



Italienischer Bautruppp beim Einbau des Bahnschotters.

Von Alfons Christ, Schwendi

Der Bau der Nebeneisenbahn Laupheim-Schwendi

„In der Frühe des unvergesslichen Montag, des 16. Tages des holden Wonnemonats Mai, stieg in lieblicher Frische „Aurora“, die Morgenröte, am östlichen Horizont empor, um den Weg zu bereiten, den ihre Königin, die Licht und Wärme spendende Sonne nehmen sollte. Da erschien sie dann alsbald in all ihrer Pracht und Schönheit, und an diesem Tag von Jung und Alt auf herzlichste begrüßt, brachte sie die Gewissheit, dass unser Festtag unter der Gunst eines freundlichen Himmels vorübergehen werde“¹.

Mit diesen überschwänglichen, in jener Zeit üblichen Worten leitete die damalige Zeitung, das Laupheimer Volksblatt, die Einweihung der Nebenbahnstrecke Laupheim-Schwendi am Montag, den 16. Mai 1904, also vor über 110 Jahren ein. An jenem denkwürdigen Tag ging ein Wunsch in Erfüllung, der eines langen Anlaufs bedurfte und von zahlreichen Bewohnern der Region herbeigesehnt wurde. Über 30 Jahre waren vergangen von der Idee bis zur Verwirklichung.

Der Eisenbahnbau in Württemberg: Die Südbahn

Im Zuge der Säkularisation Anfang des 19. Jahrhunderts veränderte sich die politische Landkarte Süddeutschlands grundlegend: Aus den zahllosen Kleinstaaten, Reichsstädten, Fürstentümern und Klosterstaaten entstanden das Königreich Württemberg, das Königreich Bayern, das Großherzogtum Baden und die beiden Fürstentümer Hohenzollern.

Nachdem Ulm 1810 zu Württemberg gekommen war, erhielt das Königreich einen Zugang zum schiffbaren Bereich der Donau, die schon lange vorher als Wasserstraße für die zahlreichen Auswanderer besonders nach Südosteuropa gedient hatte. Heilbronn war schon 1803 württembergisch geworden, und damit war auch der Zugang zum Neckar und damit zum Rhein gewonnen. Die verkehrspolitischen Überlegungen im Königreich Württemberg zielten darauf ab, wirtschaftlich nicht ins Hintertreffen zu den Nachbarn Baden und Bayern zu kommen, zum anderen Verkehrsverbindungen zwischen den Großstädten und Handelszentren Südwestdeutschlands über die alten Handelsstraßen



Zeitgenössische Darstellung um 1850: Zug auf der Südbahn vor dem Jordanbad.

wiederzubeleben und so den Anschluss an diese Nachbarn herzustellen. Für die Verkehrswege favorisierte die Staatsregierung Eisenbahnverbindungen, aber auch Kanäle nach den Vorbildern in Frankreich und England. Verschiedene Pläne wurden ausgearbeitet; ein Projekt sah eine Kanalverbindung zwischen Rhein und Donau über den Neckar von Heilbronn und Stuttgart über das Remstal, Brenztal und Kochertal bis Ulm und von dort ungefähr der heutigen Bundesstraße 30 entlang bis zum Bodensee vor. Ein anderer Plan beschäftigte sich mit einem Kanal vom Neckar über das Filstal und die Schwäbische Alb bis zur Donau in Ulm. Doch nach langwierigen Planungen, Beratungen und Gegenargumenten gewann die Eisenbahn die Oberhand, nachdem Studien in England die Vorzüge dieser Verkehrsverbindung gezeigt hatten.

1835 war die erste Eisenbahn in Deutschland zwischen Nürnberg und Fürth in Betrieb genommen worden. Auch die Industrialisierung Württembergs und damit auch von Teilen Oberschwabens war zur Mitte des 19. Jahrhunderts in vollem Gange. Besonders im Schussental, in Ravensburg, Weingarten, Baienfurt und Schussenried entstanden bedeutende Industriebetriebe. Trotz aller ins Feld geführten Vorteile verzögerte sich aber der Bau der Eisenbahnen. Probleme bereiteten die topografischen Verhältnisse, besonders die Überwindung des Alaufstiegs von Stuttgart nach Ulm. Deshalb blieben die Kanalpläne zumindest noch im Hintergrund präsent, bis schließlich eine Kosten- und Rentabilitäts-

berechnung die Mehrheit der betroffenen Oberämter zur Ablehnung des Kanals veranlasste. So wären von Ulm bis zum Bodensee in 15 Stunden zahlreiche Schleusen zu überwinden gewesen. Das und die enorm hohen Baukosten haben die betroffenen Städte und Gemeinden abgelehnt.

In Württemberg verkündete König Wilhelm I. am 18. April 1843 das „Gesetz, betreffend den Bau von Eisenbahnen“, dem zufolge Eisenbahnen „in die Verwaltung des Staates übernommen oder auf Kosten des Staates gebaut werden“² sollen. Damit wurde die kontroverse Diskussion über Bahn oder Kanal beendet. Allerdings entwickelte sich zwischen Bayern und Württemberg ein Konkurrenzkampf, wer schneller den Bodensee erreicht. Schließlich konnte mit einem Staatsvertrag doch noch Einvernehmen erzielt werden.

Im Jahre 1850 wurde schließlich die für Württemberg wichtige Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen eröffnet, allerdings drei Kilometer an Laupheim vorbei. Damit war das Oberland an die Wirtschaftszentren am mittleren Neckar angeschlossen. Laupheim selbst wurde 1868 Stadt und so regte sich dort schon sehr bald der Wunsch, direkt an das bestehende Eisenbahnnetz angeschlossen zu werden.

Eisenbahnprojekte in Oberschwaben

Die ersten Überlegungen zum Eisenbahnbau in unserer Region gehen bis spätestens in das Jahr 1871



Kaufmann Ferdinand Raff, Laupheim.



Friedrich Stuber, Stadtschreiber in Laupheim.

zurück. In einer Versammlung in Schwendi am 23. Juli 1871 forderte der Wurzacher Abgeordnete und Stadtschultheiß Völmle vor Vertretern von 15 Ortschaften den Bau einer Eisenbahnlinie von Bregenz nach Isny, Leutkirch, Wurzach und dann über das Rottal nach Schwendi und schließlich nach Laupheim. Damit träumte Völmle von der kürzesten Verbindung zwischen Neapel und Stuttgart. Die Gemeindevertreter schlossen sich diesem Vorschlag an, lediglich in der Trassenführung gab es Meinungsverschiedenheiten. Während der Laupheimer Vertreter Lämmle für einen Verlauf über Laupheim und damit für einen nahen Anschluss der Stadt an die Südbahn plädierte, sprach sich Freiherr von Süßkind-Schwendi als Vertreter der Rottalgemeinden für eine Trassenführung nach Erbach aus.³

In den darauffolgenden Jahren wurden in allen am Bahnprojekt beteiligten Gemeinden und Städten sogenannte Eisenbahnkomitees gegründet. Dem Komitee in Schwendi gehörten 18 Persönlichkeiten unter dem Vorsitz von Freiherr Max von Süßkind an. In Laupheim nahm sich ein Mann dieser Sache mit Vehemenz an und ließ nicht mehr locker: Kaufmann und Stadtrat Ferdinand Raff, geboren in Schwendi, wurde Vorsitzender des Eisenbahnkomitees Laupheim, dem weitere namhafte Unternehmer, Fabrikanten und Bürger angehörten. Ferdinand Raff besaß einen Gemischtwarenladen in der Langen Straße. Das Haus besteht heute nicht mehr; an dessen Stelle wurde die Südwestbank errichtet. An der Seite zur Abt-Fehr-Straße ist eine Gedenktafel angebracht.

Große Unterstützung erhielt Raff auch von seinem Schriftführer, dem Stadtschreiber Friedrich Stuber. Raff warb in allen Gemeinden des Rottals, in Laupheim, Wain, Dietenheim und Illertissen für das Bahnprojekt Ehingen – Laupheim – Schwendi – Illertissen, um eine kurze Querverbindung von der Donautalbahn (Ulm – Ehingen – Sigmaringen – Immendingen) über die Südbahn ins bayerische Gebiet zu erhalten. Schon 1879 hatte Raff einen Brief an einen nicht näher bezeichneten Freund in Schwendi geschrieben, um diesen von einer Eisenbahn im Rottal zu überzeugen. Er deutete in diesem Zusammenhang auch eine Weiterführung von Schwendi nach Ochsenhausen an.⁴

Eisenbahnkomitees, Denkschriften und Petitionen

„Wir stehen im Zeichen des Verkehrs“,⁵ mit diesen Worten beginnt eine Denkschrift zum Eisenbahnprojekt Ehingen – Laupheim – Illertissen, die im Jahre 1896 von den „Eisenbahn – Comite´s“ Laupheim und Ehingen an die Hohe Ständeversammlung des Königreichs Württemberg eingereicht wurde. Darin wurde ergänzend zu einer Bittschrift, die bereits ein Jahr zuvor, also 1895 im Auftrag der beteiligten Gemeinden gestellt wurde, ausführlich die Notwendigkeit einer normalspurigen Bahnverbindung beschrieben, die auf Grund der industriellen und landwirtschaftlichen Entwicklung der Region unabdingbar sei. Die beauftragte Firma Lenz & Cie. aus Stettin ergänzte die Bittschrift mit ausführlichen Berechnungen und Plänen und unterstrich damit die Notwendigkeit dieser Bahnstrecke, die von der bereits bestehenden Strecke Reutlin-



Titelblatt der Denkschrift an das königliche Ministerium zum Eisenbahnprojekt Ehingen – Laupheim – Illertissen aus dem Jahre 1896.

gen – Münsingen – Schmiechen bis ins bayrische Gebiet nicht nur für den Handel förderlich, sondern auch strategisch als direkte Verbindung von Passau über München nach Straßburg dienen sollte.

In dieser Denkschrift wird Schwendi als eine Markt-gemeinde mit 1083 Einwohnern beschrieben, deren „lebhafter Verkehr nach Illertissen und Laupheim strebt“, einen „herrschaftlichen Forst-, Brauerei- und Ökonomiebetrieb sowie drei Sägewerke, sonstige kleine Fabriken, Mühlen und größere Geschäfte besitzt“.⁶ Die Wasserkraft der Rot sei noch nicht ausgeschöpft und der Verkehr würde bei Erbauung der Bahn um 30% zunehmen. Insbesondere wurde dem Holztransport große Bedeutung zugerechnet, und insgesamt sah man im Stückgutverkehr nach Illertissen und besonders auch zum Staatsbahnhof Laupheim eine beträchtliche Steigerung. Nicht zuletzt würden die insgesamt 17000 Einwohner der betroffenen Region von der Eisenbahn enorm profitieren.⁷

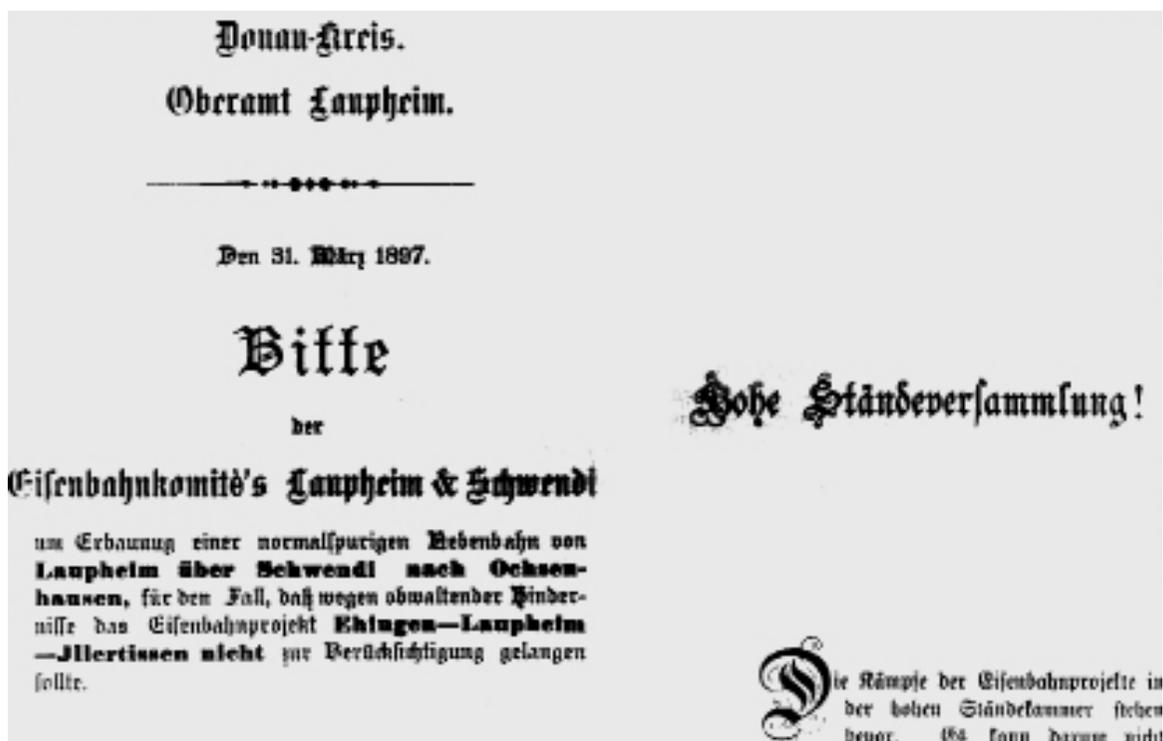
Im April 1895 hatten die Gemeinderäte von Schwendi und Wain ihre volle Zustimmung zum Eisen-

bahnprojekt gegeben und sahen in der Verwirklichung einen „unschätzbaren Wert“ für ihre Gemeinden. Gleichzeitig erklärten sie sich bereit, „entsprechend dem Verlangen der königlichen Regierung und nach den ökonomischen Verhältnissen der Gemeinde etwaige Opfer zu bringen“.⁸

Im August 1896 erteilte zwar die bayerische Staatsregierung der Bahnführung vom Rottal nach Illertissen eine Absage, da „weder allgemeine Landes- noch besondere Interessen des betreffenden bayerischen Gebietsteils für das Projekt sprechen“.⁹ Doch abweichend davon unterstützten die Komitees in Illertissen und Dietenheim weiterhin das Projekt.

Die beiden Petitionen von 1895 und 1896 stießen bei der königlichen Regierung in Stuttgart nicht auf wohlwollende Zustimmung und wurden abgelehnt. Umso entschlossener traten nun die Eisenbahnkomitees der betroffenen Gemeinden mit Ferdinand Raff an der Spitze auf, um das vorgegebene Ziel doch noch zu erreichen. In einer erneuten Petition vom 1. März 1897 wurde sehr in Frage gestellt, ob die vorausgegangenen Petitionen in Stuttgart überhaupt gründlich gelesen und bearbeitet worden waren. So sei beispielsweise niemals die Rede von einer Schmalspurbahn gewesen, zudem war man verwundert, dass die Schmalspurbahn Biberach – Ochsenhausen mit der Begründung begünstigt wurde, dass die Bewohner von Ochsenhausen nur erschwert die Oberamtsstadt Biberach erreichen könnten. Umso mehr gelte dies doch für Laupheim und das gesamte Umland, liege doch der Staatsbahnhof drei Kilometer außerhalb der Stadt. In dieser erneuten Petition wurde um die Erbauung einer normalspurigen Bahnlinie von Laupheim über Schwendi nach Ochsenhausen gebeten, falls das Projekt Ehingen – Laupheim – Illertissen nicht „zur Berücksichtigung gelangen sollte“.¹⁰ Inzwischen hatten die beteiligten Gemeinden beschlossen, die Kosten für Planung und Grunderwerb zu übernehmen.

Doch das Ziel schien weiterhin außer Reichweite zu sein. Am Ostermontag 1898 versammelten sich zahlreiche Gemeindevertreter aus dem Gebiet der Holzstöcke in Hüttisheim und sprachen sich zwar für „eine Bahn von Schwendi längs des Rottals aus, sie bezeichneten aber die Weiterführung nach Ochsenhausen als wertlos“.¹¹ Sie brachten eine elektrische Bahn vom Staatsbahnhof Laupheim in die Stadt Laupheim in die Diskussion und befürworteten zugleich einen Anschluss der Rottalbahn an die Südbahn nicht in Laupheim, sondern in Erbach. Auch die Gemeindevertreter des Rottals



1897: Erneute Petition mit Alternativvorschlag (Ausschnitt).

waren einer Bahnführung nach Erbach nicht abge-
neigt.¹²

Doch Ferdinand Raff gab nicht auf. Er besuchte
mehrmals alle betroffenen Gemeinden und warb wei-
terhin mit aller Energie für das Projekt; auch in Stutt-
gart wurde er wiederholt vorstellig. Unterstützung kam
1897 auch aus Wurzach: Dort träumte man nach wie
vor vom Anschluss an den großen Weltverkehr mit
einer Bahnlinie Kißlegg – Arnach – Wurzach – Diet-
manns – Ellwangen – Ochsenhausen – Reinstetten –
Hürbel – Schönebürg – Schwendi – Laupheim. Insbe-
sondere warf man hier die Bedeutung des Torfs und
dessen Abtransport in die Waagschale. Schließlich
wurde auch in Wurzach ein Eisenbahnkomitee gegrün-
det.¹³

Viele Gemeinden sprangen damals auf den allge-
meinen Eisenbahnenthusiasmus auf, der sich nicht nur im
Oberland entfacht hatte. Keine noch so kleine Ortschaft
wollte den Anschluss an das neue Verkehrsnetz verpas-
sen. Auf der Wunschliste stand auch die Weiterführung
der Bahn ab Schwendi über Gutenzell, Erolzheim,
Berkheim nach Tannheim und ab Schwendi, über
Gutenzell nach Ochsenhausen.

Die Bahnstrecke Biberach – Ochsenhausen

Die Vielfalt der gewünschten Eisenbahnprojekte,
die ein flächendeckendes Eisenbahnnetz nicht nur in

Oberschwaben vorsahen, rief die Abgeordneten und
die Staatsregierung in Stuttgart nicht unbedingt auf den
Plan. Vielmehr vermissten die Vertreter in der Stände-
kammer eine gemeinsame Linie, wie es in den zahlrei-
chen Reden immer wieder zum Ausdruck kam. Dane-
ben spielte auch die angespannte finanzielle Lage des
Staates eine entscheidende Rolle, und so konnten nur
wenige Projekte geplant und umgesetzt werden.

Für eine Verbindung von Biberach nach Ochsen-
hausen wurden mehrere Varianten eingereicht: Ein Plan
sah eine Dampfstraßenbahn von Biberach über das Jor-
danbad nach Ochsenhausen vor, ein weiterer Plan legte
die Trasse von Biberach im weiten Bogen über Wart-
hausen, Äpfingen, Sulmingen, Maselheim, Reinstetten
nach Ochsenhausen als Normalspurbahn fest. Diese
Strecke war zwar wesentlich länger, topografisch
jedoch um ein Vielfaches günstiger. Im Jahre 1897
wurde das Bauvorhaben Biberach – Ochsenhausen
genehmigt, allerdings als Schmalspurbahn. Ein Jahr spä-
ter wurde dann das Gesetz zum Bau und Betrieb der
Strecke Biberach – Warthausen – Ochsenhausen erlas-
sen und Ende desselben Jahres mit dem Bau begonnen.
Im Herbst 1899 konnten die Bauarbeiten abgeschlos-
sen werden und am 29. November 1899 fand die feier-
liche Eröffnung statt.

Bis zu diesem Zeitpunkt baute man für Nebenbahn-
projekte auf Erfahrungen aus Sachsen. Dort wurden
Nebenbahnen in Schmalspur ausgeführt, die Kostenein-

sparungen gegenüber Normalspur brachte und für enge Flusstäler mit geringen Kurvenradien günstiger in Betrieb und Unterhalt war. Deshalb wurde zu diesem Zeitpunkt für die „Öchslebahn“ die 750mm breite Spur befürwortet, vorgeschrieben und auch verwirklicht.

Die Rottalbahn wird genehmigt

Zu Beginn des Jahres 1899 kam auch in das Projekt Laupheim – Schwendi Bewegung: Dem „Schultheißenamt“ Schwendi wurde im Januar von der Continental Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Berlin mitgeteilt, dass „die Eisenbahnangelegenheit „Laupheim – Stadt nach Schwendi in ein neues Stadium getreten ist“. ¹⁴ Im April wurde die Angelegenheit konkreter, indem in einem Brief der Landesstände dem „verehrlichen Schultheißenamt Schwendi“ berichtet wird, dass „die Regierung die Erbauung einer schmalspurigen Eisenbahn von Laupheim bis Schwendi in der Finanzperiode 1901/1903 durch den Staat in Aussicht nehme“. ¹⁵ Die Baukosten für die 16,02 Kilometer lange Strecke würden sich auf 1 137 000 Mark belaufen, wobei die betroffenen Gemeinden die Grunderwerbskosten übernehmen und einen Zuschuss von 50 000 Mark beisteuern müssten.

Bereits einen Tag später beschloss der Schwendier Gemeinderat, „neben dem selbstverständlich abzutretenden Grund und Boden einen Kostenbeitrag von 12 000 Mark zu entrichten“. ¹⁶ Da der Bahnstreckenverlauf durch Vorplanungen bereits bekannt war, waren die betroffenen Flächen in den Gewannen *Im hohen Gestad, Hahnenbühl, Seelenmähder, Mühlbrühl und Kälberweide* schon im Jahr zuvor eingemessen und deren Wert bestimmt worden.

Extra-Blatt
zum „**Laupheimer Volksblatt.**“

Laupheim, 1. Juli 1899.

Ausgegeben 2 Uhr 50 Minuten nachm.

Stuttgart, 1. Juli. (Stammer der Abgeordneten.) Nach eben eingetroffener telephonischer Mitteilung aus Stuttgart ist die Erigen für den Eisenbahnbau **Laupheim-Schwendi** von der Kammer der Abgeordneten ohne Widerspruch genehmigt und damit der Bahnbau entgiltig für die Bauperiode 1901/1903 bestimmt worden.

Publiziert bei Laupheimer Volksblatt (K. Wegert) in Schwendi.

*Extrablatt des Laupheimer Volksblatts:
Der Bau ist genehmigt.*

Laupheim, 12. Juli. Heute ist die höchst erfreuliche Nachricht von der K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen hier eingetroffen, wonach die Frage der Spurweite der für die **nächste Bauperiode** in Aussicht genommene Nebenbahn **Laupheim-Schwendi** einer wiederholten Prüfung unterzogen worden ist, auf Grund deren Ergebnis das K. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für die Verkehrsanstalten, die Anwendung der **normalen Spur** angeordnet hat. Hierbei ist angefügt, daß die K. Generaldirektion die hienach erforderliche Umarbeitung des Bahn-Projekts eingeleitet hat und daß wegen Uebernahme der Grunderwerbskosten, die sich bei der normalen Spur höher stellen als bei der Schmalspur, und nach Vollendung der bezüglichen Berechnungen mit der Amtsförperschaft in Verbindung treten wird.

Verstehende Nachrich wird nicht nur im ganzen Bezirk sondern auch besonders in den beteiligten Gemeinden mit außerordentlicher Freude begrüßt werden und verpflichtet zu besonderem Danke gegen die Kgl. General-Direktion.

Juli 1900: Auch die Normalspur ist genehmigt.

Am 1. Juli 1899 kam dann das Bahnprojekt in der Hohen Ständeversammlung zur Beratung. Es wurde ohne Widerspruch genehmigt und der königlichen Regierung für die Bauperiode 1901/1903 empfohlen, allerdings ohne das Teilstück bis nach Ochsenhausen und zunächst als Schmalspurbahn. Das war für das Laupheimer Volksblatt eine Sondermeldung wert.

Der immer wieder hinausgeschobene Baubeginn kann als Glücksfall bezeichnet werden, denn in der Zwischenzeit gab es ein Gutachten vom Februar 1900, mit dem die königl. Generaldirektion der Staatseisenbahnen dem Ministerium für auswärtige Angelegenheiten, Abteilung Verkehrswesen den Vorschlag unterbreitete, für die Nebenbahn Laupheim – Schwendi die Ausführung in Normalspur vorzunehmen. Als Begründung wurden die Kosteneinsparungen im Betriebsablauf angeführt, zumal keine Rollschemelverladungen zu Gleisen in Normalspur erfolgen müssen und höhere Fahrgeschwindigkeiten möglich seien. Der verstärkte Holztransport von und zu den Sägewerken des Rottals und einfachere Verlademöglichkeiten im Bahnhof Laupheim wurden ebenfalls als Begründung angegeben. Zugleich wurde darauf hingewiesen, dass einer eventuellen Weiterführung nach Ochsenhausen nichts im Wege stehen würde, man müsste lediglich von Rein-

Oberamt Laupheim.
**Betr. Bau der Neben-Eisenbahn
Laupheim—Schwendi.**

Der von der K. Generaldirektion der Staats-Eisenbahnen mitgeteilte, von dem Unternehmer der Nebeneisenbahn Laupheim—Schwendi vorgelegte Plan für die Gemeindegemarkung **Schwendi** nebst dem Grunderwerbungsverzeichnis und einer Beschreibung der beabsichtigten Änderungen an Wegen und Wasserläufen ist in der Zeit vom 8.—22. d. Mts. auf dem Rathaus in Schwendi zu Jedermanns Einsicht aufgelegt.

Dies wird mit der Aufforderung bekannt gegeben, etwaige Einwendungen gegen den Plan bei Gefahr der Nichtberücksichtigung innerhalb dieser 14tägigen Frist bei dem Ortsvorsteher schriftlich einzureichen oder zu Protokoll zu geben.

Den 4. August 1902.

K. Oberamt: Rank, A.-B.

Öffentliche Einsichtnahme des Plans auf dem Rathaus Schwendi.



Streckenverlauf Laupheim West (Staatsbahnhof) Stadtbahnhof Laupheim ins Rottal nach Schwendi

stetten nach Ochsenhausen ein drittes Gleis einbauen, und auf der Strecke Laupheim – Schwendi müssten nach einer Überplanung die Kurvenradien mindestens 200 Meter betragen. Allerdings würde die Umstellung auf 1435 Millimeter Spurweite ungefähr 210 000 Mark mehr kosten.¹⁷ Jedenfalls hatte man die Nachteile der Schmalspurbahnen erkannt und fortan Geldmittel für die Normalspur bereitgestellt. Die erste Rate von 150 000 Mark zuzüglich 50 000 Mark wurde am 29. Januar 1902 vom Landtag beschlossen und am 21. Februar 1902 von König Wilhelm II. per Gesetz genehmigt. Dies wurde in den Schwendier Gaststätten „standesgemäß gefeiert“, wie im Laupheimer Verkündiger berichtet wurde.¹⁸ Die Lokalzeitungen begleiteten fortan den Eisenbahnbau über die ganze Bauzeit hinweg mit zahlreichen aktuellen Berichten.

Der Bau kann beginnen

Bereits im April 1902 erteilte das königliche Ministerium die Erlaubnis, die Baumaßnahmen nach den vorliegenden Plänen zu beginnen, was zur Folge hatte, dass Techniker entlang der Trasse Feldbegehungen unternahmen, Probelöcher bohrten und Pläne für Brückenbauten und Erdbewegungen erstellten.¹⁹

Im August 1902 wurde der fertige Streckenplan nebst dem Grunderwerbsverzeichnis und der Beschreibung der Wege- und Wasserlaufveränderungen auch für die Gemarkung Schwendi vorgelegt; im darauffolgenden Herbst begannen dann die eigentlichen Bauarbeiten zwischen dem Staatsbahnhof Laupheim (heute Laupheim West) und dem Stadtbahnhof Laupheim.

Ein Bautrupp von 150 angeworbenen Italienern unter der Leitung der Baufirma Sembinielli & Fornoni

stellte das Hauptkontingent für die umfangreichen Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten, für die Wegeübergänge, die Brückenbauwerke, die Arbeiten am Gleisbett usw. Größere Erdbewegungen waren für den Bahndamm am Wendelinsberg vor der Stadt Laupheim, bei Bronnen, Burgrieden und am Hahnenbühl in Schwendi notwendig. Besondere Baustellen bildeten die Brückenbauwerke über die Dürnach, die Rottum, die Rot und die Straßenüberführung in Bronnen. Insgesamt wurden 140 000 m³ Erde bewegt, alles in Handarbeit. Für die Abfuhr des Aushubs und die Anfuhr von Kies wurden Rollwagen mit Dampftrieb eingesetzt. Neben dem Bauunternehmer Sembinielli waren auch ortsansässige Firmen mit am Bau beteiligt, sie führten die verschiedensten Arbeiten aus und lieferten Material jeglicher Art.

Ein Jahr später, im Mai 1903, wurde dann die zweite Rate in Höhe von einer Million Mark bereitgestellt. Dem Weiterbau bis nach Schwendi stand so nichts mehr im Weg, besonders weil auch die Grunderwerbungen bis auf wenige Ausnahmen reibungslos vollzogen werden konnten. Nur eine geringe Anzahl von Eigentümern wurde im Zuge der Zwangsenteignung gezwungen, Teile ihrer Grundstücke im betroffenen Gebiet zu veräußern.²⁰ Dazu war im April 1902 ein Gesetz erlassen worden, welches diese Zwangsenteignung regelte.²¹

In Schwendi waren, wie bereits erwähnt, die Gewanne *Im hohen Gestad*, *Hahnenbühl*, *Mühlebrühl*, *Schlosswiesen* und *Knapps Brühl* betroffen. Insgesamt betrug der Grunderwerb über vier ha, wobei auch einige Gebäude dem Bahnvorhaben weichen mussten. So wurden das Eich- und Spritzenhaus, die Wohnhäuser des Philip Schneider und des Karl Hörmann sowie die landwirtschaftlichen Anwesen des Zimmermeisters



Böschungsarbeiten zwischen Laupheim und Burgrieden mit Einsatz eines Baustellenzuges zur Ab- und Anfuhr von Baumaterial.



Belastungstest der Rottumbrücke in Laupheim.

Küchle und des Schuhmachers Riedmiller abgebrochen.²² Von Zwangsenteignung sind in Schwendi zwei Fälle dokumentiert: Dem Eustach Maier wurden Flächen im Bereich des Bahnhofs und dem Freudenreich ein Areal für die Zufahrt zur Bahnhofstraße enteignet.

Am Hahnenbühl wurde die Rot auf einer Länge von 90 Metern gegen die Krautgärten, also nach Westen verlegt und im Bereich des Freiherrlichen Gutshofs rückte der Mühleweg um sechs Meter zur Rot, um für die Gleise Platz zu schaffen.

Wo soll der Bahnhof Schwendi gebaut werden?

Für den Bahnhof Schwendi war das Gewann Knappscher Brühl (oder Brühl) am süd-westlichen Ortsrand vorgesehen. Dagegen machte sich eine Front von über 100 Bürgern breit, sie lehnten in einer Petition an den Gemeinderat diesen Standort ab und favorisierten die Schlosswiesen. Als Begründung führten sie an, dass der geplante Standort zu weit von der Ortsmitte entfernt liege, für die Zufahrt zum Bahnhof müsste unter hohen Kosten eine neue Straße gebaut und deshalb Häuser abgebrochen werden. Zudem würden die Wainer Bürger dann eher den Bahnhof Großschafhausen bevorzugen. Beim Standort Schlosswiesen seien die Wege bereits vorhanden und die Fußgänger könnten den Bahnhof gut über den Schlosshof erreichen.²³

Gegen diesen Vorschlag brachte Freiherr von Stülkind-Schwendi mehrere Einwände vor: Er müsste unter hohen Kosten einen neuen Eisweiher anlegen, das Quellwasser umleiten, Futter- und Badhaus neu errichten und zudem würde der freie Zu- und Durchgang durch den Schlosshof die Feuergefahr erheblich steigern.²⁴

Letztlich plädierten die Ratsmitglieder doch für den Standort Brühl, obwohl ein Hochwasser im Mai 1902 die Gegner nochmals beflügelte, Einspruch zu erheben. Zudem ließ der Standort Brühl die Option für eine Erweiterung der Bahn Richtung Gutenzell offen.

Zügige Bauarbeiten

Die Bauarbeiten an der Bahnstrecke kamen im Jahre 1903 auf Grund der guten Witterung zügig voran, im August wurde die Gemarkung Schwendi erreicht und die Erdbewegungen am Hahnenbühl in Angriff genommen. Zudem wurde die Rot verlegt und der neue Mühleweg erstellt. Gegen die zu geringe Wegbreite von vier Metern regte sich alsbald Protest:

Vollbeladene Heu- und Strohwagen kämen nicht aneinander vorbei, der Weg zur Mühle werde im Übrigen das ganze Jahr über stark befahren, so die Argumente.²⁵

Im Oktober 1903 wurde das Areal des Bahnhofs Schwendi erreicht. Um die beträchtliche Menge Auffüllmaterial für den Bahnhofplatz anliefern zu können, beantragte die Firma Sembinielli & Fornoni die Einrichtung einer dampfbetriebenen Rollbahn von der Kiesgrube König, die in Richtung Schönebürg lag, bis zur Baustelle.²⁶ Die Lokomotive und die 15 Rollwagen wurden im November von Orsenhausen her nach Schwendi über die neu gelegten Gleise überführt, wobei die Schuljugend den Bahnübergang an der Schlossmühle mit Kränzen und Flaggen schmückte und die Erwachsenen das Eintreffen des „ersten Zuges“ in der Schmiedegasse gebührend begrüßten. Am Abend wurde dann das Ereignis im Gasthaus „Zum Kreuz“ mit den italienischen Arbeitern kräftig gefeiert.²⁷

Im Februar 1903 waren die Pläne für den Bahnhof Schwendi genehmigt und die Bauarbeiten vergeben worden; sie begannen alsbald. Auch der Bau der Bahnhofswirtschaft, die der Postexpeditor (Verwalter des Postamtes) Freudenreich übernahm, wurde im selben Jahr in Angriff genommen. Noch Ende 1903 konnte mit der Zufahrt zum Bahnhof begonnen werden, da die milde Witterung den Arbeiten entgegenkam. Der örtliche Bauunternehmer Speidel führte die Herstellung der Zufahrtsstraße aus, mit der Maßgabe, „dass hiesige Fuhrleute und Arbeitskräfte zu verwenden und die Arbeiten am 1. März 1904 beendet sind“.²⁸

Insgesamt blieb man mit den Bauarbeiten auf der ganzen Strecke sowohl mit den Gebäuden als auch mit den Gleisanlagen im Plan; im Frühjahr 1904 konnte bereits die erste Probefahrt bis nach Schwendi durchgeführt werden, ein Ereignis, das „mit Böllerschüssen, Girlanden und Fahnen gebührend gefeiert wurde“. Das mitfahrende Personal wurde vom Pächter der Bahnhofrestauration Freudenreich mit „feinem Stoff“ bewirtet, heißt es in der Presse.²⁹ Der Probefahrt voraus ging ein Belastungstest der Brücken und Überführungen, so z. B. die Belastungsprobe der Brücke über die Rottum in Laupheim.

Von besonderen Vorkommnissen während der Bauzeit wird nur spärlich berichtet. Die italienischen Arbeiter bereicherten mit ihrem südländischen Temperament einerseits das Leben in den Dörfern, andererseits soll es in den Wirtschaften zeitweise sehr lebhaft

zugegangen sein; manchmal währte sich die deutsche Bevölkerung in einer italienischen Trattoria. Möglicherweise stammt das Lied, welches das Schicksal des „Lazeroni“ beschreibt und in Schwendi noch bei wenigen älteren Mitbürgern bekannt ist, doch leider nicht mehr gesungen wird, aus dieser Zeit. Im Oktober 1902 kam es im Gasthaus Germania in Laupheim zu einer folgenschweren Auseinandersetzung zwischen mehreren Italienern, wobei der italienische Arbeiter Vialetto nach einem Zechgelage von zwei seiner Landsleute getötet wurde.³⁰

Auch für das Seelenheil der italienischen Arbeiter wurde gesorgt: Im Herbst 1903 wird von einem Gottesdienst in Schwendi berichtet, der von einem italienischen Pfarrer abgehalten und von den Arbeitern gut besucht wurde. Dabei sei der Pfarrer ein ausgezeichnete Prediger gewesen, obwohl die deutschen Teilnehmer nichts verstanden hätten.³¹

Trotz mancher Anfeindungen durch Einheimische blieben nicht wenige Italiener nach Beendigung der

Bahnarbeiten im Land und verdingten sich auf anderen Baustellen, einige erhielten später die württembergische Staatsbürgerschaft, so auch der Bauunternehmer Dominico Sembinielli und seine Kinder.

Der Bauunternehmer Sembinielli

Dominico Sembinielli stammte aus der italienischen Provinz Brescia, wo er 1848 in Vivione als Sohn eines Schmieds geboren wurde. Bereits in jungen Jahren ging er nach Deutschland und arbeitete als Steinhauer im Südschwarzwald. Nach dem Tod seiner ersten Frau, mit der er vier Kinder hatte, heiratete er wieder und arbeitete sich zum Bauunternehmer empor. Als Fachmann im Eisenbahnbau baute Sembinielli die Heubergbahn bei Spaichingen und die Nebenbahn Laupheim – Schwendi. Er leitete auch den Bau des Bahnübergangs am Eselsberg in Biberach. Möglicherweise war er auch beim Bau des zweiten Gleises der Südbahn Ulm – Friedrichshafen beteiligt. Mit dem Eisen-



Der Bahnhof Schwendi mit den Gleisanlagen.



Heinrich Sembinielli, der italienische Schwabe.

bahnbau war die Familie Sembinielli in den Kreis Biberach gelangt und hatte zuvor bereits die königlich-württembergische Staatsangehörigkeit erhalten.

Sembiniellis Sohn Julius, ebenfalls Bautechniker, heiratete 1904 Sophie Bollinger aus Schwendi und betrieb in Biberach ein Baugeschäft in der Memminger Straße. Eine der drei Töchter, Magda Sembinielli, war mit Franz Schilling, dem späteren Direktor der EVS verheiratet. Franz Schilling stammte aus dem Sägewerksunternehmen Johann Schilling in Schwendi.

Ein anderer Sohn des Dominico Sembinielli, Heinrich Sembinielli, wurde 1899 in Bad Cannstatt geboren und wuchs zunächst in Spaichingen auf, wo der Vater beim Bau der Heubergbahn beschäftigt war. Kurze Zeit später kam er nach Biberach und lernte als Jugendlicher das Schützenfest kennen, das ihn zeitlebens nicht mehr losließ. Nach dem 1. Weltkrieg erhielt er als Techniker eine Anstellung bei der OEW (Oberschwäbische Elekt-

trizitätswerke, der heutigen EnBW). In seiner Freizeit engagierte er sich sehr stark im Biberacher Vereinsleben und wurde bald durch seine humoristischen Beiträge bekannt. Als überaus geselliger Mensch war er bei vielen bunten Abenden und Vereinsfesten gern gesehen. Da die Nationalsozialisten dem traditionellen Biberacher Schützenfest nicht sonderlich gewogen waren und der Leiter der NS-Kulturgemeinde, Studienrat Föhlich, insbesondere das Schützen theater bekämpfte, ist folgende Begebenheit sicherlich erwähnenswert: Als zahlreiche Besucher, unter ihnen Studienrat Föhlich, 1936 im Biberkeller bei guter Stimmung zusammensaßen, soll Heinrich Sembinielli zum Schluss einer kurzen Ansprache folgendes gesagt haben: „So jetzt spielen wir den Föhlich-Marsch“! Und sofort begann die Kapelle mit „Muß i denn zum Städtele hinaus“. Das Publikum reagierte mit Applaus und großem Gelächter, Föhlich war blamiert. Sembinielli wurde jedoch nach Laichingen strafversetzt, wo er stark unter Druck geriet.³² Zurück in Biberach wurde er Mitglied der Schützendirektion und engagierte sich weiterhin in den Vereinen. 1957 wurde er erster Vorsitzender der Schützendirektion, belebte das Schützenfest neu und entwickelte die Idee der Jahrgängerfeiern, um den zahlreichen Neubürgern und Heimatvertriebenen, die im industriell aufblühenden Biberach Arbeit fanden, Anschluss zu geben. Heinrich Sembinielli starb im Jahre 1961, während sein Vater, der Eisenbahnbauer Dominico Sembinielli bereits 1926 im Alter von 77 Jahren in Spaichingen gestorben war.

Die Eröffnung der Bahnlinie Laupheim – Schwendi

Nach dem Abschluss der Bauarbeiten im Frühjahr 1904 stand nun der feierlichen Einweihung der neuen 16 Kilometer langen Bahnlinie nichts mehr im Weg. Die Eröffnung war von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen für den Mai 1904 vorgesehen, die eigens dazu gebildeten Festkomitees in Laupheim und Schwendi bereiteten das lang ersehnte und groß zu feiernde Ereignis intensiv vor. Das Laupheimer Komitee besuchte alle Gemeinden an der Bahnstrecke, um Anregungen für die Einweihung einzuholen. In Schwendi wurde die Vorfeststimmung etwas getrübt, nachdem man vernehmen musste, dass das Hauptfest in Laupheim stattfinden werde. Jedoch war man sich einig, dass „alles aufgeboten werden soll, um die Feier zu einer recht würdigen zu gestalten“,³³ wie es in den Vorbereitungsgeräuschen hieß.

Fest-Gruss

ZUR

Eröffnung unserer Nebenbahn Laupheim-Schwendi

am 16. Mai 1904.

Festlich bewegtes Festes wollten wir heute allen hochgeehrten Festgästen aus Stadt und Kreis im Namen unserer geliebten Bürgerstadt einen

Herzlichen Willkommgruß!

Ehrentätig aber begreifen wir vornehmlich die hochgeehrten **Vertreter unserer Königlich-Regierung**, welche es sich nicht verjagen wollen, und mit ihrem hohen Besuche zu beehren und unsere Feststunde willkommen zu machen. Sie sind es ja, denen wir zunächst hinst der hohen Abgeordneten-Kammer diesen heiligen Tag verdanken. Darum noch einmal ein ehrerbietiges Willkommen den hochgeehrten Herren Staatsbeamten aus der Reichsstadt, aus der Reichsstadt, aus der Oberamtsstadt und Umgebungen, in welcher so jungen, aber schon so blühenden Feststadt Laupheim, welche im Hohermaß der Jubelstunde heute mit unserem nationaldeutschen Dichtersöhnen Schiller andrufen möchte: „Seid willkommen Willkommen!“ Unsere höchsten Wünsche, welche bisher Tausende von hier und der gütigen Nachbarschaft in ihrem Herzen gehabt, haben heute ihre Erfüllung gefunden durch den glücklichen Beschluß der Stadt wie bei Verzicht an den anwesenden großartigen Wohlwählern.

Laupheimer Volksblatt.



Zugleich Mitverkündigungs-Organ der städt. Behörden u. Anzeigebblatt für den Bezirk Laupheim.

<p>Ercheint wöchentlich Sonnt. Dienstag, Donnerstag und Samstag mit dem 1mal wöchentlich erscheinenden 8 Seiten starken Wöchentlichen Sonntags-Blatt. Verkaufsgebühr: die Spalt. Zeile oder deren Raum 10 A., die Neukundengeb. 20 A. Beilagen werden nach Uebereinkunft berechnet.</p>	<p>Verantwortliche Redaktion, Druck und Verlag: Anton Berger, Buchdrucker in Laupheim.</p>	<p>Preis vierteljährlich in Laupheim 80 A. monatl. 30 A. samt Leihgebühr; im Ort- u. Nachbarkreisbezirk vierteljährlich 85 A. und 15 A. Beleggeld; für 3 Monate 57 A. und 10 A. Beleggeld; für 1 Monat 20 A. und 5 A. Beleggeld; im jeßl. inländ. Verkehr vierteljährlich 90 A. und 15 A. Beleggeld, für 3 Monate 60 A. und 10 A. Beleggeld, für 1 Monat 20 A. und 5 A. Beleggeld.</p>
--	---	--

Fest-Zeitung

zur

Eröffnung der neuerbauten Bahnstrecke

Laupheim - Schwendi

Laupheimer Volksblatt vom 17. Mai 1904.

Zur Eröffnung der Bahn wurde spezielles Festbier gebraut, und in den Gasthäusern längs der Bahnstrecke, besonders jedoch in Laupheim und Schwendi, wurden Festessen mit Konzert, Tanz und Musik angeboten. Und die Honoratioren aus dem Rottal, aus Laupheim und Umgebung sowie die geladenen Festgäste von Regierung, Parlament und Eisenbahn erhielten freie Fahrt.

Der 16. Mai 1904 war ein herrlicher Montag, die Ortschaften samt der Stadt Laupheim waren mit Fahnen, Girlanden und Triumphbögen geschmückt, und die Bevölkerung, die Schuljugend und die Vereine waren überall auf den Füßen. In Laupheim fand zunächst eine Gedenkfeier für den am 12. Juni 1900 verstorbenen Ferdinand Raff statt, bei der sein ehemaliger Mitstreiter, Stadtschreiber Friedrich Stuber, eine Gedenkrede hielt. Gegen Nachmittag traf der Zug mit den Ehrengästen von Stuttgart kommend am neuen Stadtbahnhof ein, von zwei Lokomotiven gezogen und mit Girlanden geschmückt. Hohe Festgäste von Regierung, Eisenbahndirektion und Landtag waren angereist.

Nach der Begrüßung durch den Stadtschultheißen und Landtagsabgeordneten Schick, wohlgemeinten Dankesworten an die Regierung und Hochrufen auf den König begaben sich die Festgäste auf die Reise durch das Rottal. An jeder Haltestelle, in Bronnen, Burgrieden, Rot, Orsenhausen-Bußmannshausen und Großschaffhausen-Wain erwartete jeweils das ganze Dorf die Ankunft des ersten Zuges. Überall waren entsprechende Begrüßungs- und Dankesworte zu hören, in welchen die Freude über das gelungene Projekt zum Ausdruck kam.³⁴

An der Endstation Schwendi, „die wie der ganze Ort im schönsten Schmucke prangte“, ³⁵ begrüßte Schultheiß Rothmaier die Ehrengäste, besonders den Staatsrat von Balz, der sich sehr energisch für den Bahnbau eingesetzt habe. Er vergaß auch nicht die Huldigung an „Seine Exzellenz, unseren in Ehrfurcht geliebten König Wilhelm II, der in väterlicher Liebe für das ganze Württembergerland sorgt, so liegt ihm auch das Wohl einer jeden einzelnen Gemeinde am Herzen.“ ³⁶ Die Tochter des Schultheißen gab noch ein

Gedicht zum Besten, während der Oberbaurat Neuffer für seine Verdienste um die Bauausführung mit dem Ritterkreuz des Kronenordens ausgezeichnet wurde. Anschließend bewegte sich der Festzug unter musikalischen Klängen durch die dekorierte Bahnhofstraße zum Gasthaus Zum Hirsch. Der Zug führte auch durch einen Triumphbogen hindurch mit der Aufschrift:

*Seid willkommen hohe Festgäste, vereint mit uns
in Festesfreud. Denn es ist der Tag gekommen.
Den Schwendi wünscht seit langer Zeit
Nun kommt das Dampfross angefahren
Es freut sich heute jung und alt.
Denn schon seit mehr als 40 Jahren
Kämpft man sich um des Dampf's Gewalt.³⁷*

Während im Gasthaus Hirsch ein Imbiss gegeben wurde, versammelten sich die Vereine und ein großer Teil der Bevölkerung im Gasthaus Zum Kreuz zu einem Konzert der Militärkapelle des Grenadierregiments Nr. 123 aus Ulm.

Am späten Nachmittag wurde der letzte Postwagen in der Bahnhofstraße verabschiedet, wozu Färbermeister Merkle eine passende Abschiedsrede hielt. Der geschmückte Wagen hatte die Aufschrift:

*Ich bin der Postillion im Roth- und Rottumtal,
heut seht ihr mich zum letzten Mal
Nun leb denn wohl Postomnibus
So nehm denn unsern letzten Gruß
Nun hast Du Deine Pflicht getan
Doch jetzt fahrn wir per Eisenbahn.³⁸*

Und das galt ab sofort sowohl für den Personen- als auch für den Postverkehr.

Die Ehrengäste aus Stuttgart kehrten mit dem Zug nach Laupheim zurück, wo im Gasthaus Zur Post mit viel Reden und Dankesworten weitergefeiert wurde. Da kam jeder, der etwas auf sich hielt, zu Wort und nicht selten wurde die lange Geschichte der Idee einer Eisenbahn von Neapel nach Stuttgart mit dem nicht gebauten Zwischenstück Wurzach – Laupheim zum Ausdruck gebracht. So sagte u. a. Stadtschultheiß Schick bei der Verabschiedung der Honoratioren: „Auf Wiedersehen, wenn auch nicht in dem schönen Neapel, so doch vielleicht in der Fortsetzung dahin“.³⁹

In Schwendi war die Bevölkerung abends zum Festbankett im Gasthaus Hirsch geladen, wo natürlich auch zahlreiche Reden gehalten und Toasts ausgebracht wurden. Der Hirschaal sei so gefüllt gewesen, dass der

Tanz erst um ein Uhr nachts begonnen werden konnte und entsprechend früh am Morgen endete.

Im Laufe des darauffolgenden Tages gingen in Schwendi die Feierlichkeiten mit Laupheimer und Schwendier Gästen auf dem Kellerberg und im Hirsch weiter, wo die freundschaftlichen Beziehungen beider Orte, die nun durch die Bahnverbindung eingeleitet worden waren, hochgepriesen wurden. Auch die Schulkinder kamen nicht zu kurz: Am Tag der Eröffnung erhielten sie Brezeln und durften später auf einer Sonderfahrt Laupheim besuchen. Die Laupheimer Schuljugend wurde allerdings bei den Einweihungsfeierlichkeiten vergessen. Dazu bemerkte der Laupheimer Chronist August Schenzinger: „Das eigene Ich genügte unseren Stadtvätern“.⁴⁰ Aber in der Presse war man voll des Lobes über die Eisenbahn selbst und die Feierlichkeiten zur Einweihung.

Von nun an dampfte der Rottalmolle, wie die Bahn im Laufe der Zeit im Volksmund genannt wurde, zwischen den Stationen Schwendi und Laupheim hin und her, beförderte Menschen und Güter und erfreute sich bei der Bevölkerung zunehmender Beliebtheit.

Zunächst eine rentable Bahnlinie

Mit der Zugverbindung nach Laupheim wurde ein gewaltiger Schritt für die verkehrstechnische Erschließung des Rottals vollzogen. Damit waren buchstäblich neue Zeiten angebrochen, auch wenn 1905 für den Bahnhof Schwendi zur Zeitangabe keine Bahnsteiguhr für notwendig erachtet wurde.⁴¹ Die entstandene und sich weiter entwickelnde Industrie, sowie Handel, Gewerbe und Landwirtschaft blühten dadurch auf. Nach und von Schwendi wurden besonders Holz und Holzzeugnisse per Bahn transportiert und dafür erhielt das unweit des Bahnhofs gelegene Sägewerk Johann Schilling in Schwendi einen eigenen Gleisanschluss. Auch die Güter und Erzeugnisse des freiherrlichen Hofes und der Schlossbrauerei Süßkind-Schwendi konnten über die Eisenbahn befördert werden. In Großschafhausen profitierte die Schreinerei Jost ebenfalls vom Bahnanschluss. Auch die Arbeiter, Schüler und die Bevölkerung im Rottal erreichten problemlos Laupheim und von dort aus Ulm und Biberach.

Lange Zeit diskutierte man den Plan, die Rottalbahn auch nach Ochsenhausen und Rot an der Rot und damit nach Memmingen und Leutkirch weiter zu führen. Dieses Vorhaben wurde aber aus Rentabilitäts- und finanziellen Gründen schließlich nicht verwirklicht.

Der Bau dieser Nebenbahn war für Laupheim, Schwendi und alle beteiligten Gemeinden und damit für die ganze Region ein großer Gewinn, auch wenn viel Geld dafür investiert werden musste. In den Jahren nach der Inbetriebnahme entwickelten sich die Transportzahlen sehr positiv, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. 1922 wurde der Bahnhof Schwendi erweitert, das Empfangsgebäude wurde umgebaut und vergrößert.

Schon wenige Jahre nach der Eröffnung vermeldete die Presse, dass sich die Württembergischen Eisenbahnen am schlechtesten rentierten. Unter den Nebenbahnen allerdings liege die Laupheim-Schwendi-Bahn an dritter Stelle. 1911 berichtet Schenzinger, „daß die 16 km lange Strecke von Laupheim nach Schwendi im Jahre 1909 83 Mark pro Kilometer kostete und eine Betriebseinnahme von 6722 Mark pro Kilometer betrug. Damit steht diese Nebenbahn unter allen württembergischen an erster Stelle – und niemand will etwas für den weiteren Ausbau tun, im Gegenteil, unser Eisenbahncomite schläft und schnarcht“.⁴²

Im Ersten Weltkrieg wurde massenhaft Holz über die Rottalbahn nach Laupheim und weiter in die Frontgebiete im Westen transportiert, um die Schützengräben auszubauen. Die zum Militärdienst eingezogenen Männer wurden auch bei der Eisenbahn teilweise durch Frauen ersetzt. So war Viktoria Hochdorfer geb. Hörmann aus Schwendi während des 1. Weltkriegs als Heizerin auf der Lok tätig. Auch nach dem 2. Weltkrieg wurden im Rahmen der Reparationszahlungen große Mengen an Holz vom Rottal nach Frankreich gebracht.

Von zwei Unglücksfällen wird berichtet. 1928 entgleiste der Zug in der Nähe von Schwendi, mehrere Wagen kippten um, es kam jedoch niemand zu Schaden; 1938 kollidierte ein Lastwagen beim Kiestransport zum Fliegerhorst Laupheim mit dem Rottalmolle, wobei der Fahrer ums Leben kam.

Während des 2. Weltkriegs war die Versorgung des nahen gelegenen Fliegerhorstes Laupheim besonders mit Flugbenzin über die Eisenbahn geplant. Dazu wurde das Viadukt hinter dem Laupheimer Schlosspark gebaut, der Anschluss zum Fliegerhorst jedoch nicht mehr verwirklicht. Heute dient dieses Bauwerk dem Deutschen Alpenverein als Kletteranlage.

In den folgenden Jahren erhöhte sich das Fahrgastaufkommen auf der neuen Bahnstrecke kontinuierlich, zahlreiche Arbeiter, Schüler, ja viele Leute aus der Bevölkerung benutzten den „Rottalmolle“ zur Arbeit, zur Schule oder einfach, um nach Laupheim, Biberach

oder Ulm zu kommen. In den 1950er-Jahren fuhren zwei Züge morgens von Schwendi aus direkt nach Ulm und abends wieder zurück. Besonders in Burgrieden stiegen viele Arbeiter ein, ein großer Teil davon arbeitete bei Magirus in Ulm. Ab 1953 setzte man dann auch Schienenbusse ein, und ein Jahr später konnte die Bahn das 50-jährige Bestehen feiern.

Der Bahnbetrieb wurde mit bewährtem Personal durchgeführt, die Mitarbeiter kamen aus Schwendi, Laupheim und der weiteren Umgebung und fanden bei der Bahn dauerhafte Arbeit. Im Jahre 1957 war das Beförderungsangebot am größten: Bis zu zehn Zugpaare fuhren werktags auf der Strecke.⁴³ Ab den 1960er-Jahren nahm aber mit der zunehmenden Motorisierung der Bevölkerung die Personenbeförderung per Bahn ab. Schritt für Schritt wurde der Bahnverkehr zurückgefahren. So fuhr dann mit dem Sommerfahrplan 1959 an Samstagnachmittagen kein Zug mehr; an Werktagen wurde das Angebot ebenfalls drastisch gekürzt, es wurden Busse eingesetzt und zahlreiche Güter auf die Straße verlagert. So war es nur noch eine Frage der Zeit, bis Überlegungen zur Stilllegung angestellt wurden. Zum Sommerfahrplan 1971 wurde der Personentransport dann eingestellt, die Beförderung erfolgte über Bahnbusse; hin und wieder fuhr noch ein Sonderzug. Der Zustand der Gleisanlagen verschlechterte sich aber zusehends, die Bundesbahn investierte nicht mehr in die Anlagen. Auch die Hoffnung, mit einem geplanten Kiesabbau in Schwendi den Bahnbetrieb nochmals zu beleben, erwies sich als Illusion. So fuhr im September 1984 der letzte Güterzug auf der Rottalstrecke. Der Stückgutverkehr wurde nun von Laupheim aus abgewickelt und vollkommen auf die Straße verlegt; der Bahnhof Schwendi verlor seine Funktion, er wurde nur noch als Wohn- und Lagergebäude benutzt und verfiel zusehends.

79 Jahre nach seiner Erbauung fiel dann im September 1982 das imposanteste Bahnhofsgebäude im Rottal der Spitzhacke zum Opfer. Nach dem Abriss von Bahnhof, Lokschruppen und aller Anlagen wurde noch im selben Herbst von der Raiffeisenbank eine Lagerhalle für Kunstdünger samt Ladengeschäft und Tankstelle gebaut. Diese Gebäude sind inzwischen ebenfalls verschwunden; an ihrer Stelle stehen jetzt ein Supermarkt und ein Gewerbegebiet. Und so wurden einzig und allein in Schwendi Tatsachen geschaffen, wie sie sonst nirgendwo im Rottal anzutreffen sind: Alle Bahnanlagen sind vollkommen verschwunden. Die anderen Bahnhofsgebäude im Rottal, alle solide gebaut und



Alles ist vorbereitet im Bahnhof Schwendi für das Fest zum 50-jährigen Jubiläum der Rottalbahn am 18. Mai 1954. Bahnhof und Sonderzug sind geschmückt, die Musiker haben Aufstellung genommen. Offenbar werden noch Gäste erwartet, denn alle sehen aufmerksam zum Zug

1954: Die Schwäbische Zeitung berichtet zum 50-jährigen Jubiläum der Rottalbahn.



Gleisabbau in Burgrieden.

architektonisch einheitlich gestaltet, wurden an Privatleute verkauft, die sie liebevoll restauriert und teilweise in den Originalzustand versetzt haben. So besitzen einzelne dieser ehemaligen Stationsgebäude heute noch die Originaldachplatten, teilweise trifft man noch die alten Holzböden und Vertäfelungen an, ein Zeugnis für die qualitativ hochwertige Bausubstanz dieser über 100 Jahre alten Gebäude. In Schwendi selbst erinnert nur noch die Bezeichnung „Bahnhofstraße“ an die Zeit der Eisenbahn. Zahlreiche ältere Bewohner in Schwendi sehen die Tatsache, dass man dieses einst schöne Bahnhofgebäude verfallen ließ und schließlich abgerissen hat, als Ärgernis.

Im Mai 1983 verließ der letzte Zug den Stadtbahnhof Laupheim nach Laupheim-West, auch dieses Reststück wurde damit für den Personenverkehr eingestellt, allerdings nur vorübergehend.

Als Folge des rapide abnehmenden Frachtaufkommens wurde schließlich „mit Wirkung vom 31. Dezember 1985“⁴⁴ der Gesamtbetrieb der Eisenbahnstrecke Laupheim – Schwendi eingestellt, und im Winter 1986 begann der Rückbau der Gleisanlagen. Damit war das endgültige Aus für den Rottalmolle gekommen. Die totale Stilllegung der Teilstrecke Laupheim-Stadt nach Laupheim-West wurde allerdings hinausgeschoben, so dass im Mai 1999 die Linie wieder für den Personenverkehr in Betrieb genommen werden konnte und heute gut frequentiert wird.

Leider wurde die ehemalige Bahntrasse nur zu einem ganz geringen Teil als Fahrradweg genutzt, wie das in anderen Gegenden vorbildlich durchgeführt wurde. Aufgrund der geringen Steigung hätte sich die ehemalige Bahnstrecke bestens dafür geeignet. Ein Teil der ehemaligen Bahntrasse ist in der Landschaft noch sichtbar und überwachsen. Da drängt sich schon die Frage auf, warum hier kein durchgehender Fahrradweg von Schwendi bis nach Laupheim verwirklicht werden konnte, obwohl einige Bürgermeister dafür plädiert hatten. Aus heutiger Sicht scheint das eher unverständlich.

Schlussbemerkungen

Die geplante Strecke nach Dietenheim und Illertissen wurde schon sehr früh als unrentabel und besonders auch als bautechnisch zu aufwändig und damit zu teuer eingestuft, vor allem der Abschnitt Schwendi – Wain – Dietenheim. Auch was die Weiterführung der Rottalbahn nach Ochsenhausen anlangte, konnten die zahlreichen Eingaben, Denkschriften und Bemühungen

der betroffenen Gemeinden wenig bewirken. Wie die geplante Strecke nach Gutenzell, Rot an der Rot und Tannheim wurde auch die Bahn von Ochsenhausen nach Wurzach nicht verwirklicht. Im Gesamten gesehen spielten vordergründig finanzielle Gründe eine Rolle; allerdings befürchteten gewisse Kreise auch, dem Bahnstandort Ulm den Rang abzulaufen, wenn das eine oder andere Projekt verwirklicht worden wäre.

Heutzutage kämpft die Region Oberschwaben schon seit vielen Jahren um die Elektrifizierung der Südbahn, es gab Zusagen und man machte der Region Hoffnungen, doch die entscheidende Zusage zur Verwirklichung ließ lange auf sich warten. Inzwischen ist Bewegung in die Sache gekommen, nach langem Tauziehen wurde schließlich Ende 2015 ein Vertrag zur Finanzierung unterschrieben, der grünes Licht für den Baubeginn im Jahre 2017 geben soll.

In Schwendi ist von der Eisenbahnepoche nur noch die Erinnerung geblieben. Immer wieder hört man ältere Mitbürger von der „Eisenbahnzeit“ erzählen, die eine oder andere Episode wird erwähnt, von originellen Bahnbediensteten ist die Rede und der Rottalmolle steht dann im Mittelpunkt dieser vergangenen Zeit. Die Nebeneisenbahn Laupheim – Schwendi ist endgültig Geschichte.

Anmerkungen:

- 1 Auszug aus dem Laupheimer Volksblatt vom Mai 1904, Stadtarchiv Laupheim
- 2 Siehe Uwe Schmidt, Die Südbahn, Ulm 2004
- 3 Auszug aus Bericht des „Schwäbischen Kurier“ vom 23. Juli 1871, Gemeindearchiv Schwendi
- 4 Auszug aus Brief von Ferdinand Raff an einen Freund in Schwendi v. Februar 1879, Gemeindearchiv Schwendi
- 5 Denkschrift der Eisenbahncomites Ehingen und Laupheim von 1896, Gemeindearchiv Schwendi
- 6 Auszug aus Denkschrift von 1896, Gemeindearchiv Schwendi
- 7 Siehe Denkschrift von 1896, Gemeindearchiv Schwendi
- 8 Auszug aus den Gemeinderatsprotokollen vom 23. April (Schwendi) und 22. April 1895 (Wain), Gemeindearchiv Schwendi
- 9 Schreiben des königl. bayr. Staatministeriums a. d. königl. Regierung von Schwaben vom 19. August 1896, Gem. Archiv Schwendi
- 10 Petition vom 31. März 1897 der Eisenbahncomites Laupheim und Schwendi, Gemeindearchiv Schwendi
- 11 Auszug aus dem Protokoll vom Treffen in Hüttisheim vom 17. Juni 1898, Gemeindearchiv Schwendi
- 12 Nach dem Protokoll vom 17. Juni 1898, Gemeindearchiv Schwendi
- 13 Auszug aus Bericht „Anzeiger von Wurzach“ vom 22. April

- 1897, Gemeindearchiv Schwendi
- 14 Auszug aus Brief der Continentalen Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Berlin an das Schultheißenamt Schwendi vom 23. Januar 1899, Gem. Archiv Schwendi
- 15 Auszug aus Brief der Landesstände des Königreichs Württemberg an das Schultheißenamt Schwendi vom 6. April 1899, Gem. Archiv Schwendi
- 16 Auszug aus Gemeinderatsprotokoll der Gemeinde Schwendi vom 8. April 1899, Gem. Archiv Schwendi
- 17 Auszug aus dem Bericht der königl. Generaldirektion der Staatseisenbahnen vom 17. Februar 1900, Landesarchiv Stuttgart E57 Bü52
- 18 Aus Bericht des „Laupheimer Verkündiger“ vom 30. Januar 1902, Stadtarchiv Laupheim
- 19 Verordnung des königl. Staatsministeriums vom 4. April 1902, Landesarchiv Stuttgart E130a Bü64
- 20 Aus Laupheimer Verkündiger vom 20. August 1903, Stadtarchiv Laupheim
- 21 Gesetz z. Zwangsenteignung v. Grundstücken für Eisenbahnbau vom 15. April 1902, Landesarchiv Stuttgart E30 953
- 22 Aus Bericht „Laupheimer Verkündiger“ vom 18. August 1902, Stadtarchiv Laupheim
- 23 Bittbrief von über 100 Bürgern Schwendis an den Gemeinderat vom 11. September 1900, Gem. Archiv Schwendi
- 24 Brief d. Freiherrn von Süßkind-Schwendi a. d. Gemeinderat v. Schwendi vom 3. August 1900, Gem. Archiv Schwendi
- 25 Brief des Gemeinderats an die Bausektion (Datum unbekannt), Gem. Archiv Schwendi
- 26 Gesuch d. Bauunternehmers Sembinelli a. d. Schultheißenamt Schwendi v. 28. September 1903, Gem. Archiv Schwendi
- 27 Aus Bericht des „Laupheimer Verkündiger“ vom 11. November 1903, Stadtarchiv Laupheim
- 28 Aus Bericht des „Laupheimer Verkündiger“ vom 12. Januar 1904, Stadtarchiv Laupheim
- 29 Aus Bericht des „Laupheimer Verkündiger“ vom 11. März 1904, Stadtarchiv Laupheim
- 30 Aus Bericht des „Laupheimer Verkündiger“ vom 22. Oktober 1902, Stadtarchiv Laupheim
- 31 Aus Bericht des „Laupheimer Verkündiger“ vom 26. Oktober 1903, Stadtarchiv Laupheim
- 32 Aus „Zeit und Heimat“ vom 4. Juli 1996
- 33 Aus Bericht des „Laupheimer Verkündiger“ vom 14. April 1904, Stadtarchiv Laupheim
- 34 Aus Bericht des „Laupheimer Volksblatt“ vom 19. Mai 1904, Stadtarchiv Laupheim
- 35 Aus Bericht des „Laupheimer Verkündiger“ vom 18. Mai 1904, Stadtarchiv Laupheim
- 36 Aus Bericht des „Laupheimer Volksblatt“ vom 25. Mai 1904, Stadtarchiv Laupheim
- 37 Aus Bericht des „Laupheimer Volksblatt“ vom 25. Mai 1904, Stadtarchiv Laupheim
- 38 Aus Bericht des „Laupheimer Volksblatt“ vom 25. Mai 1904, Stadtarchiv Laupheim
- 39 Aus Bericht des „Laupheimer Verkündiger“ vom 18. Mai 1904, Stadtarchiv Laupheim
- 40 Tagebuch von August Schenzinger 1897 – 1917, Laupheim 2003
- 41 Aus Brief der königl. Generaldirektion der Staatseisenbahn an Schultheißenamt Schwendi, Gem. Archiv Schwendi
- 42 Tagebuch von August Schenzinger 1897 – 1917, Laupheim 2003
- 43 Armin Franzke Daten Laupheim -Schwendi (doc) 2002
- 44 Armin Franzke Daten Laupheim-Schwendi (doc) 2002

QUELLEN UND LITERATUR:

- Brunecker, Frank: Die Schwäbische Eisenbahn, Biberach 2013
- Franzke Armin: Laupheim West – Schwendi (oJ) Gemeindearchiv Schwendi
- Hammer, Max: Schwendi, Heimatbuch einer Gemeinde in Oberschwaben, Weißenhorn 1969 Hauptstaatsarchiv Stuttgart
- Heimatkundliche Blätter für den Kreis Biberach, 36. Jahrgang, Heft 2, 2013
- Kolesch et al.: Biberach Schützenfestbuch, Biberach 1999
- Mengel Wilfried: Biberach-Warthausen-Ochsenhausen, 1996
- Schmidt, Uwe: Die Südbahn. Eisenbahn und Industrialisierung in Ulm und Oberschwaben, Ulm 2004
- Stadtarchiv Laupheim

BILDERNACHWEIS:

- S. 36 oben: Archiv Theo Miller, Laupheim
- S. 37 Uwe Schmidt, Die Südbahn
- S. 38 Archiv Theo Miller, Laupheim (2 Bilder)
- S. 39 Denkschrift 1896, Gemeindearchiv Schwendi
- S. 40 Auszug aus „Bitte des Eisenbahncomite’s Laupheim und Schwendi 1897“, Gemeindearchiv Schwendi
- S. 41 unten: Laupheimer Volksblatt, 1 Juli 1899, Stadtarchiv Laupheim
oben: Laupheimer Verkündiger, 12. Juli 1900, Stadtarchiv Laupheim
- S. 42 oben li.: Laupheimer Verkündiger, 5. Mai 1902, Stadtarchiv Laupheim
oben r.: Franzke Armin, Laupheim West – Schwendi
- S. 43 beide Bilder: Archiv Theo Miller, Laupheim
- S. 45 Heimatkundlicher Verein Schwendi
- S. 46 Zeit und Heimat, 39. Jahrgang, 4. Juli 1996
- S. 47 Beilage Laupheimer Verkündiger, 10. Mai 1904
- S. 48 Laupheimer Volksblatt, Stadtarchiv Laupheim
- S. 51 oben: Aus Schwäbische Zeitung Mai 1954,
unten: Historischer Verein Burgrieden