



Hundert Jahre Eisenbahn

Münsingen– Schelklingen

Vortrag beim Eisen-
bahnfest in Hütten am
29. Juli 2001

von Jörg Martin

Das bei herrlichem Sonnenschein sehr harmonisch verlaufene Eisenbahnfest in Hütten hatte aufgrund der Vergiftung eines Teils der angebotenen Speisen mit Salmonellen Folgen, die wir sehr bedauern.

Wenn die vorliegende Schrift einen kleinen Beitrag zur endgültigen Genesung der Betroffenen leisten kann, so ist ihr Zweck voll erfüllt.

Die Bilder stammen von Hüttener Privatleuten sowie aus dem Stadtarchiv Schelklingen und werden hier erstmals abgedruckt. Allen Leihgebern herzlichen Dank für die Bereitstellung der Fotografien.

Impressum: **Stadtarchiv Schelklingen**,

Stadtverwaltung, 89601 Schelklingen, 2001

Satz: Stadtarchiv Schelklingen mit dem Textsatzsystem \LaTeX .

Das heutige Fest ist eine ziemlich paradoxe Feier. Es ist doch einigermaßen merkwürdig, dass wir etwas feiern, was es gar nicht mehr oder doch nur noch sehr beschränkt gibt, nämlich die Bahnlinie von Münsingen nach Schelklingen. Noch merkwürdiger wird aber diese Feier, wenn man sich vor Augen hält, dass wir eine Feier nachholen, die es vor 100 Jahren nicht gegeben hat und die man damals auch sehr bewusst nicht abgehalten hat, nämlich eine Feier zur Eröffnung der Bahnlinie. Die Bahn von Schelklingen nach Münsingen wurde zwar vor genau 100 Jahren, am 1. August 1901, in Betrieb genommen, doch gefeiert wurde deswegen nicht. Warum? Nur die berühmte schwäbische Sparsamkeit allein kann als Begründung jedenfalls nicht hinreichen. Der Grund liegt eher darin, dass die Bahnlinie von Münsingen nach Schelklingen das Ergebnis eines sich über 30 Jahre erstreckenden Nervenkrieges war, bei dessen Ende die beteiligten Parteien zu großen Feiern die Lust wohl ganz einfach verloren hatten, denn dieses Ergebnis war kein strahlender Sieg, sondern ein Kompromiss. Kompromisse jedoch sind immer ungeliebte Kinder, zu deren Vaterschaft keiner so recht stehen will.

Um diesen Kompromiss zu verstehen, muss man sich die allgemeine württembergische Eisenbahngeschichte in aller Kürze vor Augen halten. Als sich um 1830 die Kunde von dem neuen Verkehrsmittel Eisenbahn in der Welt verbreitete, griff die württembergische Regierung den Gedanken dieses neuen Verkehrsmittels rasch auf. Man hatte sofort verstanden, dass die Eisenbahn nicht nur ganz erheblich schneller als alle anderen bekannten Verkehrsmittel sein würde, sondern dass sie zudem auch noch erheblich größere Lasten und größere Personenzahlen würde befördern können. Wenn bis dahin das wichtigste Verkehrsmittel das Schiff war, so musste die Eisenbahn für ein Land wie Württemberg, das mit dem Neckar nur einen einzigen und nur beschränkt schiffbaren Fluss besaß, von herausragender Bedeutung werden. Erstmals

bot sich hier die Chance, aus dem Windschatten der großen Verkehrsströme hervorzutreten und selbst eine aktive Rolle zu spielen. Bekanntlich hat Württemberg diese Chance zu nutzen gewusst und seiner Wirtschaft in jener Zeit bedeutende Impulse verleihen können. Die Industrialisierung des Landes begann. Wie hoch man die Chance der Eisenbahn einschätzte, das zeigt die Begeisterung, mit der man im ganzen Land an den Bau von Eisenbahnen ging. Die Eisenbahn versprach goldene Zeiten, Arbeitsplätze in Masse und einen Aufschwung der Wirtschaft. Überall bildeten sich „Eisenbahnkomitès“, die sich für den Bau von Bahnlinien einsetzten.

Württemberg ergriff diese Chance allerdings auf eine besondere Art und Weise, denn im Gegensatz zu anderen deutschen Ländern entschloss sich die Landesregierung, die Initiative beim Eisenbahnbau nicht Privatunternehmen zu überlassen, sondern den Bau in die eigenen Hände zu nehmen. Die Übernahme der Planung durch den Staat bedeutete freilich, dass zögerlicher und vorsichtiger geplant wurde als dies bei einem Privatunternehmen der Fall gewesen wäre. Während man in Stuttgart nämlich noch überlegte, hatte das Eisenbahnzeitalter in anderen Ländern bereits mit einer unglaublichen Geschwindigkeit begonnen, so bekanntlich 1835 mit der ersten deutschen Bahnlinie von Nürnberg nach Fürth, der 1838 die Strecken von Berlin nach Potsdam und von Leipzig nach Dresden folgten, 1840 entstand die Linie von Heidelberg nach Mannheim. Drei Jahre später, 1843, war man schließlich auch in Württemberg soweit: der Landtag verabschiedete das „Gesetz betreffend den Bau von Eisenbahnen“, in dem die beiden Hauptlinien des Landes festgelegt wurden, nämlich eine Linie von Heilbronn über Stuttgart und Ulm nach Friedrichshafen sowie eine zweite Linie von Stuttgart zur badischen Grenze bei Bruchsal. 1844 begann der Bau dieser Linien, die 1854 fertiggestellt

Perioden des württembergischen Eisenbahnbaus

1. Bauperiode 1840–1854: Bau des Grundnetzes: Heilbronn–Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen und Stuttgart–Bruchsal
2. Bauperiode 1857–1864: Ausbau des Grundnetzes: Plochingen–Reutlingen–Tübingen, Cannstatt–Schwäbisch Gmünd–Aalen–Heidenheim, Heilbronn–Schwäbisch Hall
3. Bauperiode 1865–1874: Weiterer Ausbau: Aalen–Mergentheim, Stuttgart–Calw–Nagold, Tübingen–Balingen, Horb–Tuttlingen, Ulm–Blaubeuren–Schelklingen–Ehingen–Sigmaringen, Sigmaringen–Herbertingen–Leutkirch
4. Bauperiode 1875–1886: Verdichtung des Netzes, z. B. Stuttgart–Herrenberg–Horb, Cannstatt–Backnang–Schwäbisch Hall, Heidenheim–Ulm, Eutingen–Freudenstadt–Schiltach, Hechingen–Sigmaringen
5. Bauperiode 1887–1913: Bau von Neben- und Kleinbahnen als Zubringer für die großen Linien, z. B. Reutlingen–Schelklingen, Amstetten–Laichingen

waren. In den folgenden Jahren und Jahrzehnten ging es nur noch darum, dieses Achsenkreuz (Heilbronn–Friedrichshafen und Ulm–Bruchsal) weiter auszubauen. 1859 folgte u. a. eine Linie von Plochingen nach Reutlingen, die das Neckartal erschloss, und 1868–70 wurde die Linie von Ulm nach Sigmaringen über Blaubeuren, Schelklingen und Ehingen gebaut. Noch während des Baus der Linie von Ulm nach Sigmaringen kam der Gedanke auf, diese beiden Bahnen aneinander anzuschließen und damit eine direkte Verbindung zwischen Neckar und Donau herzustellen, und zwar mit einer Eisenbahn über die Münsinger Alb.

Der Gedanke kam aus der ganzen Logik des württembergischen Eisenbahnbaus. Denn wenn auch der staatliche Bahnbau deutlich langsamer war als dies in anderen Ländern der Fall war, so hatte er doch einen sehr bemerkenswerten Vorteil, nämlich den, dass die württembergische Regierung von Anfang an stets das gesamte Land im Blick hatte. Das Grundnetz, das nach dem Gesetz von 1843 gebaut wurde, verband nicht nur einzelne, wichtige Städte miteinander, sondern umfasste ganz Württemberg mit einem ersten Verkehrskreuz. Zusätzlich sah das Gesetz vor, dass parallel zu den Grundeisenbahnen für die Zubringerdienste die Straßen auszubauen waren, und zwar ebenfalls auf Staatskosten. Die Eisenbahn sollte also Teil eines Gesamtverkehrskonzepts werden, das alle Teile des Landes in gleicher Weise umfassen sollte. Nicht nur die Städte, die an den neuen Bahnlinien lagen, sollten von der Eisenbahn profitieren, sondern auch das flache Land – eine beeindruckende und sehr weitschauende Planung.¹ Auf dem Lande hörte man die Botschaft wohl und drehte sogleich den Spieß um, indem man lautstark die Einlösung dieser Planung verlangte. Als in den 1860er Jahren die Bahn von Ulm nach Sigmaringen geplant wurde, da verlangte auch Münsingen den Bau einer staatlichen Straße durch das Schmiechtal zur Bahnstation in Schelklingen.² Angestoßen von den Überlegungen



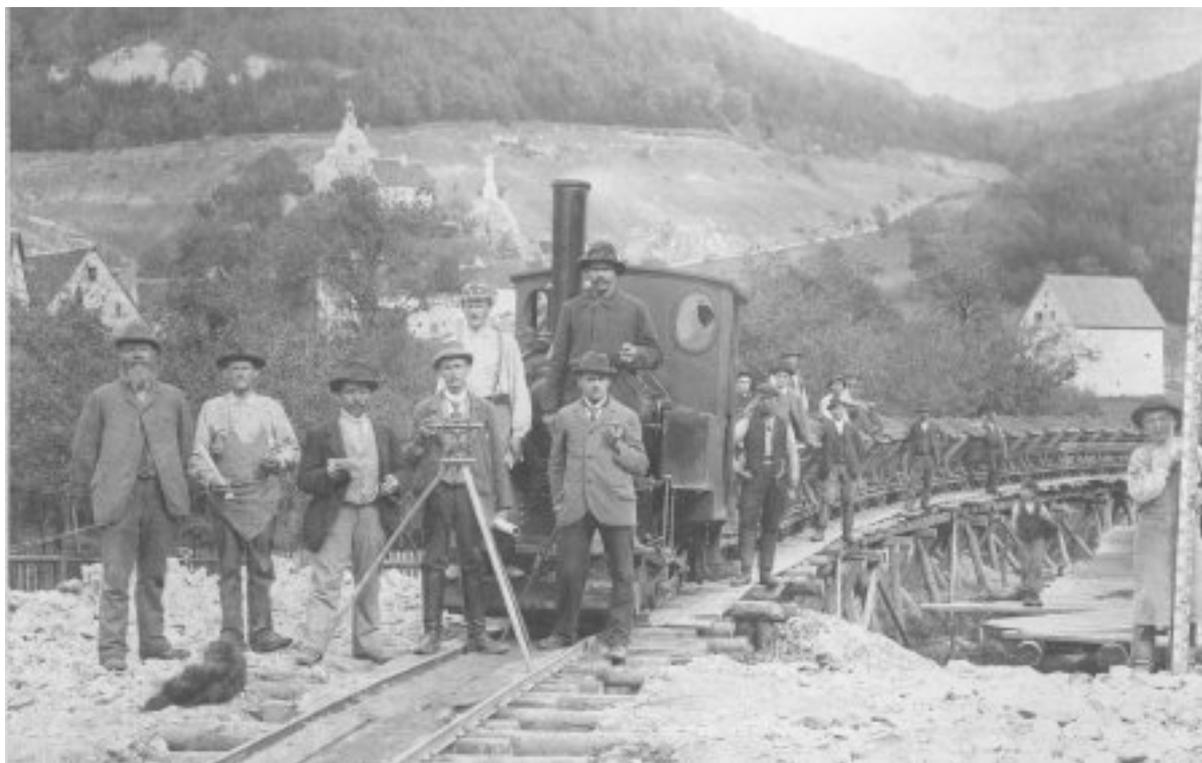
„Hoch lebe die Eisenbahn bei Hütten!“ Bahnbau in Hütten, 1900.

zu dieser Staatsstraße muss irgendein Cleverle, das sich derzeit nicht genauer identifizieren lässt, auf den Gedanken gekommen sein, zusätzlich zu der Straße doch gleich eine Eisenbahn zu verlangen, die dann auch nicht mehr nur von Münsingen nach Schelklingen zu führen war, sondern die ganze Alb überqueren und in Metzingen als dem für Münsingen nächstgelegenen Anschlusspunkt die Neckarbahn erreichen sollte. Dies lag umso näher, als Urach bereits zusammen mit Metzingen den Bau einer Bahn von Metzingen nach Urach plante.³

Der Gedanke fand Anklang. Im Jahr 1868 bildeten sich in Urach und Münsingen die unvermeidlichen „Eisenbahnkomités“, die die Regierung mit Eingaben und Petitionen von der Notwendigkeit der Bahn zu überzeugen hatten. Dies war die Kehrseite des staatlichen Eisenbahnbaus, dass er der Privatinitiative fast jeglichen Raum nahm und alle Interessenten um die Gunst der Regierung und des Landtags buhlen mussten, die allein über den Bau oder den Nichtbau einer Eisenbahn entschieden. Die gesamte Eisenbahnbegeisterung des Landes ergoss sich daher in einem nicht endenwollenden Strom von Eingaben und Petitionen in die Stuttgarter Amtsstuben über die in dieser Hinsicht durchaus bedauernswerten Regierungsbeamten. Urach und Münsingen bildeten da keine Ausnahme und sandten Brief um Brief nach Stuttgart. Um diesen Schreiben mehr Gewicht zu verleihen, forderte man auch die Nachbargemeinden zur Unterzeichnung auf. Bei den Unterschriftenlisten begegnen uns die ersten Schmiechtäler, die sich aktiv für das Eisenbahnprojekt einsetzten, so vor allem der Mohrenwirt Hildenbrand von Hütten. Mit ihren Eingaben hätten die beiden Städte wohl auch Erfolg gehabt, wenn nicht dem ganzen Projekt ein Gegner entstanden wäre. Im Herbst 1868 wurde man nämlich in Reutlingen auf die Urach-Münsinger Idee aufmerksam. Auch dort bildete sich nun flugs ein Eisenbahnkomité, das den Eisenbahnanschluss nach Münsingen nicht in Urach

oder in Metzingen, sondern in Reutlingen sehen wollte. Und auch von Reutlingen ging in der Folge Brief um Brief nach Stuttgart. Beide Seiten, die Uracher und die Reutlinger Vertreter, gifteten sich scharf an und schädeten damit dem Gesamtprojekt mehr als dass sie ihm nutzten, es kam zu einer Parteibildung, die besonders für Münsingen schwierig war, denn hier gingen die Fronten mitten durch die Stadt.⁴ Münsingen hätte ja an sich den Streit zwischen Urach und Reutlingen gelassen sehen können, denn in beiden Fällen war die Eisenbahn über Münsingen ins Schmiechtal geplant, aber nachdem man sich anfangs zum Zusammengehen mit Urach entschieden hatte, wollte ein Teil der Münsinger von dieser Grundidee nicht mehr zurück, während es umgekehrt Reutlingen gelungen war, Sympathisanten in Münsingen zu gewinnen. Vielleicht wäre man in Stuttgart sogar trotz dieses Streits bereit gewesen, die Kampfhähne schnell zur Ruhe zu bringen, wenn da nicht das Problem der Schwäbischen Alb gewesen wäre. Die Schwäbische Alb fällt bekanntlich von Münsingen nach Urach und nach Reutlingen steil ab, was den Bau einer Eisenbahn vor bedeutende Probleme stellte. Wenn diese Probleme auch grundsätzlich als lösbar galten, so waren sie doch mit ganz erheblichen Kosten verbunden – Kosten, die die Regierung nicht aufzubringen bereit war, zumal sich die Einheimischen ja ganz offenbar, so wie sie miteinander zankten, selbst nicht völlig über die Notwendigkeit der Eisenbahn im Klaren waren.

Urach hatte zunächst die deutlich besseren Karten in der Hand, einmal wegen seines zeitlichen Vorsprungs und dann wegen eines raffinierten Schachzuges. Urach baute nämlich aus eigener Initiative zusammen mit Metzingen 1873 die schon oben erwähnte Bahn von Metzingen nach Urach, die nach einer Fortführung auf die Münsinger Alb – so die Planung in Urach – gradezu schrie. Diesen Schreien gab man wiederum in zahllosen Eingaben nach Stuttgart



Bahnbau in Hütten, 1900. Im Hintergrund die Kapelle und die alte Justinger Steige.



Bahnbau am Bahnhof Hütten, 1901.

Ausdruck. Doch Reutlingen erklärte daraufhin infamerweise, dass Urach ja nun seine Bahn habe, und nur Reutlingen immer noch ohne Bahnverbindung nach Süden sei und daher also Reutlingen den Vorrang bei einem Bahnbau haben müsse. Nicht förderlich war dem Ganzen auch, dass Fantasten eine Eisenbahnlinie von Straßburg nach München ins Gespräch brachten, die über den Schwarzwald zum Neckar und von dort über die Schwäbische Alb nach Ulm führen sollte. Dies war zwar die kürzeste Luftlinie zwischen Straßburg und München, aber dass eine Eisenbahn auf dieser Linie nicht besonders einfach zu bauen sein würde, lag auch damals schon auf der Hand. Nichtsdestotrotz klammerten sich Reutlingen wie Urach an diese Idee, um die Dringlichkeit ihrer Bahnprojekte zu untermauern, errichteten damit aber in den Augen der Regierung lediglich Luftschlösser, die das ganze Bahnprojekt in Misskredit brachten. Über diese und ähnliche Streitereien zogen die Jahre ins Land. Die Regierung legte die Eingaben der Städte zu den Akten und wenn die Schreie ganz schlimm wurden, sandte man ab und an zur Beruhigung der aufgebrachtten Gemüter einen Ingenieur vor Ort, der mögliche Eisenbahntrassen auskundschaftete, die man dann neben die Eingaben gleichfalls zu den Akten legte. Immerhin äußerte sich einer dieser Ingenieure – Josef Schlierholz – zehn Jahre nach dem Beginn des Streits im Jahre 1878 dahingehend, dass, wenn schon überhaupt eine Eisenbahn gebaut werden müsse, dann ein Eisenbahnanschluss in Reutlingen vorzuziehen sei, da im Echaztal zwischen Reutlingen und Honau eine größere Bevölkerungszahl von der Bahn erfasst werden könne und somit eine höhere Verkehrsfrequenz zu erhoffen sei.⁵ Auch würde bei einer Erschließung über Reutlingen als weitere Option sich eine Linie von Kleingstingen nach Sigmaringen eröffnen, nach der die Stadt Reutlingen schon lange strebte. Derselbe Ingenieur machte aber auch klar, dass dieser Verkehr nur lokale Bedeutung hatte

und von einem überregionalen Transitverkehr von Straßburg nach München keine Rede sein könne. Allein für den zu erwartenden lokalen Verkehr jedoch würde sich der Bau einer Eisenbahn von Reutlingen nach Münsingen kaum rechtfertigen, geschweige denn rentabel sein. Da die württembergische Regierung auf die Äußerungen ihrer Ingenieure größten Wert legte und sich in ihren Stellungnahmen in aller Regel an diese anschloss,⁶ wandte sich mit diesem Gutachten 1879 das Blatt zwar zugunsten von Reutlingen, doch führte die vorhergesagte mangelnde Rentabilität zu einer noch größeren Zurückhaltung der Regierung. Erneut zogen Jahre ins Land, ohne dass sich viel mehr getan hätte. 1886 flammte der alte Streit zwischen Urach und Reutlingen erneut und noch heftiger wieder auf. Den Streithähnen gelang es nun, das Projekt bis in den Landtag zu bringen. Der Landtag (Sitzung vom 6. Juni 1887) vermied jedoch eine Beschlussfassung und gab das Ganze „zur Erwägung“ an die Regierung zurück. Gemäß den Ansichten der Ingenieure entschied sich diese nunmehr dafür, nur noch die Reutlinger Linie weiter zu prüfen.⁷ Dennoch wäre der Streit noch unvermindert weitergegangen, wenn nicht die württembergische Regierung einen Vorschlag zur Güte gemacht hätte. Württemberg wollte beim Eisenbahnbau erstmals von dem Grundsatz der reinen Staatsfinanzierung abgehen und forderte die beteiligten Gemeinden zu Kostenbeiträgen auf.⁸ In diesem Moment war der Sieg des finanzstarken Reutlingens über Urach endgültig sicher. Tatsächlich erklärten sich die Stadt und das Oberamt Reutlingen bereit, nicht nur eigene Grundstücke kostenlos zur Verfügung zu stellen, sondern auch die gesamten Grunderwerbskosten für den Eisenbahnbau zu übernehmen. Das Projekt wurde daraufhin erneut im Landtag eingebracht und ging dort 1889 durch. Der Bau der Linie von Reutlingen nach Münsingen konnte beginnen.



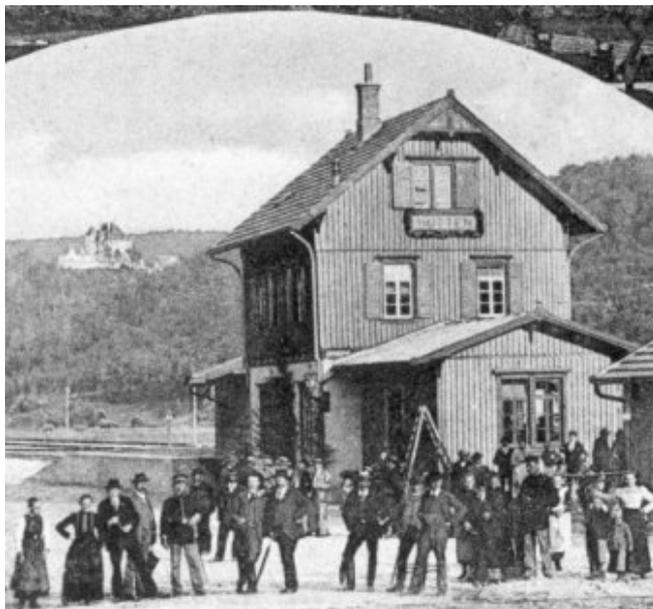
Bahnhof Schelklingen um 1910, nach dem Umbau für die Bahnlinie von Münsingen nach Schelklingen. Im Vordergrund das 1901 errichtete Stellwerk. Dahinter ein 1907 gebautes Eisenbahnerwohnhaus. Hinter dem Bahnhof die 1902 fertiggestellte Bahnhofsgaststätte.

Gleichzeitig schuf die Regierung einen neuen Typus von Eisenbahnen, den man bis dahin nicht kannte, nämlich sogenannte „Nebenbahnen“. Diese Nebenbahnen, die nur lokale Bedeutung hatten und nur als Zubringer zu den großen Bahnen dienten, sollten erheblich einfacher gebaut werden als dies bei den großen Strecken der Fall war.⁹ Zugleich wurde bei Nebenbahnen auch künftighin vorausgesetzt, dass sich die Anliegergemeinden nach dem Beispiel Reutlingens an den Kosten beteiligen würden. Die Linie von Reutlingen nach Münsingen wurde die erste Nebenbahn des Landes. Durch die einfachere Bauweise konnte die Staats-eisenbahn beim Bau, der schließlich 1891–93 durchgeführt wurde, deutlich Kosten einsparen. Zur Senkung des Bauaufwands entschieden sich die Ingenieure auch dafür, den Anstieg auf der Honauer Steige mit einer Zahnradbahn zu bewältigen.¹⁰ Damit wurde nochmals der zweitrangige Charakter der Strecke betont, denn die Zahnradstrecke war zwar technisch sehr interessant, hatte jedoch zur Folge, dass hier nur besonders konstruierte Lokomotiven mit sehr geringer Geschwindigkeit und kleiner Last verkehren konnten. Die Zahnradstrecke wurde damit zum Schlüssel für die gesamte Eisenbahn von Reutlingen bis nach Schelklingen, denn eine Änderung der Strecke und eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieses Abschnitts war ohne einen gänzlichen Neubau nicht möglich. Eine Entwicklungsperspektive war damit der ganzen Strecke von Anfang an nicht gegeben, vielmehr wurde der rein lokale Charakter im Bauwerk selbst betont und dauerhaft festgehalten.

1893 war die Verbindung von Reutlingen nach Münsingen fertiggestellt. Nun ging es um die Fortführung zur Donaubahn. Hier aber brach ein ganz ähnlicher Streit aus wie auf der Nordseite zwischen Urach und Reutlingen, der dazu führte, dass die Weiterführung der Eisenbahn erst acht Jahre später 1901 eröffnet werden konnte. Schon das allererste Bahnprojekt aus

den 1860er Jahren hatte wie erwähnt eine Linienführung durch das Schmiechtal vorgesehen, die sich daraus ergab, dass das Straßenprojekt hier Pate stand und diese Linie die kürzeste von Münsingen zur Donaubahn war. An dieser Linie gab es eigentlich nicht viel zu diskutieren, denn sie war auch von den topographischen Verhältnissen die günstigste Verbindung, senkt sich doch das Gelände von Münsingen durch das Heutal und das Schandental nach Hütten und von Hütten durch das Schmiechtal nach Schmiechen und Schelklingen gleichmäßig langsam ab. Technische Probleme wie auf der Albnordseite ergaben sich auf dieser Linie damit nicht.

Wie auf der Nordseite mit Reutlingen, trat aber auch hier ein scharfer Konkurrent der Planung auf, und zwar schon 1869, kurz nach dem Beginn der Überlegungen.¹¹ Dieser Konkurrent war die Gemeinde Laichingen, die für sich einen Eisenbahnanschluss forderte. Dieser Anschluss hätte für die kommende Eisenbahn von Münsingen zur Donaubahn einen grossen Umweg bedeutet, allerdings wäre dafür das industriell wichtige Laichingen angeschlossen worden, während man über die Dörfer im Schmiechtal in Stuttgart eigentlich nur melden konnte, dass die Bevölkerung nicht besonders zahlreich sei. Es begann nun das gleiche Spiel wie auf der Nordseite, Eingabe folgte auf Eingabe, eine Pressefehde setzte ein, bis sich auf einmal alles in Wohlgefallen auflöste. 1895 richtete Württemberg nämlich im Münsinger Hardt einen Truppenübungsplatz ein, der genau in die geplante Eisenbahnlinie nach Laichingen zu liegen kam. Die Eisenbahnverbindung von Münsingen nach Laichingen war damit nach jahrzehntelangem Streit gestorben und an der Ausführung des Schmiechtalprojekts herrschte kein Zweifel mehr, zumal nun der Truppenübungsplatz zusätzliches Verkehrsaufkommen brachte. Dass es aber von 1895 bis zum Baubeginn im Juli 1899 nochmals vier Jahre dauerte, lag u. a.



Bahnhof Hütten. Der Bahnhof ist auf dieser vor 1903 entstandenen Postkarte festlich geschmückt, möglicherweise wurde das Bild bei der Einweihung der Bahnlinie 1901 hergestellt. Im Hintergrund ein schöner Blick auf das 1897 errichtete Schloss Neusteußlingen der Familie Nübling.

Die Architektur des Hüttener Bahnhofs wiederholt sich an vielen Orten des Landes bis ins Detail, denn für den Bau von Bahnhöfen an Nebenstrecken hatte die württ. Staatseisenbahn einen „Einheitsbahnhof“ entwickelt, der zwischen 1892 und 1903 überall zum Einsatz kam.

daran, dass die Regierung auch von den Schmiechtalgemeinden gerne die hohen Bauzuschüsse gesehen hätte, die Reutlingen gewährt hatte.¹² Davon konnte aber bei den hier herrschenden finanziellen Verhältnissen keine Rede sein. Besonders schlecht stand Hütten mit seiner kleinen landwirtschaftlichen Gemarkung da, die für die meisten Einwohner ein Leben in Hütten selbst nicht zuließ, so dass man sich anderswo verdingen musste.¹³ Als man diese Lage der Dinge in Stuttgart eingesehen hatte und sich mit kleineren Beiträgen zufrieden gab, war der Weg zur Bahn frei. Freilich hatte man im Schmiechtal keine Hemmungen, das, was die Großen wie Reutlingen, Urach und Laichingen seit Jahren vorgemacht hatten, nun auch hier im Tal nochmals durchzuspielen. Es setzte ein eifriger Kleinkrieg zwischen Gundershofen, Sondernach und Hütten um Streckenführungen, Grundstücke und – am wichtigsten – um die Lage der Bahnhöfe ein. Gundershofen etwa behauptete, den Hüttener Bahnhof nur benutzen zu wollen, wenn er auf die Nordseite von Hütten zu liegen käme,¹⁴ Sondernach erklärte den Hüttener Bahnhof für gänzlich unnötig und befürwortete stattdessen einen Bahnhof in Sondernach. Als es einige Monate später ans Zahlen gehen sollte, äußerte das gleiche Sondernach die Ansicht, dass es mit dem Bahnhof so auch wieder nicht gemeint war und als Bahnhof auch die Lammwirtschaft ausreichen würde. Tatsächlich wurde daraufhin der Lammwirt zum halboffiziellen Bahnhofvorsteher in Sondernach gemacht und man kann sich gut vorstellen, dass die Sondernacher nur zu gerne in ihrem Bahnhofswartesaal saßen, selbst wenn keine Züge mehr fuhren.¹⁵ Das letzte Wort behielten jedoch in jedem Fall wieder die Stuttgarter Ingenieure und diese richteten alles so ein, wie Sie es noch kennen: den besagten Haltepunkt in Sondernach mit der Fahrkartenausgabe im „Lamm“ und einen Bahnhof auf der Südseite von Hütten, der

Justingen, Ingstetten und besonders das Militärdepot Breithülen an die Bahn anschließen sollte und deswegen auch eine Güterabfertigung mit Verloaderampe erhielt.¹⁶

Nach dem Gesagten ist deutlich, warum die Eisenbahnlinie von Münsingen nach Schelklingen ein Kompromiss war, den man bei der Inbetriebnahme 1901 nicht so recht feiern wollte.¹⁷ Die Gutachter und Ingenieure der Staatseisenbahn hatten zu keinem Zeitpunkt an die Notwendigkeit dieser Eisenbahnlinie glauben können und waren ärgerlich, damit die schönen Einnahmen aus den großen Eisenbahnlinien schmälern zu müssen.¹⁸ Der gesamte Bau wurde daher auf die billigst mögliche Art und Weise durchgeführt. Die Regierung schloss sich zwar im Grundsatz ihren Eisenbahningenieuren an, fühlte sich jedoch immer noch dem 1843 gegebenen Versprechen einer gleichmäßigen Förderung des gesamten Landes verpflichtet und wollte die Gemeinden vor Ort nicht verprellen. Diese wiederum kämpften mit ungeheurer Hartnäckigkeit für die Eisenbahnlinie, mussten sich dann aber zur Zahlung von Zuschüssen verstehen und dabei noch die bittere Pille der Zahnradstrecke schlucken, die der Linie jegliche Erweiterungsmöglichkeit nahm. Die Hartnäckigkeit der Gemeinden im Kampf für die Eisenbahn ist heute kaum mehr vorstellbar und lässt sich nur mit der ungeheuren Begeisterung erklären, die man im 19. Jahrhundert für Eisenbahnen hegte. Die Eisenbahn war der Fortschritt schlechthin. Doch mit hundert Jahren Abstand muss man leider feststellen, dass sich die pessimistischen Gutachten der alten Eisenbahningenieure im Grundsatz bewahrheitet haben. Im Gegensatz zu den frühen Eisenbahnen löste die Münsinger Linie auf der Alb keine größeren wirtschaftlichen Impulse aus. Die Ortschaften entlang der Bahnlinie blieben landwirtschaftlich geprägt, Industrie siedelte sich allein aufgrund der Eisenbahn nicht an – allerdings mit einer bedeutenden Ausnahme, dem Zementwerk Münsingen.¹⁹ Als nach dem Zweiten Welt-



*Vor der Fahrkartenausgabe im
„Lamm“ Sondernach: vorne von
links: Gertrud Kraus, Anna
Simmendinger, dahinter von links:
Frieda Seiffert, Hans Sandherr,
Amalie Greiff, Marie Schäfer, Marie
Mang und Friederike Schüle.*

krieg durch die zunehmende Motorisierung auch der lokale Pendlerverkehr abnahm, wurde die Bahnlinie funktionslos und daher bereits knapp 70 Jahre nach ihrer Eröffnung im Jahre 1969 eingestellt.

Das soll uns aber nicht davon abhalten, das heutige paradoxe Fest zu Ehren der Eisenbahn zu feiern. Und heute abend setzen wir uns dann wieder in unsere Autos und kehren hoffentlich hochzufrieden heim. Vielen Dank.



Schienenbus am Haltepunkt Talsteußlingen mit Pendlern und in Hütten, Ende der 1950er Jahre. – Seit dem Winterfahrplan 1954/55 setzte die Bundesbahn auf der Strecke Reutlingen–Schelklingen Schienenbusse der Baureihe VT 95 und 98 ein. Ab 1962 kam ein besonderer Zahnrad-Schienenbus (Baureihe VT 97) zum Einsatz, der die Honauer Steige ohne zusätzlich vorgespannte Dampflok bewältigen konnte.

Zur weiteren Lektüre:

Pavel, Rudolf P.: Nebenbahn Reutlingen–Schelklingen: Per Zahnrad vom Echaztal auf die Schwäbische Alb.– Schweinfurt, 2. Aufl. 1999 (grundlegende Schrift mit zahlreichen Bildern und allen technischen Angaben der Bahnlinie, dort auch weitere Literaturangaben)

Scharf, Hans-Wolfgang: Die Eisenbahn im Donautal und im nördlichen Oberschwaben.– Freiburg 1997, hier v. a. S. 136–151 (mit zahlreichen Originalquellen)

Zur Geschichte der württembergischen Eisenbahnen allgemein:

Mühl, Albert; Seidel, Kurt: Die Württembergischen Staatseisenbahnen.– Stuttgart 1970

Räntzsch, Andreas M.: Württembergische Eisenbahn-Geschichte, Bd. 1: 1830–54: Planungsphase und Realisierung der Bauvorhaben.– Schweinfurt 1996 (mehr bislang nicht erschienen)

Walz, Werner: Die Eisenbahn in Baden-Württemberg: Geschichte der Bahnen in Baden und Württemberg 1840 bis heute.– Stuttgart o. J. [um 1980]

Anmerkungen:

¹Dieser Gedanke nach Andreas M. Räntzsch: Württembergische Eisenbahn-Geschichte, Bd. 1: 1830–54: Planungsphase und Realisierung der Bauvorhaben.– Schweinfurt 1996, S. 141. Dort auch S. 64–65 das Gesetz von 1843 im Druck. (zurück)

²Diese Straße wurde 1868–75 ausgeführt: Staatsarchiv Sigmaringen, Wü. 65/20 T 2, Bü. 1540, 1576 und 1582–1584. Bereits in den 1850er Jahren hatte es im Zusammenhang mit dem Bau der Bodenseebahn ein erstes Straßenbauprojekt von Münsingen nach Erbach gegeben: Staatsarchiv Sigmaringen, Wü. 65/20 T 2, Bü. 1541. Die

Straße sollte auf der späteren Bahntrasse durch das Heu- und Schandental nach Sondernach und Hütten verlaufen, eine Trassenführung, die angeblich auf die 1836 von Hauptmann Duttenhofer unternommenen Geländesondierungen (vgl. dazu Staatsarchiv Sigmaringen, Wü. 65/20 T 2, Bü. 1529) für die Eisenbahn von Stuttgart nach Friedrichshafen zurückging. 1868–75 wurde die Straße allerdings stattdessen über Mehrstetten und Gundershofen gebaut. (zurück)

³Der früheste Beleg für dieses Bahnprojekt ist bislang die Eingabe der Stadt Münsingen zur Einrichtung einer Bahnstation in Schmiechen aus dem Jahr 1865, in der auch von einer „im Lauf der Zeit vielleicht noch entstehende[n] Eisenbahn-Linie von Mezingen über Urach und die Alb“ nach Schmiechen die Rede ist: Stadtarchiv Münsingen, Bestand 2.1, Bü. 427. (zurück)

⁴Ausführlich dazu: Günter Randecker: Vor hundert Jahren wurden die Weichen gestellt: Eisenbahnlinie von Reutlingen oder von Urach nach Münsingen? – Typoskript, o. J. (eingesehen im Stadtarchiv Münsingen, enth. u. a. wertvolle Angaben zur Haltung der Landtagsabgeordneten des Bezirks Münsingen) (zurück)

⁵Gutachten von Josef Schlierholz aus dem Jahr 1879 in: Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 II, Bü. 427. Auf dieses erste Gutachten gehen sämtliche weitere Gutachten zurück, insbesondere das bei Scharf (siehe Literaturverzeichnis), S. 138, im Wortlaut zitierte Gutachten von 1887. Scharf zitiert aus der Literatur, das Gutachten selbst liegt im Hauptstaatsarchiv Stuttgart (im Folgenden mit HStAS abgekürzt), E 57, Bü. 1. Dem Gutachten ging ein Schreiben Schlierholz' vom März 1878 voraus, in dem er sich gleichfalls bereits für den Bau der Reutlinger Linie einsetzte: HStAS, E 57, Bü. 1, Nr. 1. (zurück)

⁶So auch die Einschätzung von Roland Deigendesch: Der Bahnbau.– In: Stadt Münsingen (Hrsg.): Hundert Jahre Eisenbahn 1893–1993: Begleitheft zur Ausstellung.– Münsingen 1993, S. 6–7. (zurück)

⁷Verfügung Minister Mittnachts vom 15.6.1887, in: HStAS, E 57, Bü. 1, Nr. 38, auf einem Gutachten des Referenten Balz. In diesem zentralen Gutachten und den sich ebd. unter Nr. 53 und 62 anschließenden Schriftstücken wird der gesamte Lauf der Petitionen, Landtagsverhandlungen und Gutachten der Generaldirektion der württ. Eisenbahnen zusammenfassend geschildert. Will man nicht annehmen, dass Mittnacht zwischen dem 6. (Landtagssitzung) und dem 15. Juni noch politischem Druck ausgesetzt worden ist, so beruhte seine Entscheidung auf diesem Gutachten, das seinerseits letztendlich auf das Schlierholz'sche Gutachten von 1878 zurückging. (zurück)

- ⁸Ausführlich dazu: HStAS, E 57, Bü. 2. (zurück)
- ⁹Vgl. dazu die Bestimmungen der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands“.– In: Regierungsblatt Württemberg 1892, S. 449–469. (zurück)
- ¹⁰Der Bau einer Zahnradbahn wurde anscheinend erstmals in dem Gutachten des Baurats Fuchs vom Sommer 1888 ins Spiel gebracht: Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 II, Bü. 428. Eine ausführliche Stellungnahme der Generaldirektion zu diesem Vorschlag vom Dezember 1888 in HStAS, E 57, Bü. 1, Nr. 58. Die Generaldirektion behauptete allerdings, dass Schlierholz schon 1877 den Bau einer Zahnradbahn empfohlen habe: HStAS, E 57, Bü. 2, Nr. 93. (zurück)
- ¹¹Diese Datierung nach einem Schreiben von Schultheiß Appenzeller in Laichingen an Oberamtsbaumeister Feil in Blaubeuren, in dem Appenzeller darlegt, dass er sich seit 1869 für einen Eisenbahnbau von Urach nach Laichingen eingesetzt habe: Stadtarchiv Blaubeuren, C 854. Ein offizielles Eisenbahnkomité wurde in Laichingen 1871 gegründet. (zurück)
- ¹²Vgl. HStAS, E 57, Bü. 7, und Stadtarchiv Schelklingen, C 323. (zurück)
- ¹³Stadtarchiv Schelklingen, Gemeindearchiv Hütten, Gemeinderatsprotokoll vom 26.5.1896. (zurück)
- ¹⁴HStAS, E 57, Bü. 7. (zurück)
- ¹⁵Stadtarchiv Schelklingen, Gemeindearchiv Hütten, Gemeinderatsprotokoll vom 31.1.1898. Zu Sondernach ausführlich: Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 II, Bü. 784. (zurück)
- ¹⁶Der Bahnhof Hütten wurde nach den Vorschriften für einen sog. „Einheitsbahnhof“, Typ II, errichtet. Zu den Einheitsbahnhöfen vgl. Rainer Stein: Der württembergische Einheitsbahnhof auf Nebenbahnen.– In: Württemberg-Report – Württembergische Eisenbahngeschichte (Eisenbahn-Journal, Archiv V/96, Bd. 1), S. 80–83. (zurück)
- ¹⁷Die Ablehnung einer offiziellen Feier in: HStAS, E 57, Bü. 7, Nr. 99. (zurück)
- ¹⁸Die Generaldirektion der württ. Eisenbahnen bezeichnete mehrfach die gesamte Linie in ihren Gutachten „überhaupt als unerwünscht“, so z. B. HStAS, E 57, Bü. 1, Nr. 37. (zurück)
- ¹⁹Das Zementwerk Münsingen stellte der Regierung für den Bau der Eisenbahn einen bedeutenden Baukostenzuschuss von 10.000.– M in Aussicht, falls noch im Juli 1898 mit dem Bau begonnen werden würde: HStAS, E 57, Bü. 7, Nr. 63. Die Generaldirektion konnte diesen Termin einhalten. (zurück)