

Die Eisenbahn im Großherzogtum Baden und im Königreich Württemberg

Reinhard Güll



Reinhard Güll ist Büroleiter der Abteilung „Informationsdienste, sozial- und regionalwissenschaftliche Analysen“ im Statistischen Landesamt Baden-Württemberg.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes. In Deutschland und somit auch in Baden-Württemberg hat die Schieneninfrastruktur mit den rasanten Veränderungen der letzten Jahrzehnte nicht immer Schritt gehalten. Um die Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg zukunftsfähig zu gestalten, gibt es derzeit zwei große Schienenprojekte. So wird die Strecke Karlsruhe – Basel aus- und zum Teil neu gebaut. Mit diesem Projekt soll die Kapazität durch Entmischung des Personen- und Güterverkehrs zwischen den beiden Städten erheblich gesteigert werden. Das Projekt ist Teil des neu konzipierten europäischen Schienekorridors Rotterdam – Genua. Das zweite, in der Öffentlichkeit weitaus stärker wahrgenommene Projekt, ist die Neuordnung des Eisenbahnknotens Stuttgart – auch als Stuttgart 21 bezeichnet – in Verbindung mit der in Wendlingen anschließenden Neubaustrecke Stuttgart – Ulm. Das sind Aufgaben der unmittelbaren Zukunft in diesem Sektor. Die Pioniere des Eisenbahnwesens in Baden und Württemberg hatten ganz anders gelagerte Aufgaben. Sie standen vor der Herausforderung, die beiden Länder für das neue Verkehrsmittel Eisenbahn komplett zu erschließen.

Es begann in England

England nahm nicht nur die Vorreiterrolle in der Industrialisierung des späten 18. und frühen 19. Jahrhunderts in Europa ein. Dort wurden auch die ersten Schritte in der Anlage eiserner Schienenwege und in der neuzeitlichen Nutzung der Dampfkraft vollzogen. Hier fuhren die weltweit ersten dampfbetriebenen Eisenbahnen. Mit der Erfindung der Dampfmaschine durch *Thomas Newcomen* um 1712 und ihrer Weiterentwicklung durch *James Watt* und *Richard Trevithick* ergaben sich bald Versuche, diese auch zum Antrieb von Fahrzeugen zu nutzen. Der für *James Watts* Firma arbeitende Techniker *William Murdoch* baute 1784 eine kleine fahrbare Dampfmaschine. Bereits 1769 gelang es *Nicholas Cugnot* und 1801 und 1803 auch *Richard Trevithick*, jeweils einen fahrbaren

Dampfwagen zu bauen. Bald darauf baute *Trevithick* im Jahr 1804 eine selbstfahrende Zugmaschine für eine Bergwerks-Schienenbahn in Südwales. Damit war die erste Dampflokomotive geboren.

Am 7. Dezember 1835 nahm die erste mit Lokomotive betriebene Eisenbahn in Deutschland ihren Dienst auf. Sie gehörte zu der „Königlich privilegierten Ludwigs-Eisenbahngesellschaft“ im Königreich Bayern und fuhr zwischen Nürnberg und Fürth. 1838 gab es in weiteren deutschen Ländern erste Eisenbahnstrecken, so in Preußen mit der Berlin-Potsdamer Eisenbahn auf einer 11 km langen Strecke, im Herzogtum Braunschweig mit einer Strecke zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig, im Rheinland mit der Strecke zwischen Düsseldorf und Erkrath und 1839 in Hessen zwischen Frankfurt und Wiesbaden. Bis 1888 entstand so im gesamten Deutschen Reich ein Eisenbahnnetz mit einer Gesamtlänge von mehr 34 000 km (siehe Abbildung 1).

Die Anfänge in Baden ...

Das Großherzogtum Baden war nach dem Herzogtum Braunschweig der zweite deutsche Staat, der den Bau und Betrieb von Eisenbahnen in die Hand nahm. Am 29. März 1838 beschloss die Badische Ständeversammlung drei Gesetze zum Bau der ersten Strecke zwischen Mannheim und der Schweizer Grenze bei Basel nebst einer Stichbahn nach Baden-Baden und einer Zweigstrecke nach Straßburg. Für die als Badische Hauptbahn bezeichnete Linie wurde in den Jahren 1840 bis 1863 das Schienennetz schrittweise fertig gestellt. Der erste Abschnitt zwischen Mannheim und Heidelberg mit einer Streckenlänge von knapp 19 km ging am 12. September 1840 in Betrieb. In Baden wurden alle Eisenbahnstrecken zunächst in 1 600 mm Breitspur gebaut. Baden war der einzige deutsche Staat, der dieses Format verwendete. Nachdem sich abzeichnete, dass alle deutschen Nachbarstaaten die Normalspur bevorzugten, wurde das Netz der Badischen Staatsbahn innerhalb des Jahres 1855 auf Normalspur 1 435 mm umgebaut. Besonders schwierig war die Verhandlung über eine Verbindung mit dem Königreich Würt-

VIII. Verkehr und Verkehrsstraßen.

Nach: 2. Eisenbahnen.

B. Verteilung auf die Staatsgebiete des Deutschen Reichs am Ende des Betriebsjahres 1887/88.

| Staaten bezw. preussische Provinzen. | Bahnen mit normaler Spurweite — Hauptbahnen und Bahnen bezw. Strecken untergeordneter Bedeutung —. | | | | | | Bahnen mit schmäler Spurweite. km |
|--|---|--|---|-------------------------|--|--|---|
| | Staats- bahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privat- bahnen. km | Privat- bahnen unter Staats- verwaltung. km | Privat- bahnen unter Privat- ver- waltung. km | Zusammen | | | |
| | | | | überhaupt. km | auf je 1000qkm Fläche. ¹⁾ km | auf je 100 000 Einw. ²⁾ km | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Prov. Ostpreußen | 1 146,6 | — | 303,7 | 1 450,2 | 39,2 | 73,4 | — |
| » Westpreußen | 1 170,7 | — | 116,8 | 1 287,5 | 50,6 | 90,6 | — |
| » Brandenburg | 2 490,2 | — | 200,6 | 2 690,7 | 67,4 | 72,0 | — |
| » Pommern | 1 193,2 | — | 154,3 | 1 347,5 | 44,7 | 88,8 | — |
| » Posen | 1 418,6 | — | 12,8 | 1 431,4 | 49,4 | 82,3 | — |
| » Schlesiens | 3 046,7 | — | 49,1 | 3 095,8 | 76,8 | 74,4 | 107,6 |
| » Sachsen | 1 997,6 | 11,7 | 67,9 | 2 077,2 | 82,3 | 84,0 | — |
| » Schleswig-Holstein... | 597,7 | 23,1 | 551,2 | 1 172,0 | 62,2 | 100,7 | 51,7 |
| » Hannover | 1 961,1 | 13,3 | 170,4 | 2 144,8 | 55,7 | 97,5 | — |
| » Westfalen | 2 015,2 | — | 140,1 | 2 155,3 | 106,7 | 95,6 | 43,6 |
| » Hessen-Nassau | 1 222,8 | — | 160,0 | 1 382,8 | 88,2 | 85,8 | 15,8 |
| » Rheinland | 2 983,0 | — | 112,0 | 3 095,0 | 114,7 | 69,8 | 33,4 |
| Hohenzollern | 80,6 | — | — | 80,6 | 70,5 | 120,5 | — |
| Königr. Preußen | 21 323,9 | 48,1 | 2 038,8 | 23 410,8 | 67,2 | 81,4 | 252,0 |
| Bayern | 4 536,0 | — | 665,1 | 5 201,1 | 68,6 | 95,0 | 5,2 |
| Sachsen | 2 122,3 | 5,0 | — | 2 127,3 | 141,9 | 65,4 | 157,1 |
| Württemberg | 1 444,1 | — | 16,7 | 1 460,8 | 74,9 | 72,5 | — |
| Baden | 1 366,8 | — | 34,8 | 1 401,6 | 92,9 | 86,8 | 12,0 |
| Hessen | 332,7 | — | 535,4 | 868,1 | 113,0 | 89,7 | 18,9 |
| Mecklenburg-Schwerin | 94,6 | — | 767,9 | 862,4 | 64,8 | 149,0 | 6,8 |
| Sachsen-Weimar | 224,8 | — | 83,0 | 307,8 | 85,6 | 97,0 | 88,7 |
| Mecklenburg-Strelitz | 72,9 | — | 109,4 | 182,3 | 62,2 | 184,4 | — |
| Oldenburg | 319,6 | 5,2 | 34,8 | 359,6 | 56,0 | 104,2 | 7,0 |
| Braunschweig | 339,8 | — | 77,1 | 416,9 | 113,0 | 109,4 | — |
| Sachsen-Meiningen | 56,6 | — | 137,2 | 193,7 | 78,5 | 88,6 | 6,3 |
| Sachsen-Altenburg | 99,0 | 13,6 | 52,1 | 164,6 | 124,4 | 100,7 | — |
| Sachsen-Coburg-Gotha | 126,6 | — | 47,7 | 174,3 | 89,1 | 86,6 | — |
| Anhalt | 247,6 | — | — | 247,6 | 105,4 | 97,5 | 17,5 |
| Schwarzburg-Sondershausen | 49,4 | — | 29,2 | 78,6 | 91,2 | 105,4 | — |
| Schwarzburg-Rudolstadt | 14,9 | — | 15,4 | 30,3 | 32,2 | 35,6 | — |
| Waldeck | 9,9 | — | — | 9,9 | 8,8 | 17,4 | 2,1 |
| Reuß älterer Linie | 35,4 | — | — | 35,4 | 111,7 | 61,4 | — |
| Reuß jüngerer Linie | 41,9 | — | 15,0 | 56,9 | 69,0 | 50,2 | — |
| Schaumburg-Lippe | 24,8 | — | — | 24,8 | 71,6 | 64,1 | — |
| Lippe | 29,3 | — | — | 29,3 | 24,1 | 23,4 | — |
| Lübeck | — | — | 46,9 | 46,9 | 157,5 | 68,2 | — |
| Bremen | 44,9 | — | — | 44,9 | 175,6 | 26,7 | — |
| Hamburg | 26,6 | — | 11,3 | 37,9 | 92,5 | 7,1 | — |
| Elßaß-Lothringen | 1 291,6 | 5,3 | 11,7 | 1 308,6 | 90,2 | 83,4 | 129,8 |
| Deutsches Reich | (³ 34 275,3 | 77,1 | 4 729,5 | (³ 39 081,9 | 72,3 | 82,2 | (⁴ 703,2 |
| 1886/87 | 33 130,0 | 258,1 | 4 578,7 | 37 966,9 | 70,1 | 80,6 | 557,5 |
| 1885/86 | 32 449,3 | 446,4 | 4 293,8 | 37 189,5 | 68,8 | 79,4 | 382,5 |
| 1884/85 | 31 907,0 | 447,1 | 4 102,5 | 36 456,6 | 67,4 | 79,0 | 322,6 |
| 1883/84 | 29 911,5 | 631,9 | 5 199,1 | 35 742,6 | 66,1 | 77,9 | 250,0 |
| 1882/83 | 25 465,8 | 2 937,6 | 6 442,1 | 34 845,6 | 64,5 | 77,0 | 235,3 |
| 1881/82 | 22 668,1 | 3 730,1 | 7 784,1 | 34 182,3 | 63,1 | 75,6 | 199,3 |
| 1880/81 | 22 239,1 | 3 700,9 | 7 704,8 | 33 644,8 | 62,3 | 74,4 | 192,8 |

¹⁾ Nach den Berechnungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes. — ²⁾ Hierunter, im Anhalt an die Statistik des Reichs-Eisenbahn-Amtes, 341,6 km Privatbahnen. — ³⁾ Hiervon Hauptbahnen: 30 832,0 km, Bahnen untergeordneter Bedeutung: 8 249,9 km. — ⁴⁾ Hiervon Staatsbahnen: 313,9 km, Privatbahnen unter Staatsverwaltung: 7,0 km, Privatbahnen unter Privatverwaltung: 382,3 km.

Abbildung 1: Auszug aus dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich 1890.

temberg, da beide Staaten direkt um den Verkehr zwischen Deutschland und den Alpenpässen in Konkurrenz standen. In einem Staatsvertrag vom 4. Dezember 1850 wurde vereinbart, dass Württemberg beim Bau der Linie Stuttgart – Bruchsal über badisches Territorium fahren

durfte und Baden die teilweise in Württemberg liegende Verbindung Pforzheim – Mühlacker bauen und betreiben durfte.

In den nächsten Jahrzehnten erfuh das badische Streckennetz umfangreiche Erweiterungen

rungen: die Neckartalbahn zwischen Neckargemünd und Jagstfeld, die Höllentalbahn zwischen Freiburg und Neustadt, die Umgehungsbahn am Hochrhein zwischen Weil am Rhein und Lörrach, die Wehratalbahn, die Wutachtalbahn und die strategische Bahn zwischen Graben-Neudorf und Roeschwoog im Elsass. Die vier letztgenannten Bahnstrecken wurden hauptsächlich aus militärischen Überlegungen gegenüber Frankreich gebaut. 1898

war das Streckennetz der Badischen Staatsbahn weitgehend fertiggestellt. In diesem Jahr umfasste das Netz eine Streckenlänge von 1 466 km (siehe Abbildung 2). In den Folgejahren lag der Schwerpunkt der Bahnarbeiten im Großherzogtum Baden bei Ausbaumaßnahmen der Knotenbahnhöfe.

Die Ära der Badischen Staatsbahn endete mit der Gründung der Reichseisenbahn. Am 1. April

C. Eisenbahnen. 193

Noch: I. Vollspurige Eisenbahnen.

2. Die im Betriebe der badischen Staatsbahn-Verwaltung befindlichen vollspurigen Eisenbahnen 1898.

Nach dem Jahresbericht der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen. V. Tabelle 14 a.

a. Länge der Bahnstrecken.

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|----------------------------|-----------------------|----------------------------------|--|
| Bahnstrecken (* bedeutet Nebenbahn). | Er- öffnungs- jahre. | Bahn- länge- km | Davon zwei- gleisig. km | Bemerkungen. Eröffnung der in mehreren Ab- theilungen dem Betrieb übergebenen Bahnstrecken. |
| 1. Badische Staatsbahnen: | | | | |
| a. Hauptbahn: | | | | |
| Mannheim-Basel | 1840—55 | 269,42 | 269,41 | 1. Hauptbahn Mann- heim-Konstanz: 1840 von Mannheim bis Heidelberg, 1843 bis Karlsru- he, 1844 bis Offenburg, 1845 bis Freiburg, 1847 bis Schliengen, 1848 bis Erfingen, 1851 bis Gal- tingen, 1855 bis Basel, 1856 bis Waldshut, 1863 bis Konstanz. |
| Basel-Konstanz | 1856—63 | 144,32 | 16,87 | |
| Summe a. | | 413,74 | 286,28 | |
| b. Zweigbahnen: | | | | |
| Mannheim Personenbahnhof-Mitte Rheinbrücke (Ludwigshafen) | 1867 | 1,09 | 1,09 | 2. Heidelberg-Waldburg: 1863 Heidelberg- Redargemünd - Medes- heim-Wiesbad, 1866 bis Würgburg, 1870 neue Linie Redargemünd über Eberbach - Einleitung in die alte Bahn bei Wiesbad. |
| Abzweigung aus der Strecke Mannheim-Friedrichsfeld-Friedrichs- feld-Main-Redarbahnhof | 1846 | 1,09 | 1,09 | |
| Heidelberg Hauptbahnhof über Eberbach-bayerische Grenze bei Kirchheim (Obenwaldbahn) | 1862—79 | 134,95 | 63,20 | 3. Landa-Wertheim: 1867 Landa - Hochhausen, 1868 bis Wertheim. |
| *Heidelberg Hauptbahnhof-Mitte Rheinbrücke (Speyer) | 1873 | 22,18 | — | |
| Landa-Wertheim | 1867—68 | 31,43 | — | 4. Redargemünd-Jagst- feld: 1868 Medesheim- Rappenaun, 1869 bis Jagstfeld, 1879 dazu von der alten Würzburger Linie: 1862 Redargemünd- Medesheim. |
| Königshofen-Mergentheim | 1869 | 7,40 | — | |
| Redargemünd-Jagstfeld über Medesheim und Sinsheim | 1862—69 | 46,38 | 10,03 | 5. Medesheim-Redar- eiz: 1862 Medesheim- Abteilung von der alten Bahn (alte Würzburger Linie), 1879 Abteilung bis neuer Bahnhof Redareiz. |
| Medesheim-Redareiz | 1862—79 | 32,05 | — | |
| Redareiz-Jagstfeld | 1879 | 17,55 | — | 6. Mannheim-Karlsru- he-Nastatt-Mitte Rheinbrücke: 1870 Mannheim-Schweigen- Graben, 1895 Graben- Karlsruhe-Nastatt-Mitte Rheinbrücke. |
| *Sackach-Waldburg | 1887 | 19,31 | — | |
| Mannheim Personenbahnhof-Karlsruhe-Nastatt-Mitte Rheinbrücke | 1870—95 | 92,21 | 92,21 | 7. Durlach-Walldorf: 1859 Durlach - Wif- fingen, 1861 bis Forst- heim, 1863 bis Walldorf. |
| Graben-Neudorf-Eggenstein-Karlsruhe | 1870 | 22,25 | — | |
| Bruchsal-Graben-Rheinsheim (Landesgrenze) | 1874 | 22,05 | 22,05 | 8. Appenweier-Keßl. 1844 Appenweier-Keßl. 1861 Keßl-Rheinbrücke. |
| Bruchsal-Bretten | 1879 | 14,89 | 14,89 | |
| Durlach-Walldorf | 1859—63 | 38,91 | 38,91 | 9. Offenburg - Ein- gen: 1866 Offenburg- Haulach, Engen - Donau- eichingen, 1869 Donau- eichingen - Eßlingen, 1873 Haulach-Eßlingen. |
| Grüningen-Eppingen | 1879 | 40,76 | 23,00 | |
| Dos-Baden | 1845 | 4,23 | — | 10. Haulach - Schiltach: 1878 Haulach - Wolfach, 1886 Wolfach-Schiltach. |
| Appenweier-Keßl (Mitte Rheinbrücke) | 1844—61 | 13,89 | 13,89 | |
| Offenburg-Engen (Schwarzwaldbahn) | 1866—73 | 149,16 | 62,08 | 11. Freiburg-Breisach: 1871 Freiburg-Breisach, 1878 Breisach - Rhein- brücke. |
| Haulach-Schiltach | 1878—86 | 14,19 | — | |
| *Denzlingen-Walldorf | 1875 | 7,12 | — | 12. Oberlauchringen- Zimmendingen: 1875 Oberlauchringen - Sträu- lingen, 1876 bis Weizen, 1890 bis Zimmendingen. |
| Freiburg-Breisach (Mitte Rheinbrücke) | 1871—78 | 23,25 | — | |
| *Freiburg-Neustadt (Höllentalbahn) | 1887 | 34,89 | — | 13. Adolfszell - Wren- gen: 1867 Adolfszell- Ettach, 1870 bis Weis- kirch, 1873 bis Wengen. |
| Wülheim-Neuenburg (Mitte Rheinbrücke) | 1878 | 4,59 | — | |
| Leopoldshöhe-Hünningen (Mitte Rheinbrücke) | 1878 | 1,98 | — | |
| Leopoldshöhe-Lörrach | 1890 | 6,34 | — | |
| Basel Bahnhof-Schopfheim | 1862 | 22,19 | — | |
| *Schopfheim-Bell i. W. | 1876 | 7,24 | — | |
| Schopfheim-Säckingen | 1890 | 19,67 | — | |
| Waldburg-Mitte Rheinbrücke | 1859 | 1,74 | — | |
| Oberlauchringen-Zimmendingen | 1875—90 | 64,96 | — | |
| *Adolfszell-Wengen | 1867—73 | 56,88 | — | |
| *Stäbingen-Ueberlingen (Bodenseebahn) | 1895 | 17,52 | — | |
| *Schwabenreuth-Willendorf | 1873 | 15,94 | — | |
| *Krauchenwies-Sigmaringen | 1873 | 9,47 | — | |
| Summe b. | | 1 019,85 | 333,74 | |
| c. Bahnen, nur für den Güterverkehr dienend: | | | | |
| Mannheim Personenbahnhof-Centralgüterbahnhof | 1874 | 3,75 | — | |
| " Centralgüterbahnhof-Redarhafen | 1879 | 2,30 | — | |
| " Abzweigung von der Bahn zum Centralgüterbahnhof- Rheinhafen | 1895 | 2,26 | — | |
| " Abzweigung von der Bahn zum Rheinhafen-Walldorf- hafen (linkes Ufer) | 1895 | 1,97 | — | |
| Verbindungsbogen bei Heidelberg | 1865 | 0,83 | 0,83 | |
| Durlach-Karlsruhe Rangirbahnhof | 1895 | 3,11 | 3,11 | |
| Karlsruhe Güterbahnhof-Karlsruhe Rangirbahnhof | 1895 | 3,79 | 1,14 | |
| " Rangirbahnhof-Westbahnhof-Einmündung in die Kar- auer Bahn | 1895 | 7,55 | — | |
| " Rangirbahnhof-Einmündung in die Bahn nach Dur- mersheim | 1895 | 2,54 | 2,54 | |
| " Rangirbahnhof-Einmündung in die Hauptbahn nach Ettlingen | 1895 | 3,63 | 3,63 | |
| Rappenaun-Saline | 1869 | 1,19 | — | |
| Summe c. | | 32,92 | 11,25 | |
| Summe 1 | | 1 466,51 | 631,27 | |

¹⁾ Strecke Beringen-Schaffhausen (Schweizergebiet) mit 6,66 km und Strecke Engen-Adolfszell mit 10,26 km. ²⁾ Strecke Heidelberg-Redargemünd mit 9,79 km und Strecke Oberbunten bis Landesgrenze bei Kirchheim mit 53,46 km. ³⁾ Strecke Redargemünd-Medesheim. ⁴⁾ Strecke Eppingen-Bretten. ⁵⁾ Strecke Haulach-Eßlingen. ⁶⁾ Abzweigung von der Bahn Jagstfeld-Karlsruhe Personenbahnhof bis Karlsruhe Rangirbahnhof.

25 folgt

Abbildung 2: Auszug aus dem Statistischen Jahrbuch für das Großherzogtum Baden 1900.

IX. Verkehr und Verkehrsmittel.

12. Die Eisenbahnen
a) Staats-

(Verwaltungsberichte der K. Würt. Verkehrsanstalten; Statistik der im Betriebe)

| Betriebsjahre (1. April bis 31. März) | Betriebslänge im Jahresdurchschnitt | | Beamte und Arbeiter im Jahresdurchschnitt | | | | Betriebs- | | | | | |
|--|-------------------------------------|------------------|---|---------------------------------|----------|----------|----------------------------|---------------------------|---------------|---------------------------|------------------------|---------------------------|
| | Vollspurbahnen | Schmalspurbahnen | etatmäßige Beamte | gegen Taggeld verwendete Beamte | Arbeiter | zusammen | Lokomotiven u. Mtdiorwagen | | Personenwagen | | Gepäck- und Güterwagen | |
| | | | | | | | überhaupt | auf je 100 km Betr.-Länge | überhaupt | auf je 100 km Betr.-Länge | überhaupt | auf je 100 km Betr.-Länge |
| 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. Stückzahl | 9. | 10. Stück | 11. | 12. Stück | 13. |
| 1895 | 1 688,50 | 29,48 | 4 754 | 485 | 6 760 | 11 999 | 455 | 26,5 | 1 174 | 174,8 | 6 793 | 837,3 |
| 1896 | 1 695,00 | 40,88 | 4 902 | 478 | 7 185 | 12 565 | 490 | 28,2 | 1 189 | 174,8 | 7 217 | 871,1 |
| 1897 | 1 702,93 | 50,76 | 5 141 | 674 | 7 013 | 12 828 | 505 | 28,8 | 1 183 | 172,0 | 7 406 | 891,3 |
| 1898 | 1 704,65 | 50,76 | 5 285 | 721 | 7 457 | 13 463 | 541 | 30,8 | 1 191 | 173,0 | 7 721 | 922,4 |
| 1899 | 1 724,67 | 60,11 | 5 643 | 812 | 7 303 | 13 758 | 585 | 32,8 | 1 226 | 170,7 | 8 416 | 961,8 |
| 1900 | 1 747,62 | 83,25 | 6 034 | 842 | 7 715 | 14 591 | 612 | 33,3 | 1 296 | 181,7 | 8 693 | 1 012,0 |
| 1901 | 1 776,86 | 96,65 | 6 389 | 880 | 8 258 | 15 477 | 653 | 34,3 | 1 349 | 184,3 | 9 360 | 1 019,2 |
| 1902 | 1 802,86 | 101,28 | 6 752 | 806 | 8 906 | 16 464 | 682 | 35,8 | 1 394 | 194,2 | 9 391 | 1 021,0 |
| 1903 | 1 812,35 | 101,28 | 6 899 | 844 | 8 979 | 16 722 | 695 | 36,1 | 1 447 | 202,9 | 9 396 | 1 007,9 |
| 1904 | 1 857,12 | 101,28 | 7 038 | 875 | 9 480 | 17 393 | 712 | 36,3 | 1 499 | 206,5 | 9 481 | 994,4 |

Abbildung 3: Auszug aus dem Statistischen Handbuch für das Königreich Württemberg 1904 und 1905.

1920 ging die Badische Staatsbahn in den Besitz des Deutschen Reiches über. Die bisherige Bahnverwaltung in Karlsruhe wurde zur Reichsbahndirektion Karlsruhe. Damit ging ein frühes Stück deutscher Eisenbahngeschichte zu Ende.

... und in Württemberg

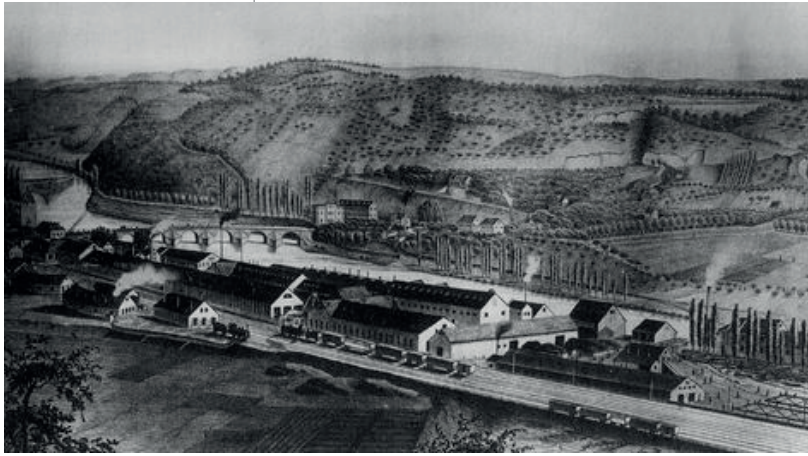
Im Königreich Württemberg gab es wie in vielen anderen deutschen Staaten bereits Jahrzehnte vor der Realisierung Überlegungen, die Verkehrserschließung des Landes durch ein Eisenbahnstreckennetz zu verbessern. Der Wille der Regierung und des Königs flossen in ein Gesetz vom 18. April 1843 ein, in dem der Streckenbau festgelegt wurde und gleichzeitig die Gründung der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen stattfand. Das Gesetz sah ausdrücklich vor, dass der Bau von Nebenstrecken auch von Privatgesellschaften betrieben werden durfte. So konnten sich hier auch verschiedene Unternehmen etablieren.

Ab 1845 entwickelte sich im Königreich Württemberg zunächst die Zentralbahn von Stuttgart aus am Neckar entlang. Der erste in Betrieb genommene Abschnitt am 22. Oktober 1845 lag zwischen Cannstatt und Untertürkheim. Von Stuttgart aus wurden in den nächsten Jahren nach und nach die Ostbahn nach Ulm, von da aus die Südbahn nach Friedrichshafen am Bodensee, die Westbahn in das in Baden gelegene Bruchsal und die Nordbahn über Bietigheim nach Heilbronn realisiert.

Das größte Hindernis für den Bau der Eisenbahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm war

die ungünstige Topografie. Zwischen Geislingen und Ulm musste die Schwäbische Alb überquert werden. Nachdem verschiedene Alternativen geprüft und verworfen worden waren, entschied man sich letztendlich für eine kurze und steile Rampe bei Geislingen, die Geislinger Steige. Mit dem Bau der Eisenbahnrampe wurden Oberingenieur *Michael Knoll* und Oberbaurat *Karl von Etzel* betraut. An dem Bau wirkten etwa 3 000 Arbeiter mit. Er begann 1847. Die Strecke wurde 1850 eröffnet. Der Betrieb auf diesem Streckenabschnitt stellte die Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen vor eine große Herausforderung. Im Dampflokzeitalter musste fast jeder Zug mit zwei Lokomotiven versehen werden. Eine zog den Zug und die andere schob ihn vom Zugende her. Deshalb wurden die Bahnhöfe in Geislingen an der Steige sowie in Amstetten, dem ersten Bahnhof nach dem Alaufstieg, sehr groß dimensioniert. Für Wartung und Reparatur der bereitstehenden Schiebelokomotiven gab es in Geislingen ein örtliches Bahnbetriebswerk. Die Geislinger Steige galt im Zeitalter der Dampflokomotiven als steilste Hauptbahnstrecke Europas.

Nach Beendigung des Ausbaus der Hauptstrecken im Jahre 1854 kam es zu einer mehrjährigen Pause. Danach begann man die Stammstrecken durch den Bau der Oberen Neckartalbahn bis nach Horb, der Remstalbahn von Cannstatt bis nach Wasseralfingen, der Kocherbahn von Heilbronn nach Schwäbisch Hall und einiger anderen Strecken zu ergänzen. So hatte das Streckennetz in Normalspur für das gesamte Königreich Württemberg 1904 eine Länge von 1 857 km (*siehe Abbildung 3*).



Zeitgenössische Abbildung der Maschinenfabrik Esslingen aus dem 19. Jahrhundert
Quelle: Wikipedia

Die Reichsverfassung von 1919 beendete die Eigenständigkeit des Eisenbahnwesens in Württemberg. Durch einen Staatsvertrag mit dem Deutschen Reich ging die Württembergische Staatseisenbahn genau wie die Badische Staatsbahn am 1. April 1920 in das Eigentum des Deutschen Reiches über und bildete zusammen mit den anderen ehemaligen Staatsbahnen die Basis für die neu gegründete Deutsche Reichsbahn.

Auch ein Stück Industriegeschichte

Eng verbunden mit der Geschichte der der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen ist die Historie der Maschinenfabrik Esslingen. Die Maschinenfabrik war ein Unternehmen zur Herstellung von Lokomotiven, Triebwagen, Straßenbahnen, Eisenbahnwagen, Rollböcken, Drehscheiben, Schiebebühnen und vielem anderen mehr.



Württembergische Lokomotive der Baureihe K aus der Maschinenfabrik Esslingen
Quelle: Wikipedia

Das Unternehmen wurde von *Emil Keßler* am 11. März 1846 in Stuttgart gegründet. Die Hauptmotivation zur Unternehmensgründung war eine Initiative des Königreichs Württemberg, eine vom damaligen Ausland unabhängige Eisenbahnindustrie zu schaffen. *Keßler* sah hier eine Zukunftschance. Er brachte einschlägige Erfahrung aus Karlsruhe mit, wo er seit 1837 Mitinhaber und ab 1842 Alleininhaber der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe war. Im Oktober 1847 lieferte die Maschinenfabrik Esslingen vertragsgemäß die erste Lokomotive aus. Die Maschinenfabrik arbeitete künftig eng mit der württembergischen Staatseisenbahn zusammen. Fast alle Neuentwicklungen der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen wurden hier hergestellt. Weltweit einen besonderen Ruf erwarb sich die Maschinenfabrik durch den Bau ihrer Zahnradlokomotiven in vielen Ausprägungen. Der Bau einer Zahnradlokomotive beendete auch die Ära des Dampflokomotivbaus in Esslingen. Am 21. Oktober 1966 verließ als letzte eine für Indonesien gebaute Zahnrad-Dampflokomotive das Werk. Das Unternehmen ging 1965 zum größten Teil an die Daimler-Benz AG.

Und in der Zukunft?

Welche Einflüsse der absehbare technologische Fortschritt, gerade durch die Realisierung der beiden weiter oben genannten Großprojekte, im Mobilitätsbereich des Schienenverkehrs auf das Land Baden-Württemberg der Zukunft haben wird, und wie die Veränderung gestaltet werden kann, ist derzeit noch nicht endgültig absehbar. In diesem Zusammenhang sollte nie vergessen werden, dass die Grundlagen für den heutigen Fortschritt des Schienenverkehrs im 19. Jahrhundert von den Eisenbahnpionieren in Baden und Württemberg gelegt wurden. Sie schufen die Basis für unsere heutige Mobilität.

Anmerkung. Die Fakten dieses Beitrags basieren auf verschiedenen Wikipedia-Artikeln zur Eisenbahngeschichte.

Weitere Auskünfte erteilt
Reinhard Güll, Telefon 0711/641-20 08,
Reinhard.Guell@stala.bwl.de