngesetz nach Zulassung der Umstände weitere Ausdehnung erhalten soll, vorzulegen und verfügen Wir nach Anhörung Unseres Geheimen-Rathes und unter Zustimmung Unserer getreuen Stände, wie folgt:

Artikel 1.
Von-Hilfsvorn aus wird in Fortsetzung der Nordbahn eine Eisenbahn über Dechingen und Hall nach Crailsheim gebaut werden,

Artikel 2.

Im Anschluß an die nach Artikel 1 herzustellende Bahn soll
a) von Crailsheim ab in südlicher Richtung ein Schienenweg durch die Thäler der Gars, des oberen Kochers und der Brenz über Heidenheim bis zur Ostbahn geführt
und

b) falls im Großherzogthum Baden eine Bahn durch den Donwald über Mosbach gebaut würde, über Neckarsulm eine Bahn bis an die badische Grenze gegen Neckarck hergestellt werden.

Artikel 3.

Die Neckarbahn ist von Neuulungen nach Rottenburg und — falls eine Verbindung mit der Schwelz durch Anschluß an das Bahnsystem im badischen Oberlande zu erreichen seyn wird — durch das Flußgebiet des obern Neckars über Rotweil gegen die Grenze fortzuführen.

Artikel 4.

Im Anschluß an die Ostbahn ist vom Kiskthal oder von Eamflatt aus in nördlicher Richtung ein Schienenweg über Gmünd und Aalen gegen Nördlingen zu führen.

Artikel 5.

Diese Eisenbahnen sind sämmtlich auf Rechnung des Staats zu bauen. Wegen Beschaffung der hierzu erforderlichen Geldmittel ist nach Maßgabe des mit dem Fortschreiten der Bauausführung eintretenden Bedarfs von Zeit zu Zeit durch besondere Verabschiedung Vorsorge zu treffen.

Auch unterliegt die Bestimmung der Bahnlücken, so weit sie durch vorstehendes Gesetz nicht bereits getroffen ist, und die Genehmigung von Beträgen mit Regierungen oder Eisenbahngesellschaften anderer Staaten über den Anschluß der diesseitigen Eisenbahnen der ständischen Zustimmung.

Unser Finanz-Ministerium ist mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt.
Gegeben Stuttgart den 17. November 1858.

W i l h e l m.

Der Finanz-Minister:

K n a p p.

Auf Befehl des Königs,
Der Chef des Geheimen-Cabinetts:

M a n c l e r.

Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Königreich Württemberg (1845–1886)

1845–1854

Heilbronn – Bietigheim – Ludwigsburg – Cannstatt – Esslingen – Göppingen – Geislingen – Ulm – Biberach – Ravensburg – Friedrichshafen, Bietigheim – Mühlacker – Bretten – Bruchsal;

1855–1864

Heilbronn – Weinsberg – Öhringen – Schwäbisch Hall, Cannstatt – Waiblingen – Schwäbisch Gmünd – Aalen, Aalen – Nördlingen, Aalen – Heidenheim, Mühlacker – Pforzheim, Plochingen – Nürtingen – Reutlingen – Tübingen – Horb;

1865–1874

Heilbronn – Jagstfeld – Osterburken – Königshofen – Lauda – Würzburg, Wertheim – Tauberbischofsheim – Lauda – Königshofen – Bad Mergentheim – Weikersheim – Blaufelden – Crailsheim – Aalen, Pforzheim – Wildbad, Pforzheim – Calw – Nagold – Horb – Rottweil – Tuttlingen – Singen, Rottweil – Schwenningen – Villingen, Tübingen – Hechingen – Balingen, Ulm – Ehingen – Riedlingen – Herbertingen – Sigmaringen, Herbertingen – Aulendorf – Kißlegg – Leutkirch – Isny, Calw – Leonberg – Stuttgart, Metzingen – Urach;

1875–1886

Heilbronn – Eppingen – Bretten, Schwäbisch Hall – Crailsheim, Ludwigsburg – Marbach – Backnang, Horb – Böblingen – Stuttgart, Waiblingen – Backnang – Schwäbisch Hall(-Hessental), Heidenheim – Ulm, Balingen – Sigmaringen, Altshausen – Pfullendorf, Kißlegg – Wangen, Horb – Freudenstadt – Schiltach.

tembergischen Eisenbahn von Heilbronn nach Friedrichshafen mit der Abzweigung von Bietigheim(-Bissingen) zur badischen Grenze können die Schülerinnen und Schüler den Ausbau des württembergischen Eisenbahnnetzes grafisch erfassen. So könnten in verschiedenen Farben die Eisenbahnlinien für die Jahre 1850, 1860 und 1880 in eine Karte eingetragen und mit dem heutigen Netz verglichen werden. Alternativ dazu kann auch eine Kartenreihe angelegt werden. Ferner kann zusätzlich die Zusammenstellung herangezogen werden, welche die Hauptstrecken des württembergischen Eisenbahnnetzes zeigt – ohne die später noch gebauten Nebenstrecken. Anschließend können Schülerinnen und Schüler anhand von Quellen diskutieren, was die Streckenführung für die wirtschaftliche Entwicklung der jeweiligen Regionen des Landes bedeutete.

Ein kritischer Blick auf die heutige Entwicklung – Streckenstilllegungen, Ausbau von Stadtbahnnetzen, zunehmende Umverteilung des Gütertransports von der Schiene auf die Straße – können außerdem die ökologischen Aspekte eines öffentlichen Personen- und Güterverkehrs zur Diskussion gestellt werden. Vielseitige Möglichkeiten ergeben sich auch für Projektarbeit, wenn die wirtschaftlichen, sozialen aber auch die politischen Folgen des Eisenbahnbaus vor 150 Jahren für das Land anhand weiterer Quellen untersucht werden. Reichhaltiges Material dazu findet sich in Heimatbüchern, Presse-, Stadt- und Gemeindearchiven.

Verwendung im Unterricht

In den Bildungsplänen des Landes nimmt das Thema *Industrielle Revolution* einen bevorzugten Platz ein. Es wird sowohl in der Sekundarstufe I aller weiterführenden Schulen als auch auf der Kursstufe der Gymnasien und Beruflichen Schulen behandelt. Für die Kursstufe ist außerdem vorgesehen, Archivalien in den Unterricht einzubeziehen sowie – wo es möglich ist – landesgeschichtliche Bezüge herzustellen. Letzteres gilt auch für die Sekundarstufe I.

Der Eisenbahnbau stellt für Deutschland wie für Württemberg das Schlüsselereignis der industriellen Revolution dar. Die neue Mobilität schuf erst die Voraus-

setzungen für das Aufblühen von Handel und Gewerbe, für einen grenzüberschreitenden Gütertausch, vielleicht sogar für die nationale Einheit, sicher aber für die Entwicklung des Maschinenbaus als einem der wichtigsten Sektoren der Wirtschaft Württembergs.

Das zweite württembergische Eisenbahngesetz von 1858 zeigt, wie aus den ersten Anfängen des Eisenbahnbaus heraus durch massive Forderungen der regionalen Wirtschaft Ausbau und die Vernetzung der Eisenbahnlinien erfolgten. Aufgrund seiner Informationsdichte bei überschaubarem Umfang und unter Anleitung auch lesbarer Schrift eignet sich die Quelle gut für den Einsatz im Unterricht. Ausgehend von der ersten würt-



Königliches Landhaus Rosenstein mit Neckarbrücke und Tunnelmündung in (Stuttgart-Bad) Cannstatt, Lithografie von Eberhard Emminger nach einem Gemälde von Christian Friedrich Leins, um 1845. Vorlage: Stadtarchiv Stuttgart B 7961



1853 von Karl Etzel errichteter Eisenbahnviadukt über das Enztal bei Bietigheim (-Bissingen), Lithografie von C. Obach nach einer Zeichnung von O. Keller, 1857. Vorlage: Städtisches Museum Ludwigsburg Inv. Nr. 357 W 66



Das neue Bahnhofgebäude in Stuttgart. Originalzeichnung von Gehrmann von J. C. Hermann.

Das 1863–1867 von Georg von Morlok und Adolf Wolff erbaute neue Bahnhofgebäude in Stuttgart, Zeichnung und Holzschnitt von F. Obermann, koloriert, 1866. Vorlage: Landesarchiv HStAS J 301 a Nr. 22

