

Von Heilbronn an den Bodensee

Der Bau der ersten Eisenbahn in Württemberg

Die Politik Württembergs nach 1815

Nahezu alle Staaten im Deutschen Bund standen nach dem Sieg über Napoleon Bonaparte vor den gleichen Aufgaben und Herausforderungen: Die Revolutionskriege und die Napoleonischen Kriege hatten in allen Staaten zu enormen Staatsschulden geführt. Es galt, die Finanzen zu ordnen und die Schulden zu reduzieren. Ein Chronist aus dem 19. Jahrhundert errechnet allein für die Stadt Biberach und die Landschaft einen Schaden von drei Millionen Gulden aus den Kriegen zwischen 1792 und 1815.¹ Eine Verordnung aus dem Jahr 1821 regelte die Übernahme der Schulden der ehemaligen Reichsstädte durch das Königreich Württemberg. Die Stadt Biberach erhielt 170 000 Gulden und 8500 Gulden Zinsen, die spitälische Landschaft zur Abzahlung ihrer Schulden 80 000 Gulden.² Das Beispiel aus der kleinen Stadt Biberach mag zeigen, wie groß insgesamt das Problem der Staatsschulden für Württemberg war. So wurde einige Jahrzehnte später die Frage, wie man den Bau von Eisenbahnen finanzieren sollte, nicht nur für Württemberg ein Problem, das in den verschiedenen Ländern auf unterschiedliche Weise gelöst werden sollte.

Württemberg hat, wie Baden und Bayern durch den Reichsdeputationshauptschluss 1803 und den Wiener Kongress 1815 profitiert. Durch die Säkularisation und die Mediatisierung entstanden das Großherzogtum Baden und die Königreiche Württemberg und Bayern als Flächenstaaten. Die Klöster und deren Besitz wurden den jeweiligen Staaten zugeordnet, die weltlichen Herren und die Reichsstädte verloren ihre Eigenschaft als Reichsstände und mussten in Württemberg König Friedrich huldigen. Im Bereich des heutigen Landkreises Biberach gab es bis 1803 über 40 verschiedene Reichsstände, die bis 1810 alle württembergisch wurden. Aus der Reichsstadt Biberach wurde 1802 zunächst eine badische, 1806 eine württembergische Oberamtsstadt. Heilbronn war als Reichsstadt 1803 württembergisch geworden. Erst damit erhielt Württemberg so überhaupt einen Zugang zum schiffbaren Teil des Neckars und stand so in Verbindung zur Schifffahrt auf dem Rhein. Ulm, 1810 ebenfalls zu Württemberg gekommen, war traditionell der Ausgangspunkt für die Auswanderer, die aus der Region und weit über die Region hinaus donauabwärts nach Siebenbürgen oder in das Banat auswanderten. Mit dem Erwerb Ulms und des Ulmer Gebiets erhielt Württemberg nun auch einen Zugang zum schiffbaren Teil der Donau. Zwischen 1803 und 1810 hatte König

Friedrich von Württemberg durch Paktieren und Taktieren erfolgreich daran gearbeitet, sein Land zu arrondieren. Er musste dabei allerdings hinnehmen, dass das Großherzogtum Baden ebenso wie das Königreich Bayern einen Zugang zum Bodensee erhielt. In der Zeit nach 1815 und bis zum ersten Spatenstich beim Bau der württembergischen Eisenbahn im Jahr 1844 waren viele wirtschaftliche, politische und technische Probleme zu lösen, bevor der Eisenbahnbau Wirklichkeit werden konnte.

Württemberg war auch nach den Zugewinnen durch den Reichsdeputationshauptschluss und den Wiener Kongress ein überwiegend agrarisch strukturiertes Land ohne wesentliche Bodenschätze und ohne wichtige Schifffahrtswege geblieben. Das neu hinzugekommene Gebiet zwischen Ulm und Bodensee galt im Vergleich zu „Altwürttemberg“ als reich, auch weil im alten Teil Württembergs durch die Realteilung die Erwerbsmöglichkeiten in der Landwirtschaft immer schlechter geworden waren. Hinzu kam, dass die „Neuwürttemberger“ überwiegend katholisch waren, während das Königshaus selbst und „Altwürttemberg“ protestantisch mit stark pietistischer Prägung waren.

Gleichzeitig bestand in Württemberg die Sorge, in der Konkurrenz zwischen dem Nachbarn Baden im Westen und Bayern im Osten zu unterliegen. Baden hatte den Rhein als wichtige Schifffahrtslinie und Nord-Süd-Verbindung, der den Handel erleichterte. Bayern verfügte mit Donau und Main ebenfalls über schiffbare Flüsse, die in den 30er-Jahren durch den Ludwigskanal miteinander verbunden werden sollten. Sowohl die Sorge, von den Nachbarn wirtschaftlich und verkehrstechnisch abgehängt zu werden, als auch die Topografie bestimmte die Politik Württembergs in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Georg von Morlok, einer der maßgeblichen Eisenbahningenieure, meinte im Jahr 1889 im Rückblick auf den Eisenbahnbau, dass „die ungewöhnlich günstige geographische Lage Württembergs zwischen bedeutenden Hauptstädten und Handelsmetropolen und an bestehenden frequenten Handelsstraßen einen ergiebigen Durchgangsverkehr“³ gewährleiste. Damit umreißt Morlok das verkehrstechnische und verkehrspolitische Ziel, das eine künftige Eisenbahnstrecke haben müsse, nämlich eine Verbindung zwischen den Nachbarstaaten Baden und Bayern zu schaffen. Württemberg würde nur so den Anschluss an die großen Metropolen und Handelszentren finden. Er nimmt Bezug auf die spätere Hauptlinie, die von der badischen zur bayrischen Grenze führen sollte. Und er verspricht sich

Gewinne durch den Reiseverkehr durch Württemberg sowie durch den Transport von Gütern mit der Eisenbahn. In den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts gab es allerdings noch andere Pläne. Schon unter König Friedrich hatte der Ausbau von Chausseen begonnen, Pläne für eine Kanalverbindung zwischen Rhein, Donau und Bodensee existierten über eine lange Zeit neben den Plänen für den Eisenbahnbau.

Württembergs Rolle als Durchgangsland zwischen Ost und West

Anders als Baden, das auch durch eine andere Spurbreite zunächst den Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung eher behinderte als förderte, setzte der württembergische Staat von Anfang an auf die Eisenbahn als wichtige Verbindung in Ost-West-Richtung und auf die Funktion Württembergs als Durchgangsland. Georg von Morlok gibt den Vortrag des Innen- und Kultministers von Schlayer vor den Ständen am 7. März 1842 ausführlich wieder: „Ihnen gegenüber zeigte sodann der Vortrag, welche Ausdehnung der allgemeine und deutsche Verkehr in der damaligen und nächstfolgenden Zeit nehmen, welche Einwirkung auf die württembergischen Verhältnisse er ausüben werde, weil auch anderweitige Verbindungen im Norden von Deutschland angelegt werden und Anschlüsse an dieselben anzustreben seien. Weiter leitete er aus diesen Verhältnissen ab, dass eine vom Rhein an die Donau und weiterhin an den Bodensee zu führende Südbahn unentbehrlich sei, wie eine von Baden durch Württemberg nach Ulm gehende Linie die kürzeste Verbindung in einer Verkehrsbahn höherer Ordnung bilde; und zugleich einer ausserordentlichen, bis an die Küsten des Atlantischen und Schwarzen Meeres reichenden Verlängerung fähig sei.“⁴

Zunächst sieht von Schlayer Württemberg in Konkurrenz zu anderen deutschen Staaten, die zu diesem Zeitpunkt in ihren Bemühungen um eine Eisenbahn schon wesentlich weiter fortgeschritten waren. Er fürchtet, wichtige Hauptlinien könnten an Württemberg vorbeiverlaufen und Württemberg würde von der Entwicklung in Deutschland abgehängt. Dann spannt er den Bogen recht weit, indem er darstellt, eine Verbindung durch Württemberg würde ein wichtiges Bindeglied für eine Bahnlinie vom Atlantik zum Schwarzen Meer sein. Angesichts der zur damaligen Zeit bereits laufenden Bahnbauprojekte war dieser Gedanke keineswegs übertrieben. Auch wenn es im Vortrag von

Schlayers nicht ausgesprochen wird: eine Stärkung der Ost-West-Verbindung zwischen Baden und Bayern und der Hinweis sowohl auf den Eisenbahnbau in Frankreich als auch auf die Verbindung zum Schwarzen Meer lassen vermuten, dass von Schlayer eine Stärkung der süddeutschen Staaten und Österreichs gegen ein immer stärker werdendes Preußen im Blick gehabt haben könnte. Eitel verweist darauf, dass die Frage einer kleindeutschen oder großdeutschen Lösung nach 1848/49 das einzige politische Thema gewesen sei, das öffentlich diskutiert werden durfte.⁵ Auch bei der württembergischen Regierung und in weiten Teilen der Bevölkerung in Oberschwaben gab es Sympathien für eine großdeutsche Lösung.

Auch die Sorge, die wirtschaftliche Entwicklung könnte so an Württemberg vorbeiverlaufen, war durchaus berechtigt. Um 1840 war von einer Industrialisierung in Württemberg noch nicht viel zu spüren. 1828 war in Württemberg die Gewerbeordnung neu gefasst worden. Nun konnte jeder Meister beliebig viele Gesellen, Lehrlinge und auch ungelernete Arbeiter einstellen. Aus kleinen Handwerksbetrieben entwickelten sich hier und da handwerklich strukturierte kleine Fabriken, die oft nur einige wenige Arbeiter beschäftigten. Neben einer ganzen Reihe von kleineren Tuchfabriken, Spinnereien und Webereien gab es in Württemberg auch einige kleinere Eisenhütten. 1835 wurde das Eisenschmelzwerk „Wilhelmshütte“ in Schussenried gegründet. Die Maschinenfabrik Esslingen entstand im März 1846 und lieferte in den folgenden Jahrzehnten die Lokomotiven für die „Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen“. Weber und Wehling stellen fest, dass der deutsche Südwesten im ganzen 19. Jahrhundert bis hinein ins 20. Jahrhundert ein Auswanderungsland war und die Industrialisierung durch „natürliche Standortnachteile, Rohstoffmangel, enge Märkte und politische Zäsuren“ verzögert worden sei.⁶ Württemberg war ein Agrarland und blieb dies bis mindestens 1920. Erst dann „konnte ein Gleichstand der Beschäftigtenzahlen in Landwirtschaft und Gewerbe erreicht werden.“⁷ Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kommen Standortfaktoren wie Raum für Industrieansiedlungen oder die Verfügbarkeit von ausgebildeten Arbeitskräften zum Tragen. Gerade für die Textilindustrie mit ihren Heimarbeiterinnen und für die Landwirtschaft zwischen Ulm und Bodensee blieb der Zugang zu den Märkten in der Schweiz wichtiger als der Zugang zu den Märkten in Altwürttemberg oder im Zollvereinsgebiet.

Inwieweit der Eisenbahnbau selbst als Wirtschaftsfaktor erkannt wurde, bleibt unklar. Sicher ist, dass die Städte und Dörfer, die künftig an einer Eisenbahnlinie liegen sollten, sich bemüht haben, diese Verbindung auch zu bekommen. Boelcke weist darauf hin, dass der Bahnbau das beschäftigungsintensivste Unternehmen um die Mitte des 19. Jahrhunderts gewesen sei. In Baden und Württemberg waren in den 1840er- und 1850er-Jahren etwa 10 000 Menschen beim Bahnbau beschäftigt.⁸ Zum ersten Mal gab es auch eine Zuwanderung von Arbeitskräften u. a. aus Italien. Außerdem war der Bahnbau eine Möglichkeit für die „Akkordanten“, schnell viel Geld zu verdienen.

Topografie und Geologie als Hindernisse beim Bahnbau

Große Schwierigkeiten bereitete den Ingenieuren die Schwäbische Alb, die sich schroff aus dem Neckartal erhebt und dann Richtung Donau abfällt. Für die Straßenbauer und erst recht für jede Eisenbahnplanung war dies ein Hindernis, das die Ingenieure vor große Herausforderungen stellte. Kunstbauten wie Brücken oder Tunnels waren teuer. Deshalb war man bestrebt, ohne sie auszukommen und den Streckenverlauf an den natürlichen Geländeverlauf anzupassen, um so eine möglichst geringe Steigung zu erreichen. In allen Gutachten und zeitgenössischen Darstellungen, aber auch in den Verhandlungen der Abgeordnetenversammlung spielen die Steigungsverhältnisse und die Kurvenradien eine große Rolle, weil dies die Leistungsfähigkeit und damit die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahn massiv beeinflusste. So konkurrierten von den ersten Überlegungen an bis zur endgültigen Entscheidung für den Eisenbahnbau in Württemberg 1842/43 verschiedene Verkehrssysteme und Verkehrsmittel miteinander:

- der Bau eines Kanals zwischen Rhein, Donau und dem Bodensee,
- der Bau einer Pferdebahn von Heilbronn über Ulm an den Bodensee,
- die Kombination von Pferdebahn, Eisenbahn und einer Art Standseilbahn am Alaufstieg oder
- eine reine Eisenbahnverbindung zwischen Heilbronn und Friedrichshafen am Bodensee.

Noch 1839 stellte Carl Etzel⁹, der seit 1835 in Frankreich beim Eisenbahnbau tätig war, in einer Schrift die Vor- und Nachteile eines Kanalbaus im Vergleich zur Eisenbahn gegenüber. Er kommt zu dem Schluss: „3) Die Linie von Canstatt an die Donau (Ulm) ist unserer

Ansicht nach unbedingt mit einer durch Pferde bedienten Eisenbahn zu besetzen. 4) Die Linie von Ulm an den Bodensee (Friedrichshafen) haben wir in doppelter Hinsicht zu betrachten und zwar einmal als Fortsetzung der Linie von Canstatt nach Ulm an den Bodensee, sodann als Verbindung der Donau mit dem Bodensee. [...] Es wird sonach die erste der beiden Functionen dieser Linie die Anlegung einer durch Pferde bedienten Eisenbahn, die zweite eines Kanals bedingen.“¹⁰

Etzel rät damit vom Bau einer Eisenbahn mit Lokomotiven ab und bevorzugt eine Pferdebahn in Kombination mit einem Kanal zwischen Donau und Bodensee. Er begründet dies mit den geringeren Bau- und Unterhaltungskosten sowie mit dem geringeren Aufwand, den die Vorhaltung von Pferden im Vergleich zur Bereitstellung von Lokomotiven mit sich bringt. Die Überlegungen für eine Pferdebahn sind um 1839 keineswegs unüblich, wenn man berücksichtigt, dass anfänglich die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth teilweise mit Lokomotiven und teilweise mit Pferden bedient wurde. Ebenfalls bis zur endgültigen Entscheidung 1842/43 war die Streckenführung heftig umstritten. Zur Wahl standen

- die längere nördliche Linie durch das Rems- und Brenztal über Heidenheim von Norden her nach Ulm, die geringere Steigungen aufweist, und
- die kürzere südlichere Linie durch das Neckar- und Filstal direkt über die Schwäbische Alb nach Ulm, die topografisch und geologisch die deutlich größeren Schwierigkeiten bietet.

Während bis dahin alle Eisenbahnlinien in Europa mehr oder weniger im Flachland entstanden und keine großen Höhenunterschiede zu überwinden waren, standen die Ingenieure in Württemberg vor der Herausforderung, gemessen an den technischen Möglichkeiten der Zeit, eine „Gebirgsbahn“ bauen zu müssen.

Die zweite große Schwierigkeit lag in der Geologie Württembergs begründet. Um die Landeshauptstadt Stuttgart an die Zentralbahn anschließen zu können, musste ein Tunnel unter dem Schloss Rosenstein erstellt werden. Es kam zu einem Wassereintrich bei den Tunnelarbeiten, weil die Wasserbassins im Schlosshof undicht waren und „[...] die zwischen Schloss und Tunnel lagernde Moräne und Tuffmasse durchweicht, in einen flüssigen Schlamm umgewandelt war, als die Mineurs in diesen Teil des Schlossuntergrundes den Firststollen des Tunnels einbohrten.“¹¹ Schon hier erwies sich die geologische Struktur als problematisch für den Eisenbahnbau. So wurde dann mit der Strecke Cannstatt

– Esslingen am 22.10.1845 die erste württembergische Eisenbahnstrecke in Betrieb genommen, zehn Jahre nach der Eröffnung der ersten Eisenbahn in Deutschland. Der Anschluss in Richtung Stuttgart und Ludwigsburg erfolgte ein Jahr später. Die schwierige geologische Struktur der Schwäbischen Alb verzögerte auch den weiteren Bau der Strecke nach Ulm: „Wenn schief gegen das Thal einfallende, wasserundurchlässige Thone etc. von lockeren, beweglichen und wasserdurchlassenden Erdschichten überlagert sind, und wenn auf jene Thonschichten Tag- oder Quellwasser eindringen, so bewegen sich erfahrungsgemäss diese Gewässer auf den Thonen abwärts; mit ihnen kommen die aufliegenden lockeren Massen in Bewegung und gleiten nach statischen Gesetzen auf der schiefen Ebene zugleich mit den abfließenden Gewässern gegen die Niederung ab, [...]“¹²

Neben dem Problem, die Bahnlinie mit möglichst geringen Steigungen an den Hängen des Filstals und der Schwäbischen Alb entlang zu führen, kam als weitere Schwierigkeit hinzu, dass man die Hänge und die geplante Strecke gegen Hangabrutschungen sichern musste. So kann es nicht verwundern, dass der Streckenabschnitt über die Alb nach Ulm auch erst fünf Jahre nach der Eröffnung des ersten Streckenabschnitts fertiggestellt wurde.

Auch im Bereich der Südbahn von Ulm an den Bodensee bereitete der Untergrund Schwierigkeiten: „Bei der Ausführung der Bahn bot der sumpfige meist aus Moor und Torfboden bestehende Untergrund der Bahn wohl einige Schwierigkeiten, weil er bei Auflegung der Dämme sich in die Tiefe senkte oder seitlich verschob. Ebenso ergaben sich auch nach Eintritt des Betriebs ungleiche und teilweise erhebliche Einsenkungen des Untergrunds.“¹³ Hier war es also nicht wie bei der Schwäbischen Alb die für das Bauvorhaben ungünstige geologische Schichtung, sondern die mit der Eiszeit entstandene Moränenlandschaft. Morlok macht deutlich, dass der unsichere Untergrund auch nach Inbetriebnahme der Südbahn ein Problem blieb und höhere Unterhaltungskosten verursachte.

Gutachten verzögern den Bau der Eisenbahn

In den hier geschilderten Gegebenheiten der Topografie und der Geologie ist ein Grund zu sehen, weshalb der Bau der Eisenbahn in Württemberg relativ spät begann und weshalb man auch mehrfach Gutachten einholte, die das Bauvorhaben weiter verzögerten. Walz spricht in diesem Zusammenhang vom „Sachverständigen- und Kommissionskarussell“¹⁴, was sicherlich

zutrifft. Duttenhofer wurde mehrfach auf Erkundungsreise geschickt, Bühler und v. Seeger, Carl Etzel, Alois Negrelli und Charles de Vignoles, auch Ludwig Klein aus Wien erstellten Gutachten mit teils sehr unterschiedlichen Ergebnissen.

Der Weg von den ersten Überlegungen bis zur endgültigen Entscheidung sei hier kurz nachgezeichnet: Neben dem Straßenbau gab es verschiedene Ansätze für umfangreiche Kanalbauten. So legte der Ulmer Baurat Schlumberger im Juni 1819 das Konzept für einen Kanal von Ulm an den Bodensee vor. Die Planung enthielt wohl gravierende technische Mängel.¹⁵ Auch waren die Wirtschaftlichkeitsberechnungen anscheinend so, dass die Zentralstelle für Handel und Gewerbe in Stuttgart diesen Plan ablehnte und das Innenministerium 1821 das Projekt endgültig verwarf.¹⁶ Dennoch waren damit die Überlegungen für einen Kanalbau vom Rhein an die Donau mit einer Abzweigung zum Bodensee nicht vom Tisch. In den Zwanzigerjahren des 19. Jahrhunderts bereiste der Ingenieur-Oberleutnant Duttenhofer im Auftrag König Wilhelms Frankreich und Italien, um dortige Kanalbauten zu besichtigen. Duttenhofer hatte im Jahr 1824 mit Vermessungsarbeiten für eine Kanalverbindung vom Oberrhein zur Donau begonnen und Pläne entwickelt. 1827 sollte eine Aktiengesellschaft mit dem Ziel gegründet werden, einen Kanal von der Donau zum Bodensee zu bauen. Nachdem 1825 in England die erste Eisenbahn zur Personenbeförderung ihren Betrieb eröffnet hatte, wurde man in Deutschland auf dieses Verkehrsmittel aufmerksam. Es war wieder Duttenhofer, der von König Wilhelm auf eine Erkundungsreise nach England geschickt wurde. Das heißt, dass man sich wohl bereits um 1830 ernsthaft mit dem Gedanken befasst hat, eine Eisenbahnlinie durch Württemberg zu bauen. Rantzsch geht davon aus, „dass Wilhelm I. schon 1830 in der Eisenbahn das Verkehrsmittel der Zukunft erkannt hatte“ und „dass Wasserstraßen wegen der örtlichen Verhältnisse und wegen der erforderlichen vielen Schleusen nicht in Frage kämen“.¹⁷ Man hatte also in Württemberg die Entwicklung in anderen Ländern keineswegs verschlafen. Im Hintergrund spielt wohl auch Friedrich List eine Rolle, dessen Gedanken für ein Eisenbahnnetz über den Verleger Johann Friedrich von Cotta an Wilhelm I. herangetragen wurden. Friedrich List selbst war zu dieser Zeit in den USA im Exil, nachdem er in Württemberg wegen seiner politischen Ansichten in Ungnade gefallen war. König Wilhelm und Württemberg standen nun vor der Frage, ob das Land durch einen Kanal oder durch den Bau einer Eisenbahnlinie erschlossen werden sollte.



Lokomotive auf der Drehscheibe des alten Stuttgarter Hauptbahnhofs um 1896.



Bauarbeiten auf der Geislinger Steige um 1902.

Auf der einen Seite wurden Gutachten erstellt, die den Kanalbau befürworteten. Ein Gutachten aus dem Jahr 1834 sprach sich für den Bau einer „Eisenbahn von Stuttgart durch das Rems-, Kocher- und Brenztal nach Ulm und von da aus an den Bodensee“ aus.¹⁸ Im Jahr darauf begannen durch v. Seeger und Bühler die Projektierungsarbeiten für eine Eisenbahn von Stuttgart durch das Filstal nach Ulm, wobei eine alternative Streckenführung ebenfalls untersucht wurde. Finanzminister v. Herdegen hatte für diese Arbeiten 1836–1839 in den Haushalt 100 000 Gulden bereitgestellt. Zu dieser Zeit war die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth bereits im Bau und wurde im Dezember 1835 eröffnet. Für diese und alle weiteren Arbeiten war hilfreich, dass in der Regierungszeit König Wilhelms mit der Vermessung des Landes begonnen worden war. Kataster wurden angelegt und Flurkarten entstanden. 1838 war von Prittwitz durch den preußischen Kriegsminister mit dem Bau der Bundesfestung Ulm beauftragt worden. Auf eigene Initiative ließ er den Geländeverlauf von Geislingen über die Schwäbische Alb nach Ulm vermessen. Bühler und von Seeger legten im März 1839 den beiden Kammern ihren Bericht vor. Morlok kommt in der Rückschau 1889 zu dem Ergebnis, dass eine Erörterung der vorgelegten Ergebnisse entbehrlich sei, „da dieselben nicht zur ständischen Verhandlung kamen und in der Ministerialnote ausdrücklich als nicht abgeschlossen und als der Revision bedürftig bezeichnet waren.“¹⁹ Er fügt hinzu, dass auch das Projekt eines Kanals zwischen Ulm und dem Bodensee weiterverfolgt werden sollte. Damit folgen die Beschlüsse dem, was Carl Etzel in seiner Schrift „Über die Nothwendigkeit und Ausführbarkeit einer Eisenbahn durch Württemberg“ 1839 vorgeschlagen hat. Da man mit den Ergebnissen nicht zufrieden war und zu viele auch technische Fragen ungeklärt waren, entschied man, einen anerkannten Techniker mit einem weiteren Gutachten zu beauftragen. Die Wahl fiel auf Alois Negrelli, den man von der österreichischen Kaiser-Ferdinand-Nordbahn holte. Negrelli legte sein Gutachten im August 1842 vor. Er stützte sich auf die Untersuchungen und Ergebnisse Bühlers und von Seegers und sprach sich für den Streckenverlauf aus, der dann später auch tatsächlich verwirklicht wurde: für eine Eisenbahn mit Dampflokomotiven durchgehend von Heilbronn über Stuttgart durch das Filstal über die Schwäbische Alb nach Ulm und von dort nach Friedrichshafen an den Bodensee. Er entschied sich gegen einen Kanalbau, gegen eine Pferdebahn und gegen eine „Standseilbahn“. Damit lag die Entscheidung bei den beiden Kammern des Parlaments, deren Mitwirkung bei der Gesetz-

gebung laut Verfassung von 1819 vorgeschrieben war. In der Zeit zwischen dem 30.06.1842 und dem 14.01.1843 fanden aber keine Sitzungen der beiden Kammern statt. Mühl/Seidel sprechen von „Parlamentsferien“²⁰, während Walz meint, die Sitzungen seien vertagt worden.²¹ Der König war nach § 127 der Verfassung des Königreichs Württemberg nur verpflichtet, die Versammlung der Stände alle drei Jahre einzuberufen. Also hing es vom König ab, ob die beiden Kammern zu einer Sitzung einberufen werden sollten oder nicht. Dies hat er wohl nicht gemacht – warum auch immer. So verging ein halbes Jahr, ohne dass man in der Eisenbahnfrage auch nur ein kleines Stückchen weitergekommen wäre. Gleichzeitig erhöhte sich in den Jahren nach 1835 von verschiedenen Seiten der Druck auf die Regierung, endlich den Beschluss zum Eisenbahnbau zu fassen. Die doch eher zögerliche Haltung 1842/43 hat verschiedene Ursachen:

Möglicherweise liebäugelte Wilhelm I. über eine längere Zeit hinweg mit einem Kanalbau. Er war es, der Dutenhofer 1824 den Auftrag gegeben hatte, Kanalbauten im Ausland zu begutachten und zu untersuchen, ob eine Kanalverbindung zwischen Rhein und Bodensee möglich wäre. 1824 hatte die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee begonnen. Damit boten sich auch der Schiffahrt insgesamt neue Möglichkeiten, im Gütertransport gegen eine Eisenbahn zu bestehen. Im Juli 1838 erhielten der Stadtrat, der Bürgerausschuss und die Handelsinnung von Biberach auf Befehl des Königs eine Schrift „Die Eisenbahnen im Vergleich mit den Wasserstraßen“ und die Aufforderung, sich mit den Gewerbeständen zu beraten.²²

Bei der Entscheidung zwischen Kanal und Eisenbahn spielten die Kosten und Erträge immer wieder eine Rolle. Zur selben Zeit, als die Pläne für einen Kanal wieder aktiviert wurden, stellte man auch neue Berechnungen für einen Kanal zwischen Ulm und dem Bodensee an. Im Oktober 1841 legte Innenminister von Schlayer einen Bericht und neue Berechnungen zur Frage Kanalbau oder Eisenbahn vor. Demnach wären die Baukosten für einen Kanal zwar höher als die Baukosten für eine Eisenbahn, der Unterhalt aber niedriger und die Einnahmen höher als bei einer Eisenbahn.²³ Also war im Jahr 1841 die Idee, einen Kanal zu bauen, immer noch nicht endgültig vom Tisch.

Ein dritter Gesichtspunkt ist sicher die Frage der Technik. Man hatte auch um 1840 kein Vorbild oder Beispiel für ein derartig anspruchsvolles Bauvorhaben. Die wichtigen Gebirgsbahnen in Europa entstanden erst in den folgenden Jahrzehnten: die Semmeringbahn wurde ab 1841 geplant und 1854 eröffnet, die Schwarz-

waldbahn entstand in den Jahren 1863 bis 1873. Carl Etzel, einer der leitenden Bauingenieure der württembergischen Eisenbahn, baute 1864 bis 1867 die Brennerbahn. Man hatte auch nicht die Fachleute, die etwas vom Eisenbahnbau verstanden. Viele der Eisenbahningenieure waren eigentlich Architekten wie Etzel und Morlok, die sich Kenntnisse im Ingenieurwesen angeeignet hatten. In Württemberg fehlten zudem Schulen oder Hochschulen für angehende Ingenieure. 1840 entstand eine erste „Polytechnische Schule“ in Stuttgart, aus der sich 1876–1890 die Technische Universität Stuttgart entwickelte.

Ein weiteres Gutachten wurde eingeholt. Charles de Vignoles traf am 21.09.1843 in Stuttgart ein. Man hatte von diesem „Londoner Zivilingenieur und Professor der Ingenieurwissenschaften“²⁴ erwartet, dass er technische Detailfragen kläre und sich im Übrigen an die bereits von den Kammern gefassten und im Eisenbahngesetz niedergelegten Bedingungen halte. Vignoles hielt sich nicht an die Vorgaben und sorgte mit seinem Gutachten dafür, dass sich das Gutachterkarussell weiter drehte. Nachdem Vignoles mit seinem Gutachten nun wieder zu anderen Ergebnissen gekommen war, als die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes von 1843 vorgeben, holte man einen weiteren Eisenbahningenieur aus Österreich von der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn. Am 31. Mai 1844 wurde der Bericht der Eisenbahnkommission vorgelegt, der die im Eisenbahngesetz festgelegte Streckenführung bestätigte und damit endgültig den Weg zum Bau der Eisenbahn frei machte. Am 20. Juni 1844 erfolgte der erste Spatenstich.²⁵

Staatsbahn oder Privatbahn

Auch in Württemberg stand keineswegs von Anfang an fest, dass der Staat den Eisenbahnbau übernehmen und finanzieren würde. Nachdem der erste Kommissionsbericht 1834 bekannt wurde, der die nördlichere Route favorisierte, fürchtete die Ulmer Bürgerschaft, vom Königreich benachteiligt zu werden, „zumal in der einstigen Reichsstadt der Unmut über den Anschluß an Württemberg noch nicht verraucht war.“²⁶ Hier lohnt sich ein kurzer Blick auf das Schicksal Ulms zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Ulm, das 1803 zu Bayern gekommen war, wurde Distrikthauptstadt von Bayrisch-Schwaben. Als die Stadt 1810 württembergisch wurde, verlor Ulm den Status einer Distrikthauptstadt an Augsburg und den Teil des Ulmer Gebiets, der bayrisch blieb. In Ulm sagte man, „man sei vom milden Maximilian

zum wilden Friedrich, ein Gewalttätiger und Unnachgiebiger, gekommen.“²⁷ Ulm verlor damit einen Teil seines angestammten Hinterlandes; neue Zollgrenzen zu Bayern erschwerten den Handel mit den bisherigen Handelspartnern. Ulm befand sich nun in einer Randlage im äußersten Osten des Königreichs Württemberg und sah sich in der Gefahr, wirtschaftlich bedeutungslos zu werden. Nun regte sich die Ulmer Bürgerschaft. Am 22. September 1835 befasste sich der Stadtrat mit der Eisenbahnfrage, und bereits im Dezember 1835 gründete man die „Ulmer Eisenbahngesellschaft“, die das Ziel verfolgte, eine direkte Eisenbahnverbindung von Stuttgart über das früher ulmische Geislingen nach Ulm zu bekommen. Schmidt erwähnt, dass bereits am Gründungstag Aktien im Wert von 80000 Gulden gezeichnet worden seien.²⁸ Der Rat der Stadt beteiligte sich an der neuen Aktiengesellschaft, indem er Aktien für 100000 Gulden zeichnete. Auch die Städte in Richtung Bodensee beteiligten sich an der Ulmer Eisenbahngesellschaft: „Die Stadt Biberach erwarb 250 Aktien, die Stadt Ravensburg 150 zu je 100 Gulden, Friedrichshafen etwas weniger.“²⁹ Städte und Gewerbetreibende sahen in der „Eisenbahngesellschaft“ eine Möglichkeit, ihre Interessen im Eisenbahnbau auf diese Weise zu vertreten und Druck auf die Regierung in Stuttgart auszuüben, die Strecke in der gewünschten Weise zu verwirklichen. Im Mai 1836 vereinigten sich die Ulmer und die Stuttgarter Eisenbahngesellschaft zur „Württembergischen Eisenbahngesellschaft“. Die neue Gesellschaft verfügte bald über 9,5 Millionen Gulden Aktienkapital. „Am 31. Mai 1838 kam es zur Liquidation der Gesellschaft.“³⁰ Die Begründungen für die Auflösung der Gesellschaft sind unterschiedlich. Einig sind sich alle Autoren in der Feststellung, dass das Kapital für den Bau der Strecke nicht ausreichte.³¹ Mühl und Seidel sehen den Grund für die Auflösung in der Tatsache, dass von Seiten der Regierung keine Konzession erteilt wurde: „[...] auf eine Eisenbahn auf privater Grundlage wollte man sich vorläufig nicht einlassen [...]“³² Schmidt meint, „dass die Aktionärsmehrheit aus Spekulationsgründen der Gesellschaft beigetreten war, um eine möglichst hohe Rendite in möglichst kurzer Zeit einzustreichen.“³³ Er verweist weiter darauf, dass die Wünsche der Heilbronner und Stuttgarter durch die bis dahin vollzogene Streckenplanung erfüllt waren, während für die Ulmer und die Bevölkerung Oberschwabens die gewünschte Streckenführung nach wie vor nicht gesichert war. Klaus Herrmann fasst seine Untersuchung zusammen: „Der spekulative Charakter

des überwiegend außerwürttembergischen Kapitals ließ den Versuch nicht zu, den problembehafteten Realitäten wie schwieriges Gelände, hohe Kosten, lange Strecken, relativ bescheidenes Verkehrsaufkommen mit der nötigen Uneigennützigkeit und Beharrlichkeit Herr zu werden.³⁴ Kuhn führt aus, dass „die Regierung aus Mangel an einwandfreien Unterlagen auch die Konzession nicht erteilte.“³⁵ Möglicherweise war bereits 1836 klar, dass der Staat keine private Eisenbahngesellschaft zulassen würde. Die Erkundungsreise Duttenhofers nach England 1830 im Auftrag des Königs und das erste Gutachten von 1834 zeigen das Interesse des Staates am Eisenbahnbau. Wenn Finanzminister Herdegen 1836 die Summe von 100 000 Gulden für die Projektierung der Eisenbahn bereitstellte, dann bedeutete dies, dass der Staat auch den Bau der Eisenbahn in eigener Regie betreiben wollte. Aber erst mit dem Vortrag des Innen- und Kultministers von Schlayer vor den Ständen am 7. März 1842 legte sich das Königreich Württemberg auch offiziell in der Frage Staatsbahn oder Privatbahn fest. Morlok meint, der Vortrag von Schlayers erscheine „somit als das Programm der Regierung in unserer Eisenbahnfrage.“³⁶ Er gibt die Äußerungen des damals zuständigen Ministers sehr ausführlich wieder und kommt zu dem Schluss: „Die Königliche Regierung entfernte sich trotz dieses Ausfalls aus der Staatskasse von dem Verfolg ihrer Pläne und von der Ansicht nicht, dass die Ausführung eines Systems von Eisenbahnen in der angezeigten Richtung und Ausdehnung, Aufgabe der Staatsverwaltung sei und im Wege eines unmittelbaren Staatsunternehmens zu geschehen habe.“³⁷

Damit legte sich die Regierung auf den Bau der Eisenbahn auf Staatskosten fest. Und sie schloss zumindest für die ersten Bauphasen ein Mischsystem von Privat- und Staatsbahn wie in Bayern oder wie in Preußen aus.

Der Wettlauf zum Bodensee

Zwar hatte der Eisenbahnbau in Württemberg deutlich später begonnen als in den Nachbarstaaten, aber Württemberg hatte früher als die Nachbarn die durchgehende Verbindung von Stuttgart zum Bodensee fertiggestellt. Dass dies so erreicht wurde, lag zunächst an einer eher ungewöhnlichen Vorgehensweise. Üblicherweise fängt man beim Bau einer Eisenbahnlinie an einem Ende der Strecke an und baut von dort zum anderen Endpunkt oder man fängt an einem mittleren Punkt an und arbeitet zu den beiden Endpunkten hin. Das erste Teil-

stück der württembergischen Eisenbahn, das eröffnet wurde, war der Abschnitt zwischen Cannstatt und Untertürkheim. Man baute von dort sowohl in Richtung Stuttgart als auch in Richtung Ulm. Kurze Zeit später begann man vom Bodensee aus in Richtung Ulm zu bauen. Am 8. November 1847 wurde der erste Abschnitt der Südbahn vom Bodensee aus in Richtung Norden eröffnet, während die Bauarbeiten der Zentralbahn in Richtung Ulm den Alaufstieg noch nicht erreicht hatten. Man leistete sich einen „Inselbetrieb“ ohne Verbindung zur künftigen Hauptstrecke. Lokomotiven und Wagen mussten zerlegt auf Fuhrwerken an den Bodensee transportiert und dort zusammengebaut werden. Im Juni 1850 waren die Bauarbeiten in beiden Streckenabschnitten fast gleichzeitig fertig und Ulm erhielt eine durchgehende Eisenbahnverbindung sowohl nach Süden als auch in Richtung Stuttgart. Damit hatte Württemberg den „Wettlauf zum See“ gewonnen.

Der Begriff vom „Wettrennen mit Bayern“ wurde wohl zum ersten Mal vom Abgeordneten Prälat von Mehring in der Landtagssitzung vom 15. Juli 1845 gebraucht, wie Hartwig Beiche darstellt.³⁸ Im Grunde genommen war es ein „Wettlauf“ zwischen Baden, Bayern und Württemberg. Württemberg verfolgte mit dem Bau der Hauptbahn Heilbronn-Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen zwei Ziele: zum einen galt es, Württemberg mit den beiden Nachbarstaaten zu verbinden, um damit mit der Verbindung von der badisch-württembergischen Grenze über Stuttgart nach Ulm und von dort zur bayrischen Grenze die zentrale überregionale Verbindung im süddeutschen Raum zu schaffen.

Innenminister von Schlayer stellte dies in seinen Ausführungen immer wieder heraus. Er ging noch weiter und sah in dieser Hauptbahnstrecke auch die Verbindung zwischen Frankreich und Österreich, zwischen dem Atlantik und dem Schwarzen Meer.³⁹ Zum anderen verfolgte man mit dem Bau der Südbahn von Ulm nach Friedrichshafen auch innenpolitische und wirtschaftliche Ziele.

Weder zu dem Zeitpunkt, als Württemberg 1843 sein Eisenbahngesetz verabschiedet hatte, noch als der Bau der Eisenbahn bereits im Gang war, gab es mit Baden bzw. mit Bayern einen Vertrag über die Grenzübergangspunkte. Baden hatte wohl längere Zeit gehofft, Württemberg würde die badische Breitspur von 1600 mm übernehmen, und man wollte zuerst die eigene Bahnstrecke zum Bodensee gebaut haben. Ähnlich waren die Beweggründe in Bayern. Erst als 1850 klar war, dass die württembergische Eisenbahn vor der badi-

schen und bayrischen den Bodensee erreichen würde, war man zu einem Staatsvertrag bereit. Im April 1850 schlossen Bayern und Württemberg einen Vertrag über die Verbindung beider Bahnen in Ulm und im Dezember 1850 legte ein Staatsvertrag zwischen Baden und Württemberg fest, wo die beiden Bahnen zusammengeführt werden sollten. Der Lückenschluss mit Baden erfolgte 1853. Die Brücke über die Donau und damit die Eisenbahnverbindung zwischen Württemberg und Bayern wurde erst im Juni 1854 fertig. Ein Jahr zuvor hatte die bayrische Ludwigs-Nord-Südbahn von Hof aus die Stadt Lindau und damit den Bodensee erreicht.

Auch wenn die Phase des Eisenbahnbaus in Deutschland zwischen 1845 und 1860 als Phase des „Skelettbau“⁴⁰ bezeichnet wird, zeigt sich gerade in dieser Phase, dass die einzelnen Staaten in Deutschland primär ihre eigenen einzelstaatlichen wirtschaftlichen und politischen Interessen in den Vordergrund stellten. Von Lists Idee, ein nationales Eisenbahnnetz nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu schaffen, war man weit entfernt. Baden wählte beim Bau der Schwarzwaldbahn den komplizierteren Weg über Schramberg, um württembergisches Gebiet zu vermeiden, und Bayern nahm die längere Strecke von Augsburg über Kempten nach Lindau in Kauf, um ebenfalls das württembergische Gebiet zu umgehen. Ähnliche Beispiele lassen sich in allen deutschen Staaten finden. Die Verwerfungen im Schienennetz, die in der Zeit zwischen 1845 und 1860 entstanden sind, wurden oft erst deutlich nach 1880 korrigiert; z. T. bestimmen sie das Streckennetz bis heute. Immerhin verfügte Deutschland bis 1860 über 11 000 km Eisenbahn.

Dass dieses „Rennen der Anrainer-Staaten an den Bodensee“⁴¹ letzten Endes zu Gunsten Württembergs entschieden wurde, ist an sich erstaunlich; waren doch die Voraussetzungen für den Bahnbau in Württemberg alles andere als günstig. Der württembergische Staat, König Wilhelm und die Städte zwischen Ulm und dem Bodensee verbanden mit dem Bau dieser Hauptstrecke durch Württemberg durchaus unterschiedliche Interessen, die sich aber in der Verwirklichung des einen Projekts, nämlich dem Bau der Südbahn, trafen.

Die Interessen Neu-Württembergs am Bau der Eisenbahn

Bei den Gutachten und Planungen für den Bau der Eisenbahn in Württemberg spielte die Frage der Trassenführung eine große Rolle. Der Verlauf der Eisenbahn

auf direktem Weg von Stuttgart durch das Filstal nach Ulm stand in Konkurrenz zum Bau einer nördlich verlaufenden Linie durch das Remstal über das neu-württembergische Aalen und Heidenheim und von dort nach Ulm. In seinem Bericht vor den Ständen am 7. März 1842 spricht von Schlayer von einer zweiten West-Ost-Verbindung, die ebenfalls gebaut werden müsse. Von Morlok zitiert ihn wörtlich: „Das Interesse unseres inneren und äußeren Verkehrs, besonders das Interesse unserer nordöstlichen Landesteile fordert neben der oben genannten Westostbahn eine zweite, durch welche Heilbronn und mit dieser Stadt die erwähnten Landesteile mit der Haupteisenbahn verbunden werden.“⁴² Für von Schlayer ist die nördlichere Linienführung zweitrangig, aber er hält sie dennoch für notwendig. In allen Gutachten bis in das Jahr 1844 hinein werden immer beide Trassen geprüft und miteinander verglichen. Dass sich der württembergische Staat doch klar für die direkte Verbindung von Stuttgart nach Ulm und von dort an den Bodensee ausgesprochen hat, ist auch auf den Druck zurückzuführen, den die Städte und Gemeinden zwischen Ulm und Bodensee ausgeübt haben.

Politischer Druck aus Oberschwaben

Vor allem die ehemaligen Reichsstädte Ulm, Biberach, Ravensburg und Buchhorn (Friedrichshafen) verfolgten aufmerksam und kritisch jede Diskussion und jede Äußerung in Stuttgart unabhängig davon, ob es nun um die Frage des Kanalbaus oder um die Streckenführung einer Eisenbahnlinie in Richtung Bodensee ging. Man wollte unter allen Umständen verhindern, dass bei einem Kanalbau eine andere Trasse gewählt würde als die direkte Verbindung von Ulm zum Bodensee, und beim Bahnbau wollte man vermeiden, dass eine Streckenführung vorgezogen würde, die an den genannten Städten vorbei zum Bodensee führen würde. Uwe Schmidt nennt eine ganze Reihe von Petitionen, Briefen und Zeitungsartikeln, mit denen diese Städte, die Gewerbetreibenden und die Kammern oft auch gemeinsam, bzw. in Absprache untereinander ihre Position bei den Abgeordneten und bei der Regierung und sogar beim König selbst vorgebracht haben.⁴³ Die Argumente, die dabei vorgebracht wurden, tauchen immer wieder auf. In einer Eingabe der privaten Handelskammer des Donaukreises vom 4. November 1844 heißt es: „Während wir vertrauensvoll die ersten Spatenstiche begrüßten, welche auch Württemberg den Schienen-



Die Staatsbahnen der süddeutschen Länder 1914 (Ausschnitt).

weg ebnen sollen, verfolgten die badischen Nachbarn mit eisernem Fleiße ihr Ziel und haben in staunenswerter Schnelligkeit die Bahn bis Kehl und Offenburg fertig gemacht [...], und jetzt schon läßt uns ein Blick in die Zukunft alles, eine traurige Verödung unserer Straßen, eine gewaltige Abnahme unseres Verkehrs fürchten. – Friedrichshafen, das seiner Lage nach vorzüglich auf die Vermittlung des Verkehrs mit der Schweiz zwischen dem Rheine einer- und der Würzburg-Nürnberger Straße andererseits angewiesen ist, wird die neue Gestaltung der Dinge zuerst und sehr hart betreffen; durch die badische Linie bereits übervorteilt und des Verlusts des noch bestehenden Transits vom Rheine vor Augen, wird es auf der anderen Seite gegen Lindau die Konkurrenz nicht mehr halten können, wenn die bayrische Regierung die projektierte Bahn von Augsburg zum Bodensee in Ausführung bringen sollte und der tätige Handelsstand unseres Hafens wird sich dann vergebens nach der Beschäftigung umsehen, welche diesen Platz so günstig zu heben vermocht hat.⁴⁴

Dass man nun ausgerechnet mit der wirtschaftlichen Lage Friedrichshafens argumentiert, ist kein Zufall. Nach der Säkularisation ließ König Friedrich von Württemberg das ehemalige Priorat Hofen zu seiner Sommerresidenz ausbauen und machte aus Hofen und Buchhorn im Jahr 1811 die Stadt Friedrichshafen. Friedrich selbst und sein Nachfolger König Wilhelm hatten ein direktes und persönliches Interesse an einer prosperierenden Stadt Friedrichshafen. Friedrichshafen bekam ein Monopol für den Umschlag von Kaufmannswaren, zu denen neben Textilien und Metallwaren auch Lebensmittel zählten.⁴⁵ Seit 1824 bestand eine regelmäßige Dampfschiffverbindung von Friedrichshafen ins schweizerische Rorschach. Erst 1832, 1838 bzw. 1853 bekam die Friedrichshafener Dampfbootgesellschaft Konkurrenz von anderen Betreibern im badischen Konstanz, im bayrischen Lindau und von der Schweizer Seite. Eine Verzögerung des Eisenbahnbaus hätte also der Stadt Friedrichshafen geschadet, in deren Förderung und Ausbau das Königshaus und der württembergische Staat viel Geld investiert hatte. In diesem Punkt trafen sich die Interessen des Oberlands mit denen des Königs.

Konkurrenz zu den Nachbarstaaten

Dann argumentiert man mit der Konkurrenzsituation zwischen den deutschen Anrainerstaaten am Bodensee. Wenn Bayern seine Bahnlinie bis nach Lindau fer-

tiggestellt hätte, könne Getreide aus Bayern über Lindau in die Schweiz und bis nach Italien exportiert werden und der württembergische Getreidehandel in die Schweiz käme zum Erliegen. Tatsächlich war die Schweiz ein wichtiger Abnehmer von Agrarprodukten aus dem Oberland und dem württembergischen Allgäu, so dass diese Sorge der Bauern und des Handels durchaus berechtigt war.

Etwas anders beurteilt man die Situation im Verhältnis zu Baden. Hier ging es in erster Linie um Waren, die rheinaufwärts in die Schweiz transportiert wurden, weniger um Getreide und andere Agrarprodukte als um Industriegüter, die aus den neuen Industriegebieten an Rhein und Ruhr ihren Absatz im Süden finden sollen. Ein Transport mit der Eisenbahn wäre schneller als der Transport mit Schiffen. Hier wird das angesprochen, was die württembergische Regierung immer wieder als Argument für den Bahnbau angeführt hat: Württemberg würde als Transitland vom Handel profitieren, der vom Rhein über die württembergische Eisenbahn an den Bodensee und von dort in die Schweiz und nach Italien gelangt.

Offensichtlich waren die Städte und die Gewerbetreibenden mit Eingaben wie dieser erfolgreich. Noch vor der Eröffnung der ersten Teilstrecke von Cannstatt nach Untertürkheim erteilte König Wilhelm von Württemberg die Weisung, mit dem Bau der Eisenbahn von Friedrichshafen nach Ulm, der sog. Südbahn, zu beginnen. Die Südbahn wurde, wie bereits dargestellt, von 1847 bis 1850 als Inselbahn ohne Verbindung zur Hauptstrecke Stuttgart – Ulm betrieben.

Die wirtschaftlichen Interessen Oberschwabens

Von Seiten der Städte und der Gewerbetreibenden wurden immer wieder wirtschaftliche Argumente für den Bau der Eisenbahn angeführt. Im Vorfeld wurden Zahlen zum Güteraufkommen von den betroffenen Städten verändert, um das gewünschte Ergebnis bei den Planungen zum Bahnbau zu erreichen. Schmidt nennt ein Beispiel aus dem Oberamt Biberach. Im Jahr 1836 gab es eine Verkehrszählung. Am 2.12.1841 schickte das Oberamt eine „Revision der Untersuchung der Verkehrsfrequenz von 1836“ nach Stuttgart, in der bei vielen Produkten „überraschend steile Zuwächse“ zu verzeichnen waren.⁴⁶ Auch wenn flächendeckende Zahlen zum Güter- und Personenaufkommen aus der fraglichen Zeit fehlen, so lässt sich doch an einzelnen Zahlenbeispielen belegen, welche wirtschaftliche

Bedeutung der Bau der Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen für die Region hatte. Im Jahr 1867, also 13 Jahre nach Fertigstellung der gesamten Bahnstrecke, wurden 15% aller Güter, die in Württemberg per Bahn transportiert wurden, auf der Südbahn befördert. Der Anteil am Transportaufkommen auf der Strecke zwischen Heilbronn und Ulm betrug 40,5%.⁴⁷ Eitel stellt die Entwicklung des Viehhandels in der Stadt Ravensburg in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts dar. Von 154600 Gulden im Jahr 1824 stieg der Umsatz auf 241 617 Gulden im Jahr 1836 und auf 735 342 Gulden im Jahr 1867. Im Laufe von etwa 40 Jahren hatte sich der Umfang des Viehhandels in Ravensburg damit fast verfünffacht. Seit 1860 übertraf der Viehhandel im weiter nördlich gelegenen Biberach sogar noch den Ravensburger Viehhandel.⁴⁸ Sowohl Händler aus der Schweiz als auch Viehhändler aus den nördlicheren Landesteilen Württembergs waren auf den Märkten zu finden. Ähnlich war die Situation im Getreidehandel. Eitel präsentiert Zahlen für den Getreideexport von Friedrichshafen über den Bodensee in die Schweiz. Von 62000 Zentnern Getreide im Jahr 1811 stieg der Export in die Schweiz bis 1866 auf 653000 Zentner. Zu diesem Anstieg trugen mehrere Faktoren bei. Der Transport von Waren mit Dampfschiffen ab 1824 verkürzte die Transportzeiten und machte die Fahrten von der Witterung unabhängig. Der Ausbau des Hafens Friedrichshafen und der Bau der Eisenbahn schufen insgesamt bessere Transportmöglichkeiten. Und schließlich hatte Württemberg vor Baden und Bayern den Bodensee mit einer Eisenbahnlinie erreicht, so dass sich daraus ein Vorsprung im Handel über den Bodensee hinweg ergab und insbesondere Friedrichshafen an Bedeutung als Hafenstadt gewann. Die Orte mit einer Anbindung an die Eisenbahn profitierten wesentlich stärker von den neuen Transportmöglichkeiten als die Städte und Gemeinden, die sich sozusagen im „Windschatten“ der Eisenbahn wiederfanden. Trotz aller Zahlen darf man sich aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Südbahn zwar eine wichtige Funktion für die Region zwischen Ulm und Bodensee besaß, sie aber nie über diese regionale Bedeutung hinauswuchs. Für die weitere wirtschaftliche Entwicklung in Oberschwaben und in ganz Württemberg gilt, was Gall als eine „kontinuierliche Verschiebung des Verhältnisses zwischen den im landwirtschaftlichen Bereich Tätigen und denjenigen, die in der gewerblichen Wirtschaft und auf dem Gebiet der Dienstleistungen ihr Brot fanden“⁴⁹ bezeichnet. Die bedeutendste Industrieansiedlung im Jahrzehnt nach

Heilbronn—Stuttg.— Friedrichshafen.		Worm.	Worm.	Stgm.	Stgm.	Stgm.	Stgm.
k. Würtemb. B./Weil. u. Preis ab Stuttg. d. 1. Juni 1850.		Pers.	Pers.	Pers.	Pers.	Güt.P.	Pers.
Heilbronn Abf.		5.45	—	11.45	—	2.30	5.45
Bietigheim "		6.45	—	12.45	—	3.45	6.45
Ludwigshg. "		7.15	9.15	1.15	—	4.25	7.15
Stuttgart Ank.		7.45	9.45	1.45	—	5.	7.45
Stuttgart Abf.		8.	10.	2.	4.	6.	8.
Cannstadt "		8.10	10.10	2.10	4.10	6.10	8.10
Esslingen Ank.		8.30	10.30	2.30	4.30	6.33	8.30
Esslingen Abf.		8.37	—	2.37	—	6.40	—
Göpping. "		9.40	—	3.40	—	7.47	—
Geisling. "		10.35	—	4.35	—	8.45	—
Ulm . Ank.		11.52	—	5.52	—	10. 5	—
Ulm . Abf.		12.15	—	6.15	—	—	—
Biberach . 725		1.20	—	7.20	—	—	—
Ravensbg. . 915		3.	—	9.	—	—	—
Friedrichshafen Ank. 945		3.30	—	9.30	—	—	—
Friedrichsh.—Stuttg.— Heilbronn.		Worm.	Worm.	Stgm.	Stgm.	Stgm.	Stgm.
Weil. u. Preis ab Stuttg.		Pers.	Pers.	Pers.	Pers.	Güt.P.	Pers.
Friedrichsh. Abf.		—	5.30	12.30	5.45	—	—
Ravensbg. "		—	7. 5	1. 5	6.25	—	—
Biberach "		—	8.45	2.45	8.15	—	—
Ulm Ank.		—	9.45	3.45	9.25	—	—
Ulm Abf.		6	10.15	4.15	—	—	—
Geislingen "		7.30	11.42	5.42	—	—	—
Göpping. "		8.15	12.28	6.28	—	—	—
Esslingen Ank.		9.24	1.29	7.29	—	—	—
Esslingen Abf.		7.30	9.25	11.	1.30	5.	7.30
Cannstadt "		7.52	9.50	11.22	1.52	5.22	7.52
Stuttgart Ank.		8.	10.	11.30	2.	5.30	8.
Stuttg. Abf.		5.45	8.15	2.15	5.45	8.15	—
Ludwigshg. "		6.20	8.48	2.48	6.15	8.48	—
Bietigheim "		6.45	9.10	3.10	—	9.10	—
Heilbronn Ank.		7.45	10. 5	4. 5	—	10. 5	—

Fahrplan der württembergischen Eisenbahn 1850.

dem Eisenbahnbau war die Gründung der Maschinenfabrik Escher Wyss in Ravensburg, einer Niederlassung der Züricher Maschinenfabrik gleichen Namens. Die Wahl der Schweizer Firma fiel auf Ravensburg, weil man damit einen Zugang zum Wirtschaftsgebiet innerhalb des Zollvereins haben wollte und weil in der Region genügend gut ausgebildete Handwerker als Arbeitskräfte zur Verfügung standen.⁵⁰ Und man konnte das vorhandene Kapital mit Aussicht auf künftige Gewinne in einem größeren Wirtschaftsraum investieren.

Die Interessen des württembergischen Staates am Eisenbahnbau

Das Königreich Württemberg im Jahr 1815 war kaum zu vergleichen mit dem Herzogtum Württemberg in der Zeit vor der Französischen Revolution. Im Vergleich zum Nachbarstaat Baden, der in der napoleonischen Zeit ebenfalls deutlich dazu gewonnen hatte, stellte sich die Situation in Württemberg anders dar. Weber und Wehling stellen fest: „Im Unterschied zu Baden lässt sich im Falle von Württemberg eher von einer Annexion neuer Gebiete in ein bestehendes, vitales Ausgangsland sprechen, das in der Lage war, die neuen Bestandteile zu integrieren und ihnen seinen Stempel aufzudrücken.“⁵¹

Zu diesem Eindruck, dass die neuwürttembergischen Gebiete annektiert worden seien, trug die Art und Weise, wie König Friedrich von Württemberg vorging, wesentlich bei. Die neue Einteilung des Landes in Oberämter beseitigte die alten, gewachsenen Strukturen. Friedrich versetzte evangelische Beamte aus Altwürttemberg in die überwiegend katholischen Gebiete Neuwürttembergs. Nicht alle Bezirke hatten dabei das Glück, einen Oberamtmann zu finden, der auch Verständnis für die Befindlichkeit der Neuwürttemberger zeigte wie Carl Friedrich Dizinger, der von 1807 bis 1809 in Biberach und später in Ravensburg wirkte. Er schreibt in seinen 1833 erschienenen Erinnerungen: „In Neu-Württemberg wurde [...] in vielen Fällen [...] nicht mit der Milde, Schonung und Rücksicht verfahren, die Menschen verdient hätten, welche größtentheils an die Vortheile und Gemächlichkeiten eines patriarchalischen Regiments gewöhnt waren und die beinahe Alle nur mit Widerwillen und sträubenden Gefühlen die Umgestaltung ihrer früheren bürgerlichen Verhältnisse und Einrichtungen, die mit allen ihren Fehlern und Mängeln zur Gewohnheit und Liebe geworden waren, ertrugen.“⁵²

Friedrich hatte überdies versucht, die neu hinzu gekommenen Gebiete zusammenzufassen und dem Zugriff und Einfluss der „Landschaft“ zu entziehen. Weber und Wehling meinen, Friedrich habe mit aller Gewalt die Neuordnung des Staates betrieben. Sie charakterisieren sein Verhalten als „unnachichtig, konsequent“, gestehen ihm aber auch zu, dass er „klug, weit-sichtig, arbeitsam bis detailversessen“ gewesen sei.⁵³ Im Gegensatz zum absolutistisch regierenden Friedrich galt sein Sohn und Nachfolger Wilhelm I., der von 1816 bis 1864 regierte, als aufgeklärt und liberal. Borst kommentiert den Regierungswechsel 1816: „Es war ein Geschenk der Geschichte, daß Friedrich mit seinem plötzlichen Tod das Gespräch und schließlich einen Weg zur Verständigung frei gemacht hat.“⁵⁴ Dass die Integration Neuwürttembergs in das Königreich auch in der Mitte des 19. Jahrhunderts durchaus noch ein Thema war, zeigen u. a. die Beratungen der Abgeordneten-kammer zum Eisenbahngesetz im Januar 1843. So sagte Innen- und Kultminister von Schlayer, der damals für den Eisenbahn-bau zuständig war: „Ich gebe vollkommen zu, daß es sogar eine fruchtbare Erwerbung wäre, wenn diese Eisenbahn (Anm. d. Verf.: der Bau der Eisenbahn Stuttgart – Friedrichshafen) eine Nationalbahn würde, denn alsdann erwerben wir eine Domaine, die man gar nicht so kaufen könnte.“⁵⁵ Von Schlayer gebraucht in diesem Zusammenhang den Begriff „Nationalbahn“. Auch wenn

von Schlayer immer wieder betont, dass die Eisenbahn vor allem die Funktion habe, eine Verbindung zu den Nachbarländern Baden und Bayern herzustellen, erscheint es doch zu gewagt, den Begriff Nation in diesem Zusammenhang auf einen deutschen Nationalstaat zu übertragen. Württemberg stellt für ihn eine Nation dar. Wenn man den Begriff Nation auf das Königreich Württemberg bezieht, dann steckt in seinen Ausführungen die Hoffnung und Erwartung, dass Württemberg durch den Eisenbahnbau zu einem Staat zusammenwachsen würde. Auch im Bewusstsein des Ministers war im Jahr 1843 die Integration der einzelnen Teile Württembergs in das Gesamt-Königreich noch keineswegs Realität. Noch deutlicher äußert sich hierzu der Abgeordnete von Klett in der Sitzung am folgenden Tag: „Ich glaube, wer das Wohl des Landes im Auge hat, eine innige Verbrüderung zwischen den Ober- und den Unterländern wünschen muß; diese innige Verbrüderung gebietet das Staatswohl, wie die Politik, und ist sie hergestellt, so wird Württemberg als ein innig verbundenes Ganzes dastehen, das keine äußere Kraft mehr zu trennen im Stande ist.“⁵⁶ Er macht so deutlich, dass die Unterschiede zwischen den Ober- und Unterländern, also zwischen Neu- und Altwürttemberg immer noch vorhanden seien und durchaus Einfluss auf politische Entscheidungsprozesse hätten. Sein Redebeitrag in der Sitzung zeigt auch, dass man selbst 1843 in Stuttgart noch die Befürchtung hatte, Teile Neuwürttembergs könnten sich wieder von Württemberg lösen wollen. Die Eisenbahn sollte eine Verbindung zwischen beiden Teilen Württembergs herstellen und so zur Integration des Landes beitragen.

Vielleicht war den Politikern in Stuttgart auch noch in Erinnerung, dass in Oberschwaben eine Beteiligung an den Feiern zum 25-jährigen Regierungsjubiläums König Wilhelms im Jahr 1841 auf geringe Resonanz stieß. Wenig Interesse bestand bei den Landwirten, die sich auf eigene Kosten am Festzug beteiligen sollten. Und von insgesamt 23 württembergischen Städten, die beim Festzug vertreten waren, befanden sich nur zwei aus Oberschwaben.⁵⁷

Die Interessen des Königs am Bahnbau

Man darf durchaus unterstellen, dass König Wilhelm von Württemberg auch ein persönliches Interesse am Bau einer Eisenbahn von Stuttgart nach Friedrichshafen hatte. Mehrfach schickte er den Ingenieur-Oberleutnant Duttenhofer zu Erkundungen ins Ausland und

gab entsprechende Voruntersuchungen in Auftrag. Bei den verschiedenen Gutachten und bei den Diskussionen über diese Gutachten hielt er sich zumindest nach außen noch zurück. Mit dem „Königlichen Sanktions-Reskript auf die Beschlüsse der Ständeversammlung zu dem Entwurfe des Eisenbahngesetzes“ vom 3. April 1843 trat er zum ersten Mal auch offiziell in Erscheinung. Als in den Gutachten Pläne auftauchten, die Eisenbahnlinie wegen der schwierigen geografischen Lage der Stadt in einem Talkessel an Stuttgart vorbeizuführen, war Wilhelm sicher nicht untätig. König Wilhelm war ebenso auch an einer direkten Streckenführung in Richtung Bodensee interessiert. Dafür sprechen mehrere Gründe.

Die Sommerresidenz des württembergischen Königs in Friedrichshafen

Dem König war daran gelegen, eine zuverlässige und schnelle Verbindung zu seiner Sommerresidenz in Friedrichshafen zu haben. Wie bereits dargestellt, war die Stadt Friedrichshafen 1811 aus dem früheren Priorat Hofen, das zum Kloster Weingarten gehört hatte, und der ehemaligen Reichsstadt Buchhorn von König Friedrich von Württemberg gebildet worden. Noch unter König Friedrich begannen die Bauarbeiten zur Neugestaltung der Stadt und der Ausbau des Priorats Hofen zur königlichen Sommerresidenz. 1824 machte König Wilhelm dann Friedrichshafen zum Sitz der königlichen Sommerresidenz; dies bedeutete, dass Teile des Hofstaats und der Beamtschaft ebenfalls zeitweise in Friedrichshafen logierten. Mit der Fertigstellung der Eisenbahn nahm auch der Tourismus aus Stuttgart an den Bodensee deutlich zu. Friedrich förderte die Ansiedlung von Bürgern, sofern sie über ein gewisses Vermögen verfügten, versprach ihnen verbilligtes Baumaterial und verlangte von den umliegenden Oberämtern „Fuhr- und Handfronen“, was diese nur sehr widerwillig zu leisten bereit waren. „Noch 1811 wurde es zum Freihafen erklärt und erhielt das Monopol für den Handel und Umschlag von Kaufmannsware mit einem stark ermäßigten Zolltarif.“⁵⁸ So stieg die Einwohnerzahl von 449 im Jahr 1810 auf über 1100 im Jahr 1834. Auch der Hafen selbst wurde ausgebaut und mehrfach erweitert, so dass Friedrichshafen immer größere Anteile am Handel mit der Schweiz an sich ziehen konnte. Eitel erwähnt einen Artikel des „Schwäbischen Merkur“ vom 3.7.1858, in dem berichtet wird, dass ein Sonderzug des Königs und seiner Gäste nur

drei Stunden und 50 Minuten für die Strecke von Stuttgart nach Friedrichshafen gebraucht habe.⁵⁹ Das ist für die damalige Zeit eine ganz erstaunliche Leistung, wenn man bedenkt, dass eine Fahrt mit der Bahn heute auf der selben Strecke zwischen 2 Stunden 12 Minuten und 2 Stunden 50 Minuten dauert.

Altshausen als königlicher Privatbesitz

Im Jahr 1810 kam die ehemalige Deutschordenskommende Altshausen in den Privatbesitz des württembergischen Königshauses. Altshausen, das damals keinen eigenen Bahnanschluss hatte, liegt etwa zehn Kilometer westlich von Aulendorf, das sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem regional wichtigen Eisenbahnknotenpunkt entwickelte. Wilhelm, der an landwirtschaftlichen Fragen interessiert und dem die Förderung der Landwirtschaft ein wichtiges Anliegen war, nützte seinen Besitz in Altshausen, um selbst Entwicklungen anzustoßen. So führte er 1821 dort den Hopfenanbau ein.⁶⁰ Durch die gute Anbindung Aulendorfs und damit auch Altshausens an die Eisenbahn konnte Wilhelm seinem Ziel, die Landwirtschaft zu fördern, durch seine persönliche Anwesenheit mehr Nachdruck verleihen.

Die „Wilhelmshütte“ Schussenried als Beispiel für ein staatliches Unternehmen

Auf Veranlassung König Wilhelms wurde in Schussenried ein Hüttenwerk gegründet. 1835 hatte der württembergische Staat den Klosterkomplex käuflich erworben. 1837 ordnete König Wilhelm die Errichtung eines Hochofens und eines Eisenschmelzwerks an, das 1840 eröffnet wurde und Gusswaren herstellte.⁶¹ Der Standort selbst war denkbar ungünstig, weil dort weder Wasserkraft noch Rohstoffe vorhanden waren. Sowohl die Rohstoffe als auch die Erzeugnisse des Werks mussten zunächst mit Fuhrwerken transportiert werden. Das Schmelzwerk erhielt erst in den 60er-Jahren einen direkten Eisenbahnanschluss. Durch die Säkularisation waren aber ehemals kirchliche Gebäude vorhanden, die auf diese Weise genutzt werden konnten. Eitel verweist darauf, dass sich das Eisenschmelzwerk Schussenried nur halten konnte, weil es ein Staatsbetrieb gewesen sei und damit den üblichen Gesetzen des Marktes nicht unterworfen war.⁶² An Produkten hatte das Hüttenwerk u. a. Herdringe und -platten, Gartenmöbel, Eggen, Viehtröge und Wasserkästen⁶³ zu bieten,

die vor allem nach der Fertigstellung der Eisenbahn Abnehmer in der näheren und weiteren Umgebung fanden. In gewisser Weise hing der wirtschaftliche Erfolg dieses Staatsbetriebs auch von einer guten verkehrstechnischen Erschließung ab.

Die Menschen in der Region

Die Berichte in den Zeitungen der Region zeigen, dass König Wilhelm häufig zu Besuch im Oberland war. An verschiedenen Beispielen wurde bereits auf verschiedene Besonderheiten und Unterschiede zwischen den Neu- und den Altwürttembergern hingewiesen. König Wilhelm hat mehr als sein Vater und Vorgänger König Friedrich versucht, durch seine Politik die Neuwürttemberger für sich und für den württembergischen Staat einzunehmen. Dennoch hielten sich über Jahrzehnte hinweg Ressentiments und Vorbehalte gegen die Politik in Stuttgart. So sah man im Zollverein eine Einrichtung, die den (evangelischen) Betrieben und Unternehmen in Altwürttemberg eher nützte als den (katholischen) Landwirten und Kleinbetrieben zwischen Ulm und Bodensee mit ihren Handelsbeziehungen in die Schweiz. Zudem war man im Oberland mit seinen früher vorderösterreichischen Gebieten an einem Zusammengehen mit Habsburg mehr interessiert als an einer kleindeutschen Lösung mit einem (über)mächtigen Preußen. Ein Ereignis aus den 60er-Jahren des 19. Jahrhunderts mag dafür stehen: „Als im August 1863 der österreichische Kaiser Franz Joseph im Sonderzug zum Fürstentag nach Frankfurt am Main fuhr, war halb Oberschwaben auf den Beinen, um ihm auf dem Ulmer Bahnhof zuzujubeln, was der Schwäbische Merkur leicht pikiert registrierte.“⁶⁴ Ob man diese Begeisterung in Stuttgart nun begrüßte, mag dahingestellt sein. Sie entsprach sicher nicht der politischen Linie, die die württembergische Regierung verfolgte. Dieses Ereignis macht wie viele andere deutlich, dass es in der gesamten Regierungszeit König Wilhelms eine Aufgabe und Herausforderung für ihn war, die Integration der verschiedenen Landesteile zu fördern. Und auch dafür war der Bau der Eisenbahn ein Mittel zum Zweck.

Verwendete Literatur

Beiche, Hartwig, Alles dreht sich um die Südbahn: Carl Etzel, die Presse und der Landtag, in: Brunecker, Fr. (Hg.), Die schwäbische

Eisenbahn, Biberach 2013, S. 59 - 72
Boelcke, Willi A., Sozialgeschichte Baden-Württembergs 1800 - 1989, Stuttgart 1989
Borst, Otto, Württemberg. Geschichte und Gestalt eines Landes. Konstanz, 1978
Breitfeld, Bernd, Von der Privat- zur Staatsbahn. Zur Finanzierung der deutschen Eisenbahnen. in: Zug der Zeit - Zeit der Züge, Bd. 1, S. 185-194
Brunecker, Frank (Hg.), Die schwäbische Eisenbahn, Biberach 2013
Eitel, Peter, Geschichte Oberschwabens im 19. und 20. Jahrhundert, Band 1: Der Weg ins Königreich Württemberg (1800 - 1879), Ostfildern 2010
Etzel, Carl, Die Notwendigkeit und Ausführbarkeit einer Eisenbahn durch Württemberg, Stuttgart 1839, ND o.J.
Gall, Lothar, Europa auf dem Weg in die Moderne. 1850 - 1890, München, 4. Aufl. 2004
Gebhardt, Handbuch der deutschen Geschichte, Bd 15: Industrielle Revolution und Nationalstaatsgründung, Stuttgart, 10. Aufl. 2001
Henning, Friedrich-Wilhelm, Die Industrialisierung in Deutschland 1800 bis 1914, Paderborn 1973
Herrmann, Klaus, Die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft 1836-1838, in: ZWLJ Gg. 37 (1978), S. 179 - 202
Knittel, Hartmut, Schmidt, Uwe und Seemüller, Ulrich, „Schduagr, Ulm ond Biberach...“, 150 Jahre Eisenbahn in Biberach, Biberach 1999
Kuhn, Hans, Ulmer Eisenbahn-Geschichte 1835 bis 1945, Langenau-Ulm 1983
Kursbucharchiv Horst-Werner Dumjahn (Hg.), Eisenbahn-Reise-Manual für Süd-Deutschland, Heppenheim, Nachdruck 1974
Lutz, Alfred, Industrialisierung, Zollverein, Eisenbahnbau. Aufbruch im südlichen Oberschwaben, in: Ohne Gerechtigkeit keine Freiheit, Haus der Geschichte Baden-Württemberg in Verbindung mit der Gesellschaft Oberschwaben, Stuttgart 1999, S. 232-239
Mann, Bernhard, Kleine Geschichte des Königreichs Württemberg 1806-1918, Karlsruhe, 2. Aufl. 2012
Mester, Bernd, Partikularismus der Schiene. Die Entwicklung einzelstaatlicher Eisenbahnsysteme bis 1870. in: Zug der Zeit - Zeit der Züge, Bd. 1, S. 197- 205
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, ND Heidenheim/ Ravensburg 1986
Mühl, Albert und Seidel, Kurt, Die Württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart, 2. Aufl. 1980
Naujoks, Eberhard, Biberach im Königreich Württemberg 1806-1919. in: D. Stievermann u.a. (Hg.), Geschichte der Stadt Biberach, S. 499-552
Räntzsch, Andreas M., Die Vorgeschichte der württembergischen Eisenbahnen, in: Frank Brunecker (Hg.), Die schwäbische Eisenbahn, Biberach 2013, S. 43 -58
Reichsverkehrsministerium (Hg.), Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen, Verkehrswiss. Lehrmittelgesellschaft: Leipzig, 2. neubearbeitete und ergänzte Auflage 1938
Schmidt, Uwe, Die Südbahn. Eisenbahn und Industrialisierung in Ulm und Oberschwaben. Ulm 2004
Schwäbische Eisenbahn. Bilder von der Königlich Württember-

gischen Staatseisenbahn, Tübingen 1989
 Stievermann, Dieter u.a. (Hg.), Geschichte der Stadt Biberach, Stuttgart 1991
 Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten des Königreichs Württemberg aus dem Landtage von 1841-1843, Zehnter Band enthaltend die Protokolle CXXVII-CXL, Stuttgart, In Commission bei G. Hasselbrink 1843,
 Völkel, Markus, Einigkeit und Freiheit. Die Eisenbahn ein Mittel nationaler Politik? in: Zug der Zeit – Zeit der Züge, Bd. 1, S. 219-227
 Walz, Werner, Die Eisenbahn in Baden-Württemberg. Geschichte der Bahnen in Baden und Württemberg 1840 bis heute, Stuttgart, o.J.
 Weber, Reinhold und Wehling, Hans-Georg, Geschichte Baden-Württembergs, München 2007
 Zug der Zeit – Zeit der Züge: Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985, Bd. 1, Berlin, 3. Aufl. 1985

Anmerkungen

- 1 E. Naujoks, in: Geschichte der Stadt Biberach, S. 508
- 2 E. Naujoks, in: Geschichte der Stadt Biberach, S. 517
- 3 G.v. Morlok, Königl. Württ. Staats-Eisenbahnen, S. 1
- 4 G.v. Morlok, Königl. Württ. Staats-Eisenbahnen, S. 10
- 5 P. Eitel, Geschichte Oberschwabens, S. 125
- 6 R. Weber, H.-G. Wehling, Geschichte Baden-Württembergs, S. 74
- 7 R. Weber, H.-G. Wehling, Geschichte Baden-Württembergs, S. 74
- 8 W.A. Boelcke, Sozialgeschichte Baden-Württembergs 1800-1989, S. 112
- 9 Zur Rolle Carl Etzels beim Eisenbahnbau in Württemberg: H. Beiche, Alles dreht sich um die Südbahn, in: Die schwäbische Eisenbahn, S. 59 - 72
- 10 C. Etzel, Die Nothwendigkeit einer Eisenbahn durch Württemberg, S. 20
- 11 G.v. Morlok, Königl. Württ. Staats-Eisenbahnen, S. 51
- 12 G.v. Morlok, Königl. Württ. Staats-Eisenbahnen, S. 54
- 13 G.v. Morlok, Königl. Württ. Staats-Eisenbahnen, S. 62
- 14 W. Walz, Die Eisenbahn in Baden-Württemberg, S. 39
- 15 A. M. Röntzsch, Zur Vorgeschichte der württembergischen Eisenbahnen, in: Die schwäbische Eisenbahn, S. 45
- 16 U. Schmidt, Die Südbahn, S. 14-15
- 17 A. M. Röntzsch, Zur Vorgeschichte der württembergischen Eisenbahnen, in: Die schwäbische Eisenbahn, S. 46
- 18 A. Mühl/K. Seidel, Die Württembergischen Staatseisenbahnen, S. 21
- 19 G.v. Morlok, Königl. Württ. Staats-Eisenbahnen, S. 5
- 20 A. Mühl/K. Seidel, Die Württembergischen Staatseisenbahnen, S. 27
- 21 W. Walz, Die Eisenbahn in Baden-Württemberg, S. 36
- 22 H. Knittel et al., Schduagr, Ulm ..., S. 40
- 23 nach: H. Knittel et al., Schduagr, Ulm ..., S. 43
- 24 so G.v. Morlok, Königl. Württ. Staats-Eisenbahnen, S. 19
- 25 nach: A. Mühl/K. Seidel, Die Württembergischen Staatseisenbahnen, 36-38
- 26 H. Kuhn, Ulmer Eisenbahngeschichte, S. 15
- 27 zit. nach W. Walz, Die Eisenbahn in Baden-Württemberg, S. 33
- 28 U. Schmidt, Die Südbahn, S. 23
- 29 P. Eitel, Geschichte Oberschwabens, S. 179
- 30 H. Kuhn, Ulmer Eisenbahngeschichte, S. 17
- 31 so auch: B. Breitfeld, Von der Privat- zur Staatsbahn, in: Zug der Zeit – Zeit der Züge, Bd. 1, S. 187
- 32 A. Mühl/K. Seidel, Die Württembergischen Staatseisenbahnen, S. 34
- 33 U. Schmidt, Die Südbahn, S. 26-27, so auch: Kl. Hermann, Die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft, S. 196
- 34 Kl. Hermann, Die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft, S. 202
- 35 H. Kuhn, Ulmer Eisenbahngeschichte, S. 17
- 36 G.v. Morlok, Die Königl. Württ. Staats-Eisenbahnen, S. 9
- 37 G.v. Morlok, Die Königl. Württ. Staats-Eisenbahnen, S. 12
- 38 H. Beiche, Alles dreht sich um die Südbahn, in: Die schwäbische Eisenbahn, S. 61
- 39 so v. Schlayer im Vortrag am 7.3.1842 und in den Beratungen zum Eisenbahngesetz, so auch: A.M. Röntzsch, Die Vorgeschichte der württembergischen Eisenbahnen, in: Die schwäbische Eisenbahn, S. 50
- 40 F.-W. Henning, Die Industrialisierung in Deutschland, S. 162
- 41 Boelcke, W.A., Sozialgeschichte Baden-Württembergs 1800-1989, S. 111
- 42 G.v. Morlok, Königl. Württ. Staats-Eisenbahnen, S. 10
- 43 U. Schmidt, Die Südbahn, S. 21-34
- 44 W.A. Boelcke, Sozialgeschichte Baden-Württembergs 1800 – 1989, S. 110
- 45 P. Eitel, Geschichte Oberschwabens, S. 186
- 46 U. Schmidt, Die Südbahn, S. 29 und Anm. 56
- 47 P. Eitel, Geschichte Oberschwabens, S. 183
- 48 alle Zahlen nach P. Eitel, Geschichte Oberschwabens, S. 194
- 49 L. Gall, Europa auf dem Weg in die Moderne 1850-1890, S. 6
- 50 P. Eitel, Geschichte Oberschwabens, S. 167
- 51 R. Weber, H.-G. Wehling, Geschichte Baden-Württembergs, S. 57
- 52 zit. nach: P. Eitel, Geschichte Oberschwabens Bd. 1, S. 48
- 53 R. Weber, H.-G. Wehling, Geschichte Baden-Württembergs, S. 57
- 54 O. Borst, Württemberg. Geschichte und Gestalt eines Landes, S. 195
- 55 Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten, 128. Sitzung (16.01.1843), S. 35
- 56 Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten, 129. Sitzung (17.01.1843), S. 14
- 57 so P. Eitel, Geschichte Oberschwabens, S. 93
- 58 so die Darstellung bei P. Eitel, Geschichte Oberschwabens, S. 50
- 59 P. Eitel, Geschichte Oberschwabens, S. 183
- 60 P. Eitel, Geschichte Oberschwabens, S. 138
- 61 A. Lutz, Industrialisierung, Zollverein, Eisenbahnbau, in: Ohne Gerechtigkeit keine Freiheit, S. 235
- 62 P. Eitel, Geschichte Oberschwabens, S. 167
- 63 U. Schmidt, Die Südbahn, S. 111
- 64 P. Eitel, Geschichte Oberschwabens, S. 127

Bildnachweise

- S. 52 oben: Schwäbische Eisenbahn, S. 18
 S. 52 unten: Schwäbische Eisenbahn, S. 27
 S. 57 Reichsverkehrsministerium (Hg.), Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen, Anhang
 S. 59 „Eisenbahn-Reise-Manual für Süd-Deutschland“