

Ludwigsburg

Bahnhof.



70/2016 Historischer Verein für Stadt und Kreis Ludwigsburg e.V.

LUDWIGSBURGER GESCHICHTSBLÄTTER

Umschlagbild

Bahnhof Ludwigsburg, Ansichtskarte um 1910.

HISTORISCHER VEREIN FÜR STADT UND KREIS
LUDWIGSBURG e.V.

Ludwigsburger Geschichtsblätter

Heft 70

Mit 82 Abbildungen

2016

Kommissionsverlag J. Aigner, Buchhandlung, Ludwigsburg

ISSN 0179-1842

Herausgegeben vom Historischen Verein
für Stadt und Kreis Ludwigsburg e.V.

Redaktion: Dr. Thomas Schulz, Remseck
unter Mitarbeit von Dr. Simon Karzel, Vaihingen

Produktion und Layout: Karl-Heinz Zimmerstädt, Steinheim/Murr

Alle Rechte beim Historischen Verein für Stadt und Kreis Ludwigsburg e.V.

Für den Inhalt der Beiträge zeichnen die Verfasser verantwortlich

Gesamtherstellung: WALTER Medien GmbH, Brackenheim-Hausen

Geschäftsstelle des Historischen Vereins:

Stadtarchiv Ludwigsburg, Mathildenstr. 21, 71638 Ludwigsburg

Inhalt

Mitarbeiter an diesem Band	4
Vorwort (<i>Elfriede Krüger</i>)	5
1250 Jahre Ottmarsheim. Aspekte aus der Ortsgeschichte von <i>Thomas Schulz</i>	7
Der herzoglich württembergische Premiermaschinist Johann Christian Keim (1721–1787) von <i>Erich Sauer</i>	33
Schloss Ludwigsburg – Sommerresidenz und Witwensitz zu Beginn des 19. Jahrhunderts von <i>Catharina Raible</i>	51
Christoph Ulrich Hahn (1805–1881). Bedeutendster Sozialreformer Württembergs im 19. Jahrhundert und Bönningheimer Pfarrer von <i>Kurt Sartorius</i>	83
»Verlegt in eine unbekannte Anstalt«. Die Landesfürsorgeanstalt Markgröningen im System von Zwangssterilisation und Krankenmord im Dritten Reich von <i>Christian Hofmann</i>	101
»Viel steht in der Zukunft noch an«. Der Ludwigsburger Bahnhof 1846–2016 von <i>Günther Bergan</i>	123
Die Vorgeschichte der Strohgäubahn von <i>Ulrich Volkmer</i>	165
Die letzte Blüte der Bottwartalbahn von <i>Wolfram Berner</i> und <i>Hans-Joachim Knupfer</i>	207
Buchbesprechungen	237
Bildnachweis	247
Ludwigsburger Geschichtsblätter 1900–2016	248

Mitarbeiter an diesem Band

Günther Bergan, Diplom-Ingenieur, Ludwigsburg
Wolfram Berner, M.A., Kreisarchivar, Marbach a. N.
Christian Hofmann, Fachangestellter, Ditzingen
Dr. Simon Karzel, Stadtoberarchivrat, Vaihingen an der Enz
Hans-Christoph Knippel, Oberstudienrat a. D., Ludwigsburg
Hans-Joachim Knupfer, Pressereferent, Leonberg
Elfriede Krüger, Rektorin, Ludwigsburg
Dr. Catharina Raible, Museumsleiterin, Kornwestheim
Kurt Sartorius, Lehrer i. R., Bönnigheim
Erich Sauer, M.A., Postoberamtsrat i. R., Regensburg
Dr. Thomas Schulz, Kreisarchivoberrat, Remseck a. N.
Ulrich Volkmer, Software-Entwickler, Korntal-Münchingen
Karl-Heinz Zimmerstädt, Kundenberater i. R., Steinheim a. d. Murr

Vorwort

Zufrieden können wir auf ein ereignisreiches Jahr zurückblicken. Der Historische Verein für Stadt und Kreis Ludwigsburg konnte sich über viele interessierte Gäste bei seinen Wintervorträgen freuen und auch bei den beiden Sommerfahrten ins Bauland und auf den Hohenasperg zogen die hervorragenden Referenten so viele Mitglieder und Freunde an, dass beide Veranstaltungen voll ausgebucht waren.

Die Weltpolitik gestaltet sich weiterhin sehr unruhig. Unzählige Krisen und Kriege in der Welt führen zu Not und Leid und weitreichenden Veränderungen. Auch die Staatengemeinschaft in Europa muss kritische Situationen bewältigen und sich im gemeinsamen Handeln bewähren, um den Frieden in Europa zu erhalten und möglichst Frieden stiftend in der Welt zu wirken.

Auch in Deutschland sind viele Menschen verunsichert und manche wenden sich von der Politik ab oder suchen zum Teil Lösungen bei neuen Parteien. Bei aller Kritik an der Verständlichkeit und Transparenz von Politik und den aktuellen Entscheidungen sollten wir unsere Bürgerrechte der freien Meinungsäußerung und von freien Wahlen hoch schätzen und sie auch als Verpflichtung zu einem friedlichen Miteinander sehen.

Im Vergleich dazu gestaltete sich die Entwicklung im Kreis recht beschaulich. Die Wirtschaftskraft ist nach wie vor hoch und die Arbeitslosigkeit niedrig. Der zunehmende Verkehr fordert weitere zukunftsfähige Lösungen. Die Stadtbahn wird in Ludwigsburg und weiteren Kreisgemeinden begrüßt, nur die Ausgestaltung – ob als Hoch- oder Niederflurbahn oder als Bussystem – wird heftig diskutiert. Vor allem in Ludwigsburg wird sich das Stadtbild bei einer schienengebundenen Lösung verändern.

Eine Veränderung hat sich beim Symphonieorchester der Stadt Ludwigsburg angekündigt. Nach 40 Jahren hat dessen Leiter Professor Siegfried Bauer im Oktober 2016 ein grandioses Abschiedskonzert im Forum gegeben.

Die Situation bei der Aufnahme von Flüchtlingen hat sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich entspannt. Die Zahl der Neuankömmlinge ist stark gesunken. Die Arbeit der Behörden und die Hilfsbereitschaft bürgerschaftlicher Gruppen und Einzelpersonen sind jetzt deutlich besser strukturiert und organisiert. Städte und Gemeinden konnten inzwischen erheblich mehr Unterbringungsmöglichkeiten schaffen. Notunterkünfte konnten weitestgehend aufgelöst und Sporthallen wieder für den regulären Sportbetrieb geräumt werden. Die Verfahren können zunehmend schneller umgesetzt werden, Sprach- und Integrationskurse können zeitnah beginnen. Der Übergang in die Arbeitswelt wird durch Unterstützungsmaßnahmen, teilweise auch von Firmen direkt, erfolgversprechend angebahnt, muss aber noch deutlich verbessert werden. Einige Kinder und

Jugendliche besuchen nach dem ersten Erlernen der Sprache in den Vorbereitungsklassen inzwischen Regelklassen in allen Schulformen.

Die Bildungsreform wird trotz Koalitionswechsel in der baden-württembergischen Landesregierung wie geplant umgesetzt. Der Prozess der Einführung der neuen Schulform »Gemeinschaftsschule« ist im Kreisgebiet weitestgehend abgeschlossen. Bisherige Schulen haben sich umgewandelt, sich zusammengeschlossen und einzelne Schulen sind neu entstanden. In der Folge haben sich die Schülerströme in die weiterführenden Schulen verändert, besonders an den Haupt-Werkrealschulen gingen die Schülerzahlen drastisch zurück und einige dieser Schulen wurden geschlossen oder gemeindeübergreifend zusammengefasst.

Zum Schuljahr 2016/17 wurde in allen Schularten ein neuer Bildungsplan eingeführt. Die Fähigkeiten des Einzelnen stehen noch mehr im Fokus und er soll dazu beitragen, dass die Jugendlichen für die Anforderungen einer sich ständig verändernden Arbeitswelt und Gesellschaft noch besser befähigt werden.

Ein afrikanisches Sprichwort sagt: » Zur Bildung eines Kindes bedarf es nicht der Anstrengung eines Einzelnen, sondern eines ganzen Dorfes.« So freue ich mich über die Anstrengungen kleiner Museen im Kreis, die mit geringen Mitteln pädagogisch gute Programme entwickeln und ihre Sammlungsbestände erlebbar machen und sie für Kinder und Erwachsene verständlich in geschichtliche Zusammenhänge bringen.

Auf der anderen Seite wundere ich mich sehr, wenn hochrangige Baudenkmale und Museen den Schwerpunkt ihrer Aktivitäten mehr im Eventbereich ohne inhaltliche Verbindung zum Objekt sehen und der historische Raum nur noch zur Kulisse wird. Geschichte ist nach wie vor spannend und lehrreich nebenbei, sie darf auch gerne unterhaltsam dargeboten und vermittelt werden.

So freuen wir uns, Ihnen den Band 70 der Ludwigsburger Geschichtsblätter vorstellen zu können. Wir danken allen Autoren, Mitarbeitern und dem Redakteur Dr. Thomas Schulz. Besonderer Dank gilt der Stadt Ludwigsburg und dem Landkreis Ludwigsburg für die Unterstützung zur Herausgabe der Ludwigsburger Geschichtsblätter. Ein Dankeschön gilt auch allen Mitgliedern für die Treue zum Verein und allen Spendern, die unsere Arbeit unterstützen.

Für das Jahr 2017 wünschen wir Ihnen Frieden, Glück, Gesundheit und Freude bei der Lektüre der neuen Ludwigsburger Geschichtsblätter.

Im November 2016

Elfriede Krüger

1250 Jahre Ottmarsheim

Aspekte aus der Ortsgeschichte*

von Thomas Schulz

In der Oberamtsbeschreibung von 1866 heißt es über Ottmarsheim unter anderem: »Der im allgemeinen freundliche, meist aus mittelgroßen Gebäuden bestehende Ort ist reinlich gehalten« und hat auf der Hochebene über dem Neckartal eine »sehr angenehme, freie, jedoch etwas geschützte Lage«. Das Rathaus »mit Türmchen und Glocke auf dem First liegt von allen Seiten frei an der Hauptstraße in der Mitte des Orts und entspricht seiner Bestimmung«. Die 804 Einwohner des Dorfes sind »im allgemeinen kräftige, geordnete Leute, bei denen Sparsamkeit und Fleiß für die höchsten Tugenden gelten«. Ihre Haupteerwerbsquellen »bestehen in Feldbau und Viehzucht«. Gutes Trinkwasser liefern »hinlänglich 3 laufende und 8 Pumpbrunnen«. Die Gemeinde ist schuldenfrei.

Seit diese Sätze geschrieben wurden, sind 150 Jahre vergangen, und in diesen 150 Jahren hat sich sehr viel verändert: Aus den 804 Einwohnern von einst sind mittlerweile rund 2300 geworden. Die Landwirtschaft spielt heute auch in Ottmarsheim nur noch eine Nebenrolle. Um an gutes Trinkwasser zu kommen, muss man schon lange nicht mehr den mühsamen Weg zu den verschiedenen Brunnen auf sich nehmen, sondern genügt es, einfach den Wasserhahn aufzudrehen. Und Ottmarsheim ist auch nicht mehr schuldenfrei. 1971, bei der Eingemeindung nach Besigheim, lag die Pro-Kopf-Verschuldung bei 211 Mark, also rund 108 Euro, und heute ist sie noch um einiges höher.

Aber es gibt auch Dinge, die in diesen 150 Jahren konstant geblieben sind. So befindet sich auf dem Dachfirst des Rathauses nach wie vor das alte Türmchen, und auch die heutigen Ottmarsheimer führen – wie die Dorfbewohner Mitte des 19. Jahrhunderts – im Allgemeinen wohl ein »geordnetes und fleißiges« Leben. Und eine weitere Konstante ist – trotz aller Veränderungen der letzten Jahrzehnte – die angenehme, freie Lage des Ortes auf der Hochebene über dem Neckartal.

Ottmarsheim feiert in diesem Jahr mit verschiedenen Veranstaltungen sein 1250-Jahr-Jubiläum. Die historische Grundlage für das große Ortsjubiläum findet sich im sogenannten Lorscher Codex, dem aus dem 12. Jahrhundert stammenden Schenkungsbuch des ehemaligen Reichsklosters Lorsch an der Bergstraße. Darin ist auf Blatt 206 festgehalten, dass ein gewisser Herphin am 11. September 766 dem Kloster Lorsch 5 Morgen Ackerland und 5 Morgen Wald »in pago Murrachgowe in Autmarsheim« geschenkt hat.

* Leicht überarbeitete Fassung eines Vortrags, der am 12. Oktober 2016 in der Bürgerhalle in Ottmarsheim gehalten wurde.

Tibrotch
ab bal.

Ludwig
regis.

Kar. r.

Rich. d.

Gund. d.

Pippin. r.

Kar. r.

Gund. d.

Lud. r.

Samuel. d.

Lud. regis.

Nos mdi nomine Dragdoni Brunov Goderandus a Dragbedo donam ad s. h. mrem qui req. incoepe mmonast' Lauris samentis ubi uener' Tibrotch alb. p'esse uide' impago Murachgouue inuilla brunouua manui. cum edificas a ceciam. r. a mansos ferules. vi. a situa a. xxx. habas deira meul ca. a mancipia. xxii. stiput' subnyra. Actu mmonast' Lauris. Anno. xxxvi. Ludoum ei regis. die. kl. xijou. Don. hilde In budol h. xpi nomine. die. xiiii. kl. xijou. auelhel. Anno. xxvii. karoli regis. ego hita a fosa mea Truchlinc donamus ad s. h. mrem qui req. incoepe mmonast' Lauris samentis ubi uenerab. Richodo alb. p'esse uide' impago Murachgouue in budolatesheim a mstrem a in iustren hufca. a. habas a mancipia. xxx. stiput' sub nyra. Actu mmonast' Laur. t. q. s. Don.

Ego mdi nomine Berpini Aurinaresti. herpini dono ad s. h. mrem qui req. incoepe mmonasterio Lauris. ubi uenerabilis Gundeland alb. p'esse uide' impago Murachgouue in Aurinarestheim. v. mrii. deira ararua a. v. deitua. stiput' subnyra. Actu mmonastio Lauri. Anno. v. Pippin regis. die. non. sept. Don. h. xpi nomine bageno m. Aurinaresti. die. vi. kl. iiii. Anno. v. karoli regis. ego bageno a conyue mea donamus ad s. h. mrem qui req. incoepe mmonast' Lauris. ubi uener' Gundelandus alb. p'esse uide' impago Murachgouue in Aurinarestheim. xiiii. iurii stiput' subn. Actu mmonast' Lauris. t. q. s. Don. folow h. xpi nomine complacit' Aurinaresti. atq. conuenit inter uener' egelbertu albem monastio Lauris samentis a iurii ingeniu fol canui nomine ut ref suas inter se comuta rent. Vedit q. predict' alb. p'faro folcoun in pago Murachgouue in Alsbach pratu. r. fcon tra dedit p'farus folcoun meode pago in dunt fere iurnat. xii. stipulat' subnyra. Actu m monast' Lauris. die. xvii. kl. nouemb. Anno. xxx. Ludouici regis. Don. Regis.

Ego mdi nomine Holf In crentheas. dono ad s. h. mrem qui req. incoepe mmonast' Lauris. ubi uener' Samuel alb. p'esse uide' impago Murachgouue in Regnheres husen hubas. ii. areas. ii. iurnat. Lxxviii. a pratu. r. Similit' meode pago in Stambu hubas. iiii. a pratu a mancipia. xii. stiput' subnyra. Actu mmonast' Lauris. die. xv. kl. iurni. Anno. xii. Ludouici regis. Don. n. anno

Nos mdi nomine Don Gund' Stambu Gundum a Trulind donamus ad s. h. mrem qui req. incoepe mmonast' Lauris samentis ubi uenerab. Adalung alb. p'esse uide' impago Murachgouue in Stambu. v. bifan gum ad hubas. xxx. a mancipia. vi. stipulat' subnyra. Actu mmonast' Lauris. die. id. sept. Anno. xviii. Ludouici impat. Don. wala Go mdi nomine h. In m. n. n. n. n. n. h. ualabulo a mar' mea donam ad s. h. mrem qui req. incoepe mmonast' Lauris samentis ubi uener' helmertus alb. p'esse uide' tur' impago Phunthngouue in Olamichouie quidd' habere uideatur' stipulat' subnyra. Actu mmonast' Lauris. die. iii. id. nouemb. Anno. xii. karoli regis. s. Don. Richg.

Nos mdi nomine In Signenheim. Rieger. hato. hartcher a Sigemunt donamus ad s. h. mrem qui req. incoepe mmonast' Lauris samentis ubi uener' Gundelandus alb. p'esse uide' impago Phunthngouue in Signenst' mansu. r. a. xxxiiii. iurnat' a pratu a situa. Actu mmonast' Laur. die. kl. iiii. Anno. pmo karoli regis. Don. walt. h. xpi nomine die. ii. non. In Signengen. die. Anno. xxiiii. karoli regis. ego Winkalt a conuy' mea Willelctur donamus ad s. h. mrem qui req. incoepe mmonast' Lauris. ubi uenerab. Richodo alb. p'esse uide' in Phunthngouue in Signengen. ii. mansu. a. r. molendnu a. ii. pomaria. a. lxx. iurnales. a pratu. r. stipulat' subnyra. Actu mmonast' Lauris. t. q. s. Don. Gumbert In Barv h. xpi nomine. die. viii. kl. sept. In Barv Anno. xvii. karoli regis. ego Gumbert dono ad s. h. mrem qui req. incoepe mmonastio Lauris. ubi uener' Richodo alb. p'esse uide' tur' in Phunthngouue in Warchusen in ho habere. ii. uineas stiput' subn. Actu mmonast' Laur. t. q. s. Don. Adaltra

H. xpi noie die. v. kl. sept. In Barchusen. Anno. v. karoli regis. ego Albert a conuy' mea albrat don. ad s. h. mrem q. req. incoepe mmonast' Laur' ubi uener' Gundeland alb. p'esse uide' uinea. r. in barchusen a. ii. iurn. a. mllingen. ii. amanu. Actu mmonast' Laur. t. q. s. Don. h. xpi noie die. ii. id. iurni. herold Barchusen. Anno. v. karoli. r. ego herold dono ad s. h. mrem q. req. incoepe mmonast' Laur' ubi uen' Gundeland alb. p'esse uide' uinea. r. in barchusen in hobenberge Act' mmonast' Laur. t. q. s.

Adet. d.

Lud Imp.

hdm. d.
Eig. Phtu
ringowe.

Kar. r.

Gund. d.

Karol. r.

Kar. r.

Rich. alb.

Kar. r.

Rich. alb.

Kar. r.

Gund. d.

Kar. r.

Gund. d.

Schriftliche Ersterwähnung von Ottmarsheim im Lorscher Codex. Die Einträge »Autmarsheim« bzw. »Autmaresheim« finden sich in der linken Spalte.

Aus lokalgeschichtlicher Sicht kommt diesem Eintrag über die Schenkung des Herphin übrigens eine ganz besondere Bedeutung zu. Denn er ist nicht nur der älteste urkundliche Beleg für die Existenz des Ortes Ottmarsheim, sondern darüber hinaus die älteste sichere Nennung eines Ortsnamens im gesamten Bereich des heutigen Landkreises Ludwigsburg. Zahlreiche Orte des Kreisgebiets werden zwar ebenfalls im Lorscher Codex erwähnt, aber eben mit einem späteren Datum – zeitlich als nächstes Ditzingen und Hirschlanden mit Schenkungen aus dem Jahr 769. Wenn man so will, darf sich Ottmarsheim also mit dem Prädikat »ältester Ort des Landkreises Ludwigsburg« schmücken.

Auf dem gleichen Blatt des Lorscher Codex, auf dem die Schenkung von 766 dokumentiert ist, gibt es noch einen zweiten Eintrag über Ottmarsheim. In diesem ist überliefert, dass im Jahr 773 ein gewisser Hageno und seine Gemahlin dem Kloster 14 Morgen Land in »Autmaresheim« geschenkt hatten.

Über die genannten Schenker Herphin bzw. Hageno erfahren wir nicht mehr als ihre Namen. Unbekannt bleibt auch ein Mann namens Franco, der ebenfalls im Jahr 773 gemeinsam mit seiner Frau Godelint dem Kloster Lorsch 6 Tagwerke Ackerland in Ottmarsheim vermacht hatte. Dennoch können wir zumindest ungefähr erahnen, welcher sozialen Schicht die großzügigen Schenker angehörten. Sehr wahrscheinlich handelte es sich um Nachfahren der fränkischen Einwanderer, die in der ersten Hälfte des 6. Jahrhunderts in unserer Gegend ansässig wurden. Und vieles spricht dafür, dass sie vom rechtlichen und sozialen Status her »freie Unfreie« waren – also Menschen, die einerseits über der Schicht der Hörigen und Leibeigenen standen, andererseits aber nicht zum Adel gehörten. Dass sie keine Adligen waren, lässt schon der Umfang der Schenkungen erkennen. Personen von Adel haben dem Kloster in aller Regel wesentlich größere Schenkungen gemacht.

Als Fazit bleibt festzuhalten: Bezugsgröße für das Ortsjubiläum ist die erste urkundliche Nennung des Ortsnamens. Dies bedeutet zugleich, dass der Ort selbst älter ist als die jetzt zu feiernden 1250 Jahre. Denn wenn jemand vor 1250 Jahren in Ottmarsheim etwas verschenken konnte, muss es Ottmarsheim ja schon gegeben haben. Wann genau der Ort gegründet wurde, wissen wir freilich nicht – und werden wir auch nie erfahren. Grabfunde legen nahe, dass es wohl im 6. oder 7. Jahrhundert war.

Sicher ist hingegen, dass das Gelände über dem Neckartal schon immer ein beliebtes und bevorzugtes Siedlungsgebiet war. Die wertvollen archäologischen Funde aus dem Gewerbegebiet Ottmarsheimer Höhe belegen dies mit aller Deutlichkeit. Hervorzuheben sind hierbei der römische Gutshof und vor allem das Mithrasheiligtum, das 1989 beim Bau einer Wasserleitung entdeckt wurde und zu den bedeutendsten Relikten aus der Römerzeit in unserem Raum zählt. Auch wenn die einzelnen Fundorte südlich der Carl-Benz-Straße und somit auf der Gemarkung Mundelsheim liegen, so sind sie doch auch eng im Zusammenhang mit der Geschichte Ottmarsheims zu sehen – und über die Lagebezeichnung »Ottmarsheimer Höhe« ist der Name Ottmarsheim Facharchäologen in aller Welt ein Begriff.

Nach den bereits genannten Schenkungen von 766 und 773 und zwei weiteren knappen Einträgen im Lorscher Codex aus der Zeit um 800 und 850 schweigen die schriftlichen Quellen leider über viele Jahrhunderte. Wir können daher nur

spekulieren, wie sich der Ort im Früh- und Hochmittelalter entwickelt hat. Sicher wissen wir, dass Mitte des 13. Jahrhunderts die Stifte Backnang und Oberstenfeld Besitzungen in Ottmarsheim hatten – und zumindest mit einiger Sicherheit vermuten dürfen wir, dass der Ort wohl über die einst in unserem Raum mächtigen Grafen von Calw zunächst an die Grafen von Vaihingen, eine Seitenlinie der Calwer, gekommen ist und dann in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts von diesen an Württemberg gelangte.

Ein Pfarrer von Ottmarsheim wird erstmals im Jahre 1244 bezeugt. Die Kirche selbst ist freilich wesentlich älter. Darauf weist allein schon das Patrozinium hin, denn Kirchen, die dem heiligen Hippolyt geweiht sind, zählen mit zu den ältesten Kirchen im alamannisch-fränkischen Siedlungsbereich. Die Entstehung



Die Hippolytkirche, Holzschnitt um 1900.

der Ottmarsheimer Pfarrkirche wird etwa in die Zeit um 800 zu datieren sein; sie ist mit sehr großer Wahrscheinlichkeit als Filialkirche aus der Urpfarre Lauffen herausgelöst worden.

Auf der weltlichen Seite erscheinen als diejenigen, die in Ottmarsheim das Sagen hatten, endgültig ab der Mitte des 14. Jahrhunderts die Herren von Liebenstein, die seit etwa 1230 ihren Sitz auf der benachbarten gleichnamigen Burg hatten und wohl auch schon früh Eigengüter in Ottmarsheim besaßen. Zu ihrem Herrschaftsgebiet zählten außerdem Kaltenwesten – wie Neckarwestheim bis 1884 offiziell hieß – und der Itzinger Hof, ebenso Teile von Kirchheim, Auenstein und Ilsfeld. Im Jahr 1360 erhielt schließlich Albrecht von Liebenstein das Dorf Ottmarsheim als Lehen von Württemberg übertragen. Spätestens von dieser Zeit an war Ottmarsheim ein fester Bestandteil der Herrschaft Liebenstein und blieb dies dann für über 300 Jahre – bis die Herrschaft in den Jahren 1673/78 an Württemberg veräußert wurde.

Die Herren von Liebenstein zählten zum niederen Adel, der sich im deutschen Südwesten im Laufe der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts aus den alten Ritterbünden heraus in korporativer Form als Reichsritterschaft etablierte. Die Zugehörigkeit der Liebensteiner zur Reichsritterschaft bedeutete, dass sie reichsunmittelbar waren – und dies wiederum hieß, dass sie und ihr Herrschaftsbe- reich keiner Landeshoheit eines Landesherrn unterworfen waren, sondern direkt und ausschließlich dem Kaiser als Reichsoberhaupt unterstanden. Die Reichsritter zahlten dem Kaiser eine besondere Steuer, die sogenannten »Charitativ-subsidien«, und besaßen selbst eine beschränkte Landeshoheit.

Die Tatsache, dass die Liebensteiner zur Reichsritterschaft gehörten, hatte für Ottmarsheim und seine Einwohner ganz konkrete Auswirkungen. Denn die Herrschaft Liebenstein bildete gewissermaßen einen kleinen Staat für sich. Der mächtige Herzog von Württemberg hatte hier wenig bis nichts zu sagen; die Reichsunmittelbarkeit der Liebensteiner hatte das alte Lehnsverhältnis zu Württemberg zwar nicht beseitigt, aber überlagert. Anders ausgedrückt: Bis 1673/78 war Württemberg für die Ottmarsheimer Ausland.

Verschiedene Quellen lassen darauf schließen, dass es um das Jahr 1600 im Ort rund 65 Haushalte gab, also Ottmarsheim rund 300 bis 350 Einwohner hatte. Die überwiegende Mehrheit lebte ausschließlich von der Landwirtschaft, sei es auf dem eigenen Bauernhof oder als Tagelöhner. Daneben wird es noch ein paar Handwerker für den örtlichen Bedarf gegeben haben. Und natürlich den Herrn Pfarrer und vermutlich ab der Mitte des 16. Jahrhunderts – quellenmäßig belegt jedoch erst ab Mitte des 17. Jahrhunderts – den Schulmeister.

Alles in allem eine überschaubare Welt, in der die meisten Menschen ein einigermaßen auskömmliches Leben führen konnten. Diese zwar sicherlich nicht heile, aber doch zumindest weitgehend geordnete Welt brach dann im Sturm des Dreißigjährigen Krieges, der ab 1618 in Deutschland wütete, abrupt zusammen.

Zunächst waren es hauptsächlich finanzielle Lasten, die als Folge des Krieges die Bevölkerung drückten. An die Reichsritterschaft mussten außerordentliche Kriegssteuern bezahlt werden, durchziehende Truppen mussten mit Lebensmitteln versorgt oder für eine Nacht oder auch mal mehrere Tage in den Häusern einquartiert werden. Das alles kostete viel Geld, und schon 1631 heißt es in einem

Bericht, zur Finanzierung der Kriegslasten hätten die Ottmarsheimer schon so viel Schulden machen müssen, dass sie noch in 100 Jahren daran zu zahlen hätten.

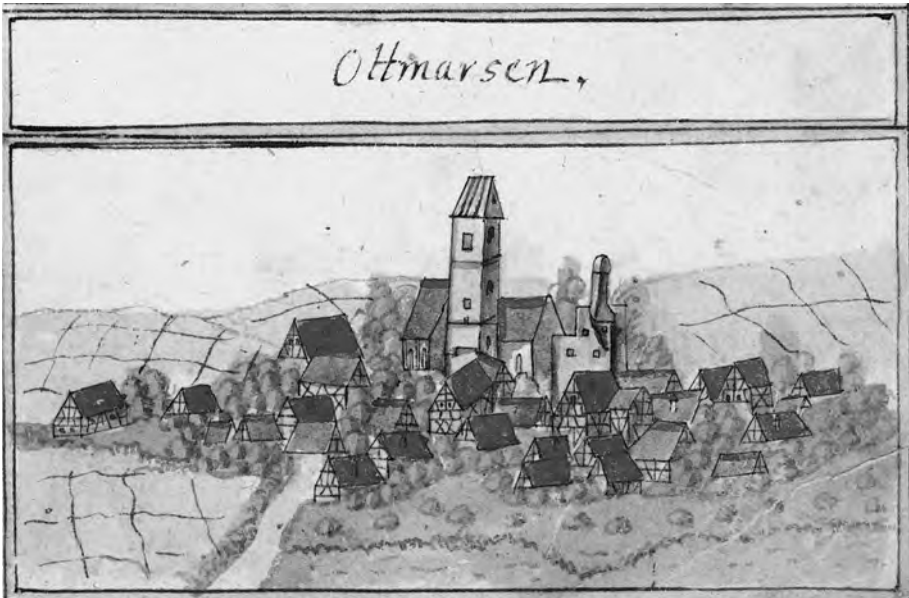
Doch das war nur ein fader Vorgeschmack auf das, was noch folgen sollte. Denn lange Zeit war unsere Gegend zumindest von dem unmittelbaren Kriegsgeschehen relativ wenig betroffen gewesen. Dies änderte sich freilich schlagartig, als im Spätsommer des Jahres 1634 die evangelische Allianz in der Schlacht bei Nördlingen eine vernichtende Niederlage erlitt. Die siegreichen kaiserlichen Truppen besetzten das Land und hausten teilweise barbarisch. Willkürliche Gewalttaten, Plünderungen, Brandschatzungen, Raub, Mord, Vergewaltigungen waren an der Tagesordnung. Jetzt begann auch für Ottmarsheim und die Ottmarsheimer eine Zeit schwerster Not.

Zum Kriegsleid kam schon bald eine schlimme Hungersnot und zu beidem gesellte sich schließlich noch die Pest, die überall im Land grassierte und unter der entkräfteten Bevölkerung zu unvorstellbaren Menschenverlusten führte. Das Dorf war sprichwörtlich ausgestorben. Die Häuser waren geplündert und häufig auch in Brand gesteckt worden. Wer den Überfall der Soldaten und dann auch die Pest überlebt hatte, suchte sein Heil in der Flucht und verließ das Dorf. Einige Ottmarsheimer Familien konnten immerhin in der Nähe bleiben. Sie fanden acht Jahre lang, von 1634 bis 1642, Zuflucht im Schloss Liebenstein, das mit seiner schützenden Mauer wenigstens eine gewisse Sicherheit vor umherziehenden Soldaten und Soldatengruppen gewährte.

Ein anschauliches Bild von den furchtbaren Verhältnissen, von der Not und dem Elend, dem die Menschen damals hilflos ausgesetzt waren, vermittelt uns ein Bericht, den der Vogt von Liebenstein im November 1636 nach Stuttgart schickte. Darin heißt es: »Es ist aber allen unverborgen, dass durch die erlittene und noch täglich schwer empfindende harte Kriegslast, Raub und Plünderung alle Dorfschaften in diesem Bezirk ganz ruiniert sind. Das Vieh, die Pferde ist alles hingerafft, die lieben Einwohner, ob jung oder alt, sind durch Drangsal, Schrecken, Hunger und Kummer zum größten Teil hinweggerafft, und wo in den beiden Dörfern beinahe 200 Familien gewohnt haben, jetzt nicht mehr als vierzig wohnen, aber in einem solchen Elend, dass keine vier gesunde Familien unter ihnen zu finden sind, keine Markung, keine Nahrung und keine Wohnmöglichkeit mehr haben. Sie sind auch nicht imstand, auch nur ein Härlein Vieh zu kaufen, viel weniger zu erhalten. Sie haben in diesem Jahr nichts eingesät und werden deshalb auch in diesem Jahr nichts ernten, weil überhaupt keine Hoffnung ist, dass selbst in vielen Jahren hier wieder etwas wächst, geschweige denn, dass alles wieder wird, wie es vor dem Krieg war, sondern weil die Bevölkerung von Tag zu Tag weniger wird, ist alles nur noch wild und öd.«

Nach allen Berichten, die wir kennen, müssen wir davon ausgehen, dass am Ende des Krieges 1648 zumindest rund die Hälfte aller Häuser im Dorf entweder vollständig zerstört oder unbewohnbar war. Die Zahl der Einwohner dürfte sich sogar noch stärker reduziert haben. Die Katastrophe des Dreißigjährigen Krieges markiert eine ganz tiefe Zäsur in der Geschichte des Ortes wie des ganzen Landes.

Ottmarsheim konnte sich von den Folgen des Krieges lange nicht erholen. Nur sehr langsam nahm die Bevölkerung wieder zu. 1660 zählte man 35 Bürger, um 1675 waren es dann knapp 70. Darunter waren auch etliche Familien, die



Ortsansicht von Ottmarsheim im Kieser'schen Forstlagerbuch, um 1680.

nach dem Krieg von auswärts nach Ottmarsheim gekommen waren und hier anässig geworden sind – namentlich auch Familien, die als evangelische Glaubensflüchtlinge ihre alte Heimat in Oberösterreich, Kärnten und der Steiermark hatten verlassen müssen. In einem Land, das nach den furchtbaren Bevölkerungsverlusten des Krieges regelrecht menschenarm war und in dem die Felder zu einem großen Teil brach lagen, weil es an Leuten zur Bewirtschaftung fehlte, konnte man Zuwanderer gut gebrauchen. Die Flüchtlinge waren daher sehr willkommen.

Wir machen einen großen Zeitsprung ins 19. Jahrhundert. Im Jahr 1842 hatte Ottmarsheim 826 Einwohner; davon waren 824 evangelisch und zwei Katholiken. Pfarrer Ludwig Friedrich Jäger, damals schon 78 Jahre alt und bereits seit 41 Jahren Pfarrer der Hippolytkirche und somit mit den Verhältnissen im Ort sicherlich bestens vertraut, charakterisierte seinerzeit in seinem offiziellen Pfarrbericht den Flecken und seine Bewohner wie folgt: »Der sittlich-religiöse Zustand der Gemeinde scheint sich der Besserung zu nähern. Von gegenwärtigem Schultheiß Luithle wird durch feste Handhabung der Gesetze, durch klugen Haushalt der öffentlichen Einnahmen und Ausgaben und durch das gute Beispiel, das er in jeder Beziehung seit seiner fünfjährigen Amtsführung mit stets ruhiger Gemütsfassung zu geben unablässig fortführt, das Möglichste dazu beigetragen.«

In einer Randnotiz zum Pfarrbericht wird hierzu erläuternd festgehalten: »Die hiesige Gemeinde, die früher viele Jahre lang mit einem gleichgültigen, selbst in mehrfacher Beziehung ein böses Beispiel gebenden weltlichen Orts-Vorstand gestraft war, scheint – seit in dieser Beziehung eine vorteilhafte Änderung

eingetreten ist – im Fortschreiten zum Besseren begriffen zu sein. Besonders haben die früher häufig bis in die späte Nacht fortgesetzten Wirtshaus-Gelage seitdem aufgehört.«

Im Pfarrbericht selbst ist weiter zu lesen: »Bei allem Eifer aber, das Gute zu fördern und dem Bösen zu steuern, geht es doch ohne Fehler und Vergehen bei Einzelnen nicht ab. Übrigens zeichnen mehrere Glieder der Gemeinde durch Mäßigkeit, Sparsamkeit und Fleiß in ihren Berufsarbeiten sich rühmlich aus und lassen Sinn für geistige, sittliche und religiöse Bildung in sich wecken. Manche befließigen sich nach und nach eines gefälligen Benehmens und geben für Verunglückte und zu Missions-Anstalten freiwillig reichliche Beisteuern.«

Mit dem Gottesdienstbesuch war Pfarrer Jäger im Großen und Ganzen zufrieden. Ganz und gar nicht gefiel ihm jedoch, dass »der Aberglauben, so sehr man denselben durch Belehrungen aus der Vernunft und der heiligen Schrift entgegenzuarbeiten sucht, sich ebenso wenig ganz ausrotten lässt als der Eigennutz, der hie und da Lug und Trug, Diebereien und unedle, schändliche Handlungen herbeiführt. Neben diesen Untugenden erscheint auch bisweilen an Einzelnen das Laster der Unzucht, wovon Beweise vorliegen. Auch ist der Fall nicht selten, dass manche eheliche Verlobung zum Vollzug kommt, wann die Schwängerung vorangegangen. Gegen solche und überhaupt gegen fleischliche Vergehungen lässt man es nun an Vorstellungen ihrer an Leib und Seele sich weit erstreckender trauriger Folgen und an ernstlichen Warnungen vor denselben wie auch an Erinnerungen der Eltern, über ihre Söhne und Töchter ein wachsames Auge zu halten, nicht fehlen. Es scheinen auch diese Ermahnungen, obwohl sie bei manchen fruchtlos sind, doch einigen Eindruck zu machen, indem das Laster der Unzucht wenigstens äußerlich mehr im Abnehmen als im Zunehmen hier ist, wie denn wirklich die Zahl der unehelichen Kinder in den letzten zwei Jahren sich nicht höher beläuft als auf vier. Wie es aber innerlich aussieht, wissen wir nicht zu beurteilen.«

Dem 78-jährigen Pfarrer Jäger, der seit fünf Jahren von einem jungen Vikar unterstützt und entlastet wurde, gab der zur Kirchenvisitation nach Ottmarsheim angereiste Marbacher Dekan August Ludwig Schelling ein ausgesprochen gutes Zeugnis: Er sei »ein feingebildeter, wegen seiner menschenfreundlichen Gesinnung und gesellschaftlicher Talente allgemein beliebter und geachteter Mann, der auch im höheren Alter noch in Kirche und Schule sich tätig beweist und einen durchaus unbescholtenen Wandel führt«.

Weshalb war zur Kirchenvisitation der Dekan aus Marbach erschienen? Der Besigheimer Dekan hätte doch einen viel kürzeren Weg gehabt. Die Erklärung ist, dass Ottmarsheim sowohl kirchlich wie auch politisch und administrativ seit 1810 zum Bezirk Marbach und nicht zum Bezirk Besigheim gehörte.

Für die Ottmarsheimer war die Zugehörigkeit zum Oberamtsbezirk Marbach alles andere als ideal. Die Oberamtsstadt Marbach war immerhin gut 15 Kilometer entfernt; wenn man sich die damaligen Verkehrsmittel und Verkehrsverhältnisse vor Augen hält, war dies für alle, die etwas dort zu erledigen hatten, doch recht umständlich und auf jeden Fall zeitaufwändig. Dennoch waren die Ottmarsheimer lange Zeit mit der Zuordnung nach Marbach zufrieden.

Dies zeigte sich zum Beispiel sehr deutlich, als im Oktober 1837 das Oberamt Besigheim bei der Kreisregierung in Ludwigsburg den Antrag stellte, Ottmarsheim sowie Mundelsheim oder Pleidelsheim dem Oberamt Besigheim zuzuteilen, wobei die Besigheimer betonten, dass Ottmarsheim »fast ganz von den Gemeinden Hessigheim, Gemmrighheim und Kaltenwesten«, die zum Oberamt Besigheim gehörten, »eingeschlossen und von Marbach 3 Stunden, von Besigheim aber nur 1 Stunde entfernt« sei.

In Ottmarsheim stieß dieser Vorstoß jedoch auf strikte Ablehnung. Denn der Neckar, so wurde als Begründung angeführt, »ist ein Haupthindernis und erschwert beim Mangel von Brücken den Vorteil der geographischen Nähe, weil man bei den Überfahrten immer eine Viertelstunde bis zu 1 Stunde aufgehalten wird«. Der Hintergrund war, dass es damals zwischen Neckarweihingen und Lauffen noch keine Brücke über den Neckar gab. Die Neckarbrücke in Besigheim wurde erst 1868 errichtet; bis dahin erfolgte der Übergang über den Fluss ausschließlich mit der Fähre.

Allerdings änderten die Ottmarsheimer dann schon relativ schnell ihre Meinung, und zwar schon vor dem Bau der Besigheimer Neckarbrücke. So schrieben sie zum Beispiel im Januar 1866 in einer Eingabe an den König: »Die hiesige Gemeinde ist bisher dem Oberamtsbezirk Marbach zugeteilt gewesen und war mit dieser Einteilung in früherer Zeit ganz einig. Es haben sich nun aber in neuerer Zeit die Umstände durch Errichtung der Eisenbahn anders gestaltet. Besigheim ist die nächste Station zur Eisenbahn von hier aus. Nach Besigheim ist die Entfernung von hier 1 Stunde und ist der Weg bequem und vermöge seiner Lage



Blick in die Ilfelder Straße, um 1910.

stets in gutem Zustand. Nach Marbach ist die Entfernung der Straße nach von hier 3 Stunden und bei schlechter Witterung der Weg unbequem und schwierig.« Außerdem wurde angeführt: »In hiesiger Gemeinde fehlen größere Kaufleute und verschiedene Handwerker und so ist Besigheim wieder der nächstgelegene Ort, woher die Gemeinde ihren diesfallsigen Bedarf beziehen kann. Wenn nun die hiesige Gemeinde dem Oberamtsbezirk Besigheim zugeteilt und eine regelmäßige Postverbindung dahin erhalten würde, so wäre dies von großem Wert. Es ist deshalb in der hiesigen Gemeinde der Wunsch allgemein rege geworden, dass die hiesige Gemeinde dem Oberamtsbezirk Besigheim zugeteilt werden möchte.«

In Marbach wollte man davon natürlich nichts wissen. In der Amtsversammlung – eine Art Vorläufer unseres heutigen Kreistags – wurde lapidar konstatiert, »Ottmarsheim stehe dem hiesigen Bezirk sehr gut an und habe indessen mit ihm Freud und Leid schon lange geteilt«. Der Antrag der Ottmarsheimer auf Zuordnung zum Oberamt Besigheim wurde nach einigem Hin und Her von der Regierung schließlich abgelehnt.

Ottmarsheim beteiligte sich dennoch mit immerhin 1000 Gulden an den Kosten für den Bau der hölzernen Brücke über den Neckar in Besigheim. Wenn man schon die administrative Zuordnung nach Besigheim nicht erreichen konnte, so sollten wenigstens auf ökonomischem Gebiet die Verbindungen zur unmittelbaren Nachbarstadt verbessert werden. Aus gleichem Grund wurde auch sehr schnell der Bau einer neuen Straße nach Besigheim angeregt. Es sollte allerdings noch über 60 Jahre dauern, bis dieser Wunsch sich erfüllte.

Denn lange Zeit kämpften die Ottmarsheimer vergeblich um diese Straße. Das Problem war, dass der Hauptteil der Strecke auf dem Gebiet des Oberamts Besigheim lag, den größten Nutzen davon aber eine Gemeinde des Oberamts Marbach, eben Ottmarsheim, hatte. Daher stritten sich beide Oberamtsbezirke endlos um die Finanzierung.

Schon 1913 stellte ein Gutachten fest: »Der jetzige Zustand der Straße entspricht sowohl hinsichtlich der geringen Breite als auch der Steigungsverhältnisse nicht mehr den Anforderungen einer Nachbarschaftsstraße. Die Passierung der Straße birgt Lebensgefahr für Fuhrwerke, Autos und Radfahrer.« Der Erste Weltkrieg und die danach folgende Inflation machten es jedoch unmöglich, für Ottmarsheim eine zeitgemäße Verkehrsverbindung ins 6 Kilometer entfernte Besigheim zu schaffen.

Das gleiche Problem der Finanzierung stellte sich dann auch, als es Mitte der 1920er Jahre unumgänglich wurde, für die baufällig gewordene und dem modernen Verkehr nicht mehr gewachsene hölzerne Neckarbrücke in Besigheim Ersatz zu schaffen. Wieder ging jahrelang der Streit darum, wer was zu bezahlen hatte. Im Zuge dieses Streits kam dann in Ottmarsheim auch wieder die Forderung auf, vom Oberamt Marbach wegzukommen. Am 4. April 1925 beschloss der Gemeinderat, beim Staatsministerium zu beantragen, Ottmarsheim dem Oberamtsbezirk Besigheim zuzuteilen. Vorausgegangen war eine Bürgerversammlung, auf der sich über 100 Einwohner für eine Trennung von Marbach ausgesprochen hatten. Dies sei ein »alter einstimmiger Wunsch der gesamten Einwohnerschaft«, hieß es. Denn »der ganze Geschäfts- und Bankverkehr geht seit Menschengen-

denken nach Besigheim, auch ist Besigheim unsere Bahnstation, ferner kommt für hiesige Einwohner nur das Krankenhaus, die Arbeitsschule, Gewerbeschule, Postamt und anderes mehr in Besigheim in Betracht.

Nun, die neue Neckarbrücke in Besigheim wurde schließlich unter finanzieller Beteiligung der Gemeinde Ottmarsheim errichtet und im November 1926 eingeweiht. Für die Ottmarsheimer konnte dies freilich nur ein erster Schritt sein. Denn aus ihrer Sicht brachte die neue Brücke nur dann einen echten Nutzen, wenn auch die Straße zwischen Ottmarsheim und Besigheim entsprechend ausgebaut wurde. Da bei den Baukosten abzüglich der Staatsbeiträge mit immerhin rund 200 000 Mark gerechnet werden musste, war es verständlich, dass alle Beteiligten zunächst wissen wollten, ob ein solcher Ausbau der Straße überhaupt tatsächlich notwendig sei. Das Ergebnis einer Besichtigung, die vom Oberamt Besigheim im Frühjahr 1927 initiiert worden war, fiel dann für Ottmarsheim allerdings sehr ernüchternd aus. Denn es wurde festgestellt, dass auf der Straße »der Kraftwagenverkehr mäßig, der Fuhrwerksverkehr etwas belebter« sei, von einem »nennenswerten Verkehr« könne nicht gesprochen werden.

Ein vorrangiger Bedarf konnte bei dieser Sachlage sicherlich nicht geltend gemacht werden – und dennoch wurde schließlich Ende 1930 der Ausbau der Straße beschlossen. Zugute kam den Befürwortern des Projekts nun, dass ein Teil der Kosten im Rahmen von staatlich geförderten Notstandsarbeiten zur Behebung der Arbeitslosigkeit gedeckt werden konnte. Ottmarsheim beteiligte sich mit 6000 Mark an den Baukosten. Mit den Bauarbeiten wurde im Frühjahr 1931 begonnen, zunächst auf der Markung Hessigheim, wo sich der »schlechteste Straßenteil« befand. 1934 folgte ein zweiter Bauabschnitt, und im Frühjahr 1937 wurde dann noch die verbliebene Reststrecke, der 900 Meter lange Abschnitt von der Besigheimer Kreisgrenze bis in den Ort Ottmarsheim, umgebaut.

Somit hatten sich zwei große Wünsche der Ottmarsheimer nach jahrzehntelangem hartnäckigem Ringen doch noch erfüllt. Der Ort verfügte nun über eine gute Straßenverbindung nach Besigheim und orientierte sich damit zwangsläufig noch stärker als früher nach Besigheim. Somit wäre es nur folgerichtig gewesen, jetzt auch einen weiteren alten Wunsch der Ottmarsheimer zu erfüllen, nämlich vom Oberamt Marbach weg endlich dem Oberamt Besigheim zugeordnet zu werden. Doch daraus wurde nichts mehr. Als die nationalsozialistische Landesregierung 1938 eine umfassende Neueinteilung der Verwaltungsbezirke verfügte, wurden die Oberämter Besigheim und Marbach aufgelöst und Ottmarsheim kam zusammen mit großen Teilen dieser zwei Oberämter zum neuen Landkreis Ludwigsburg.

Doch kehren wir noch einmal zurück ins 19. Jahrhundert. 1862 zählte der Ort 901 Einwohner. Laut Pfarrbericht gab es in diesem Jahr sieben Trauungen, 26 Sterbefälle und 36 Geburten, darunter sieben uneheliche. Die Einwohner seien, so schreibt der seit 1843 amtierende Pfarrer Dierlamm, »mit einigen Ausnahmen geordnet, fleißig, sparsam, kirchlich«. Fünf Gemeindeglieder, darunter zwei junge Bürger, seien Trinker.

Chef auf dem Rathaus war immer noch wie 1842 Schultheiß Luithle. Auch Pfarrer Dierlamm gab dem inzwischen altgedienten Ortsvorsteher – der das Schultheißenamt, wie damals in den kleineren Dörfern noch allgemein üblich

war, im Nebenamt versah, ansonsten seinen Lebensunterhalt als Bauer verdiente – ein ausgesprochen gutes Zeugnis. Luithle gehe der Gemeinde »mit rechtschaffenem Wandel und fleißigem Kirchenbesuch voran, handhabt gute Zucht und Ordnung und unterstützt den Geistlichen bei gemeinschaftlichen Amtsgeschäften«. Andererseits – und gewissermaßen als Gegenbeispiel zu dem tadellosen Schultheißen – erwähnt Pfarrer Dierlamm aber auch ausdrücklich, dass bis vor einem halben Jahr ein Mann Mitglied des bürgerlichen Gemeinderats gewesen war, der nach Ansicht vieler Bürger zum Gemeinderat nicht taugte, weil er fast täglich betrunken gewesen sei. Auf massive Klagen hin habe er dann aber seine Gemeinderatsstelle niedergelegt und jetzt bestehe der Gemeinderat, stellt Pfarrer Dierlamm zufrieden fest, »aus lauter geordneten, tüchtigen Männern, darunter der als rationeller Landwirt in weiten Kreisen bekannte Adlerwirt Hermann«.

Auch der Pfarrgemeinderat bestand natürlich aus »lauter geachteten und religiösen Männern«. Er hatte übrigens 1861 beschlossen, dass künftig bei jeder Trauung dem Brautpaar eine Bibel überreicht werden soll. Um die hierfür erforderlichen Geldmittel aufzubringen, sollte jährlich eine Haus-Kollekte veranstaltet werden.

Dem Pfarrbericht können wir auch entnehmen, dass die Ottmarsheimer Schule 1862 insgesamt 160 Schüler zählte, die in zwei Klassen aufgeteilt waren. In der vom Schulmeister Johann Friedrich Kammerer unterrichteten oberen Klasse saßen 90 Schüler (48 Knaben und 42 Mädchen) im Alter von 10 bis 14 Jahren. Der junge Lehrgehilfe Karl Eisele hatte in der unteren Klasse 70 Schüler (40 Knaben und 30 Mädchen) im Alter von 6 bis 10 Jahren. Pfarrer Dierlamm schrieb über Schulmeister Kammerer: »Er hat gute Gaben und Kenntnisse, ist fleißig, hat eine gute Lehrart, namentlich kann er in Rechnen gut unterrichten. Dagegen befriedigt sein Gesangunterricht nicht. Seine Schulzucht kann nicht getadelt werden; für Fortbildung hat er viel Sinn. Seine Ehe ist friedlich. Hingegen hat er durch schwere Trinkexzesse je und je großes Ärgernis gegeben, was ihm aber sehr leid ist und schon geraume Zeit nicht mehr vorkam. Das Mesneramt führt er gut, im Orgelspiel aber lässt er viel zu wünschen übrig.«

Der zur Visitation der Schule angereiste Dekan sah es etwas differenzierter: Schulmeister Kammerer sei ein Schulmeister »vom alten Schlag«. Er habe eine »deutliche, doch nicht sehr lebhaft, etwas corporalmäßige Unterrichtsweise«. Auffallend sei, dass die Kinder, obwohl es ihnen nicht an Gaben und Kenntnissen fehle, »schwer zu Antworten zu bewegen« seien; sie seien ohne Zweifel durch den Schulmeister sehr eingeschüchtert. Daher sei die Schule im Durchschnitt zwar durchaus als gut zu bezeichnen, doch leiste sie nicht, »was die Köpfe der aufgeweckt aussehenden Schüler leisten könnten«. Der junge Lehrgehilfe Eisele, seit vier Jahren in Ottmarsheim, sei hingegen »in jeder Beziehung sehr zu loben«. Er sei nicht nur ein ganz geschickter Lehrer, sondern auch »ein sehr solider und bescheidener Mensch«.

Über die Schulräume heißt es kurz und bündig, sie seien »geräumig, zweckmäßig, gesund. Für Reinigung, Lüftung und für Schonung der Augen wird gesorgt.« Von den heutigen Ferienzeiten konnten übrigens damals Schüler wie Lehrer nur träumen. 1861 gab es insgesamt 39 Tage schulfrei: vom 19. bis 22. Juni, vom 29. Juli bis 17. August, am 28. August, vom 17. bis 20. September und vom

14. bis 23. Oktober. Der enge Zusammenhang mit den Ernte- und Herbstzeiten ist nicht zu übersehen. Von Ferien an Ostern oder Weihnachten ist keine Rede.

Über die allgemeinen Verhältnisse im Ort heißt es am Ende des 19. Jahrhunderts im Pfarrbericht: »Das sittliche Leben dürfte insofern ein besseres sein, als gegenseitiges Misstrauen und Richten des Nächsten nicht selten sich findet. Der gemeinsame Besitz von vielen Häusern bietet selbstredend auch oft genug Anlass zu Reibereien. Die Berufs- und Erwerbsverhältnisse sind sehr verschieden, meist Landwirtschaft. Einige Mädchen arbeiten in der Trikotfabrik in Besigheim, einige Männer in der Ölfabrik. Der Besitz ist, abgesehen von einigen wohlhabenden Familien, nicht groß, doch kann bei Fleiß und Sparsamkeit jedes sein Auskommen finden. Die Tätigkeit der Ortsarmenbehörde ist wenig von Bedeutung, die Zahl der in öffentlicher Unterstützung Stehenden ganz gering. Die Geselligkeit ist nicht besonders ausgedehnt. Zahl der Wirtshäuser 5, Besuch schwach. Politisches Leben unbedeutend, besondere Eigentümlichkeiten sind nicht vorhanden.«

Eine wichtige Neuerung erhielt die Gemeinde im September 1903, als die Kleinkinderschule eingeweiht wurde, also der erste Kindergarten im Ort. Ermöglicht wurden der Bau und die Einrichtung der Kleinkinderschule durch namhafte finanzielle Zuwendungen des Stuttgarter Privatiers Heinrich Härlin, der spätestens seit 1882 Jagdpächter in Ottmarsheim war und nun als Dank für seine großzügigen Spenden zum Ehrenbürger ernannt wurde. Gleichwohl war



Postkarte aus der Zeit um 1900.

dies alles im Ort ganz offensichtlich nicht unumstritten. Denn im Pfarrbericht von 1904 ist als Randnotiz des Dekans zu lesen: »Eine Kinderschule ist zwar ins Leben getreten und besitzt ein schönes, gut eingerichtetes Haus mit Garten, doch hauptsächlich durch Spenden eines Mannes, der sich dadurch einen nicht wünschenswerten Einfluss in der Gemeinde erworben hat. Die Einrichtung ist ein Zankapfel in der Gemeinde geworden.« Näheres ist hierzu leider nicht zu erfahren, und eine Bemerkung von Pfarrer Hochstetter lässt viel Raum für Spekulationen: »Herr Privatier Härlin ist alles eher als ein christlicher Mann oder Charakter, mit Gemeindepfleger Schlipf und Kinderschwester Maria Hahn intim, von ihnen inspiriert und sie inspirierend.«

Ottmarsheim durchlebte damals ohnehin äußerst turbulente Zeiten. Der 1901 gewählte Schultheiß Johann Georg Niederberger war im Frühjahr 1904 wegen Unterschlagung von seinem Amt suspendiert worden und dann wenige Monate später auf massiven Druck des Gemeinderats endgültig zurückgetreten. In seiner Randnotiz zum Pfarrbericht schrieb hierzu der Dekan: »Der neugewählte Schultheiß, der seinem Amt in keiner Richtung gewachsen war, wurde wegen Verdachts der Untreue verhaftet. Gemeindepfleger Schlipf, der seinerzeit wegen ärgerlicher Sachen vom Kirchengemeinderat hatte austreten müssen, sucht in dieser Zeit des Interregnums möglichst viel Einfluss in der Gemeinde zu gewinnen, zum Beispiel auch über die Kinderschule. Auf die Lehrer ist nicht viel Verlass, und dem derzeitigen Geistlichen fehlen leider die Eigenschaften der überlegenen Ruhe, der Weisheit, Besonnenheit und Liebe, um die Gemeinde über solche Anstöße hinauszuhoben und um das Heiligtum der Gottesdienste zu sammeln. Er bleibt zu leicht in diesen Streitigkeiten und Schwierigkeiten stecken, ist nervös und kleinlich und pessimistisch, obwohl er das Gute will und der Gemeinde besonders im Unterricht in Kirche und Schule Gutes und Wertvolles bietet, es auch an Fleiß und Eifer durchaus nicht fehlen lässt. Bei alledem macht der Methodismus nicht unbedenkliche Fortschritte, auch Religions- und Kirchenfeindschaft scheint in der Gemeinde Boden zu gewinnen. Kurz, die Lage der Gemeinde ist zur Zeit eine kritische geworden.«

Auf die vom Dekan angeführten »Fortschritte des Methodismus« geht auch Pfarrer Hochstetter in seinem Bericht ausführlich ein. Demnach bekannten sich 37 Einwohner zu den Methodisten, das waren rund 5 Prozent der Gemeinde. Der Pfarrer schreibt: »Das Familienleben ist im Ganzen geordnet, erleidet aber hier am meisten Störung durch den Methodismus, insofern nicht wenige demselben mehr oder weniger ergebene Frauen ganz gegen den Willen der Männer unter allerlei Vorwänden und Kämpfen immer wieder selber in die Kapelle gehen und auch ihre Kinder in dieselbe ziehen, wodurch nicht wenige Männer zwar keineswegs für dieselbe gewonnen, wohl aber tatsächlich auch der Kirche mehr oder weniger schließlich entfremdet werden oder vielmehr längst worden sind. Dies ist hier ein spezifischer Missstand, der nicht mehr ausgerottet werden kann und wirklich vergiftend wirkt, am meisten den Winter über. Während der Festzeit wird am meisten gewählt, von Haus zu Haus bei allen Kirchengenossen »für die Mission« (!) seitens der Methodisten gesammelt, von den Weibern möglichst viel Geld hierfür den Männern entzogen und abgeschwätzt. Diese

Dinge verursachen viel mehr Streit als alles übrige innerhalb der Ehen und werden selber häufig Ursache, dass dann der Mann umso mehr ins Wirtshaus geht, während das Weib in der Kapelle öffentlich laut um seine Besserung betet.«

Auch wenn man berücksichtigt, dass diese Sätze aus dem besonderen Blickwinkel des Ortsgeistlichen geschrieben wurden, so bleibt doch festzuhalten, dass man auch in Ottmarsheim in keiner heilen Welt lebte. Dies bestätigen auch weitere Passagen des Pfarrberichts, so etwa, wenn Pfarrer Hochstetter schreibt: »Das sittliche Leben ist leider kein besonderes hohes, trotz allem christlichen Anstrich, oft gerade auch bei denen, die ihr Christentum besonders rühmen. Die Gemeindeglieder sind untereinander falsch, händel- und partei-süchtig, auch wenn sie äußerlich sich zur Not vertragen.« Resigniert verwies er auf die Bibelstelle bei Jeremias 9 Vers 4: »Ein Freund täuscht den andern, sie reden kein wahres Wort; sie haben sich daran gewöhnt, dass einer den andern betrügt.«

Pfarrer Hochstetter gibt in seinem Bericht auch manche Einblicke in die damaligen sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse im Ort. Zwar mache sich, so schreibt er, der »industrielle Betrieb« von Besigheim, Gemmrigheim und Laufden her zunehmend bemerkbar, doch sei die Landwirtschaft nach wie vor »alles beherrschend«. An guten Verdienstmöglichkeiten fehle es nie, sei es an Ort und Stelle bei den paar sehr reichen Bauern oder auf dem großen Hofgut Liebenstein oder den Winter über im Staats-, Herrschafts- und Gemeinewald. Die Landwirtschaft werde »schwunghaft und bis jetzt offenbar nicht ohne Gewinn betrieben, indem der Boden ergiebiger ist als irgendwo. Es wird allerlei gebaut: treffliche Frucht jeder Art, auch Wein, Hopfen, Tabak, Zichorie, Zuckerrüben, Bohnen, Gurken usw., und zwar fast alles mit gewinnreichem Verkauf.«

Weiter schreibt er: »Die Oberamtssparkasse hat hier eine Agentur. Der Darlehenskassenverein ist mit einer besonderen Sparkasse verbunden, macht aber fast zu viel Kummer (die Häupter scheinen sich selber ordentlich zu neiden und jeden, auch den kleinsten Dienst sich gehörig zahlen zu lassen). Dazu kommt der Molkereiverein, bei dem es ebenso oder noch schlimmer zugeht. Ein uneigen-nütziges Haupt fehlt, aber das darf man nicht laut sagen.«

Und noch etwas missfiel dem Pfarrer ganz gewaltig: »Das gesellige Leben überhaupt und der Wirtshausbesuch insbesondere steht hier in schönster oder vielmehr oft sehr unschöner Blüte. Voran geht mit dem allerschlimmsten Vorbild der Ortsvorsteher – im Bund mit dem glücklicherweise im Oktober vorigen Jahres fortgekommenen früheren Unterlehrer. [...] Da der Ortsvorsteher sehr wenig Respekt genießt und verdient, werden die zwei ersten Gemeinderäte – nämlich der berüchtigte Gemeindepfleger Schlipf und der Acciser Hekel, letzterer auch Vorstand und Rechner aller Vereine, auch Waldmeister und Armenpfleger – auch Oberschultheißen genannt. Werden immer eingebildeter, mächtiger, gewalttätiger, eigensinniger. Beide bereichern sich tunlichst und sind von unheilvollem Einfluss, halten sich aber glücklicherweise als Todfeinde etwas gegenseitig in Schach. Der erste ist dummstolz, der zweite schlaun und etwas feiner, beide sind gleich schlimm. Sie sind nach Bedürfnis die ärgsten Feinde und die besten Freunde des Ortsvorstehers.« Gewissermaßen als Fazit schreibt Pfarrer Hochstetter: »Nimmt man dazu die zersetzenden Kräfte des Methodismus und der beginnenden Sozialdemokratie, so hat man das Bild der Gemeinde.«

Über den Nachfolger von Pfarrer Hochstetter schreibt Dekan Vollmer als Bemerkung zum Pfarrbericht vom Frühjahr 1916: »Pfarrer Mezger, ein Jungeselle von 39 Jahren, ist in der Gemeinde, welche mit früheren Pfarrern üble Erfahrungen machte, wegen seiner biedereren Art beliebt. Seine äußere Ungewandtheit und große Sparsamkeit werden freundlich belächelt. Sein Wandel ist ohne Anstoß.« Im Pfarrbericht selbst lesen wir, dass damals – 21 Monate nach Beginn des Ersten Weltkriegs – bereits zwölf Ottmarsheimer und außerdem die beiden Schullehrer gefallen waren. Zwei Ottmarsheimer waren als Invaliden aus dem Krieg wieder zurück. Einer davon konnte immerhin seine Landwirtschaft weiter betreiben, der andere, ebenfalls ursprünglich Landwirt, absolvierte nun einen Schreiberkurs in Stuttgart und wollte sich dann später um eine geeignete Stelle bewerben.

Laut Aussage von Pfarrer Mezger hatte der Krieg in Ottmarsheim »keine besonderen Notstände verursacht«. Dies bezog sich natürlich ausschließlich auf die wirtschaftlichen Verhältnisse. Die Frauen der Ausmarschierten erhielten die übliche Reichsunterstützung, und die Bauern profitierten von den guten Preisen für ihre Erzeugnisse. Allerdings hatte sich schon im Sommer 1915 ein Mangel an Arbeitskräften stark bemerkbar gemacht und Pfarrer Mezger erwartete, dass dies im Sommer 1916 noch zunehmen werde. 1915 sind fünf französische Kriegsgefangene im Ort gewesen, 1916 bereits 16.

Am Schluss seines Berichts schreibt Pfarrer Mezger: »Die Männer von 20 bis 40 Jahren sind fast alle eingezogen. Mitte April werden auch die 19-jährigen folgen. Es ist deshalb begreiflich, dass man sich auch hier wie überall nach Beendigung des Kriegs sehnt.« Diese Sehnsucht blieb bekanntlich noch weitere zweieinhalb Jahre unerfüllt. Bei Kriegsende im November 1918 trauerte man in Ottmarsheim um 29 Gefallene.

Bei der Visitation im April 1920 fasste Dekan Vollmer seinen Eindruck von Ottmarsheim wie folgt zusammen: »Es ist ein Ort mit rein landwirtschaftlicher Bevölkerung von fleißiger und geordneter Art. Die bürgerliche Gemeinde, deren Ortsvorsteher ein trefflicher, kirchlich gesinnter Mann ist, erfreut sich in Folge günstiger Holzverkäufe eines guten Vermögensstands. Auch die Bürger sind durch die hohen Preise der Lebensmittel wohlhabend, freilich auch vom Wuchergeist angesteckt worden. Die Einwohnerzahl geht zurück, leider auch das kirchliche Leben.«

Der Dekan sprach damit etwas an, was sich schon seit vielen Jahrzehnten beobachten ließ und dann auch noch einige Zeit anhalten sollte: der kontinuierliche Rückgang der Einwohnerzahl. 1842 lebten im Ort 826 Menschen, 1875 waren es 762, im Jahr 1900 noch 731, 1925 dann 641 und 1939 schließlich nur noch 571. Zwischen 1842 und 1939 hat das Dorf also fast ein Drittel seiner Einwohner verloren. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Mit ein wichtiger Grund ist auf jeden Fall, dass die Menschen – namentlich ab dem Beginn des 20. Jahrhunderts – aus dem Dorf wegzogen, um in den Städten und vor allem in den dort angesiedelten Industriebetrieben Arbeit zu finden. Landflucht lautet das Schlagwort.

Dekan Vollmer verweist in seinem Visitationsvermerk auch noch auf einen anderen Sachverhalt, der für Ottmarsheim außerordentlich wichtig war: die enorme Bedeutung des kommunalen Waldbesitzes für die Finanzen der Gemeinde. Mit



*Der Waldbesitz und die Arbeit im Wald
waren für Ottmarsheim von großer Bedeutung.*

den Einnahmen aus dem Verkauf von Holz wurde zu allen Zeiten ein guter Teil der Ausgaben bestritten, der Wald war sozusagen die »grüne Sparkasse« des Orts. Dies zeigte sich insbesondere bei größeren Bauvorhaben: Ohne das Geld aus dem Holzverkauf wären sie in aller Regel nicht finanzierbar und somit auch nicht realisierbar gewesen.

Als Beispiel sei der Bau der Wasserleitung angeführt. Spätestens seit 1909 stand dieses Thema auf der Tagesordnung des Gemeinderats – und es hatte keineswegs nur Befürworter. Ganz im Gegenteil: Vielen Einwohnern erschien der Bau einer Wasserleitung schlichtweg als überflüssige Geldausgabe, da der Ort mit drei laufenden Brunnen und acht Pumpbrunnen doch ausreichend gut versorgt sei. Als dann im April 1925 der Gemeinderat endlich den Bau beschloss, bedeutete dies für Ottmarsheim einen gewaltigen finanziellen Kraftakt. Die Gesamtkosten betrugen rund 60 000 Mark; das war immerhin ungefähr das Doppelte der jährlichen Steuereinnahmen. Es verwundert daher nicht, dass man fast zwei Jahrzehnte lang über den Nutzen und die Notwendigkeit einer Wasserleitung nachgedacht und zum Teil erbittert diskutiert hatte. Das Projekt konnte letztlich nur angegangen werden, weil der Gemeinde von der Forstdirektion ein außerordentlicher Holz-Eintrieb von 800 Festmetern im Gemeindewald gestattet worden war. Bei einem Zinssatz von 9 Prozent zählte schließlich jede Mark, die man nicht über Darlehen finanzieren musste. Ab dem 18. März 1927 floss dann auch in Ottmarsheim das Wasser aus den Wasserhähnen in den Häusern.

Die Wasserversorgung war freilich auch in späterer Zeit immer wieder ein großes Sorgenkind der Gemeinde. So musste zum Beispiel im sehr trockenen Sommer 1964 zwei Monate lang Wasser für die Haushalte mit dem Tankwagen aus Mundelsheim angefahren werden. Hier brachte erst der um 1970 erfolgte Anschluss an die Bodensee-Wasserversorgung eine dauerhaft sichere Lösung.

Im Pfarrbericht von 1932 heißt es: »Die Gemeinde besteht aus Bauern, denen gegenüber die wenigen zur Zeit auswärts arbeitenden Männer und Mädchen keine Bedeutung haben.« Diese Aussage des Pfarrers Erich Mann wird durch Zahlen der offiziellen Statistik des Jahres 1933 verdeutlicht. Demnach waren damals von den insgesamt 618 Einwohnern 384 in irgendeiner Form berufstätig. Die allermeisten arbeiteten im Dorf selbst. Lediglich 23 hatten ihren Arbeitsplatz auswärts. Dies entspricht einer Pendlerquote von gerade mal sechs Prozent. Im Ort selbst gab es noch 156 landwirtschaftliche Betriebe – in der großen Mehrheit freilich Kleinbetriebe mit weniger als 5 Hektar Betriebsfläche – und 28 Gewerbebetriebe, hauptsächlich Handwerksbetriebe für den örtlichen Bedarf. Diese Zahlen belegen eindrücklich, dass Ottmarsheim bis weit ins 20. Jahrhundert hinein ein agrarisch geprägtes Dorf geblieben ist, dessen Bewohner vorwiegend in der Landwirtschaft tätig waren und von der Landwirtschaft lebten. Beim Tierbestand fällt noch auf, dass es 386 Rinder, aber nur 27 Pferde gab. Ganz offensichtlich konnten sich die wenigsten Bauern ein Pferd leisten und war in der Landwirtschaft die Arbeit mit dem Kuhgespann die Regel.



Ottmarsheim im Oktober 1929.

Das äußere Bild des Ortes veränderte sich in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts nur unwesentlich. Auch die in den Archiven noch erhaltenen alten Bauakten bestätigen, dass von einer größeren Bautätigkeit keine Rede sein kann. Hin und wieder gab es kleinere oder auch schon mal größere Anbauten an bereits vorhandene Häuser. Neubauten von Wohnhäusern waren hingegen eine seltene Ausnahme, und als 1937 nahezu gleichzeitig Gottlob Fink und Friedrich Spieth den Bau von neuen Häusern in Angriff nahmen, muss dies im Dorf schon fast wie ein Bau-Boom empfunden worden sein.

Bei aller konservativen Grundhaltung, die man für die ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts den Ottmarsheimern durchaus unterstellen darf, überrascht es, dass bei der Reichstagswahl im Januar 1912 immerhin 37 Prozent der Wähler ihr Kreuz bei der SPD gemacht haben. Das entsprach nun überhaupt nicht dem typischen Wahlverhalten eines schwäbischen Bauerndorfes, wo normalerweise die Kandidaten der Bauernpartei klar die Nase vorne hatten. In Ottmarsheim war die Bauernpartei jedoch nur auf 33 Prozent gekommen. Eine schlüssige Erklärung für dieses Wahlverhalten ließ sich leider nicht finden.

Sicher ist jedoch, dass schon die nächsten Wahlen – und somit die ersten Wahlen in den Jahren der Weimarer Republik – ein völlig anderes Ergebnis brachten. So kam zum Beispiel bei der Reichstagswahl vom Juni 1920 der als sehr konservativ geltende Württembergische Bauern- und Weingärtnerbund in Ottmarsheim auf fast 73 Prozent, die SPD hingegen nur noch auf knapp 6,5 Prozent. Und dies lag ganz sicher nicht allein daran, dass jetzt – anders als noch in der Kaiserzeit – auch die Frauen wählen durften.

Das Wahlverhalten der Ottmarsheimerinnen und Ottmarsheimer blieb in den nächsten zehn Jahren bis 1930 weitgehend konstant, das heißt, der Bauern- und Weingärtnerbund konnte stets satte Mehrheiten verbuchen. Dann aber kam es auch in Ottmarsheim zu einer dramatischen Verschiebung hin zur NSDAP Adolf Hitlers. Die Motive hierfür lassen sich zumindest indirekt aus den Pfarrberichten herauslesen. 1929 hieß es: »Die Bevölkerung ist dem Fortschritt auf beruflichem Gebiet aufgeschlossen, politisch ruhig, für eine Bauerngemeinde verhältnismäßig großzügig. Die allgemeine Lebenshaltung ist trotz der Geldknappheit nicht schlechter, wohl eher besser als vor dem Krieg.« Ganz anders hingegen 1932: »Die Verschuldung zumeist gerade der ›großen Bauern‹ ist im Lauf des vergangenen Jahres groß geworden und wird, wenn nicht bald andere Einnahmequellen für die Erzeugnisse der Landwirtschaft sich zeigen, erdrückend werden.« Und der Pfarrer fügte noch hinzu: »Die meisten Wähler sind wohl immer noch dem Bauernbund zugetan, die NSDAP macht langsam Fortschritte. Wenige Sozialdemokraten und wohl überhaupt keine kommunistischen Wähler.«

Die »Fortschritte« der NSDAP lassen sich auch an den Wahlergebnissen ablesen. Bei der Reichstagswahl von 1930 hatte die NSDAP in Ottmarsheim lediglich 9 Stimmen bekommen. Bei der Reichspräsidentenwahl im April 1932 entschieden sich dann aber bereits 100 Ottmarsheimer Wählerinnen und Wähler gegen den Amtsinhaber Paul von Hindenburg und für Adolf Hitler; das waren immerhin 35 Prozent. Und bei den drei Parlamentswahlen des Jahres 1932 kam die NSDAP in Ottmarsheim auf Stimmenanteile zwischen 25 und 39 Prozent. Bei der Wahl am 5. März 1933 waren es dann schließlich fast 61 Prozent.

Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten im Jahr 1933 begann auch für Ottmarsheim eine »neue Zeit«. Neben dem seit 1919 amtierenden Bürgermeister Weidmann, der früh der Partei beitrug und daher seinen Posten behalten konnte, hatte nun der Ortsgruppenleiter Kramer das Sagen im Dorf. Der von ihm geleitete Stützpunkt der NSDAP galt 1936 »im Kreis Marbach politisch für musterhaft«. Die großen Hoffnungen, die man bei den Wahlen in die Nazis gesetzt hatte, erfüllten sich jedoch kaum im erwarteten Maß. 1936 hält Pfarrer Mann in seinem Pfarrbericht lapidar fest: »Die Berufs- und Erwerbsverhältnisse haben sich für die Bauern kaum gebessert. Einige Hilfsarbeiter kommen leider in keine festen Arbeitsplätze, teils aus eigener Schuld, teils weil die Betriebe sie nach so langer Zeit nicht wieder einstellen.«

Die Geschichte Ottmarsheims in den Jahren 1933 bis 1945 ist in dem neuen Buch, das anlässlich des diesjährigen Ortsjubiläums herausgegeben wurde, ausführlich beschrieben. In dem einschlägigen Kapitel wurde von dem Autor Tobias Arand klar herausgearbeitet, dass sich die Verhältnisse in Ottmarsheim im Grunde nicht anders darstellten als in den vielen anderen vergleichbaren Dörfern in Württemberg. Auch hier gab es entschiedene Anhänger Hitlers und der NSDAP. Auch hier gab es handelnde Personen, die sich aktiv für das Regime einsetzen und auf diese Weise mit dazu beitrugen, dass die Diktatur des NS-Staats überhaupt funktionieren konnte. Es gab mancherlei Verstrickungen, es gab auch einigen vorsichtigen Widerspruch – offenen Widerstand eher nicht. Es gab auch Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter im Dorf. Sie wurden hauptsächlich auf den Bauernhöfen eingesetzt. Manche Ottmarsheimer haben sie, soweit es eben ging, gut und menschlich behandelt – andere hingegen nicht. Auch in Ottmarsheim gab es in der NS-Zeit also kein einheitliches Verhaltensmuster. Auch hier gab es Täter und Opfer.

Mit dem Einmarsch amerikanischer Soldaten am Nachmittag des 20. April 1945 waren für Ottmarsheim die NS-Zeit und der Krieg beendet. Im Vergleich zu anderen Gemeinden der näheren und weiteren Umgebung war das Dorf selbst von unmittelbaren Kriegsschäden weitgehend verschont geblieben. Aber 59 Ottmarsheimer waren im Krieg gefallen oder galten als vermisst. Das entsprach rund 60 Prozent der männlichen Bevölkerung im wehrfähigen Alter. Nahezu jede dritte Familie in Ottmarsheim musste einen Kriegstoten betrauern.

Am Kriegsende lebten in Ottmarsheim rund 120 Evakuierte, die erst nach und nach in die zerbombten Städte zurückkehren konnten. Im Sommer 1946 waren immer noch 60 Evakuierte im Ort. Hinzugekommen waren andererseits in schnell wachsender Zahl Menschen, die durch Flucht oder Vertreibung ihre angestammte Heimat in Bessarabien, Ungarn, Oberschlesien, Ostpreußen oder der Tschechoslowakei verloren hatten. Im Juli 1946 zählte man in Ottmarsheim bereits 72 sogenannte »Ostflüchtlinge«, und am Ende des Jahres 1946 hatte der Ort 670 Einwohner, also 100 Einwohner mehr als vor Beginn des Krieges. In einer Zeit, in der ohnehin alles knapp und rationiert war, bedeuteten die Unterbringung und Versorgung der Vertriebenen und Flüchtlinge, die ja buchstäblich mit nichts ins Dorf gekommen waren, für die Gemeindeverwaltung und die einheimische Bevölkerung eine enorme Herausforderung. Man hat diese Herausforderung gemeinsam gemeistert. Dass es dabei auch zu Reibereien kam,

kann nicht überraschen; wir werden noch davon hören. Aus anfangs Fremden sind dann aber doch schnell Mitbürger geworden, und man hat auch rasch erkannt, dass die neuen Mitbürger das gesellschaftliche und kulturelle Leben im Ort bereicherten.

Die Einwohnerzahl ist ab 1946 für längere Zeit relativ konstant geblieben bzw. ist sogar wieder leicht gesunken. Erst ab Ende der 60er Jahre gab es nach der Erschließung eines Neubaugebiets wieder einen deutlichen Anstieg. Am 1. September 1971, als Ottmarsheim im Zuge der Gemeindereform nach Besigheim eingegliedert wurde, hatte der Ort 770 Einwohner.

Ottmarsheim hat in dem Vierteljahrhundert zwischen dem Kriegsende und der freiwilligen Aufgabe der kommunalen Selbständigkeit einen grundlegenden Wandel erfahren. Die an den Ortsrändern entstandenen neuen Wohngebiete sind das sichtbare äußere Zeichen. Gewandelt hat sich aber auch die Struktur des Dorfes. Aus dem einstigen Bauerndorf, in dem fast jeder in irgendeiner Form mit und von der Landwirtschaft lebte, war eine Arbeiterwohngemeinde geworden, in der die Landwirtschaft zwar nach wie vor einen hohen Stellenwert besaß, aber ihre einstige dominierende Stellung endgültig verloren hatte.

Der große Wandel im Dorf und im Dorfleben lässt sich deutlich auch aus den Pfarerberichten der 50er und 60er Jahre ablesen. Sie zeigen zugleich – natürlich aus der ganz spezifischen Sicht des Pfarrers – die unterschiedlichen Facetten dieses Wandels. Beispielhaft sei etwas ausführlicher aus dem Bericht des Pfarrers Hermann Schäfer vom April 1961 zitiert:

»Die von der Gemeindeverwaltung angegebene Einwohnerzahl von 647 gliedert sich in 562 Evangelische, 36 Methodisten, 43 Katholiken, vier Neu-Apostolische und zwei Dissidenten. Bemerkenswert ist, dass von den 1956 noch hier ansässigen 120 Neubürgern inzwischen 30 an größere Orte wie Ludwigsburg und Bietigheim verzogen sind. Das Verhältnis zwischen Alt- und Neubürgern hat sich mehr und mehr normalisiert, wenn auch die Altbürger den ›Flüchtlingen‹ gegenüber noch immer eine gewisse Zurückhaltung wahren.«

»Die seit 1954 hier in Gang gekommene rege Bautätigkeit hält unvermindert an. Die Besitzer der neuen Häuser sind fast ausnahmslos Arbeiter. Sehr viele Arbeiter fahren mit dem Auto ins Geschäft. Von den zwölf Fernsehapparaten im Ort stehen drei in Gasthäusern, die restlichen in Arbeiterwohnungen. Von den hiesigen Verhältnissen aus gesehen sind die Arbeiter mit die Hauptnutznießer des ›Wirtschaftswunders‹.«

»Die Zahl der selbständigen Bauern geht immer weiter zurück. Die früher rein bäuerliche Gemeinde wird mehr und mehr Arbeitergemeinde. Auch in den letzten Jahren haben mehrere bisherige Landwirte ihre landwirtschaftlich genutzten Grundstücke verpachtet, soweit sie dieselben zum eigenen Unterhalt der Familie entbehren können, und ›gehen ins Geschäft‹. Es gibt nur noch etwa acht bäuerliche Betriebe, aus denen kein Familienmitglied ins Geschäft geht. Vom Verkauf von Grundstücken wird jedoch im allgemeinen abgesehen, weil man im Falle einer rückläufigen Wirtschaftsentwicklung eine gewisse Sicherung haben möchte.«

Schon 1956 hatte Pfarrer Schäfer in seinem Bericht festgehalten, für die größten Betriebe sei es nahezu unmöglich, die so dringend benötigten landwirtschaftlichen Arbeiter zu bekommen. Es werde versucht, »die Abwanderung in



Luftbild aus der Mitte der 60er Jahre.

die Industrie durch Beschaffung von Schleppern auszugleichen«. Aber die zunehmende Technisierung selbst der ausgesprochenen Kleinbetriebe bringe kaum die erhoffte Erleichterung, da nun wegen »der hohen Gestehungs- und Unterhaltungskosten noch weitere Familienglieder ›ins Geschäft gehen‹ müssten».

Im Bericht von 1961 können wir dann lesen: »Außer den wenigen Arbeitern in zwei landwirtschaftlichen Betrieben und einem Schreinereibetrieb gehen täglich etwa 180 Arbeiter als Pendler bis nach Stuttgart auswärts, unter ihnen einige Angestellte und 25 bis 30 Frauen und Mädchen. Fast die Regel ist es, dass die Mädchen gleich nach der Schulentlassung als Hilfsarbeiterinnen ohne ersichtlichen Grund nur ›zum Geldverdienen‹ in die Fabriken gehen.«

»Durch die vielen Neubauten und die dadurch bedingte Beendigung der Wohnungsnot ist die Atmosphäre des Zusammenlebens weithin entgiftet. Einige Zwei- bis Dreizimmerwohnungen stehen seit einem Jahr wegen der für die hiesigen Verhältnisse weit überhöhten Mieten bis zu 120 DM leer.« Schon im Pfarrbericht von 1956 hatte Pfarrer Schäfer mitgeteilt, dass durch den Bau von zwölf neuen Häusern, zum Teil Mehrfamilienhäuser, und den Abzug einiger Familien »die Wohnungsnot im allgemeinen beendet« worden sei, und er fügte an dieser Stelle noch an: »Streitigkeiten, die noch vor wenigen Jahren durch das enge Zusammengepfertsein an der Tagesordnung waren, sind seltener geworden.«

Im Pfarrbericht von 1961 heißt es weiter: »Die Wirtshäuser werden die Woche über nur wenig aufgesucht, finden dagegen am Sonntag auch von Seiten der

Jugendlichen großen Zulauf. Allgemein wird darüber Klage geführt, dass die Jugendlichen zuviel Geld auf der Hand hätten und darum die Versuchung zu Trinkgelagen zu groß wäre. Wüstes Randalieren und Nachtruhestörungen kommen meistens auf das Schuldkonto auswärtiger Jugendlicher, vor allem aus Mundelsheim und Gemmrigheim.«

»Während bis 1956 der Sport hier bedeutungslos war, hat derselbe durch die Gründung der Sparten Tischtennis und Fußball ein wenig erfreuliches Ausmaß angenommen. Mit wenigen Ausnahmen sind alle Jugendlichen Mitglieder des Turn- und Sportvereins. Die Übungszeiten sind für die Tischtennisspieler der Samstagabend, für die übrigen der Sonntagmorgen.«

»Ein Wanderkino, das alle 14 Tage meist schlechte Filme bot, hat vor drei Jahren zu bestehen aufgehört. Das Interesse hat sich mehr dem Fernsehen zugewandt. Besondere Darbietungen des Fernsehens üben große Anziehungskraft aus und füllen nicht nur die Gasthäuser, sondern auch die Stuben der privaten Fernsehbesitzer.«

»Die Sonntagsruhe wird auch außerhalb der Hauptarbeitszeiten in den unkirchlichen Familien vormittags nur wenig beachtet. Doch ist offenbar das Bestreben vorhanden, nur solche Arbeiten zu verrichten, die nach außen nicht in Erscheinung treten. Ostermontag und Pfingstmontag verlieren mehr und mehr ihren Feiertagscharakter. An beiden Tagen wird vereinzelt auch mit gespannten und Schleppern auf den Feldern gearbeitet, und zwar vornehmlich von solchen, die noch eigene Grundstücke bewirtschaften, aber kein eigenes Spann haben.«

»Wenn irgend möglich wird das Pflücken der Kirschen an den Sonntagvormittagen vorgenommen. Auch für das Brechen des Tafelobstes wird bei guter Ernte der Sonntag mitbeansprucht, weil an diesem Tage auch die jüngeren, die Woche über in den Fabriken beschäftigten Familienmitglieder zur Verfügung stehen.«

»Störend für die Sonntagsruhe wirken sich im Ort die häufigen Betriebsfeiern auswärtiger Betriebe in der Gastwirtschaft ›Zur Rose‹ aus. Auch der steigende Durchgangsverkehr macht sich an den Sonntagen unliebsam bemerkbar.«

»Während der Sommermonate wird das Gotteshaus, das als eine der schönsten Dorfkirchen im weiten Umkreis gilt, zur Besichtigung offen gehalten. Von dieser Möglichkeit machen zahlreiche Ausflügler Gebrauch.«

»Das Ehe- und Familienleben ist im allgemeinen geordnet. Für ein rechtes Familienleben wirkt sich hemmend die Tatsache aus, dass die Familienglieder häufig verschiedene Arbeitsplätze haben, kaum oder nur sonntags gemeinsam essen. Viele junge Leute erwarten von ihren Familienangehörigen nichts weiter als Kosttisch und Schlafstelle, zum Teil gegen eine gewisse Entschädigung und gelegentliche Mitarbeit in der kleinen Landwirtschaft.«

»Von den 1950 bis 1959 standesamtlich und kirchlich geschlossenen Ehen blieben sechs kinderlos, 14 Ehen haben ein Kind, aus 16 Ehen sind je zwei Kinder hervorgegangen, aus vier Ehen je drei Kinder und aus drei Ehen je vier Kinder. Zwei Mütter haben unehelich geboren. Zwei Ehepaare wurden wieder geschieden.« Über die Zahl der Kinder hatte sich Pfarrer Schäfer so seine eigene Gedanken gemacht und hierzu im Bericht von 1956 geschrieben: »Das 1-Kind-System scheint sich mehr und mehr durchzusetzen. Schon vor dem zweiten Kind



Das Rathaus mit dem Rathausbrunnen im Jahr 1966.

besteht offenbar eine gewisse Scheu. Kinder sind unerwünscht. Erst wollen viele Ehepaare viel verdienen, um sich allerlei Luxus gestatten zu können. Auf der anderen Seite erwarteten von den sieben Paaren, die 1954 und 1955 in die Ehe traten, vier schon vor der Ehe ein Kind.«

Pfarrer Hans Peter Weber, der im Mai 1964 dem in den Ruhestand getretenen Pfarrer Schäfer nachgefolgt war, fasste Anfang Juli 1965 seine innerhalb eines Jahres gewonnenen Erkenntnisse über Ottmarsheim wie folgt zusammen: »Der bäuerliche Charakter der Gemeinde nimmt weiterhin ab. Viele arbeiten in der Industrie und betreiben ihre Landwirtschaft größtenteils nach Feierabend, was zum Teil durch Schichtarbeit ermöglicht wird. Die Zahl der Autos hat stark zugenommen. Textilbetriebe der Nachbarorte werben sehr intensiv weibliche Arbeitskräfte. Die Gemeinde selbst ist weiterhin ohne jede eigene Industrie. Der Ort ist in vielen Dingen hinter der allgemeinen Entwicklung zurückgeblieben, was schon am äußeren Ortsbild zu erkennen ist.«

Pfarrer Weber lag mit dieser Aussage sicherlich nicht völlig daneben. Dennoch wird sie den tatsächlichen Verhältnissen nicht ganz gerecht. Denn sie übergeht, dass sich in Ottmarsheim ja durchaus einiges getan hatte, auch und gerade im Ausbau der örtlichen Infrastruktur. Freilich alles im Rahmen der aufgrund der Finanzen beschränkten Möglichkeiten. Bürgermeister Walter Müller, der seit Januar 1954 die Geschicke der Gemeinde leitete, verwies 1971 nicht ohne Stolz auf das in den vergangenen Jahren Erreichte: »Auf dem Schulsektor haben wir den zweiten Schulraum modernisiert und die gesamte Schule mit einer Ölheizung versehen. Der bisherige Kindergarten aus dem Jahre 1903 wurde in den Jahren 1965/66 abgebrochen und durch einen geräumigen Neubau ersetzt, der auch weiter Raum bietet, da er nur zur Hälfte ausgenutzt ist. Auf dem Sektor des Ortsstraßenbaues hatten wir mit Ausnahme der Ortsdurchfahrt und der Gartenstraße keine geteerten Straßen. Außer der Adler-, Berg-, Talstraße und dem Amselweg wurden alle Straßen mit einem Belag versehen. Das Feld- und Waldwegenetz wurde weitgehend und die Ortskanalisation bis auf 200 Meter ausgebaut. Auf dem Bausektor wurden 75 neue Häuser mit 105 Wohnungen erstellt. 20 Umbauten wurden fertiggestellt. Weitere acht Häuser sind noch im Bau.« Und für die Wasserversorgung, die ein »ständiges Sorgenkind der Gemeinde« gewesen sei, habe man nun mit dem Anschluss an die Bodenseewasserversorgung endlich eine gute Lösung finden können.

Aufgrund der in das Jahr 766 zu datierenden urkundlichen Ersterwähnung des Ortsnamens darf sich Ottmarsheim als ältester Ort im Landkreis Ludwigsburg bezeichnen. Ottmarsheim kann jedoch noch eine weitere »Bestmarke« vorweisen: Fünf Jahre nach dem mit einem großen Fest gefeierten 1200-Jahr-Jubiläum war es die erste Gemeinde im alten Landkreis Ludwigsburg, die im Zuge der Gemeindereform ihre Selbständigkeit aufgegeben hat. Der zum 1. September 1971 vollzogene Zusammenschluss mit Besigheim war weitgehend unumstritten. Er bot dem Ort die große Chance, neue Entwicklungsimpulse zu erhalten. Und Besigheim hat in der Folgezeit diese Erwartungen dann auch nicht enttäuscht.

Seitdem sind weitere 45 Jahre vergangen, und der Wandel Ottmarsheims hat sich ungebremst fortgesetzt. Dabei hat sich unterm Strich das äußere Bild des alten Ortskerns zweifellos zum Positiven verändert, auch wenn es an manchen

Stellen noch durchaus deutlichen Nachholbedarf und Entwicklungspotential gibt. Vor allem aber haben mehrere Neubaugebiete den Ort weiter wachsen lassen; heute leben rund 2300 Menschen hier, also dreimal so viel wie 1971. Und im großen interkommunalen Industriegebiet »Ottmarsheimer Höhe« gibt es rund 85 Betriebe mit insgesamt ca. 2600 Arbeitsplätzen.

Quellen- und Literaturhinweise

Kreisarchiv Ludwigsburg: Amtsversammlungsprotokolle Besigheim und Marbach.
Landeskirchliches Archiv Stuttgart: A 29, Pfarrberichte Ottmarsheim.
Ottmarsheim im Wandel der Zeiten. Festschrift zur 1200-Jahr-Feier, Ludwigsburg 1966.
1250 Jahre Ottmarsheim. Beiträge zur Ortsgeschichte, Besigheim 2016.

Der herzoglich württembergische Premiermaschinist Johann Christian Keim (1721–1787)

von Erich Sauer

Im Rahmen seiner Magisterarbeit über die Gruftkapelle Thurn und Taxis in Regensburg¹ befasste sich der Autor auch mit dem Architekten des Gruftbaues. Es war dies der thurn- und taxissche Baurat Carl Victor Keim. Als im Verlauf der Recherchen zutage kam, dass Keim einer umfangreichen Sippe von mehr oder weniger bekannten Künstlern und Architekten angehörte, bot es sich an, diese Sippe näher und im Zusammenhang zu untersuchen. Dieser Aufsatz soll sich jedoch ausschließlich mit dem Vertreter der ersten Generation, dem herzoglich württembergischen Premiermaschinisten Johann Christian Keim befassen. Den Vertretern der Folgegenerationen – den Söhnen Aloys Keim (* Ludwigsburg, † Nürnberg) und Franz Xaver Keim (* Ludwigsburg, † Regensburg), den Enkelsohnen Carl Victor Keim (* Schwabach, † Regensburg), Hermann Keim (* Nürnberg, † Regensburg) und Carl Alexander Heideloff (* Stuttgart, † Haßfurt), dem Urenkel Adolf Keim (* Regensburg, † St. Ulrich-Ortisei) und dem Ururenkel Hermann Keim d. Jüngeren (* St. Ulrich-Ortisei, † St. Christina), die allesamt nicht mehr in Württemberg aktiv waren – sollen eigene Beiträge gewidmet werden.

Auf Spurensuche

Das barocke Theater des Schlosses Ludwigsburg bildete bei den Jubiläumsfeiern des Jahres 2004 einen der großartigen Mittelpunkte. Die Namen von Donato Giovanni Frisoni, dem Erbauer, und von Philippe de La Guêpière, der 1758/59 das Komödienhaus ausbaute, waren dabei in aller Munde. Die Befürchtung, dass der Hersteller der seit 1998 glanzvoll restaurierten barocken Bühnenmaschinerie wieder in der »Versenkung« bleibt, aus der er durch Publikationen von Hans-Joachim Scholderer² vorübergehend aufgetaucht war, hat sich nicht bestätigt. Gemeint ist Johann Christian Keim, hinter dessen Titulatur »Theatermaschinist« oder »herzoglicher Premiermaschinist« sich schlicht das Berufsbild eines Zimmermanns mit den hinzuerworbenen Kenntnissen eines Bühnentechnikers – heute würde man von einem technischen Theaterdirektor sprechen – verbarg.

Es traf sich gut, dass gleichzeitig auch das Theater Regensburg ein Jubiläum feierte, allerdings erst das zweihundertjährige. Die Geschichte dieses 1804 erbauten Theaters ist ebenfalls eng mit dem Namen eines Angehörigen der Familie Keim verknüpft. Es handelt sich um den Architekten Carl Victor Keim, den Enkel von Johann Christian Keim, der von 1849 bis 1852 das abgebrannte Haus wieder aufbaute. Als das Theater in den Jahren 1998 bis 2001 gründlich saniert wurde,

richtete man sich weitgehend nach den Plänen Carl Victor Keims, dessen Name dadurch erstmals einer breiteren Öffentlichkeit bekannt wurde. Der Ludwigsburger und der Regensburger Theaterbau markieren Höhepunkte in der Geschichte der Künstlerfamilie Keim.

Johann Christian Keim war zu seiner Zeit ein hoch angesehener Fachmann, dessen Ruf weit über die Grenzen seines engeren Wirkungskreises um Stuttgart und Ludwigsburg hinausreichte. Keims Aktivitäten als Theater- und Bühnenbauer sind neben Ludwigsburg (Theater und Großes Opernhaus) auch für das Stuttgarter Lusthaus, das Ulmer Stadttheater und das Fürstlich Fürstenbergische Hoftheater in Donaueschingen nachweisbar. Auch die einstigen Theaterbauten in den Schlössern von Teinach und Grafeneck gingen laut Scholderer auf Keims Konto.³

Dass sich Keims Ruf nicht konservieren ließ, lag sicher nicht nur daran, dass es einem Handwerker von seinem Schlage nie ganz gelingen konnte, es mit dem Renommee eines (studierten) Architekten aufzunehmen.⁴ Es lag vielmehr daran, dass seine Herkunft bisher im Dunkeln blieb und keine Heimatstadt es sich angelegen sein ließ, das Andenken seines bedeutenden Bürgers und das seiner arrivierten Nachkommen wach zu halten.

Als Scholderer 1994 schrieb, über Keims »Herkunft ist nichts Zuverlässiges bekannt«⁵, konnte er sich nur auf den spärlichen Schriftwechsel zwischen Keim und Keims Witwe mit Herzog Carl Eugen stützen. Dieser Schriftwechsel hätte jedoch ausgereicht, wäre nicht der Beerdigungsort Keims, wahrscheinlich infolge eines Lesefehlers, mit »Öhringen« notiert worden. Natürlich blieb die Nachfrage in den Matrikeln von Öhringen erfolglos.⁶ Welcher Umstand hätte auch die Überführung eines Katholiken in einen immerhin 70 km entfernten protestantischen Ort gerechtfertigt?

Vielleicht wäre der Verfasser in dieselbe Sackgasse geraten, hätte er die vorgenannte Quelle benutzt. Ihn führte eher der Zufall auf die richtige Spur. Es geschah bei der Lektüre eines der schriftlichen Zeugnisse, die Johann Christian Keims Enkel Carl Alexander Heideloff hinterlassen hat. In diesem Werk, das um 1850 unter dem Titel »Die Ornamente des Mittelalters« veröffentlicht wurde⁷, sind merkwürdige gotische und romanische Zierformen an Kirchen, Gebäuden und Möbeln abgebildet und beschrieben. Heideloff schreibt an einer Stelle: »Console und Ornament aus der Pfarrkirche zu Oeffingen, ein katholischer Ort, zwei Stunden von Stuttgart, ehemals dem Domkapitel zu Augsburg gehörig.«⁸ [...] Oeffingen war der Geburtsort meines Großvaters, des herzogl. württembergischen Hof-Architekten und Premiermaschinisten Christian Keim, wo dessen Vater Zimmermeister war. [...] Der geschickteste [Zimmermeister] war der Schwager meines Großvaters, Joseph Frischmann aus Oeffingen.«

Gewissheit über den Sterbeort Oeffingen ergab dann überraschenderweise auch eine Anfrage beim Diözesanarchiv des Bistums Stuttgart-Rottenburg. Dort sind zwar die Matrikel der katholischen Gemeinden Württembergs nicht einsehbar, doch erinnerte sich der kundige Archivar an einen Eintrag über Keim im Kirchenbuch der herzoglichen Hofkapelle.⁹ Dieser Eintrag lautet: »7. Octobris 1787 receptis iterato Sacramentis lenta aegritudine contrahuit D. Christianus Keim, natus Oeffingae 22. Octobris 1721, Serenissimi Ducis Premiermachiniste, uti foris artis suae peritia celebris, ita domi virtutem illustris exemplo, sepultus in patria sua.«

Hier wird uns also mit einem Schlag nicht nur der Begräbnisort bestätigt, der gleichzeitig der Geburtsort war, wir erfahren auch das genaue Geburts- und Sterbedatum. Die darauf in den Matrikeln der katholischen Kirchengemeinde Oeffingen fortgesetzte Suche förderte dann noch weitere Einzelheiten zutage. Zunächst den Nachweis, dass Keim an der Wassersucht gestorben war und am 10. Oktober 1787 in Oeffingen beerdigt wurde.¹⁰ Des Weiteren erfuhren wir einiges über die Eltern. Danach war Keim das sechste von elf Kindern der Eheleute Josef Kaim und Anna Margaretha, geb. Bischof. Vom Vater ist nur das Sterbedatum 14. April 1769 genannt, von der Mutter der Geburtstag 27. September 1688 und der Sterbetag 29. Februar 1748.¹¹ Da sich über den Vater keine Geburtsangaben finden lassen, darf angenommen werden, dass dieser als wandernder Zimmermann nach Oeffingen gekommen war.

Interessant ist auch noch ein Eintrag über die jüngste Schwester Keims, die am 11. Februar 1733 geborene Maria Margareta, die am 19. Januar 1767 einen Mathias Frischmann heiratete. Hier haben wir es wahrscheinlich mit einem Bruder jenes Joseph Frischmann zu tun, dem Heideloff so außerordentliche Fähigkeiten als Zimmermeister zuschrieb. Bleibt die Frage offen, ob sich aus dieser Verbindung der Schwester die Schwägerschaft zu Joseph Frischmann herleitete.

An weiteren Einträgen findet sich noch einer aus dem Jahre 1764, der den Tod und die Beerdigung eines fünf Jahre alten Mädchens Friederike Keim belegt, und einer aus dem Jahre 1779, der die Heirat einer Margareta Keim mit einem Matthäus Müller meldet. Letztere war nachweislich eine Tochter von Johann Christian Keim, das so jung verstorbene Mädchen Friederike mit hoher Wahrscheinlichkeit.

Eine Randnotiz in den Oeffinger Matrikeln, die auf Adolf Schahl und sein Großinventar über die Kunstdenkmäler des Rems-Murr-Kreises¹² hinwies, gab Anlass, auch in diesem Werk nach Spuren von Johann Christian Keim zu suchen. Tatsächlich fanden sich zwei Einträge: »Ein Überschlag des Hertzogl. Premier Maschinisten H. Keym¹³ (auch Bau Directeur H. Kaim) vom 14.01.1767 betr. die Erneuerung der Fachwerkwände des Kirchturmes in Oeffingen an den Wetterseiten kam nicht zur Ausschreibung.«¹⁴ Und: »1773 wurde nach Rissen von Christian Keim, abgeändert durch den Augsburger Stadtwerkmeister Joh. Christoph Singer, in Oeffingen ein bald danach wieder verschwundenes Franziskanerhospiz mit Kirche erbaut.«¹⁵

Die von Schahl wiedergegebene Baugeschichte des Franziskanerhospizes bietet ein typisches Beispiel für die komplizierten kirchenrechtlichen Verhältnisse und Zustände in einer Diasporagemeinde der damaligen Zeit.¹⁶ Da waren auf der einen Seite die Oeffinger Bürger und ein Augsburger Mäzen, die sich wegen einer besseren Seelsorge für den Bau des Hospizes und für die Besetzung mit Franziskanern einsetzten und dazu den Territorialkonsens des Augsburger Domkapitels und den Ordinariatskonsens des Bischofs von Konstanz benötigten. Auf der anderen Seite gab es württembergische Bedenken, die auch vom Hofkaplan Seiz, den Kapuzinern aus Weil der Stadt und dem Oeffinger Pfarrer Jäger unterstützt wurden. Warum in diesem Streit, in dem die konfessionellen Fronten nicht sauber verliefen, Johann Christian Keim den Kürzeren zog, ist

nicht mehr auszumachen. Überliefert ist in einem Bericht des Oeffinger Obervogts Wild der Ausspruch, dass »der zu schön gemachte Riß verursachte, daß H. Kaim beiseite gesezet ward«.

Der Werdegang des Johann Christian Keim

Nähere Nachrichten über die Lehr- und Wanderjahre Keims finden sich im Stadtarchiv Stuttgart, und zwar im Band »Souvenir« des dort verwahrten Nachlasses »Heideloff-Keym«. ¹⁷ Darin ist unter anderem zu lesen:

»Die Familien Keim und Heideloff schlossen sich durch den Todesfall noch enger aneinander an. Sie waren gegenseitig Gevatterkinder und beide Familien katholisch. Katholiken gab es zur Zeit nur wenig, nur Beamte am Hof, Künstler und Militär. Wer nicht protestantisch getauft und getraut sein wollte, muß nach Oeffingen oder Hofen gehen, denn in Stuttgart gab es kein katholisches Pfarramt (erst seit 1806) und ein Katholik wurde in Stuttgart nicht begraben, nur in Oeffingen oder Hofen. Pathe Keim war Baumeister und Premier Maschinist bei Herzog Carl.

Keim war ein guter Katholik, ein wahrer Christ. In Oeffingen bei Stuttgart geboren, verkehrte er viel mit den geistlichen Herrn daselbst (auch im Kloster), welche auch immer ihn besuchen kamen. ¹⁸ Sein Vater hieß Joseph, war Zimmermeister, welcher seinen Sohn dem Zimmerhandwerk widmete. Geboren 1721, ging schon als 18jähriger Jüngling [1739] in die Fremde. Reiste durch Elsaß und Holand, trat in Verdienste, wurde von den Franzosen gefangen, blieb einige Zeit in Frankreich, ging über See nach Korsika [...] Italien. Wurde dann mit einigen Künstlern bekannt, mit denen er nach Turin reiste, wo er sich einige Jahre aufhielt und dann Berlin zusteuerte. Der Herzog von Braunschweig lernte ihn dort kennen und nahm ihn mit als Baumeister und Maschinist nach Braunschweig in seine Dienste. Hier baute er unter sehr schwierigen Verhältnissen das zur Zeit in Deutschland größte Opernhaus [...].

Da war es, daß Herzog Carl von Württemberg nach Braunschweig kam und von Keims Bühnen-Unternehmen hörte und ihn der Herzog von Württemberg nach Ludwigsburg berief. Er wurde Premiermaschinist daselbst, baute mehrere Häuser in Ludwigsburg, umbaute in Stuttgart das alte Lusthaus zum Opernhaus [...] kleines Theater zu Baireuth, Erlangen, Ulm, Tübingen, Solitüt und Constanz.«

Die Stichworte Turin, Berlin, Braunschweig, Bayreuth lassen die schon früher geäußerte Vermutung, Keim könnte bei der Familie Galli da Bibiena gelernt haben ¹⁹, als sehr wahrscheinlich erscheinen. Tatsächlich hielt sich der bedeutendste Vertreter dieser Familie, Giuseppe Galli da Bibiena (1696–1757) ²⁰, 1740 in Turin auf. Er war der Bühnenbildner bei der Einweihung des Teatro Regio und zahlreicher weiterer Bühnenbilder. Er entwarf dort auch Quadraturen für die Kirche S. Maria della Consolata. Giuseppe ist (neben seinem Sohn Carlo) auch für Bayreuth (1744–1748) nachweisbar. Noch 1744 soll er sich sogar am Stuttgarter Hof aufgehalten haben. Seit 1753 ist er endgültig in Berlin anzutreffen, wo er 1757 starb. Sohn Carlo, der wohl nach Bayreuth eigene Wege geht, ist

1753 in München, dann irgendwann noch, Mitte des 18. Jahrhunderts, in Braunschweig – Umbau des Opernhauses auf dem Hagenmarkt²¹ – verortet. Die in diesen Residenzstädten ansässigen Dynastien waren durchweg eng miteinander versippt. So war die Gattin Friedrichs des Großen, Elisabeth Christine, eine Schwester des Herzogs von Braunschweig-Wolfenbüttel. Eine (Lieblings-) Schwester Friedrichs des Großen, Wilhelmine, erbaute 1744 bis 1748 das Markgräfliche Opernhaus in Bayreuth, und ihre Tochter Elisabeth Friederike Sophie von Brandenburg-Bayreuth heiratete 1748 Herzog Carl Eugen von Württemberg.

Keim könnte sich im Gefolge von Guisepppe und/oder Carlo Galli²² befunden haben. Die zeitliche Abfolge – 1739 Beginn der Wanderschaft, 1740 Turin, 1744 Stuttgart, 1744/48 Bayreuth, 1749 Anstellung am Hofe Carl Eugens²³, ca. 1753 Berlin und Braunschweig – entspricht zwar nicht exakt dem vom Erzähler im »Souvenir« geschilderten Ablauf; wir müssen jedoch daran erinnern, dass es sich hierbei um die Schilderung von Ereignissen aus »längst vergangener Zeit« handelt. Auch die Biografen des Familienclans der Galli haben nicht zeitnah berichtet. Immerhin waren die Galli Künstler, die, wie heute noch die Zimmerleute nach der Freisprechung (Tippelbrüder auf der Walz), ständig unterwegs waren. Manchmal waren es nur kurzzeitige Aufträge, wie beispielsweise eine Bühnendekoration, die sie an einem Ort hielten. Dies gilt genauso für Keim, der nach seiner festen Anstellung bei Herzog Carl Eugen häufig zwischen Wohnort und Baustelle/Arbeitsstelle pendelte. Er bekam auch für auswärtige Aufträge immer wieder einmal Urlaub, wie es z. B. für die Theaterbauten in Ulm und Donaueschingen der Fall war. Von einem weiteren auswärtigen Auftrag erfahren wir aus einem Gesuch Keims vom 15. Juni 1781: »Dank, daß Erlaucht die Erlaubnis erteilt, daß ich für die Reichsstadt Ulm Rüz und Plan zu einem Comoedien-Hauß nebst der notwendigen Einrichtung habe verfertigen, und die Decorierung der Logien und [...] auch die Decorationen, so semtlich von hiesigen Malern, machen laßen. Da nun benantes Comoedien-Hauß villen Beyfall erhalten und des Kayserlichen Minister von Hartig²⁴ selbes guth eingerüchtet befunden, alß haben selber dem Magistrat der Reichsstadt Augspurg dahin bewogen, in Ihrem Schauspielhauß einige Fehler verbessern zu lassen, zu welchem Ende mir der Antrag gemacht worden, mich anher Augspurg zu verfügen, um dortiges Comoedien-Hauß in Augenschein zu nemen und zu sehen, wie denen Fehler an Logien avantscene abgeholfen werden könnte. [...] mir aber zu beßern Fortbringung meiner zahlreichen Familie [...] Urlaub« zu bewilligen. Der Herzog hat dem Gesuch stattgegeben und Keim für vier Wochen nach Augsburg beurlaubt.²⁵

Es fällt nicht leicht, diese Großzügigkeit Carl Eugens zu verstehen, war er doch ein absolutistischer Herrscher und Despot, der ohne großes Federlesen seine Untertanen auf dem Hohenasperg einsperren ließ. War es der hohe Bekanntheitsgrad, den Keim über die Landesgrenzen hinaus genoss und dessen Licht auch auf seinen Dienstherrn schien, oder war es die Tatsache, dass Keim als Exterritorialer und Katholik gewisse Privilegien besaß? Immerhin wird ihm im »Souvenir« bescheinigt: »Der Herzog suchte ihn persönlich bei seinen Arbeiten auf, denn er war ein Charakter, welcher dem Herzog imponierte durch seine reiche Begabung, seinen redlichen tapferen Willen und sein unabhängiges

Urteil.«²⁶ Zu bedenken ist auch, dass nicht alle Tage ein neues Theater zu bauen und einzurichten war. Für die in den engeren Aufgabenbereich eines Theatermaschinisten fallenden Tätigkeiten war seine Anwesenheit nicht immer zwingend erforderlich, zumal es, wie wir wissen, regelmäßig einen zweiten Maschinisten gab. Auch beschränkten sich Keims Aufgaben, wie wir noch sehen werden, nicht ausschließlich auf den Bereich des Theaters.

Im Dienst des Herzogs von Württemberg

Wir gehen davon aus, dass die Arbeit Keims für den Herzog Carl Eugen im Jahr 1749 begann.²⁷ Es trifft sich, dass in eben diesem Jahr Bauarbeiten im Süden des Herzogtums stattfanden, einer Region, in der Keim seine Braut kennengelernt haben dürfte. Winfried Hecht berichtete hierzu 1999 in seiner Rottweiler Stadtgeschichte, dass es Herzog Carl Eugen gelungen war, den Ausbau der »Schweizerstraße« – die mit ihrer wichtigen Postlinie Rottweil östlich umging und, an Donaueschingen vorbei, bis zur Schweizer Grenze führte – durch den Schwäbischen Kreis zu ermöglichen.²⁸ In Donaueschingen hat Keim wahrscheinlich Kontakt mit dem dort residierenden Haus der Fürsten von Fürstenberg aufgenommen. Dabei muss er wohl die Bekanntschaft seiner künftigen Frau gemacht haben, deren Bruder in Diensten des Fürstenhauses stand. Den entscheidenden Hinweis lieferte eine Aktennotiz aus Stuttgart, in der das herzogliche Oberhofmarschallamt am 19. Juni 1784 Nachricht vom Tod des »fürstl. Fürstenbergischen Polizey-Secretarii Emeranus Bellhamers, DonEschingen« und von der Sicherstellung und Versiegelung seines Nachlasses gab. Darin ist ausdrücklich festgehalten, dass Bellhamer »sich seit einigen Wochen bey seinem Schwager, dem allhiesigen herzogl. Machinist Keymen auf einem Besuch, teils zur Pflege« aufgehalten hatte.²⁹

Es war nun ein Leichtes, diese Spur ein Stück weit zu verfolgen, denn die fürstenbergische Verwaltung führte damals schon, für diese Zeit ganz selten, Personalakten. Laut Mitteilung des Fürstlich Fürstenbergischen Archivs liefern die Personalakten folgende Informationen zu Emmeram Bellhamer: »Auf Empfehlung seines Veters, eines Paters im Kloster Emmeram zu Regensburg, als Kanzlist zu Stühlingen angestellt – Kanzlist zu Haslach – Amtssekretär – erhält das Sekretärsprädikat – stirbt zu Stuttgart 19.6.1784. Nach dem Testament vom 26.5.1784 starb Bellhamer kinderlos. Haupterin wurde seine Schwester Maria Juliana, Ehefrau des Premier-Maschinisten Johann Christian Keim in Stuttgart. Die Schwestern Maria Anna, Witwe des Gräfl. Fuggerischen Beamten Degler zu Augsburg, und Anna Maria, Ehefrau des Malers Herber (?) zu Regensburg, erhalten Legate. Ein Bruder, Anselm, ist Benediktinerpater im Kloster Frauenzell bei Regensburg. Bellhamer stammt aus Regensburg.«³⁰

Dass die Spur der Keim'schen Sippe nach Regensburg führen würde, mithin an einen Ort, der Generationen später zum Lebensschwerpunkt zahlreicher Mitglieder der Familie werden sollte, überrascht ungemein. Es gibt bis heute keinen einzigen Hinweis darauf, dass irgendjemand von den zahlreichen Keims, gleich ob sie in Regensburg geboren wurden oder verstarben, davon gewusst hätte. Die

Überlieferung gar führt in eine völlig falsche Richtung.³¹ Auch die Namen der Geschwister tauchen nach dieser Erwähnung im Personalakt kein einziges Mal wieder auf. Dabei war der Vorname Emmeram für jemanden, der Regensburg mit seinem ehemaligen Reichskloster St. Emmeram – heute im Besitz der Fürsten von Thurn und Taxis – kennt, eindeutig genug. Die Suche in den Matrikeln des Klosters, dem gleichzeitig als Volkskirche die Pfarrei St. Rupert angegliedert war, führte daher schnell zum Erfolg. Schwester und Bruder Bellhamer finden sich dort mit diesen Geburtsdaten: Taufe Maria Juliana Keim geb. Bellhamer am 03.08.1730; Vater: Joseph Bellhamer, »Dapiferi« (Speiseaufträger, Truchsess) zu St. Emmeram; Mutter: Cäcilia. Taufe Johann Emmeram Josef Bellhamer am 21.08.1727; Vater: Joseph Bellhamer, »Cubiculo Regni nostri« (Kammerdiener unseres Fürsten); Mutter: Cäcilia.

Bliebe die Frage, wie Emmeram Bellhamer ausgerechnet nach Donaueschingen kam. Eine mögliche Erklärung ist in der Person des Fürsten Joseph Wilhelm Ernst zu Fürstenberg-Stühlingen (1699–1762) zu finden, der von 1735 bis 1740 und dann wieder von 1742 bis 1748 kaiserlicher Prinzipalkommissar am Immerwährenden Reichstag zu Regensburg war. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass der Fürst von seinen Besuchen beim Fürstabt zu St. Emmeram den Vater Bellhamer kannte oder eben jenen Vetter, der laut Personalakte Emmeram Bellhamer für den fürstenbergischen Dienst empfohlen hatte.

Johann Christian Keim und sein Gutshof in Gölldorf

Im Jahr 1769 hat Keim in Gölldorf, das zum Territorium der Reichsstadt Rottweil gehörte, »ein Waldlehen und das umfangreiche Hofgut des Domherren Dr. Michael von Khuon erworben«. ³² Der Kaufpreis lag bei 8500 Gulden. Nach allem, was wir von Keims Bezahlung zu jener Zeit wissen, konnte dieser erkleckliche Batzen Geldes nicht aus den Erträgen seiner mehr schlecht als recht bezahlten Arbeit stammen. Keim war nach über zehnjähriger Dienstzeit so schlecht bezahlt³³ und außerdem arbeitsmäßig überfordert, dass er schon bald um seine Entlassung bzw. Erhöhung seiner Bezahlung bat. 1763 schreibt er an den Herzog: »Es seind nun mehro 12 Jahr, daß ich die hohe Gnade genieße, in euer Herzogl. Durchlaucht Diensten zu stehen. Wann ich mir aber, gnädigst bekanntermaßen, in dieser Zeit die jedesmalen aufgetragenen Geschäfte sowohl Tag als Nachts dergestalten habe angelegen seyn laßen, daß ich mit Darsezung meiner äußersten Leibes Kräften und der größten Strapace, auch öfters mit Lebens Gefahr, solche zu gnädigstem Wohlgefallen verrichtet und in Stande gestellt habe, durch dise sowohl Tag als auch Nachts erlittener Strapace und außgestandener großer Kälte aber meine Leibes Constitution so entkräftet habe, daß ich täglich bey mir spühre, wie meine Kräfte abnehmen, wodurch in kurzer Zeit ich in solche mißliche Leibes Umstände gerathen müßte, daß nimmer vermögend wäre, mein Stücklein Brod zu verdienen, mithin mich gemüßiget sehe, will ich anderster nicht ein miserabler Mann werden, noch in Zeiten davon zu abstrahiren und auf meinen erlernten Bau Geschäften, so viel mir meine Kräften annoch zulaßen werden, zu arbeiten. Ich habe dahro Euer Herzogl. Durchlaucht vor das schon

12. Jahr in höchst dero Diensten genossene Brod den unterthänigst fußfalligsten Danck abstatten und höchst dieselben, bey solcher Bewandnuß, um meine Dienst Erlasung suhmissest bitten, so fort aber in tiefester Ehrfurcht taglobent erstreben sollen.«³⁴

Ein Jahr später bat Keim nochmals nachdrücklich, entweder endlich seine Besoldung zu erhöhen – von bisher 450 Gulden auf 1000 Gulden – oder ihm »seine Dimission in Gnaden angedeyhen zu lassen«. Hofrat Bühler berichtet hierzu dem Herzog: »Euer Herzogl. Durchlt. sind die Qualitäten dieses Mannes Selbsten gdgst. bekannt, und obgleich der andere Machinist Spindler ihme hierinnen nichts nachgeben möchte, so haben doch höchstdieselbe allbereits mündlich gegen mir zu äußern gdgst. geruht, daß, wann jener noch fernerhin in Herzogl. Diensten verbleiben wollte, als worüber ich mich mit ihme besprechen solle. Er allein zu denen hießigen Theatral-Arbeiten, der Spindler hingegen auf dem Ludwigsburger Theatro und zu denen daselbst weiters vorfallendes Geschäften gebraucht werden solle. Nun habe ich mir alle Mühe gegeben, den Machinist Keimen in Ansehung der geforderten Zulage etwas genauer zu behandeln; allein, was ich hierinnen durch alle ihme gemachte Vorstellung zu bewirken im Stand gewesen, ist darinnen bestanden, daß so lange es Euer Herzogl. Durchl. gdgst. gefällig seyn werde, ihm unter Beylegung deß Characters eines Premier-Machinisten in einer jährlichen Besoldung von 900. fl., halb Geldt und halb Naturalien, in Diensten beyzubehalten, er vor seine Person lebenslänglich darinnen zu verbleiben sich engagieren wolle.«³⁵

Beide Dokumente sprechen eine deutliche Sprache und lassen keinerlei Unterwürfigkeit erkennen. Keim scheint dabei seine Entlassung durchaus in Rechnung gestellt zu haben. Das konnte er nur in Ansehung seines damals schon angesammelten Vermögens riskieren. Wie sehr er damals auch körperlich strapaziert war, geht nicht nur aus seinem Gesuch von 1763 hervor, sondern auch aus einem Eintrag im Rechnungsbuch der herzoglichen Rentkammer. Dort heißt es: »Der Theatralmaschinist Christian Keym mußte auf Ordre des Major und Oberbaudirektors das Bauwesen in aller Schnelle veranstalten und ausführen, zu dem Ende by deren vielen Handwercks Leuthen beständig gegenwärtig seyn, das Geschäft angeben und in Stand stellen, während dieser Zeit aber auch zu denen in Stuttgart aufgeführten Pastoralen und Commoedien wöchentlich 4 mahl, und zwar jedesmahlen abends um 6 Uhr hinein und morgens um 6 Uhr wiederum heraus reiten; weßenhalben derselbe vom 3. April biß 6. Juni 1758 an Reyß Kosten, Impiß, Logis, Schlaf und Trinck Gelder 133 fl. 8 x angerechnet. [...] Gedachter Maschinist Keym hat nach einem anderwärtigen Zettel vom 6 biß 28. Junii 1758 abgehaltenen Commoedien alhier seyn und selbige aufführen müssen, daher er weiter auf 40 Tag vor Impiß, Logis, Schlaf und Trinckgeldt moderitermaßen empfangen 45 fl. 36x.«³⁶

Ein Aspekt des Gölldorfer Grunderwerbs erscheint im Nachhinein nicht unbedeutend zu sein: Gölldorf lag, wie Oeffingen auch, auf nichtwürttembergischem, katholischen Gebiet und war somit der Einflussnahme durch den Herzog entzogen. Da war die Entfernung zu Stuttgart wohl das kleinere Übel. Unbeantwortet bleiben muss leider die Frage nach der Herkunft des Vermögens, aus dem Keim den Kauf finanzieren konnte.

*Keim baut in Donaueschingen*³⁷

Johann Christian Keim nützte sein Gut in Göllsdorf als Stützpunkt, als er am 28. Oktober 1784 die Genehmigung erhielt, für den Fürsten von Fürstenberg in Donaueschingen ein Hoftheater zu errichten.³⁸ Es bleibt offen, ob der wenige Monate zuvor verstorbene Schwager Emmeram Bellhamer noch vor seinem Tode Vermittlertätigkeit geleistet hat. Wahrscheinlich war Keims Bekanntheitsgrad als Erbauer des Theaters Ulm (1780/81) schon so groß, dass seine Anwesenheit in einer Erbschaftsangelegenheit, die ihn im Mai 1784 nach Donaueschingen geführt hatte³⁹, wenigstens zu einer Initialzündung taugte.⁴⁰

Der erst seit 1783 regierende Fürst Joseph Maria, ein großer Musik- und Mozartliebhaber, trieb die Bauarbeiten in absolutistisch rigoroser Manier voran. Per Generalbefehl wurden sämtliche Zimmermeister aus der Landgrafschaft Baar »bei Vermeidung unausbleiblicher Exekution« zur Arbeitsleistung aufgerufen. Die Arbeiten konnten so noch im selben Jahr beendet werden. Dies war besonders beachtlich angesichts der Tatsache, dass der Zuschauerraum und die Bühne sich in einen Redoutensaal verwandeln ließen. Die nach einer Bauaufnahme im Jahre 1814 gefertigten Zeichnungen⁴¹ geben einen anschaulichen Einblick in ein barockes Hoftheater. Scholderer meint sogar, Keim habe »hier 26 Jahre nach Ludwigsburg eine sehr ähnliche Maschinerie eingebaut, denn alle wichtigen Elemente scheinen im Grundsatz gleich zu sein«. ⁴² Da aus der Ludwigsburger Zeit vergleichbare Pläne fehlen, sind die Donaueschinger Grundriss-Zeichnungen von Unterbühne und Oberbühne auch eine wichtige Quelle zur Ludwigsburger Theatergeschichte.⁴³

Das Theater wurde noch im Dezember des Jahres 1784 eingeweiht. Keim erhielt vom Hofmarschallamt 6883 Gulden ausbezahlt, eine beachtliche Summe, wenn man bedenkt, dass nur der Innenausbau zu leisten war; das Hauptgebäude stand vorher schon. Als August Wilhelm Iffland, der bedeutendste Schauspieler seiner Zeit, in Donaueschingen weilte, fand er lobende Worte: »Das Schauspielhaus ist allerliebste, weder zu groß noch zu klein [...], die Dekorationen sind geschmackvoll und schön.«⁴⁴

Interessant ist die Mitteilung Tumbüls zur Herkunft dieser Dekorationen: »Die Dekorationen für die Bühne malten die besten Theatermaler in Stuttgart [...]. Den Vorhang lieferte Heideloff Vater [= Viktor Heideloff], von dessen Meisterhand auch der Vorhang im Ulmer Stadttheater herrührte.«⁴⁵ Heideloff hat dann ein Jahr nach dem Tod Keims dessen Tochter Nanette geheiratet.⁴⁶ Leider sind beide Vorhänge zerstört worden: der in Donaueschingen beim Brand von 1850, der in Ulm im Zweiten Weltkrieg.⁴⁷

Johann Christian Keim als Theatermaschinist

Wer einmal die Gelegenheit hatte, eines der wenigen noch existierenden Barocktheater, wie z. B. das von Krumau (Český Krumlov), hinter der Bühne in Funktion zu erleben, ist erstaunt darüber, welcher personeller und technischer Aufwand hierzu erforderlich ist, insbesondere wenn Kulissen und Soffiten in Sekundenschnelle zu verwandeln sind.

Als sich der Zimmermeister Haas nach Keims Tod erfolglos um dessen Nachfolge bewarb, lesen wir zu der von ihm verlangten Qualifikation: Es genüge nicht, ein tüchtiger Zimmermann zu sein. Ein Maschinist müsse nicht nur die benötigten Maschinen, die »zu Ausführung der Theatralischen Vorstellung erfordert werden«, erfinden und herstellen, er zeichne auch für die Dekoration verantwortlich. Schließlich habe er das Theater »regulmässig zu beleuchten, und überhaupt alles auf dem Theater so einzurichten, daß bei Ausführung eines Schauspiels alles schnell und in Ordnung geschehe«. Außerdem müsse er »wenigstens einige practische Kentnüß von der Mechanic und der Mahlerei, besonders dem Perspectiv und den Regeln von Schatten und Licht« haben.⁴⁸

Erhellend sei dazu eine Merkwürdigkeit berichtet, die Keims Enkel Carl Alexander Heideloff überliefert hat. Sie findet sich in einer Erklärung des Titelpupfers zu Heinrich Wagners Geschichte der Hohen Karlsschule.⁴⁹ Der Kupferstich mit der Unterschrift »Schiller trägt sein Werk ›Die Räuber‹ seinen Kameraden vor« zeigt den Dichter im Kreise seiner Schulfreunde Dannecker, Heideloff, Hoven, Kapf und Schlotterbeck. In der Erklärung wird geschildert, wie alle diese Freunde im Jahre 1778 wegen einer Epidemie im Krankensaal der Karlsschule interniert waren. Dort sei Viktor Heideloff unmittelbar neben Schiller, der heimlich unter der Bettdecke schrieb, gelegen. Und weiter ist zu lesen: »Die Muße benützte Schiller schon damals zu Arbeiten an seinem Drama ›Die Räuber‹. Unter seinen benannten Kameraden war aber Viktor Heideloff derjenige, der auf Schiller bei diesem ersten dramatischen Versuche bezüglich der theatralisch-technischen Gestaltung desselben vorzugsweise einwirkte. Heideloff nemlich war ein Schüler der Historienmalerei von Guibal, der Theater- und Dekorationsmalerei der Professoren Scotti, Colomba [...] sowie endlich des ruhmvoll bekannten Architekten C. Keim, des Lehrers der Theater-Baukunst. Heideloff war in seiner Ausbildung so weit fortgeschritten, daß der Herzog [ihn] bei seinen prachtvollen Theater-Vorstellungen häufig in Anspruch nahm, so daß dieser eine genaue Kenntniss der Theaterbedürfnisse und Scenerie erlangte. [Ihm wurde daher] die Besorgung des theatralischen Teils der dramatischen Aufführungen in der Carlsschule ausschließlich übertragen.«

Aus diesem Zitat lässt sich unschwer herauslesen, dass Schiller den Erfolg seines Erstlingswerkes »Die Räuber« u. a. den Herren Keim und Heideloff zu verdanken hatte. In der Tat gilt auch noch heute: Das erste Drama Schillers zeigt ihn gleich als Meister des dramatischen Aufbaues, des theatergerechten Wortes, der bühlen-wirksamen Gruppierung von Personen, Auftritten und Vorgängen.⁵⁰

Noch ein Meisterstück Keims

Das Jahr 1764 scheint in vielerlei Hinsicht für Keim ein Schicksalsjahr gewesen zu sein. Zwar hatte er sich bei seinem Kampf um eine Gehaltserhöhung im März 1764 durchgesetzt, doch sollte er alsbald dafür büßen müssen. Noch im selben Jahr, nämlich im November 1764, ordnete Carl Eugen den Bau des Opernhauses im Park von Ludwigsburg an. Die Eröffnung des Baues war auf den 11. Februar 1765, den Geburtstag Carl Eugens, festgelegt worden. Scholderer meinte dazu: »Auch

dieses Meisterwerk gelang.«⁵¹ Dass ein solches Bauwerk in derart kurzer Zeit zustande kommen konnte, war wohl dem Umstand zuzuschreiben, dass es zur Gänze aus Holz errichtet wurde. Christian Belschner⁵² hat diesen verblüffenden Bau, der leider nur bis 1801 Bestand haben sollte, ausführlich beschrieben. Wir geben den Text nachfolgend in Auszügen wieder:

»Ein Opernhaus sollte in Ludwigsburg erstehen, so groß, wie kein zweites mehr in Deutschland vorhanden war. Schon am 6. Oktober – also noch vor der endgültigen Übersiedlung nach Ludwigsburg – wurden die Theatermaschinen Keim und Spindler beauftragt, den Vorrat an Bauholz und Schnittwaren, die in den verschiedenen staatlichen und privaten Faktoreien der Gegend lagerten, in Augenschein zu nehmen. [...] Da das Gebäude schon zum nächsten Geburtstag des Herzogs fertig sein sollte, konnte nur an einen hölzernen Bau gedacht werden. [...] Im Laufe der kurzen Zeitspanne von sechs Wochen sollten 660 Balken von 70 Fuß Länge, 720 von 60, 820 von 50, 800 von 40 Fuß Länge, 680 Säulen-hölzer, [...] 50 eiserne Öfen und etwa 800 000 Nägel verschiedenster Größe in Ludwigsburg zum Bau bereit liegen. [...] In aller Eile mussten nun zur Zeit der ungünstigsten Witterung die größten Stämme gefällt, aus schwer zugänglichen Schlägen auf ungebahnten Wegen an die Enz geschleppt, nach Bissingen geflößt und von dort zu Wagen nach Ludwigsburg überführt werden; [...] alle beteiligten Personen arbeiteten – fast täglich durch herzogliche Befehle zur Eile angetrieben – mit übermenschlicher Anstrengung. [...] Fünfzig Ämter sollten insgesamt 250 Zimmerleute, 50 Maurer und 20 Schreiner nach Ludwigsburg entsenden. Die Handwerker – es waren ausnahmslos Meister verlangt – sollten alle 14 Tage in der Arbeit abgelöst und für eben so lange Zeit nach Hause entlassen werden. [...] Die Beamten sahen sich vor eine harte Aufgabe gestellt; in manchen Orten sahen sie sich genötigt, die geplagten Handwerksmeister aus ihrer Heimat durch Soldaten zur Arbeit nach Ludwigsburg abführen zu lassen. [...] Am 23. November, also fast genau einen Monat, nachdem der Befehl zur Erbauung des Opernhauses ergangen war, sehen wir den Ersten Maschinenisten Joh. Christian Keim, der den Bau zu leiten hatte, mit seiner Aufgabe so weit fortgeschritten, dass er das Gebäude aufschlagen konnte. [...] Das Gebäude hatte seinen Platz an derselben Stelle der Anlage, die heutzutage der sogenannte Schüsselsee einnimmt. [...] Goethe, der Ludwigsburg zweimal, in den Jahren 1779 und 1797, besuchte, sagt von ihm: »Das große Operntheater ist ein merkwürdiges Gebäude, aus Holz und leichten Brettern zusammengeschlagen, und zeugt von dem Geiste des Erbauers, der viele und hohe Gäste würdig und bequem unterhalten wollte. Das Theater ist 18 Schritte breit, auch ungeheuer hoch, indem das Haus vier Logen enthält; in seiner möglichen Länge hat es 76 Schritt.« [...] Die Bühne hatte von Anfang an einen ungewöhnlich großen Umfang. Konnten doch halbe Reiterregimenter zu Fuß und zu Pferd über sie hinziehen. [...] Diese stand unter Leitung des ausgezeichneten Maschinenisten Keim, der, wie wir wissen, schon die Erbauung des Opernhauses geleitet hatte, und war mit den besten, zweckmäßigsten und kostspieligsten Einrichtungen versehen, welche die Zeit kannte. [...] Als der Herzog im Jahre 1775 seinen Hof wieder nach Stuttgart verlegte, stand das Opernhaus von da an einsam und verlassen. [...] Als Herzog Friedrich II., der nachmalige erste König Württembergs, die [heutigen] Anlagen ins Leben rief, stand

das rasch zur unnützen Last gewordene Gebäude seinem Plan im Wege. Er ließ es, obwohl es keineswegs als baufällig gelten konnte, am 30. November 1801 abbrechen.«

Spätestens bei näherer Betrachtung dieser erneuten »Meisterleistung« – einem Riesenbau, ganz in Holz gefertigt – werden die letzten möglichen Zweifel beseitigt: Dieser Tausendsassa Keim konnte mit den in seinem Gesuch von 1763 erwähnten »erlernten Baugeschäften« nur den Beruf des Zimmermanns gemeint haben. Eine letzte Bestätigung lieferte indirekt der Ludwigsburger Lokalhistoriker Albert Sting, der über eine ähnliche Arbeit Keims das Folgende zu berichten wusste: »Keim hatte einst nach Rückkehr des Herzogs 1768 aus Venedig auf dessen Wunsch bzw. Befehl eine prächtige überdachte Budenstraße auf dem Marktplatz für die Venezianische Messe, die der Herzog in den folgenden Jahren in Ludwigsburg ausrichten ließ, zu des Herzogs höchster Zufriedenheit entworfen und erbaut.«⁵³

Keims Familienpolitik

Wenn man die wenigen von Johann Christian Keim existierenden Schriftstücke studiert, ist man zwar überrascht, dass sie von eigener Hand geschrieben sind, nicht aber, dass sie in Form und Inhalt eher dürftig ausfallen. Wo sollte auch ein im 18. Jahrhundert lebender Handwerker auf diesem Gebiete besondere Fertigkeiten herhaben? Es zeugt von einer gewissen Portion Selbstvertrauen, dass Keim auch seine Schreiben an den Herzog selbst verfertigte, statt sich der Hilfe eines geübten Schreibers zu bedienen. Nichtsdestoweniger schien er sich seines Defizits wohl bewusst zu sein, denn er setzte sein Leben lang alles daran, seinen Söhnen eine gute Ausbildung und seinen Töchtern ein gutes Fortkommen zu sichern.

Da kommt nun die Hohe Karlsschule ins Spiel: Diese Schule, die sich von einer besseren Kadettenanstalt zur vom Kaiser approbierten Universität aufschwingen konnte, war weit über das Land Württemberg hinaus angesehen. Dem Herzog war daran gelegen, aus Söhnen angesehener Familien eine Elite zu formen und diese dem Land nutzbar zu machen. Keim wusste seine und seiner Familie Nähe zum herzoglichen Hof geschickt zu nutzen, um seine heiratsfähigen Töchter »unter die Haube zu bringen«. Dabei war von Vorteil, dass er mit seiner Familie eine Dienstwohnung im Großen Opernhaus in Stuttgart bewohnte.⁵⁴ Opernhaus, Neues Schloss und Hohe Karlsschule (1775 von der Solitude in eine ehemalige Kaserne im Süden des Schlosses verlagert) lagen dicht beisammen. Die nachfolgende Zusammenstellung belegt, dass die meisten⁵⁵ seiner Kinder den Aufstieg schafften:

Die 1755 geborene Tochter Margaretha Sophia Friederika Christiana heiratete 1779 Matthäus Müller, Hauptmann bei der Hohen Karlsschule, ein verdienter Offizier, der schon lange in herzoglichen Diensten stand. Ihre Schwester Maria Nanette vermählte sich, wie bereits erwähnt, 1788 mit dem Hof- und Theatermaler Viktor Heideloff, ab 1790 Professor an der Karlsschule. Die dritte Tochter, die 1767 geborene Auguste Christiane, war in erster Ehe ab 1792 mit dem Leutnant

Dominik Glückherr (1768–1796) aus Rottweil, einem ehemaligen Karlsschüler, und in zweiter Ehe ab 1799 mit dem späteren Kameralverwalter Friedrich Christoph Ludwig von Kauffmann verheiratet, der ebenfalls die Karlsschule durchlaufen hatte.⁵⁶

Durchaus beachtlich sind die Karrieren der beiden Söhne, die beide die Karlsschule besuchten: Johann Christian Aloys Keim (1768–1835) studierte Architektur und machte sich als Professor an der Stuttgarter Kunstschule, Maler und Architekt, zuletzt in Nürnberg, einen Namen. Sein jüngerer Bruder Franz Xaver Keim (1771–1855) hatte an der Karlsschule zunächst Handlungswissenschaften, dann ebenfalls Architektur studiert und war später unter anderem Landbauinspektor in Nürnberg und zuletzt Baurat in Regensburg.⁵⁷

Durch seine vielfältigen Tätigkeiten beim Theaterbau⁵⁸, beim Einrichten der Bühnenbilder, bei der Steuerung der Theatermaschinerie und bei Verwaltung des umfangreichen Magazins⁵⁹ hatte Keim ständigen Umgang mit den für den Opern- und Theaterbetrieb beschäftigten Künstlern, insbesondere jenen, die der katholischen Kolonie zuzurechnen waren. Namentlich genannt seien der Opernkomponist und -dirigent Niccolò Jommelli, der Tanzmeister und Choreograph Jean-Georges Noverre, der Architekt Philippe de La Guèpière, der Maler und Kunstprofessor Nicolas Guibal und der Dekorationsmaler Innocente Colomba.

Dass es einen regen Umgang mit der katholischen Geistlichkeit gab, wissen wir aus den Schilderungen im »Souvenir«. Die zum Teil heftigen Auseinandersetzungen des katholischen Herzogs mit den protestantischen Landständen begünstigten wohl eine Art Nischendasein der katholischen Angehörigen am herzoglichen Hofe. Bezeichnend hierfür sind die Vorgänge bei der Taufe der beiden Söhne Keims. Sie wurden in Ludwigsburg geboren, weil Carl Eugen seine Residenz damals dorthin verlegt hatte und Keim, wie später für Stuttgart nachgewiesen, eine Dienstwohnung⁶⁰ innehatte. Die Taufe sollte, wie auch für Katholiken üblich, in der evangelischen Stadtkirche und durch den evangelischen Pfarrer stattfinden. Auffallend ist nun, dass bei beiden Söhnen im Taufbuch als Taufzeuge neben dem Onkel Emmeram Bellhamer der katholische Hofkaplan Johannes Riedmüller genannt ist. Die Anwesenheit des katholischen Hofkaplans lässt spekulieren: Hat dieser heimlich einen katholischen Taufakt vollzogen? Albert Sting hält es nicht für ganz ausgeschlossen, dass der Herzog ausnahmsweise Taufen durch den katholischen Hofkaplan in der evangelischen Stadtkirche erlaubte.⁶¹

Die letzten Jahre des Johann Christian Keim

Angesichts der zuletzt spärlich werdenden Dokumente fällt es schwer, den Zeitraum näher einzugrenzen, in dem die Aktivitäten und die Schaffenskraft Keims nachließen. Wie wir gesehen haben, war schon 1763 von größten Strapazen und von Entkräftung des Körpers die Rede und dass er Gefahr liefe, ein »miserabler Mann« zu werden. Eine deutliche Sprache spricht auch das in der Reisekostenabrechnung für 1758 überlieferte wochenlange Pendeln zwischen Ludwigsburg und Stuttgart. Das bedeutete bei einer Entfernung von rund 15 km zwischen

den beiden Orten mindestens zweimal täglich eine Stunde Ritt. Nach heutigem Verständnis würde man wohl von permanenten Stresssituationen sprechen. Andererseits hatte Keim noch in den 1780er Jahren Kraft genug, neben seinen Aufgaben im herzoglichen Dienst noch Aufträge in Ulm und Donaueschingen anzunehmen.

Wenn man die im Oeffinger Kirchenbuch genannte Todesursache »Wassersucht« in Betracht zieht, so kommt als Grunderkrankung eine sich allmählich entwickelnde Herzinsuffizienz in Frage. Eine Mitteilung des herzoglichen Rats Kauffmann vom 7. September 1785⁶², dass Keim sterbenskrank sei, könnte in diesen Zusammenhang passen. Möglicherweise handelte es sich um einen Herzinfarkt. Als Keim schließlich in einem letzten von ihm erhaltenen Schreiben, das aus Gölldorf unter dem 10. August 1786⁶³ datiert ist, um (Kranken-) Urlaub bittet, spricht er auch davon, dass ihm der herzogliche Leibmedikus Jäger unter anderen Medikamenten den Schwalbacher Sauerbrunnen⁶⁴ zu trinken empfohlen habe. Den drei- bis vierwöchigen Urlaub wollte er auf seinem Hof in Gölldorf verbringen. Den Kontakt nach Stuttgart sollte sein Schwiegersohn Müller aufrechterhalten. Es bleibt die Frage offen, ob es tatsächlich zu einem Kuraufenthalt in Schwalbach kam. Möglich gewesen wäre auch die Einnahme des Heilwassers zu Hause, der Sauerbrunnen wurde damals schon landesweit versandt.

Am 8. Oktober 1787 meldete der Regierungsrat Kauffmann Keims Ableben: »Der herzogl. Machinist Keim gestern Abend gestorben. Derselbe hatte neben freien Logis im Opern-Hauß eine jährliche Besoldung von 1000 fl. baar Geld [...] Wegen Obsignation des in seiner Aufsicht und Verantwortung gestandenen Magazins ist bereits das nöthige verfügt.«⁶⁵ Der Herzog, der sich zu diesem Zeitpunkt auf seinem Schloss in Urach aufhielt, ließ schon am 10. Oktober 1787 lapidar mitteilen, dass er »die unterthänigste Anzeige eingesehen« habe.⁶⁶

Wenige Tage später wendete sich die Witwe Keim persönlich an den Herzog: »Die Witwe des Hofmaschinisten Keim, der achtunddreißig Jahre von sechs und sechzig seines Lebens in herzoglichen Dienst stand, erstattet mit ihren 7 Waisen den aller submissesten Dank für jede auf ihren verstorbenen Gatten und Vater geflossene höchste Gnade [...] und bittet unterthänigst, ihr über den Winter noch den Aufenthalt in dem großen Opernhaus zu gestatten.«⁶⁷ Die Antwort kommt wieder postwendend, diesmal mit Dekret aus Hohenheim, in dem angeordnet wurde, dass »der Zimmermeister Haas mit seinem Gesuch um die Stelle eines Theatral-Machinisten abgewiesen, aber der verwitweten Keimin das freie Quartier in dem Opernhaus bis Lichtmeß belassen werden« solle.⁶⁸

Der letzte Akt des Schriftwechsels zwischen der Keim-Witwe und dem Herzog bzw. den herzoglichen Behörden betrifft die Regelung der Hinterlassenschaft. Die Witwe versucht mit schönen Worten das vorhandene Vermögen mit wenigen 1000 Gulden klein zu reden: Da das auf ausländischem Gebiet bei Rottweil stehende »Landgüthlein« – man beachte den Diminutiv – nicht genau taxiert werden könne und ihre sieben Kinder »auf Inventur und eventuelle Abtheilung Verzicht getan haben«, bitte sie, sie »von einer Inventur zu verschonen und frei zu sprechen«. Mit dieser Petition hat die Witwe Keim freilich kein Glück. Sie wird am 8. November 1787 mit einem auf den Briefrand hingekritzelt Dekret von einem Satz Länge abgetan: »[...] ihrem Gesuch nicht zu willfahren«.⁶⁹

Maria Juliana Keim überlebte ihren Mann um sieben Jahre. Das »Landgüthlein« in Göllsdorf wurde im Jahre 1791 für 24 500 Gulden (das ist das 24,5fache des Jahresgehalts von Johann Christian Keim!) an die Stadt Rottweil verkauft. Der Kaufvertrag hat sich im Archiv der Stadt Rottweil erhalten.⁷⁰ Die Anwesenheit eines die Kinder vertretenden Pflegers dürfte dafür gesorgt haben, dass diese nach dem Tod der Mutter gut gestellt wurden. So heißt es im »Souvenir« z. B. über den ältesten Sohn Aloys: »Mit seinem väterlichen Vermögen lebte er unvermählt sparsam bis zu seinem Ende unabhängig.«⁷¹

Anmerkungen

- 1 Erich Sauer: Studien zur Gruftkapelle Thurn und Taxis im Kreuzgang St. Emmeram, Regensburg 2003 (unveröffentlichte Magisterarbeit).
- 2 Hans-Joachim Scholderer: Das Schlosstheater Ludwigsburg, Berlin 1994; ders.: Die hohen Anforderungen Herzog Carl Eugens zur vollsten Zufriedenheit erfüllt, in: Schlösser Baden-Württemberg 3/1995, S. 19–21.
- 3 Scholderer 1994 (wie Anm. 2) S. 110, S. 194 (Teinach) und S. 196 (Grafeneck).
- 4 Nur für das Theater in Ulm ist eine Beteiligung Keims am Hochbau belegt. Er hatte dort, wie er in einem Schreiben an den Herzog berichtete, »Rüß und Plan zu einem Comoedien-Hauß nebst der notwendigen Einrichtung verfertigt«; Hauptstaatsarchiv Stuttgart (HStAS) A 21 Bü 626, Bl. 16. – Die belegte Autorschaft Keims an der Erstellung von Rissen zum Dachstuhl der Reitschule in Hohenheim (HStAS A 248 Bü 2648) bewegt sich dagegen im klassischen Aufgabenbereich eines Zimmermanns.
- 5 Scholderer 1994 (wie Anm. 2) S. 108.
- 6 Ebd. S. 109 mit Anm. 471.
- 7 Carl Heideloff: Les ornements du moyen age / Die Ornamente des Mittelalters, IV. Band, Nürnberg o. J., Heft XXI, S. 27.
- 8 Oeffingen wurde 1618 von den katholischen Herren von Neuhausen an das Domkapitel der Diözese Augsburg verkauft, kam 1803 im Zuge der Säkularisation mit dem Domstift an Bayern und 1810 im Tauschwege an Württemberg.
- 9 Es war Herr Dr. Aderbauer, dem an dieser Stelle Dank gesagt sei. Ihm zufolge ist der Eintrag in dem Kirchenbuch insofern ungewöhnlich, als die Hofkapelle des katholischen Herzogshauses gemäß Übereinkunft mit den protestantischen Landständen ausschließlich für Zwecke der herzoglichen Familie genutzt werden durfte. Oeffingen, eine der wenigen katholischen Enklaven, in denen nach diesem Ritus getauft, geheiratet und beerdigt werden konnte, nahm anscheinend eine privilegierte Stellung ein. Die Pfarrei wurde vielfach von Kapuzinern aus Weil der Stadt betreut. Auf ihrem Friedhof befindet sich das Grabmal des Ludwigsburger Residenzbaumeisters Frisoni († 1735) und seines Neffen, des Stuttgarter Residenzbaumeisters Leopoldo Retti († 1751). 1769 übertrug Herzog Carl Eugen sogar die Pfarrei seinem Hofkaplan Franz Anton Seiz. Auf dem Friedhof der benachbarten katholischen Pfarrei Stuttgart-Hofen befindet sich das Denkmal für einen anderen aus dem katholischen Ausland zugewanderten Künstler. Es ist eine Erinnerung an den dort begrabenen Nicolas Guibal, des Lehrers von Johann Heinrich Dannecker an der Hohen Karlsschule.
- 10 »Johannes Christianus Kaim serenissimi ducis württembergensis mechanicus obitus olter ...omnibus sacramentis munitus ex hydrope consumptus aetas 66 anorum. Die 10 octobris ex Stuttgartia ductus et cometerio nostro sepultus est«; Pffarramt Christus König Oeffingen, Matrikel für die Jahre 1757–1795.
- 11 Pfarrei Oeffingen, Matrikel Nr. 236/244.
- 12 Adolf Schahl: Die Kunstdenkmäler des Rems-Murr-Kreises, München 1983.
- 13 Der Name Keim wurde von Johann Christian zeit lebens »Keym« geschrieben. Auch seine Ehefrau unterschrieb mit »Keymin«. Auch Sohn Aloys [sic!] schrieb sich mit »ey«.

- 14 Schahl (wie Anm. 12) S. 349.
- 15 Ebd. S. 363–365.
- 16 Das Domstift Augsburg und der württembergische Herzog lagen seit 1750 in einer heftigen Auseinandersetzung, weil der Herzog über den Export des Weines, der einen beträchtlichen Teil des Wohlstandes in Oeffingen ausmachte, ein Embargo verhängt hatte. Auch hatte der Herzog das vom ehemaligen Kloster Adelberg auf ihn übergegangene Patronatsrecht an der Ortskirche. Das Grundstück, auf dem das Franziskanerhospiz gebaut werden sollte, war der Kirche und damit dem Herzog zehntpflichtig. Herzog Carl unterband daher zunächst den Bau des Hospizes; Anton Plappert: Oeffingen im Wandel der Zeiten, Oeffingen 1952, S. 97–109.
- 17 Stadtarchiv Stuttgart Nr. 2751. Leider lassen sich der oder die Verfasser des als »Souvenir« bezeichneten Oktav-Bändchens nicht namentlich bezeichnen, doch ist davon auszugehen, dass es sich um Angehörige der weit verzweigten Heideloff-Sippe handelt. Carl Alexander Heideloff kommt allerdings nicht in Frage. Ein Handschriftenvergleich mit seiner Autobiografie (Nachlass Heideloff im Germanischen Nationalmuseum Nürnberg) ergab keine Übereinstimmung. Das Bändchen enthält auf den ersten Seiten unter der Überschrift »Aus längst vergangener Zeit. 1770er Jahre« eine Erzählung, die sich mit dem kurzen Leben der Clothilde Heideloff, einer Schwester des Victor Heideloff, befasst. Diese hatte den Johann Christian Keim bzw. dessen Ehefrau zu Paten, Ausdruck einer freundschaftlichen Beziehung der Heideloffs und Keims, die dann später in ein Verwandtschaftsverhältnis mündete. In der Folge geht die Erzählung in eine biografische Darstellung der beiden Familien über, die im Falle der Keims mit Johann Christian Keim beginnt und mit seinem Sohn Franz Xaver endet.
- 18 Es ist kaum anzunehmen, dass Keim nach seiner Rückkehr von der Wanderschaft in Oeffingen gewohnt hat, auch wenn dort noch sein Vater lebte (†1764). Sein Engagement bei den Baumaßnahmen am Franziskanerhospiz und am Kirchturm führte ihn sicher öfters dorthin. Andererseits wissen wir, dass er im Stuttgarter Lusthaus bzw. in der Ludwigsburger Schlossanlage eine Dienstwohnung hatte (siehe unten). Dass Keims Bindungen zu seinem Heimatort nie ganz abrisen, beweisen noch erhaltene Dokumente über einen Streit der Zimmerleute Köberle und Keim um einen Weinkeller in Oeffingen; HStAS A 21 Bü 652, Bl. 9.
- 19 Es war zuletzt Scholderer 1994 (wie Anm. 2, S. 197 Anm. 451), der die These verfolgte, Herzog Carl Eugen könnte Keim zur Ausbildung an das von Galli da Bibiena errichtete markgräfliche Theater in Bayreuth geschickt haben.
- 20 K. G. Saur (Hrsg.): Allgemeines Künstlerlexikon. Die bildenden Künstler aller Zeiten und Völker, Bd. 10, Leipzig 1995, S. 480 f.
- 21 Ralf Eisinger: Staatstheater, in: Braunschweiger Stadtlexikon, Braunschweig 1992, S. 215.
- 22 Alles spricht für Carlo. Bei Paul Zucker: Die Theaterdekoration des Klassizismus, Berlin 1925, liest man auf S. 32: »Unter der Markgräfin Wilhelmine in Bayreuth gelang ihm seine Entfaltung. [...] Ebenso arbeitete er für den Braunschweiger Hof. Die Braunschweiger Prinzessin war eine Schwester der Markgräfin von Bayreuth. Carlo Galli sollte 6 Monate für Bayreuth und 6 für Braunschweig arbeiten. Doch störte der Siebenjährige Krieg die künstlerische Tätigkeit. Durch seine Ausstattung der Oper L'uomo, die die Markgräfin gedichtet und komponiert hatte, wurde Friedrich der Große auf ihn aufmerksam.«
- 23 Zum Jahr 1749 als Jahr der Indienstnahme vgl. HStAS A 21 Bü 626, Bl. 17. Dort spricht die Witwe Keim in einem Brief an den Herzog von »achtunddreißig Jahre von sechs und sechzig seines Lebens in herzogl. Dienst«, also: Todesjahr 1787, minus 38 = 1749. Gegen die Annahme von Scholderer (wie Anm. 2, S. 108), Keim sei 1751 in herzogliche Dienste genommen worden, spricht auch folgende Überlegung: Keim arbeitet nach einem kurzen Aufenthalt in Stuttgart im Jahre 1744 zwischen 1744 und 1748 am Opernhaus in Bayreuth. Als 1748 mit der Hochzeit Carl Eugens das Opernhaus in Bayreuth eingeweiht wird, findet ein Teil der Feierlichkeiten auch in Ludwigsburg statt. Dorthin hat Galli den Keim abgeordnet, um einschlägige Arbeiten zu verrichten. Man darf sicherlich mit einigem Recht vermuten, dass Keim die Gelegenheit nutzte, um jetzt, an seinen Heimatort zurückgekehrt, seine Wanderschaft zu beenden. Es liegt auch der Gedanke nahe, dass Keim, nunmehr fast dreißigjährig, daran dachte, eine Familie zu gründen.
- 24 Adam Franz von Hartig (1724–1783), kaiserlicher Minister beim fränkisch-schwäbischen Reichskreis.

- 25 HStAS A 21 Bü 626, Bl. 16.
- 26 »Souvenir« (wie Anm. 17) S. 13.
- 27 Vgl. Anm. 23.
- 28 Winfried Hecht: Rottweil 1643–1802, Rottweil 1999, S. 190 f. – Auf die Frage, was Keim mit dem Straßenbau zu tun haben könnte, weiß Hecht eine plausible Antwort: Im Bereich der Reichsstadt waren nämlich etliche hölzerne Brücken über den Neckar zu errichten, für die Keim die Einzelplanung wahrzunehmen hatte. Dies ist allerdings erst für das Jahr 1784/86 expressis verbis belegt. Für das Jahr 1786 sind nämlich laut Rottweiler Ratsprotokoll vom 3. Oktober eine Zahlung von 255 fl. 15 x an den »Herren Hof-Maschinist Keimen von Studtgard, dermalen zu Gölsdorf« für seine Bemühungen beim Bau einer neuen Brücke im Neckartal und ein Dankschreiben nachgewiesen (Mitteilung Josef Vollmer, Gölldorf, vom 28.06.2013). Die »Schweizerstraße« ist weitgehend identisch mit der heutigen B 27.
- 29 HStAS A 21 Bü 272.
- 30 Schreiben des Archivleiters Dr. Andreas Wilts vom 03.04.2014.
- 31 Bei Dorothea Keim heißt es dazu ganz unbefangen: »Beide Eltern unserer Urgroßeltern [Johann Christian und Juliana Keim] sind in Staßfurt begraben und Heidelof, deren Schwiegersonn [der Sohn des Schwiegersonns!], hat den Grabstein gezeichnet. Er soll sehr schön sein und der Name Keim-Boelhammer zusammengezogen daraufstehen. Unsere Großtante Therese von Zerzog hat ihn gesehen, aber wie es kam, daß beide in Staßfurt begraben sind, wo sie doch am Würt. Hof lebten, wie der Vorfahr katholisch war, wo doch alle Keims protestantisch waren, das weiß Tante Amelie nicht.« Wie leicht ersichtlich, handelt es sich im Falle Staßfurt um einen Übermittlungsfehler. Wahrscheinlich war Haßfurt gemeint, der Ort, in dem Carl Alexander Heideloff zuletzt lebte und verstarb.
- 32 Wolfgang Vater: Karl A. Heideloff in Heilig Kreuz Rottweil, in: Rottweiler Heimatblätter Nr. 2, 2006.
- 33 Wenn man bedenkt, dass Carl Eugen sich eine Spitzensängerin bis zu 5000 Gulden kosten ließ, erscheinen 450 und auch 900 Gulden vergleichsweise schäbig, auch wenn man die freie Dienstwohnung, die Keim meist hatte, in Anrechnung bringt.
- 34 HStAS A 21 Bü 626.
- 35 Ebd.
- 36 HStAS A 19a Bd. 981, S. 264.
- 37 Einzelheiten hierzu bei Georg Tumbült: Das Fürstlich Fürstenbergische Hoftheater zu Donaueschingen 1775–1850, Donaueschingen 1914.
- 38 HStAS A 21 Bü 626.
- 39 Scholderer 1994 (wie Anm. 2) S. 108.
- 40 Tumbült (wie Anm. 37) Abschn. III., S. 1, schreibt: »Es wurde ein damals auf dem Gebiete der Theaterbautechnik bedeutender Mann nach Donaueschingen berufen, um hier einen würdigen Musentempel zu erbauen. Dies war der Herzoglich Württembergische Premier-Hof-Maschinenmeister Keym aus Stuttgart, der 1779 den Bau und die Einrichtung des vorgenannten »Kleinen Theaters«, welches der Herzog Karl Eugen an der Planie in Stuttgart errichten ließ, geleitet und sich vorzüglich bewährt hatte. Keym hat auch das niedliche Stadttheater in Ulm vom November 1780 bis Frühling 1781 mit einem Kostenaufwand von 50 000 Gulden erbaut und die innere Einrichtung geleitet. Der massive Neubau in Ulm hatte fast genau die Dimensionen der Donaueschinger Hofreitschule.«
- 41 Tumbült (wie Anm. 37) S. 112.
- 42 Scholderer 1994 (wie Anm. 2) S. 114.
- 43 Abbildung bei Scholderer 1994 (wie Anm. 2) S. 113.
- 44 Tumbült (wie Anm. 37) S. 25 f.
- 45 Ebd. S 22.
- 46 Werner Gebhardt: Die Schüler der Hohen Karlsschule, Stuttgart 2011, S. 281.
- 47 Zum Ulmer Theater schreibt Johann Herkules Haid: Ulm mit seinem Gebiete, 1786, S. 145: »Dieses Schauspielhaus, obgleich klein, ist doch wirklich mit Geschmack erbaut und bequem und gut eingerichtet. Der herzoglich württembergische erste Maschinist, Herr Keim, ist der Baumeister. Trotz der bescheidenen Ausmaße scheint es für Ulm zu groß zu sein, denn es fehlt diesem Schauspielhaus an nichts, außer an Schauspielern und Zuschauern [...], also kann es

allenfalls in den wenigen Wochen offen sein, wenn die [schwäbische] Kreisversammlung dort ist. [...] Herr Heidelof, Hof- und Theatermaler in Stuttgart, der das Ulmer Theater mit einem gemalten Vorhang bereichert hat, scheint sich die Beweglichkeit der Ulmer Schauspielergesellschaften, für die er sein festes Theater verschönern sollte, zum Vorbild genommen zu haben. Auf dem Ulmer Vorhang wird nun nicht etwa das Brustbild des Aischylos, sondern das Brustbild des Thespis von einigen Genien gekrönt.« Thespis schmückte laut Tumbült auch den Vorhang in Donaueschingen.

48 Scholderer 1994 (wie Anm. 2) S. 109.

49 Heinrich Wagner: Geschichte der Hohen Carls-Schule, Würzburg 1856.

50 Einführung zum Drama »Die Räuber«, in: Schiller. Dramen und Gedichte, Stuttgart 1955.

51 Scholderer 1994 (wie Anm. 2) S. 108.

52 Christian Belschner: Ludwigsburg in zwei Jahrhunderten, Ludwigsburg 1904, S. 109–116.

53 Brief von Dr. Albert Sting vom Oktober 2015.

54 Vgl. unten Text zu Anm. 68.

55 Die Keims hatten sieben Kinder, fünf Mädchen und zwei Jungen; HStAS A 21 Bü 626, Bl. 17.

Von zweien der Mädchen konnten trotz aufwendigen Suchens keine Spuren gefunden werden.

56 Gebhardt (wie Anm. 46) S. 257, 281, 316, 389.

57 Ebd. S. 319.

58 Keims universelle Begabung beschränkte sich nicht nur auf den Theaterbau. Nachgewiesen sind auch Pläne für Maschinen/Seilwinden zum Transport des Holländer Holzes (30 m lange Tannenstämmen für den Schiffsbau in Holland) über die Berge (bis zu den Flößereien im Kinzigtal); HStAS A 249 Bü 3242.

59 Keim errichtete im Jahre 1764 ein Inventar sämtlicher Opern-, Komödien-, Pantomimen- und Ballettdekorationen im herzoglichen Lusthaus zu Stuttgart (HStAS A 21 Bü 849). Für ein Theatermagazin und Kulissenhaus in Hohenheim fertigte er um 1775 Grundriss, Aufrisse und Seitenansicht in laviertes Tuschezeichnung (HStAS A 21 Bü 1000).

60 Für die Annahme einer Dienstwohnung spricht, dass Keim gleich bei Baubeginn des Opernhauses in Ludwigsburg zusammen mit dem »Inspecteur du theatre« Bourgoïn im Anbau des Schlosses Ludwigsburg einlogiert wurde; HStAS A 21 Bü 626, Plan-Detail eines einräumigen Logis mit zwei Fenstern.

61 Wie Anm. 53.

62 HStAS A 21 Bü 626, Bl. 14.

63 Ebd., Bl. 15.

64 Einer der Brunnen, der Stahlbrunnen, wird heute noch bei Herz- und Kreislaufbeschwerden empfohlen.

65 HStAS A 21 Bü 626, Bl. 16.

66 Ebd.

67 Ebd., Bl. 17.

68 Ebd., Bl. 18.

69 Ebd., Bl. 19.

70 Stadtarchiv Rottweil, Kontraktenprotokoll der Obervogtei 1791, Nr. 6.

71 »Souvenir« (wie Anm. 17) S. 35.

Schloss Ludwigsburg – Sommerresidenz und Witwensitz zu Beginn des 19. Jahrhunderts

von Catharina Raible

Als König Friedrich von Württemberg (1754–1816) vor 200 Jahren, am 30. Oktober 1816, in Stuttgart verstarb, begann für das Ludwigsburger Schloss eine neue Zeitrechnung.¹ Während Friedrichs Regierungszeit – von 1797 bis 1816 – diente die Schlossanlage mit den weitläufigen Gärten und den nahegelegenen Schlösschen Favorite und Monrepos als herrschaftliche Sommerresidenz und beliebter Aufenthaltsort des württembergischen Hofes in der warmen Jahreszeit. Alljährlich zum Osterfest im Frühjahr zog Friedrich mit seinem Hofstaat von seiner Haupt- und Winterresidenz, dem Neuen Schloss in Stuttgart, nach Ludwigsburg um und blieb meist bis Anfang Oktober, ehe die Kisten und Kutschen erneut gepackt wurden und alle wieder nach Stuttgart zurückreisten.² Im Schloss und in der Stadt pulsierte in diesen Monaten geschäftiges Treiben, denn auch die Dienerschaft, der Adel sowie Künstler, Handwerker und Kaufleute hielten sich nun verstärkt in der Ludwigsburger Residenzstadt auf. Immer wieder wurden Botschafter, Gesandte, Familienmitglieder oder auch hochrangige Staatsgäste und Würdenträger empfangen und vereinzelt fanden größere Feste, Hofbälle und Truppenrevuen im Schloss beziehungsweise in der näheren Umgebung statt.

Friedrich hatte sich direkt nach seinem Regierungsantritt als Herzog der barocken und bereits in die Jahre gekommenen Schlossanlage angenommen und zügig mit der zeitgemäßen, klassizistischen Modernisierung der Innenräume begonnen. Auch Schloss Favorite und das Seeschloss am Eglosheimer See, dem er den Namen Monrepos gab, wurden im Inneren neu gestaltet und an die Bedürfnisse Friedrichs und seiner Entourage angepasst.³ Die ursprünglich barocken Gartenanlagen ließ er im Laufe seiner Regentschaft im Stil »Englischer Landschaftsgärten« umgestalten und nutzte diese gerade in der Sommerzeit gerne für Spazierfahrten und Vergnügungen unterschiedlichster Art. Auch Pavillons, Spielplätze, Theater und vieles mehr entstanden in jener Zeit und wurden ausgiebig genutzt.

Nach dem Tod König Friedrichs endete für das Schloss allerdings die Ära als königliche Sommerresidenz. Friedrichs Sohn und Nachfolger König Wilhelm I. (1781–1864), der zeitlebens unter dem gestrengen und herrischen Vater gelitten hatte, zeigte wenig Interesse an dessen Sommersitz und orientierte sich eher Richtung Stuttgart, wo er sich mit Schloss Rosenstein und der maurischen Badehausanlage Wilhelma sommerliche Aufenthaltsorte ganz nach seinem eigenen Geschmack schuf.⁴ Auch die beiden nachfolgenden Könige Karl (1823–1891) und Wilhelm II. (1848–1921) nutzten das Ludwigsburger Schloss nicht mehr für lange Aufenthalte und hielten sich folglich mit größeren Investitionen und Modernisierungen eher zurück.⁵ Lediglich als Witwensitz und als zeitweilige

Unterkunft für einzelne Verwandte und Gäste des württembergischen Königshauses dienten verschiedene Bereiche des Ludwigsburger Schlosses fortan, ehe es nach dem Ende der Monarchie im Jahr 1918 staatliches Schlossmuseum wurde.⁶

Kurz nach König Friedrichs Tod im Jahr 1816 bestimmte seine Gemahlin Charlotte Mathilde (1766–1828) Ludwigsburg zu ihrem Witwensitz und ließ mit der Sanierung ihrer Wohnräume im ersten Stock des Neuen Corps de Logis beginnen, die sie bis zu ihrem Tod im Jahr 1828 bewohnte.⁷ Insbesondere für die Wintermonate, die sie als Königin ja zuvor immer in der Haupt- und Winterresidenz Stuttgart verbracht hatte, mussten die Räumlichkeiten angepasst und beispielsweise mit Teppichen sowie entsprechenden Vorhängen, Fenstern und Wärmequellen ausgestattet werden.⁸ Da sowohl ihr auf der östlichen Seite gelegenes Appartement als auch das auf der westlichen Seite des Neuen Corps de Logis befindliche Staats- und Privatappartement von König Friedrich nach deren Ableben weder weitergenutzt noch grundlegend verändert worden waren – und die Räumlichkeiten glücklicherweise weitgehend von Kriegseinwirkungen während des Zweiten Weltkriegs verschont geblieben sind –, erinnern bis heute zahlreiche Dekorationen, Möbel, Gemälde, Kunst- und Alltagsgegenstände an das Leben und Wirken dieses ersten württembergischen Königspaares in Ludwigsburg.

Friedrich und seine Gemahlin hinterließen nicht nur in Württembergs Politik, Geschichte und Sozialwesen prägende Spuren, sondern vor allem auch in den Ludwigsburger Schlössern und Gärten, denen sie durch ihren gestalterischen Willen und ihren persönlichen Geschmack einen für die damalige Zeit adäquaten Anstrich verliehen. Ein Großteil der wandfesten Elemente, darunter Deckenverzierungen, Wandgestaltungen, Parkettböden sowie Tür- und Fensterelemente, die im frühen 19. Jahrhundert unter Friedrich oder Charlotte Mathilde in ihren Appartements und den repräsentativen Räumen wie beispielsweise den Ahnen- und Bildergalerien, dem Theater, dem Thronsaal im Ordensbau und der Ordenskapelle angebracht worden waren, sind vielfach noch im Original erhalten geblieben. Auch das mobile Inventar der Räumlichkeiten, zu dem alle beweglichen Gegenstände wie Möbel, Porzellan, Gemälde, Kunstgegenstände, Leuchter, Teppiche, Vorhänge etc. zählen, ist noch in ungewöhnlicher Vollständigkeit vorhanden. Zwar wurden insbesondere Gemälde, Gouachen, Porzellanvasen und einzelne Kunstwerke bereits im Verlauf des 19. Jahrhunderts in andere Schlösser und vor allem in die unter König Wilhelm I. neu eröffneten Museen – dem heutigen Landesmuseum Württemberg und der Staatsgalerie Stuttgart – abgegeben und in die dortigen Kunstsammlungen integriert.⁹ Außerdem mussten die beweglichen Einrichtungsgegenstände gegen Ende des Zweiten Weltkriegs zum Schutz vor Fliegerbomben ausgelagert werden und manches Inventar, insbesondere Alltagsgegenstände wie Nachttöpfe oder Badezuber, ist auch verkauft worden oder ging im Laufe der Zeit kaputt oder verloren.¹⁰ Dennoch ist eine Vielzahl der Mobilien tatsächlich erhalten und kehrte nach der kriegsbedingten Auslagerung wieder ins Schloss zurück.

Viele dieser Objekte sind damals tatsächlich wieder an ihrem Ursprungsort aufgestellt worden, andere erhielten aus museumsdidaktischen Gründen einen alternativen Standort oder gelangten in die Möbel-, Textil- und Gemälededepots



*Porträt von König Friedrich,
Gemälde von Johann Baptist Seele, Öl/ Leinwand, um 1810.*

der staatlichen Schlösserverwaltung. Denn die Wiedereinrichtung nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte vor allem unter musealen Gesichtspunkten. Die ehemaligen Wohn- und Paraderäume des Königspaares im Neuen Corps de Logis wurden nicht in gleicher Weise eingerichtet, wie sie vor der Evakuierung ausgestattet waren. Vornehmlich schlichtere Möbel und Gegenstände, die beispielsweise im Toilettenzimmer dem persönlichen Gebrauch des Königs gedient hatten, sind zugunsten kunstvollere Objekte – hauptsächlich aus dem zerstörten Neuen Schloss in Stuttgart – in die Depots verbracht worden. Diese hochwertigen Mobilien sollten der Bevölkerung auch weiterhin gezeigt werden, weshalb man sich für eine Präsentation im weitgehend erhaltenen Schloss Ludwigsburg entschied und damit eine Mischung aus Ludwigsburger Originalausstattung und besonders prächtigem Mobiliar aus der Stuttgarter Hauptresidenz in Kauf nahm.¹¹

Mit Hilfe der Gemälde- und Möbelinventare, die im 19. und frühen 20. Jahrhundert von den Kastellänen und Schlossverwaltern in Ludwigsburg aufgezeichnet worden waren, sind die ursprünglichen Standorte und ein Großteil der originalen Einrichtung des königlichen Staats- und Privatappartements Friedrichs und des Witwenappartements von Charlotte Mathilde jedoch rekonstruierbar.¹² Anhand zahlreicher weiterer schriftlicher und bildlicher Quellen, darunter Archivalien zu den Umbauten, Reparationen und Anschaffungen sowie Grundrisspläne und Zeichnungen von wandfesten Dekorationen und beweglichem Mobiliar, lassen sich die verschiedenen, aufeinanderfolgenden Baumaßnahmen ermitteln, Hintergründe der Ausstattung und der Anschaffungen erklären, Restaurierungsmaßnahmen aus jüngerer Zeit belegen und die Nutzung der Räumlichkeiten und Gartenanlagen analysieren. All diese Fakten aus den Bauakten, Hofstagebüchern, Protokollen etc., die sich in verschiedenen Archiven und Museen befinden, bieten zusammengenommen ein aufschlussreiches Bild von der Umgestaltung, Einrichtung und Nutzung der Ludwigsburger Sommerresidenz durch Friedrich und seine Gemahlin beziehungsweise Witwe.

Insbesondere im Hauptstaatsarchiv Stuttgart und im Staatsarchiv Ludwigsburg werden Rechnungen zum Umbau und zu Anschaffungen sowie Inventar- und Renovierungsverzeichnisse, Zeremonialakten zu den Audienzen und Festlichkeiten aus der Zeit um 1800, aber auch Akten der nachfolgenden Jahre, inklusive der Kriegs- und Nachkriegszeit aufbewahrt.¹³ Darunter finden sich auch Pläne und Zeichnungen, wie beispielsweise die Grundrisse des Ludwigsburger Residenzschlosses von Herzog Carl Eugens ehemaligem Hofbaumeister Reinhard Ferdinand Heinrich Fischer (1746–1813) mit eingezeichneten Veränderungen aus der Zeit um 1813.¹⁴ Nahezu identische Grundrisspläne, allerdings aus der Zeit um 1794, werden in der Universitätsbibliothek Stuttgart aufbewahrt und geben den Zustand derselben Räume zu Beginn von Friedrichs Regierungszeit wieder.¹⁵ Durch deren Vergleich lassen sich Einrichtungs- und Umbaumaßnahmen – etwa die Aufstellung der Podeste für die Audienzessel, das Versetzen von Kaminen und Öfen oder auch die Schaffung neuer Räumlichkeiten durch das Einziehen von Wänden – anschaulich nachvollziehen. Dies bietet eine wertvolle Ergänzung zu den Befunden vor Ort und den Daten aus den schriftlichen Quellen. Weitere Pläne und Zeichnungen, unter anderem auch zu Möbeln und

Leuchtern, werden im Stadtarchiv Ludwigsburg, im Landesmuseum Württemberg, in der Graphischen Sammlung des Ludwigsburg Museums und im Landesamt für Denkmalpflege archiviert.¹⁶ Vergleichbare Zeichnungen und Entwürfe, die zwar nicht speziell für Ludwigsburg angefertigt worden waren, aber die die Arbeit der maßgeblich an der dortigen Innenausstattung beteiligten Künstler wie Hofbaumeister Nikolaus Friedrich von Thouret (1767–1845) und Hofmarmorier Antonio Isopi (1758–1833) veranschaulichen, sind in einem großen Konvolut in der Graphischen Sammlung der Klassik Stiftung Weimar erhalten geblieben. Diese Entwürfe sind im Zusammenhang mit der Wiedereinrichtung des 1774 ausgebrannten Weimarer Residenzschlosses, an der um 1800 auch die beiden württembergischen Künstler beteiligt waren, entstanden und wurden anschließend in Württemberg in ganz ähnlicher Form ausgeführt.¹⁷ Dadurch lässt sich die künstlerische Zuordnung belegen. Vereinzelt finden sich auch Skizzen und Pläne in den Hoftagebüchern und Akten über Feste, Empfänge und Staatsbankette, die im Archiv des Hauses Württemberg in Altshausen aufbewahrt werden.¹⁸ Dort bieten vor allem die Hoftagebücher wertvolle Hinweise zur Nutzung und zum alltäglichen Tagesablauf Friedrichs und seines direkten Umfeldes.¹⁹ Zusammen mit Darstellungen auf Gemälden, Beschreibungen in den Akten aus dem Hauptstaatsarchiv Stuttgart und mit verschiedenen Berichten von Zeitgenossen, die ihre Erlebnisse zum Beispiel in ihren Memoiren veröffentlichten, ergibt sich folglich ein anschauliches, wenn auch nicht ganz vollständiges Bild vom Hofleben im Ludwigsburger Residenzschloss zu Beginn des 19. Jahrhunderts.²⁰

Ludwigsburg als Sommerresidenz unter Friedrich II./I. von Württemberg

Anhand der Analyse der schriftlichen und bildlichen Quellen lässt sich nachvollziehen, wie Friedrich beim Umbau und der Nutzung des Ludwigsburger Schlosses vorgegangen ist.²¹ Kurz nach seinem Regierungsantritt als Herzog Friedrich II. im Dezember 1797 bestimmte er das barocke Schloss Ludwigsburg zu seinem Sommersitz. Fortan sollten ihm in den Sommermonaten die Räume der ersten Etage auf der westlichen Seite des Neuen Corps de Logis als Staats- und Privatappartement dienen. Die auf der östlichen Seite befindlichen Räumlichkeiten wurden als Gesellschaftsappartement und Appartement für seine Gemahlin bestimmt. Hierzu waren jedoch einige Umbaumaßnahmen nötig, schließlich ist die Schlossanlage zu Beginn des 18. Jahrhunderts – von 1704 bis 1733 – erbaut worden und entsprach knapp 100 Jahre später nicht mehr den Vorstellungen und Ansprüchen der aktuellen Besitzer.²² Weder die Raumaufteilung aus der Zeit des Erbauers Herzog Eberhard Ludwig (1676–1733) noch die spätbarocken Dekorationen und Einrichtungsgegenstände seiner Nachfolger Herzog Carl Alexander (1684–1737) und Herzog Carl Eugen (1728–1793) genügten den Anforderungen Friedrichs an seine neuen Wohn- und Repräsentationsräume.²³ Ihm war daher an einer zügigen Modernisierung gelegen, die er in den nachfolgenden Jahren Schritt für Schritt von seinem Hofbaumeister Nikolaus Friedrich von Thouret und unter Mitwirkung weiterer Künstler und Hofhandwerker umsetzen ließ.²⁴



Schloss Ludwigsburg, Außenansicht des Neuen Corps de Logis, südliche Gartenseite.



Schloss Ludwigsburg, Blick über den Ehrenhof auf das Alte Corps de Logis.



Vorzimmer (Raum 144) in Friedrichs Appartement mit spätbarockem Deckengemälde und klassizistischen Stuckelementen und rahmender Bemalung.



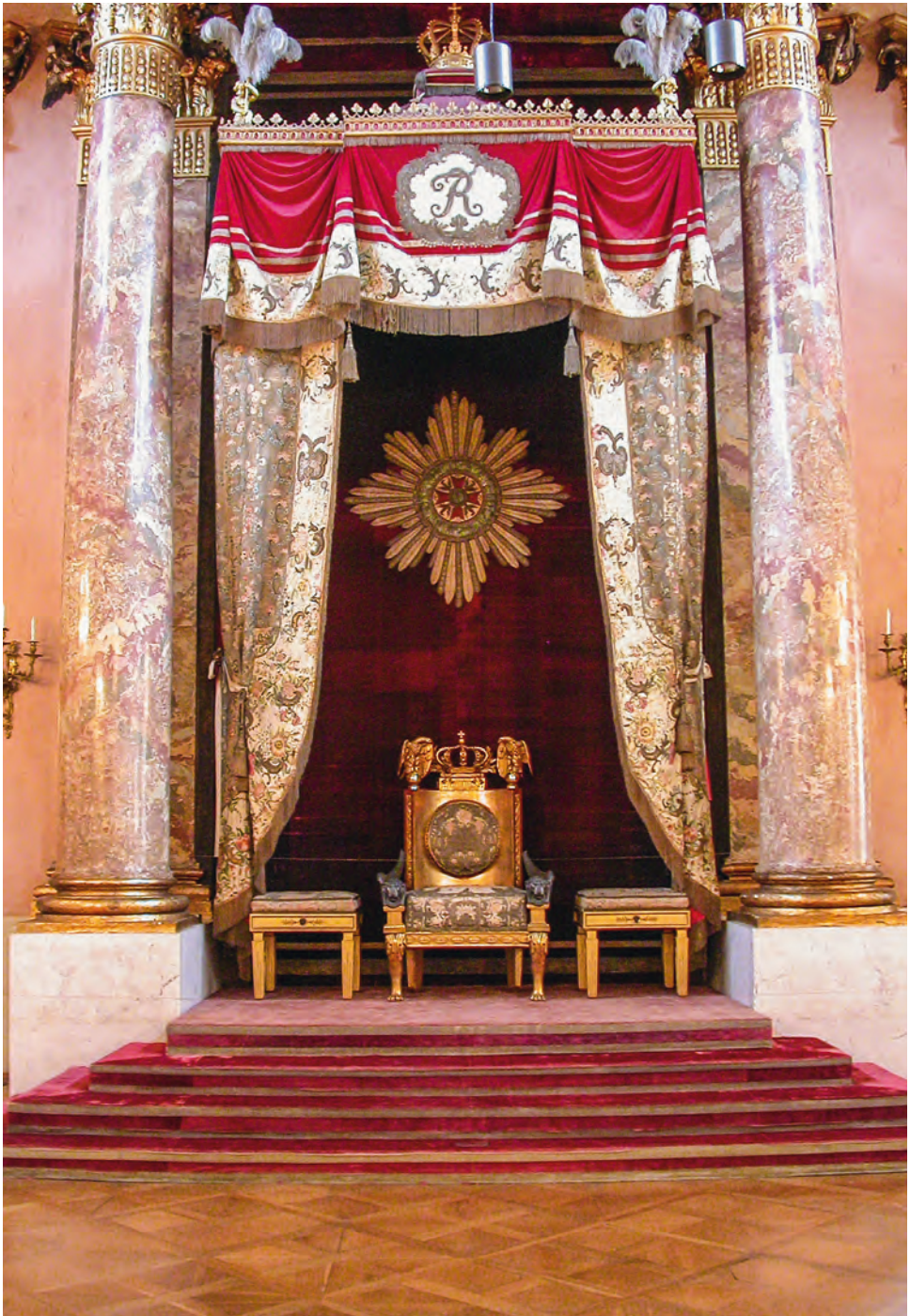
Audienzimmer (Raum 143) in Friedrichs Appartement mit wiederverwendeter Wandbespannung und klassizistischen Stuckelementen, Fayenceofen und Möblierung.

Zu Beginn seiner Regierungszeit wurden zunächst kleinere Renovierungen und Reparaturen veranlasst, die die Bewohnbarkeit sicherstellten, aber noch nicht grundsätzlich in die Bausubstanz eingriffen.²⁵ Erste größere Baumaßnahmen erfolgten hingegen anlässlich der Rangerhöhung zum Kurfürstentum im Jahr 1803. Damals ließ Friedrich die ersten drei Räume, das Vor-, Audienz- und Konferenzzimmer, die in seinem Appartement für repräsentative Aufgaben wie Audienzen und den Empfang von Botschaftern, Gesandten und Delegationen genutzt wurden, im klassizistischen Stil erneuern.²⁶ Hierbei wurden einerseits neue Stoffe, Stuckleisten und Möbel angeschafft, andererseits blieben auch vorhandene Elemente wie das Deckengemälde im Vorzimmer und die barocke Wandbespannung im Audienzzimmer erhalten oder es wurden sogar Spiegel und dekorative Ornamente aus anderen Schlössern wiederverwendet.²⁷

Diese Methode der Zweitverwendung zieht sich bis zuletzt durch die Baumaßnahmen Friedrichs und es lassen sich an verschiedenen Orten im Schloss Beispiele für die klassizistische Modernisierung einerseits und die dabei angewandte Wieder- bzw. Weiterverwendung spätbarocker Dekorationen und Gegenstände feststellen. So wurde etwa der Thronessel im 1805 renovierten Ordensaal mit dem Kelchtuch aus einem säkularisierten Kloster bezogen und im 1811 renovierten Schlafzimmer ließ Friedrich nicht nur neu angefertigte Möbel aufstellen, sondern auch frühklassizistische Kommoden, die aus Schloss Hohenheim, dem bevorzugten Sommersitz seines Vaters Herzog Friedrich Eugen (1732–1797), stammen dürften.²⁸

Erklären lässt sich diese Vorgehensweise auf unterschiedliche Art. Zum einen können Zeit- und Kostengründe angeführt werden, denn die kriegerischen Auseinandersetzungen zu Beginn des 19. Jahrhunderts, denen sich auch Württemberg nicht entziehen konnte, sorgten für eine anhaltend schlechte Finanzlage, die zu Sparsamkeit zwang. Zum anderen kommen durch die Weiterverwendung aber auch ein gewisser Respekt gegenüber den Leistungen vorangegangener Generationen und Hinweise auf Tradition, Legitimation sowie neue Besitzansprüche – speziell bei den Gegenständen aus säkularisiertem und mediatisiertem Besitz – zum Ausdruck.²⁹ Schließlich zeigt Kurfürst beziehungsweise König Friedrich durch den Einsatz von Objekten und Wertgegenständen aus seinen neu hinzugewonnenen Gebieten sehr deutlich, dass er nun der neue Machthaber ist. Dies wird auch durch verschiedene andere Maßnahmen deutlich. So erließ er zügig Gesetze und Verordnungen, die seine Souveränität in den als »Neuwürttemberg« zusammengefassten Gebieten bekräftigten und die nicht nur die ehemaligen Fürsten, Grafen und Entscheidungsträger der Reichsstädte und Klöster entmachteten, sondern auch jegliche Mitsprachemöglichkeiten wie beispielsweise durch die Landstände in »Altwürttemberg« untersagten.³⁰ Darüber hinaus mussten ihm seine neuen Untertanen huldigen und er unterstrich seine Präsenz und seinen alleinigen Machtanspruch durch seine Sommerreisen, die er von Ludwigsburg aus in die unterschiedlichen Landesteile unternahm.³¹

Dieses neue Selbstverständnis kam auf eindruckliche Weise bei Feierlichkeiten zur Geltung, wie der Huldigungsfeier am 6. Januar 1807 oder auch den Thronbelehungen, die erstmals am 1. Januar 1809 in der Haupt- und Winterresidenz im Neuen Schloss in Stuttgart stattfanden. Hierzu wurden zum Beispiel im Januar 1807 die Fürsten und Grafen aus den neuwürttembergischen Landesteilen



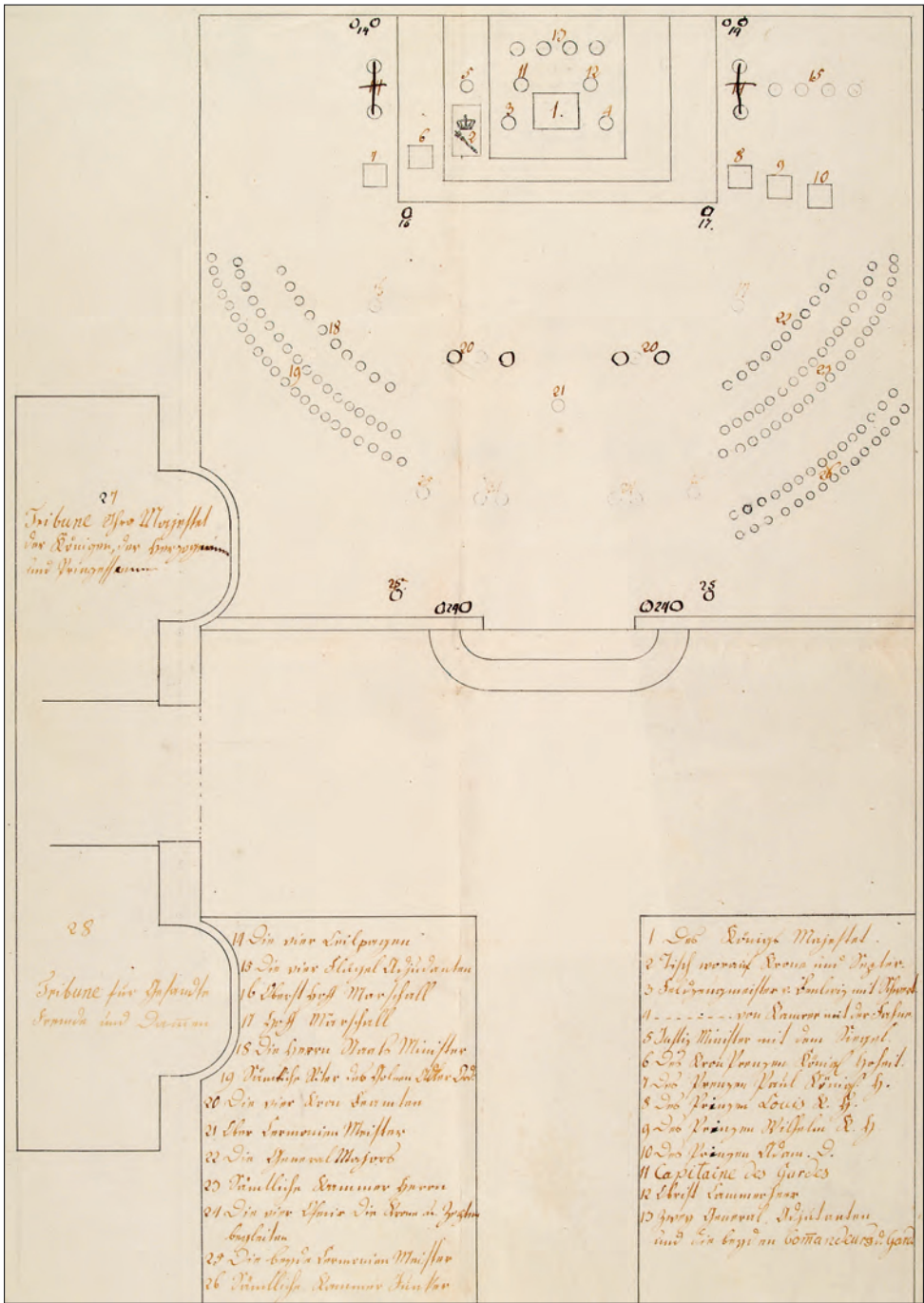
Thronsessel, Tabouret und Baldachin mit Stoffen aus säkularisierten Klöstern.

in die Residenz eingeladen, um unter großem zeremoniellem Aufwand einen Huldigungseid zu leisten und damit zu bezeugen, dass sie den württembergischen König fortan als ihren neuen Landesvater akzeptieren würden. Wenig erfreut über diese durchaus erniedrigende Machtdemonstration fügten sich die ehemals reichsunmittelbaren Vertreter aus Hohenlohe und Oberschwaben und folgten den Vorgaben, wie sie in den Zeremonialakten des Hauptstaatsarchivs Stuttgart bis heute nachvollziehbar sind.³² Demnach trafen sich die geladenen Gäste und die höfische Gesellschaft ihrem jeweiligen Rang entsprechend in den Räumlichkeiten des Gesellschaftsappartements im ersten Obergeschoss des Neuen Schlosses und formierten einen Zug für den Einmarsch in den Weißen Saal. Unter der Leitung des Oberzeremonienmeisters setzten sich die Beteiligten um 11 Uhr in genau festgelegter Reihenfolge in Bewegung und bezogen anschließend ihre für die Huldigungsfeier vorbestimmten Plätze.

Ganz ähnlich liefen die Feierlichkeiten der Thronbelehnung ab. Eine in den Zeremonialakten erhaltene Zeichnung gibt den exakten Plan des Weißen Saals mit den genauen Standorten des Thronensembles und der einzelnen Personen wieder. Umgeben von seinen Adjutanten nahm König Friedrich demzufolge auf dem Thronesssel an der Stirnseite des Saals unter dem Baldachin Platz. Zu seiner Rechten saßen Kronprinz Wilhelm auf einem Stuhl mit niedriger Rückenlehne und dessen jüngerer Bruder Prinz Paul auf einem Tabouret (lehnenloser Stuhl). Die Königskrone wurde auf einem Tisch abgelegt. Zur Linken des Königs saßen seine Brüder ebenfalls auf Tabourets, während alle übrigen Beteiligten während der Zeremonie stehen mussten. Laut den Vorgaben in den Zeremonialakten wurden »die zur Huldigung einberufenen und erschienenen Fürsten und Grafen [...] vor den Thron Seiner Königlichen Majestät« geführt, wo sie sich verbeugen und die Eidesformel »unter Aufhebung von drei Fingern« sprechen mussten. Anschließend berührten sie die Königskrone, verbeugten sich erneut und wurden wieder hinaus geführt.

Bedeutende Feierlichkeiten dieser Art fanden in der Regel auch in der Sommerzeit in der Hauptresidenz in Stuttgart statt, weshalb Friedrich gegebenenfalls während des Ludwigsburger Sommeraufenthalts in seine Hauptstadt reiste, um hochrangige Staatsgäste zu empfangen, Audienzen zu erteilen oder aber an vergnüglichen Veranstaltungen wie Theateraufführungen teilzunehmen. Sofern er nicht am selben Tag nach Ludwigsburg zurückkehrte, bezog er – im Gegensatz zu seinem offiziellen Winteraufenthalt – meist nicht sein eigentliches Staats- und Privatappartement im Gartenflügel des Neuen Schlosses, sondern sein »Absteigquartier« auf der Nordostseite des Ehrenhofs. Da Friedrich sich vorrangig für die Modernisierung seiner Hauptstadt Stuttgart und des dortigen Neuen Schlosses einsetzte, dürfte es dort gerade in der Sommerzeit zahlreiche Baustellen gegeben haben, die es ebenfalls regelmäßig von Ludwigsburg aus zu inspizieren galt.³³ In seiner Sommerresidenz fanden die Baumaßnahmen dagegen vornehmlich in der Winterzeit stand, wenn die höfische Gesellschaft in Stuttgart weilte.

Als Kurfürst beschränkte sich Friedrich bei den Umbauten in Ludwigsburg keineswegs nur auf Veränderungen in seinem eigenen Appartement, sondern ließ auch die repräsentativen Bereiche wie den Thronsaal im Ordensbau und die



Plan des Weißen Saals im Neuen Schloss in Stuttgart aus den Zeremonialakten.
Er zeigt die Anordnung der Personen beim feierlichen Akt der Thronbelehnung.



Blick in die Bildergalerie (Raum 232), um 1940.

Verbindungsgalerien zwischen dem Alten und dem Neuen Corps de Logis aktualisieren.³⁴ Um ausreichend Platz für die umfangreiche Gemäldesammlung zu schaffen, wurde in den Jahren 1803 bis 1805 die Bildergalerie auf der Westseite des Schlosses in Angriff genommen und durch die Verkleinerung der Fenster mehr Wandfläche für die Hängung der Bilder geschaffen. Auch das Pendant auf der Ostseite – die Ahnen- beziehungsweise Familiengalerie – wurde in dieser Phase saniert und mit zusätzlichen Porträts ausgestattet, welche die Ahnenfolge des Hauses Württemberg veranschaulichen: von Kurfürst Friedrich zurückreichend bis Graf Eberhard im Bart (1445–1496), der im Jahr 1495 die Rangerhöhung in den Herzogsstand erreicht hatte.³⁵

Anlässlich seiner Rangerhöhung zum König im Jahr 1806 wurden weitere Umbauten in der Sommerresidenz durchgeführt, darunter auch die standesgemäße Ausstattung des Audienzimmers im Appartement von Königin Charlotte Mathilde. Die Decke ließ Hofbaumeister Thouret mit neuen klassizistischen Stuckelementen in Pastelltönen gestalten und an den Seitenwänden wurden zwei gegenüberliegende offene Kamine mit großen Spiegelflächen angebracht.³⁶ Wie aus dem Inventar von 1817 hervorgeht, war dieser Raum zudem mit »cramoisin Gourgouran [= karmesinrotem Seidenstoff] tapeziert und mit vergoldeten Tapeten Leisten versehen«. ³⁷ Auch Audienzthron und -sessel sind mit rotem Samt und goldenen Borten bezogen worden. Im Raum standen zudem sechs Tabourets. Kronleuchter und Vasen dienten der würdigen Beleuchtung und Dekoration des königlichen Audienzimmers.



Audienzzimmer von Königin Charlotte Mathilde mit Thronensemble, 1806 eingerichtet.

Genutzt wurde das Audienzzimmer von Königin Charlotte Mathilde für den Empfang von Gästen, wobei stets der ranghöhere König zuerst eine Audienz erteilte beziehungsweise die Begrüßung übernahm. So war im Jahr 1806 ausdrücklich verfügt worden, dass »keine Dame, wer sie auch seye, der Königin Majestät u. Lieben vorgestellt werden, ehe sie sich zur Präsentation bey des Königs Majestät gemeldet« habe.³⁸ Darüber hinaus erfolgte auch nicht jeder Empfang durch die Königin zwangsläufig in ihrem Audienzzimmer. Besonders hochstehende Persönlichkeiten wie der französische Kaiser Napoleon, der am 2. Oktober 1805 nach Ludwigsburg kam, oder der russische Kaiser Alexander I., der am 2. Juni 1815 zusammen mit dem österreichischen Kaiserpaar Franz I. und Maria Ludovika in Ludwigsburg eintraf, wurden zum Beispiel von Charlotte Mathilde im Marmorsaal begrüßt.³⁹ An ihrem Geburtstag, dem 29. September, der meist zum Abschluss des Sommeraufenthalts in Ludwigsburg gefeiert wurde, nahm sie dagegen nicht selten »in höchst Ihrö Audienz Gemach die Gratulation« der Gäste entgegen.⁴⁰

In den Jahren 1808/1809 sowie 1810/1811 setzte König Friedrich seine Modernisierungsbestrebungen im eigenen Appartement fort und beauftragte seinen Hofbaumeister Nikolaus Friedrich von Thouret, die hinteren Räume, zu denen das Alte Schreibkabinett, die Bibliothek, das Toilettenzimmer, das Neue Schreibzimmer, das Vorzimmer sowie das Schlafzimmer und das Registraturzimmer zählen (Raum 135–141), zu erneuern und im nordwestlichen Korridor zwei zusätzliche Räume als Fahnen- und Adjutantenzimmer (Raum 129, 134) einzurichten.⁴¹ Hierbei wurde meist nicht nur die barocke Gestaltung überarbeitet, sondern auch die Funktion und Nutzung der Räumlichkeiten grundsätzlich verändert. Insbesondere die kleineren Kabinette, die unter Friedrichs Vorgängern zum Beispiel als Marmor- oder Spiegelkabinette eingerichtet waren und eher dem Amüsement dienten bzw. die Sammelleidenschaft ihrer Besitzer zum Ausdruck brachten, wurden nun unter Friedrich in Arbeitszimmer (Schreibkabinett und Registraturzimmer) verwandelt und für die Erledigung von Staatsgeschäften und Verwaltungsaufgaben genutzt.⁴² Damit kam unter anderem das veränderte Selbstverständnis vieler Fürsten gegen Ende des 18. Jahrhunderts und zu Beginn des 19. Jahrhunderts zum Ausdruck. Denn im Zuge der Aufklärung und der Französischen Revolution nahm das Erstarken des Bürgertums auch in den Staaten des Heiligen Römischen Reichs Deutscher Nation zu. Kostspielige Sammlungen, luxuriöse Prachtbauten und extravagante Hoffeste, die durch hohe Steuern und Abgaben finanziert wurden, stießen bei der Bevölkerung zunehmend auf Ablehnung, so dass die Regenten und der Adel allmählich umdenken mussten, wollten sie ihren Herrschaftsanspruch und ihre Vormachtstellung innerhalb der Gesellschaft bewahren.

Friedrich von Württemberg hatte selbst als junger Prinz die Proteste in Paris während der Französischen Revolution miterlebt und dürfte die sich wandelnde Geisteshaltung auch in seinem eigenen Land gespürt haben.⁴³ So gab er sich zwar einerseits als »erster Diener seines Volkes« und bemühte sich mit großem Arbeitseifer um Verbesserungen in den Bereichen Verwaltung, Wirtschaft, Infrastruktur, Wissenschaft, Kultur etc., andererseits erschien ihm offenbar weiterhin die Notwendigkeit einer standesgemäßen und dadurch auch kostenintensiven

Repräsentation gegeben zu sein. Es überrascht folglich nicht, dass er mit großem Aufwand seine Residenzstädte Stuttgart und Ludwigsburg inklusive der dortigen Schlösser und Gartenanlagen modernisieren ließ und weiterhin prächtige Hofeste, pompöse Schlittenfahrten und aufwendige Prunkjagden wie die Festinjagd im Jahr 1812 in Bebenhausen veranstaltete, die ihm den Ruf eines prunksüchtigen Herrschers einbrachten.⁴⁴

Dennoch sind gerade bei den Umgestaltungsmaßnahmen in den Schlössern sparsame Lösungen wie die Wieder- und Weiterverwendung von Mobilien und wandfesten Elementen auffällig und es wurden teilweise ganze Gebäude – vornehmlich in den kaum noch genutzten Schlossgärten wie Hohenheim oder Solitude – abgebaut und an anderer Stelle wieder errichtet.⁴⁵ Auf allzu teure Veränderungen an den von außen gut sichtbaren Gebäudeteilen oder gar auf den kompletten Neubau eines Residenzschlosses, wie es noch zur Barockzeit üblich



Die historischen Spielgeräte im östlichen Schlossgarten stammten ursprünglich aus dem Schlossgarten in Hohenheim. Sie wurden 1999 rekonstruiert.

gewesen ist, wurde dagegen gänzlich verzichtet.⁴⁶ Vielmehr lag Friedrichs Hauptaugenmerk darauf, das Herzogtum bzw. Königreich Württemberg mit politischem Geschick durch die schwierigen Zeiten der Koalitionskriege zu manövrieren und nicht zwischen den Großmächten Frankreich, Österreich, Russland, Großbritannien und Preußen aufgerieben zu werden. Es versteht sich daher von selbst, dass er sich während seines alljährlichen »Sommersejours« in Ludwigsburg nicht nur mit den Renovierungsarbeiten beschäftigte und in den dortigen Gartenanlagen oder bei Hoffesten, Billardabenden und Theaterveranstaltungen entspannte. Die Regierungsgeschäfte wurden selbstverständlich auch von Ludwigsburg aus weitergeführt. Insbesondere an den Vormittagen zog sich der Monarch in seine Arbeitszimmer im Staats- und Privatappartement zurück und erledigte – unterstützt von Sekretären, Ministern und Beratern – den täglichen Schriftverkehr, erließ Dekrete und empfing bisweilen Botschafter oder Staatsgäste. Gerade über die Besuche, aber auch über andere Betätigungen wie Dinners, Spielabende und Geburtstagsfeiern geben die Hofstagebücher und die Zeremonialakten Auskunft. So lassen sich nicht nur die bereits erwähnten Besuche der hochrangigen Gäste wie Napoleon Bonaparte oder Alexander I. von Russland detailliert nachvollziehen, sondern auch zeremoniell weniger aufwendige Treffen mit Familienmitgliedern, Adligen oder Künstlern.⁴⁷ Es wurde vielfach festgehalten, wie und wo die Gäste empfangen wurden, welche Appartements ihnen und ihrer Entourage für die Dauer des Aufenthalts zugewiesen worden sind, wann der Empfang, die Unterredung oder das gemeinsame Essen mit Friedrich stattfanden und welche sonstigen Aktivitäten, wie Theateraufführungen, Ausfahrten etc., stattfanden.⁴⁸ Meist schlug sich die Ankunft eines hochrangigen Gastes auch in anderen Akten nieder. Ein erhöhter Bedarf an Lebensmitteln für die höfische Tafel ist zum Beispiel in den Hofökonomieakten ablesbar.⁴⁹ Zudem wurde meist mehr Personal benötigt, seien es Tagelöhner für einfachere Dienste, Wachposten für die Sicherheit oder auch Künstler, Sänger und Darsteller für Konzerte und Darbietungen. Nicht zuletzt ist auch in den Bauakten und bei den Rechnungen bezüglich der Anschaffungen und Zimmereinrichtungen ein Zusammenhang zwischen bevorstehenden Staatsbesuchen und erhöhten Ausgaben nachweisbar. Schließlich mussten Gästezimmer bereitgestellt werden und auch der Gastgeber wollte seine eigenen Räumlichkeiten in schönstem Glanz präsentieren.⁵⁰

In den Akten zum »Sommersejour« in Ludwigsburg werden auch zahlreiche Hinweise zur Entourage der herrschaftlichen Familie aufgelistet.⁵¹ Darunter sind Friedrichs Bedienstete wie Kammerpagen und -fouriere, Lakaien, Gardejäger, Leibhusaren und Läufer, aber auch Minister und höherstehende Persönlichkeiten aus seinem Umfeld. Im Krönungsjahr 1806 zählten zu den Begleitern in Ludwigsburg – laut Quartierliste – unter anderem Obersthofmeister von Schenk mit Gemahlin, die Staatsdamen von Seckendorff, von Röder, von Geismar sowie die Hofdamen von Seckendorff, von Zeppelin und von Unruhe, die im östlichen Kavalierebau ihre Unterkünfte zugewiesen bekamen.⁵² Hofmarschall von Münchhausen, Reisemarschall von Zeppelin nebst Gemahlin sowie mehrere Kammerherren, General- und Flügeladjutanten wurden ebenfalls im Schloss einquartiert, während der Stallmeister im nahegelegenen Marstall wohnte und der

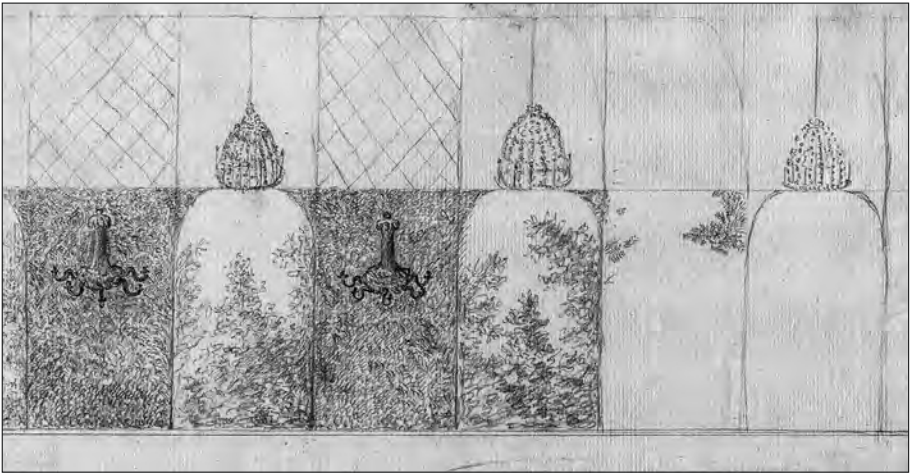


Vorzimmer (Raum 196) im ehemaligen Gästeappartement in der Beletage auf der Ostseite des Alten Corps de Logis, um 1940.

königliche Leibmedikus Duvernoy eine eigene Wohnung in Ludwigsburg für seinen Aufenthalt nutzte. Staatsgäste und Minister, darunter auch der Staats- und Konferenzminister Graf von Wintzingerode und Obristhofmeisterin Gräfin von Üxküll, wurden im Alten Corps de Logis untergebracht, während dem Kronprinzen Wilhelm stets das Appartement im zweiten Obergeschoss des Neuen Corps de Logis, direkt über dem Staats- und Privatappartement von König Friedrich, für seine Besuche zur Verfügung stand.

Den krönenden Abschluss des Ludwigsburger Sommeraufenthalts bildete alljährlich das Geburtstagsfest von Charlotte Mathilde am 29. September, das im Residenzschloss, den Gartenanlagen oder auch in den Lustschlössern Favorite und Monrepos begangen wurde und das meist mit aufwendigen Vorbereitungen und Dekorationen einherging.⁵³ Anfang Oktober erfolgte für die höfische Gesellschaft dann der Umzug in die Winterresidenz nach Stuttgart und für König Friedrich und seine Entourage schloss sich meist in der Herbstzeit eine Jagdreise an, ehe auch er für die Wintermonate nach Stuttgart zurückkehrte.⁵⁴

Neben den vielfach nüchternen und sachlichen Beschreibungen der Hofschreiber in den Hoftagebüchern, Akten, Protokollen und Rechnungsbüchern sind die Beschreibungen von Zeitgenossen über die Ludwigsburger Sommerresidenz oft mit vielfältigen Details zum Hofleben gestaltet. Herzog Eugen von Württemberg berichtete zum Beispiel in seinen Memoiren über das Misstrauen und die Vorsichtsmaßnahmen der französischen Adjutanten während Napoleons Anwesenheit in



*Zeichnung der Festdekoration für Charlotte Mathildes Geburtstagsfest
in Ludwigsburg am 29. September 1803.*



Lesetisch im Sommerarbeitszimmer (Raum 155) von Charlotte Mathilde.

Ludwigsburg im Jahr 1805.⁵⁵ Auf französischer Seite beschrieb dagegen Napoleons Kammerdiener Constant seine Eindrücke von Friedrichs außergewöhnlicher Leibesfülle und dessen Mobiliar wie folgt: »Son ventre avait une telle dimension, que sa place à table était marquée par une profonde échancrure« – sein Bauch war so groß, dass sein Platz am Tisch durch eine große Ausbuchtung gekennzeichnet war.⁵⁶

Auch die Aufzeichnungen und Briefe von Mitgliedern der königlichen Familie geben interessante Einblicke, wie Charlotte Mathildes erster Eindruck von der Ludwigsburger Schlossanlage belegt, die sie im Jahr 1798 in einem Brief an ihren Vater, König George III. von Großbritannien und Irland, als »beautiful situation and an immense house«, also als wunderschöne Anlage und großes Schloss beschrieb.⁵⁷ Im Laufe von Friedrichs Regierungszeit scheint sie sich in der Ludwigsburger Sommerresidenz bestens eingelebt und wohlgefühlt zu haben, denn nach Friedrichs Tod im Oktober 1816 entschied sie sich – entgegen ursprünglicher Vereinbarungen – umgehend, ihren Witwensitz in Ludwigsburg zu beziehen.⁵⁸

Sommerappartement und Witwensitz von Charlotte Mathilde

Charlotte Mathilde ist im Sommer 1797 erstmals nach Ludwigsburg gekommen. Als älteste Tochter des britischen Königs George III. (1738–1820) und seiner deutschstämmigen Ehefrau Königin Charlotte (1744–1818) war sie am englischen Hof aufgewachsen und hatte eine für eine Prinzessin in der damaligen Zeit typische Erziehung erfahren. Sie sprach Englisch, Französisch und Deutsch, war sehr belesen und bewandert in Geschichte, hatte eine zeichnerische Ausbildung bei dem Maler Benjamin West (1738–1820) erhalten und beschäftigte sich bis ins hohe Alter gerne mit Malerei und Handarbeiten.⁵⁹ Am 18. Mai 1797 heiratete sie Erbprinz Friedrich von Württemberg im St. James Palast von London und reiste im Juni in ihre neue Heimat nach Württemberg, wo mehrtägige Empfangsfeierlichkeiten stattfanden.⁶⁰ Im Ludwigsburger Schloss fanden damals ein feierlicher Einzug und die Mittagstafel sowie eine kurze Besichtigung der Schloss- und Gartenanlagen statt, ehe die Reise in die Hauptresidenz Stuttgart fortgesetzt wurde. Der warme Empfang durch Friedrichs Familie und die schöne Lage des Schlosses beeindruckten die Prinzessin und sie genoss in den nachfolgenden Jahren – trotz der laufenden Renovierungsarbeiten – ihren Sommeraufenthalt in Ludwigsburg.

Wenige Monate nach ihrer Ankunft in Württemberg starb am 23. Dezember 1797 ihr Schwiegervater Herzog Friedrich Eugen, so dass Charlotte Mathilde schon bald als Herzogin an der Seite ihres Gemahls die Aufgaben einer Landesmutter übernahm. Neben repräsentativen Aufgaben kümmerte sie sich um die Familie, engagierte sich im sozialen Bereich und pflegte eine intensive Korrespondenz zu verschiedenen europäischen Höfen.⁶¹ Aus den politischen und militärischen Angelegenheiten hielt sie sich weitgehend heraus und vertrat vielmehr die Ansicht, dass es »das große Glück der Frauen ist, für ein häusliches Leben bestimmt zu sein«. ⁶² Entsprechend beschäftigte sie sich in Gesellschaft

ihrer Staats- und Hofdamen mit Handarbeiten und Konversation oder ging verschiedenen Vergnügungen nach wie Ausfahrten mit der Kutsche zu den Schlössern Favorite und Monrepos, zum Spielplatz im östlichen Schlossgarten und zum Tiergarten. Mit Vorliebe bestickte sie Möbelbezüge und bemalte Porzellan, das sie beispielsweise zu besonderen Anlässen an Familienmitglieder verschenkte.⁶³ Auch zählten Kartenspiele, Bücherstudium, Bootsfahrten auf dem See im nördlichen Schlossgarten und Besuche im Theater sowie die Teilnahme an Hofbällen, Konzerten und Operaufführungen in Stuttgart zu den möglichen Tätigkeiten im Alltag Charlotte Mathildes und ihrer Entourage.⁶⁴ Einen besonderen Stellenwert nahm für die fromme Königin und spätere Königinwitwe der sonntägliche Gottesdienstbesuch ein, der laut Ehevertrag im anglikanischen Ritus abgehalten werden durfte.⁶⁵

Weitere englische Einflüsse sind auch bei der Gestaltung des Mobiliars und der Gartenanlagen spürbar. So wurde der Ludwigsburger Schlossgarten im englischen Landschaftsstil gestaltet und in der Raumausstattung finden sich neugotische Verzierungen, wie sie in England im ausgehenden 18. Jahrhundert äußerst beliebt gewesen sind. Charlotte Mathilde schrieb dazu selbst am 18. April 1803 in einem Brief an ihre englische Familie: »We have here a pretty good architect [= Thouret], but he will require a good deal of study before he learns the true Gothic taste; with my assistance he has made some good sketches of Gothic furniture« – in deutscher Übersetzung: Wir haben hier einen sehr guten Architekten, aber er wird wohl noch einige Studien benötigen, bis er den wahren gotischen Stil beherrscht; mit meiner Hilfe hat er schon ein paar gute Entwürfe neugotischer Möbel angefertigt.⁶⁶

Mit ihrer Heimat England blieb sie zeitlebens verbunden und sie entschied sich im Jahr 1827, zu ihrer Verwandtschaft nach London zu reisen, »um Ihre theuren Blutsverwandten und das ferne Land noch einmal zu begrüßen, das sie mit Stolz und Selbstgefühl Ihr Geburtsland nannte und für dessen Sitten, Verfassung und Schicksale Sie immer ein ächt britisches Interesse behalten hatte«. ⁶⁷ Von anderen größeren Reisen nahm sie dagegen wegen ihres Gesundheitszustandes Abstand. Lediglich in die nahegelegenen Kurorte im Schwarzwald wie Bad Teinach und Bad Wildbad reiste sie zur »alljährlichen Stärkung« von Ludwigsburg aus, um in den dortigen Heilquellen ihre körperlichen Beschwerden zu lindern.⁶⁸

In Schloss Ludwigsburg bestand Charlotte Mathildes Sommerappartement in der Beletage auf der Ostseite des Neuen Corps de Logis aus acht Räumen (Raum 149–156), zu denen das 1806 modernisierte Audienzzimmer sowie ihr Schlafzimmer, Arbeitszimmer und Kabinette gehörten.⁶⁹ Ein kleiner Privatgarten stand ihr auf der Ostseite des Gebäudes zur Verfügung. Zwischen Marmorsaal und Audienzzimmer befand sich das Gesellschaftsappartement, bestehend aus Billardzimmer und Blauem Assembléezimmer (Raum 147, 148), die Charlotte Mathilde als Vorzimmer genutzt hatte und die sie nach dem Tod ihres Gemahls in ihr Witwenappartement integrierte.⁷⁰ Auch auf der Nordseite erweiterte sie damals ihre Raumfolge um zwei zusätzliche Vorzimmer (Raum 157, 158), indem sie – wie schon König Friedrich zuvor auf der Westseite – Zwischenwände in den dortigen Korridor einziehen ließ.



Vorzimmer (Raum 147) von Charlotte Mathilde, ehemaliges Billardzimmer im Gesellschaftsappartement, um 1940.

Bereits im November 1816 hatte König Wilhelm I. ihr einen Großteil des Ludwigsburger Residenzschlosses als Witwensitz zugestanden und die Instandsetzung und Renovierung ihres Appartements genehmigt, so dass zügig mit den Umbaumaßnahmen und der Möblierung begonnen werden konnte.⁷¹ Bis 1824 zog sich die Modernisierung ihrer Wohnräume hin, wobei Charlotte Mathilde schließlich einen großen Teil der Kosten selbst übernahm und damit freier über die Gestaltung und Ausführung entscheiden konnte.⁷² Sie beauftragte den Architekten Nikolaus Friedrich von Thouret und diejenigen Künstler und Handwerker, die bereits unter ihrem Gemahl überwiegend für die Einrichtung in Schloss Ludwigsburg tätig gewesen waren, wie Hofmaler Johannes Danner (1779–1858) oder Hofschreiner Johannes Klinckerfuß (1770–1831). Teilweise kamen hierbei Motive zur Anwendung, die schon für König Friedrichs Appartement entworfen worden waren, wie zum Beispiel die Supraporten (Gemälde über der Tür) in Charlotte Mathildes Bibliothekszimmer (Raum 156), die auf nahezu identische Weise bereits zehn Jahre zuvor in Friedrichs Neuem Schreibzimmer (Raum 136) umgesetzt worden waren.

Im Jahr 1818 wurden »das zunächst an dem Marmorsaal befindliche gelbe Speisezimmer und das daran stoßende blaue Assembléezimmer« neu eingerichtet und möbliert, wobei »das erste mit geschliffenem weißen Gipsmarmor, das andere mit dunkelblauen neuen seidenen Tapeten« gestaltet worden ist.⁷³ Im

Speisezimmer wurde der offene Kamin durch eine Nische ersetzt und die Wände mit klassizistischen Pilastern und Medaillons akzentuiert. Im selben Jahr sind außerdem das Sommerarbeitszimmer und die Bibliothek auf der Nordseite in Angriff genommen worden. Nicht nur die Wandbespannungen im Appartement wurden nach und nach ausgetauscht, auch die spätbarocken Deckenfresken sind weitgehend übermalt oder entfernt worden.⁷⁴ Bei der Möblierung griff Charlotte Mathilde einerseits auf den vorhandenen Möbelbestand zurück und ließ unter anderem Bibliotheksschränke aus dem Neuen Schloss in Stuttgart nach Ludwigsburg versetzen. Andererseits legte sie Wert auf Neuanfertigungen.⁷⁵ Für ihr Toilettenzimmer (Raum 152), das zwischen 1818 und 1822 mit Pilastern und einer gelben Wandbespannung ausgestattet wurde, ließ sie von Johannes Klinckerfuß schwarz gefasste Möbel anfertigen, die als Hinweis auf ihre Trauer über den Tod König Friedrichs gedeutet werden.⁷⁶ Wie es in ihrem »Lebensabriß« anlässlich ihres eigenen Ablebens im Jahr 1828 heißt, trauerte sie sehr um ihren Gemahl und feierte nicht nur jedes Jahr seinen Geburtstag mit einem Gottesdienst und einer Gedächtnispredigt, sondern besuchte auch regelmäßig die Familiengruft unter der Ludwigsburger Schlosskapelle, in der Friedrich beigesetzt worden war und zu der nur seine Witwe einen Schlüssel besaß.⁷⁷ Möglicherweise ist in dem Wunsch nach Nähe zu ihrem verstorbenen Gemahl der eigentliche Grund zu sehen, weshalb sie das Ludwigsburger Residenzschloss als Witwensitz wählte.



Toilettenzimmer (Raum 152) von Charlotte Mathilde.



*Grund- und Aufrisszeichnung für das Schlafzimmer (Raum 150)
von Charlotte Mathilde, bezeichnet »Ludwigsburg / Entwurf zur
Verzierung des Schlafzimmers Ibro Majestät
verwittibten Königin / von Architekt Mühlbacher / im Januar 1824«.*

Auch für andere Räumlichkeiten wurden Neuanschaffungen in Auftrag gegeben oder neue Raumkonzepte entwickelt.⁷⁸ Zu den Überlegungen bezüglich der neuen Wandgestaltung ihres Schlafzimmers ist aus dem Jahr 1824 eine Entwurfszeichnung des Architekten Joseph Mühlbacher (1787–1851) erhalten geblieben.⁷⁹ Auf der Grundrisszeichnung des Raumes wird die Anordnung des Bettes in der Alkovennische und der gusseisernen Öfen deutlich, von denen offenbar nur einer tatsächlich vom Dienerschaftsgang aus befeuert werden konnte, während sein Pendant als nicht heizbare Attrappe geplant war. Die Aufrisszeichnungen geben die vier Wände des Raumes wieder, die mit einer Pilastergliederung, einem umlaufenden Stuckgesims mit Palmetten, Supraportenfeldern über den Türen, einem Spiegel zwischen den beiden Fenstern, Ofennischen mit halbhoher Öfen und Ofenvasen sowie einer roten Vorhangdraperie an der Alkovennische geplant waren. Bis auf kleinere Abweichungen, vor allem in Bezug auf die Öfen, sind die Vorschläge weitgehend umgesetzt worden und lassen sich heute noch nachvollziehen.⁸⁰

Mit zunehmendem Alter litt Charlotte Mathilde unter Atembeschwerden, Kopfschmerzen, Schlaflosigkeit bei Nacht, tiefem Schlaf tagsüber, einem Geschwulst an den Beinen sowie an einem »Widerwillen gegen Bewegung«, weshalb sie kaum noch große Ausfahrten unternahm und auch ihre Handarbeiten nicht mehr in gewohntem Umfang ausführen konnte.⁸¹ Sie starb am 5. Oktober 1828 und wurde neben ihrem Gemahl in der Familiengruft unter der Ludwigsburger Schlosskapelle beigesetzt. Mit ihrem Tod fiel Schloss Ludwigsburg für eine gewisse Zeit in eine Art Dornröschenschlaf und blieb dadurch vor jüngeren Umbauten bewahrt, so dass vieles bis heute im Original erhalten ist.

Anmerkungen

Abkürzungen

- AHW = Archiv des Hauses Württemberg, Altshausen
 HStAS = Hauptstaatsarchiv Stuttgart
 SSG = Staatliche Schlösser und Gärten Baden-Württemberg, Schlossverwaltung Ludwigsburg
 StAL = Staatsarchiv Ludwigsburg

- 1 Dieser Aufsatz basiert im Wesentlichen auf den Recherchen für die Dissertation: Catharina Raible: Rangerhöhung und Ausstattung. Das Staats- und Privatappartement König Friedrichs von Württemberg in Schloss Ludwigsburg, Stuttgart 2015 (= Diss. Bonn 2011). Zu Friedrich von Württemberg siehe Paul Sauer: Der schwäbische Zar. Friedrich, Württembergs erster König, Stuttgart 1984; Albert Pfister: König Friedrich von Württemberg und seine Zeit, Stuttgart 1888; Erwin Hölzle: König Friedrich, in: Württembergische Vierteljahreshefte für Landesgeschichte 36 (1930) S. 269–298; Georg Gottlieb Übelen: Friedrich, in: Zeitgenossen. Biographien 2 (1818) S. 5–36; HStAS G 243 Bü 1–116.
- 2 Zum Sommerséjour unter Friedrich siehe HStAS A 16 Bü 1–4: Sommerséjour 1798, 1802–1805; Bü 10: Unterkünfte; Bü 14: 1799/1800, Dienst der Kammerherren während des Sommerséjours; Bü 15 f.: Oberstkammerherrenamt, Pagen; Bü 34: Quartierliste 1805; A 21 Bd. 61: Sommerséjour 1811, Dienst der Kammerherren; Bd. 75 f.: Sommerséjour 1805; Bd. 85a: Sommerséjour 1807, 1809, 1812, 1815; Bü 940: Geschäfte während des Sommerséjours;

- Bü 942, 993: *Séjours Sommer und Winter 1798–1813*, mit Liste der Personen, die den Sommerséjour in Ludwigsburg verbringen, darin Vergnügungen, Theater, Ausflüge, Tafel- und Tischeinteilung; E 6 Bü 90 f., 94, 149 f.: *Sommerséjour 1806–1808*.
- 3 Friedrich kümmerte sich zu Beginn des 19. Jahrhunderts vor allem um den Ausbau der Hauptresidenz und der Hauptstadt Stuttgart, aber auch um seine kleineren Schlösser und Gartenanlagen, wie das Lust- und Jagdschlösschen Favorite, das Seeschloss Monrepos oder auch Schloss Freudental, die alle ebenfalls klassizistisch ausgestaltet wurden. Friedrichs Hofbaumeister Nikolaus Friedrich von Thouret und ein Team aus bewährten Hofkünstlern und Hofhandwerkern waren an den verschiedenen Orten maßgeblich beteiligt.
- 4 Zu König Wilhelm I. von Württemberg siehe u.a. Paul Sauer: *Reformer auf dem Königsthron. Wilhelm I. von Württemberg*, Stuttgart 1997. Zu Schloss Rosenstein und zur Wilhelma siehe u.a. Herbert Fecker: *Stuttgart. Die Schlösser und ihre Gärten*, Stuttgart 1992; Timo John: *Die königlichen Gärten des 19. Jahrhunderts in Stuttgart*, Worms 2000; Carla Fandrey (Hrsg.): *Giovanni Salucci (1769–1845). Hofbaumeister König Wilhelms I. von Württemberg 1817–1839*, Stuttgart 1995; Annemarie Röder (Hrsg.): *Karl Ludwig von Zanth – der Erbauer der Wilhelma in seiner Zeit*, Stuttgart 2012.
- 5 König Karl interessierte sich allerdings für die barocke Bausubstanz der Schlossanlage und ließ sogar einzelne Bereiche, die unter König Friedrich klassizistisch umgestaltet worden waren, wieder rebarockisieren.
- 6 König Wilhelms I. Witwe Pauline (1800–1873) bewohnte im Ludwigsburger Schloss beispielsweise ein Appartement im zweiten Obergeschoss des Neuen Corps de Logis und nutzte während ihres Aufenthalts auch Friedrichs ehemaligen Privatgarten. In dieser Zeit wurden Renovierungen und kleinere Umgestaltungen vorgenommen. Siehe dazu SSG: Kgl. Apanage-Schloss Ludwigsburg, Verzeichnis sämtl. Zimmer, deren Bezeichnung und Verwendung sowie Bewohner 1900/1901, Bd. 2; StAL F 1/66 Bü 172: »Kostenverzeichnis über die 1865 ausgeführten Bauverbesserungen in der Sommer Wohnung der Königin Mutter im Residenz Schloß« 1865/1866, eisernes Zelt auf Terrasse; Bü 183: 21./23.04.1866, Beilagen zum »Kostenverzeichnis über die in Folge der Anwesenheit Ihrer königl. Majestät der Königin Mutter im königl. Residenzschlosse 1865 durchgeführten Bauarbeiten«.
- 7 Betritt man das Neue Corps de Logis vom Innenhof auf der Nordseite aus, dann befindet sich das Appartement im ersten Obergeschoss. Aufgrund eines Geländesprungs, der innerhalb dieses Gebäudeteils verborgen ist, liegen die Räumlichkeiten jedoch von der südlichen Gartenseite aus betrachtet im Erdgeschoss. Zu Charlotte Mathilde siehe u.a. HStAS G 245 Bü 16: *Lebensabriss von Charlotte Mathilde*, 1828; Arthur Aspinall (Hrsg.): *The later Correspondence of George III. Bd. I-V, January 1798 to December 1810*, Cambridge 1962–1970; Hansmartin Decker-Hauff: *Frauen im Hause Württemberg*, Leinfelden-Echterdingen 1998, S. 200–208; Sabine Thomsen: *Die württembergischen Königinnen Charlotte Mathilde, Katharina, Pauline, Olga, Charlotte – ihr Leben und Wirken*, Tübingen 2007, S. 8–65; Flora Fraser: *Princesses. The six daughters of George III.*, London 2012. Bereits anlässlich ihrer Hochzeit mit Friedrich im Jahr 1797 war geregelt worden, dass ihr als Witwe ein Palais in Stuttgart und als Sommersitz das Schloss Stetten im Remstal zur Verfügung gestellt würden. Auch eine Rückkehr in ihre Heimat nach England wurde ihr zugesichert. Tatsächlich wählte sie im November 1816 als Witwensitz jedoch ihr bisheriges Appartement im Ludwigsburger Schloss und Schloss Monrepos. Darüber hinaus standen ihr im Neuen Schloss in Stuttgart weiterhin Wohnräume zur Verfügung.
- 8 StAL E 19 Bü 9: *Protokolle 1816/1817*, Berechnung über die Einrichtung mehrerer Zimmer; E 20 Bü 23: 1816, Einrichtung; Bü 675–677: Wittum; F 1/66 Bü 134: 1818/1819; HStAS E 6 Bü 112: 1.11.1816, »dass die Zimmer, welche die verwittwete Königin bißher in dem k. Schloß zu Ludwigsburg bewohnt hat, sogleich in ganz guten brauchbaren Zustand hergerichtet, [...] Reinigung der Oefen [...] und Fußteppiche«; E 221 Bü 70: 1817, Inventar über »diejenigen Meubles und Effekten, welche Ihre Majestät Charlotte Auguste Mathilde, verwittweter Königin von Württemberg zur Wittums Benutzung übergeben worden sind«; Bü 71 f., 111: Übergabe von Wohnzimmern der Königin; Bü 112: Räume der verwittweten Königin.
- 9 Zu den Abgaben siehe u.a. SSG: *Nachtrag im Verzeichnis sämtl. Zimmer, deren Bezeichnung und Verwendung sowie Bewohner 1900/1901*, Bd. 1 (Abgaben 22.10.1842 und 6.08.1846 an

- die Kgl. Staatsgalerie Stuttgart; 10.04.1849 an die Kgl. Staatskunstanstalt Stuttgart; in den Jahren 1849, 1867 und 1878 an die Schlossverwaltung Stuttgart; 1888 an die Kgl. Staatssammlung vaterländischer Kunst- und Altertumsdenkmale [=Landesmuseum Württemberg]); StAL E 20 Bü 707: 17.11.1902, Verzeichnis über die an die Staatsgemäldegalerie Stuttgart abgegebenen Bilder; Bü 722: Gemälde an Staatskunstanstalt.
- 10 Zu den Auslagerungen der Mobilien während des Zweiten Weltkriegs siehe StAL FL 410/4, Zug. 1993/65 Bü 5.1-15: Inventare und Bergungslisten; Bü 5.1-3: »Flüchtung« und Rückführung ab 1947: Bergungslisten aus verschiedenen Orten. Zu den Kriegsschäden und Verlusten siehe die Akten in StAL FL 410/4 II, auch Oscar Paret: Ludwigsburg in Gegenwart und Vergangenheit, Ludwigsburg 1949, S. 16; StAL E 20 Bü 623: Verkäufe und Auktionen; Bü 609: »durch Zerbruch« verloren; Bü 674 f.: »zum Verkauf bestimmte Meubles und Effecten«; Bü 690: »Urkunde über Mobilien Abgaben 1847/1853«; FL 405/5 Bü 1155: Versteigerungen während des Zweiten Weltkriegs.
 - 11 SSG: K. Kameralamt Ludwigsburg, Inventar über die im königlichen Schlosse Ludwigsburg und in den Nebengebäuden befindlichen Gegenstände und Gerätschaften der Apanagen-Verwaltung, gefertigt im Jahr 1896; Schloss Ludwigsburg. Inventar-Kartei. Aufgenommen 1939/1940; Verzeichnis der Kunstgegenstände aus dem ehemaligen Kgl. Kron- und Apanagegut, zusammengestellt von Christian von Heusinger vom 1.07.1956 bis 30.11.1957.
 - 12 Zu den Inventaren siehe Anm. 11 sowie SSG: Ludwigsburg. Inventarium über diejenigen Meubles und Effecten, welche Ihrer Majestät Charlotte Auguste Mathilde verwittweter Königin von Württemberg zur Wittums Benutzung übergeben worden sind. December 1817; Ludwigsburg. Inventarium über die im Schlosse zu Ludwigsburg befindlichen, dem Staat gehörigen Mobilien. October 1822; Ludwigsburg. Inventarium über sämtliche in dem königlichen Schlosse und den Kron-Gebäuden befindlichen Malereien. 1822; Ludwigsburg. Inventarium über sämtliche in dem Königlichen Schlosse und den Kron-Gebäuden zu Ludwigsburg befindlichen Gemälde in Pastell u. Wasserfarben, Zeichnungen, Kupferstiche etc. 1822; Ludwigsburg. Fortsetzung des Inventariums über die zur Kronotation bestimmten und überlassenen, im Ludwigsburger Schloß befindlichen Gemälde und Mobilien. 1824; Ludwigsburg. Inventarium über die in dem königlichen Schlosse zu Ludwigsburg und in den übrigen der königlichen Schloßhauptmannschaft übergebenen Gebäuden befindlichen, dem Staate gehörigen Gemälde, Malereyen, Handzeichnungen, Kupferstiche. Nach Ausscheidung der Kronotation im Juni 1824 aufgenommen nach dem praesenten Stand von 1. Juli 1825; Schloß Ludwigsburg. Hauptinventar 1837; K. Schloß in Ludwigsburg. Inventar 1866.
 - 13 Zu den Quellen siehe u.a. HStAS A 21: Oberhofmarschallamt; A 21a: Hofökonomie; A 21b: Oberschloßhauptmannschaft; A 24: Gewölbsverwaltung; A 26: Residenzbau- und Gartenkasse; A 27 I: Bauverwaltung Ludwigsburg; A 27 II: Bau- und Gartenkommission/-direktion Ludwigsburg; StAL D 40: Hofbausachen; E 17: Hofdomänenkammer; E 20: Schloss- und Kronmobilienverwaltung; E 21: Obersthofmeisteramt; F 1/66: Kameralamt Ludwigsburg; FL 410/4 II: Staatliches Hochbauamt Ludwigsburg.
 - 14 HStAS E 221 Bü 122, Nr. 26: Schloss Ludwigsburg. Grundriss der Gesamtanlage, erstes Obergeschoss. Das Blatt mit der Nr. 25 gibt das Erdgeschoss wieder und Nr. 30 zeigt das Mansardengeschoss. Weitere Zeichnungen sind in einzelnen Akten, u.a. HStAS A 16 Bü 32: Hängung der Porträts in der Ahnengalerie (um 1805).
 - 15 Universitätsbibliothek Stuttgart: Inv. Nr. Ludwigsburg 3 und 4.
 - 16 Stadtarchiv Ludwigsburg: u.a. Inv. Nr. V 3/33-003: Lageplan Ludwigsburg, bezeichnet »Plan der Koenigl. Residenzstadt Ludwigsburg mit ihren Umgebungen – samt der Circumferenz der Stadtmauer«, signiert »Steinh. Ballier Friderich Baumgaertner«; V 3/33-025 bis 027: Ordenskapelle, Emichsburg im Schlossgarten und Vase, bezeichnet »26. Sept. 1814«; V 3/33-028: Schlafzimmer von Charlotte Mathilde, bezeichnet »Ludwigsburg. Entwurf zur Verzierung des Schlafzimmers Ihro Majestät verwittibten Königin«, signiert »Architekt Mühlbacher, Januar 1824«; V 3/35: Kronleuchter, bezeichnet »Lustre zu 36 Lichtern«, signiert »NThouret Hbmst«, um 1803; Landesmuseum Württemberg: Inv. Nr. 1953/746: Sonnenuhr, bezeichnet »Zeichnung der im Schloß Garten zu Ludwigsburg befindl. Sonnen Uhr«, unsigniert (Thouret zugeschrieben, um 1807); Sammlung von Margarete Sorms geb. Klinckerfuß, darin Zeichnungen von Johannes und Bernhard Klinckerfuß, Thouret, Carl Heideloff: Inv. Nr. 2000/188-120:

- Bibliotheksschränke, bezeichnet »Zeichnung zu dem Bibliotheks Zimmer im Ludwigsburger Schloß, Jan. 1809«, unsigniert (Thouret zugeschrieben); Inv. Nr. 2000/188-Zus. Nr. 8: Kronleuchter, unsigniert (Thouret zugeschrieben, um 1800); Graphische Sammlung des Ludwigsburg Museums: u.a. Inv. Nr. 767: Schloss Ludwigsburg. Grundriss der Gesamtanlage, Erdgeschoss, bezeichnet »Fecit Jacob. Hiller 1794«; Inv. Nr. 768: Schloss Ludwigsburg. Grundriss des Neuen Corps de Logis mit Bilder- und Ahnengalerie, erstes Obergeschoss, unsigniert (Jacob Hiller zugeschrieben, 1794); Landesamt für Denkmalpflege: Fotonegativ einer Entwurfszeichnung: Wand- und Deckengestaltung des Marmorsaals, bezeichnet »Project zur Decorazion der Attique und Deke des Salons im königlichen Residenz Schloße zu Ludwigsburg«, signiert »Hofbaumeister NThouret«, undatiert (um 1814).
- 17 Klassik Stiftung Weimar: Inv. Nr. PK 64, 68, 70, 79–81, 90, 320, 415.
- 18 AHW Hofdiarium Ludwigsburg 28.09.1805: Sitzordnungen anlässlich der Hochzeit des Prinzen Paul.
- 19 Zu den Hoftagebüchern siehe AHW Hofdiarien Ludwigsburg 1798–1808, 1815 (unverzeichnet). Die restlichen Bände (von Friedrichs Regierungszeit) sind leider verschollen. Der Archivar des Hauses Württemberg, Dr. Eberhard Fritz, veröffentlichte mehrfach Auszüge der Hoftagebücher und anderer Akten, die das alltägliche Hofleben beleuchten, siehe u.a. Eberhard Fritz: Schloss Ludwigsburg als Sommerresidenz. Friedrich von Württemberg und seine Hofhaltung im frühen 19. Jahrhundert, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 58 (2004) S. 189–236; ders.: Der württembergische Hof im frühen 19. Jahrhundert. Zur Lebenswelt der Hofbediensteten in der Regierungszeit des Königs Friedrich, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 61 (2007) S. 43–62; ders.: Knecht, Kutscher, Koch, Kammerdiener, König. Zur Sozialgeschichte des königlichen Hofes in Württemberg (1806 bis 1918), in: Zeitschrift für Württembergische Landesgeschichte 66 (2007) S. 249–292.
- 20 Zu den Sommeraufenthalten siehe Anm. 2 und zu den Akten siehe u.a. HStAs A 21 Bü 730, 821, 968: Audienzen; Bü 772–774, 778, 993–995, 1001–1005: Feierlichkeiten; Bü 780: Kurwürde; Bü 781, 939: Redouten; Bü 782: Friedens- und Siegesfeste; Bü 783 f.: Geburtstage, Geburten; Bü 785–789: Vermählungen; Bü 794: Neujahr; Bü 796: Schlittenfahrten; Bü 923: Ordensfeste; Bü 954–960: Theater; Bü 972 f., 992: Rangreglement; A 74: Gesandtenberichte bis 1805. Zu den Berichten von Zeitgenossen siehe u.a. Aspinall (wie Anm. 7); Mémoires de Constant, premier valet de chambre de l'Empereur, sur la vie privée de Napoléon, sa famille et sa cour, Stuttgart o. J. [1830]; Memoiren des Herzogs Eugen von Württemberg, Frankfurt a. O. 1862; Memoiren des königlich preußischen Generals der Infanterie Ludwig Freiherrn von Wolzogen, Leipzig 1851; Friedrich M. Kircheisen: Die Erinnerungen des Generals Grafen Paul Philipp von Ségur, Adjutanten Napoleons I., Hamburg 1908.
- 21 Eine ausführliche Auswertung und Analyse insbesondere der von König Friedrich genutzten Wohn- und Repräsentationsräume im Neuen Corps de Logis bei Raible (wie Anm. 1).
- 22 Zur Baugeschichte von Schloss Ludwigsburg siehe u.a. Christian Belschner: Das königliche Schloss zu Ludwigsburg. Zum zweihundertsten Gedenktag der Grundsteinlegung, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 4 (1905) S. 9–13; Karl Weiß: Schloss Ludwigsburg. Baugeschichtliche Abhandlung über die von Johann Friedrich Nette erbauten Teile. Ein Beitrag zur Kunstgeschichte des 18. Jahrhunderts, Stuttgart 1914; Walter Baumgärtner: Die Erbauung des Ludwigsburger Schlosses. Ein Beispiel staatlicher Bauwirtschaft im 18. Jahrhundert, Würzburg 1938; Schloss Ludwigsburg. Geschichte einer barocken Residenz, Tübingen 2004.
- 23 Zur Einrichtung unter den Herzögen Eberhard Ludwig, Carl Alexander und Carl Eugen siehe u.a. Werner Fleischhauer: Barock im Herzogtum Württemberg, 2. Aufl. Stuttgart 1981; Annegret Kotzerek: »Von den Zimmern bey Hof«. Funktion, Disposition, Gestaltung und Ausstattung der herzoglich-württembergischen Schlösser zur Regierungszeit Carl Eugens (1737–1793), Berlin 2001.
- 24 Zu Thouret siehe Paul Faerber: Nicolaus Friedrich Thouret. Sein Leben und Schaffen von 1767 bis 1800, Stuttgart 1920; ders.: Nikolaus Friedrich von Thouret. Ein Baumeister des Klassizismus, Stuttgart 1949; Klaus Merten: Nicolaus Friedrich von Thouret als württembergischer Hofbaumeister 1798–1817, in: »o Fürstin der Heimath! Glückliches Stutgard«. Politik, Kultur und Gesellschaft im deutschen Südwesten um 1800, Stuttgart 1988, S. 396–418; Axel Burkarth: Nikolaus von Thouret (1767–1845). Forschungen zum Wirken eines württembergischen Hofarchitekten in der Zeit des Klassizismus, Diss. Stuttgart 1991. Zu

beteiligten Künstlern und Handwerkern siehe u.a. Rolf Bidlingmaier: Schloss Ludwigsburg als Sommerresidenz von König Friedrich. Raumdekorationen des Klassizismus und Empire in Württemberg, in: *Geschichte einer barocken Residenz* (wie Anm. 22) S. 135–159; ders.: *Klassizismus und Empire in Schloss Ludwigsburg. Der Umbau der Sommerresidenz unter König Friedrich I. von Württemberg und Königin Charlotte Mathilde*, in: *Ludwigsburger Geschichtsblätter* 62 (2008) S. 67–110.

- 25 Zu den Maßnahmen zu Beginn von Friedrichs Regierungszeit siehe u.a. HStAS A 19a Bd. 1003 f.: Ludwigsburg Rentkammer Bauverwaltung, 24.06.1798, »in den Zimmern des herzogl. Schlosses die alten Wandleuchter abgeschraubt, 33 Paar Bronzeleuchter gereinigt, nach Verhältnis der Zimmer arangiert, an Trumeaux [= Wandspiegel] angeschraubt«; Bd. 1033: Quartalbaurechnungen 1799, Glaser Viehhäuser neue Fenster und Scheiben. Auch in den Möbelinventaren sind vereinzelt kleinere Reparaturen oder Veränderungen des Mobiliars vermerkt, dazu SSG: Schloss Ludwigsburg, Kastellanei-Inventarium 1797.
- 26 Bidlingmaier 2008 (wie Anm. 24) S. 74 f.; Faerber 1949 (wie Anm. 24) S. 161: Brief von Thouret an Wintzingerode vom 12.03.1804: »dringende Bau- und hauptsächlich Malerei Geschäfte an den Plafonds von drei großen Zimmer im Churfürstlichen Schlosse zu Ludwigsburg, welche auf Höchst gnädigsten Befehl Seiner Churfürstlichen Durchlaucht verändert und neu eingerichtet werden müssen«; Thouret sah sich demnach gezwungen, »von Morgens biß Abends selbst Hand an zu legen, um auf die so baldige Ankunft Seiner Churfürstlichen Durchlaucht in Ludwigsburg nicht allein die Decken, sondern auch die Wände und sonstige Einrichtungen wo möglich beenden zu können«; vgl. auch AHW Hofdiarien Ludwigsburg 1803–1805, passim.
- 27 Zur Wiederverwendung siehe beispielsweise HStAS A 27 II Bü 10, Nr. 468: 7.03.1804, »von Hohenheim hierher gebrachten Apollo«; StAL E 20 Bü 433, S. 65: »Trumeaux aus Schloss Hohenheim nach Ludwigsburg abgegeben«, teilweise die Gläser aus dem chinesischen Haus von Schloss Solitude; Bü 717: 1798 »1 Camin« von Hohenheim nach Ludwigsburg.
- 28 Ruth Grönwoldt: *Stickereien von der Vorzeit bis zur Gegenwart – aus dem Besitz des Württembergischen Landesmuseums Stuttgart und der Schlösser Ludwigsburg, Solitude und Monrepos*, München 1993, S. 154–157: Stoffbezüge; *Das Königreich Württemberg 1806–1918. Monarchie und Moderne*, Stuttgart 2006, S. 46: Thron im Ordenssaal; HStAS A 21b Bü 3: Inventar über Ornate, Messgewänder aus Neuwürttemberg 1803.
- 29 Zu den Besitzergreifungen in den neuen Gebieten siehe u.a. HStAS A 15 Bü 16 f.: Ellwangen; Bü 19 f.: Klostersilber; Bü 80 f.: Ritterschaften, Deutsch- und Johanniterorden, Reichsstädte.
- 30 Siehe dazu beispielsweise HStAS A 21 Bü 793: 26.06.1807, Bestimmung für mediatisierte Fürsten und Grafen; Max Miller: *Organisation und Verwaltung von Neuwürttemberg unter Herzog und Kurfürst Friedrich*, Stuttgart 1934; Paul Sauer: *Napoleons Adler über Württemberg, Baden und Hohenzollern. Südwestdeutschland in der Rheinbundzeit*, Stuttgart 1987.
- 31 Zu Friedrichs Sommerreisen siehe u.a. HStAS A 12 Bü 64: Reisen nach Ellwangen, Hall, Hohentwiel etc.; A 16 Bü 33: Hall; A 21 Bd. 61: Ehingen; 1811, Bereisung des Königreichs; E 6 Bü 150: 14.03.1807, Landreisen; StAL E 20 Bü 14: 1811, Reise nach Königsbronn; Bü 322–336: Land-, Jagd-, Bade- und andere Reisen. Zu den Huldigungen siehe auch HStAS A 12 Bü 64: 29.06.1803, »Bestimmung derjenigen Tage, welche Seine Churfürstliche Durchlaucht zur Einnahme der Huldigung und Bereisung Ihrer neuen Staaten, zu verwenden gedenken«; A 21 Bü 792–794: Huldigungen.
- 32 Zum Zeremoniell der Huldigungsfeier am 7. Januar 1807 in Stuttgart siehe HStAS A 21 Bü 793 und zu den Thronehörungen A 21 Bü 794.
- 33 Siehe dazu u.a. Fecker (wie Anm. 4); Jürgen Hagel: *So soll es seyn. Königliche Randbemerkungen und Befehle zur Stadtgestaltung in Stuttgart und Cannstatt in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Stuttgart 1996; Michael Wenger: *250 Jahre Neues Schloss in Stuttgart. Entwürfe und Ausstattungen von Herzog Carl Eugen bis König Wilhelm II.*, Stuttgart 1996; AHW Stuttgarter Hoftagebücher.
- 34 Zum Umbau des Thronsaals im Jahr 1805 ff. siehe HStAS A 19a Bde. 1075 f.: 1805; Bde. 1080 f.: 1807; A 21 Bd. 38: Porträt; A 24 Bü 106: 1807/1808; E 6 Bü 101: 1807; Bü 102: 1808–1810; Bü 105: 1811; Johannes Zahlten: *Der große Saal im Ordensbau des Ludwigsburger Schlosses*, in: *Jahrbuch der Staatlichen Kunstsammlungen* 22 (1985) S. 70–88; Bidlingmaier 2008 (wie Anm. 24) S. 82–84.

- 35 Auch bei diesen Maßnahmen fällt auf, dass einzelne Bereiche wie die spätbarocken Deckengemälde weitgehend erhalten blieben. Zu den Bilder- und Ahnengalerien siehe u.a. HStAS A 16 Bü 11: 1803, Fußboden, Türen, runde Fenster, Beschläge; Bü 12: 1804, vordere Galerie; A 19a Bd. 1067: 1803, Hofmarmorier Schweiger, Nißle, Wolf; Bde. 1068–1072: 1805, Basrelief; Bde. 1073 f.: 1805, hintere Galerie; Bd. 1077: 1805, Isopi; A 21 Bü 800: 1805, Bildergalerie 28 Rouleaux; Rahmen und Tafeltische in Familiengalerie; E 6 Bü 100: 1805, Seele, Bilder für Familiengalerie; Friedrich Kübler: Die Familiengalerie des württembergischen Fürstenhauses im kgl. Residenzschloss zu Ludwigsburg, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 4 (1905) S. 132–168; Franziska Katharina Diek: »... solche so Kostbahr ornirten Gallerien ...«. Die Bildprogramme von Carlo Carlones und Pietro Scottis Deckenfresken in den Kommunikationsgalerien von Schloss Ludwigsburg, Diss. München 2011.
- 36 Zu den Umbauakten des Audienzimmers von Königin Charlotte Mathilde siehe u.a. HStAS A 19a Bde. 1077, 1079: 1806, Hofmaler Prof. Heideloff lieferte »gemahlte Surports« ins Audienz-zimmer der Königin; Bde. 1080 f.; A 21 Bd. 38; Bü 800; E 6 Bü 100, 149; Bidlingmaier 2008 (wie Anm. 24) S. 73 f.
- 37 SSG: Inventar 1817 (wie Anm. 12) S. 10v.
- 38 Zu den Audienzen am württembergischen Hof siehe HStAS A 21 Bü 730, 776: 15.07.1805, Audienz von Charlotte Mathilde in ihrem Audienz-zimmer; Bü 821: 11.10.1806, Regelung in Bezug auf die Königin.
- 39 Zum Besuch Napoleons siehe AHW Hofdiarien Ludwigsburg 2. bis 5. Oktober 1805. Zum Besuch des russischen Kaisers Alexander I. siehe Königlich privilegierte Stuttgarter Zeitung vom 5. Juni 1815, No. 92, sowie AHW Hofdiarien Stuttgart 1815; HStAS A 21 Bü 773, 993; E 6 Bü 35.
- 40 AHW Hofdiarien Ludwigsburg 29.09.1802.
- 41 HStAS E 6 Bü 107: Dekret vom 19.11.1808 bezüglich der Modernisierung mehrerer Räume seines Appartements. Dazu auch Hinweise zur Ausführung in anderen Akten, z. B. HStAS A 19a Bd. 1084: Ludwigsburg, Rechnung der Bau- und Gartenkasse 1808: »Einrichtung der königl. Zimmer im Neuen und alten Corps de Logis«, inklusive Namen der beteiligten Handwerker und Künstler.
- 42 Zur Nutzung im 18. Jahrhundert siehe u.a. SSG: Schloss Ludwigsburg. Kastellanei-Inventarium, verfertigt im Januar und Februar 1797; vgl. Anm. 23.
- 43 Zu seinem Parisaufenthalt im Jahr 1789 siehe HStAS G 243 Bü 18 sowie Sauer (wie Anm. 1) S. 102–104; Bernhard Zeller: Ludwigsburg im Zeitalter der Französischen Revolution, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 43 (1989) S. 27–36.
- 44 Zu den Festen siehe Beschreibungen in den Hoftagebüchern und Zeremonialakten (vgl. Anm. 19, 20) sowie HStAS G 243 Bü 42: Festinjagen in Bebenhausen 1812; aber beispielsweise auch Friedrich von Matthison: Das Dianenfest in Bebenhausen, Zürich 1813; Max Schefold: Jagdfeste am württembergischen Hofe, in: Wild und Hund Jg. 37, Nr. 14, Berlin 1931, S. 259–263; August von Schloßberger: König Friedrichs von Württemberg einfache Erziehung und spätere Prachtliebe, in: Besondere Beilage des Staatsanzeigers für Württemberg 16 (1891) S. 241–251.
- 45 Zu den translozierten Gebäuden siehe z. B. HStAS A 21b Bü 9: Abbruch und Translozierung der Schlossgebäude Einsiedel und Grafeneck; A 27 II Bü 1: Bauverwaltung Ludwigsburg, 1810, Römisches Rathaus aus Hohenheim; Bü 9: Amtsprotokoll der Königl. Bau- und Gartenkommission, 1802, Karussell vom Hohenheimer Spielplatz und achteckiges Häuschen nach Ludwigsburg; E 6 Bü 102–107: Gebäude und Material aus Hohenheim, Grafeneck, Teinach und Einsiedel. Der Spielplatz im östlichen Schlossgarten wurde 1999 wieder hergestellt.
- 46 Auf dem Dach des Alten Corps de Logis wurde beispielsweise eine Uhr aus Zwiefalten wiederverwendet; HStAS A 27 II Bü 1: Bauverwaltung Ludwigsburg, S. 211 und 233: Uhr aus Zwiefalten auf Altem Corps de Logis; AHW D 6n III: Bau- und Gartendirektion: 1817 Reparatur der Schlossuhr, »die 1811 von Zwiefalten kam«.
- 47 Vgl. Anm. 39 sowie z. B. AHW Hofdiarien Ludwigsburg 20.05.1803: »stiegen des Herrn Prinzen Durchlaucht [= Friedrichs Bruder Eugen] an dem kleinen Garten aus, wohin höchst sich Seine Churfürstliche Durchlaucht auf das freudigste empfangen und bewillkommnte, und in höchst Dero Cabinet einführte«; HStAS A 21 Bü 1001: 2.09.1816, Herzog von Kent, Bruder von Charlotte Mathilde kommt.
- 48 Vgl. Anm. 19.

- 49 AHW Hofökonomiekasse (unverzeichnet); Hofkassenrechnungen bis 1805, 1809–1816; K 5C: Unterhaltskosten mit Hinweisen zum Essen (z.B. Wildbret, Fasane, Fische, »Naturalfrühstück mit Zucker, Kaffee, Milchbrot, Butterbrezel, Rahm«), zur Dienerschaft bei den Hoffesten: 14.08.1806, »zum decorieren mit eichenLaub in der Familiengalerie 4 Tagelöhner«; 17.07.1806, »zum Gouté in Monrepos 2 Männer tour und retour Silber getragen«; 9.05.1808, »2 Mann Küchengeschirr auf das Favoritschloß hin und her zu tragen« und zu sonstigen Gegenständen (z. B. Teemaschine, Wachslichter, Wäsche etc.).
- 50 Bevor Napoleon Bonaparte im Jahr 1809 erneut zu Besuch kam, wurden Friedrichs Privaträume saniert und das östliche Gästeappartement in der Beletage des Alten Corps de Logis für den Kaiser vorbereitet. Vgl. Anm. 41 sowie HStAS A 21 Bde. 38–42, 85a und Bü 772, 1001. Auch für die Ankunft des russischen Kaisers, der im westlichen Gästeappartement in der Beletage des Alten Corps de Logis einquartiert werden sollte, wurden umfassende Vorbereitungen veranlasst, dazu u.a. HStAS A 19a Bde. 1089 f.; A 21 Bü 773, 992 f.; E 6 Bü 35, 113. Wie aus dem Privatinventar von König Friedrich aus dem Jahr 1814 hervorgeht, ist in Friedrichs Neuem Schreibzimmer (Raum 136) ein Porträt von Kaiser Alexander aufgehängt worden, dazu HStAS A 21 Bü 858: Inventarium über die im Schloß zu Ludwigsburg sich befindenden Seiner königlichen Majestät eigenthümlich zugehörigen Meubles und Effecten, Oct. 1814.
- 51 Vgl. Anm. 2 sowie HStAS A 21 Bü 942: Liste der Dienerschaft während Sommerséjour; Bü 993: Séjours Sommer und Winter 1798–1813, mit Liste der Personen, die den Sommerséjour in Ludwigsburg verbringen, darin Vergnügungen, Theater, Ausflüge, Tafel- und Tischeinteilung.
- 52 Vgl. Anm. 51 und HStAS E 6 Bü 90 f., 94, 149 f.: Sommerséjour 1806–1808.
- 53 Vgl. Anm. 40 sowie AHW Hofdiarien Ludwigsburg 1798–1808, 1815 (unverzeichnet), passim; HStAS A 21 Bü 995: 1803, Zeichnung der Dekoration für Charlotte Mathildes Geburtstagsfest; A 27 II Bü 3: 21.06.1810, Kosten für Illumination und Feuerwerk für Geburtstagsfest der Königin 29000 Gulden; Bü 8: 4.10.1801, Geburtstagsfest Illumination und Dekoration in Favorite 2338 Gulden.
- 54 Zu Friedrichs Jagdreisen siehe u.a. HStAS A 21 Bd. 85a: 21.12.1807, Jagdreise nach Bebenhausen; vgl. auch Anm. 31 und zur Festinjagd in Bebenhausen Anm. 44.
- 55 Memoiren des Herzogs Eugen (wie Anm. 20) S. 46: »Nach und nach langten zum Gefolge Napoleons gehörige Personen an, denen befohlen war, den Kaiser zu erwarten. Ein Kammerdiener, der den Auftrag hatte, die für seinen kaiserlichen Herrn bestimmten Zimmer zu besichtigen, ging dabei mit einer Sorgfalt zu Werke, die – wie ein Witzling erklärte – den churfürstlichen Hof auf eine Weise beleidigen müsse, da es zweifelhaft bliebe, ob er Wanzen oder Mörder wittere.« Bei Memoiren ist jedoch immer zu bedenken, dass sie meist Jahre später aufgeschrieben wurden und nicht immer zwingend den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen müssen.
- 56 Mémoires de Constant (wie Anm. 20) S. 221. Dabei ist zu beachten, dass Tische dieser Art um 1800 in England in Mode waren und Friedrich durch seine englische Ehefrau und seine Reise nach Südengland im Jahr 1797 mit dieser neuartigen Möbelform vertraut war.
- 57 Aspinall (wie Anm. 7) Bd. III, S. 3. Sie fügt jedoch hinzu, dass noch viel zu tun sein wird (»must have a good deal done to it«), bis »it may be comfortable« [= es komfortabel sein wird].
- 58 HStAS G 245 Bü 9 und U 436: Abänderung des Witwensitzes, Verzicht auf Palais in Stuttgart und Landschlösschen in Stetten im Remstal, stattdessen Schloss Ludwigsburg und Appartement im Neuen Schloss in Stuttgart. Zusicherung: »anständige Einrichtung [...] mit Meubles, notwendigem Silber« etc.
- 59 Zu Charlotte Mathilde siehe Anm. 7.
- 60 Zur Hochzeit und den Heimführungsfeierlichkeiten siehe Königlich privilegierte Stuttgarterische Zeitung vom 27.09.1796: Verlobung; 27./30.05., 7./15.06.1797: Hochzeit; Schwäbischer Merkur vom 2., 7., 12. und 16.06.1797; Schwäbische Chronik vom 23.06.1797 sowie HStAS A 21 Bü 785: Beschreibung der Heimführung; G 243 Bü 20–22: Reise nach England; G 245 Bü 8: 19.06.1797, Heimführung von Charlotte Mathilde.
- 61 HStAS A 21 Bü 1001: 2.09.1816, Herzog von Kent, Bruder von Charlotte Mathilde zu Besuch; 29.09.1816, Vorstellung der Engländer Sir Eduard Stepford, Neffe Milord Stepford; E 6 Bü 154: 21.09.1816: Herzog von Kent zu Besuch; E 14 Bü 481: Verzeichnis über Papiere aus der Privat-Registatur der verewigten Königin Majestät; G 243 Bü 16–28 und Bü 3, 46, 57: Korrespondenz mit England: 1780–1816. Zur ihrem sozialen Engagement siehe auch Lebensabriss (wie Anm. 7) und Thomsen (wie Anm. 7) S. 64: Mathilden-Pflege, Mathildenschule, Mathildienstift.

- 62 Thomsen (wie Anm. 7) S. 64.
- 63 Siehe dazu Wolfgang Wiese: *Königliche Möbel in Schloss Ludwigsburg*. Johannes Klinckerfuß. Ein württembergischer Ebenist (1770–1831), Sigmaringen 1989, S. 74–79; Grönwoldt (wie Anm. 28) S. 172–189; Cordula Bischoff: »... mit eigener hoher Hand genähet ...«. Zur Funktion textiler Handarbeiten von Fürstinnen im 17. und 18. Jahrhundert, in: *Visuelle Repräsentanz und soziale Wirklichkeit*. Festschrift für Ellen Spickernagel, Herbolzheim 2001, S. 37–51. In Schloss Ludwigsburg sind zahlreiche Beispiele erhalten geblieben.
- 64 Zur Bibliothek von Charlotte Mathilde siehe WLB Signatur HB 7448: Verzeichnis der Bücher, Zeitschriften, Kupfer- und lithographischen Werke, auch Landkarten, welche aus der Bibliothek Ihrer Majestät, der verewigten Königin Charlotte Auguste Mathilde von Württemberg, geborene Kronprinzessin von Großbritannien zum öffentlichen Verkauf bestimmt sind. 1829.
- 65 Sie war jedoch zusätzlich verpflichtet, ihren Gemahl zu den in Württemberg üblichen protestantischen Gottesdiensten zu begleiten.
- 66 Aspinnall (wie Anm. 7) Bd. IV, S. 30, 87. Charlotte Mathildes Thronsessel ist beispielsweise mit neugotischen Spitzbögen gestaltet.
- 67 Lebensabriss (wie Anm. 7). Zur Reise siehe auch HStAS G 245 Bü 15; Catharina Raible: Mit »La Concordia« nach London. Königin Charlotte Mathildes letzte Reise in die englische Heimat, in: *Schlösser-Magazin* 2/2009, S. 34 f.
- 68 Lebensabriss (wie Anm. 7).
- 69 Ähnlich wie in Friedrichs Appartement sind die Räume zu Beginn der Regierungszeit mit Mobilien aus den herzoglichen Beständen ausgestattet worden. Dazu StAL E 20 Bü 670: 1798, Fauteuils und Tabourets von Stuttgart nach Ludwigsburg für das Schlafzimmer der Herzogin. Siehe auch SSG: Schloss Ludwigsburg. Kastellanei-Inventarium gefertigt im Januar und Februar 1797. Weitere Umbauten und Veränderungen der Möblierung sind nachweisbar, z. B. HStAS A 21 Bü 800: 1804, Canapée und Fauteuil in Arbeitszimmer; 1806, Rückwand in der Königin Bettlade bezogen; Vorhänge ins Wohnzimmer; A 27 II Bü 3: 1812, Ofen in Bibliothekszimmer der Königin; Bü 5: 1814, Reparaturen in den Zimmern der Königin; vgl. die Zeichnungen HStAS E 221 Bü 122, Nr. 26 und Universitätsbibliothek Stuttgart: Inv. Nr. Ludwigsburg 4. Zum Audienzzimmer vgl. Anm. 36.
- 70 SSG: Inventar 1817 (wie Anm. 12). Das 1802 eingerichtete Billardzimmer war bereits 1807 in ein Vorzimmer umgewandelt worden. Siehe u.a. HStAS A 16 Bü 33: 1802, Billard nach Ludwigsburg; 1803, »Vorzimmer, worin das Billard steht, solle [...] verändert werden«; 1803, gelber Damast für Billardzimmer, Bordure für blaues Gesellschaftszimmer aus Lyon; A 19a Bd. 1063: 1802, Arbeiten im Assemblée- und Billardzimmer; Bd. 1065: 1803, Billardzimmer; A 21 Bü 800: 1806, Billard neu bezogen; Bü 854, 858, 861: Inventarium 1812, 1814, 1816; A 205 II Bü 129: 1802, Möbel; E 6 Bü 150: 1807, »das zu Ludwigsburg befindliche roth Billard aus der Königin Vorzimmer nach Stuttgart«. Zur Einrichtung des Gesellschaftsappartements unter Friedrich und des Witwenappartements siehe auch Bidlingmaier 2008 (wie Anm. 24) S. 72 f., 92–101.
- 71 Vgl. Anm. 8. HStAS E 221 Bü 70: Inventar 1817, demnach standen ihr beispielsweise auch im zweiten Obergeschoss und den Mansarden des Neuen Corps de Logis, aber auch im Alten Corps de Logis und den Nebengebäuden (inkl. Schloss Monrepos) zahlreiche Räumlichkeiten zur Verfügung, in denen u.a. ihre Staats- und Hofdamen, ihr »Hofmedicus«, Diener, Berater und Gäste untergebracht waren; Bü 112: Bericht vom 5. November 1816, wonach Öfen repariert und ausgetauscht wurden, zwei neue Räume im Korridor eingerichtet werden sollten, Baumaterial wurde zum Teil aus anderem Zusammenhang verwendet.
- 72 HStAS E 221 Bü 72: »auf ihre Kosten«; im Jahr 1826 beauftragte sie auch noch die Modernisierung der Gästezimmer im Alten Corps de Logis.
- 73 HStAS E 221 Bü 71: April 1818.
- 74 Zum Zustand der Decken siehe Staatliches Vermögens- und Hochbauamt Ludwigsburg, AZ: LB/048-501: Bestandsübersicht, z. B. Vorzimmer: Fresko 1817 übermalt und mittlerweile wieder freigelegt.
- 75 So wurde die Bibliothek auch durch Neuanschaffungen erweitert, dazu AHW D 6n Bü 2: Bau- und Gartendirektion 1817, Verzeichnis der Kosten von in das Bibliothekszimmer Ihrer Majestät der Königinwitwe gefertigte Bücherschränke. Siehe auch HStAS E 221 Bü 112: 5.11.1816, Wiederverwendungen.

- 76 Zu Johannes Klinckerfuß siehe u.a. Wiese (wie Anm. 63); ders.: Johannes Klinckerfuß. Ein württembergischer Ebenist (1770–1831), Sigmaringen 1988; ders.: Die Zeichenmappe des Ebenisten Johannes Klinckerfuß. Möbelzeichnungen des Empire und Biedermeier, Regensburg 2013.
- 77 Lebensabriss (wie Anm. 7).
- 78 AHW D 6n III: Bau- und Gartendirektion Ludwigsburg, 1817/1818: »für die verwittibte Königin Majestät und höchstdero Staatsdamen nöthig gewesene Raum-Einrichtungen, Anschaffungen, Reparaturen«: bestellter Säulenofen; Tapezierarbeiten etc.
- 79 Stadtarchiv Ludwigsburg, Inv. Nr. V 3/33-028.
- 80 In einer Ofennische steht ein hoher gusseiserner Säulenofen mit Vase. In der anderen Nische ein Sockel mit der Skulptur »Vestalin« von Johann Heinrich Dannecker (1758–1841). Darüber sind jeweils Supraporten angebracht.
- 81 Lebensabriss (wie Anm. 7).

»Verlegt in eine unbekannte Anstalt«

Die Landesfürsorgeanstalt Markgröningen im System von Zwangssterilisation und Krankenmord im Dritten Reich

von Christian Hofmann

»1940 – Zur Erinnerung an alle behinderten Menschen aus diesem Heim, die unter der nationalsozialistischen Herrschaft ermordet wurden. Zur dauernden Mahnung an uns, jeder Menschenverachtung und Unduldsamkeit zu wehren – 1997«. So lautet die Inschrift des Mahnmals am heutigen Behindertenheim Markgröningen, das zum hundertjährigen Bestehen der Einrichtung eingeweiht wurde, fast sechzig Jahre nach den Krankenmorden des Jahres 1940. Vorausgegangen waren Recherchen von Mitgliedern der Alexander-Seitz-Geschichtswerkstatt Marbach, die auch in Aufsätzen publiziert worden waren¹, und ein Vortrag vor Ort, der sich mit den damaligen Geschehnissen befasste und zur Gründung des Arbeitskreises Mahnmal führte.

Inzwischen sind weitere Jahre vergangen, und das Gedenken an die Deportationen vor mehr als 75 Jahren gab den Anlass, noch einmal näher nachzuforschen und einen Blick auf die damaligen Ereignisse und die damals agierenden Personen zu werfen. Hierfür konnten weitere Quellen ausgewertet werden, die bei den ersten Forschungen von Rudi Maier und Klaus Schönberger noch nicht zugänglich waren und daher keine Berücksichtigung finden konnten.

Im vorliegenden Beitrag wird zunächst die Entwicklung der Landesfürsorgeanstalt Markgröningen bis 1933 skizziert. Anschließend sind die Zwangssterilisationen ab 1934 und die Krankenmorde 1940 Hauptgegenstand des Beitrags. Eingegangen wird dabei auch auf die verschiedenen Akteure vor Ort in Markgröningen, bei der Landesfürsorgebehörde und beim württembergischen Innenministerium. Dabei geht es 70 Jahre nach Kriegsende nicht mehr um die Frage von Schuld und persönlicher Verstrickung, sondern um eine – durchaus auch kritische – Aufarbeitung der historischen Ereignisse. Es ist an dieser Stelle jedoch nicht möglich, eine komplette Geschichte der Landesfürsorgeanstalt Markgröningen in der NS-Zeit darzustellen. Dies liegt vor allem daran, dass die archivische Quellenlage für die Markgröninger Einrichtung sehr schwierig ist. Zu wenige Unterlagen sind im Laufe der Zeit in die Archive gelangt.

In diesem Beitrag wird der Begriff »Krankenmord« für die als »Euthanasie« bekannten Massenmorde der NS-Zeit verwendet.² Die historischen und ideengeschichtlichen Entwicklungen, die zum ersten systematisch-industriellen Massenmord im Dritten Reich führten, begannen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Ideen von Eugenik und Rassenhygiene³ kamen ebenfalls im 19. Jahrhundert auf und fanden in Wissenschaft und Forschung zunehmend Verbreitung und Anerkennung. »Die Eugenik ging von der Vorstellung aus, Fort-

pflanzung könne und müsse gesteuert werden, um den erbbiologischen Niedergang einer Nation aufzuhalten und die menschliche Fortentwicklung voranzutreiben.«⁴

Der Erste Weltkrieg gab den entscheidenden Schub in der Debatte um die »Vernichtung lebensunwerten Lebens«.⁵ Man war der Ansicht, dass zahlreiche Soldaten mit gesunder Erbmasse an der Front gefallen sind und dabei ihr Leben für den Staat geopfert haben, während die Insassen von Anstalten mit Sorgfalt gepflegt wurden und Lazarettbetten belegten. In Wahrheit starben während des Ersten Weltkriegs zehntausende von Patienten.⁶ »Es war wohl keine gezielte Vernichtungsaktion, sondern eine Frage der Wertigkeit, wem zuerst Nahrung zustehe.«⁷ Unter dem Eindruck des Ersten Weltkriegs entstand auch eine Schrift des Juristen Karl Binding und des Mediziners Alfred Hoche mit dem Titel »Die Freigabe der Vernichtung lebensunwerten Lebens. Ihr Maß und ihre Form«, erschienen 1920.⁸ Darin forderten die Autoren explizit, Geisteskranke zu töten, und sie liefern ideologisch die Grundlagen zur Ermordung Kranker und Behinderteter.⁹

In der Zeit der Weimarer Republik ist eine zunehmende Entwertung von psychisch Kranken und Behinderten feststellbar.¹⁰ Besonders in Zeiten wirtschaftlicher Not kamen verstärkt die Forderungen nach der »Vernichtung lebensunwerten Lebens« auf, konnten sich politisch aber nicht durchsetzen.¹¹ Die Fürsorge des Staates mit seinen Sozialleistungen war für das Ziel der propagierten »natürlichen Auslese« und des »Kampfs ums Dasein« hinderlich.¹² Zunehmend stand nicht mehr der einzelne Patient im Mittelpunkt medizinischen Handelns, sondern die vermeintliche Gesundheit des »Volkskörpers«.¹³

Derartige Vorstellungen vertrat auch der Arzt Eugen Stähle. Der überzeugte Nationalsozialist war am 10. April 1933 zum »Staatskommissar für Volksgesundheit« bestellt worden und stieg im NS-Staat zum ranghöchsten Multifunktionär und Beamten im württembergischen Gesundheitswesen auf. Ab 1934 leitete er die Gesundheitsabteilung im württembergischen Innenministerium.¹⁴ Nach einer zweimonatigen Amtszeit als Staatskommissar verfasste er im Jahr 1933 eine Denkschrift, die nähere Einblicke in seine ärztliche Berufsethik gewährt. Neben Detailfragen über die Zukunft des württembergischen Gesundheitswesens wird Stähle grundsätzlich. Er sieht einen »Auftrag der Weltgeschichte« darin, »hinauszuwachsen über die Aufgabe, Arzt des Einzelindividuums zu sein und uns einzuordnen in den größeren Dienst, Arzt der Nation zu werden«. Immer mit dem »hohen Ziel« vor Augen: »gesundes Volk, gesundes Blut«. Als große Aufgabe propagierte Stähle die »Durchführung einer großzügigen Volksaufklärung über alle Fragen der Volksgesundheit und Rassenpflege«.¹⁵

Forderungen, nach denen Träger angeblich »erblicher Minderwertigkeit« von der Fortpflanzung ausgeschlossen werden sollten¹⁶, wurden 1933 von den Nationalsozialisten als eines der ersten Vorhaben einer rassenhygienischen Bevölkerungspolitik in die Tat umgesetzt.

Im selben Jahr blickte Stähle voller Zuversicht in die vermeintlich glänzende nationalsozialistische Zukunft im neuen Staat, der letzte Absatz seiner Denkschrift sei wiedergegeben: »Der Rohbau unseres neuen deutschen Hauses steht; vom Firste flattern froh und hoffnungsfreudig die neuen Fahnen, die uns den

unerhört opfervollen Weg zum Sieg vorangeleuchtet haben; nun lasst uns den Innenausbau gestalten, schlicht und einfach, wirtschaftlich und zweckmäßig, aber so, dass die Generationen, für die wir den Bau erstellen, darin heranwachsen können: gesund, hart und kraftvoll!« In solch einem Staat ist offensichtlich kein Platz für psychisch Kranke und geistig behinderte Menschen. Auch für Stähle stand die überindividuelle Struktur – Staat, Volk, Rasse – vor dem Wohlergehen des Einzelnen.

Sollten also zu Beginn erblich Belastete von der Fortpflanzung ausgeschlossen werden, eskalierte die Entwicklung in der Forderung nach der »Vernichtung lebensunwerten Lebens«. ¹⁷ Der Krankenmord war keine Erfindung der Nationalsozialisten. ¹⁸ Dennoch wurden von diesen – vor und während der Mordaktion – wirtschaftliche, finanzielle und militärische Begründungen vorgebracht, die in letzter Konsequenz als Anlass dienten, die Ermordung der Schwächsten der Gesellschaft zu rechtfertigen. ¹⁹

Die Landesfürsorgeanstalt bis zur NS-Zeit

Wie alle vier Landesfürsorgeanstalten wurde die Einrichtung in Markgröningen in Folge der Neugestaltung des Fürsorge- und Armenwesens in Württemberg Ende des 19. Jahrhunderts gegründet. Zu dieser Zeit fand eine Zentralisierung des Fürsorgewesens statt. Zu diesem Zweck wurden vier Landarmenverbände gegründet, die in ihrem jeweiligen Regierungsbezirk eine Landarmenanstalt gründeten und unterhielten. ²⁰ In Markgröningen war somit die Landarmenanstalt für den Neckarkreis. Das Hauptklientel der Einrichtungen waren Leute, die »keine Beschäftigung« und »keine Unterkunft« fanden ²¹, sowie »Alte, Sieche, wenig oder nicht mehr arbeitsfähige Personen« ²². Im Jahr 1902 wurde in Markgröningen eine »Schwachsinnigenabteilung« eingerichtet. Aufgenommen wurden männliche und weibliche »Schwachsinnige«, die getrennt in der Einrichtung untergebracht wurden. ²³

Erster Anstaltsleiter, damals noch Hausvater genannt, wurde Gottlieb Hammer. Er war gelernter Landwirt und zuvor Schultheiß in einer Gemeinde in der Nähe von Waiblingen. ²⁴ Mit dem erlernten Beruf des Landwirts brachte Hammer geradezu ideale Voraussetzungen mit, die Einrichtung zu leiten: Die Landwirtschaften in den vier Einrichtungen stellten die wirtschaftliche Grundlage dar und die Insassen arbeiteten dort aktiv mit.

1924 entstand »aus dem Zusammenschluss der vier württembergischen Landarmenverbände« ²⁵ ein zentraler Württembergischer Landesfürsorgeverband, der ab 1. April 1924 ²⁶ die vier Anstalten der Landarmenverbände übernahm. Die Landarmenverbände wurden aufgelöst und die Anstalten in Landesfürsorgeanstalten umbenannt.

Bald nach der Gründung des Landesfürsorgeverbands trat in Markgröningen ein neuer Anstaltsleiter seine Stelle an, der im Jahr 1857 geborene Gottlieb Hammer ging in Rente: Am 27. März 1925 wurden der Verwalter Heinrich Scholder (1887–1964) und seine Frau Anna geb. Holder offiziell in ihr Amt eingesetzt. ²⁷ Heinrich Scholder stammte ursprünglich aus einer landwirtschaftlich geprägten

Familie aus Nagold-Iselshausen, wo er mit fünf Geschwistern aufwuchs.²⁸ Bereits im ersten Jahr seiner Amtszeit war man mit seiner Arbeit in der Anstalt zufrieden. Im Visitationsbericht vom Dezember 1925 heißt es: »Er wie seine Frau machen einen guten Eindruck, sie haben allem nach ein lebhaftes Interesse an



Anstaltsleiter Heinrich Scholder und seine Frau Anna geb. Holder (beide außen, stehend), Aufnahmedatum unbekannt.

der Anstalt und ihren Insassen und ich bekam den Eindruck, als ob sich schon in der verhältnismäßig kurzen Zeit ihres Wirkens manches im Betrieb und den Einrichtungen wesentlich gebessert hätte.«²⁹

Die Visitationsberichte sind wichtige Quellen und vermitteln gute Einblicke in die Verhältnisse der Landesfürsorgeanstalt. Das besondere Augenmerk dieser Berichte galt der »Schwachsinnigenabteilung«.³⁰ »Aufgenommen werden nur solche Pfleglinge, die keiner psychiatrischen Behandlung mehr bedürfen. Sie



Die Landesfürsorgeanstalt Markgröningen im Jahr 1932.

kommen meist aus den Irrenanstalten des Landes.«³¹ Die verstärkte Aufnahme von »Pflegerlingen«³² aus staatlichen Anstalten, »die in pflegerischer Hinsicht leicht zu behandeln sind, bei denen keine Fluchtgefahr besteht und die auch sonst keine wesentlichen Schwierigkeiten bereiten«³³, setzte ab 1926 ein. Die aufzunehmenden Pflegerlinge aus den staatlichen Anstalten sollten vor allem möglichst pflegeleicht sein, da in den Landesfürsorgeanstalten nur wenig Pflegepersonal vorhanden war, zudem war die Unterbringung »erheblich billiger«.³⁴ Im Jahr 1931 war die Einrichtung mit 307 Pflegerlingen belegt, davon waren 191 Pflegerlinge in der Abteilung für »Schwachsinnige« untergebracht. Insgesamt standen der Anzahl an Pflegerlingen nur sieben Pflegekräfte gegenüber.³⁵

Das Sterilisationsgesetz und die Landesfürsorgeanstalt

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten im Januar 1933 waren die Insassen der »Schwachsinnigenabteilung« bald durch das bereits am 14. Juli 1933 verabschiedete »Gesetz zur Verhütung erbkranken Nachwuchses« bedroht. Es trat zum 1. Januar 1934 in Kraft.³⁶ Fortan waren Ärzte und anderes medizinisches Personal zur Anzeige von »Erbkranken« verpflichtet.³⁷ Diese Anzeigepflicht hatten in der Landesfürsorgeanstalt Markgröningen der Anstaltsverwalter Scholder und der Hausarzt der Einrichtung. Entsprechende Meldungen sollten »nur über den Vorsitzenden der Landesfürsorgebehörde dem Kreisarzt (Oberamtsarzt) zugehen«.³⁸ Nur der Amtsarzt war berechtigt, der Anzeige zur Unfruchtbarmachung einen Antrag beim zuständigen Erbgesundheitsgericht folgen zu lassen. Vor einem solchen Erbgesundheitsgericht wurde dann über die

Unfruchtbarmachung entschieden. Diese Gerichte waren einem Amtsgericht angegliedert und bestanden aus drei Richtern, von denen zwei Ärzte waren. Als letzte Entscheidungsinstanz in dieser »rassenhygienischen Sonderjustiz« (Ernst Klee) gab es Erbgesundheitsobergerichte, die, im Zweifel, endgültig über die Sterilisation entschieden.³⁹ Für die Landesfürsorgeanstalt war das Erbgesundheitsgericht am Amtsgericht Ludwigsburg zuständig.

Am 23. Juli 1935 besichtigte Ministerialrat Dr. Eugen Stähle die Landesfürsorgeanstalt Markgröningen. Er war mit seiner Behörde für die Aufsicht der meisten württembergischen Anstalten zuständig und sollte später einer der Hauptverantwortlichen bei der Durchführung der Krankenmorde in Württemberg sein.

Vor der Besichtigung der Landesfürsorgeanstalt hatte das Gesundheitsamt Ludwigsburg den Vorschlag gemacht, geschlossene Abteilungen für die untergebrachten »Schwachsinnigen« einzurichten. Begründet wurde dies damit, dass dadurch die Unfruchtbarmachung für viele entbehrlich wäre. Die Sterilisation sollte sich auf solche Erbkranken beschränken, die eventuell entlassen werden könnten, also »leichtere Fälle«, wie es hieß.⁴⁰

Stähle schilderte schließlich in seinem Bericht über die Besichtigung, dass bislang vier Unfruchtbarmachungen durchgeführt und für zehn Personen Anträge gestellt worden seien.⁴¹ Er war mit dem Zustand der Anstalt zufrieden, sie mache einen guten Gesamteindruck. Insgesamt waren damals 357 Pflinglinge untergebracht, darunter 180 Geistesschwache. Das Personal bestand aus insgesamt 18 Personen.⁴² Nach der Besichtigung blieb der ebenfalls anwesende Amtsarzt des Gesundheitsamts Ludwigsburg bei seinem Vorschlag, geschlossene Abteilungen einzurichten. Vorerst wollte er aber »die dringlichsten Fälle von Erbkranken zur Unfruchtbarmachung bringen«.⁴³ Er sprach davon, »baldmöglichst das Erbkrankenmaterial der Anstalt Markgröningen aufarbeiten« zu wollen. Von den betroffenen Personen seien »etwa 10 soweit erledigt [...], von den insgesamt 180 werden wohl noch etwa 40 bis 50 in Frage kommen«. Soviele zu den Gedanken des Amtsarztes, der zugleich an einem Erbgesundheitsgericht tätig war.

Die Besichtigung hat für das württembergische Innenministerium aber auch zu der »Erwägung geführt, inwieweit das Gesetz zur Verhütung erbkranken Nachwuchses auf die Insassen der Markgröninger Anstalt angewendet werden kann«.⁴⁴ Die Option, alle in Frage kommenden Insassen zu sterilisieren, wurde aufgrund von anfallenden »unnützen Kosten«, wie es hieß, nicht weiter verfolgt.⁴⁵ Stattdessen sollten, wie bereits erwähnt, die »Schwachsinnigenabteilungen« zu geschlossenen Anstalten erklärt werden und diejenigen Insassen, die zum Beispiel auf dem Feld arbeiteten, sollten sterilisiert werden. »Die anderen müssen in gewisser Weise abgeschlossen gehalten werden.«⁴⁶ Einsperren oder Sterilisation war also die geplante Devise.

Der Leitung jeder Landesfürsorgeanstalt sollte die Entscheidung obliegen, welche Kranken arbeiten und welche in der geschlossenen Abteilung bleiben sollten. Gesichtspunkt der Entscheidung musste sein, »unbedingt die Zeugung erbkranken Nachwuchses zu verhindern«.⁴⁷ Vor einer Entlassung aus der Einrichtung sollte geprüft werden, ob eine Unfruchtbarmachung zu erfolgen hatte.⁴⁸ Ebenso wurde den Anstalten die Weisung gegeben, Erbkranken erst aufzunehmen,

wenn diese unfruchtbar gemacht wurden.⁴⁹ Dies betraf auch die Verlegung von Patienten aus den staatlichen Heil- und Pflegeanstalten, die in einer Landesfürsorgeanstalt aufgenommen wurden.⁵⁰

Die zuständige Landesfürsorgebehörde zeigte sich mit den oben genannten Vorschlägen einverstanden und stimmte diesen für alle vier Landesfürsorgeanstalten zu.⁵¹ Es sollten also »Pflegerlinge, die sich nicht in den geschlossenen Abteilungen befinden oder dort zurückgehalten werden«, sterilisiert werden, wenn »die Gefahr der Zeugung erbkranken Nachwuchses besteht«. ⁵² Geschlossene Abteilungen nach dem Sterilisationsgesetz wurden schließlich in keiner Landesfürsorgeanstalt verwirklicht. Grund hierfür waren die damit einhergehenden steigenden Betriebskosten, es wäre gleichzeitig mehr Pflegepersonal nötig geworden.⁵³

Nach dem Tod von Anstaltsarzt Dr. Zerweck im Januar 1937 trat Dr. Umbach aus Tamm die Stelle an. »Der Hausarzt der Landesfürsorgeanstalt ist kein Psychiater. Seine nebenamtliche Tätigkeit besteht in wöchentlich 2 Regelbesuchen, wozu noch aus besonderen Anlässen weitere Besuche kommen können.«⁵⁴ Aus einem Visitationsbericht von Dr. Mauthe geht die behördliche Einschätzung hervor, dass Dr. Umbach den an ihn gestellten Aufgaben »ganz zweifellos« gewachsen war, »vor allem auch in erbbiologischer Hinsicht«. ⁵⁵ Auch »Anstaltsinspektor Scholder wie seine Frau machen einen sehr guten Eindruck und sind zweifellos den ihnen als Leiter der Anstalt gestellten Aufgaben durchaus gewachsen«. ⁵⁶ Dem Bericht vom Dezember 1937 ist außerdem zu entnehmen, dass inzwischen 17 Pflegerlinge unfruchtbar gemacht worden waren. Dr. Mauthe wies außerdem darauf hin, dass »diejenigen Anstaltspflegerlinge unfruchtbar gemacht werden [sollen], die sich noch im fortpflanzungsfähigen Alter befinden und nicht genügend überwacht werden«. ⁵⁷ Eine gänzliche Überwachung der Pflegerlinge konnte gar nicht gewährleistet werden. ⁵⁸

In seinem Visitationsbericht aus dem Jahr 1939 schrieb Dr. Mauthe: »Das Gesetz zur Verhütung erbkranken Nachwuchses ist in der Anstalt soweit nötig durchgeführt.«⁵⁹ Wie viele Menschen aus der Landesfürsorgeanstalt sterilisiert wurden, lässt sich heute kaum noch feststellen. Dieser Befund kann auch für die anderen Landesfürsorgeanstalten gelten.⁶⁰

Der Krankenmord im Nationalsozialismus

Bereits 1935 äußerte Hitler gegenüber dem Reichsärztführer, dass die Krankenmorde bei einem Krieg umgesetzt werden sollten.⁶¹ Im Juli 1939 begannen dann die Planungen für die zentrale Mordphase der Krankenmorde, die Philipp Bouhler, Leiter der Kanzlei des Führers, und seinem Hauptamtsleiter Viktor Brack übertragen wurden.⁶² Fortan organisierte das zuständige Amt der Kanzlei des Führers den Krankenmord im Deutschen Reich. Die Kanzlei unterstand zwar Hitler direkt, war aber keine staatliche Behörde. Das zuständige Amt der Kanzlei des Führers wurde im Frühjahr 1940 in die Villa Tiergartenstraße 4 in Berlin angesiedelt, woher auch die nach dem Krieg eingeführte Bezeichnung der Krankenmordaktion als »Aktion T4« herrührt. Dort wurde eine »Zentraldienst-

stelle« eingerichtet, die mit verschiedenen Tarnbezeichnungen nach außen trat und weitgehend unabhängig vom Rest der Kanzlei des Führers arbeitete. Mit eingebunden waren als staatliche Behörden die Gesundheitsabteilung des Reichsinnenministeriums unter der Leitung von Herbert Linden sowie die Gesundheitsverwaltungen der Länder, in Württemberg die Gesundheitsabteilung des Innenministeriums unter der Leitung von Eugen Stähle.

Im Oktober 1939 unterschrieb Hitler schließlich einen sehr vage gehaltenen Krankenmord-Auftrag, zurückdatiert auf den 1. September 1939. Das Datum des Beginn des Weltkriegs markiert damit auch den Beginn des Krieges nach innen.⁶³ »Reichsleiter Bouhler und Dr. med. Brandt sind unter Verantwortung beauftragt, die Befugnisse namentlich zu bestimmender Ärzte so zu erweitern, dass nach menschlichem Ermessen unheilbar Kranken bei kritischster Beurteilung ihres Krankheitszustandes der Gnadentod gewährt werden kann.«⁶⁴

Erfassung vor der Vernichtung

Ab dem 21. September begann die flächendeckende Erfassung der Anstalten im Deutschen Reich mit einem Erlass des Reichsinnenministeriums an die Landesregierungen.⁶⁵ Die Kanzlei des Führers war nicht befugt, Erlasse herauszugeben. Gemeldet werden sollten alle Anstalten, »in denen Geisteskranke, Epileptiker und Schwachsinnige nicht nur vorübergehend verwahrt werden.«⁶⁶ Die Gesundheitsabteilung des württembergischen Innenministeriums sandte daraufhin eine entsprechende Auflistung mit in Frage kommenden Anstalten nach Berlin. Nach der Erfassung der Anstalten erfolgte die Erfassung der Anstaltsinsassen mit einem Erlass vom 9. Oktober 1939 direkt an die Anstalten.⁶⁷ »Im Hinblick auf die Notwendigkeit planwirtschaftlicher Erfassung«⁶⁸ sollten die Patienten erfasst werden. Gemeldet werden mussten Patienten mit bestimmten Diagnosen, die nicht oder nur bedingt arbeitsfähig waren. Ebenso kriminelle Geisteskranke und Patienten, die sich seit mindestens fünf Jahren »dauernd in Anstalten befinden«. Zu melden waren außerdem jüdische Patienten und solche ohne deutsche Staatsangehörigkeit.⁶⁹

Ausschließlich die »Schwachsinnigenabteilungen« innerhalb der Landesfürsorgeanstalten gerieten ins Blickfeld der T4-Organisatoren und nur für die Insassen dieser Abteilungen mussten Meldebögen ausgefüllt werden. Von den Deportationen nach Grafeneck waren dann auch ausschließlich Menschen aus der »Schwachsinnigenabteilung« betroffen.⁷⁰

Vor Ort in Markgröningen wurden die Meldebögen von Anstaltsinspektor Scholder ausgefüllt, der auch die Diagnosen aus den Unterlagen eintrug. Bei Zweifeln wurde Dr. Umbach hinzugezogen, der auch die Meldebögen unterschrieb.⁷¹ »Die Arbeitsfähigkeit der Kranken wurde im Einvernehmen mit meinen Angestellten durch mich eingetragen«, so Scholder nach dem Krieg in seiner Aussage zum Grafeneck-Prozess. Der Zweck des Meldebogens war ihm nicht bekannt: »Ich hielt es für eine landläufige Statistik unwichtiger Art, zumal die Sache von Berlin aus ging.«⁷² Mit dieser Einschätzung stand er nicht alleine da, die meisten Anstaltsleiter in Württemberg hielten die Meldebögen, vor allem im

Herbst 1939, für eine statistische Erhebung.⁷³ Zum 1. November 1939 mussten die Meldebögen wieder zurück nach Berlin geschickt werden⁷⁴, die Fristen waren bewusst knapp gehalten worden.⁷⁵

Die Meldebögen gingen vom Reichinnenministerium direkt an die T4-Zentrale zur Bearbeitung. Das Ministerium fungierte hierbei nur als Briefkastenadresse.⁷⁶ In der Zentrale wurden die Meldebögen dann kopiert und Gutachtern zur Bearbeitung gegeben. Das heißt, diese Gutachter entschieden ausschließlich anhand des jeweiligen Meldebogens über Leben und Tod der Patienten. Ein rotes Pluszeichen bedeutete den Tod, ein blaues Minuszeichen bedeutete Leben.⁷⁷ Nachdem die Gutachter entschieden hatten, wurden Transportlisten erstellt, die über die Länderverwaltungen an die Anstalten gingen. Hierin wurden die Anstalten dann aufgefordert, die Patienten zum vorgegebenen Termin reisefertig zu machen. In Württemberg kam die Verlegungsanordnung von dem bereits erwähnten Eugen Stähle aus der Gesundheitsabteilung des württembergischen Innenministeriums.⁷⁸ Seinem nächsten Mitarbeiter Otto Mauthe sind wir ebenfalls bereits bei Visitationen der Anstalt Markgröningen in den 1930er Jahren begegnet; er wird von der historischen Forschung als Schreibtischtäter charakterisiert, der in großem Umfang an der Organisation und Durchführung der Krankenmorde in Württemberg beteiligt war.⁷⁹

Am 15. April 1940 forderte das Reichinnenministerium die zahlenmäßige Meldung von jüdischen Patienten, die in den württembergischen Anstalten untergebracht waren, an.⁸⁰ Dieses Ersuchen wurde, ebenfalls per Erlass, durch die Gesundheitsabteilung des württembergischen Innenministeriums an die Anstalten weitergegeben. Von der Landesfürsorgeanstalt Markgröningen wurden daraufhin die drei jüdischen Pfleglinge benannt: Robert Einstein (* 24.10.1902; † 26.11.1940 in Grafeneck), Alfred Gundelfinger (* 24.01.1885; † 26.11.1940 in Grafeneck) und Paul Landauer (* 11.06.1897; † 09.09.1940 in Grafeneck).⁸¹

Grafeneck

Seit 1929 gab es in Grafeneck eine Einrichtung der Samariterstiftung, in der behinderte Männer untergebracht waren.⁸² Am 6. Oktober 1939 wurde Grafeneck von den Planern der Krankenmorde besichtigt; mit dabei war auch Eugen Stähle, der maßgeblich an der Auswahl Grafenecks beteiligt war.⁸³ Von da an ging alles schnell: Kurz nach der Besichtigung wurden die zuständigen Stellen über die Beschlagnahme Grafenecks informiert. Am 14. Oktober 1939 wurde Grafeneck »für Zwecke des Reichs in Anspruch« genommen.⁸⁴

Schloss Grafeneck schien, aus Sicht der Täter, ein idealer Ort zu sein, die Krankenmorde umzusetzen. Das Gelände liegt abgeschieden und leicht abzuschirmen in der Landschaft. Außerdem war Grafeneck keine staatliche Einrichtung – man würde also die Krankenmorde nicht mit einer staatlichen Einrichtung in Verbindung bringen, so das Kalkül und die Absicht der Täter.⁸⁵

Bis zum Januar 1940 wurde das ehemalige Samariterstift Grafeneck in eine Tötungsanstalt umgebaut und firmierte als »Landespflegeanstalt Grafeneck«. ⁸⁶ Nach und nach wurde auch das Personal einquartiert, zeitweise waren bis zu

100 Personen vor Ort.⁸⁷ Grafeneck war nicht die einzige Tötungsanstalt der sogenannten »Aktion T4«, daneben gab es solche Mordzentren auch in Hadamar, Bernburg, Pirna-Sonnenstein, Brandenburg und Hartheim in Österreich.

Die Morde in Grafeneck begannen am 18. Januar 1940⁸⁸ und liefen immer gleich ab. Doch zunächst sollen die Deportationen von Markgröningen nach Grafeneck anhand der Zeugenaussagen von Anstaltsinspektor Scholder (am 15. April 1948) und Regierungsdirektor Mailänder⁸⁹ im Zuge des Grafeneck-Prozesses dargestellt werden.

Erste Deportation am 7. August 1940

Am 5. August 1940 ging bei Scholder ein Einschreibebrief des württembergischen Innenministeriums ein, datiert auf den 1. August 1940.⁹⁰ Dieser enthielt eine Verlegungsanordnung und eine Transportliste, auf der insgesamt 91 Namen standen. Die sogenannte »Verlegung« war für den 7. August 1940 festgesetzt. Die Transportliste enthielt ganz bewusst mehr Namen, als tatsächlich Pfleglinge deportiert wurden.⁹¹ »Ab Frühjahr 1940 hatten die Anstaltsdirektoren einen gewissen Entscheidungsspielraum, bestimmte Patienten, meist unersetzliche Arbeiter, zurückzuhalten und andere Patienten an ihrer Stelle auf die Verlegungsliste zu setzen.«⁹² Hiervon machte auch Heinrich Scholder Gebrauch. Bei allen Transporten nach Grafeneck, offiziell in eine unbekannte Anstalt, versuchte Scholder arbeitsfähige Insassen zurückzuhalten. Meistens gelang ihm das auch. Er war damit also »konkret an der Entscheidung über Leben und Tod mitbeteiligt«.⁹³

Man stellte bei der Durchsicht der Liste fest, dass darauf zwölf verstorbene oder entlassene Insassen aufgeführt waren. Es verblieben also noch 79 Personen, die deportiert werden sollten. Hiervon konnte eine alte, bettlägerige Frau zurückgehalten werden, ebenso elf – wie es hieß – »brauchbare Arbeitskräfte«, die dann auch nach dem Krieg noch in der Anstalt waren.⁹⁴ Scholder machte dem Transportleiter gegenüber deutlich, dass diese elf Patienten für die Aufrechterhaltung des Anstaltsbetriebs wichtig waren. Allerdings beharrte der Transportleiter darauf, dass er 75 Personen mitnehmen müsse. Es wurden also die elf arbeitsfähigen Personen in der Anstalt belassen. Aus einer anderen Transportliste, die der Transportführer bei sich hatte, wurden aber sieben Frauen und ein Mann ausgewählt, die »keine Arbeitskräfte« waren. Insgesamt wurde zwei Stunden lang in der Anstalt mit dem Transportführer verhandelt.⁹⁵

Scholder wurde, nach eigener Aussage, wegen des Transports langsam misstrauisch; er hatte auf dem Transportauto ein Stuttgarter Kennzeichen bemerkt, das allerdings einen Stempel des Landratsamts Münsingen trug. Aus den »Transportleuten« ließ sich, nach Aussage Scholders, auch nicht herausbringen, wohin die Leute gebracht wurden, lediglich eine »große Reise« wurde angedeutet. Bei den Transporten waren mehrere Personen aus Grafeneck dabei: der Transportleiter, Fahrer und Beifahrer sowie Pflegepersonen. Offiziell wurden die Deportationen nach Grafeneck von der »Gemeinnützigen Krankentransport GmbH« durchgeführt, eine Tarnbezeichnung der T4.⁹⁶

Um den 11. August besuchte Scholder den Anstaltsinspektor der Landesfürsorgeanstalt Reutlingen-Rappertshofen, der über Grafeneck wusste, dass dort ein eigenes Standesamt errichtet worden war. Dieser vermutete dort »eine Blutentnahmestation für Verwundete«. ⁹⁷ Doch allmählich wurde klar, dass die Vorgänge nicht mit rechten Dingen zugehen konnten. So berichtete Scholder bei seiner Aussage zum Grafeneck-Prozess: »Etwa am 25.8.1940 erhielt ich den Besuch einer Schwester einer am 7.8.40 abtransportierten Kranken, die sich nach deren Verbleib erkundigte und mir eine Todesnachricht zeigte, nach der ihre Schwester am 7.8.40, also am Tage ihres Abtransportes, an Lungenentzündung in Sonnenstein gestorben sei, obwohl sie kerngesund von hier wegverlegt worden war. Von da an wusste ich ungefähr, was spielte.« ⁹⁸

Die Deportation von Markgröningen war die erste Deportation aus einer Landesfürsorgeanstalt nach Grafeneck. Dementsprechend »überrumpelt«, so Mailänders Darstellung nach dem Krieg, wurde auch der zuständige Landesfürsorgeverband, der komplett übergangen worden war, da die Verlegungsanordnung direkt an die Anstalt ging. ⁹⁹ Zu welchem Zeitpunkt der Landesfürsorgeverband bei der ersten Deportation informiert wurde – direkt beim Eintreffen der Verlegungslisten oder erst nach der durchgeführten Deportation – und in welchem Umfang dieser handelte, ist nicht ganz klar, die Angaben sind widersprüchlich. ¹⁰⁰ Fest steht aber, dass die Verhandlungen über die Zurückhaltung von arbeitsfähigen Insassen beim ersten Transport nur von der Anstaltsseite aus geführt wurden.

Am 9. September 1940 wurde vom württembergischen Innenministerium ein Sperrerauslass herausgegeben, nach dem keine Patienten mehr ohne Genehmigung durch das Innenministerium entlassen werden durften. ¹⁰¹ Dieser Erlass ging auch an die Landesfürsorgeanstalt Markgröningen und betraf dort ausschließlich die »Schwachsinnigenabteilung«. ¹⁰² Kurz darauf, am 13. September, machte Regierungsdirektor Mailänder die Anstalt auf die einzelnen Hinweise in diesem Erlass aufmerksam. ¹⁰³ Mailänder wies ausdrücklich darauf hin, dass Gesuche um Entlassung an das Innenministerium durch ihn zu erfolgen haben. ¹⁰⁴ Derartige Anträge auf Entlassung von Insassen aus der »Schwachsinnigenabteilung« wurden jedoch – wie man im Zuge der Ermittlungen zum Grafeneck-Prozess feststellte ¹⁰⁵ – nicht gestellt.

Zweite Deportation am 9. September 1940

Um die Ereignisse der zweiten Deportation am 9. September ¹⁰⁶ zu schildern, wird die Aussage von Heinrich Scholder herangezogen: »Anfangs September 1940 traf eine zweite Verlegungsanordnung des Innenministeriums ein mit einer Transportliste über 56 zu verlegende männliche Kranke. Ich setzte sofort die vorgesetzte Behörde [die Landesfürsorgebehörde] in Kenntnis, erklärte Reg. Dir. Mailänder, dass ich mich nicht zum Henker der Anstalt mache und überließ ihm die Rettungsversuche. Von uns aus wurden lediglich Vorschläge gemacht, welche Kranken in Anbetracht ihrer Arbeitsleistung oder aus sonstigen Gründen unbedingt zurückgehalten werden sollten. Es war damals schon erkennbar, dass

man nur auf Arbeitsleistung abstellen konnte. Durch die Verhandlungen der vorgesetzten Behörde mit Dr. Mauthe gelang es, die Zahl der zu verlegenden von 56 auf 31 zu ermäßigen.¹⁰⁷ Ich hielt dieses Verhandlungsergebnis nach Lage der Sache für sehr gut, unter den Kranken waren kaum Arbeitsfähige. Von diesen 31 Personen konnten beim Transportleiter keine Abstriche mehr gemacht werden.«¹⁰⁸ Heinrich Scholder war sich bei der zweiten Deportation also deutlich bewusst geworden, dass er über Leben und Tod seiner Pfleglinge mit zu entscheiden hatte.

Dritte Deportation am 26. November 1940

Für die dritte Deportation im November 1940 liegt uns die Abschrift eines zeitgenössischen Dokumentes vor.¹⁰⁹ Wir sind hier also nicht nur auf die Aussagen von Scholder und Mailänder angewiesen. Wir wissen, dass die dritte Verlegungsanordnung am 22. November 1940 in Markgröningen einging, es sollten am 26. November 21 Patienten abgeholt werden (16 Männer und 5 Frauen).¹¹⁰

Auf der Transportliste standen vorwiegend Personen, die schon bei den letzten Transporten reklamiert wurden. Scholder bat dringend darum, »im Interesse der Aufrechterhaltung von Ordnung und Sauberkeit«¹¹¹ die fünf Frauen auf der Liste zurückzubehalten. Ebenso forderte er explizit drei namentlich genannte Männer zurückzubehalten, die »zu unseren guten landwirtschaftlichen Arbeitern gehören«.¹¹² Auch hier überließ Scholder wieder seiner vorgesetzten Behörde und damit Regierungsdirektor Mailänder die »Einleitung von Gegenmaßnahmen«, wie er es nannte.¹¹³ Mailänder leitete das Schreiben an das württembergische Innenministerium weiter und schrieb: »Ich bitte dringend, den Antrag der Anstaltsverwaltung zu genehmigen.« Mailänder konnte durch Verhandlungen eine Reduzierung auf 18 Personen erreichen. Auch am Tag der Deportation selbst gelang es Scholder, weitere Personen zurückzuhalten: »Beim Eintreffen des Transportes habe ich mit dem Transportleiter über weitere Abstriche verhandelt, er lehnte zuerst ab. Erst als ich ihm energisch erklärte, dass er Leute, die zum Weiterbetrieb der Anstalt unbedingt notwendig seien, von mir nicht bekomme, ließ er 4 Frauen da, so dass nur 14 (13 Männer und 1 Frau) weggegeben werden mussten.«¹¹⁴ Die Verhandlungen fanden unter Anwesenheit der Pfleglinge im Büro statt.¹¹⁵

Besonders in Erinnerung blieb Scholder der Abtransport eines 60 Jahren alten Mannes. Scholder versuchte den Kranken zurückzuhalten, mit dem Argument, dass dieser genau wisse, was mit ihm passiert. So sagte Scholder nach dem Krieg aus: »Der Transportleiter erklärte, sich den Kranken anzusehen und trug ihn dann selbst auf den Armen vom 2. Stock in das Transportauto.«¹¹⁶ Der Mann – er hieß Gottlieb Schlecht – hatte eine spinale Kinderlähmung. »Unser Blut komme über Euch und Eure Kinder«, so sein Ausspruch beim Abtransport.¹¹⁷

Es ist nicht belegbar, dass die letzte Deportation auf den Besuch eines Arztes in der Einrichtung zurückgeht, der wahrscheinlich ein Gutachter aus der Berliner T4-Zentrale war. Im November 1940 bereiste der T4-Arzt Dr. Kurt Schmalenbach einige Anstalten in Württemberg, darunter die Landesfürsorgeanstalten

Rabenhof und Riedhof, um regelrechte Nachselektionen von Pfleglingen vorzunehmen, die für den Krankenmord in Frage kamen. Infolge seiner Besuche wurde von den Anstalten verlangt, weitere Meldebögen auszufüllen, die dann an die Gutachter der T4 gegeben wurden.¹¹⁸ Ob dies so auch für die Landesfürsorgeanstalt Markgröningen der Fall war, lässt sich anhand zeitgenössischer Quellen nicht belegen. Auch die Aussage von Scholder bleibt vage: »Im Oktober 1940 wurde mir von der vorgesetzten Behörde der Besuch eines Arztes angekündigt, der die Kranken überprüfe. Den Namen dieses Arztes habe ich nie erfahren. [...] Er hat sich auf dem Büro die sämtlichen Schwachsinnigen vorstellen lassen, in meiner Anwesenheit, und hat auch das Personal nach der Arbeitsleistung derselben gefragt. Irgendwelche Angaben über den Zweck seines Besuches machte er nicht, er war freundlich, erklärte, wir hätten Leute, die ja nicht einmal ihren Geburtstag angeben könnten. Über sein Untersuchungsergebnis wurde mir nichts bekannt.«¹¹⁹

Scholder äußerte in seiner Aussage die Vermutung, dass die Deportation am 26. November 1940 in einem direkten Zusammenhang mit dem Besuch des Arztes zu sehen sei. Er erwähnte aber nicht, ob Meldebögen ausgefüllt wurden. Auch Mailänder ging nach dem Krieg davon aus, dass die letzte Deportation von Markgröningen nach Grafeneck auf den Besuch des Arztes zurückzuführen war, »denn später erschien in Markgröningen ein Arzt, der die dortigen Kranken untersuchte und den weiteren Transport vom 26.11.1940 veranlasste. [...] Der Arzt hatte bei seiner Untersuchung gemerkt, dass von den früheren Listen Geistesranke weggestrichen worden waren und sich darüber ausgelassen. So kam es zum 3. Transport.«¹²⁰

In der Tötungsanstalt Grafeneck

Der Ablauf nach Ankunft der Transporte aus den Anstalten, also auch aus Markgröningen, war in der Regel immer gleich. Die Busse fuhren in einen abgeschoteten Vernichtungskomplex mit mehreren Bauten. Dieser befand sich wenige hundert Meter vom Schloss entfernt, in dem das Personal und die erforderlichen Verwaltungsräume untergebracht waren. Ein Aufenthalt der Opfer war in Grafeneck nicht vorgesehen. Es war ausschließlich eine Vernichtungsanstalt: »Jeder ankommende Transport wurde ohne Rücksicht auf die Tageszeit sofort untersucht und die zur Euthanasie Bestimmten sofort vergast«, so eine T4-Schwester in ihrer Aussage zum Grafeneck-Prozess.¹²¹ Bei Ankunft der Opfer wurde eine kurze ärztliche Begutachtung mit der vorliegenden Krankenakte aus der Abbeanstalt durchgeführt, die in der Regel nicht länger als eine Minute dauerte und ausschließlich den Zweck hatte, eine plausible Todesursache für die Sterberkunde zu finden. Danach wurden die Opfer von der Aufnahmebaracke in die Gaskammer geführt, zur Tarnung waren dort Duschköpfe eingebaut. Nachdem die Türen geschlossen waren, ließ der anwesende Tötungsarzt das Kohlenmonoxyd-Gas einströmen. Nach dem Tod der Patienten wurden die Leichen herausgebracht und im angrenzenden Krematorium durch die sogenannten »Desinfektoren« verbrannt.¹²²

Im Schloss wurden anschließend die Morde bürokratisch abgewickelt. Im extra eingerichteten Sonderstandesamt kam der Tod der Patienten mit falschem Datum und falscher Todesursache zur Beurkundung, selbst die Unterschrift des Standesbeamten war zum Teil falsch.¹²³ Außerdem wurden sogenannte »Trostbriefe« für die Angehörigen ausgestellt. Das Schema der Briefe war immer gleich, nur Name und falsche Todesursache wurden ergänzt.¹²⁴ Den Angehörigen wurde darin die Möglichkeit zugestanden, sich die Urne ihrer Angehörigen zuschicken zu lassen; diese enthielt allerdings nicht die Asche des Verstorbenen, sondern irgendwelche Asche.¹²⁵

Zur Tarnung fand auch ein Aktenversand unter den einzelnen Tötungsanstalten statt. Dies war ebenfalls eine Maßnahme, um die Angehörigen zu täuschen. So wurde bereits der Fall geschildert, als die Schwester einer Ermordeten nach Markgröningen kam. Sie hatte eine Todesnachricht aus Sonnenstein erhalten. Die Krankenakte der Getöteten wurde also zur Beurkundung nach Sonnenstein geschickt, obwohl die Patientin in Grafeneck ermordet worden war.

Das Ende Grafeneckes und die Schließung der »Schwachsinnigenabteilungen«

Im Dezember 1940 wurde die Tötungsanstalt Grafeneck geschlossen, die letzte Ermordung von Patienten fand am 13. Dezember statt. Die Gründe für die Schließung Grafeneckes sind nicht eindeutig. Als die wohl wahrscheinlichste Erklärung kann gelten, dass man die von den Tätern selbst gesteckten Tötungsziele erreicht hatte. Bis zum Ende des Jahres 1940 waren 50 Prozent der Patienten aus Baden und Württemberg in Grafeneck ermordet worden.¹²⁶ Ebenso eine Rolle gespielt haben auch die Proteste von Kirchenvertretern, von Angehörigen und aus den Reihen der NSDAP. Außerdem kann das Scheitern der Geheimhaltungsbemühungen als weiterer Grund angenommen werden.¹²⁷ Das Personal aus Grafeneck wurde nach Hadamar in Hessen versetzt, wo die Tötungen unvermindert weitergingen.

Als direkte Folge der Deportationen nach Grafeneck wurden in allen vier Landesfürsorgeanstalten die »Schwachsinnigenabteilungen« aufgelöst.¹²⁸ Am 30. Dezember 1940 richtete Mailänder ein Schreiben an den württembergischen Innenminister und schilderte darin – in einem sehr geschäftsmäßigen Ton – die Hauptaufgaben der Landesfürsorgeanstalten und die Anzahl der freigewordenen Plätze »nach der in den letzten Monaten durchgeführten Verlegung einer großen Zahl von Pflinglingen in andere Anstalten«.¹²⁹ Insgesamt wurden in den vier Landesfürsorgeanstalten 400 Plätze frei¹³⁰, die durch eine andere, von Mailänder skizzierte Klientel sukzessive neu belegt werden sollten. Am Ende seiner Ausführungen betonte Mailänder, dass »die Landesfürsorgeanstalten in ihrem jetzigen Bestand zur Erfüllung der ihnen auf dem Gebiet der öffentlichen Fürsorge zugewiesenen Aufgaben unbedingt erhalten werden müssen«.¹³¹

Im Januar 1941 appellierte Mailänder noch an das württembergische Innenministerium, keine Pflinglinge mehr zu verlegen, die in den »Schwachsinnigenabteilungen« der Anstalten arbeiteten. Es fehlten dort Arbeitskräfte für die alltäglichsten Aufgaben.¹³² Mailänder hielt sich »für verpflichtet, den Herrn Innenminister auf diese schwierige Lage in den durch die Verlegung betroffenen Anstalten« hinzuweisen.¹³³

Etwa zur gleichen Zeit sandte Anstaltsinspektor Scholder den jährlichen Bericht über besondere Vorkommnisse in der »Schwachsinnigenabteilung« an die Landesfürsorgebehörde. Über die Deportationen heißt es lapidar und in einem sehr geschäftsmäßigen Ton: »Dem Zuwachs von 12 Personen stehen 130 Abgänge gegenüber, wodurch die Gesamtzahl der Pfléglinge im Berichtsjahr [1940] von 194 auf 76 zurückging. Es wurden verlegt in eine unbekannte Anstalt 45 Männer und 75 Frauen, zusammen 120 Personen.«¹³⁴ Nichts steht hier von den dramatischen Verhandlungen um Leben und Tod im Jahr zuvor.

Am 15. April 1941 kündigte Mailänder dann die Schließung der »Schwachsinnigenabteilungen« der Landesfürsorgeanstalten an. Damit verbunden war laut Mailänder auch die »Hebung des Ansehens« der Anstalten. Die Anstaltsleiter begrüßten diese Absicht.¹³⁵ Mailänder brachte die Schließung direkt in Zusammenhang mit der Umwidmung der Anstalt Zwiefalten zu einer reinen Pflegeanstalt.¹³⁶ Die »Schwachsinnigenabteilungen« wurden schließlich auf Anordnung des Innenministeriums aufgehoben.¹³⁷

Wie in den drei anderen Landesfürsorgeanstalten wurden auch aus Markgröningen Insassen der »Schwachsinnigenabteilung« in die staatliche Anstalt Zwiefalten verlegt. Es ist von 16 Personen auszugehen, die nach Zwiefalten kamen.¹³⁸ Dieser Anstalt kam die Aufgabe zu, »besonders schwere Pflegefälle aus den anderen württembergischen Anstalten«¹³⁹ aufzunehmen. Zwiefalten war zu einer reinen Pflegeanstalt umgewandelt worden, in der nicht zuletzt aufgrund einer absichtlich herbeigeführten Überbelegung und schlechten Versorgung der Insassen katastrophale Bedingungen herrschten. So starben die meisten der aus der Landesfürsorgeanstalt Rabenhof nach Zwiefalten verlegten Menschen, wobei nicht mehr eindeutig geklärt werden kann, »ob die in Zwiefalten überlieferten Todesursachen der Wahrheit entsprechen«.¹⁴⁰

Die einzigen Bedenken, die die Verantwortlichen, allen voran Mailänder, bezüglich der Schließung der »Schwachsinnigenabteilungen« äußerten, waren mit der Sorge begründet, dass in den Landesfürsorgeanstalten nicht mehr genug Arbeitskräfte vorhanden sein werden. Mutmaßlich die arbeitsfähigen Insassen der »Schwachsinnigenabteilung« wurden in Markgröningen weitergeführt, »als ob sie in der allgemeinen Abteilung [gewesen] wären«.¹⁴¹

Bislang ist nicht erforscht, welche Stelle die Verlegungen nach Zwiefalten anordnete. Da aber der Leiter der Landesfürsorgebehörde, Mailänder, die absehbare Schließung der »Schwachsinnigenabteilungen« begrüßte, liegt die Vermutung nahe, dass er die Verlegungen nach Zwiefalten vorantrieb. Die Verlegungen von Pfléglingen aus den »Schwachsinnigenabteilungen« in staatliche Anstalten sind auch im größeren Zusammenhang nationalsozialistischer Anstaltsplanung zu betrachten. So heißt es in einem vertraulichen Erlass aus dem Reichsinnenministerium vom 8. November 1940: »Sinn und Zweck der planwirtschaftlichen Maßnahmen¹⁴² war es, die freiwerdenden Anstalten einer aufbauenden Gesundheitsfürsorge zur Verfügung zu halten, der gerade durch die besonderen Verhältnisse des Krieges und auch in der Zeit nach Beendigung des Krieges besondere Aufgaben erwachsen.«¹⁴³

Am 6. Januar 1941 fand im württembergischen Innenministerium eine Besprechung über die Zukunft der württembergischen Anstalten statt. Anwesend

war auch ein Oberregierungsrat vom Landesfürsorgeverband. In der anschließend angefertigten Aktennotiz heißt es: »Bezüglich der Landesfürsorgeanstalten wurde vorgebracht, dass diese in ihrem vollen Umfange, auch nach Aufhebung ihrer Abteilungen für Schwachsinnige und Geisteskranke, die wie ich feststellte künftig nach Einrichtung der Pfllegeanstalt Zwiefalten nicht mehr benötigt würden, für die Zwecke der Fürsorge in vollem Umfang zur Verfügung stehen müssen.«¹⁴⁴ Mailänders Appell zur Erhaltung der Landesfürsorgeanstalten vom 30. Dezember 1940 wurde damit entsprochen.

Schlussbetrachtung

»Unfreiwillig Herr über Leben und Tod«. Mit dieser Überschrift ist ein Artikel des Journalisten und Historikers Steffen Pross in der Ludwigsburger Kreiszeitung treffend überschrieben, der sich am 27. Januar 2016, bezugnehmend auf die Recherchen des Verfassers, mit den Deportationen von Markgröningen nach Grafeneck befasste und auch kritisch auf die Rolle von Anstaltsleiter Scholder einging. Es gestaltet sich nicht einfach, sich den Personen Scholder und Mailänder zu nähern. Scholder kann zusammenfassend als pflichtbewusster, staatsloyaler und NSDAP-loyaler Beamter charakterisiert werden.¹⁴⁵ Im Zuge der Ermittlungen zu seinem Entnazifizierungsverfahren stellte ein Ermittler der Spruchkammer Ludwigsburg fest: »Die Erkundigungen ergaben kein klares Bild. Scholder trat wenig an die Öffentlichkeit. Mit Markgröninger Bürgern kam er selten in Berührung. Man redet viel und weiß nichts. Vermutungen ergeben keinen Tatbestand.«¹⁴⁶

Mailänder war eine sehr ambivalente Persönlichkeit. Er muss früh von den Deportationen nach Grafeneck gewusst haben. Ein ihm unterstellter Beamter war bei der Beschlagnahmung Grafenecks beteiligt und aus vielen Anstalten, die Mailänder unterstanden, wurden Menschen nach Grafeneck deportiert.¹⁴⁷ Offiziell eingeweiht in die Krankenmorde wurde Mailänder, im Gegensatz zu den Leitern der staatlichen Psychiatrien, nicht.¹⁴⁸ Mailänder verhandelte mit dem württembergischen Innenministerium, um die Reduzierung der Anzahl der zu deportierenden Insassen zu erreichen. Bei Dr. Mauthe aus der Gesundheitsabteilung konnte er Entgegenkommen erreichen. Mauthe wiederum setzte sich mit den Transportleuten aus Grafeneck in Verbindung, um über Abstriche zu verhandeln.¹⁴⁹

Grundsätzliche Einwendungen gegen den Krankenmord brachte Mailänder weder im württembergischen noch im Reichs-Innenministerium vor. Seine Aktennotiz über den Besuch beim verantwortlichen Ministerialrat in Berlin liest sich wie die Berichterstattung eines loyalen Beamten. Er erstattete Bericht, hakte nach – ohne grundsätzlichen Protest vorzubringen.¹⁵⁰ Mailänder vertrat offensichtlich die Prämisse, sich lieber zurückzuhalten und einzelne vom Tode Bedrohten mit dem Argument der produktiven Nützlichkeit in ihren Anstalten zu belassen. So sagte Mailänder nach dem Krieg aus: »Es war zwecklos, das Prinzip zu betonen, ich glaubte dies wenigstens, ich stellte daher die Arbeitsfähigkeit der zu verlegenden Kranken in den Vordergrund.«¹⁵¹

Auch für Anstaltsleiter Scholder war die Arbeitsfähigkeit das zentrale Argument, Insassen in der Anstalt zu belassen. Bei sämtlichen Deportationen von Markgröningen verhandelte Scholder mit diesem Hauptargument. »Den Anstalten ging es darum, die für die Aufrechterhaltung des Anstaltsbetriebs wichtigen Arbeitskräfte nicht zu verlieren.«¹⁵² Glaubt man Scholder, so erfuhr er erst nach der ersten Deportation aus seiner Anstalt von den Vorgängen in Grafeneck, zu einem Zeitpunkt also, als die Krankenmorde bereits in großem Umfang angefallen waren. Dies mag aus heutiger Sicht unglaublich erscheinen und ist schwierig zu bewerten, einen konkreten Gegenbeweis für Scholders Aussage gibt es nicht. Bei den beiden weiteren Deportationen gab Scholder, wie dargestellt, die Verantwortung zur »Einleitung von Gegenmaßnahmen« an seine vorgesetzte Behörde weiter. Er führte aber auch selbst noch Verhandlungen und wollte sich aus seiner Sicht »nicht zum Henker der Anstalt« machen. Allerdings machte er dem Fürsorgeverband explizit Vorschläge, welche der Insassen in der Anstalt belassen werden sollten.

Die Anstaltsleiter der Abgabeanstalten hatten großen Einfluss, welche Anstaltsinsassen deportiert wurden. Das Kriterium der Arbeitsfähigkeit war besonders auf der Anstaltsebene entscheidend für die Deportation der Insassen, »und zwar aus anstaltsinternen, wirtschaftlichen Erwägungen«.¹⁵³ Fast alle deportierten Insassen aus Markgröningen konnten nur geringe Arbeiten ausführen oder waren nicht arbeitsfähig.¹⁵⁴ Außerdem spielte auf der Anstaltsebene das Verhalten und der Pflegeaufwand der Insassen eine entscheidende Rolle.¹⁵⁵ So wollte Scholder bei einem Transport eine »böartige unbrauchbare Kranke«¹⁵⁶ mitgeben, was der Transportleiter aber ablehnte, da die Frau auf keiner Transportliste stand. Mailänder gab den Anstaltsleitern der Landesfürsorgeanstalten, nach eigener Aussage, die Anweisung, »alles zu tun«, um Pflegerlinge von den Transportlisten zu bekommen. Er verbot aber einen Austausch mit solchen Pflegerlingen, die auf keiner Transportliste standen.¹⁵⁷

Mailänders und Scholders Handeln ist zusammenfassend im Spektrum von »Zuarbeit per dienstlicher Verpflichtung«, also Mitarbeit, und der Ausführung von »lebensrettenden Aktivitäten für die Anstaltspatienten« einzuordnen.¹⁵⁸ Wobei nochmals ausdrücklich festzuhalten ist, dass die lebensrettenden Maßnahmen nur den »produktiven«, den arbeitsfähigen Anstaltsinsassen zugutekamen.

Anmerkungen

Abkürzungen

- LFAM = Landesfürsorgeanstalt Markgröningen
- LFB = Landesfürsorgebehörde
- IM = württembergisches Innenministerium
- RMI = Reichsministerium des Innern
- LFV = Landesfürsorgeverband
- HStAS = Hauptstaatsarchiv Stuttgart
- StAL = Staatsarchiv Ludwigsburg
- StAS = Staatsarchiv Sigmaringen

- 1 Rudi Maier/Klaus Schönberger: Die Unfähigkeit zur Erinnerung. »Euthanasie« in der Landesfürsorgeanstalt Markgröningen, in: Geschichtswerkstatt (Hrsg.): *Erinnern gegen den Schlussstrich. Zum Umgang mit dem Nationalsozialismus*, Freiburg 1997, S. 115–124; Rudi Maier/Klaus Schönberger: Die Landesfürsorgeanstalt Markgröningen in den Jahren 1933–1946, in: Landeswohlfahrtsverband Württemberg-Hohenzollern (Hrsg.): *Behindertenheim Markgröningen 1897–1997*, Stuttgart 1997, S. 16–19; Rudi Maier: Die Opfer des »Gesetzes zur Verhütung erbkranken Nachwuchses« und der NS-»Euthanasie« im Landkreis Ludwigsburg, in: *Streiflichter aus Verfolgung und Widerstand 1933–1945*, Heft 6 (2001), S. 10–21.
- 2 Der Begriff »Euthanasie« stand bis Ende des 19. Jahrhunderts für alle Handlungen, die den Sterbeprozess lindern sollten, »ohne jedoch den Tod absichtlich zu beschleunigen«; Gudrun Silberzahn-Jandt: Esslingen am Neckar im System von Zwangssterilisation und »Euthanasie« während des Nationalsozialismus, Ostfildern 2015, S. 29. – Im hier verwendeten Terminus »Krankenmord« sind alle Opfer der Aktion T4 mit eingeschlossen (psychisch Kranke, Behinderte und andere).
- 3 Der Begriff Rassenhygiene wird als Synonym zu Eugenik gesehen; vgl. Ernst Klee: »Euthanasie« im Dritten Reich. Die »Vernichtung lebensunwerten Lebens«, Frankfurt am Main 2010, S. 19.
- 4 Frank Schneider u.a.: Erfasst, verfolgt, vernichtet. Kranke und behinderte Menschen im Nationalsozialismus, Berlin 2014, S. 27.
- 5 Gerrit Hohendorf: Der Tod als Erlösung vom Leiden. Geschichte und Ethik der Sterbehilfe seit dem Ende des 19. Jahrhunderts in Deutschland, Göttingen 2013, S. 70, 73 f.
- 6 Ebd. S. 51; Klee (wie Anm. 3) S. 22, 415; Ernst Klee: *Deutsche Medizin im Dritten Reich. Karrieren vor und nach 1945*, 2. Aufl. Frankfurt am Main 2001, S. 23; Thomas Stöckle: *Grafeneck 1940. Die Euthanasie-Verbrechen in Südwestdeutschland*, 3. erw. Aufl. Tübingen 2012, S. 24.
- 7 Klee (wie Anm. 3) S. 415.
- 8 Klee (wie Anm. 3) S. 22; Hohendorf (wie Anm. 5) S. 47 f., 53.
- 9 Klee (wie Anm. 3) S. 20 ff.; Klee (wie Anm. 6) S. 38.
- 10 Hohendorf (wie Anm. 5) S. 63.
- 11 Ebd. S. 61, 63, 70.
- 12 Ebd. S. 37; Klee (wie Anm. 3) S. 19; Klee (wie Anm. 6) S. 25.
- 13 Stöckle (wie Anm. 6) S. 26; Klee (wie Anm. 6) S. 46 f., 83.
- 14 Zur Biographie Stähles vgl. Thomas Stöckle: *Eugen Stähle und Otto Mauthe. Der Massenmord in Grafeneck und die Beamten des Innenministeriums*, in: Hermann G. Abmayr (Hrsg.): *Stuttgarter NS-Täter. Vom Mitläufer zum Massenmörder*, 2. Aufl. Stuttgart 2009, S. 58–67.
- 15 Die Zitate stammen aus Stähles Denkschrift »Zwei Monate Staatskommissar für die Volksgesundheit in Württemberg. Weg und Ziel«; HStAS E 130b Bü 1146.
- 16 Stöckle (wie Anm. 6) S. 24.
- 17 Ebd.
- 18 Michael Schwartz: Eugenik und »Euthanasie«: Die internationale Debatte und Praxis bis 1933/45, in: Klaus-Dietmar Henke (Hrsg.): *Tödliche Medizin im Nationalsozialismus. Von der Rassenhygiene zum Massenmord*, Köln 2008, S. 65–84, S. 75 ff.
- 19 Stöckle (wie Anm. 6) S. 26; Götz Aly: *Die Belasteten. »Euthanasie« 1939–1945. Eine Gesellschaftsgeschichte*, Frankfurt am Main 2013, S. 60.
- 20 Thomas Stöckle: *Die Landesfürsorgeanstalt Rabenhof/Ellwangen in der Zeit des Nationalsozialismus und die »Euthanasie«-Aktion T4 1940/41*, Ellwangen 2002, S. 17.
- 21 Sitzungsbericht des Landarmenverbandes für den Jagstkreis vom 29.04.1893, in: Stöckle (wie Anm. 20) S. 17.
- 22 Protokoll der Vollversammlung des Neckarkreises vom 02.04.1890, in: *Behindertenheim* (wie Anm. 1) S. 4.
- 23 *Behindertenheim* (wie Anm. 1) S. 9; StAL E 163 Bü 949; StAL E 180 a II Bü 974.
- 24 *Behindertenheim* (wie Anm. 1) S. 6.
- 25 Stöckle (wie Anm. 20) S. 15.
- 26 StAL E 180 a II Bü 6, Niederschrift über die Verhandlungen der 1. Vollversammlung am 2. Juli 1924 des LFV, S. 4.
- 27 StAL EL 76 Bü 5808; StAL E 180 a II Bü 931 und 974.

- 28 StAL EL 76 Bü 5808.
- 29 StAL E 163 Bü 949.
- 30 Behindertenheim (wie Anm. 1) S. 9; StAL E 163 Bü 949; StAL E 180 a II Bü 974.
- 31 StAL PL 434 II Bü 6, LFB an Reichsgesundheitsamt, 17.02.1938; vgl. auch HStAS E 151/09 Bü 458, LFB an IM, 30.12.1940.
- 32 Der Begriff »Pfleglinge« wird in fast allen Originalquellen verwendet.
- 33 IM an die Heilanstalten, 13.01.1940, zit. nach Walter Wuttke: »O, diese Menschen«. Das Leben in der Ulmer Anstalt »Oberer Riedhof« im Nationalsozialismus. Bericht über eine Einrichtung des Württembergischen Landesfürsorgeverbandes, Blaubeuren 2005, S. 31.
- 34 Ebd. S. 31. – In Markgröningen kamen auf eine Pflegeperson 50 Pfleglinge, in staatlichen Heil- und Pflegeanstalten war ein Personalschlüssel von 1:6 gängig; HStAS E 151/53 Bü 246, Visitationsbericht LFAM 1937.
- 35 HStAS E 151/53 Bü 246, Visitationsbericht LFAM 1931.
- 36 Klee (wie Anm. 3) S. 39; Maier/Schönberger, Unfähigkeit (wie Anm. 1) S. 118 f.
- 37 Klee (wie Anm. 3) S. 42; Klee (wie Anm. 6) S. 63.
- 38 StAL E 180 a II Bü 571, LFB an Landesfürsorgeanstalten, 12.03.1934; vgl. auch Thomas Stöckle: Grafeneck 1940 – die Verbrechen von Zwangssterilisation und NS-»Euthanasie« in Baden und Württemberg 1933–1945, in: Peter Steinbach u.a. (Hrsg.): Entrechtet, verfolgt, vernichtet. NS-Geschichte und Erinnerungskultur im deutschen Südwesten, Stuttgart 2016, S. 143–195, S. 165 f.
- 39 Klee (wie Anm. 3) S. 42; Silberzahn-Jandt (wie Anm. 2) S. 37 ff.
- 40 HStAS E 151/53 Bü 246, Gesundheitsamt Ludwigsburg an IM, 01.07.1935.
- 41 HStAS E 151/53 Bü 246, Visitationsbericht LFAM 1935; vgl. auch: Maier/Schönberger, Unfähigkeit (wie Anm. 1) S. 118 f.
- 42 HStAS E 151/53 Bü 246, Visitationsbericht LFAM 1935.
- 43 HStAS E 151/53 Bü 246, Gesundheitsamt Ludwigsburg an IM, 24.07.1935.
- 44 HStAS E 151/53 Bü 246, Erlass Nr. X 3296 des IM an LFB, 31.08.1935.
- 45 Ebd. 46 Ebd.
- 47 Ebd. 48 Ebd.
- 49 HStAS E 151/09 Bü 458, LFB an IM, 08.09.1937, auf den Runderlass vom 01.09.1937 Nr. IX 1462.
- 50 Stöckle (wie Anm. 20) S. 26.
- 51 HStAS E 151/53 Bü 246, LFB an IM, 18.09.1935.
- 52 Ebd.
- 53 HStAS E 151/09 Bü 458, LFB an IM, 06.10.1937.
- 54 StAL PL 434 II Bü 6, LFB an Reichsgesundheitsamt, 17.02.1938.
- 55 HStAS E 151/53 Bü 246, Visitationsbericht LFAM 1937; StAL FL 30/12 I Nr. 1073.
- 56 HStAS E 151/53 Bü 246, Visitationsbericht LFAM 1937.
- 57 Ebd.
- 58 Dies räumt auch Mauthe in seinem Bericht ein, da auf 50 Pfleglinge eine Pflegekraft kam, in Heil- und Pflegeanstalten galt hingegen, so Mauthe, die Relation 1:6.
- 59 HStAS E 151/53 Bü 246, Visitationsbericht LFAM 1939.
- 60 Stöckle (wie Anm. 38) S. 166; Wuttke (wie Anm. 33, S. 87) hat für die LFA Riedhof insgesamt 30 Opfer gefunden. Ob die Zahlen stimmen oder ungenau sind, lässt sich nicht beurteilen.
- 61 Brigitte Kepplinger: »Vernichtung lebensunwerten Lebens« im Nationalsozialismus: Die »Aktion T4«, in: Günter Morsch/Bertrand Perz (Hrsg.): Neue Studien zu nationalsozialistischen Massentötungen durch Giftgas. Historische Bedeutung, technische Entwicklung, revisionistische Leugnung, 2. überarb. Aufl. Berlin 2012, S. 77–87, S. 78; Stöckle (wie Anm. 6) S. 27.
- 62 Klee (wie Anm. 3) S. 83.
- 63 Stöckle (wie Anm. 6) S. 28 ff.
- 64 Zit. nach Klee (wie Anm. 3) S. 114
- 65 Stöckle (wie Anm. 6) S. 36; Klee (wie Anm. 3) S. 87 f.; Aly (wie Anm. 19) S. 43; HStAS E 151/54 Bü 200, RMI an württ. Landesregierung, 21.09.1939.
- 66 HStAS E 151/54 Bü 200, RMI an württ. Landesregierung, 21.09.1939.
- 67 Klee (wie Anm. 3) S. 89 ff.; Kepplinger (wie Anm. 61) S. 83; Hohendorf (wie Anm. 5) S. 87 ff.; Stöckle (wie Anm. 6) S. 36 ff.

- 68 Anschreiben an die Anstalten abgedruckt bei Klee (wie Anm. 3) S. 90.
- 69 Abdruck des Merkblattes bei Klee (wie Anm. 3) S. 92; Aly (wie Anm. 19) S. 43 f.
- 70 HStAS E 151/53 Bü 246, Zu- und Abgangsliste 1940.
- 71 StAS Wü 29/3 T1 Nr. 1756, Aussage Scholder.
- 72 Ebd. – Scholders Aussage kann m.E. gut nachvollzogen werden, da die Einrichtung tatsächlich öfters mit Statistikaufgaben vom Reichsgesundheitsamt betraut wurde; StAL PL 434 II Bü 5, 6.
- 73 Hohendorf (wie Anm. 5) S. 235; Stöckle (wie Anm. 6) S. 74; Silberzahn-Jandt (wie Anm. 2, S. 116) weist zu Recht darauf hin, dass das Wissen der Anstaltsleiter davon abhing, wann die Meldebögen in der jeweiligen Anstalt eintrafen. Da in Markgröningen die Meldebögen im Herbst 1939 eingingen, ist Scholders Aussage glaubhaft.
- 74 StAS Wü 29/3 T1 Nr. 1756, Aussage Scholder.
- 75 Klee (wie Anm. 3) S. 112.
- 76 Ebd. S. 123.
- 77 Ebd. S. 123.
- 78 Ebd. S. 129 f.
- 79 Stöckle (wie Anm. 14) S. 65.
- 80 HStAS E 151/54 Bü 200, Erlass des RMI, 15.04.1940.
- 81 HStAS E 151/54 Bü 200, Erlass des IM, 25.04.1940; HStAS E 151/53 Bü 246, Zu- und Abgangsliste 1940.
- 82 Stöckle (wie Anm. 6) S. 40 ff.
- 83 Stöckle (wie Anm. 14) S. 64; Klee (wie Anm. 3) S. 89.
- 84 Thomas Stöckle: Grafeneck. Der Aufbau einer Vernichtungsanstalt. Versuch einer Chronologie, in: Morsch/Perz (wie Anm. 61) S. 100–108, S. 101.
- 85 Ebd. S. 102.
- 86 Stöckle (wie Anm. 6) S. 51.
- 87 Ebd. S. 115.
- 88 Klee (wie Anm. 3) S. 135.
- 89 Mailänder war in seiner Eigenschaft als Chef der Landesfürsorgebehörde und der Zentralleitung für das Stiftungs- und Anstaltswesen für sehr viele Anstalten in Württemberg zuständig. Markgröningen blieb ihm besser in Erinnerung, nach eigener Aussage bestand mit Scholder eine »bessere Fühlungnahme« als mit anderen LFAs, die weiter von Stuttgart entfernt waren. Weiter sagte Mailänder hierzu aus: »In meiner Erinnerung steht Markgröningen im Vordergrund, weil Insp. Scholder sich oft an mich gewandt hat«; StAS Wü 29/3 T1 Nr. 1756, Aussage Mailänder, 16.04.1948.
- 90 StAL E 191 Bü 6861 und EL 902/15 Bü 21292, Bericht vom 07.01.1946; StAS Wü 29/3 T1 Nr. 1756, Aussage Scholder.
- 91 Hierzu auch Klee (wie Anm. 3) S. 132 f.
- 92 Hohendorf (wie Anm. 5) S. 89; Aly (wie Anm. 19) S. 71 f.; Philipp Rauh: Medizinische Selektionskriterien versus ökonomisch-utilitaristische Verwaltungsinteressen. Ergebnisse der Meldebogenauswertung, in: Maike Rotzoll u.a. (Hrsg.): Die nationalsozialistische »Euthanasie«-Aktion »T4« und ihre Opfer. Geschichte und ethische Konsequenzen für die Gegenwart, Paderborn 2010, S. 297–309, S. 302.
- 93 Aly (wie Anm. 19) S. 71; Rauh (wie Anm. 92) S. 302; Hans-Walter Schmuhl: Rassenhygiene, Nationalsozialismus, Euthanasie. Von der Verhütung zur Vernichtung »lebensunwerten Lebens« 1890–1945, Göttingen 1987, S. 204 f.
- 94 StAS Wü 29/3 T1 Nr. 1756, Aussage Scholder.
- 95 Bericht vom 07.01.1946 (wie Anm. 90).
- 96 Stöckle (wie Anm. 6) S. 110.
- 97 StAS Wü 29/3 T1 Nr. 1756, Aussage Scholder; ebenso wird der Besuch im Bericht vom 07.01.1946 erwähnt (wie Anm. 90).
- 98 StAS Wü 29/3 T1 Bü 1756, Aussage Scholder.
- 99 StAS Wü 29/3 T1 Bü 1756, Aussage Mailänder, 16.04.1948. In seiner Aussage vom 12.11.1947 sagte Mailänder aus, dass man zu diesem Zeitpunkt aufgrund von Gerüchten ahnen konnte, was vor sich ging, aber man nichts Bestimmtes wusste; StAL E 191 Bü 6861.

- 100 StAS Wü 29/3 T1 Bü 1756, Aussage Scholder, Aussagen Mailänder; Bericht vom 07.01.1946 (wie Anm. 90).
- 101 Stöckle (wie Anm. 6) S. 153.
- 102 StAL E 191 Bü 6861.
- 103 StAS Wü 29/3 T1 Bü 1756, Aussage Mailänder, 13.11.1947, S. 4; StAL E 191 Bü 6861.
- 104 StAS Wü 29/3 T1 Bü 1754, LFV an LFAM, 13.09.1940; Thomas Stöckle: Die Landesfürsorgeanstalt Reutlingen-Rappertshofen und die »Euthanasie«-Aktion T4, Reutlingen 2000, S. 24 ff.; Stöckle (wie Anm. 20) S. 30f.
- 105 StAS Wü 29/3 T1 Nr. 1754, Gegenüberstellung der Entlassungsanträge und Entlassungsgenehmigungen.
- 106 HStAS E 151/53 Bü 246, Zu- und Abgangsliste 1940; vgl. auch Behindertenheim (wie Anm. 1) S. 15. – Im Bericht vom 07.01.1946 (wie Anm. 90) wird fälschlicherweise der 11.09.1940 genannt, in der Zeugenaussage von Scholder findet sich gar kein Datum. Richtig ist definitiv der 9. September.
- 107 StAS Wü 29/3 T1 Bü 1756, Aussage Mailänder, 12.11.1947; StAL E 191 Bü 6861; Bericht vom 07.01.1946 (wie Anm. 90).
- 108 StAS Wü 29/3 T1 Nr. 1756, Aussage Scholder.
- 109 StAL E 191 Bü 6861, LFAM an LFB, 23.11.1940.
- 110 Ebd.; Scholder gab in seiner Nachkriegsaussage hingegen an, dass die Transportliste ca. 30 Kranke umfasst haben soll.
- 111 StAL E 191 Bü 6861, LFAM an LFB, 23.11.1940.
- 112 Ebd.
- 113 StAS Wü 29/3 T1 Nr. 1756, Aussage Scholder.
- 114 Ebd.
- 115 Bericht vom 07.01.1946 (wie Anm. 90).
- 116 StAS Wü 29/3 T1 Nr. 1756, Aussage Scholder.
- 117 Ebd.
- 118 Stöckle (wie Anm. 20) S. 39.
- 119 StAS Wü 29/3 T1 Nr. 1756, Aussage Scholder.
- 120 StAL E 191 Bü 6861, Aussage Mailänder, 12.11.1947, S. 3.
- 121 Klee (wie Anm. 3) S. 142; Stöckle (wie Anm. 6) S. 112.
- 122 Stöckle (wie Anm. 6) S. 110 ff.; Stöckle (wie Anm. 84) S. 105 f.
- 123 Klee (wie Anm. 3) S. 148.
- 124 Ebd. S. 148; Stöckle (wie Anm. 6) S. 127 f.
- 125 Klee (wie Anm. 3) S. 149; Stöckle (wie Anm. 6) S. 128 ff.
- 126 Stöckle (wie Anm. 84) S. 107; Stöckle (wie Anm. 6) S. 171; Klee (wie Anm. 3) S. 235.
- 127 Stöckle (wie Anm. 6) S. 159; Stöckle (wie Anm. 84) S. 107.
- 128 Stöckle (wie Anm. 20) S. 50.
- 129 HStAS E 151/09 Bü 458, LFV an IM, 30.12.1940.
- 130 Vgl. auch den Bericht über die Planungsfahrt Württemberg von 1942, der die gleiche Anzahl an freigewordenen Plätzen nennt; Bundesarchiv R 96 I Nr. 15, S. 4.
- 131 HStAS E 151/09 Bü 458, LFV an IM, 30.12.1940.
- 132 StAL E 191 Bü 6861, LFV an IM, 14.01.1941.
- 133 Ebd.
- 134 HStAS E 151/53 Bü 246, LFAM an LFB, 25.01.1941.
- 135 Stöckle (wie Anm. 6) S. 157 f. – Wann genau die »Schwachsinnigenabteilung« aufgehoben wurde, ist nicht klar; siehe auch Aktennotiz HStAS E 151/53 Bü 246.
- 136 Stöckle (wie Anm. 20) S. 46.
- 137 Ebd. S. 55 f.
- 138 Vgl. diverse Schreiben in der Akte »BHM-Mahnmal«, Altregistratur Kern, Behindertenheim Markgröningen; Maier/Schönberger, Unfähigkeit (wie Anm. 1) S. 120. Die Namen sind in der Akte aufgelistet, nähere Angaben sind nicht möglich, da die zeitgenössische Quelle verschollen ist.
- 139 Stöckle (wie Anm. 20) S. 44.
- 140 Stöckle (wie Anm. 20) S. 43.

- 141 Bericht vom 07.01.1946 (wie Anm. 90).
- 142 Hiermit ist nichts anderes als der Krankenmord gemeint.
- 143 HStAS E 151/53 Bü 427, RMI an die Landesregierung, 08.11.1940.
- 144 HStAS E 151/53 Bü 427, Aktennotiz betr. Planung auf dem Gebiete der Heil- und Pflegeanstalten, 11.01.1941.
- 145 StAL E 180 a II Bü 931, LFB an LFAM, 03.06.1938.
- 146 StAL EL 902/15 Bü 21292, Information über Anstaltsinspektor Heinrich Scholder, 03.07.1946.
- 147 Stöckle (wie Anm. 6) S. 85.
- 148 StAS Wü 29/3 T1 Nr. 1754, Aussage Stähle, 21.06.1948.
- 149 StAS Wü 29/3 T1 Bü 1756, Aussage Mailänder, 16.04.1948.
- 150 StAL E 191 Bü 6861, undatierte Aktennotiz über das Gespräch zwischen Mailänder und Linden am 10.10.1940.
- 151 StAS Wü 29/3 T1 Bü 1756, Aussage Mailänder, 16.04.1948.
- 152 Rauh (wie Anm. 92) S. 307.
- 153 Ebd. S. 307, 309; Gerrit Hohendorf: Die Selektion der Opfer zwischen rassenhygienischer »Ausmerze«, ökonomischer Brauchbarkeit und medizinischem Erlösungsideal, in: Rotzoll (wie Anm. 92) S. 310–324, S. 317 ff.
- 154 Vgl. die nach dem Krieg erstellten Transportlisten, in denen auch der Umfang der Arbeitsfähigkeit angegeben wurde; Stadtarchiv Markgröningen M 07 Nr. 1279.
- 155 Rauh (wie Anm. 92) S. 304; Hohendorf (wie Anm. 5) S. 102 f., S. 106 f.
- 156 StAS Wü 29/3 T1 Bü 1756, Aussage Scholder.
- 157 StAL E 191 Bü 6861, Aussage Mailänder, 12.11.1947.
- 158 Zu dieser Einordnung vgl. Winfried Süß: Medizinische Praxis, in: Robert Jütte u.a.: Medizin und Nationalsozialismus. Bilanz und Perspektiven der Forschung, 2. Aufl. Göttingen 2011, S. 181.

Mein herzlicher Dank gilt den Mitgliedern des Arbeitskreises Mahnmal: Margret Schimmele, Edeltraud und Horst Balzer, Gisela Bauersfeld, Marc Haiber, sowie Thomas Stöckle für die vielen wertvollen Hinweise und den regen Austausch.

»Viel steht in der Zukunft noch an«

Der Ludwigsburger Bahnhof 1846–2016

von Günther Bergan

»Die erste Probefahrt auf der Eisenbahn von Stuttgart nach Ludwigsburg fand gestern [30. September] statt. Früh ½ 8 Uhr verkündete das Pfeifen der Locomotive ihre Ankunft auf dem hiesigen Bahnhof. Die Fahrt auf der ganzen Strecke ging glücklich von statten. Der Locomotive waren angehängt ein Personen- und ein Packwagen. Weitere Probefahrten mit entsprechender Zahl von Personen- und Packwägen finden heute und morgen statt und es soll die Bahn am kommenden Samstag dem Staat zum Betrieb übergeben werden.«

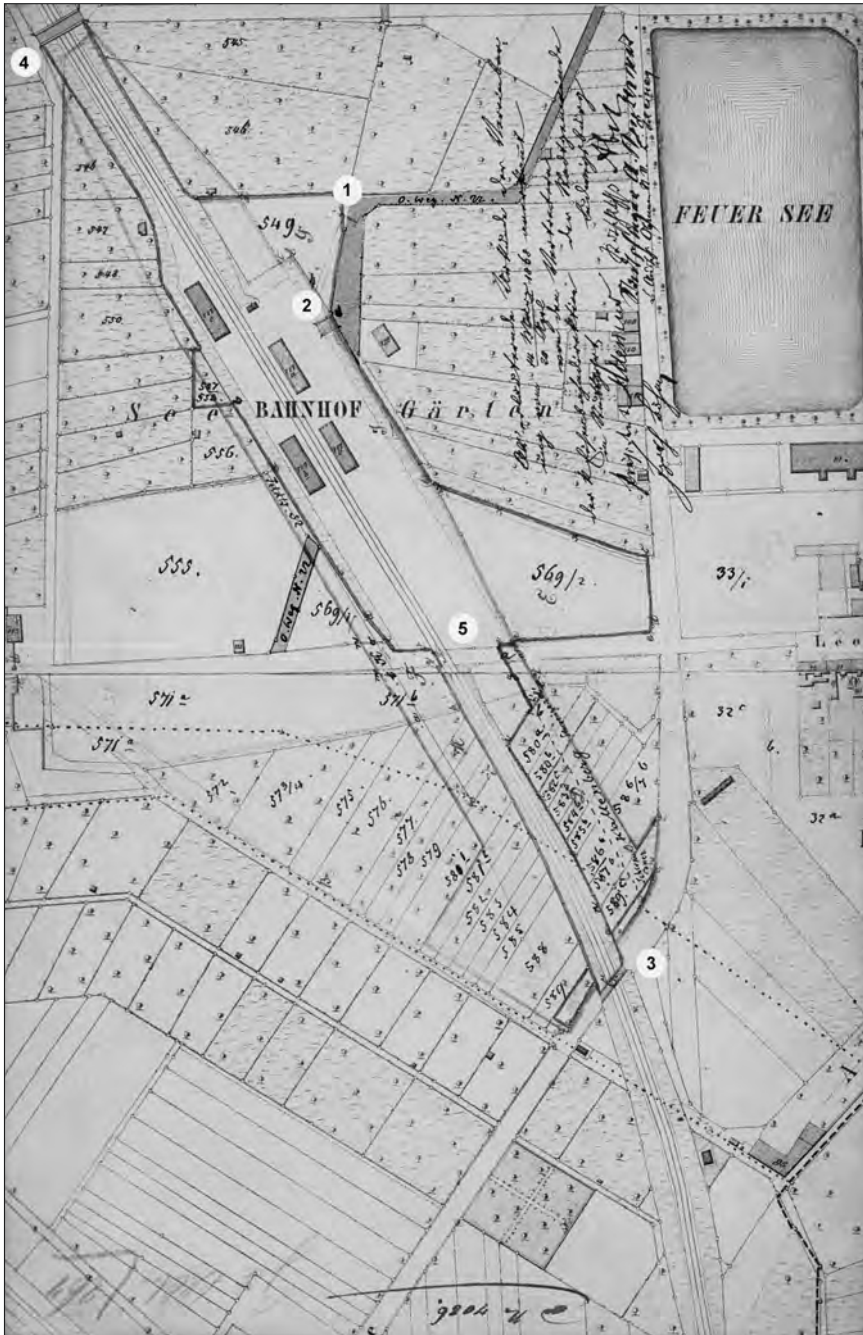
Diese bescheidene Notiz im Ludwigsburger Tagblatt vom 1. Oktober 1846 bedeutete das Ende der eher beschaulichen Zeiten für Ludwigsburg; modernere Zeiten kündigten sich mit dem Pfeifen der Lokomotive an. Stuttgart, bisher etwa zwei Postkutschenstunden von Ludwigsburg entfernt, war jetzt viermal am Tag in einer halben Stunde zu erreichen. Diesem historischen Ereignis ging eine landesweit gut zehnjährige Planungsphase voraus, über die in der örtlichen Presse erstaunlicherweise fast gar nicht berichtet wurde.

Im Gegensatz zu späteren, vergleichbaren Projekten, wie dem Gas- oder dem Wasserwerk, die im Tagblatt lebhaft diskutiert wurden, ist über die Pro- und Kontra-Meinung der Ludwigsburger zum Thema Eisenbahn aus der Zeitung nichts zu erfahren. Weder ein Aufschrei des Entsetzens über das dampfschnaubende schwarze Ungetüm, noch begeisterte Zustimmung, verbunden mit kühnen Zukunftsvisionen, sind zu finden. Lag es daran, dass der Bau der Eisenbahn ein staatliches und kein städtisches Unternehmen war und somit ein Projekt, auf das kein großer Einfluss genommen werden konnte? Lag es an der Bürgerschaft und der in dieser Zeit sehr zurückhaltend agierenden Stadtverwaltung oder nur am Verleger des Tagblatts, der Anfang der 1840er Jahre in seiner Zeitung nur amtliche und vor allem private Anzeigen, aber kaum überörtliche Nachrichten veröffentlichte?

Dagegen ist über die allgemeine Geschichte der Württembergischen Staatseisenbahnen Literatur mehr als reichlich vorhanden, auf die im abschließenden Literaturverzeichnis nur exemplarisch verwiesen werden kann. Als eisenbahntechnischer Laie möchte sich der Autor nicht auf dieses gefährliche, von Eisenbahn-Freaks besetzte Terrain begeben, sondern mit respektvoller Bescheidenheit über die Ergebnisse seiner Recherchen zur 170-jährigen Geschichte des Ludwigsburger Bahnhofs berichten.

Die Wahl des Standorts

Dass Ludwigsburg innerhalb des württembergischen Eisenbahnnetzes einen Bahnhof erhalten würde, war keine Frage; offen war nur, wo der Bahnhof am günstigsten



*Bahnhofsgelände um 1850, Eintrag in die aktuelle Flurkarte.
Fußweg (1), gerade Bahnhofstreppe (2), Solitude-Brücke (3),
Schiller-Durchlass (4), Überfahrt Leonberger Straße (5).*

gebaut werden sollte. Ein halbes Jahr nach der ersten deutschen Eisenbahnfahrt zwischen Nürnberg und Fürth stellte die württembergische Regierung Mitte 1836 für Vorarbeiten im Zusammenhang mit der »Eisenbahnfrage« 100 000 Gulden zur Verfügung und beauftragte Generalmajor Carl Seeger (1773–1858) mit der Untersuchung einer möglichen Streckenführung von Cannstatt nach Heilbronn und Oberbaurat Georg Bühler (1797–1859) mit der Untersuchung des Abschnitts von Cannstatt nach Friedrichshafen. 1839 wurden die beiden Entwürfe vorgestellt. Cannstatt (!) sollte den württembergischen Verkehrsmittelpunkt bilden, von dem aus Heilbronn über die Nordbahn, Ulm über die Ostbahn, die badische Grenze über die Westbahn und Friedrichshafen ab Ulm über die Südbahn zu erreichen waren. Das Kernstück dieses Netzes bildete die Zentralbahn zwischen Esslingen und Ludwigsburg. Carl Seeger schlug für die Strecke Cannstatt-Ludwigsburg eine linksseitige Neckartrasse vor, die etwa bei Neckargröningen das Neckartal verlassen und über Oßweil nördlich des Residenzschlosses im »Täle« Ludwigsburg erreichen sollte. Nach dieser Planung wäre der Bahnhof von Ludwigsburg sicher im Bereich Kappelrain bei der heutigen »Marienwahl« angelegt worden.

Während im badischen Ausland schon seit 1840 eine Eisenbahn zwischen Heidelberg und Mannheim verkehrte, wurde das Projekt in Württemberg nach zweijähriger Pause erst 1841 wieder aufgegriffen und Alois Negrelli (1799–1858), ein erfahrener österreichischer Eisenbahningenieur, als Gutachter der bisherigen Vorschläge bestellt. Auch er befürwortete die Neckartrasse nach Ludwigsburg, was heftige Proteste auslöste, weil danach Cannstatt, eine »drittrangige« Stadt, Zentrum des württembergischen Eisenbahnnetzes werden sollte, während Stuttgart als Residenz nur über eine Stichbahn zu erreichen gewesen wäre.

Dass die Neckartrasse nicht nur auf dem Papier existierte, sondern schon ganz konkret angegangen wurde, verdeutlicht eine Notiz im Ludwigsburger Wochenblatt vom 21. April 1842: »Die ersten Schritte zu der projektierten Eisenbahn von Stuttgart nach Ludwigsburg und resp. Heilbronn sind jetzt gemacht. Wenn man etwa 800 Schritte über Oßweil hinaus gegen Aldingen geht, so erblickt man schon die ausgesteckten Zeichen und Fähnchen auf der Linie, welche diese Bahn in nördlicher Richtung hinter Oßweil durch das sogenannte Schlößlens-Feld in einem Halbkreise beschreiben soll.«

Nach Verabschiedung des württembergischen Eisenbahngesetzes vom 18. April 1843, das den Staat als Bauherren und den Bau der Eisenbahnen auf Staatskosten festlegte, sollte das Problem des Zentrums jedoch nochmals überdacht werden. Oberbaurat Karl Etzel (1812–1865) wurde mit dieser Aufgabe betraut. Anfang 1844 schlug er einen Kopfbahnhof an der Schlossstraße (heute: Bolzstraße) in Stuttgart und die Weiterführung der Strecke über die »Prag«, einem Sattel zwischen Stuttgart und Feuerbach, nach Zuffenhausen und Ludwigsburg vor. Am 14. März 1844 erfolgte die »Allerhöchste Baugenehmigung« der Zentralbahn von Esslingen nach Ludwigsburg gemäß den Plänen von Karl Etzel.

Cannstatt als Zentrum war vom Tisch, dafür aber mit dem Kopfbahnhof ein damals noch nicht vorhersehbares Problem geboren. Hier liegen die Wurzeln von »Stuttgart 21«: Gekränkter Stolz der Hauptstädter und der unterlassene Versuch, von Cannstatt vielleicht doch noch eine durchgehende Strecke über Stuttgart

und die »Prag« nach Zuffenhausen zu finden. Gleichzeitig ist die Entscheidung vom 14. März auch die Beantwortung der Frage nach der Lage des Ludwigsburger Bahnhofs. Karl Etzel führte die Bahntrasse westlich von Kornwestheim über das Lange Feld und erreichte Ludwigsburg an der Stadtmauer beim Leonberger Tor, dem heutigen Pflugfelder Tor, am Westrand der trocken gelegten Schafhofseen. Mit dieser Standortwahl bescherte Karl Etzel der Bahn wie auch der Stadt für die Zukunft zahlreiche mehr oder weniger schwerwiegende Probleme, die über viele Jahrzehnte hin für Diskussionen, Streitereien und Missstimmungen zwischen der Bahn, der Stadt und den Bürgern sorgten.

Die Planung der Trasse erfolgte nach topografischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Im Süden, im Bereich des Gießhauses, musste ein Teil der bisher noch vollständigen Stadtmauer eingerissen und ein tiefer Einschnitt gegraben werden, wohingegen das Gelände des künftigen Bahnhofs aufgeschüttet werden musste, genauso wie der hohe Damm für die spätere Verlängerung der Strecke nach Bietigheim. Bahnhof und Trasse teilten viele Gärten in zwei Teile und unterbrachen traditionell genutzte Wege und Straßen. Die Solitudestraße, die als Gerade nach Stammheim und zur Solitude führt, wurde durch den Einschnitt im Süden unterbrochen und musste überbrückt werden. Der Zugang zum Schießplatz beim Gießhaus war nach dem Abbruch der Stadtmauer zunächst nicht mehr möglich. Ebenso war die Leonberger Straße als wichtigste Verbindung nach Pflugfelden bzw. nach Leonberg durch die Gleise unterbrochen, konnte aber nach wie vor benutzt werden, was in der Anfangszeit wegen des spärlichen Zugverkehrs zu keinen Komplikationen führte.

Der Bahnhof selbst lag etwa fünf Meter über dem früheren Seespiegel, ohne eine brauchbare Verbindung zur Stadt. Ein verwinkelter Weg durch die Gärten konnte nur von Fußgängern benutzt werden, Fuhrwerke mussten den weiteren Weg entlang des Feuersees nehmen. Im Norden des Bahnhofs war nicht nur der Zugang zum Osterholz mit dem Weg nach Asperg, sondern auch die Hauptwasserleitung vom Eglosheimer Feld zur Innenstadt unterbrochen. Die zur Überwindung dieser Hindernisse erbauten Brücken, Durchlässe und Straßen waren – und sind heute teilweise immer noch – neuralgische Punkte des innerstädtischen Verkehrs, die bei jedem Umbau des Bahngeländes aufwendig an die neue Situation angepasst werden mussten.

Die Bahnhofswirtschaft

Mit dem richtungsweisenden Gesetz vom 18. April 1843 und der ein Jahr später erteilten Baugenehmigung für die Zentralbahn näherten sich die Dampftrösler unaufhaltsam auch Ludwigsburg. Die meisten Bürger dürften die Eisenbahn bisher nur vom Hörensagen gekannt haben, es sei denn, sie hatten bereits im Badischen, in Heidelberg, Mannheim oder Karlsruhe Bekanntschaft mit den furchteinflößenden Lokomotiven gemacht. Oder sie besuchten im November 1838 die kleine Wanderausstellung mit Eisenbahnmodellen unter den Arkaden am Marktplatz, über die im Ludwigsburger Wochenblatt vom 8. November 1838 zu lesen war: »Unterzeichneter ist hier angekommen mit seinem hier noch nie

gesehenen Modell der Eisenbahn mit Locomotive und Personalwagen, wie solche auf einer 40 Fuß [ca. 11,5 Meter] langen Bahn in natura laufen, nebst der weltberühmten 870 Fuß langen Ketten-Brücke zu Freiburg in der Schweiz. Es wird hiemit vermerkt, dass diese Gegenstände nicht optisch, sondern in natura aufgestellt sind.«

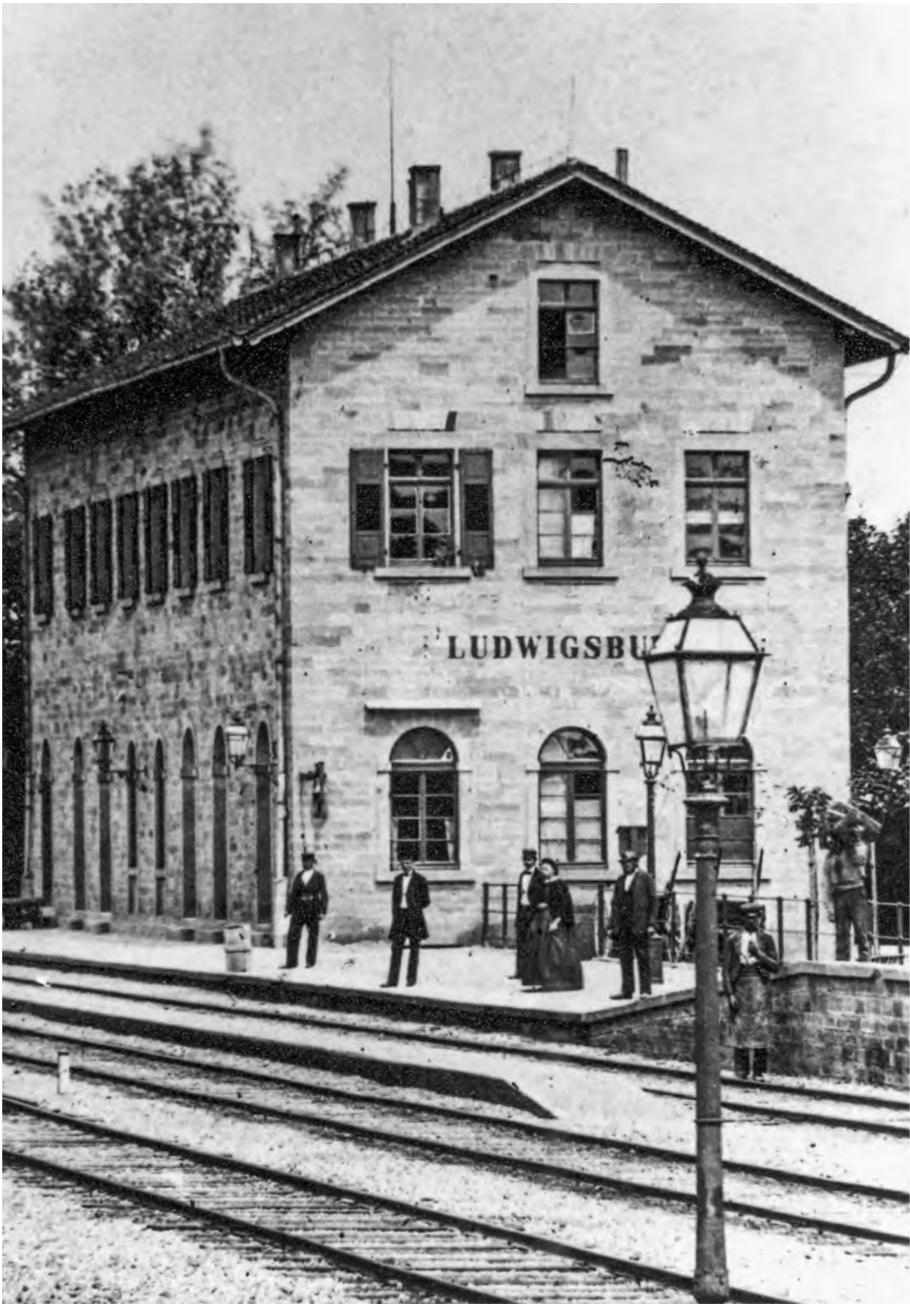
Was bedeutete die bevorstehende Ankunft der Eisenbahn für die Stadt Ludwigsburg? Zunächst einmal höhere Ausgaben! Noch vor dem ersten Spatenstich am 26. April 1844 beim Pragtunnel wandte sich das Ministerium des Inneren an das Oberamt Ludwigsburg mit der Forderung nach einem finanziellen Beitrag der Stadt zum Eisenbahnbau. Durch den Anschluss an das Bahnnetz entstünden der Stadt bekanntlich viele Vorteile, man denke nur an den bequemen (!) gelegenen Bahnhof oder an den geplanten Knotenpunkt mit der Westbahn in Richtung Baden. Einer direkten finanziellen Beteiligung konnte und wollte die Stadt nicht zustimmen. Sie erklärte sich aber bereit, 5 Morgen (ca. 160 Ar) städtischen Grund unentgeltlich an die Bahn abzugeben, für jeden weiteren Morgen allerdings 1000 Gulden zu verlangen.

Auf der anderen Seite profitierten die Ludwigsburger von den im Frühjahr 1844 begonnenen Bauarbeiten. Allein im Lauf des Jahres wurden insgesamt 61 Kaufverträge zwischen der Bahnverwaltung und Ludwigsburger Bürgern abgeschlossen und 1846/47 folgten weitere 25 Verträge. Die Werkmeister Mezger und Danzer suchten Arbeiter und Fuhrleute für die Erdarbeiten im Raum Ludwigsburg, wobei auch Gefangene des Zuchthauses für 14 Kreuzer Wintertaglohn als günstige Arbeitskräfte zum Einsatz kamen. Der Wirt Höcklin bot Verköstigung für die Bahnarbeiter an.

Besonders geschäftstüchtig zeigte sich der Metzger Friedrich Belz. Bereits im Dezember 1844 erhielt er eine Konzession zum Betrieb einer Wirtschaftsbude an der jeweiligen Baustelle zwischen Kornwestheim und Ludwigsburg. Anfang 1845 eröffnete er an der Baustelle des Bahnhofs sein Wirtschafts-Lokal »Zur Eisenbahn«. Nebenher vermittelte er den beim Eisenbahnbau beschäftigten Fuhrleuten Ställe zur Miete und den auswärtigen Arbeitern, den »Schlafgängern«, Übernachtungsmöglichkeiten. Pünktlich zur Eröffnung des Bahnhofs verlegte er im August 1846 seine Wirtschaft in einen Garten unterhalb des Bahnhofs und erweiterte in den folgenden Jahren sein Lokal zu einer beliebten Gartenwirtschaft mit Kegelbahn. Sein Gesuch um die Erteilung der dinglichen Schildwirtschaftsgerechtigkeit lehnte der Gemeinderat im August 1858 unter Verweis auf seinen schlechten Leumund ab. Im Oktober 1860 verkaufte Belz die Wirtschaft an seinen Schwiegersohn Wilhelm Ziegler.

Die städtische Eisenbahnkommission

Wie erwähnt begannen die Arbeiten an der Strecke von Cannstatt über Stuttgart nach Ludwigsburg im April 1844. Mitte 1845 waren allein am Pragtunnel 400 Maurer im Einsatz. Über 2000 Personen arbeiteten gleichzeitig an der gesamten Strecke. Bereits Mitte 1845 erreichte die Planierung der Bahntrasse die Stadtgrenze von Ludwigsburg an der Stadtmauer beim Gießhaus. Das Interesse und



Der erste Ludwigsburger Bahnhof, um 1860.

die Neugier der Bevölkerung an den Bahnarbeiten muss so groß gewesen sein, dass das Stadtschultheißenamt Ludwigsburg den Flurschütz einschalten musste, um das Zertrampeln der neben der Trasse gelegenen Grundstücke durch Schaulustige vor allem an Sonntagen einzudämmen. Gleichzeitig wurden die Arbeiten am Fundament des Stationsgebäudes öffentlich ausgeschrieben. Bereits im September 1845 waren die Arbeiten am Stationsgebäude und an der Lok- sowie an der Wagenremise in vollem Gange. Nach der ersten Planung erstreckte sich das Bahngelände über eine Länge von rund 300 Metern, bei einer Breite von rund 60 Metern. Das einstöckige Stationsgebäude war mit 32 Metern Länge und 9 Metern Breite eher bescheiden. Von diesem Gebäude existieren nur wenige Fotos aus der Zeit um 1860. Weitere Unterlagen wie Baupläne sind in den Archiven nicht vorhanden, so dass über die Nutzung der Räume nur Vermutungen angestellt werden können. Mit Sicherheit waren im Erdgeschoss der Fahrkartenverkauf, ein Wartesaal und die Diensträume des Bahnhofsvorstehers untergebracht. Das Obergeschoss war mit Dienstwohnungen belegt.

Während am Prag- und am Rosensteintunnel noch gebaut wurde, konnte bereits am 22. Oktober 1845 ein Teilstück der Zentralbahn zwischen Cannstatt und Untertürkheim als erster Streckenabschnitt der Württembergischen Staatseisenbahnen dem Verkehr übergeben werden. Um die Aufgaben, die mit dem Fortschritt des Eisenbahnbaus mehr und mehr anwuchsen, bewältigen zu können, gründete der Stadtrat von Ludwigsburg Ende Oktober 1845 eine städtische Eisenbahnkommission. Sie bestand aus fünf Mitgliedern des Stadtrats und vier Mitgliedern des Bürgerausschusses sowie aus vier weiteren Bürgern, einer davon war der unermüdliche Louis Bühler. Die Frage, ob Ludwigsburg Knotenpunkt mit der Westbahn werden würde, schien in dieser Zeit immer noch offen zu sein. Als dann vom Oberamt bestätigt wurde, dass die Abzweigung weiter nördlich in der Gegend von Tamm vorgesehen sei, war die Enttäuschung und Verärgerung über das nicht eingehaltene Versprechen der Bahnverwaltung groß und so schnell auch nicht vergessen.

Die ersten Brücken in der Stadt

Am Bahneinschnitt Solitudestraße wurde die erste Brücke Ludwigsburgs, die Solitude-Brücke, als einfache Holzbrücke über das Gleis nach Stuttgart errichtet. Das Besondere an dieser Brücke: Sie überquerte das Gleis nicht, wie eigentlich üblich, in einem rechten Winkel, sondern, angepasst an die Gerade zur Solitude, »schief«. Weiter südlich wurde als Verlängerung der Paulinenstraße (Elmar-Doch-Straße) zum Lerchenholz eine zweite Holzbrücke, die Paulinenbrücke, errichtet. Kopfzerbrechen bereitete von Anfang an die Leonberger Straße. Sie sollte als schienengleiche Überfahrt in Richtung Leonberger Tor und Pflugfelden für Fuhrwerke und Fußgänger erhalten bleiben. Da das Bahngelände infolge der Aufschüttungen höher als die alte Leonberger Straße lag, musste die Straße über einen kleinen Damm hochgeführt und mit einem Geländer abgesichert werden, was Kosten verursachte, welche die Stadt nicht übernehmen wollte. Die Bahn sollte als Verursacherin zahlen. Es kam zum Rechtsstreit, der sich bis Ende 1846 hinzog und den die Stadt verlor.

Mitte 1846 war der Bau des Stationsgebäudes abgeschlossen und der Bahnsteig, das Trottoir, konnte vor dem Gebäude angelegt werden. Am Pragtunnel wurden nach dessen Fertigstellung die nicht mehr benötigten Werkzeuge verkauft. Karl Etzel übernahm die Bauleitung der Strecke von Ludwigsburg über Bietigheim nach Heilbronn und begann mit den Erdarbeiten. Die beiden Durchlässe durch den Damm im Norden des Bahnhofs, der später so genannte Schiller-Durchlass und der Durchlass Asperger Straße, wurden mit einer zunächst ausreichend erscheinenden Weite von fünf Metern eingewölbt. Wen wundert's, dass die Grundstückspreise in Bahnnähe deutlich anzogen. Nachdem Ende August die Zufahrt für Fuhrwerke zum Bahnhof über die Leonberger Straße angelegt war, stand der Erprobung der Strecke nach Stuttgart eigentlich nichts mehr im Weg.

Probefahrten und Eröffnungsfest

Die erste Probefahrt fand, wie eingangs erwähnt, am 30. September statt. Beinahe hätte sie mit einem Unglück geendet, wenn der Lokführer die mutwillig auf das Gleis gelegten Steine nicht rechtzeitig bemerkt hätte. Er konnte den Zug noch vor dem Hindernis zum Stehen bringen. Eine andere Art von Sabotage fand zur gleichen Zeit auf der Bahnbaustelle nach Eglosheim statt. Vermutlich Bahngegner rissen dort immer wieder Vermessungspfosten aus dem Boden, was ihnen dann vom Bürgermeister unter Strafandrohung untersagt wurde. Bis zur endgültigen Eröffnung folgten weitere Probefahrten, für die bis zu 300 Einladungskarten ausgegeben wurden. Die Bevölkerung der nahe der Bahn liegenden Dörfer eilte zu den Stationen von Feuerbach, Zuffenhausen und Kornwestheim, um die vorbeirasenden Züge (etwa 25 km/h) zu bestaunen. In Ludwigsburg schien, einem Bericht der Schwäbischen Chronik zufolge, die ganze Einwohnerschaft am Bahnhof versammelt zu sein. Beste Voraussetzungen für das große Eröffnungsfest am 15. Oktober 1846.

Bedeutende historische Ereignisse mussten würdig begangen werden. Höhepunkt der Feierlichkeiten sollte deshalb ein nachmittägliches Festmahl im Stuttgarter Hotel Marquardt sein. Sonderzüge mit dekorierten und bekränzten Wagen, in denen zur »Erhöhung der Freude« Musik aufspielte, brachten die Festteilnehmer von Ludwigsburg, Cannstatt und Esslingen nach Stuttgart in den direkt neben dem Hotel in der Schlossstraße gelegenen Bahnhof. Neben den eingeladenen Ehrengästen – »Notabilitäten« der beteiligten Städte, Regierungsbeamte, Ingenieure – konnte jeder Interessierte an der Feier teilnehmen, er musste sich nur in die ausgelegten Subskriptionslisten eintragen. Jeder Subskribent erhielt auch eine »Damenkarte«, allerdings nur für die Fahrt, denn am Festmahl durften ausschließlich Herren teilnehmen! Da die »gegenwärtigen ernsten Zeitverhältnisse die größte Einfachheit« erforderten, sahen sich die Veranstalter genötigt, pro Teilnehmer für die Fahrt und das Festmahl, den Schmuck der Wagen und die Musik einen Auslagensatz von 2 Gulden und 42 Kreuzern zu erheben. Der aus Ludwigsburg stammende Stuttgarter Kunsthändler Friedrich Maurer (1812–1906) war an diesem Nachmittag auch Gast im Hotel Marquardt. In seinem Tagebuch bemerkt er kurz und wenig schmeichelhaft: »Gestern wurde die Eisenbahn nach Ludwigsburg eröffnet, es war ein großes Festmahl im Hotel Marquardt, es wurden Toaste ausge-

bracht, viele derselben waren aber erstaunlich fade, besonders hat einen solchen [Friedrich von] Jobst heruntergelesen, ich war froh, als ich wieder zu Hause war.«¹ Als geradezu visionär kann ein Festspruch bezeichnet werden, der am 17. Oktober 1846 in der Schwäbischen Chronik abgedruckt wurde: »Von der Ungargränz zum Rheine, Eisenbahn und Zollvereine. – Wird wohl manche Schranke schwinden, die noch Mensch von Menschen trennt. Welchem Volk er angehöret, wie er seinen Gott verehret, wird kein Passagier gefragt.«

Bei schönstem Wetter wurden die Sonderzüge in Stuttgart, Cannstatt und Esslingen von den Bürgermeistern mit Musik und Ansprachen empfangen. In

Bürger-Gesellschaft.
Zur Feier der Eröffnung der
Eisenbahn findet Sonntag den
18. dieß, im Saale des Gasthofs
zum Waldhorn
Réunion
durch die Musik der Königl. dritten
Infanterie-Brigade unter Kapell-
meister Ritter statt. Anfang um
3 Uhr.
Jeder anständige Fremde ist bei
freiem Eintritt hiezu freundlich ein-
geladen. Der Ausschuß.

Esslingen donnerten sogar Kanonen ihren Salut von der Burg. Über den Halt in Ludwigsburg dagegen schreibt der Berichtersteller der Schwäbischen Chronik recht nüchtern, dass sich eine große Zahl von Zuschauern eingefunden habe. Kein Wort über Musik oder Ansprachen. Wo war Bürgermeister Bunz, was war passiert? Einen Tag vor der Eröffnung erschien am 14. Oktober im Tagblatt unter der Rubrik »Amtliche Anordnungen und Bekanntmachungen« die Meldung, dass der Stadtrat zwar eine Einladung zu dem Eisenbahnfest erhalten habe, aber aus »mehrfachen Gründen« eine Teilnahme an dem Fest abgelehnt habe.

Ludwigsburger Tagblatt, 17. Oktober 1846.

Über die Gründe, die diese Absage rechtfertigten, kann nur spekuliert werden. Haben die noch andauernden Unstimmigkeiten mit der Bahnverwaltung wegen der Finanzierung der umgebauten Leonberger Straße dazu beigetragen, oder war es immer noch die Enttäuschung über den entgangenen Knotenpunkt mit der Westbahn?

Auf jeden Fall hatte das Ganze ein peinliches Nachspiel. König Wilhelm I. erfuhr sicher von der Absage des Stadtrats und äußerte sich während der Eröffnungsfahrt einem Gerücht zufolge »missfällig« über die Ludwigsburger, was dem Stadtrat zu Ohren kam. In einem nicht datierten fünfseitigen, im devotesten Stil der Zeit verfassten Schreiben bat der Stadtrat »in tiefster Ehrfurcht verharrend« den König und »allergnädigsten Landesvater«, der Stadt »Ihre gnädigste Gesinnung« bewahren zu wollen. Ein Antwortschreiben des Königs ist in den Akten nicht erhalten. Ganz ohne Feier ging es dann aber doch nicht, weshalb die Ludwigsburger Bürgergesellschaft am 18. Oktober zur Eröffnung der Eisenbahn im Waldhornsaal eine Réunion mit Musik veranstaltete. Kein gelungener Start für den Ludwigsburger Bahnhof!

Gesetze und Verordnungen

Die bereits am 2. Oktober 1845 verabschiedeten, den Schienenverkehr betreffenden Gesetze und Verordnungen traten mit der Eröffnung des ersten Teilstücks



Eröffnung der Eisenbahn von Stuttgart aus in doppelter Richtung.

Am nächsten Donnerstag dem 15. d. wird der Betrieb auf den Bahnstrecken von Stuttgart nach Ludwigsburg und von Stuttgart nach Esslingen nach folgendem, bis auf weitere Bestimmung festgesetzten Fahrtenplan beginnen:

A. Stuttgart-Ludwigsburg.				
1) Von Stuttgart nach Ludwigsburg.				
Abfahrt von				Ankunft in Ludwigsburg:
Stuttgart:	Feuerbach:	Bussenhausen:	Kornwestheim:	
Morgens . . . 7 Uhr — Min.	7 Uhr 12 Minuten.	7 Uhr 19 Minuten.	7 Uhr 29 Minuten.	7 Uhr 35 Minuten.
Vormittags 10 „ — „	10 „ 12 „	10 „ 19 „	10 „ 29 „	10 „ 35 „
Nachmittags 2 „ — „	2 „ 12 „	2 „ 19 „	2 „ 29 „	2 „ 35 „
Abends . . . 6 „ — „	6 „ 12 „	6 „ 19 „	6 „ 29 „	6 „ 35 „
2) Von Ludwigsburg nach Stuttgart.				
Abfahrt von				Ankunft in Stuttgart:
Ludwigsburg:	Kornwestheim:	Bussenhausen:	Feuerbach:	
Morgens . . . 8 Uhr — Min.	8 Uhr 8 Minuten.	8 Uhr 16 Minuten.	8 Uhr 22 Minuten.	8 Uhr 30 Minuten.
Vormittags 11 „ 30 „	11 „ 38 „	11 „ 46 „	11 „ 52 „	12 „ — „
Nachmittags 4 „ — „	4 „ 8 „	4 „ 16 „	4 „ 22 „	4 „ 30 „
Abends . . . 7 „ — „	7 „ 8 „	7 „ 16 „	7 „ 22 „	7 „ 30 „
B. Stuttgart-Esslingen.				
1) Von Stuttgart nach Esslingen.				
Abfahrt von				Ankunft in Esslingen.
Stuttgart.	Cannstatt.	Untertürkheim.	Obertürkheim.	
Morgens 6 Uhr 30 Minuten.	6 Uhr 38 Minuten.	6 Uhr 46 Minuten.	6 Uhr 52 Minuten.	7 Uhr — Minuten.
Vormitt. 9 „ 30 „	9 „ 38 „	9 „ 46 „	9 „ 52 „	9 „ — „
Nachmit. 1 „ 30 „	1 „ 38 „	1 „ 46 „	1 „ 52 „	2 „ — „
Abends 5 „ 30 „	5 „ 38 „	5 „ 46 „	5 „ 52 „	6 „ — „
2) Von Esslingen nach Stuttgart.				
Abfahrt von				Ankunft in Stuttgart.
Esslingen.	Obertürkheim.	Untertürkheim.	Cannstatt.	
Morgens 8 Uhr 30 Minuten.	8 Uhr 38 Minuten.	8 Uhr 44 Minuten.	8 Uhr 52 Minuten.	9 Uhr — Minuten.
Vormit. 12 „ — „	12 „ 8 „	12 „ 14 „	12 „ 22 „	12 „ 30 „
Nachmit. 4 „ 30 „	4 „ 38 „	4 „ 44 „	4 „ 52 „	5 „ — „
Abends 7 „ 30 „	7 „ 38 „	7 „ 44 „	7 „ 52 „	8 „ — „

Die Tarife sind auf dem von der Eisenbahnkommission ausgegebenen, an den Kassen und in den Wartzimmern aufgehängten größeren Fahrtenplan ersichtlich. Der auf diesem Plan unter G. vorgezeichnete besondere Verbindungsplan zwischen Stuttgart und Cannstatt kann jedoch erst stattfinden, nachdem das zweite Geleise auf dieser Strecke beendet sein wird, was demüthig zu erwarten ist. Ebenso ist die im Tarif vorausgesetzte Annahme von Vieh, Pferden und Equipagen zum Transport auf der Eisenbahn erst nach Vollendung der hiezu nothwendigen Einrichtungen möglich. Den 15. October 1846. K. Eisenbahnkommission. Knapp.

Der erste Fahrplan, veröffentlicht in der Schwäbischen Chronik vom 14. October 1846.

der Zentralbahn zwischen Cannstatt und Untertürkheim am 22. Oktober 1845 in Kraft. Ein erstes Gesetz betraf die Verwaltung der neu gegründeten Bahnpolizei, ein weiteres die Bestrafung bei Transportgefährdung. Neben einer allgemeinen Bahnordnung regelte eine Transportordnung den Transport von Personen, Gepäck, Equipagen und Vieh.

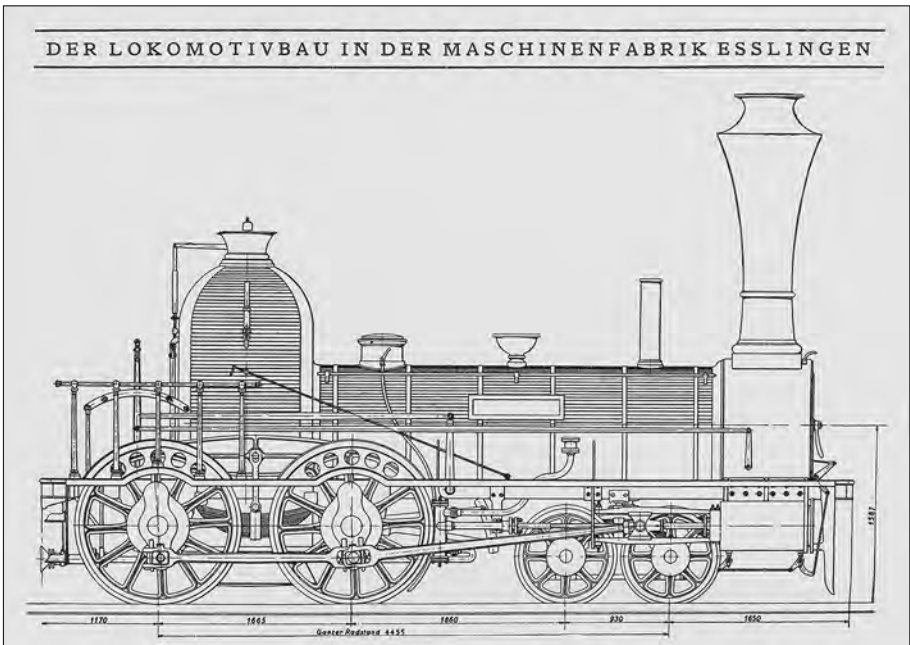
Darüber hinaus veröffentlichte das Stadtschultheißenamt am 18. Oktober 1846 eine Anordnung, die das Fahren zum Bahnhof über den Feuersee und die Leonberger Straße regelte. Danach war der Weg durch die Gärten zum Bahnhof ausschließlich Fußgängern vorbehalten. Fuhrleuten wurde bei Befahren des Wegs eine Strafe von 1 1/2 Gulden angedroht.

Wie dem übersichtlich gestalteten ersten Fahrplan zu entnehmen ist, befuhren vier Züge am Tag die Strecke zwischen Ludwigsburg und Stuttgart in jeder Richtung. Die Fahrzeit nach Stuttgart mit Halt in Kornwestheim, Zuffenhausen und Feuerbach betrug 35 Minuten, in umgekehrter Richtung wegen des stärkeren Gefälles nur 30 Minuten. Für eine Fahrkarte 1. Klasse mussten 30 Kreuzer, für die 2. Klasse 18 Kreuzer und für die 3. Klasse 12 Kreuzer bezahlt werden. Ein Hund durfte für 6 Kreuzer mitfahren.

Allgemeinen Ärger bereitete in den ersten Monaten die lange Wartezeit von einer Stunde in Stuttgart bis zur Weiterfahrt nach Esslingen. Anfang 1847 konnte diese Pause auf eine halbe Stunde verkürzt werden. Beispielhaft und bemerkenswert ist, dass schon im November 1846 der erste Theater-Sonderzug als Expresszug ohne Zwischenstopp theaterbegeisterte Ludwigsburger schnell und bequem nach Stuttgart ins Theater und wieder zurück brachte. Diese kundenfreundliche Einrichtung wurde beibehalten und durch weitere Sonderfahrten, zum Beispiel zum Volksfest, ergänzt.

Lokomotiven und Wagen

Die Württembergischen Staatseisenbahnen starteten ihren Betrieb 1845 mit sechs in Nordamerika gekauften Lokomotiven, drei von der Firma Norris, drei von der Firma Baldwin & Whitney, beide aus Philadelphia. Die Norris-Lokomotiven



Zeichnung der ersten von Emil Kestler für die Württembergischen Staatseisenbahnen im Jahr 1846 gebauten Lokomotiven.

waren mit zwei durch ein Drehgestell verbundene Laufachsen vor zwei Triebachsen ausgerüstet (in der Fachsprache: 2'B), während die Baldwin-Lokomotiven nur eine Laufachse vor den beiden Triebachsen besaßen (1'B). In den ersten Jahren wurden die Lokomotiven ausschließlich mit Holz beheizt, die Umstellung auf Steinkohle erfolgte erst ab 1858. Lokomotiven erhielten damals, wie



Ein Zug mit der württembergischen Lokomotive Nr. 49 »Calw« verlässt den Bahnhof, um 1860.

Schiffe auch, Namen. Die Norris-Maschinen wurden »Donau«, »Fils« und »Jaxt«, die Baldwin-Maschinen »Neckar«, »Enz« und »Rems« getauft und mit Nr. 1 bis Nr. 3 bzw. Nr. 4 bis Nr. 6 durchnummeriert.

Da die Norris-Maschinen für den zukünftigen Einsatz in Württemberg besser als die Baldwin-Maschinen geeignet waren, beauftragte die Eisenbahnverwaltung die Maschinenfabrik von Emil Keßler in Karlsruhe mit dem verbesserten Nachbau der Norris-Maschine – eine Praxis, die Mitte des 19. Jahrhunderts noch gängig war. Keßler baute im Lauf des Jahres 1846 in Karlsruhe insgesamt sechs Lokomotiven für die Württembergischen Staatseisenbahnen, Nr. 7 bis Nr. 12 mit den Namen »Stuttgart«, »Ludwigsburg«, »Cannstatt«, »Eyach«, »Besigheim« und »Heilbronn«. Ab 1847 lieferte die von Emil Keßler in Esslingen gegründete

Maschinenfabrik quasi als Hoflieferant die Lokomotiven der Württembergischen Staatseisenbahnen. Die ersten Personenwagen, mit Ofen, aber ohne Toilette, kamen ebenfalls aus Nordamerika, bis sie durch württembergische Fabrikate von Keßler abgelöst wurden.

Bis zur Einführung der Druckluftbremsen besaßen die Züge keine Notbremse. Wenn ein Zug wegen eines Unfalls oder drohender Gefahr angehalten werden musste, betätigte der Schaffner über ein Seil, das quer durch alle Wagen mit der Lokomotive verbunden war, eine Glocke, die den Lokführer zur Einleitung einer Sofortbremsung aufforderte.

Auf dem Foto des ersten Ludwigsburger Bahnhofs sieht man einen Zug mit zwei vorgespannten Lokomotiven unter vollem Dampf. Die schwach erkennbare Nummer auf der Rauchkammertür der vorderen Lokomotive kann als »49« gelesen werden. Es handelt sich demnach um die 1853 von der Maschinenfabrik Esslingen gefertigte »Calw«.² Die Aufnahme soll aus den frühen 1860er Jahren stammen. Mehrere Gas-Kandelaber sorgten bereits seit Ende 1858 für die nächtliche Beleuchtung des Bahnhofsgeländes. Das noch nicht erweiterte Bahnhofsgelände ist von hochgewachsenen Bäumen umgeben. Im Vordergrund links die Wagenremise. Auf der Rampe rechts wartet ein Pferdefuhrwerk, während an der Hauswand zwei Handkarren für den Gepäcktransport lehnen. Ein zweites Foto (Seite 128), in derselben Stativstellung aufgenommen, zeigt den Bahnhof kurz vor der Ankunft des Zuges mit wartenden Reisenden.

Lehrjahre

Ludwigsburg kann für sich beanspruchen, eine der ersten Städte Württembergs mit einem eigenen Bahnhof zu sein, noch vor Heilbronn, Reutlingen oder Ulm. Beinahe idyllisch und weithin sichtbar lag er auf einem aufgeschütteten Plateau, inmitten von Gärten und Streuobstwiesen. Einen Bahnhof zu besitzen, ist aber nicht nur eine Ehre, sondern auch mit Verantwortung und der Verpflichtung verbunden, die neuen Chancen für die Stadt und ihre Bürger zu nutzen. Aber genau mit diesem Punkt tat sich Ludwigsburg sehr schwer. Man hätte meinen können, dass die Stadt jetzt alles daransetzen würde, den Bahnhof in die Stadt aufzunehmen, ihn für die Stadt nützlich zu machen und in das Ludwigsburger Straßennetz zu integrieren. Aber nichts dergleichen geschah. Der Weg, der bislang vom Arsenalplatz zur Leonberger Straße führte, endete jetzt abrupt an der etwa fünf Meter hohen Böschung vor dem Stationsgebäude. Offensichtlich herrschte Unklarheit darüber, wer für den Zugang zum Bahnhof verantwortlich war, die Stadt oder die Bahn.

Abhilfe schaffte, wie so oft, ein Provisorium. Eine von der Bahn finanzierte Holzterrasse führte von dem abgeschnittenen Weg über die Böschung direkt hinauf zum Bahnhof – für die nächsten elf Jahre. Als die Terrasse 1857 morsch und baufällig war, erklärte sich die Bahn bereit, die Terrasse durch eine bequemere Rampe, über die ein Weg zum Bahnhof hochführen sollte, zu ersetzen. Auf den Vorschlag der Stadt, die Bahn solle sich – statt eine Rampe zu bauen – zusammen mit der Stadt am Bau einer richtigen Straße beteiligen, ging die Bahn nicht ein. Mitte 1858 war der

Rampenweg fertiggestellt, für Eilige wurde trotzdem noch eine Treppe angelegt, die von der Bahnhofswirtschaft seitlich an der Rampe hochführte und die erst 1875 beim Bau des Bahnhotels abgerissen wurde.

23 Jahre sollte es dauern, bis der Bahnhof über eine vollwertige Straße von der Stadt aus problemlos zu erreichen war. 23 Jahre lang mussten sich Einheimische wie Fremde mit einem oft knöcheltief morastigen Fußweg zufrieden geben. Die Klagen im Tagblatt legen davon ein beredtes Zeugnis ab. Der gute Ruf der Stadt stand auf dem Spiel. Blühende Sträucher am Wegesrand sollten vom wenig erfreulichen Untergrund des Weges ablenken!

Trotz aller Widrigkeiten und Beschwerden, u.a. wegen der mangelhaften Beleuchtung des Bahnhofs und des Treppenweges, waren Fahrten mit der Eisenbahn die große Attraktion. Vom 15. bis 31. Oktober 1846 registrierte die Eisenbahnverwaltung auf der Strecke von Esslingen nach Ludwigsburg rund 57 000 verkaufte Fahrkarten, was bei acht Fahrten täglich gut 400 Fahrgäste pro Zugfahrt bedeutete.

Die ersten Jahre waren Lehrjahre, für die Fahrgäste wie für das Personal. Die Berichte über tödlich verlaufene Unfälle durch leichtsinniges Auf- oder Abspringen sind im Tagblatt nicht zu übersehen. Falsch gestellte Weichen führten zu Entgleisungen oder Zusammenstößen. Schlecht angekoppelte Wagen blieben entweder in Ludwigsburg am Bahnhof stehen, während die Lokomotive alleine weiterfuhr, oder rollten ungebremst und ohne Lokomotive in Richtung Bietigheim. Es kam zu Verspätungen wegen defekter Lokomotiven, aber auch durch Lokführer, die nur allzu vorsichtig Dampf gaben und zu früh abbremsten. Einem Zeitungsbericht zufolge sollen bereits nach einem Jahr alle amerikanischen Lokomotiven in der Werkstatt gewesen sein, allerdings nicht nur wegen technischer Mängel, oft auch wegen unsachgemäßer Bedienung durch die Lokführer und Heizer.

Große Lebendigkeit und zögernde Zurückhaltung

Nach der Eröffnung der Eisenbahn eröffneten sich für die Bürger wie für die Handwerker und die Industrie neue Perspektiven. Die Bevölkerung nutzte das neue Verkehrsmittel mit Begeisterung. »Große Lebendigkeit« zog in die Städte und Gemeinden mit einer Bahnstation ein. Nach der Eröffnung des Bietigheimer Teilstücks am 11. Oktober 1847 und dessen Verlängerung nach Heilbronn am 29. Juli 1848 mussten an den Sonntagen oft Sonderzüge eingesetzt werden, um alle Wartenden befördern zu können. Die Angst vor den Höllenfahrten mit den dampfschnaubenden Ungetümen war überwunden.

Die Ludwigsburger Droschkenkutscher erhielten das Monopol für Fahrten von und zum Bahnhof mit einem festgesetzten Tarif von sechs Kreuzern ohne und neun Kreuzern mit Gepäck. Außerdem stand ein Kutschenunternehmen, die »Ludwigsburger Omnibusgesellschaft«, bei Ankunft der Züge am Bahnhof bereit, um die Ankommenden zu den benachbarten Gemeinden weiterzufahren. Offizielle Träger warteten am Bahnhof, um den Reisenden beim Gepäck behilflich zu sein. Als 1853 schulpflichtige Kinder Gepäck in die Stadt trugen, beschwerte sich die Eisenbahnverwaltung bei der Stadt, aber nicht wegen Kinder-

arbeit, sondern wegen des Verdienstauffalls der offiziellen Träger. Leidtragende des Fortschritts waren zweifellos die Fuhrleute. Die Fuhrten in Richtung Heilbronn oder Stuttgart gingen komplett verloren, was ihnen blieb, waren die Fahrten in die umliegenden Gemeinden ohne Bahnanschluss.

Zum ersten Mal tauchte wohl auch das Problem der abwandernden Kaufkraft auf. Ein besorgter Ludwigsburger forderte deshalb Anfang Oktober 1846 im Tagblatt u.a. die örtlichen Metzger auf, die Qualität ihrer Fleisch- und Wurstwaren zu verbessern, weil sonst die Gefahr bestünde, dass vor allem Wirte ihre Würste künftig bei der qualitativ besseren Konkurrenz in Stuttgart einkaufen würden.

Mit der Streckeneröffnung nach Bietigheim begann ab Oktober 1847 die regelmäßige Gepäck- und Güterbeförderung vom Ludwigsburger Bahnhof aus. Im Sommer 1848 wurde deshalb im Süden des Stationsgebäudes ein einfacher Güterschuppen aus Holz errichtet, von dem aus der Gütertransport abgewickelt werden konnte. Die Gütergleise und Verladerampen reichten bis zur Solitude-Brücke, sowohl im Osten wie auch im Westen des Gleisfeldes. Der östliche Teil wurde über die Leonberger Straße erschlossen, der westliche über die Keplerstraße. Weitere Gütergleise und Rampen befanden sich ab den 1880er Jahren im Norden des Bahnhofs zwischen dem Schiller-Durchlass und dem Durchlass Asperger Straße. Die nördlichen Gütergleise waren über je eine Zufahrt von der Schlachthofstraße bzw. von der Asperger Straße aus zu erreichen, wobei die Asperger Zufahrt noch heute offen ist. Die Gütergleise und Rampen im Süden des Bahnhofs wurden teilweise für Truppen- und Materialverladungen auch militärisch genutzt, während die Anlage im Norden als Militärbahnhof der militärischen Nutzung vorbehalten war. Mit steigendem Güteraufkommen musste der Güterschuppen mehrere Male (1856, 1863, 1870) vergrößert werden, zum letzten Mal 1897/99, bis dann im Mai 1916 die Verlagerung zum neuen Güterbahnhof beim Lerchenholz erfolgte.

Die Gestaltung des Fahrplans lag in der Verantwortung der Bahn. Die Stadt konnte nur versuchen, mit Eingaben bei der Bahn die Wünsche der Bevölkerung zu artikulieren. Bitten um einen fünften Zug pro Tag wurden bis 1848 abgelehnt. Erst mit dem Sommerfahrplan 1849 wurde dieser Zug eingesetzt, genau genommen ein Güterzug mit Personenbeförderung. Interessant eine Fußnote, die ab 1849 am Ende der Fahrpläne abgedruckt war: »Bekanntmachung. Da die im Fahrtenplan vom 15. Oktober dieses Jahres angegebenen Fahrtenzeiten nur auf den Stationen Heilbronn und Stuttgart, von welchen die Fahrten ausgehen, genau zutreffen, auf der hiesigen Station aber nur als annähernd betrachtet werden können, so haben diejenigen, welche von hier aus auf Beförderung rechnen, mindestens 10 Minuten vor der im Fahrtenplan angegebenen Zeit auf dem Bahnhofs sich einzufinden. K. Bahnhof-Inspektion.« – Was waren das für Zeiten, als die Bahn noch mit Verfrühungen rechnete! – Zwölf Jahre nach Eröffnung hatte sich die Zahl der Züge verdoppelt, 1858 verkehrten acht Züge von Ludwigsburg nach Stuttgart und zurück.

Das Trottoir oder der Bahnsteig durfte nur mit einem gültigen Billett betreten werden. Die Sitten waren streng, wer ohne Billett angetroffen wurde und der Aufforderung, das Trottoir zu verlassen, nicht nachkam, konnte vom Personal »entfernt« werden. Dass das Ein- und Aussteigen ohne längeren Aufenthalt zu erfolgen hatte, verstand sich noch nicht von selbst und musste amtlich angemahnt

Ämtliche Bekanntmachungen.

Ludwigsburg.

Bekanntmachung.



Zu Folge höherer Weisung müssen die Bahnzüge so schnell als möglich abgefertigt werden, weshalb das Aus- und Einsteigen ohne längeren Aufenthalt zu geschehen hat.

Personen, welche keine Fahrбилlete haben, dürfen das Trottoir nicht betreten. Das Aufsichtspersonal ist angewiesen, diese Personen über das Trottoir hinunter zu weisen, und wenn sie der Aufforderung nicht sogleich Folge leisten, sie vom Trottoir zu entfernen.

Den 19. October 1853.

R. Bahnhof-Inspection.
Kleiner.

Ludwigsburger Tagblatt, 20. Oktober 1853.

werden. Zum Service der Bahn zählte auch, dass ab 1852 Billette der Neckardampfschiffe an den Bahnhofsschaltern gekauft werden konnten und dass ab 1853 die Reisenden ihre Post in eine Brieflade, einen Briefkasten, am Stationsgebäude einwerfen konnten.

Auch die Redakteure des Tagblatts gingen mit der Zeit und berichteten über »Die Wunder der englischen Eisenbahn« (1850) oder über einen Prozess mit der reißerischen Überschrift »Verbrecherische Verschwörung gegen die Eisenbahn« (1852). Eine sehr philosophische Betrachtung erschien im selben Jahr: »Die Eisenbahn und die Lebensbahn«. Eine Kurzgeschichte »Eine Eisenbahnbekanntschaft« (1853) durfte ebenso wenig fehlen wie ein 17-teiliger Fortsetzungsroman »Auf der Eisenbahn« (1857/58). Nicht unerwähnt soll in diesem Zusammenhang das Lustspiel »Im Wartesaal 1. Klasse« bleiben, das 1870 im Sommertheater unterhalb des Bahnhofs zum Besten gegeben wurde.

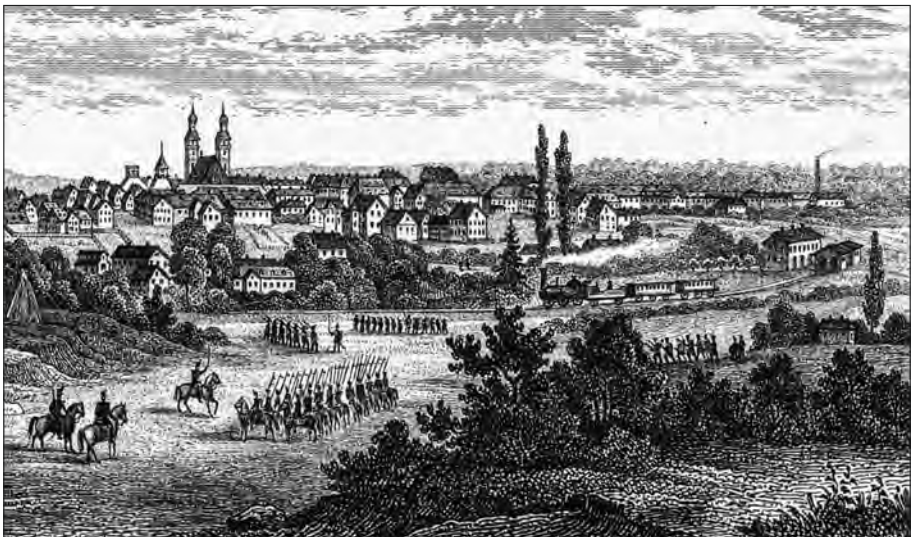
Recht schnell hatte auch das Militär die Vorteile der Eisenbahn erkannt und für sich zu nutzen verstanden. Warum nach Ulm zur Übung marschieren, wenn man in Begleitung seiner Kanonen mit dem Zug fahren konnte? Kriegsmäßige Übungen zur Beförderung von Truppen und zum Beladen von Munitionswagen auf den Militärrampen des Ludwigsburger Bahnhofs gehörten zur Ausbildung der Ludwigsburger Soldaten. Im Juli 1866, nach dem Ausbruch des Deutschen Krieges, wurde dann aus den Übungen zum ersten Mal bitterer Ernst.

Aber nicht nur zum Üben kam das Militär auf den Bahnhof. Als repräsentatives Element waren die Soldaten immer gefragt, wenn es galt, auf dem Bahnhof eine befreundete militärische Einheit oder einen Prominenten wie den König mit seiner Familie bei einem kurzen Stopp in Ludwigsburg mit militärischen Ehren zu begrüßen. Hätte König Wilhelm I. bei seiner Durchfahrt 1852 das Schloss besuchen wollen, wäre die Straße zum Bahnhof sicher schon zu diesem Zeitpunkt fertig gewesen. Aber der König hörte sich nur die Musik und die Reden an und fuhr weiter!

Wie sieht die Ludwigsburger Bilanz der ersten zwölf Jahre mit Eisenbahnanschluss aus? In einigen Punkten wie der schnellen Güterbeförderung oder der bequemen Verbindung nach Stuttgart und Heilbronn durchaus positiv, aber in den entscheidenden Punkten ernüchternd und enttäuschend. Trotz aller günstigen Voraussetzungen sind der vorhergesagte wirtschaftliche Aufschwung und die damit verbundene Verbesserung der finanziellen Situation der Stadt nicht eingetreten. Das Potenzial, das der Bahnanschluss bot – schnelle Vertriebswege für die Industrie, einfache Anlieferung von Kohle als Energieträger für Dampfmaschinen –, wurde nicht genutzt. Ein Bahnhof ohne leistungsfähigen Straßenanschluss war wertlos. Eine Erkenntnis, die in Ludwigsburg einige wenige aufschreckte, aber generell nichts an der unbefriedigenden Lage änderte.

Die sonst recht auskunftsfreudige Oberamtsbeschreibung von 1859 hält sich beim Ludwigsburger Bahnhof erstaunlich zurück, wenn sie schreibt: »Der Bahnhof liegt ziemlich erhöht, südwestlich von der Stadt und erlaubt eine freie Aussicht über die Stadt und die nächste Umgebung. Außer dem massiven, zweistöckigen Hauptgebäude, welches auf der gegen die Stadt gekehrten Seite mit rundbogigen Arkaden versehen ist, sind noch mehrere ansehnliche Nebengebäude und freundliche Gartenanlagen vorhanden.«

Während der langen Amtszeit (1840–1864) von Bürgermeister Dr. Karl Friedrich Bunz verharteten die Stadt und der Großteil ihres Stadtrats in einer beinahe schon lethargischen Passivität. Wohl wurde 1858 in der Unteren Stadt das städtische Gaswerk eröffnet, aber die Errichtung eines städtischen Wasserwerks, das zur Versorgung der für eine Industriensiedlung wichtigen Dampfmaschinen mit Wasser unbedingt notwendig gewesen wäre, konnte unter Bunz nicht durchgesetzt werden. Als 1858 die Ansiedlung von zwei Dampfsägebetrieben in



Die in der Oberamtsbeschreibung von 1859 abgedruckte Ansicht der Stadt Ludwigsburg von Westen verdeutlicht, wie isoliert und weit außerhalb der Bahnhof ursprünglich stand.

Bahnhofsnähe von der Stadt verhindert wurde, löste dieser Vorgang eine hitzige Leserbrief-Debatte im Tagblatt aus. 1858 wurde die berechtigte Frage gestellt, warum nach zwölf Jahren Eisenbahn die Gegend um den Bahnhof immer noch keinen Industriellen angelockt hat. »Eine Bahnlinie aber, wie die an der Stadt Ludwigsburg vorbeiziehende, ist in den Augen des Verfassers eine Regenwolke im dürren Sommer, die über die Stadt hinzieht, ohne einen Tropfen fallen zu lassen, um sich woanders auf fruchtbare Weise zu entleeren.« Schöner und treffender kann man es nicht sagen! Erst mit dem Amtsantritt von Bürgermeister Heinrich Abel im Jahr 1864 sollte sich die Lage Ludwigsburgs zum Besseren wenden. 1866 ging das Wasserwerk in Betrieb, 1868 ließ sich die Firma Heinrich Franck Söhne westlich der Bahn nieder und 1869 wurde die Straße zum Bahnhof dem Verkehr übergeben.

Schiller und der Ludwigsburger Bahnhof

In den ersten Augusttagen des Jahres 1860 erreichte ein schwergewichtiges Frachtgut aus Moskau den Ludwigsburger Bahnhof: die zu Schillers 100. Geburtstag am 10. November 1859 von den deutschen Emigranten gestiftete »Schillerglocke« Concordia. Am 16. August 1860 versammelten sich dann Ehrenjungfrauen, festlich gekleidete Damen und die Honoratioren von Marbach und Ludwigsburg



Die Enthüllung der marbacher Schillerglocke in Ludwigsburg. Nach einer Zeichnung von C. Offenberg.

Empfang und Enthüllung der Marbacher »Schillerglocke« am Ludwigsburger Bahnhof, 1860.

auf dem Bahnhof und hießen das symbolträchtige Geschenk mit allen zivilen Ehren willkommen. Nach einer Darbietung des Männergesangvereins und einer kurzen Rede wurde die Glocke feierlich enthüllt und zum ersten Mal in der schwäbischen Heimat des Dichters angeschlagen. Ein festlicher Zug geleitete sie anschließend auf einem geschmückten Wagen nach Marbach zur Alexanderkirche.

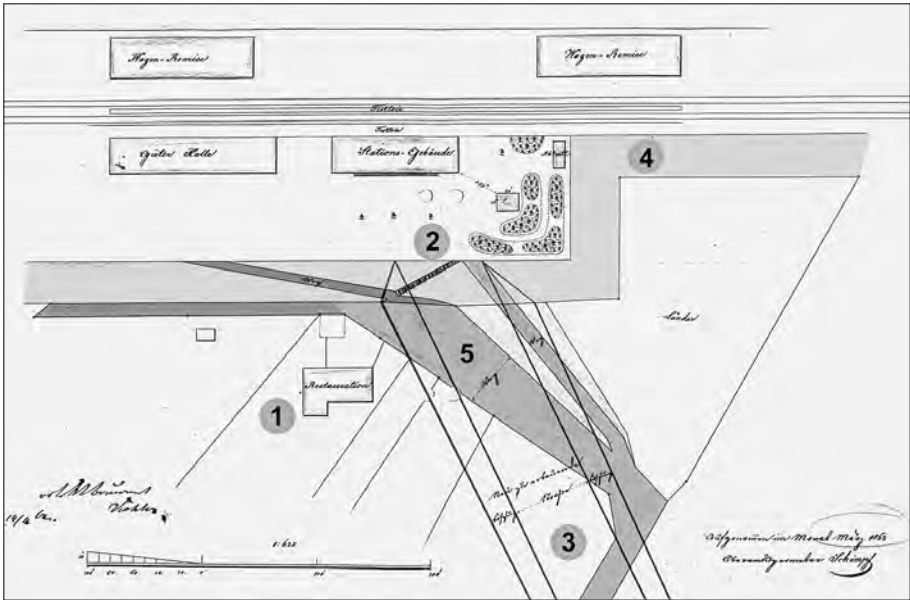
Schon ein Jahr vorher hatte Bürgermeister Bunz am 11. November 1859 die Ehre, etwa 500 in einem Extrazug aus Stuttgart angereiste Schiller-Verehrer mit einer kurzen Rede am Ludwigsburger Bahnhof begrüßen zu dürfen. Bevor die Gesellschaft mit Kutschen zu den Feierlichkeiten nach Marbach weiterfuhr, führte sie Bunz in einem Festzug durch die geschmückten Straßen zum Schiller-Haus in der Wilhelmstraße, wo mit Gesängen und weiteren Reden des Dichters gedacht wurde.

Zweigleisig nach Stuttgart

Im Herbst 1858 starteten die Vorbereitungen für die ersten großen Veränderungen im Ludwigsburger Bahnhofsbereich seit 1846. Nach der Eröffnung der Westbahn Richtung Bruchsal im Jahr 1853 mussten 1858 täglich 24 Personenzüge und eine Zahl von Güterzügen im Ludwigsburger Bahnhof abgefertigt werden. Die Kapazität der eingleisigen Strecke war an ihre Grenze gestoßen. Der zweigleisige Ausbau der Strecke von Stuttgart über Ludwigsburg nach Bietigheim war deshalb unumgänglich geworden und wurde im Herbst 1858 öffentlich ausgeschrieben. Gleichzeitig mit der Einführung des zweiten Durchgangsgleises wurde das Gleisfeld auf rund 350 Meter Länge und auf 105 Meter Breite vergrößert. Im Ludwigsburger Bahnhof lagen jetzt sieben Gleise, zwei Gütergleise östlich der beiden Durchgangsgleise im Bereich des Güterschuppens und drei Gleise westlich im Bereich der Drehscheibe. Auf dem kleinen Vorplatz an der Nordseite des Stationsgebäudes standen – nach einem Plan aus dem Jahr 1862 – zwischen Bäumen und Grünrabatten eine Verkaufsbude mit Backwaren und der »Passagier-Abtritt«.

Trotz gestiegener Fahrgastzahlen und deutlicher Proteste ließ die Bahn am Stationsgebäude selbst keine Veränderungen vornehmen. Die Wartesäle waren zu klein, über den beiden Gleisen fehlte ein Dach, um die Reisenden beim Ein- und Aussteigen vor der Witterung zu schützen. Nach einer Eingabe der Bürger an den Stadtrat, in der entsprechende Veränderungen angemahnt wurden, erhielt die Eisenbahndirektion Ende 1862 einen städtischen Brief mit der Bitte um Verbesserungen, in dem es u.a. heißt: »Zwar fahren die Leute nicht der schönen Bahnhöfe wegen auf der Eisenbahn, allein sie verlangen mit Recht eine Einrichtung derselben, welche ihrem Zweck und Bedürfnis wenigstens annähernd entspricht.« Schön formuliert, aber leider wirkungslos geblieben.

Auf einen bisher viel zu wenig oder gar nicht beachteten Zusammenhang zwischen dem Bau der Neckarbrücke bei Neckarweihingen und dem Ludwigsburger Bahnhof soll hier kurz hingewiesen werden. Der Warenverkehr zwischen den rechts des Neckars liegenden Gemeinden und Ludwigsburg lief vormals über eine nicht hoch belastbare und vor allem witterungsabhängige Schiffsbrücke



*Bahnhofsvorplatz, Lageplan März 1862.
Bahnhofswirtschaft (1), seitliche Bahnhofstreppe (2), geplante Straße zum Bahnhof (3),
Böschung (4), aktueller Zugang (5).*

zwischen Neckarweihingen und Hoheneck. Nach dem Bahnanschluss von Ludwigsburg nahm die Bedeutung dieser Verbindung als Zufahrtsstraße zum Bahnhof deutlich zu, weshalb die Regierung in den Finanzetat 1859/61 eine größere Summe zum Ausbau dieser Verbindung einstellte, was dann zum Bau der gewölbten Steinbrücke führte. Die Eröffnung der Brücke und die Eröffnung der zweigleisigen Strecke fallen beide in das Jahr 1862, womit Bahn und Brücke gleichermaßen voneinander profitierten.

1868 bis 1870: drei Jahre des Aufbruchs

Drei der ereignisreichsten Jahre in der Geschichte des Ludwigsburger Bahnhofs, die eine starke Eigendynamik entwickelten. Wie bei einer Kettenreaktion beeinflusste eine Entscheidung die nächste, bis am Ende, 1871, Ludwigsburg ein vergrößertes Bahnhofsgebäude, eine große Industrieansiedlung, drei neu angelegte Straßen und eine stabile Solitude-Brücke aus Stahl statt aus Holz besaß.

Die aufstrebende Cichorien-Fabrik von Heinrich Franck Söhne in Vaihingen/Enz suchte einen verkehrsmäßig günstig gelegenen Platz, um weiter expandieren zu können. In dem Gartengelände im Westen des Ludwigsburger Bahnhofs fand die Firma das, was sie suchte: große, unbebaute Flächen mit ausreichenden Erweiterungsmöglichkeiten und einen direkten Gleisanschluss. Ende Januar 1868

einigte sich die Firma mit der Stadt über die Größe des Geländes, das dann innerhalb der Stadtmauer vom Schiller-Durchlass im Norden bis zur Solitude-Brücke im Süden reichte. Das Teilstück der Leonberger Straße von den Gleisen bis zum Leonberger Tor lag damit innerhalb des Firmengeländes!

Bei einem Ortstermin am 14. März 1868 von Vertretern der Regierung und der Familie Franck mit Bürgermeister Abel wurden die Weichen für die Weiterentwicklung des Bahnhofsgeländes gestellt. Die schienengleiche Überfahrt Leonberger Straße wird für den Durchgangsverkehr gesperrt. Als Ersatz wird die zu enge und nicht hoch belastbare Solitude-Holzbrücke durch eine breitere, weiterhin »schiefe« Eisenkonstruktion mit zwei Gehwegen ersetzt. Von der Solitude-Brücke wird als Ersatz für die gesperrte Leonberger Durchfahrt auf Kosten der Bahn eine Straße zum Leonberger Tor angelegt (Keplerstraße) und eine weitere bis zum Schiller-Durchlass (Pflugfelder Straße). Die Gleisfläche der Leonberger Straße übernimmt die Bahn und vergrößert auf dem dazu gewonnenen Gelände den Güterbahnhof. Am 20. März wurden die einzelnen Kaufverträge mit der Firma Franck unterzeichnet. Am 20. April erkannten die Bahnverwaltung und die Stadt das Besichtigungsprotokoll vom 14. März als verbindlichen Vertrag an, der am 9. Juni von der Kreisregierung genehmigt wurde.

Die Schließung der Leonberger Straße beantworteten die Bewohner der Karlstadt mit Unverständnis und mehreren Protestschreiben, die letztlich erfolglos blieben, da mit den beiden neuen Straßen von und zum Leonberger Tor vernünftige Alternativen angeboten wurden und der zunehmende Schienenverkehr ein gefahrloses Überqueren der Gleise in absehbarer Zeit unmöglich gemacht hätte.

Eine weitere wichtige Entscheidung betraf das Stationsgebäude. Nachdem eine Versammlung von Bürgern zum wiederholten Mal einen Antrag zur längst überfälligen Vergrößerung des Stationsgebäudes ausgearbeitet hatte, sollte es nach 20 Jahren endlich den gesteigerten Anforderungen angepasst werden: durch Aufstockung um ein weiteres Geschoss und den Anbau von je einem Flügelbau an die Nord- bzw. die Südseite des bestehenden Gebäudes. Mitte 1869 wurden die Bauarbeiten für die Erweiterung des Stationsgebäudes gemeinsam mit dem Neubau der Solitude-Brücke öffentlich ausgeschrieben. Zur gleichen Zeit begann der jetzt mehr denn je notwendig gewordene Ausbau der Straße zum Bahnhof, der nach ihrem Finanzier benannten Myliusstraße. Bereits im Oktober 1869 war die Pflugfelder Straße fertiggestellt. Da mit der Sperrung der Leonberger Straße zwangsläufig eine Mehrbelastung des Schiller-Durchlasses zu erwarten war, stellte die Stadt 1869 ein erstes sowie 1870 ein zweites Mal Anträge an die Bahnverwaltung, den Durchlass zu erweitern, was die Bahn strikt ablehnte.

Seit dem 3. November 1869 war der Bahnhof über die neue Myliusstraße bequem und ohne Umwege von der Stadt aus zu erreichen. General Mylius erlebte die Einweihung seiner Straße nicht mehr, er starb 1866 in Paris. Die Solitude-Holzbrücke wurde im Sommer des Jahres 1870 durch eine einfache Eisenkonstruktion ersetzt, zur gleichen Zeit war auch die Erweiterung des Stationsgebäudes abgeschlossen. Es war jetzt 56 Meter lang, die beiden Flügelbauten sprangen gegenüber dem Hauptbau um ca. sechs Meter vor, der so entstandene Zwischenraum wurde überdacht und bildete somit eine Vorhalle. Im Erdgeschoss der beiden Flügelbauten waren die Räume der Gepäckabfertigung



*Erweiterter Ludwigsburger Bahnhof mit neu angelegter Myliusstraße
und seitlicher Bahnhofstreppe, vor Erbauung des Bahnhofhotels, um 1874.*



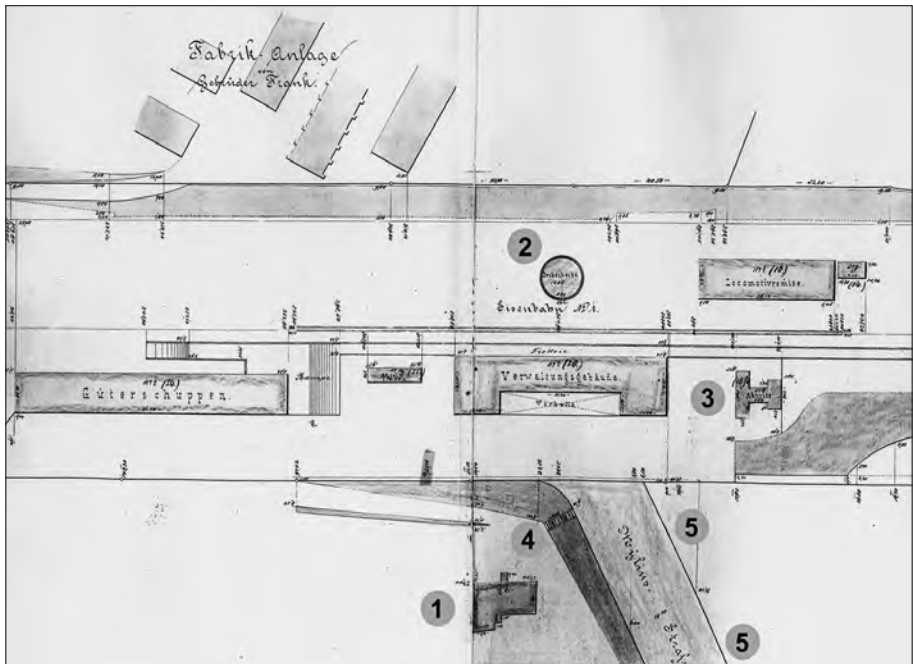
Die 1915 abgerissene Solitude-Brücke, um 1910.

sowie das Dienstzimmer des Bahnhofvorstandes, im Mittelteil die Wartesäle der 2. bzw. der 3. Klasse und der Fahrkartenschalter mit dem Telegraphenraum untergebracht. In den beiden oberen Stockwerken befanden sich die Wohnungen von Bahnbediensteten und deren Familien. Gaslicht beleuchtete den gesamten Bahnhof, selbstverständlich war die Anlage auch an das städtische Wassernetz angeschlossen.

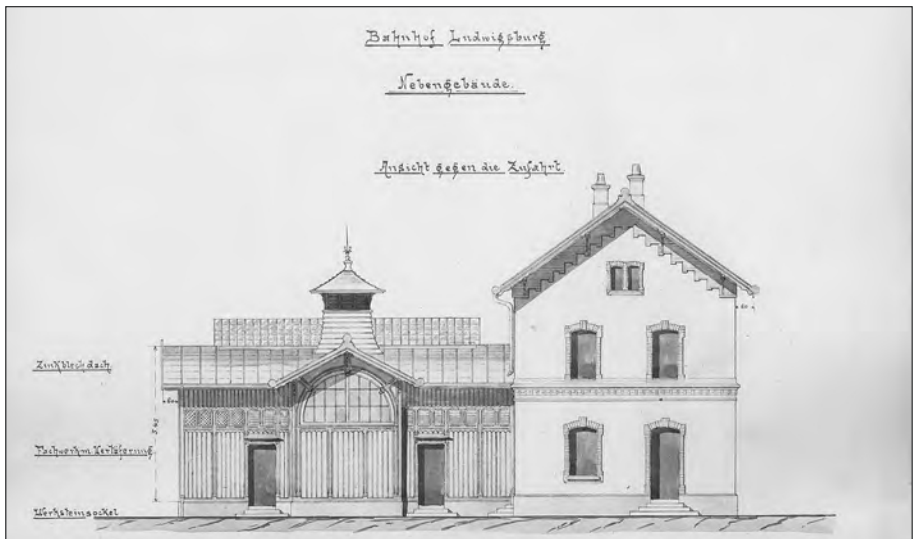
Was ist über die anderen, für den Betrieb eines jeden Bahnhofs wichtigen Einrichtungen zu sagen? Auf dem kleinen Vorplatz an der Nordseite des Bahnhofs stand bislang der einzige »Passagier-Abtritt«. Im Zuge von Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen in den Jahren 1870/71 wurde er durch ein Nebengebäude in Form eines doppelten »T« ersetzt, in dem neben dem Abtritt eine Waschküche und ein Holzstall für die im Stationsgebäude wohnenden Familien untergebracht waren. Gleichzeitig wurde an der Südseite ein weiteres kleineres Nebengebäude mit einem zweiten Abtritt und einer Remise errichtet. 1897 musste das südliche Nebengebäude der Erweiterung des Güterschuppens weichen, während das nördliche Nebengebäude bereits 1896 durch einen größeren Neubau ersetzt wurde. Im Erdgeschoss war außer den Abtritten, der Waschküche und dem Holzstall noch ein Lagerraum mit Feuerlöschmitteln untergebracht. Im Obergeschoss richtete man zusätzliche Büroräume und einen Schlafraum für Schichtarbeiter ein. 1912 sollte ein modernes Abortgebäude mit eigener Kläranlage die in der Zwischenzeit veraltete Vorgängereinrichtung ablösen. Eine Lokomotiven- und eine Wagenremise sowie die unentbehrliche Drehscheibe waren in das Gleisfeld vor dem Stationsgebäude integriert. An den Güterschuppen im Süden schlossen sich Verloaderampen für Kopf- bzw. Seitenbeladung an. Eine Bodewaage mit Waaghäuschen und ein Hebekran gehörten ebenfalls zum Güterbahnhof. Als sicherer Warteraum für Strafgefangene ist 1903 am Gleis 1 eine Wellblechbude aufgestellt worden. Warum der Ludwigsburger Bahnhof allerdings eine »Dunglege« benötigte, darüber darf spekuliert werden.

Bahnhotel – Franck-Steg – Murraltbahn

Was war bisher erreicht worden, welche Fragen blieben offen? Nach der erfolgreichen Ansiedlung der Cichorienfabrik Heinrich Franck Söhne, der Vergrößerung des Stationsgebäudes und dem Bau der Myliusstraße standen als nächste Aufgaben u.a. die Verbreiterung des Schiller-Durchlasses und die Anlage und Bebauung der Bahnhofstraße auf dem Programm. 1871/72 erweiterte die Bahn den Schiller-Durchlass von 5 auf 14,5 Meter, sicher auch auf Drängen der Firma Franck, denn die mit dem Zug ankommenden Arbeiter sollten ohne Gefahr den Durchlass passieren können, weswegen die Firma auch einen schmalen Fußweg im Durchlass durchsetzen konnte. Eine zweckmäßige Stahlbrücke löste das enge Gewölbe ab. An der neu angelegten Bahnhofstraße wurde 1875 als erstes Gebäude, direkt dem Bahnhof gegenüber, das Bahnhotel als Eckhaus erbaut. Zusammen mit der erst 1886/87 auf der anderen Seite der Myliusstraße ebenfalls als Eckhaus errichteten Post bildete das Bahnhotel das repräsentative Tor zur Stadt. Gegenüber den beiden im historisierenden Stil erbauten Gebäuden fiel die harmlose



*Bahnhofsgelände und Bahnhofsvorplatz, Lageplan um 1874.
Bahnhofswirtschaft (1), Drehscheibe (2), nördliches Nebengebäude (3),
seitliche Bahnhofstreppe (4), neuangelegte Myliusstraße (5).*



Nördliches Nebengebäude mit Toiletten-Anbau, Entwurfszeichnung März 1897.

Architektur des Bahnhofgebäudes deutlich ab, ein Eindruck, der nach der Eröffnung der Musikhalle im Jahr 1890 noch verstärkt wurde.

Anfang 1876 plante die Firma Franck, als Verlängerung der Leonberger Straße einen Fußgängersteg über die Gleise für ihre mit dem Zug ankommenden Arbeiter zu errichten und wandte sich mit einer entsprechenden Eingabe an den Stadtrat. In einem am 29. Februar 1876 abgeschlossenen Bauvertrag wurde festgelegt, dass die Stadt den Steg baut und nach Fertigstellung auch Eigentümerin wird. Die Kosten übernahmen zu je einem Drittel die Firma Franck, die Bahn und die Stadt. Eine erste Kostenschätzung für die Stahlkonstruktion lag bei 22 000 Mark. Als der »Franck-Steg« 1879 eingeweiht wurde, waren die Baukosten um 20 Prozent überschritten.

Schon 1864 begannen die ersten Planungen und Überlegungen, abzweigend von der Strecke Stuttgart-Heilbronn eine Eisenbahnlinie über Marbach nach Backnang zu bauen. In Ludwigsburg machte man sich Hoffnung, wenigstens Knotenpunkt mit der Murraltbahn zu werden. Die Planungen zogen sich hin, die Hoffnung zerschlug sich, weil Bietigheim als bereits bestehender Knoten mit der Westbahn den Zuschlag erhielt. So nahm die Murraltbahn am 8. Dezember 1879 ihren Betrieb zwischen Bietigheim und Backnang auf und ließ Ludwigsburg links liegen. Nachdem am 19. September 1879 der Ausbau der Strecke von Ludwigsburg nach Beihingen als Anschluss an die Murraltbahn per Gesetz beschlossen worden war, kamen zwischen 1879 und 1881 auf den Bahnhof größere Veränderungen zu.

Der »Marbacher Bahnhof« wurde als Kopfbahnhof nördlich des Stationsgebäudes auf der sogenannten Marbacher Seite eingerichtet, mit eigener Drehscheibe. Die bisherige Drehscheibe im Gleisfeld vor dem Stationsgebäude konnte deshalb abgebaut werden. Differenzen mit der Bahnverwaltung wegen einer Verbreiterung des Gleisfeldes nördlich des Schiller-Durchlasses bestanden schon seit 1878. Dieser Verbreiterung nach Westen lag der städtische Feldweg Nr. 2 im Weg. Die Stadt lehnte damals eine Verlegung des Weges nach Westen ab und benutzte die Situation als Druckmittel, um eine weitere Verbreiterung des Schiller-Durchlasses auf 25 Meter durchzusetzen, was misslang. Erst als der Ausbau der Strecke nach Beihingen aktuell wurde, kam es zum Kompromiss. Die Bahn erweiterte den Schiller-Durchlass auf 20 Meter sowie den Durchlass Asperger Straße auf 12 Meter. Im Gegenzug verlegte die Stadt den Feldweg Nr. 2 (Schlachthofstraße). Die Strecke nach Beihingen – von Julius Abel erbaut – ist am 15. Oktober 1881 eröffnet worden. Seit 1921 wird sie als Hauptstrecke betrieben, während das Teilstück von Beihingen nach Bietigheim nach Kriegsschäden zwar repariert, aber am 5. Februar 1958 offiziell stillgelegt wurde.

In den Jahren 1886/87 wurde mit der Errichtung der Hauptpost gegenüber dem Bahnhof die letzte Baulücke in der Myliusstraße geschlossen. Nach der Eröffnung am 24. August 1887 konnte das seither aushilfsweise im Bahnhofsgebäude untergebrachte Dienstzimmer der Post aufgegeben werden. Aus der Zeit von 1869 bis 1886 sind zwei Poststempel »Ludwigsburg Bahnhof« bekannt, die für am Bahnhof bzw. Bahnpostwagen aufgegebene Post verwendet wurden.³



*Gleisanlagen mit Bahnhofsgebäude und Güterschuppen,
Blick nach Norden, Ansichtskarte um 1910.*

Am 1. April 1892 – kein Aprilscherz – löste die mitteleuropäische Einheitszeit MEZ in Württemberg die mittlere Stuttgarter Zeit ab. Länder wie Baden, Hessen oder Württemberg hatten bislang eigene Zeitzonen, d.h. die mittlere Stuttgarter war der Karlsruher Zeit um vier Minuten voraus, was bei der Fahrplangestaltung mit zunehmender Zugdichte zu immer größeren Problemen führte. Ein Zug von Bretten nach Bietigheim kam folglich nach badischer Eisenbahnzeit pünktlich, nach württembergischer aber mit vier Minuten Verspätung in Bietigheim an.

Zwei Pläne, die zwar diskutiert, dann aber doch nicht realisiert wurden, sollen hier kurz erwähnt werden. Wohl noch unter dem Eindruck des nicht allzu lange zurückliegenden Krieges von 1870/71 wurde 1887 ernsthaft überlegt, ob im Fall einer künftigen Mobilmachung der Bahnhof nicht von den firmeneigenen Generatoren der Firma Franck elektrisch beleuchtet werden könnte. Der Vorschlag kam aus Kostengründen nicht zu Stande, dafür aber wurde die Zahl der Gaslaternen auf dem Bahnhofsgelände erhöht. Ein sehr menschliches Problem darf auch nicht ausgespart werden. 1894 erhob sich die heikle Frage, wie künftig mit der Situation umzugehen sei, dass sich im Stationsgebäude neben dem Warteraum der 1. Klasse kein eigener Abort für die Königliche Familie befand. Die geplanten Umbauten stießen auf wenig Gegenliebe. Die ins Auge gefasste Räumlichkeit wäre zu eng, zu schlecht belüftet und deshalb für die Königlichen Herrschaften unzumutbar. Nachdem die Königliche Familie in der Vergangenheit aber nur ein einziges Mal am Ludwigsburger Bahnhof ausgestiegen war, sonst aber nur durchfuhr, einigte man sich darauf, die bestehende Einrichtung lediglich durch ein modernes automatisches Torfmull-Klosett zu ersetzen.

Um die Bedeutung des Ludwigsburger Bahnhofs trotz aller Probleme und Irritationen herauszustellen, sei hier am Rande noch vermerkt, dass der hiesige Bahnhof nach der Bahnstatistik 1877/78 unter 263 württembergischen Bahnhöfen bei der Personenbeförderung den 5. und bei der Güterbeförderung den 6. Rang einnahm.

Der Anfang des neuen Jahrhunderts

Mit dem Beginn des neuen Jahrhunderts kamen bedeutende Aufgaben auf die Verwaltung der Württembergischen Staatseisenbahnen zu. Wollte man von der allgemeinen wirtschaftlichen und technischen Entwicklung nicht abgekoppelt werden, mussten Teile des Streckennetzes und stark frequentierte Bahnhöfe an die rasant zunehmenden Bedürfnisse des Verkehrs angepasst werden. Die steigende Zahl von Pendlern, die täglich mit dem Zug zur Arbeit fuhren, überlastete die strukturell wie baulich veralteten Bahnhöfe. Auch die Güterabfertigung konnte mit dem schnell wachsenden Güteraufkommen nicht mehr Schritt halten.

Am 21. Februar 1907 wurde deshalb »zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie zur Beseitigung von Missständen« im Landtag ein Gesetzesentwurf eingebracht, der u.a. neben dem Umbau des Stuttgarter Bahnhofs auch den viergleisigen Ausbau der Strecke von Untertürkheim bis Ludwigsburg, die Erweiterung des Kornwestheimer Bahnhofs zu einem Rangierbahnhof und den Umbau des Ludwigsburger Bahnhofs vorsah. Einer zukunftsfähigen Erweiterung des Bahnhofs stand jedoch seine ungünstige Lage – eingeklemmt zwischen der Cichorienfabrik im Westen und der Bahnhofstraße im Osten – entgegen.



»Partie beim Bahnhof« mit Bahnhofhotel und Hauptpost, Ansichtskarte um 1910.



*Bahnhofsvorplatz, Bahnhofsgebäude mit verglaster Schalterhalle,
Ansichtskarte um 1915.*

Zu übertrieben großen Hoffnungen gab der Gesetzesentwurf allerdings auch keinen Anlass. Man war sich in der Bahnverwaltung zwar einig, dass im Bahnhofsbereich der Personen- vom Güterverkehr getrennt werden musste, räumlich wie organisatorisch, und dass deshalb ein neuer Güterbahnhof für Ludwigsburg gebraucht wurde. Der Umbau des Bahnhofs dagegen erschien den Verfassern des Gesetzesentwurfs nicht dringend nötig zu sein, wenn es da heißt: »Die Regierung beabsichtigt weder jetzt schon eine Forderung für den Umbau des Bahnhofs Ludwigsburg einzubringen noch einen Beschluss über seine künftige Gestaltung herbeizuführen. Dies wird vielmehr erst geschehen, wenn die anderen dringenderen Arbeiten in und um Stuttgart ausgeführt sind, die Verkehrsverhältnisse in Ludwigsburg die Erweiterung des Bahnhofs erfordern und ein reifer genereller Entwurf aufgestellt sein wird.« König Wilhelm II. unterzeichnete das Gesetz am 13. August 1907, der Ausbruch des Ersten Weltkriegs verhinderte zu großen Teilen die vorgesehene Ausführung.

Nach 1907 herrschte zunächst rege Betriebsamkeit auf dem Ludwigsburger Bahnhof. 1910 begannen die Vorarbeiten für den viergleisigen Ausbau. Die zusätzlichen Gleise sollten rechts (im Osten) der bestehenden Strecke verlegt werden. Durchlässe mussten verlängert, Brücken wie die Solitude-Brücke oder die Paulinenbrücke neu gebaut werden. Im Bahnhof Ludwigsburg machte der viergleisige Ausbau die Errichtung neuer Stellwerke, die Anlage eines weiteren Bahnsteigs und den Bau einer Bahnsteigunterführung notwendig.

Nach längeren Diskussionen über die günstigste Lage des neuen Ortsgüterbahnhofs – beim Lerchenholz oder neben der Gänsfußallee? – fiel die Wahl auf

den verkehrstechnisch günstiger gelegenen Platz beim Lerchenholz mit der direkten Anbindung an den neuen Kornwestheimer Rangierbahnhof. 1913 begannen gleichzeitig mit den Arbeiten am neuen Ortsgüterbahnhof auch die Erdarbeiten für den viergleisigen Ausbau im Bereich des Ludwigsburger Bahnhofs. Um den Kauf der Fahrkarten vor allem im Winter etwas angenehmer zu gestalten, ist die Vorhalle zwischen den beiden Seitenflügeln im Jahr 1912 mit einer hellen Fensterwand zur Straße hin abgeschlossen worden, wobei sich die beiden



*Der alte Güterbahnhof mit Verloaderampen, vor 1916.
Im Hintergrund das Firmengelände der Blechwarenfabrik Kallenberg & Feyerabend.*



Der neue Ortsgüterbahnhof, Blick in Richtung Stadt, um 1920.

leicht vorspringenden Türen an den Seiten befanden. Die Position der neuen Solitude-Brücke sollte besser der Verkehrssituation angepasst werden, was durch eine Verschiebung um zwölf Meter nach Süden und durch eine Drehung in Richtung Keplerstraße erreicht werden konnte. Im Dezember 1915 erfolgte die Endmontage der Eisenkonstruktion vor Ort. Nach Eröffnung des neuen Orts-güterbahnhofs beim Lerchenholz am 20. Mai 1916 wurde der bisherige Güterbahnhof südlich des Hauptgebäudes geräumt und die Bahnhofstraße über den frei gewordenen Platz bis zur Solitude-Brückenauffahrt verlängert.

Das letzte, noch vor dem Krieg beschlossene Bauprojekt, das während des Krieges beendet werden konnte, war die Bahnverbindung nach Markgröningen. Nach einem Beschluss vom 13. August 1911 sollte Markgröningen durch eine Stichbahn mit dem Ludwigsburger Bahnhof verbunden werden. Die Arbeiten am Streckenausbau wurden im Frühjahr 1914 aufgenommen und am 4. Dezember 1916 mit der Eröffnung abgeschlossen.⁴

Wirtschaftskrise und Aufschwung

Das erste Eisenbahnunglück im Ludwigsburger Bahnhof, das fotodokumentarisch festgehalten ist, ereignete sich am 12. November 1919, als ein von Kornwestheim kommender Güterzug vor dem Stationsgebäude entgleiste. Sechzehn Wagen sprangen aus den Schienen, sechs davon verkeilten sich auf dem Bahnsteig des 1. und 2. Gleises. Vom Zugpersonal kam niemand zu Schaden.

Die während des Ersten Weltkriegs unterbrochenen Arbeiten am viergleisigen Streckenausbau konnten 1926 wieder aufgenommen und am 15. Mai 1929 mit



Totalschaden am Ludwigsburger Bahnhof, 12. November 1919.

der kompletten Streckeneröffnung nach Stuttgart abgeschlossen werden. Nachdem im Mai 1930 die Entscheidung für die Elektrifizierung der Strecke Stuttgart-Ludwigsburg gefallen war, bedienten in den nächsten vier Jahren Dieseltriebwagen den Vorortverkehr nach Stuttgart, bis sie am 15. Mai 1933 nach der Elektrifizierung der Vorortstrecke von den elektrischen Triebwagen der Maschinenfabrik Esslingen, den »Roten Heulern«, abgelöst wurden.

Der Umbau des Gleisfeldes muss bald nach dem Krieg wieder aufgenommen worden sein, denn 1921 erhielt der Zwischenbahnsteig ein eisernes Bahnsteigdach und 1923 konnte die Bahnsteigunterführung zu den Gleisen 2 und 3, im Jahr 1927 zu den Gleisen 4 und 5 freigegeben werden. Das im Jahr 1898 an den Südflügel angebrachte Bahnsteigdach wurde 1921 abgerissen und an seiner Stelle ein ebenerdiges Abort- und Expressgutgebäude angebaut. Außerdem mussten zwischen 1925 und 1926 zur Sicherstellung der Betriebsabläufe drei neue Stellwerke im Bahnhofsbereich in Betrieb genommen werden. Mehr ließen die wirtschaftlichen Verhältnisse vor und nach der Inflation nicht zu.

Der Umbau des Bahnhofs wurde nicht mehr weiter verfolgt. Es existiert zwar noch ein Plan aus dem Jahr 1916, der den Grundriss eines langgezogenen Gebäudes mit einer zentralen halbrunden Halle über zwei Stockwerke und die Unterführung zu den Bahnsteigen zeigt, bei späteren Planungen wurde er aber nicht mehr berücksichtigt. Ab jetzt beherrschten die nicht behobenen Missstände des Ludwigsburger Bahnhofs die Schlagzeilen der Presse und die um Abhilfe bemühten Köpfe der Verantwortlichen. Mehrere Leserbriefe aus dieser Zeit vermitteln einen authentischen Eindruck von der damaligen Stimmungslage und der Meinung vom Ludwigsburger Bahnhof und seiner negativen Wirkung auf die Stadt. So war zum Beispiel am 29. Dezember 1926 in der Ludwigsburger Zeitung zu lesen: »Niemand wird behaupten, dass der Ludwigsburger Bahnhof eine besondere Zierde der Stadt wäre. Sowohl der Bahnhofbau selbst, als auch sein Vorplatz forderten schon längst eine Neugestaltung. Es wurde zwar immer wieder eine kleine Neuerung geschaffen; mit allen diesen Verbesserungen wurde aber nur geflickt. Für eine Stadt mit 30 000 Einwohnern, die durch die Garnison, die Großstadtnähe und die zahlreichen gutbevölkerten Industrieorte der nächsten Umgebung einen sehr starken Verkehr hat, kann sicher ein Bahnhof gefordert werden, der für das reisende Publikum etwas mehr bietet als diese teilweise überalterte Anlage. Auf den Aufenthalt in dem Hauptwartesaal verzichtet jeder anständige Reisende und insbesondere jede allein reisende Dame gern.«

Zur Beruhigung der Gemüter ließ die Bahnverwaltung das Stationsgebäude frisch verputzen und mit einer Farbe streichen, die allgemein als »schwind-süchtig« bezeichnet wurde und sicher nicht allen gefiel. Die Einrichtung eines dritten Wartesaals sowie eines Nichtraucher-Warteraums, verbunden mit der Aufgabe der Klasseneinteilung, sollte die Situation für die Reisenden vor der Abfahrt der Züge entspannen. Außerdem wurden die undichten Bahnsteigdächer überholt und, nachdem 1926 die Drehscheibe abgebaut worden war, der Marbacher Bahnhof insgesamt etwas freundlicher gestaltet.

Wer Näheres über die seit Anfang der 1920er Jahre bestehenden und Mitte 1933 verworfenen Pläne, von Feuerbach über Zuffenhausen, Stammheim und Korn-

westheim eine schmalspurige elektrischen Straßenbahn zum Ludwigsburger Bahnhof zu bauen, erfahren möchte, sei auf die einschlägigen Bestände im Staatsarchiv bzw. Stadtarchiv Ludwigsburg hingewiesen.

Kurz noch einige Bemerkungen zum Thema Industriegleise in der Weststadt. Im Mai 1902 beschloss der Stadtrat als Zeichen dafür, dass die Stadt ernsthaft bemüht war, im Westen Industrie anzusiedeln, die Anlage eines städtischen



»Gute Reise!«, um 1920.

Industriegleises, das von den späteren Benutzern vorfinanziert werden sollte. An der Linkskurve der Schlachthofstraße bog es vom Gleisfeld nach Westen ab und überquerte die Martin-Luther-Straße nördlich des Gebäudes Nr. 20, wo die Firma Lotter ein Eisenlager plante. Das Gleis endete dort und wurde auch nicht mehr weitergeführt. Stattdessen wurden 1922/23 Industriegleise in die Gänsfußallee, die Kammerer- und in die Groenerstraße verlegt, die über den neuen Ortsgüterbahnhof bis heute an das Bahnnetz angeschlossen sind.

Ludwigsburg war jetzt über eine viergleisige, elektrifizierte Eisenbahnverbindung mit Stuttgart und dem europäischen Schienennetz verbunden, war Knotenpunkt der Bahnen nach Markgröningen sowie nach Backnang und besaß einen großzügig ausgebauten Ortsgüterbahnhof, an den über ein System von Industriegleisen mehrere leistungsstarke Industriebetriebe in der Weststadt angeschlossen waren. Nur eines hatte Ludwigsburg immer noch nicht: das dazu erforderliche moderne Bahnhofsgebäude! Immer noch musste sich die Stadt mit einem mehrfach veränderten architektonischen Relikt von 1870 zufrieden geben und sich dafür Hohn und Spott gefallen lassen.

Dem Bürgermeister blieb nichts anderes übrig, als sich bei der Reichsbahndirektion in Stuttgart zu beschweren und auf die nicht behobenen Missstände in den Bereichen der Schalterhalle, der Warteräume oder der Gepäckabfertigung hinzuweisen. Als Antwort wies die Reichsbahn 1936 auf die beengten Platzverhältnisse rund um den Bahnhof hin, die einer vernünftigen Vergrößerung des Gebäudes entgegenstünden. Sie schlug deshalb als Zwischenlösung bis zur Errichtung eines Neubaus, für den im Augenblick die Mittel fehlten, eine Vergrößerung der Schalterhalle um vier Meter in Richtung Vorplatz vor, was der Stadtrat ablehnte. Die einzige nennenswerte Neuerung dieser Zeit war die Aufnahme des Güterkraftverkehrs Anfang Oktober 1936 zwischen dem Ludwigsburger Bahnhof und Neckargröningen, Poppenweiler sowie Neckarweihingen. Von der Güter- und Expressgutabfertigung lieferte die Bahn mit einem Lastwagen Stück- und Expressgut in die umliegenden Gemeinden aus.

1940 brachte die Reichsbahn eine völlig neue Überlegung ins Spiel. Im Zusammenhang mit dem viergleisigen Ausbau bis Bietigheim – realisiert wurde 1940 allerdings nur ein drittes Gleis – sollte die Solitude-Brücke weiter nach Süden und das Bahnhofhotel mit der Musikhalle abgerissen werden, um Platz für ein größeres Bahnhofsgebäude zu schaffen. Außerdem wurde festgestellt, dass es an einem »möglichst kurzen und zügigen« Zugang vom Bahnhofsgebäude zur Weststadt fehlt. Die Einzelpläne wollte die Reichsbahn nach Kriegsende ausarbeiten, wozu es dann nicht mehr kommen sollte.

Die Wirtschaftswunder-Zeit

Zunächst eine kleine Episode am Rand. Der Journalist und Professor Klaus Mehnert, ein Verwandter der Fabrikantenfamilie Franck, war von 1941 bis 1945 als Publizist in Shanghai tätig und wurde im Sommer 1946 als internierter »Chinese« mit einem Sammeltransport nach Ludwigsburg in eines der Internierungslager gebracht. Klaus Mehnert beschreibt in seiner Autobiografie diese

Fahrt quer durch Deutschland.⁵ Als der Zug nachts den dunklen Ludwigsburger Bahnhof erreichte, weckte ihn ein Leutnant. In dem Augenblick wusste er zur Verwunderung des Soldaten ohne hinauszuschauen, wo er war: »Es roch, wie es in ganz Deutschland nur in einer einzigen Stadt am Bahnhof riecht, nach gerösteter Zichorie, nach Kaffee Franck-Kathreiner.«



Franck-Steg mit Gaslaterne, Anfang der 1950er Jahre.

Ministerpräsident Reinhold Maier und Landtagspräsident Wilhelm Keil eröffneten Anfang Oktober 1950 die vollständig elektrifizierte Bahnlinie von Stuttgart bis Bietigheim im Rahmen einer Fahrt im geschmückten Triebwagen und mit Musik und erbauenden Reden. Der einzige größere Neubau, der unmittelbar nach Kriegsende im Bereich des Ludwigsburger Bahnhofs errichtet wurde, war das auf der Marbacher Seite in den Jahren 1950/51 als Ticket Office und Warteraum für die Soldaten der amerikanischen Garnison errichtete RTO-Gebäude (RTO = Railway-Troup-Office). Im Sommer 1957 wurde es zur Bahnhofsgaststätte umgebaut und Ende 1984 abgerissen. Darüberhinaus entstand 1951 südlich der Expressgutabfertigung über dem während des Krieges angelegten Feuerlöschteich eine kleine ebenerdige Ladenzeile mit acht Geschäften.

Was sonst noch geschah, ist schnell erzählt. Ende der 1950er, Anfang der 1960er Jahre wurde ernsthaft überlegt, das Stationsgebäude abzureißen und die Personen- und Zugabfertigung in eine unterirdische Fußgängerzone zu verlegen, die über die tiefer liegenden Bereiche der Bahnhof-, Mylius- und Karlstraße ohne Treppen zu erreichen gewesen wäre. Die Pläne zerschlugen sich.

Ein zweites schweres Zugunglück im Bereich des Ludwigsburger Bahnhofs ereignete sich am 4. April 1964 bei der Ausfahrt des D 203 in Richtung Bietigheim.

Infolge eines Schienenbruchs entgleiten drei Wagen, legten sich quer und rissen eine Signalbrücke mit. Die vier Verletzten konnten nach ambulanter Behandlung im Krankenhaus wieder entlassen werden, der Sachschaden war beträchtlich.

Am 15. Februar 1967 ging in Stuttgart und Ludwigsburg ein Stück Bahngeschichte zu Ende. Nach einer längeren Versuchsphase wurden an diesem Tag die Fahrkartensperren an den Bahnsteigsperrern endgültig aufgehoben. Und am 4. Dezember desselben Jahres begann mit der versuchsweisen Aufstellung eines Fahrkartensperrenautomaten eine neue Ära. Bereits im März 1967 fiel die Entscheidung, den Ludwigsburger Güterbahnhof beim Lerchenholz zu einem Container-Terminal umzubauen. Offizielle Eröffnung war am 25. Juni 1968. Nach 30 Jahren, am 5. August 1998, stellte das Terminal zur großen Freude und Erleichterung der Anwohner endgültig seinen Betrieb ein. Die Umgestaltung zu einem Gewerbegebiet konnte beginnen.

Die Eisenkonstruktion der Solitude-Brücke mit nur zwei Fahrspuren entwickelte sich im Lauf der Jahre, vor allem nach dem Ausbau der Friedrichstraße zur Durchgangsstraße, immer mehr zum neuralgischen Nadelöhr des Verkehrs zwischen dem Neckar- bzw. Remstal und der Autobahn. Seit dem 21. Dezember 1979 rollt der Verkehr über eine neue mehrspurige Solitude-Brücke. Die Eisenkonstruktion aus dem Jahr 1915 wurde verschrottet, ein Eckstück dagegen erhalten und als »Mahnmal« an der heutigen Brücke aufgestellt. Ein weiteres, größeres Konstruktionsteil befindet sich als Anschauungsmuster im Innenhof der Carl-Schaefer-Schule. Das kleinste Stück schließlich hat seinen Platz im Treppenhaus des städtischen Tiefbauamts gefunden.



*Die 1979 abgerissene Solitude-Brücke, um 1970.
Die Eckkonstruktion ist als Erinnerungsstück noch erhalten geblieben.*





Bahnhof Ludwigsburg, um 1980. Oben: Bahnsteig 1; unten: Schalterhalle.

Linke Seite: Bahnhof Ludwigsburg, um 1980. Oben: südlicher Anbau, ehemalige Expressgut-Abfertigung; Mitte: Hauptgebäude; unten: überdachter Zugang zu den Gleisen und Bahnhofswirtschaft (ehemaliges RTO-Gebäude).

Am 17. August 1978 nahm die Bahn ihr neues, modern ausgerüstetes Stellwerk am Ludwigsburger Bahnhof in Betrieb. Alles war bereit für den Start der S-Bahn am 1. Oktober 1978 von Ludwigsburg zur Schwabstraße in Stuttgart. Seit dem 27. September 1980 fährt die S4 auf der frisch elektrifizierten Strecke zweigleisig bis Freiberg/N. und ab da eingleisig über die neue Neckarbrücke bis Marbach. Am 30. Mai 1981 folgte die S5 nach Bietigheim, nachdem die Strecke dazu viergleisig ausgebaut worden war. Die feierliche Eröffnung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) fand am 8. Oktober 1987 statt, zur gleichen Zeit wurde auch der neue behindertengerechte Franck-Steg mit Fahrstühlen seiner Bestimmung übergeben.

Auf dem Weg zum Bahnhof als Dienstleistungszentrum

Was noch fehlt, ist die unendliche Geschichte des neuen Bahnhofsgebäudes. Sie im Detail hier wiederzugeben, würde den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen.⁶ Es soll deshalb genügen, die Höhepunkte der abwechslungsreichen Geschichte auszugewisse in Form von Schlagzeilen der örtlichen Presse Revue passieren zu lassen.

- 19.09.1902: »Missstände auf dem Ludwigsburger Bahnhof«;
- 26.03.1927: »Wie ein unglückliches Überbleibsel aus einer früheren Zeit«;
- 04.06.1936: »Unser Bahnhof ist keine Zierde«;
- 24.07.1936: »Was wird aus unserem Bahnhofsgebäude?«;
- 24.02.1951: »Bundesbahn macht Pläne für einen Umbau des Bahnhofs«;
- 29.08.1951: »An einen Umbau des Bahnhofs ist vorläufig nicht zu denken«;
- 27.09.1952: »Der Bahnhof soll in die Versenkung«;
- 10.05.1953: »Vielleicht einmal Bahnhofsumbau«;
- 14.01.1959: »Die Reisenden müssen sich noch gedulden«;
- 20.12.1961: »Bahnhofsumbau auf der langen Bank«;
- 18.01.1964: »Gipfelgespräch um den Ludwigsburger Bahnhof«;
- 25.08.1967: »Wann Bau des Bahnhofs Ludwigsburg?«;
- 06.08.1968: »Bahnhof Ludwigsburg vorerst vergessen?«;
- 29.05.1971: »Bleibt der Bahnhof auf dem Abstellgleis?«;
- 14.01.1984: »Neubau des Bahnhofs unter der Erde und darüber ein Hotel«;
- 11.04.1985: »Weichen für den neuen Bahnhof gestellt«;
- 07.05.1987: »Der schöne Traum vom Bahnhof ist geplatzt«;
- 19.09.1987: »Berliner Investor baut den Bahnhof«;
- 11.10.1988: »Bahnhof ein Trauerspiel«;
- 21.10.1989: »Die Würfel für den Bahnhof sind gefallen«;
- 09.03.1991: »Investor sucht einen Partner«;
- 31.05.1991: »Am Bahnhof steht ein Bagger«;
- 20.11.1992: »Moderne Bahnpassage ersetzt altes Empfangsgebäude«.

Seit dem Anfang der 1980er Jahre verlor der Ludwigsburger Bahnhof für die Deutsche Bundesbahn an Bedeutung. Investitionen lohnten sich nicht mehr. Die Schnellbahntrasse nach Mannheim war in Planung bzw. im Bau, der Ludwigsburger Bahnhof wurde zur Außenstelle von Bietigheim herabgestuft. Einen

neuen Bahnhof wollte und konnte die Bundesbahn nicht bauen. Stattdessen entwickelte sie als Pilotprojekt ein neues Bahnhofsmo­dell, ein Einkaufs- und Dienstleistungszentrum mit integriertem Reisezentrum der Bundesbahn. Mitte der 1980er Jahre begann die Suche nach einem Investor, der nach dem Abriss des alten Bahnhofsgeländes auf dem frei gewordenen Gelände dieses Zentrum er­baut und gleichzeitig ein tragfähiges Nutzungskonzept entwickelt. Mehrere Vor­schläge und Pläne wurden diskutiert; einmal sollte der Bahnhof mit den Gleisen unter die Erde, um Platz für den Omnibusbahnhof zu gewinnen, auch ein Hot­telbau stand zur Debatte. Kein Konzept überzeugte, so dass die Bahn entnervt als Alternative einen bahneigenen Pavillon als Reise-Zentrum vorschlug, was seitens der Stadt auf heftigen Widerstand stieß.

Ein Ausweg zeichnete sich im September 1987 ab, als der Berliner Investor Peter Ziegenbalg mit der Bundesbahndirektion Stuttgart einen Erbpachtvertrag abschloss und das Bahnhofsgelände für die nächsten 70 Jahre erwarb, um darauf ein Einkaufs- und Dienstleistungszentrum zu errichten. Zusätzlich sollte im Sü­den des Hauptgebäudes eine langgestreckte »Markthalle« mit Einzelgeschäften und im Norden eine Tiefgarage errichtet werden. Die Pläne der gesamten Anlage stammten von dem Stuttgarter Architekturbüro Rainer C. Czermak. Für das Einkaufszentrum im Hauptgebäude war eine Mischung aus unterschiedlichen Branchen geplant, u.a. Drogerieartikel, Textilien, Schuhe, Elektronik, Zeitschrif­ten, Blumen, Back- und Fleischwaren, eine Apotheke, eine Bank und ein Friseur sowie verschiedene gastronomische Betriebe.

Während die Planungen gerade anliefen, machte die Bundesbahn ernst und riss das Bahnhofsgelände im Oktober 1987 ab. Lediglich eine Hälfte der Ein­gangsüberdachung mit den zierlichen Gusseisensäulen wurde erhalten und am ZOB als Wetterschutz wieder aufgebaut. Nach einer dreijährigen Planungspause von Bundesbahn und Investor erteilte die Stadt im November 1990 die Bauge­nehmigung für den Neubau. Im Mai 1991 starteten die Bauarbeiten, allerdings nicht mit Ziegenbalg als Investor, sondern mit der DIBAG (Doblinger Industrie­bau AG München), die in letzter Minute für den finanzschwachen Ziegenbalg einsprang. Am 19. November 1992 konnte der Ludwigsburger Oberbürger­meister Henke in Anwesenheit des Stuttgarter Bahn-Präsidenten Dr. Schnell das 46 Millionen teure Einkaufs- und Dienstleistungszentrum, die »Bahn-Passage Ludwigsburg«, mit dem Reisezentrum der Deutschen Bundesbahn und rund 10 000 qm Mietfläche einweihen.

Zwei Zitate aus den Eröffnungsreden seien an dieser Stelle wiedergegeben. OB Henke: »Ich bin sicher, dass nun die Welle der Erneuerung auch auf die West­stadt übergreift. Als Stichworte nenne ich nur: Westausgang, Bleyle-Areal und Franck-Areal Keplerstraße.« Bahn-Präsident Dr. Schnell: »Die Vorgeschichte dies­es Bauwerks auch nur in ihren wichtigsten Stationen aufzuzählen, würde Bände füllen. Was aber zählt, ist das Ergebnis – und das kann sich sehen lassen!«

Wie jeder weiß, haben sich die Hoffnungen in die »Bahn-Passage Ludwigs­burg« nicht erfüllt. Die Umgestaltung des Bahnhofs war ein Pilotprojekt und damit auch ein Wagnis. Einschlägige Erfahrungen lagen keine vor, weder über das Kaufverhalten von Reisenden und einen sinnvollen Branchenmix, noch über die notwendige architektonische Gestaltung eines solchen Einkaufszentrums,



Bahnhof Ludwigsburg, Juni 2015.

wobei die Anforderungen an die Architektur im Fall des Ludwigsburger Bahnhofs wegen des sehr langen, aber auch sehr schmalen Grundstücks besonders hoch waren. Alle mussten teures Lehrgeld zahlen, die Bundesbahn, der Investor und die Stadt. Sei es, dass der dringend benötigte Westausgang erst am 1. Oktober 2009 eröffnet werden konnte, oder dass es oft zu Abstimmungsproblemen zwischen den für den Bahnhof verantwortlichen Partnern kam, Gründe für den Niedergang des Bahnhofs gab es sicher viele.

Im Juli 2012 zog die Stadt die Notbremse und rief das Projekt »Wohlfühlbahnhof«⁷ mit einem eigenen Bahnhofsmanager ins Leben. Ziel des Projekts ist es, »die Aufenthaltsqualität am Bahnhof erheblich zu verbessern« und »den Bahnhof zu einer funktionalen Drehscheibe mit multimodalem Hintergrund weiterzuentwickeln«. In einem ersten Schritt gelang es, den Bahnhof Ludwigsburg spürbar sauberer und sicherer zu machen. Weitere optische und akustische Erfolge bleiben den Reisenden beim Betreten der Bahnsteigunterführung nicht verborgen. Externe Planungsbüros sollen im Rahmen eines 2016 von der Stadt ausgeschriebenen Ideenwettbewerbs Lösungen zur Umgestaltung des gesamten Bahnhofsareals erarbeiten. »Viel steht in der Zukunft noch an.«

Anmerkungen

- 1 Friedrich Maurer: Elend und Aufstieg in den Tagen des Biedermeier, Stuttgart 1969.
- 2 Verzeichnis sämtlicher Lokomotiven der Württembergischen Staatsbahn, in: Max Mayer: Lokomotiven, Wagen und Bergbahnen, Berlin 1924, S. 225 ff.
- 3 Hans Rees: Die Postmeister von Ludwigsburg, Freiberg/Neckar 1974, S. 244.
- 4 1975 Einstellung des regulären Personenverkehrs.
- 5 Klaus Mehnert: Ein Deutscher in der Welt, Stuttgart 1981, S. 294 ff.
- 6 Eine 1970 verfasste Dokumentation von Heinrich Stöhr über die Vorschläge zur Umgestaltung des Bahnhofs vermittelt einen guten Überblick über die einzelnen Projekte zwischen 1950 und 1970; Stadtarchiv Ludwigsburg S 31 SK 9.3.4.1.
- 7 Stadtverwaltung Ludwigsburg: Visionen am Wohlfühlbahnhof (LB.direkt spezial, September 2015).

Literatur und Quellen

(sofern nicht schon in den Anmerkungen genannt)

- Carl Etzel und Ludwig Klein: Eisenbahn-Zeitung, Stuttgart 1843–1861.
Die erste Section der Württembergischen Eisenbahnen, Stuttgart 1844/45 (gekürzter ND 1985).
Führer auf der Württembergischen Eisenbahn, Stuttgart 1846.
- Wolfgang Läßle: General Ferdinand Friedrich Heinrich von Mylius und seine Straße in Ludwigsburg, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 44 (1990) S. 7–50.
- Wolfgang Läßle: Die Musikhalle 1890–1990, Ludwigsburg 1990.
- Wolfgang Läßle: Schwäbisches Potsdam, Bd. 2, Ludwigsburg 2009.
- Georg von Morlok: Die königlich württembergischen Staatseisenbahnen. Rückschau auf deren Erbauung während der Jahre 1835–1889, Stuttgart 1890 (ND 1986).
- Albert Mühl und Kurt Seidel: Die Württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart 1980.
- Marco Nimsch: Kornwestheim und die Eisenbahn, in: Kornwestheimer Geschichtsblätter 6 (1996) S. 3–36.
- Andreas M. Rantzsch: Stuttgart und seine Eisenbahnen, Heidenheim 1987.
- Regierungs-Blatt des Königreichs Württemberg (22.04.1843, 08.10.1845, 26.08.1907).
- Irmgard Sedler: Links und rechts vom Schienenstrang. Ein Nachtrag zur Jubiläumsausstellung »150 Jahre Eisenbahn in Kornwestheim«, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 52 (1998) S. 143–173.
- Stadtverwaltung Ludwigsburg: Der neue ZOB, Ludwigsburg 1987.
- Otto Supper: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg, Stuttgart 1895 (ND 1981).
- Werner Willhaus: Lokomotivbau in Karlsruhe, Freiburg 2005.

Hauptstaatsarchiv Stuttgart

- E 30 (Gesetze und Verordnungen) Bü 868, 958, 973, 991, 1013
- E 130a (Staatsministerium) Bü 353
- E 146 (Ministerium des Inneren) Bü 5932

Staatsarchiv Ludwigsburg

- E 79 I (Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Streckenakten) Bü 997–1006
- E 79 II (Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Hochbauakten) Bü 487–490
- F 201 (Stadtdirektion Stuttgart) Bü 728
- K 411 I (Reichs-/Bundesbahndirektion Stuttgart, Akten und Pläne) Bü 287, 288, 770
- K 414 I (Reichs-/Bundesbahndirektion Stuttgart, Fotos) Bü 360, 1141
- K 414 II (Reichs-/Bundesbahndirektion Stuttgart, Fotos) Nr. 506
- PL 723 (Slg. Noller) Bü 126, DK 15

Stadtarchiv Ludwigsburg

- E 2 (Eglosheim, GR-Protokolle) Bd. 14
- L 2 (Akten 19. Jh.) Bü 10, 503, 505, 509, 512, 653, 654, 656
- L 3/1 (Akten 20. Jh. bis 1945) AZ 1521

L 24 (Ökonomieverwaltung) Bü 108, 109, 111, 147–150
L 32/3a (Wirtschaftskonzessionen) Bü 72–75, 1366
L 63 (Bauakten, Baugesuche) Bü 191, 434, 480, 481, 690, 763, 1107, 1160, 1212, 1408, 1928
L 63/1 (Bauakten, Baugesuche) Bü 47, 845
L 150 (GR-Protokolle) Bde. 59–66, 71–73, 84–89, 91, 94–96, 99–102, 104, 136
L 165 (Kaufbücher) Bde. 97–99, 106
S 3/1 Nr. 55 (Materialsammlung Bahnhof)
S 12/VI (Pläne) Nr. 18
S 31 (Zeitgeschichtliche Sammlung) SK 9.3 (Schienenverkehr), SS 6.2 (Brücken)
S 70/V Böh (Norbert Böhme und Michael Hilse: Bauaufnahme Bahnhof Ludwigsburg, 1979)
Ludwigsburger Wochenblatt, Ludwigsburger Tagblatt, Ludwigsburger Zeitung, Ludwigsburger
Kreiszeitung, Stuttgarter Zeitung, Stuttgarter Nachrichten, Schwäbische Chronik
Stadtverwaltung Ludwigsburg, Stadtplanung und Vermessung
Messerkundenhefte Bde. 15, 23
Stadtverwaltung Ludwigsburg, Bürgerbüro Bauen
Bahnhofstraße 12, Nachträge

Die Vorgeschichte der Strohgäubahn

von Ulrich Volkmer

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde das Strohgäu nur am äußersten Rand von Bahnstrecken berührt. Dabei hatte sich längst herausgestellt, dass die Eisenbahnstrecken – wie es ein Politiker damals ausdrückte – »die großen Schlagadern des Landes sind, nach denen sich aller Verkehr richtet«. In den von Bahnstrecken erschlossenen Orten siedelten sich Gewerbe und Industrie an, hier wurden Arbeitsplätze geschaffen und allmählich konnte ein bescheidener Wohlstand entstehen. Es verwundert daher nicht, dass damals auch im Strohgäu – wie überall in Deutschland in eisenbahnfernen Gegenden – auf kommunaler Ebene Bestrebungen zum Bau von Nebenbahnen einsetzten.

Die Initiative der Gemeinde Nussdorf von 1889/90

Als am 21. Dezember 1889 der Nussdorfer Gemeinderat zu seiner Sitzung zusammentrat, waren wichtigster Tagesordnungspunkt die im Ort bekannt gewordenen Bestrebungen zum Bau einer Eisenbahn vom Bahnhof Vaihingen-Sersheim¹ nach Renningen oder Zuffenhausen. Der Gemeinderat kam nach eingehender Diskussion allerdings zum Ergebnis, dass eine das Strohgäu von Zuffenhausen nach Pforzheim diagonal durchquerende Bahn vorzuziehen sei. Schultheiß Mühleisen² protokollierte hierzu: »Wenn sich endlich auch die Gemeinde Nussdorf mit diesem Projekt [Vaihingen-Sersheim nach Renningen oder Zuffenhausen] einverstanden erklären könnte, hält sie denn doch eine andere Verbindungslinie für viel vorteilhafter und wäre dies eine Zweigbahn direkt von Zuffenhausen nach Pforzheim.«

Im Protokoll folgt eine aus zehn Punkten bestehende Auflistung aller Vorteile, die eine solche Bahn vielen Gemeinden im Strohgäu und im Heckengäu bieten würde. Dabei wurde insbesondere auf die direkte Anbindung an die »in Industrie und Gewerbe immer mehr aufblühenden Zentren Stuttgart und Pforzheim« abgehoben. Die vorgebrachten Argumente beeindruckten auch heute noch durch Weitblick und Sachkenntnis. »In Anbetracht dieser Umstände und Verhältnisse« beschloss der Gemeinderat, »dieses Eisenbahnprojekt höheren Orts in Vorschlag zu bringen und die dabei weiter interessierten Gemeinden hiervon in Kenntnis zu setzen mit der Anfrage, ob sie die Ansicht des Gemeinderats Nussdorf teilen und bejahendenfalls um kurze Beschlussfassung und Mitteilung hierüber, insbesondere ob sie geneigt sind, die Gemeinde Nussdorf in ihren Bestrebungen nach Kräften zu unterstützen, worauf die weiter erforderlichen Einleitungen getroffen werden«. Diese Umfrage wurde an etwa 20 Gemeinden versendet.

Das Nussdorfer Gemeindearchiv wurde im Zweiten Weltkrieg vernichtet. Über das Ergebnis der Umfrage liegen daher keine konkreten Informationen

vor. Es ist jedoch mit Sicherheit anzunehmen, dass die angeschriebenen Gemeinden die Initiative begrüßt und dem Projekt ihre Unterstützung zugesichert haben.

Am Sonntag, den 27. April 1890, fand im Rathaus Nussdorf eine erste Versammlung zum »Projekt Zweigbahn Zuffenhausen–Pforzheim« statt, zu der die Vertreter und die »hervorragendsten Gewerbetreibenden« der interessierten Ge-



*Albrecht Mühleisen (1831–1916),
1855 bis 1897 Schultheiß von Nussdorf.
Das Bild zeigt ihn im Alter von 77 Jahren.*

meinden eingeladen wurden. Im Anschluss an die Versammlung führte Schultheiß Mühleisen bei den interessierten Gemeinden eine Erhebung zum Güterverkehrsaufkommen durch. Im Fragebogen wurde bei den Einfuhrgütern zwischen Latrinen, Kraftfutter, Kunstdünger, Kohlen, Viehtransport, Mehl, Salz und Nutzholz, bei den Ausfuhr Gütern zwischen Zuckerrüben, Kartoffeln, Hopfen, Korn, Hafer, Milch, Stammholz, Vieh, Obst, Tabak und Heu unterschieden.

Über den weiteren Verlauf der Nussdorfer Initiative konnte nichts in Erfahrung gebracht werden. Zu der angekündigten »Eingabe höheren Orts« finden sich in den Gemeindearchiven und im Staatsarchiv keine Nachweise. Der Hinweis in einem späteren Schreiben von Schultheiß Mühleisen auf ein »im Jahr 1890 bearbeitetes und seither sistiertes Projekt« lässt ebenfalls eher darauf schließen, dass zunächst keine weiteren Aktivitäten unternommen wurden, obwohl dem von Nussdorf vorgeschlagenen Bahnprojekt »große Sympathie« entgegengebracht worden sei.³

Die Denkschrift »Kornwestheim–Pforzheim« der Gemeinde Nussdorf von 1896

Am 31. Mai 1896 fand im Postsaal in Vaihingen (Enz) eine stark besuchte Versammlung über ein Bahnprojekt Ludwigsburg–Vaihingen statt. Ein Vertreter der renommierten Bauunternehmung Havestadt und Contag in Wilmersdorf bei Berlin referierte über das von seiner Firma in Absprache mit der Stadt Vaihingen erstellte Vorprojekt zum Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von Ludwigsburg über Markgröningen nach Vaihingen.

Diese Versammlung fand auch im Strohgäu Beachtung. Der Mönshheimer Schultheiß Gantner suchte nun Rat bei seinem Nussdorfer Kollegen Mühleisen und stellte die Frage, ob nicht von den »benachbarten Gemeinden« Schritte

unternommen werden sollten, um die Bahn Ludwigsburg–Vaihingen »mehr in unsere Nähe« zu bringen. Schultheiß Mühleisen antwortete postwendend. Er stellte zunächst die Rentabilität des Ludwigsburg-Vaihinger Projekts in Frage und kam dann auf die inzwischen einige Jahre zurückliegenden Aktivitäten seiner Gemeinde zurück: »Nicht ohne Wert und jedenfalls im Interesse der schon so lange schwebenden Eisenbahnfrage dürfte sein, wenn die Ortsvorsteher der bei dem früheren Eisenbahnprojekt Zuffenhausen–Pforzheim beteiligten Gemeinden zu einer Besprechung der Angelegenheit in engerem Kreise zusammenkommen würden. Die Richtigkeit der Behauptung, dass diese Bahn im Falle ihrer Verwirklichung unbestreitbar den wirklichen Interessen der drei Bezirke Leonberg, Vaihingen und Maulbronn dienen würde, insofern eine erhebliche Zahl stark bevölkerter Wohnplätze und sonst günstiger Verhältnisse in Betracht kommen und andererseits die Grunderwerbung, welche sich größtenteils auf Kommunalwaldungen beschränkt, nicht so große Schwierigkeiten wie bei dem Vaihinger/Ludwigsburger Projekt bereiten würde, dürfte doch endlich zum Durchbruch und zur Geltung kommen und wäre am Ende noch geeignet, der heutigen Sachlage eine Wandlung zu verschaffen.«

Dieser Ankündigung ließ er sofort Taten folgen. Zunächst verfasste er auf der Grundlage der Jahre zuvor gesammelten Daten eine Denkschrift, in der er an die oben erwähnte 10-Punkte-Liste aus dem Gemeinderatsprotokoll vom Dezember 1889 anknüpfen konnte. Bereits am 3. Juli 1896 übersandte er die Denkschrift an das Königliche Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für Verkehrsanstalten, mit der Bitte um »geneigtete Kenntnisnahme«. Des Weiteren lud er seine Kollegen aus der Gegend zwischen Münchingen und Wiernsheim mit Schreiben vom 10. Juli 1896 zu einer Besprechung auf das Rathaus nach Nussdorf am 12. Juli 1896 ein. Darin führte er aus: »Mit Rücksicht auf die in letzter Zeit von den Städten Vaihingen und Markgröningen gemachten Anstrengungen zur Ausführung einer Lokalbahn Vaihingen–Ludwigsburg ist man hierorts dem schon im Jahr 1890 bearbeiteten und seither sistierten Projekt einer Verbindungsbahn zwischen Pforzheim und Stuttgart wieder nähergetreten und hat an Hand der im Jahr 1889/90 gemachten und heute noch auf dem hiesigen Rathause gut aufbewahrten statistischen Erhebungen eine Denkschrift zu dem Projekt einer normalspurigen Eisenbahn von Pforzheim nach Kornwestheim verfasst in der Überzeugung, dass durch die Bahnlinie ein Anschluss an Stuttgart und ein unmittelbarer an die obere Haupt- und Neckarbahn in Anbetracht der neu ausgeführten Verbindungsbahn Kornwestheim–Untertürkheim bewerkstelligt würde. Diese Denkschrift hat man bereits dem K. Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten und dem Magistrat der Stadt Pforzheim zur Kenntnisnahme mitgeteilt; von letzterer Behörde ist bereits eine die der Angelegenheit von den Pforzheimer Industriekreisen entgegengebrachte Sympathie versichernde Antwort eingegangen. Schließlich trägt man sich mit dem Gedanken, die Denkschrift in Druck zu geben und sie in die Schichten der interessierten Bevölkerung gelangen zu lassen.«

Diese innerhalb von wenigen Wochen nach der Versammlung in Vaihingen durchgeführten umfangreichen Aktivitäten sind beeindruckend – insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass jahrelang auf Aktionen verzichtet worden war.



Altes Rathaus der Gemeinde Nussdorf (1945 zerstört). Am 12. Juli 1896 hat hier eine Versammlung aus 40 Gemeindevertretern die Bildung eines Eisenbahnkomitees und die Herausgabe der »Denkschrift zum Projekt einer normalspurigen Eisenbahn von Kornwestheim nach Pforzheim« beschlossen.

Schultheiß Mühleisen hatte den gewünschten Ausgangspunkt der Bahn in- zwischen von Zuffenhausen nach Kornwestheim verlegt. Grund dafür war die neue Güterumgebungsbahn Kornwestheim–Untertürkheim, mit der der Güter- verkehr von und nach Norden (Richtung Heilbronn, Mannheim und Karlsruhe) unter Umgehung des Stuttgarter Hauptbahnhofs direkt zum neu angelegten Güterbahnhof Untertürkheim geleitet werden konnte. Die feierliche Eröffnung der Güterumgebungsbahn in Anwesenheit von König Wilhelm II. erfolgte am 1. Oktober 1896, also wenige Monate nach der Nussdorfer Versammlung.

Wie zu erwarten war, stieß die Einladung auf reges Interesse: Die Versammlung wurde von etwa 40 Gemeindevertretern besucht. Schultheiß Mühleisen konnte mit dem Ergebnis zufrieden sein. Die Teilnehmer unterstützten einvernehmlich seine Vorschläge, wie sich aus dem am 15. Juli 1896 versandten Protokollauszug ergibt:

»Nach Verlesung der Denkschrift und weiterer Erörterung der Angelegenheit von Seiten des hiesigen vorläufigen Referenten wie auch nach Eröffnung der Zuschrift des Stadtrats Pforzheim vom 8. Juli des Jahres, welcher sein volles Einverständnis mit dem Inhalt und der seitherigen Verwertung der Denkschrift bekundet und auch die Versicherung der lebhaften Sympathien der Stadt Pforzheim ausspricht, kommt der Ortsvorsteher von Nussdorf zu dem Antrag: Die heutige Versammlung möge beschließen: 1) Die vom Gemeinderat Nussdorf ausgearbeitete Denkschrift, welche allerseits gutgeheißen wird, in Druck geben zu lassen. 2) Jeder Ortsvorsteher möge die für seine Gemeinde erforderliche Anzahl von Exemplaren auf Gemeindegeldern bestellen. 3) Die Kollegien der betreffenden Gemeinden aufzufordern, Beschlüsse in der Richtung zu schaffen, dass die Gemeinde nach Verhältnis ihrer Einwohnerzahl bereit sei, an den Kosten der Vorarbeiten beizutragen. 4) Ein Eisenbahnkomitee zu bilden, welchem bis auf weiteres die Aufgabe zukommen soll, a) den Druck und die Verteilung der Denkschrift zu besorgen bzw. einzuleiten; b) einen Techniker mit der Terrainbesichtigung zu beauftragen; c) nach Entgegennahme des technischen Gutachtens in einer weiter anzuberaumenden Versammlung die Ausarbeitung des Projekts einzuleiten; d) alle der Angelegenheit förderlichen Schritte zu tun, überhaupt alle notwendigen Vorkehrungen in der Sache zu treffen unter vorheriger Anhörung der beteiligten Kreise durch öftere Abhaltung von Versammlungen in verschiedenen Orten.«

Die Beschlüsse der Versammlung lauteten: »1) Die Denkschrift in Druck geben zu lassen. 2) Die Gemeinden sollen bis nächsten Samstag, dem 18. des Monats, Beschlüsse fassen: a) über die Zahl der zu bestellenden Denkschriften; b) welche zwei Mitglieder in das Eisenbahnkomitee von jeder Gemeinde gewählt werden. 3) Die Gemeinden sollen nach dem Verhältnis der Steuermatrikel an den Kosten der Denkschrift und der technischen Besichtigung des Terrains tragen.«

In der Folge wurde ein Eisenbahnkomitee gebildet, zu dessen Vorsitzender – wie nicht anders zu erwarten – Schultheiß Mühleisen gewählt wurde, und die »Denkschrift zum Projekt einer normalspurigen Eisenbahn von Kornwestheim nach Pforzheim« in Druck gegeben und am 14. August 1896 für 9 Pfennig pro Exemplar an die interessierten Gemeinden verteilt. Im Begleitschreiben führte Schultheiß Mühleisen aus: »Ich ersuche Sie nun, durch zweckmäßige

Verbreitung der Denkschrift zur Förderung der Eisenbahnangelegenheit und zur Weckung des richtigen Interesses in den Schichten der Bevölkerung beitragen zu wollen, damit die schwebende Frage in ein Stadium kommt, welches die Geschäftsführung des Eisenbahnkomitees und dessen weitere Schritte erleichtert und erfolgreicher gestaltet. Mit dem Gesuch um Absendung eines Staatstechnikers zu der vor allem notwendigen Terrainbesichtigung glaube ich im Hinblick auf den jetzigen Stand der Sache nicht mehr länger zuwarten zu sollen.«

Der mit dem Bau der Bahn verbundene Nutzen und das zu erwartende Personen- und Güterverkehrsaufkommen werden in der Denkschrift ausführlich dargestellt. Verständlicherweise geht die Denkschrift von sehr optimistischen Prognosen hinsichtlich Kosten und Nutzen aus. Insbesondere die Geländeverhältnisse werden – wie sich später noch herausstellen sollte – falsch eingeschätzt. Vermessungstechniker oder im Bahnbau erfahrene Bauunternehmungen wurden im Vorfeld nicht beteiligt. Die Denkschrift enthält daher auch keine Angaben zum Streckenverlauf. Es wäre auch kaum möglich gewesen, alle in der Denkschrift genannten 22 Gemeinden mit ihren insgesamt 17 125 Einwohnern ortsnah an die Strecke anzuschließen.

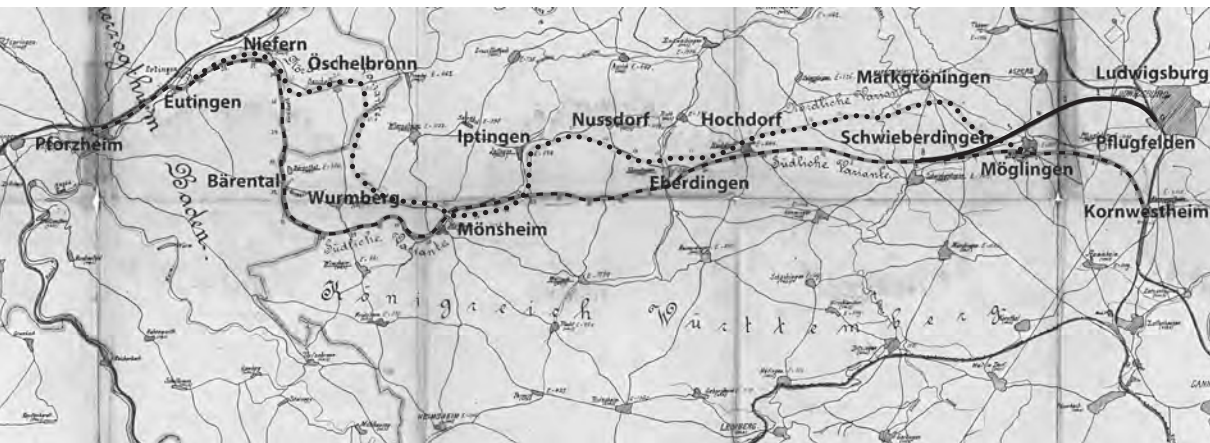
Die Denkschrift fand auch in der Presse Beachtung. So ist im »Deutschen Volksblatt« vom 24. August 1896 zu lesen: »Das Projekt einer normalspurigen direkten Eisenbahn von Zuffenhausen nach Pforzheim ist neuerdings Gegenstand der Erörterung geworden. Die Gemeinde Nussdorf hat eine Denkschrift herausgegeben, welche mit Rücksicht auf die Umgehungsbahn Kornwestheim–Untertürkheim den Anschluss in Kornwestheim sucht. Die Denkschrift legt den Nachdruck u. a. auf die Abkürzung des Wegs und die Erleichterung des Verkehrs zwischen Stuttgart, Cannstatt und Esslingen einerseits und Pforzheim andererseits, die Entlastung der Bahnhöfe Stuttgart und Bietigheim, die strategische Bedeutung der geplanten Linie und den bedeutenden Güter- und Personenverkehr. Sie weist in dieser Hinsicht auf die größeren Ritterschaftsgüter, den ausgedehnten Waldbesitz, die Steinbrüche in Wiernsheim etc. und die in Pforzheim beschäftigten Arbeiter hin. Die Kosten sind nach der Denkschrift nicht bedeutend, da die Terrainverhältnisse günstig sind und die Frage des Grunderwerbs keine Schwierigkeiten bietet, insofern es sich meistens um Gemeindewaldungen handelt.«

Das Komitee suchte um Audienz beim Präsidenten von Balz⁴ der Königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen nach, die am 25. August 1896 gewährt wurde. Eine Woche darauf, am 2. September 1896, richtete Schultheiß Mühleisen als Vorsitzender und Geschäftsführer des Komitees an das Ministerium eine Bitte »um Entsendung eines Staatstechnikers für das Eisenbahnbauwesen zum Zweck der vor Allem notwendigen Besichtigung des für die projektierte Bahnlinie in Betracht kommenden Terrains« unter dem Anfügen, dass »sich die württembergischen Gemeinden Iptingen, Riet, Weissach, Nussdorf, Eberdingen, Schwieberdingen, Hemmingen, Heimerdingen, Mönshheim, Wimsheim, Wiernsheim, Wurmberg und die Stadtgemeinde Pforzheim zur Bezahlung der Kosten verpflichtet haben«.

In einem Bericht an das Ministerium vom 22. September 1896 äußerte sich die Generaldirektion der Staatseisenbahnen positiv zum Projekt einer Bahn von Kornwestheim nach Pforzheim: Es verdiene, so schreibt Präsident von Balz, »im Hin-

blick darauf, dass im fraglichen Gebiet große und wohlhabende Gemeinden teilweise mit landwirtschaftlichen Großbetrieben sich befinden, Beachtung«. Und weiter: »Für die Beurteilung der Frage der Bauwürdigkeit, der Anschlussfrage, der Frage ob Voll- oder Schmalspur erscheint es richtig, vor der Bearbeitung eines vollständigen generellen Projekts eine ganz generelle Trasseskizze zu fertigen, wie dies z.B. beim Bahnprojekt Schorndorf-Welzheim geschehen ist. Erst an der Hand einer solchen Trasseskizze hat die Ausführung einer Terrainbesichtigung durch einen technischen Referenten der Generaldirektion praktischen Wert. Die Bearbeitung einer Trasseskizze könnte durch einen Beamten des bautechnischen Bureaus erfolgen. Aus den für die Bearbeitung verwilligten Mitteln könnten die anfallenden Kosten vorläufig bestritten werden. Es dürfte aber den beteiligten Gemeinden der Ersatz des Aufwands zuzuschreiben sein.«

Am 30. September 1896 sagte das Ministerium dem Komitee die Erstellung der Trasseskizze zu, wofür sich Schultheiß Mühleisen in aller Form bedankte. Bereits zwei Tage vorher, am 28. September 1896, hatte Mühleisen in einer »stark besuchten« Versammlung in Schwieberdingen, an der auch die Landtagsabgeordneten Aldinger (Oberamt Leonberg) und Schnaidt (Oberamt Ludwigsburg) teilnahmen, über seine Audienz bei Präsident von Balz berichtet. Von Balz habe ihm zugesagt, dass eine schmalspurige Bahn Aussicht auf Erfolg hätte, wenn die Gemeinden »sich willig erweisen würden, kräftig beizusteuern«. Denn der Staat könne »nicht mehr auf Normalspurbahnen eingehen, da schmalspurige Bahnen viel billiger zu bauen seien, aber den Bedürfnissen vollständig genügen würden«. Die Aussagen zur Schmalspur stießen bei den anwesenden Abgeordneten auf Widerspruch und sie sagten zu, sich für die Ausführung in Normalspur einzusetzen. Nach Aussage von Schultheiß Mühleisen würden 20 Gemeinden das Vorhaben unterstützen, nur Schöckingen, Pinache und Öschelbronn hätten sich ablehnend geäußert.



Terrainskizze der Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen vom November 1896 mit südlicher Variante (---), nördlicher Variante (•••) und alternativer Einführung in Ludwigsburg (—) statt Kornwestheim.

Die Generaldirektion übersandte dem Komitee am 7. November 1896 die fertiggestellte Terrainskizze mit drei Streckenvarianten, darunter eine mit Anschluss in Ludwigsburg, sowie ein Längenprofil und eine Kostenschätzung. Die geschätzten Kosten für die Herstellung der Bahn wurden mit 4,5 Millionen Mark bei Ausführung in Normalspur und mit 3,5 Millionen Mark bei Ausführung in Schmalspur angegeben.

Die Staatsregierung informierte den Landtag in einem Nachtrag vom 11. Dezember 1896 zur »Denkschrift über die der Staatseisenbahnverwaltung bekannt gewordenen Eisenbahnprojekte und Eisenbahnwünsche vom 7. Mai 1895« über das Projekt Kornwestheim–Pforzheim und bemerkte hierzu: »Die Erstellung einer Bahn Kornwestheim–Pforzheim ist im Laufe dieses Sommers in Anregung gebracht worden. Ein generelles Projekt liegt nicht vor. Auch sind für einen Teil des Gebietes Höhenkurven vorhanden. Soweit es möglich war, sind Trasseskizzen gefertigt worden. Nach denselben würde die Länge der Bahn etwa 43 km betragen. [...] Ein Nachweis über die voraussichtliche Rentabilität der Bahn kann bei dem Mangel an den nötigen Grundlagen nicht gegeben werden. Zunächst wäre Entscheidung hinsichtlich der zu wählenden Spurweite zu treffen und näher zu prüfen, welche der in Betracht kommenden Varianten den Vorzug verdient, was nur anhand der zur Zeit noch fehlenden Terrainaufnahmen möglich ist.«

Anbindung an Vaihingen–Ludwigsburg

Die bereits erwähnte Versammlung am 31. Mai 1896 in Vaihingen zum Bahnprojekt Ludwigsburg–Vaihingen löste nicht nur in Nussdorf, sondern zeitgleich auch in Schwieberdingen Aktivitäten aus. Der bei der Versammlung anwesende Schultheiß Zoller (Schwieberdingen) konfrontierte den Referenten der Firma Havestadt und Contag, Hauptmann a.D. Paulus, mit der Idee einer in Möglingen abzweigenden Strecke über Schwieberdingen bis nach Mönshheim und Wimsheim. Am 24. Juni 1896 ging folgendes Schreiben von Havestadt und Contag in Schwieberdingen ein: »Unserem anlässlich der Vaihinger Versammlung gegebenen Versprechen gemäß beehren wir uns, Ihnen heute eine Anzahl Fragebogen zur Ermittlung des in Ihrer Gegend zu erwartenden Verkehrs zu übersenden. Wir bitten, die Exemplare je einer Gemeinde zur Ausfüllung zu übergeben, welche nach Ihrer Ansicht ein Interesse daran haben, an der Vaihingen–Ludwigsburger Linie angeschlossen zu werden. Nach unserem Dafürhalten kämen hierfür außer Schwieberdingen noch Münchingen, Hemmingen und Heimerdingen in Betracht. Die sorgfältig und gewissenhaft ausgefüllten Fragebogen bitten wir an uns zurückzuschicken. Wir werden dieselben verarbeiten und nicht versäumen, Ihnen über das Resultat Mitteilung zu machen. Zweckdienlich wäre es, wenn die Gemeinden auf den Fragebogen selbst oder in eigener Zuschrift sich darüber äußern wollten, ob und zu welchen Leistungen sie gegebenenfalls bereit wären, wenn sie den Bahnanschluss erhielten.«

Am 27. Juni 1896 – also wenige Tage vor der am 10. Juli 1896 versandten Einladung nach Nussdorf – schickte Schultheiß Zoller die Fragebögen an die Gemeinden Münchingen, Hemmingen, Heimerdingen, Weissach, Mönshheim

und Wimsheim. Im Begleitschreiben an seine Amtskollegen schrieb er: »Bei der am 31. des vorigen Monats abgehaltenen Eisenbahnversammlung in Vaihingen, in welcher der Bau einer Schmalspureisenbahn von Vaihingen-Sersheim über Vaihingen, Enzweihingen, Ober- und Unterriexingen, Möglingen und Pflugfelden nach Ludwigsburg im Projekt festgestellt worden ist, wurde der Anschluss der hiesigen Gemeinde und der westlich gelegenen Ortschaften an die Bahnlinie in Möglingen in Anregung gebracht. Der Vertreter der unternehmenden Gesellschaft hat sich über dieses Projekt dahin ausgesprochen, dass zunächst Ermittlungen über den zu erwartenden Verkehr angestellt werden müssen. [...] Diesseits ist man der Ansicht, dass die Bahn bis Pforzheim fortgesetzt werden muss, wenn sich dieselbe lebensfähig erhalten soll. An dem Bau einer Schmalspurbahn darf man sich nicht aufhalten, da eine solche für unsere Verhältnisse eine genügende Leistungsfähigkeit besitzt und es der Gesellschaft der geringen Rentabilität wegen nicht möglich ist, eine Normalbahn zu bauen; auch würde dem Bau einer Normalbahn vom Staat die Concession nicht erteilt werden. [...] Wenn die von den Eisenbahnen weit abgelegenen Ortschaften den Wunsch haben, dass sie dem regen und allgemeinen Verkehrsleben näher gerückt werden, so sollte dieses Projekt nicht unbeachtet beiseitegelegt, sondern durch eine kräftige Agitation befördert und zum Ziele geführt werden.«

Über den weiteren Fortgang dieser Aktion konnte nichts ermittelt werden. Die angeschriebenen Schultheißen haben sich mit den bei der Nussdorfer Versammlung am 12. Juli 1896 gefassten Beschlüssen einvernehmlich auf das Projekt einer Normalspurbahn von Pforzheim nach Kornwestheim verständigt und die von Schwieberdingen angeregte Zusammenarbeit mit dem Vaihingen-Ludwigsburger Projekt nicht mehr weiterverfolgt.

Oberbürgermeister Habermehl und die Petition vom 31. Januar 1898

Durch die Aktivitäten der Gemeinde Nussdorf wurde auch der Pforzheimer Oberbürgermeister Ferdinand Habermehl (1854–1938) auf das Projekt aufmerksam. Er sollte in den folgenden Jahren zu einem der maßgeblichen Förderer des Vorhabens werden.

Habermehl, der von 1889 bis 1920 als Oberbürgermeister von Pforzheim amtierte, war ab 1893 Vorsitzender des Eisenbahnkomitees zum Bau der Bahn Pforzheim–Ittersbach–Langensteinbach. Gemeinsam mit einem Karlsruher Komitee konnte er den Bau der »Albtalbahn« von Karlsruhe über Ettlingen nach Bad Herrenalb und der Zweigstrecke von Langensteinbach nach Pforzheim durchsetzen. Als er sich 1897 in das Projekt Zuffenhausen/Kornwestheim–Pforzheim einschaltete, war die Konzession für die Albtalbahn bereits erteilt und der Bau der Strecke bereits in Angriff genommen.

Oberbürgermeister Habermehl wusste also, wie man einem Bahnprojekt gegen alle Widerstände zum Erfolg verhilft. Seine Erfahrungen konnte er in das Projekt Zuffenhausen–Pforzheim einbringen. Die Hoffnungen der Schultheißen zwischen Zuffenhausen und Öschelbronn lasteten jetzt auf seinen Schultern. Ein badischer Oberbürgermeister kämpfte nun mit Vehemenz für die Interessen

etlicher württembergischer Kommunen – natürlich nicht ohne Eigennutz. Die Strohgäubahn hätte den Bahnknoten Pforzheim weiter aufgewertet und der Pforzheimer Industrie dringend benötigte Arbeitskräfte aus den württembergischen Oberamtsbezirken Maulbronn, Vaihingen und Leonberg zugeführt.

Auf Initiative von Oberbürgermeister Habermehl wurde eine weitere Versammlung der »interessierten Gemeinden« auf den 20. Februar 1897 in das Rathaus Pforzheim mit folgender Zielsetzung einberufen: 1) Beschlussfassung über die Beteiligung an den Kosten eines generellen Projekts; 2) Beschlussfassung über die Anschlusspunkte der projektierten Linie an die württembergischen und badischen Bahnen.

Leider konnte das Ergebnis dieser Versammlung bisher nicht ermittelt werden, da auch das Archiv der Stadt Pforzheim im Zweiten Weltkrieg vernichtet wurde und in den anderen bisher ausgewerteten Archiven hierzu nichts zu finden war. Es ist aber mit Sicherheit davon auszugehen, dass die Erstellung eines »generellen Projekts« beschlossen wurde und nun endgültig die Streckenendpunkte mit Zuffenhausen und Pforzheim festgelegt wurden. Man kann somit den 20. Februar 1897 als den eigentlichen Geburtstag der Strohgäubahn bezeichnen!

Habermehl beauftragte mit der Erstellung des »generellen Projekts« in Absprache mit dem Komitee den ihm persönlich bekannten Regierungsbaumeister Raspel von der Firma Lenz und Cie. in Stettin, mit dem er beim Bahnprojekt »Albtalbahn« bereits erfolgreich zusammengearbeitet hatte. Zuvor hatte er sich bei Präsident von Balz vergewissert, dass dieser nicht beabsichtige, selbst ein Projekt in Auftrag zu geben. Zu diesem Zeitpunkt wurde nun also erstmals ein im Eisenbahnbau erfahrener Ingenieur mit der Prüfung der technischen Machbarkeit betraut.

Raspel machte sich sogleich ans Werk. Er erhob bei den Gemeinden umfangreiches Datenmaterial, führte Erkundigungen im Gelände durch und erarbeitete das generelle Projekt für eine »schmalspurige Nebenbahn Pforzheim–Zuffenhausen«, bestehend aus Streckenplan, Erläuterungen, Kostenanschlag und Betriebsrechnung. Außerdem hatten seine Mitarbeiter die vorgeschlagene Trassierung durchgehend örtlich abgesteckt.

Der Erläuterungsband beginnt mit folgender Einleitung: »Der Zweck des Bahnprojektes ist, den von einer Eisenbahn weit abseits liegenden Ortschaften ein besseres, dem heutigen Zeitgeist entsprechendes, so sehr notwendiges Verkehrsmittel, eine Eisenbahnverbindung, einerseits mit der sehr industrie- und gewerbereichen Fabrikstadt Pforzheim und andererseits mit der Residenzstadt Stuttgart und gewerbereicher Umgebung sowie mit der Außenwelt überhaupt zu verschaffen.«

Der Streckenverlauf wird ausführlich beschrieben: »Die Bahn geht vom Staatsbahnhof der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn aus gegen Eutingen, kreuzt zwischen Pforzheim und Eutingen die Landstraße am linken Enzufer, übersetzt dann mittels Herstellung einer Brücke und Dammschüttung die Enz und geht am rechten Enzufer gegen Eutingen rechts am Ort vorbei, wo ganz nahe am Ort die Station Eutingen zu stehen kommt. Von hier aus geht die Bahn im Enzthal, rechtes Enzufer, weiter gegen Niefern, verlässt bei Niefern das Enzthal, geht rechts daselbst am Ort vorbei, wo ganz nahe am Ort Niefern der

Haltepunkt zu liegen kommt. Von da geht die Bahn nach rechts biegender an der Bräunungsmühle gegen den sog. Gräbenhau, wo vor dem Berg Gräbenhau der Haltepunkt Bärenthal 2,0 Kilometer links vom Ort Bärenthal entfernt zu liegen kommt. Von hier geht die Bahn nach links biegender gegen Öschelbronn, wo rechts ganz nahe am Ort die Station Öschelbronn zu stehen kommt, biegt von hier aus rechts und nachher wieder links und dann wieder rechts gegen Wiernsheim, wo rechts und nahe am Ort die Station Wiernsheim zu stehen kommt. Von hier geht die Bahn durch den sog. Stubengrund nach Wurmberg, wo links, 1,0 Kilometer entfernt, bei der Straßenabzweigung die Station Wurmberg zu stehen kommt. Von hier geht die Bahn gegen den Berg sog. Lerchenhof, wo die Station Wimsheim 1,1 Kilometer links vom Orte entfernt zu stehen kommt. Von hier biegt die Bahn links am Obermönsheimer Schloss vorbei nach Mönsheim, wo vor dem Ort Mönsheim die Station Mönsheim zu stehen kommt. Von da geht die Bahn links am Ort Mönsheim vorbei, geht dann über den Hochberg und Lichthölzle, wo bei der Heerstraße von Weissach nach Nussdorf die Station Nussdorf 1,4 Kilometer rechts vom Ort entfernt zu stehen kommt, dann geht die Bahn in der Nähe der Landstraße nach Eberdingen, biegt rechts am Ort vorbei, wo ganz nahe am Orte die Station Eberdingen zu stehen kommt. Von hier aus geht die Bahn in der Nähe der Landstraße nach Heimerdingen, wo ganz nahe rechts am Ort die Station Heimerdingen zu stehen kommt. Von hier aus geht die Bahn links an Hemmingen vorbei, wo ganz nahe am Ort die Station Hemmingen zu stehen kommt. Von hier aus geht die Bahn weiter, kreuzt dann die Landstraße, biegt nachher dem Laufe der Gloms folgend nach Schwieberdingen, wo rechts 500 Meter vom Ort entfernt die Station Schwieberdingen zu stehen kommt. Von hier aus biegt die Bahn nach rechts ab nach Münchingen, wo ganz nahe links am Orte die Station Münchingen zu stehen kommt. Von hier aus geht die Bahn in der Nähe der Landstraße weiter bis zum neuen Wärterhaus Wildpark⁵, wo ein Haltepunkt ganz nahe bei der Straßenabzweigung zu liegen kommt. Von hier geht die Bahn weiter nach Zuffenhausen, geht da links an der Maschinenfabrik⁶ vorbei und schließt dann am Bahnhof der Königlich Württembergischen Staatsbahn in Zuffenhausen als Endpunkt an.«

Im Kostenanschlag werden die von den Gemeinden zu tragenden Grunderwerbskosten mit 388 000 Mark und die Baukosten einschließlich Beschaffung der Betriebsmittel mit 2,892 Millionen Mark angegeben. Abzüglich der von der öffentlichen Hand und anderen Interessenten zu leistenden Baukostenzuschüsse in Höhe von 954 000 Mark (18 000 Mark pro Kilometer⁷) hätten somit 1,938 Millionen Mark auf dem Kapitalmarkt beschafft werden müssen. Die Ertragsberechnung weist einen zu erwartenden jährlichen Überschuss in Höhe von 71 140 Mark aus. Damit wäre eine Verzinsung des Fremdkapitals mit 3,67 % möglich gewesen.

Am 4. Juni 1897 präsentierte Rasper in einer nach Weissach einberufenen Versammlung das Ergebnis seiner Untersuchungen und Berechnungen. In der Sitzung waren die Gemeinden Pforzheim, Öschelbronn, Wiernsheim, Wurmberg, Mönsheim, Wimsheim, Friolzheim, Weissach, Nussdorf, Iptingen, Eberdingen, Heimerdingen, Hemmingen, Schwieberdingen, Münchingen und Zuffenhausen vertreten. Die Sitzungsleitung hatte Oberbürgermeister Habermehl inne, der

nach dem Ende der Amtszeit des Nussdorfer Schultheißen Mühleisen (1897) die Federführung für das Projekt an sich gezogen hatte. Raspel erläuterte die von ihm vorgeschlagene Streckenführung der insgesamt etwa 53 km langen »schmalspurigen Nebenbahn Pforzheim–Zuffenhausen«, die in Anbetracht der topographischen Gegebenheiten als bestmögliche Lösung zu betrachten sei. Die Gemeindevertreter äußerten sich überwiegend zufrieden – bis auf Wimsheim, Frielzheim und Nussdorf, die aus verständlichen Gründen eine nähere Heranführung der Strecke an ihre Orte wünschten.

Interessanterweise war in dieser Sitzung nur noch von einer meterspurigen Schmalspurbahn die Rede, nachdem bisher ausdrücklich eine normalspurige Bahn gefordert wurde (Denkschrift von 1896). Offensichtlich wagte es kein Sitzungsteilnehmer, diesen Umstand zu hinterfragen.

Was mag der Grund für die Festlegung auf Meterspur gewesen sein? Möglicherweise spielten hier – außer den geringeren Baukosten – auch die Geschäftsinteressen der Firma Lenz eine Rolle. Da die von dieser Firma gebaute Altbahn ebenfalls in Meterspur ausgeführt wurde, hätten sich für den Betrieb wesentliche Rationalisierungseffekte durch gemeinsam nutzbare Betriebsmittel, gemeinsamen Personalbestand und gemeinsame Betriebsführung ergeben. Letztlich wäre bei Wahl der Meterspur eine durchgehende meterspurige Bahnverbindung von Karlsruhe über Ettlingen und Pforzheim bis nach Zuffenhausen mit einer Länge von etwa 96 km entstanden!

Im September 1897 legte das Komitee der Generaldirektion der Staatseisenbahnen die von Raspel erarbeitete Konzeption vor mit der Bitte, diese zu prüfen und zu entscheiden, ob der Staat geneigt sei, den Bau und Betrieb der schmalspurigen Bahn Zuffenhausen–Pforzheim einem Privatunternehmen zu überlassen.⁸ Von Balz gab diese Anfrage am 16. September 1897 an das Ministerium mit folgendem Bericht weiter: »Eine technische Beurteilung ist nicht möglich, weil noch keine Aufnahmen vorliegen. Die vorgelegten Skizzen und die Kostenschätzung genügen nicht. Die Frage, ob etwa der Staat die Bahn selbst baut oder ob er der Privatunternehmung mit entsprechender Subventionierung den Bau überlässt, kann endgültig erst entschieden werden, wenn ein vollständiges generelles Projekt vorliegt. Nach der vorliegenden Lageplanskizze würde die Länge der Schmalspurbahn Zuffenhausen–Pforzheim etwa 52,5 Kilometer betragen, während sich die Länge der Hauptbahnstrecke auf 53 Kilometer berechnet. Als eigentliche Konkurrenzlinie wird daher die gewünschte Bahn nicht anzusehen sein. Immerhin würden aber durch deren Betrieb die Strecken Leonberg–Zuffenhausen und Ludwigsburg–Stuttgart einigen Abbruch erleiden, was übrigens kaum als ein Hindernis gegen die eventuelle Ausführung des Projekts zu betrachten sein wird.«

Generelle Bedenken gegen eine Realisierung des Projekts durch ein Privatunternehmen sah von Balz nicht, auch gegen die Ausführung von Vorarbeiten durch die Firma Lenz gab es keine Einwände. Er erwähnte in seinem Bericht jedoch, dass »die bürgerlichen Kollegien von Ludwigsburg den Anschluss in Zuffenhausen bekämpfen, sich für eine Schmalspurbahn Ludwigsburg–Pforzheim und neuerdings für das Projekt Ludwigsburg–Markgröningen–Vaihingen–Illingen mit einer Zweigbahn von Möglingen über Schwieberdingen nach Ditzingen interessieren und um Ausführung von Vorarbeiten für dieses

Projekt bitten. Es wird nötig sein, die verschiedenen Varianten zu untersuchen und die Verhältnisse zu klären, ehe die Entscheidung in die eine oder andere Richtung erfolgt.«

Am 9. Dezember 1897 sprach OB Habermehl mit einigen weiteren Vertretern des Eisenbahnkomitees beim württembergischen Außenminister Freiherr von Mittnacht in dessen Amtssitz vor. Bei dieser Gelegenheit wurden auch die bevorstehende Petition und die Vorlage einer neuen Denkschrift angekündigt. Am gleichen Tag fand auch ein Gespräch des Komitees mit Stadtschultheiß Dr. Hartenstein von Ludwigsburg statt. Das Komitee wollte Hartenstein davon abbringen, sich weiterhin für die Einführung der Strohgäubahn in Ludwigsburg statt in Zuffenhausen stark zu machen. Die Stadt Ludwigsburg war zuvor bereits zweimal (am 29. März 1897 und am 11. August 1897) an das Ministerium mit der Bitte herangetreten, neben der Einführung in Zuffenhausen alternativ auch die Einführung in Ludwigsburg prüfen zu lassen und hatte hierzu eine finanzielle Beteiligung an den Projektkosten zugesagt.

Am 15. März 1898 legten die Gemeinden Wiernsheim, Wurmberg, Mönshheim, Iptingen, Nussdorf, Eberdingen, Weissach, Heimerdingen, Hemmingen, Schwieberdingen, Münchingen und Zuffenhausen dem Ministerium und dem Landtag die vom Komitee erarbeitete »Petition um staatliche Unterstützung des von einer Privatgesellschaft durchzuführenden Baues einer 1 m breiten Schmalspurbahn von Zuffenhausen nach Pforzheim vom 31. Januar 1898« vor. In der Petition, der eine von Regierungsbaumeister Raspel ausgearbeitete Denkschrift einschließlich Kosten- und Rentabilitätsberechnung angeschlossen war, hieß es: Bei einem von der Bahngesellschaft geforderten Staatsbeitrag von 18 000 Mark pro Kilometer und dem von den Gemeinden – neben der kostenlosen Bereitstellung des Grund und Bodens – freiwillig zugesicherten Beitrag von 3000 Mark pro Kilometer wäre vom Staat ein Finanzierungsanteil von 500 000 Mark für den auf württembergischem Gebiet liegenden Streckenanteil (ca. 13 100 Mark pro Kilometer) aufzubringen.

Das Komitee hatte ganze Arbeit geleistet: Die Petition war ebenso schlüssig wie überzeugend formuliert und die von sachkundiger Hand erstellte Denkschrift lieferte detaillierte und fundierte Daten über den erwarteten Nutzen der herbeigesehnten Bahn. Für die Erstellung der Denkschrift hatten die Gemeinden bereits finanzielle Vorleistungen in Höhe von 6060 Mark erbracht, die nach einem vereinbarten Schlüssel auf die Gemeinden umgelegt wurden.

Es lag nun in den Händen der Staatsregierung und des Landtags, über die Petition zu entscheiden und gegebenenfalls einen entsprechenden Finanzierungsbeitrag zu gewähren. Die Hoffnungen sollten enttäuscht werden.

Die Behandlung der Petition im Landtag

Der Landtag im Königreich Württemberg bestand aus der »Kammer der Ständeherrn« (1. Kammer) und der »Kammer der Abgeordneten« (2. Kammer). Die Kammer der Abgeordneten hatte in der 33. Legislaturperiode (28. Februar 1895 bis 17. Januar 1899) insgesamt 93 Mitglieder, von denen 23 sogenannte »bevor-

rechtigte Mitglieder« von der Ritterschaft, den Kirchen und der Universität Tübingen entsandt wurden und 70 Mitglieder vom Volk in demokratischer Wahl gewählt wurden. Das Verkehrsgebiet der Bahnstrecke Zuffenhausen–Pforzheim war durch die gewählten Abgeordneten Ferdinand Schnaidt (Oberamt Ludwigsburg), Wilhelm Friedrich Aldinger (Oberamt Leonberg), Jakob Maurer (Oberamt Vaihingen) und Karl Schmidt (Oberamt Maulbronn) vertreten.

Die Kammer der Abgeordneten hatte – neben anderen Fachausschüssen – eine 15-köpfige »Volkswirtschaftliche Kommission« unter dem Vorsitz von Jakob Hähle (Oberamt Heidenheim) eingesetzt, die u.a. für Eisenbahnangelegenheiten zuständig war. Der Kommission gehörte auch der Generaldirektor der Staatseisenbahnen von Balz an, der neben seiner Regierungsfunktion als Staatsrat gleichzeitig auch Abgeordneter des Oberamts Brackenheim war. Abgeordnete aus dem Verkehrsgebiet der Bahn Zuffenhausen–Pforzheim waren in der Kommission nicht vertreten.

Auf der Grundlage eines umfassenden Berichts der Volkswirtschaftlichen Kommission »über verschiedene Eingaben betreffend die Fortsetzung des württembergischen Eisenbahnnetzes« vom 8. Februar 1897 beschloss die Kammer der Abgeordneten in der Sitzung am 28. April 1897 entsprechend den Empfehlungen der Kommission einige richtungweisende Grundsätze über die künftige Strategie beim Bau von Nebenbahnen. Die wichtigsten Beschlüsse lauteten zusammengefasst: 1) Der Bau von Nebenbahnen soll in rascherer Folge als bisher fortgesetzt werden. 2) Die Aufstellung von Grundsätzen, nach welchen »ein für allemal über die Reihenfolge der Inangriffnahme dieser Bahnen« entschieden werden soll, ist unmöglich. 3) Möglich und nötig ist es, »unter Berücksichtigung der allgemeinen und lokalen Verhältnisse« ein Arbeitsprogramm »für eine Reihe von Jahren« aufzustellen. 4) Gegenden, die »von den bestehenden Bahnen sehr erheblich weit entfernt sind«, sollen besonders berücksichtigt werden. 5) An dem Grundsatz, dass »die Interessenten Zuschüsse nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit zu gewähren haben, mindestens aber für die Kosten des Grunderwerbs aufzukommen haben«, ist festzuhalten. 6) Privatunternehmen sollen »nicht grundsätzlich ausgeschlossen« sein. »Soweit solche aber nur mit einer erheblichen staatlichen Subvention ausführbar wären, soll für die Regel dem Bau durch den Staat der Vorzug gegeben« werden.

Mit diesen Beschlüssen hat die Kammer nicht nur ein klares Bekenntnis für eine Intensivierung des Baues von Nebenbahnen abgegeben, sondern gleichzeitig auch – nunmehr endgültig – Privatunternehmern den Bau und Betrieb von Eisenbahnen in Württemberg ermöglicht.

Die Kammer der Abgeordneten wurde in dieser Periode (1895–1899) massiv mit Petitionen zum Bau von Bahnstrecken konfrontiert. Üblicherweise wurden diese Petitionen im Plenum zur Kenntnis gegeben und ohne weitere Aussprache an die Volkswirtschaftliche Kommission verwiesen. Die Kommission prüfte die Petition eingehend und legte dem Plenum einen Bericht einschließlich Beschlussvorschlag zum weiteren Vorgehen vor. Definitive Entscheidungen über den Bau von Bahnstrecken wurden stets im Plenum getroffen.

Die beschriebene Petition Zuffenhausen–Pforzheim vom 31. Januar 1898 ging am 15. März 1898 bei der Kammer der Abgeordneten ein. Sie wurde dem Plenum

in der Sitzung am 17. März 1898 vom Vorsitzenden zur Kenntnis gegeben und – wie erwartet – an die Volkswirtschaftliche Kommission zur Prüfung überwiesen. Nun allerdings nahm das Unheil seinen Lauf. Eine Berichterstattung der Kommission an das Plenum erfolgte definitiv nicht und somit konnte sich das Plenum auch nicht mit der Petition befassen. Stattdessen entschied die Kommission eigenmächtig, die Petition abzulehnen. Hierbei war es ganz sicherlich von großem Nachteil, dass in der Kommission – wie bereits erwähnt – kein Abgeordneter aus dem Strohgäu und dem Heckengäu vertreten war. Welche Rolle Staatsrat von Balz in seiner Doppelfunktion als Regierungsvertreter und Mitglied der Kommission bei dieser fragwürdigen Behandlung der Petition spielte und inwieweit die Entscheidung von der Regierung beeinflusst wurde, lässt sich heute nicht mehr klären.

Der Nussdorfer Schultheiß Schmid, seit November 1897 Nachfolger des rührigen Schultheißen Mühleisen, informierte die Mitglieder des Komitees mit Schreiben vom 16. Mai 1898 über die negative Entscheidung des Landtags: »In Sachen der Eisenbahnprojekte Zuffenhausen–Pforzheim und Ludwigsburg–Vaihingen/Enz wurde mir am 19. vorigen Monats im Ständehaus in Stuttgart von Herrn Landtagsabgeordneten Stockmayer⁹ und sonst noch von authentischer Seite aus persönlich mitgeteilt, dass die ständischen Beratungen hierüber bis in den Herbst vertagt wurden und der gegenwärtige Landtag seine Entschlüsse in dieser Sache, falls die Privateisenbahnbauten nicht eine außerordentliche Behandlung erfahren werden, kaum mehr treffe, sowie dass eine Sondierung bereits dahin getroffen worden sei: 1) beide Linien nicht auszuführen; 2) zwei Stichbahnen in Vorschlag zu bringen; 3) die Mitte unserer Linie überhaupt von einem Bahnbau auszuschließen¹⁰; 4) Baden anheimzugeben, von sich aus eine Stichbahn zu erbauen. Nach diesen ebenso überraschenden wie deprimierenden Mitteilungen werden die Orte Nussdorf, Iptingen, Wiernsheim nicht in den unmittelbaren Bereich der Eisenbahnbauten, falls solche überhaupt zur Ausführung gelangen, gezogen. Die Gemeinden Nussdorf und Iptingen werden sonach in den nächsten 20 Jahren, wenn dieser Zeitraum nach dem Ausspruch des Staatsrats Dr. von Götz als eine ›absehbare Zeit‹ angesehen wird, eine Bahnverbindung nicht erhalten.«

Nachdem die Petition an den Landtag gescheitert war, stand noch die Entscheidung durch die Staatsregierung aus, die dann – wie nicht anders zu erwarten – ebenfalls negativ ausfiel. Sie erfolgte auf der Grundlage eines Berichts der Generaldirektion vom 4. August 1898, in der die Rentabilität der Bahn bestritten wurde: »Hinsichtlich der vermutlichen Rentabilität hat die Firma eine eingehende Berechnung angestellt. Aufgrund derselben nimmt sie einen jährlichen Betriebsüberschuss von 74 000 Mark in Aussicht. Wenn auch die Rentabilitätsberechnung angesichts der fehlenden sicheren Nachweise nicht nachgeprüft werden kann, so dürfte doch so viel feststehen, dass die Betriebskosten mit 70 Pfennig für den Zugkilometer bei den ungünstigen Verhältnissen der Bahn viel zu nieder, die Einnahmen mit 210 800 Mark viel zu hoch angesetzt sind. Die Generaldirektion hat schon in ihrem Bericht vom 30. März ds. Jahres¹¹ nachgewiesen, dass nach Lage der Verhältnisse jedenfalls für die erste Zeit nur auf eine Einnahme von 116 000 Mark gerechnet werden kann. Bei 4 Zügen im Sommer und 3 Zügen

im Winter sind die Ausgaben auf etwa 129 000 Mark zu schätzen. Statt eines Überschusses würde also ein jährliches Betriebsdefizit von etwa 13 000 Mark anfallen. Bei größerer Zugzahl würde sich das Betriebsdefizit erheblich höher berechnen.« Bemängelt wurde auch die vorgesehene Meterspur: »Vom Standpunkt der Staatseisenbahnverwaltung wäre der Spurweite von 0,75 m der Vorzug zu geben, da für die staatlichen Schmalspurbahnen diese Weite allgemein angenommen ist. Für die Privatunternehmung bietet die geringere Weite im Vergleich einen um mindestens 3000 Mark für den Kilometer geringeren Bauaufwand.«

In dem Bericht der Generaldirektion ist außerdem zu lesen: »Was nun die Bahnführung im Allgemeinen anbelangt, so soll die Bahn gemäß ihrer Aufgabe, das Gebiet zwischen den Bahnlinien Pforzheim–Bietigheim, Bietigheim–Stuttgart, Zuffenhausen–Calw und Calw–Pforzheim zu erschließen, nahezu in der Diagonalen dieses Vierecks geführt werden, dass sie allen größeren Ortschaften möglichst nahekommt. Aus diesem Grund erhält die Bahn auch die verhältnismäßig große Länge von rund 50,5 Kilometern, während die Luftlinie nur 34 Kilometer beträgt. Es wird dagegen nichts zu erinnern sein, da es Aufgabe der Nebeneisenbahnen ist, möglichst viele Orte einzubeziehen, insoweit dies ohne erheblichen Mehraufwand möglich ist.«

Speziell zur Linienführung auf württembergischem Gebiet heißt es unter anderem: »Der Ausgang der Bahn soll auf der Ostseite des Bahnhofs Zuffenhausen erfolgen, wodurch eine Überschreitung der Bahnhofszufahrtstraße in Schienenhöhe unter ungünstigen Verhältnissen und eine Überführung der Hauptbahn Stuttgart–Ludwigsburg bedingt ist. Vermutlich ist der Anschluss so gewählt, weil eine spätere Fortsetzung der Bahn nach Stuttgart ins Auge gefasst wird. Einen Plan über die Gestaltung des Anschlusses in Zuffenhausen namentlich über die Anlage des Umladebahnhofs, also über den wichtigsten Teil des Projekts, hat die Firma nicht geliefert, weil sie sich wohl bewusst ist, dass die örtlichen Verhältnisse schwierig und für den Anschluss der Schmalspurbahn nicht günstig sind. Jedenfalls wird der Anschluss, so wie er im Plan von der Firma angedeutet ist, im Hinblick auf künftige Bahnhöferweiterungen nicht erfolgen können. Von Zuffenhausen bis Hemmingen ist gegen die Bahnführung nichts zu erinnern. Bei der späteren Einzelbearbeitung wird noch näher zu untersuchen sein, ob zwischen Hemmingen und Eberdingen die Neigungsverhältnisse nicht wesentlich dadurch verbessert werden können, dass die Station Heimerdingen etwas weiter vom Ort abgerückt wird, und ob es gerechtfertigt ist, mit Rücksicht auf Weissach und dessen Hinterland die große Schleife anzulegen. Mit etwa 1 Kilometer Mehrlänge des Landtransports könnten etwa 2 Kilometer an Bahnlänge gespart werden. Von Mönshheim bis zur Landesgrenze ist die Trasse im Allgemeinen richtig gewählt. Die Annäherung von Wurmberg muss allerdings dadurch erkaufte werden, dass bis zur Höhe von 432 m gestiegen und ein verlorenes Gefälle von 45 m angewendet wird. Da die Linie auch von der direkten Richtung erheblich abweicht, so dürfte doch noch näher zu untersuchen sein, ob nicht vielleicht die Führung der Bahn von Eberdingen aus mit Annäherung an Nussdorf über Iptingen nach Wiernsheim den Vorzug verdient.«

Minister Freiherr von Mittnacht setzte auf den Bericht folgenden Vermerk: »Nach der Auffassung der Generaldirektion genügen für die Erschließung der Gegend eine Stichbahn Pforzheim–Wurmberg und eine Stichbahn Zuffenhausen–Hemmingen. Die erstere könnte der Privatunternehmung überlassen, die letztere sollte vom Staat gebaut werden.« Allerdings ist im Bericht der Generaldirektion von derartigen Stichbahnen keine Rede.

Im August 1898 wurden die Petenten von »maßgebender Seite« offiziell in Kenntnis gesetzt, dass »keine Aussicht vorhanden sei, eine durchgehende Bahn von Zuffenhausen nach Pforzheim in absehbarer Zeit zustande zu bringen«. Damit war die Vision einer Durchgangsbahn von Zuffenhausen nach Pforzheim gescheitert. Den Gemeinden im Strohgäu blieb jetzt also nur noch der Bau von Stichbahnen.

Welche Gründe mögen für die Ablehnung der Petition maßgebend gewesen sein? War es wirklich nur die angenommene unzureichende Rentabilität oder gab es noch andere Gründe? Ein Hinweis dazu findet sich in einem mündlichen Bericht des Abgeordneten Stockmayer, den er über ein Jahr später – am 4. Juli 1899 – in einer Sitzung der Kammer der Abgeordneten abgab:

»Das Projekt [Zuffenhausen–Pforzheim] krankte an demselben Fehler wie das Projekt Ludwigsburg–Vaihingen. Beide Linien waren als Durchgangslinien geplant. Es ist nicht allein die ungewöhnliche Länge der Bahn von über 50 km, wodurch ein durchgehender Betrieb erheblich erschwert wird, sondern es ist auch ein wirkliches Bedürfnis, die zwei Endpunkte Zuffenhausen und Pforzheim zu verbinden, nicht vorhanden. Außerdem entfällt ein nicht unerheblicher Teil der Linie, nämlich 12,8 km, auf badisches Gebiet, und die Erstellung dieser Linie wäre jedenfalls als speziell badische Angelegenheit zu betrachten. Sodann dürfte sich auch die Frage stellen, ob wir gerade eine Bahnverbindung des Strohgäus mit Pforzheim empfehlen sollen, um Pforzheim mit seinen vielen Fabriken die überschüssige Arbeiterbevölkerung des Strohgäus noch mehr zuzuführen. Wenn das Strohgäu durch eine Bahn erschlossen werden soll, so wird wohl in erster Linie Bedacht darauf genommen werden müssen, dass die überschüssige Arbeiterbevölkerung des Strohgäus unserer eigenen Industrie, namentlich derjenigen von Stuttgart und den umliegenden Ortschaften Zuffenhausen und Feuerbach, zugeführt wird. Die Verkehrsbedürfnisse des Strohgäus können durch eine schmalspurige Stichbahn vollständig Befriedigung finden, welche vorerst in Heimerdingen ihr Ende finden könnte. Ob bei dem Endpunkt Heimerdingen den Interessen der im hinteren Strohgäu gelegenen Gemeinden, welche von Weissach ab in der Richtung gegen Pforzheim noch auf württembergischem Gebiet liegen, gedient ist, dürfte bezweifelt werden. Denn gerade jene Orte sind am weitesten entfernt von bestehenden Bahnen und sind deshalb auch diejenigen Gemeinden zu außerordentlichen Beiträgen zusätzlich zu den Grunderwerbskosten bereit.«

Im Klartext bedeutete dies: Der württembergische Staat hatte keine Interesse am Bau einer Nebenbahnstrecke, die württembergischen Gemeinden eine direkte Anbindung an eine badische Großstadt geboten hätte.

Die Petitionen vom 1. November 1898 (Zuffenhausen–Weissach) und vom 15. März 1899 (Weissach–Wiernsheim)

Am 30. September 1898 fand in Zuffenhausen auf Einladung des dortigen Schultheißenamts eine Versammlung statt, in der die Vertreter der interessierten Gemeinden ihre Forderungen dem Landtagsabgeordneten Stockmayer, der der Volkswirtschaftlichen Kommission angehörte und Referent in Eisenbahnbausachen war, mündlich vortragen konnten. Wenige Tage nach dieser Besprechung erhielt Stockmayer aus Weissach die Mitteilung, dass die Gemeinde Weissach bereit sei, einen Kostenbeitrag von 25 000 Mark zu leisten. Dieser Beitrag werde »auch dann aufrechterhalten, wenn die Bahn nur als Stichbahn Zuffenhausen–Weissach gebaut werden sollte«. Auch in weiteren Gemeinden, z.B. Iptingen, wurden in den folgenden Wochen Gemeinderatsbeschlüsse über die Bewilligung erheblicher Beitragsleistungen gefasst. Die Gemeinden kämpften also weiterhin beharrlich für den Bau der Strohgäubahn, wenn auch in verkürzter Form als Stichbahn.

Nachdem am 25. Oktober 1898 im Komitee über die Konsequenzen aus der negativen Entscheidung der Staatsregierung beraten worden war, starteten die Gemeinden Zuffenhausen, Münchingen, Schwieberdingen, Hemmingen, Heimerdingen und Weissach umgehend einen zweiten Anlauf: den Bau einer Stichbahn von Zuffenhausen nach Weissach. Das bislang verfolgte Ziel einer Durchgangsbahn von Zuffenhausen nach Pforzheim wurde notgedrungen auf eine 21 km lange Stichbahn von ausschließlich lokaler Bedeutung zusammengestutzt. Das neu gebildete »engere Komitee«, bestehend aus den Schultheißen von Zuffenhausen, Schwieberdingen, Hemmingen und Weissach, wählte den Weissacher Schultheißen Konrad Walter zum Vorsitzenden. Walter wurde nun zum maßgeblichen Treiber dieses Projekts.

In erstaunlich kurzer Zeit wurde eine neue »Bitte um staatliche Unterstützung des von einer Privatgesellschaft durchzuführenden Baues einer 1 m breiten Schmalspurbahn von Zuffenhausen nach Weissach« erarbeitet und am 1. November 1898 an die »Hohen Landstände« gerichtet. Die Gemeinden sicherten einen Kostenbeitrag in Höhe von 77 000 Mark zu (also rund 3700 Mark pro Kilometer). Die erbetene »staatliche Subventionierung« belief sich nun auf 325 500 Mark (15 500 Mark pro Kilometer). Damit lag der Kilometerbeitrag höher als bei der Petition vom 1. Februar 1898 zur Durchgangsbahn Zuffenhausen–Pforzheim.

Ebenfalls am 1. November 1898 schloss die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft (WdEG)¹² mit den Gemeinden Zuffenhausen, Münchingen, Hemmingen, Heimerdingen und Weissach einen Vorvertrag ab, in dem sich die Gesellschaft zum Bau der Bahn und die Gemeinden zu einer Beitragsleistung in Höhe von 3000 Mark pro Kilometer verpflichteten.

In diesem Zusammenhang ist die am 23. Januar 1899 von König Wilhelm II. gehaltene Thronrede von Interesse: Der König stellte eine gesetzliche Regelung des Kleinbahnwesens in Aussicht und kündigte an, dass die Ausführung von Nebenbahnen durch Privatunternehmer mit Staatszuschüssen gefördert werden solle.

Die Gemeinden Eberdingen, Nussdorf, Iptingen, Mönshheim und Wiernsheim, die von einer in Weissach endenden Stichbahn nicht mehr berührt wurden und von dieser Bahn keinen großen Nutzen erwarten konnten, fanden sich nun in einem »Komitee zur Verlängerung der Strohgäubahn« unter dem Vorsitz des Mönshheimer Schultheißen Gantner zusammen. Am 15. März 1899 richteten sie eine ergänzende »Bitte um Genehmigung des von einer Privatgesellschaft vorzunehmenden Ausbaues der projektierten Schmalspurbahn Zuffenhausen–Pforzheim wenigstens bis nach Wiernsheim« an den Landtag. Sie erklärten sich – zusätzlich zur kostenlosen Bereitstellung der Grundstücke – zu erstaunlich hohen Kostenbeiträgen von insgesamt 140 000 Mark bereit. Das entspricht bei einer Streckenlänge von etwa 20 Kilometern einem Kilometerbeitrag von etwa 7000 Mark. Selbstverständlich wurde auch für diesen Streckenabschnitt eine staatliche Subventionierung erbeten.

Wenige Tage zuvor, am 6. März 1899, hatte sich die Stadt Ludwigsburg – unterstützt von Möglingen und Pflugfelden – erneut mit einer Eingabe an das Ministerium und den Landtag gewandt. Sie verwies zunächst auf das von der Staatsregierung abschlägig beschiedene Projekt einer Nebenbahn von Ludwigsburg über Markgröningen nach Vaihingen und forderte dann abermals – sozusagen als Ausgleich – die Einmündung der Strohgäubahn in Ludwigsburg statt in Zuffenhausen. Nach den Ludwigsburger Vorstellungen sollte die Strecke von Schwieberdingen über Möglingen nach Ludwigsburg geführt werden mit einer Abzweigung von Möglingen nach Markgröningen. Das Strohgäubahn-Komitee trat diesem Ansinnen umgehend entgegen (Eingabe vom 20. Mai 1899) und beharrte auf einer Einmündung in Zuffenhausen. Klugerweise erbat man sich Unterstützung vom Gemeinderat der Stadt Stuttgart, die prompt gewährt wurde. In einem Schreiben vom 17. Juni 1899 teilte der Stuttgarter Stadtschultheiß Gauß, der erst vier Wochen zuvor ins Amt gewählt worden war, den beteiligten Gemeinden zur weiteren Beruhigung noch mit, er habe »unter der Hand« erfahren, dass das Projekt der Ausmündung in Ludwigsburg keine Aussicht auf Verwirklichung habe.

Die Petitionen vom 1. November 1898 und vom 15. März 1899 wurden in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten am 4. Juli 1899 behandelt. Der von der Volkswirtschaftlichen Kommission vorgelegte Gesetzentwurf »betreffend den Bau von Nebeneisenbahnen und die Beschaffung von Geldmitteln für die in der Finanzperiode 1899/1900 herzustellenden Nebeneisenbahnen« sah zwar die Gewährung eines Staatsbeitrags für den Bau einer Bahn »in das Strohgäu« vor, allerdings nicht für die aktuelle Finanzperiode, sondern erst für die Finanzperiode 1901/1902. Der Abgeordnete Wilhelm Friedrich Aldinger aus Münchingen hatte vergeblich versucht, das Plenum mit einer eindringlichen und emotionalen Rede davon zu überzeugen, den Staatszuschuss für die Strohgäubahn nicht auf die nächste Finanzperiode zu verschieben, sondern bereits für die aktuelle Finanzperiode 1899/1900 definitiv zu bewilligen.

Die WdEG informierte die Gemeinden mit Schreiben vom 14. Juli 1899 über den Stand der Verhandlungen im Landtag: »Wie Ihnen aus den Kammerverhandlungen bekannt geworden ist, hat die Hohe II. Kammer beschlossen, eine Stichbahn Zuffenhausen–Wiernsheim der Kgl. Staatsregierung für eine spätere

Finanzperiode zur Berücksichtigung zu empfehlen. Es ist Ihnen gleichfalls bekannt, dass die Stadt Ludwigsburg sich alle Mühe gibt, den Anschluss dieser Zweigbahn an ihre Station zu erreichen und dass sie zu diesem Zwecke namhafte Opfer zu bringen bereit ist. Wohin endgültig der Entscheid fallen würde, wenn als Basis der künftigen Erwägungen und Verhandlungen lediglich der Beschluss der II. Kammer dienen muss, ist noch ganz ungewiss. Das Eine aber ist sicher: An eine sofortige Erstellung der Linie, mag sie nun in Zuffenhausen oder Ludwigsburg anbinden, ist nicht zu denken, und wie die Sache augenblicklich liegt, schließt der eine Anschluss den anderen völlig aus.« Die WdEG habe daher nun der Regierung und dem Landtag einen Vorschlag unterbreitet, der geeignet sei, »die ganze leidige Konkurrenz bezüglich der Anschlussfrage zu beseitigen, die Bahn sofort zum Bau und Betrieb zu bringen, und neben dem Vorzug großer Klarheit auch noch den besitzt, den Gemeinden geringere Opfer anzutun, als sie bisher schon zu bringen bereit waren«.

Dieser Vorschlag bestand darin, dass sich die WdEG bereit erklärte, die Bahn Zuffenhausen–Wiernsheim ohne Staatszuschuss zu bauen. Bei Gesamtkosten für die Herstellung der Bahn (einschließlich Hochbauten und Betriebsmittel, jedoch ohne die von den Gemeinden kostenfrei zu überlassenden Grundstücke) in Höhe von etwa 1,8 Millionen Mark hätte ein Staatszuschuss in Höhe von 15 500 Mark pro Kilometer zur Abdeckung von etwa 18 % der Gesamtkosten ausgereicht. Durch den Verzicht auf einen Staatszuschuss verteuerte sich der Bau für die Gesellschaft entsprechend und die zu erwartende Rendite verringerte sich durch den höheren Kapitalbedarf deutlich. Dieses Entgegenkommen der Gesellschaft ist beachtlich. Man kann daran das große Interesse der Gesellschaft an dieser Bahn erkennen. Offensichtlich kalkulierte die WdEG trotz des wesentlich höheren Kapitaleinsatzes mit einem gewinnbringenden Betrieb.

Vorbereitung des Streckenbaus Zuffenhausen–Weissach

Im Blick auf die in Aussicht stehende Konzession wollte die WdEG nun mit den Gemeinden Verpflichtungserklärungen abschließen. Der Vereinbarungsentwurf wurde im Juli 1899 in Zuffenhausen zwischen Direktor Johannes Mühlen, Vorsitzender des Vorstands der WdEG, und Schultheiß Walter (Weissach) vorbesprochen. Im Begleitschreiben zum Vertragsentwurf an die Gemeinden vom 31. Juli 1899 bringt die Gesellschaft nunmehr wieder eine normalspurige Ausführung ins Spiel: »Es handelt sich jetzt also darum, die Strohäubahn, nachdem die K. Regierung dem nichts entgegenstellt, normalspurig und bis Wiernsheim auszubauen. Welchen ungeheuren Wert die normalspurige Bahn für die beteiligten Gemeinden hat, brauche ich Ihnen nicht darzulegen, es bedeutet für sie einfach die vollwertige Einbeziehung in den Verkehr im weitesten Sinne und im vollem Umfange, größere Fahrgeschwindigkeit, Wegfall des Umladens und der damit verbundenen Zeitversäumnis usw. Die Normalspur macht allerdings einen etwas breiteren Grunderwerb nötig und wir sind außerdem genötigt, einen Bauzuschuss a fonds perdu von 250 000 Mark zu verlangen. Rund 217 000 Mark sind von den beteiligten Gemeinden jetzt schon für die Meterspurbahn bewilligt,

es wäre also lediglich ein Mehraufwand von 33 000 Mark gemeinsam aufzubringen. Bei der großen Zahl der in Frage kommenden Gemeinden des Projektes Zuffenhausen–Wiernsheim kann der kleine Betrag, der die einzelnen Gemeinden trifft, kaum eine Rolle spielen. Er beträgt durchschnittlich pro Gemeinde keine 3000 Mark. Ich zweifle deshalb auch nicht an deren nachträglicher Bewilligung und erlaube mir den Vorschlag, dass die Herren Ortsvorsteher diese Frage noch diese Woche in ihren Kollegien zur Entscheidung bringen möchten.«

Die Vereinbarung wurde am 6. August 1899 von den Gemeinden Hemmingen, Heimerdingen, Weissach, Eberdingen, Iptingen, Mönshheim und Wiernsheim unterzeichnet. Die Gemeinden verpflichteten sich darin, der WdEG »zum Bau einer Nebeneisenbahn von Zuffenhausen nach Weissach und Wiernsheim für den Fall, dass sie von dieser Bahn so nahe wie möglich berührt werden«, zur Verfügung zu stellen: 1) das erforderliche Grundareal kosten- und lastenfrei sowohl für Normal- als auch für Schmalspur; 2) pro Kilometer Bahnlänge einen Geldbetrag: bei Normalspur von 6000 Mark, bei Schmalspur von 5000 Mark. Der Grunderwerb war Sache jeder einzelnen Gemeinde. Die Gesellschaft ihrerseits verpflichtete sich, die Bahn »bis längstens 1. April 1901 in Angriff zu nehmen«.

Auf den in den Archiven vorgefundenen Vertragsaufertigungen fehlen die Unterschriften von Zuffenhausen, Münchingen, Schwieberdingen und Nussdorf. Es ist nicht bekannt, ob diese Gemeinden die Vereinbarung nachträglich unterzeichnet haben.

Nach dieser Vereinbarung konnte man in allen Gemeinden mit Fug und Recht davon ausgehen, dass der Bau der etwa 40 Kilometer langen Normalspurbahn Zuffenhausen–Wiernsheim gesichert sei und in absehbarer Zeit beginnen könne.

Am 28. September 1899 trat erstmals der Kaiserliche Bau- und Betriebsinspektor Walter Classen, Leiter der Bauabteilung Stuttgart der WdEG, in Erscheinung. Offensichtlich war er Nachfolger von Regierungsbaumeister Raspel, der ab diesem Zeitpunkt nicht mehr in den Akten auftaucht. Classen führte am 7. Oktober 1899 eine Streckenbereisung zwischen Weissach und Wiernsheim in Begleitung der Schultheißen Walter und Gantner durch, wozu man sich eines Zweispänners bediente, wie aus der Einladung hervorgeht. Bei dieser Veranstaltung müssen von Classen zum ersten Mal Vorbehalte bezüglich der Ausführung des Streckenabschnitts Weissach–Wiernsheim geäußert worden sein. Auf eine entsprechende besorgte schriftliche Anfrage von Schultheiß Walter antwortete Classen am 25. November 1899, dass »eine Entscheidung über die Weiterführung der Bahn Zuffenhausen–Weissach noch nicht getroffen ist. Dieselbe wird voraussichtlich frühestens nach 8 Wochen erfolgen, da zunächst die Copien der Höhenflurkarten auf dem hiesigen Königlichen Vermessungsamt herzustellen sind, unter deren Zugrundelegung eine weitere Trassierung vorgenommen werden wird. Jedenfalls liegt für Euer Hochwohlgeboren keinerlei Grund zur Beunruhigung vor, da Weissach jedenfalls berührt wird. Der mit der Staatsregierung vereinbarte Conzessionsentwurf spricht ausdrücklich von der Bahn Zuffenhausen–Weissach und lässt die etwaige Weiterführung der Bahn, die sowieso für das nächste Jahr noch nicht in Aussicht genommen war, einstweilen völlig offen.«

Der Streckenabschnitt Weissach–Wiernsheim, der wenige Wochen vorher noch als Bestandteil der Gesamtstrecke Zuffenhausen–Wiernsheim vertraglich fixiert worden war, wurde jetzt plötzlich seitens der WdEG nur noch als »etwaige Weiterführung« betrachtet, die »einstweilen völlig offen« sei. Mit dem Ministerium hatte die WdEG derweil bereits vorsorglich die Beschränkung der Konzession auf den Abschnitt Zuffenhausen–Weissach ausgehandelt.

In den folgenden Monaten arbeitete die Bauabteilung Stuttgart der WdEG an der Detailplanung, die sich nur noch auf die Strecke Zuffenhausen–Weissach beschränkte. Der Streckenverlauf wurde westlich von Hemmingen dahingehend verändert, dass die Strecke nun nicht mehr nördlich von Heimerdingen über das Strudelbachtal, Eberdingen, Nussdorf und Iptingen in Richtung Mönshheim geführt werden sollte, sondern von Hemmingen südlich an Heimerdingen vorbei direkt nach Weissach. Gewinner dieser Planänderung war die Gemeinde Weissach. Es gehört nicht viel Phantasie dazu, den Urheber dieser Umplanung in der Person des Weissacher Schultheißen Walter zu vermuten.

Inspektor Classen lud Schultheiß Walter für den 27. Januar 1900 in sein Stuttgarter Büro zur Einsichtnahme in die zwischenzeitlich fertiggestellten Lagepläne ein. Außerdem suchte die WdEG einen Vertrauensmann für die bevorstehenden Grunderwerbsverhandlungen, den man schließlich mit Zustimmung der Schultheißen im Gutsbesitzer und späteren Landtagsabgeordneten Karl Immendorfer¹³ von Heimerdingen fand, da dieser »mit den Verhältnissen im Strohgäu genau bekannt« sei. Eine erste »Versammlung zur Einleitung der Grunderwerbsverhandlungen« fand am 3. März 1900 in Schwieberdingen statt. Dabei wurden an die Gemeindevertreter Flurkarten mit genauer Eintragung des Streckenverlaufs ausgegeben.

Auf Bitten der Gemeinden um Reduzierung des vertraglich vereinbarten Kilometerbeitrags erklärte sich die WdEG am 16. März 1900 bereit, die Pauschale von 6000 auf 5000 Mark pro Kilometer zu reduzieren. Dieses Entgegenkommen erhöhte noch einmal den von der WdEG aufzubringenden Kapitalbedarf.

Das »Problem Zuffenhausen« und die Verlegung des Staatsbahnanschlusses nach Korntal

Im Frühjahr 1900 wurde ein neues, völlig unerwartetes Problem offenkundig: Es gab ernsthafte Schwierigkeiten beim Grunderwerb auf der Markung Zuffenhausen. Bei Verhandlungen mit »den in Frage kommenden Fabrikanten« hatte sich Anfang April gezeigt, dass diese »neben den Kosten des Grunderwerbs nicht unbedeutende Ersatzansprüche geltend machen für denjenigen Schaden, der ihren Grundstücken durch Aufführung des das Terrain um mehrere Meter übersteigenden Dammes erfährt«. Bauinspektor Classen sollte daher einen neuen Plan ausarbeiten als Grundlage für eine Fortsetzung der Verhandlungen. Zuffenhausens Schultheißenamtsverweser Keck hegte jedoch, wie er in einem Schreiben am 5. April an seinen Kollegen Walter in Weissach offen bekannte, keine großen Hoffnungen »auf das Gelingen der Sache«.

Classen kämpfte nun in etlichen Verhandlungen mit Zuffenhausen für die Lösung des Problems. Am 18. April 1900 schrieb er dazu an Schultheiß Walter:

»Wegen der vorliegenden Landtagsbeschlüsse pp. erscheint es unter allen Umständen zweckmäßig, auf den Anschluss in Zuffenhausen mit allen Mitteln hinzuwirken.«

Der Gemeinderat Zuffenhausen war in Anbetracht der von den Grundeigentümern geforderten Grundstückspreise nicht mehr bereit, den für den Bahnbau erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, sondern wollte nur noch einen pauschalen Beitrag von 70 000 Mark leisten, der jedoch zum Erwerb der Grundflächen nur zu einem Bruchteil ausgereicht hätte. Classen bezeichnete die von der Gemeinde Zuffenhausen geforderten Grundstückspreise in Gesamthöhe von 240 000 Mark als »maßlos«.

Bereits Ende Juni zeichnete sich ab, dass es zu keiner Einigung kommen würde. Auch ein letzter Versuch blieb ergebnislos. Vermutlich ziemlich resigniert hielt Classen fest: Die neue Schätzung des Schultheißenamts Zuffenhausen »ist beinahe noch unglaublicher als die erste [...], weitere Verhandlungen mit Zuffenhausen haben jedenfalls keinen Wert«. Am 12. Juli 1900 informierte er über das endgültige Scheitern der Verhandlungen und überraschte das Komitee auch gleich mit einer hinter verschlossenen Türen verhandelten Ersatzlösung: Nachdem der Anschluss in Zuffenhausen vom Tisch sei, mache die WdEG »den Strohgäugemeinden den Vorschlag, die Bahn von Münchingen aus in den Bahnhof Korntal einzuführen [...]. Die Bedingungen der Gesellschaft bleiben die gleichen wie früher, also freie Gestellung des Grund und Bodens und ein Barbeitrag von 5000 Mark für das Kilometer Bahlänge. Die Bahntrasse ändert sich gegenüber dem früheren Projekt innerhalb der Markung Münchingen und zwar vom Bahnhof Münchingen ab. Die Markung Zuffenhausen wird nicht mehr berührt, dagegen wird die Markung Weilimdorf auf etwa 1,1 km Länge und die Markung Korntal auf etwa 1 km Länge durchschnitten. Es dürfte sich daher empfehlen, außer Korntal auch die Vertreter der Gemeinde Weilimdorf zu der Versammlung einzuladen. Die Gesamtlänge der neuen Linie wird um etwa 2 km kürzer als die frühere Linie nach Zuffenhausen, wodurch eine Ermäßigung des zu leistenden Barbeitrags von rund 10 000 Mark eintritt. Die Königliche Staatsregierung hat sich mit den Anschluss in Korntal einverstanden erklärt.«

Den Komiteemitgliedern blieb keine andere Wahl, als diese Umplanung zu akzeptieren und sich damit von der stets mit Nachdruck vertretenen Einführung der Strohgäubahn in Zuffenhausen zu verabschieden. Hinsichtlich des Grunderwerbs in Korntal und Weilimdorf wurde Folgendes vereinbart: 1) Die Gemeinde Korntal erklärt sich bereit, die auf ihrer Markung erforderlichen Grundstücke mit Ausnahme der von der Staatsbahn im Bahnhofsbereich Korntal zu erwerbenden Grundstücke der WdEG kostenfrei zu überlassen. 2) Die Kosten für die auf Markung Weilimdorf zu erwerbenden Grundstücke teilen sich die Gemeinden Münchingen, Schwieberdingen, Hemmingen, Heimerdingen und Weissach zu je 20 Prozent. 3) Die Kosten für die von der Staatsbahn zu erwerbenden Grundstücke in Korntal übernimmt die Gemeinde Weissach in voller Höhe.

Der Gemeinderat Münchingen versuchte, seine Zustimmung zur Übernahme des Münchinger Kostenanteils an den Weilimdorfer Grundstücken von der Zusage eines nach ihren Wünschen zu verkehrenden Schülierzuges abhängig zu machen, worauf die WdEG jedoch nicht eingehen konnte.

Mit Schreiben vom 20. Januar 1901 an Schultheiß Walter kündigte die WdEG die unmittelbar bevorstehende Erteilung der Konzession an. Der Inhalt der Konzession war in direkter Abstimmung zwischen Ministerium und WdEG abgesprochen worden. Hinsichtlich des Eröffnungstermins gab sich Inspektor Classen optimistisch: die Betriebsaufnahme könne voraussichtlich schon ein Jahr früher erfolgen als im Konzessionsentwurf vorgesehen (Frühjahr 1904).

Die Konzession ist am 4. Mai 1901 erteilt worden.¹⁴ Konzessionsinhaberin war nicht die WdEG selbst, sondern deren Tochtergesellschaft »Badische Lokal-Eisenbahngesellschaft AG« (BLEAG) mit Sitz in Karlsruhe.¹⁵ In der Konzessionsurkunde wurde der BLEAG aufgegeben, für den Bau und Betrieb der Strohäubahn eine Zweigniederlassung in Württemberg einzurichten, die gegenüber der württembergischen Staatsregierung als verantwortlicher Ansprechpartner zu fungieren hätte. Die Umsetzung erfolgte mit der Gründung der »Württembergischen Lokaleisenbahn« mit Sitz in Stuttgart. An der Zuständigkeit von Inspektor Classen änderte sich dadurch nichts. Er musste lediglich darauf achten, im Schriftverkehr stets den richtigen Briefkopf zu verwenden.

Voraussetzung für die Durchführung des Grunderwerbs war zunächst die Erstellung der Grunderwerbspläne durch die WdEG. Auf Nachfrage teilte Inspektor Classen dem Komitee mit Schreiben vom 28. Mai 1901 mit, dass die Bauabteilung Stuttgart voraussichtlich ab Mitte Juli mit der Erstellung der Grunderwerbspläne und der Grunderwerbsverzeichnisse beginnen könne und sich diese Arbeiten mehrere Monate hinziehen würden. Er selbst sei durch andere in vollem Gang befindliche Bauprojekte (Härtsfeldbahn, Filderbahn, Reutlingen-Gönnigen) so stark in Anspruch genommen, dass er momentan auch keine Besprechungstermine zur Strohäubahn wahrnehmen könne. In einem weiteren Zwischenbescheid vom 16. August 1901 bedauerte er die weitere Verzögerung infolge starker Inanspruchnahme des technischen Personals und stellte die Fertigstellung der Unterlagen »im Laufe des Winters« in Aussicht. Da sich das Komitee nicht mehr länger hinhalten lassen wollte, erkundigte es sich am 15. Oktober 1901 bei der Zentrale der WdEG in Köln. Von Direktor Mühlen kam am 6. November 1901 die Zusicherung, dass die Bahn auf jeden Fall innerhalb der in der Konzession genannten Frist (Frühjahr 1904) fertiggestellt werden würde. Das Versprechen, im Laufe des Jahre 1902 mit dem Bau zu beginnen, wollte er indes nicht geben. Im nächsten Zwischenbescheid vom 11. April 1902 – die Grunderwerbspläne standen immer noch aus – kündigte Direktor Mühlen die Inangriffnahme der Bauarbeiten für 1903 an. Am 29. Juli 1902 wurde dann die Fertigstellung der Grunderwerbspläne für Herbst 1902 angekündigt. Dieses Mal wurde die Verzögerung mit einem dreiwöchigen Kuraufenthalt des Technikers begründet.

Mit Schreiben vom 15. September 1902 offenbarte Inspektor Classen dem Komitee den wirklichen Grund für die eingetretenen Verzögerungen: Laut Mitteilung der BLEAG sei »die Beschaffung der erforderlichen Mittel zum Bau der Strohäubahn vorläufig auf Schwierigkeiten gestoßen« und daher könne »in diesem Jahr noch nicht mit dem Grunderwerb und dem Bau der Strohäubahn

begonnen werden«. Und weiter erklärte er: »Ob die Inangriffnahme des Baues im Frühjahr 1903 möglich ist oder ob die Badische Lokaleisenbahn AG in Karlsruhe um eine Verlängerung des Termins nachsuchen muss, kann heute noch nicht übersehen werden. Jedenfalls kann die Bahn, falls der Bau derselben im Frühjahr 1903 begonnen wird, zum festgesetzten Termin, 1. April 1904, dem Betrieb übergeben werden und bitten wir daher ergebenst, vorläufig eine entsprechende Terminverlängerung gewähren zu wollen.«

Die WdEG bzw. deren Tochtergesellschaft BLEAG hatte also bis dato noch keinen Geldgeber für die Strohäubahn gefunden. Offensichtlich galt der Bau und Betrieb einer Stichbahn im ländlichen Bereich in Investorenkreisen schon damals bereits nicht mehr unbedingt als lukrative Kapitalanlage.

Mit Schreiben vom 17. September 1902 gewährte das Ministerium eine Fristverlängerung für den Baubeginn vom bisherigen Termin 1. April 1902 (der zu diesem Zeitpunkt bereits verstrichen war) zum 1. April 1903. Am festgelegten Fertigstellungstermin (1. April 1904) änderte sich dadurch nichts. Am 26. September 1902 räumte Inspektor Classen nochmals ein, dass die Gesellschaft mit dem Bahnbau bis auf weiteres nicht beginnen könne, da die erforderlichen Geldmittel noch nicht bereitgestellt worden seien.

Nach etlichen weiteren inhaltenden Schreiben aus Stuttgart, Karlsruhe (BLEAG) und Köln (WdEG-Hauptverwaltung) drohte das Komitee schließlich am 22. Oktober 1902 der BLEAG mit einer Klage. Im Auftrag des Komitees ließ Schultheiß Walter die BLEAG wissen, dass »die Gemeinden – als der eine vertragsschließende Teil, der seine Bedingungen erfüllt hat – sich unter Umständen genötigt sehen werden, die Gesellschaft als den anderen, in Verzug befindlichen Teil auf Vertragserfüllung, also auf sofortige Vornahme des Grunderwerbs bzw. Lieferung der Unterlagen hierzu und Fertigstellung der Bahn bis zum 1. April 1904 zu verklagen. Denn Sie werden wohl einsehen, dass nachdem in den Gemeinden Hemmingen und Heimerdingen Feldbereinigungen angegriffen und der wertvolle Boden infolge Durchhiebs der Trasse erheblich geschädigt ist, des ferneren in allen Gemeinden zahlreiche Private auf Geschäftsunternehmungen von teils erheblicher Tragweite in Rücksicht auf den zu erwartenden Bahnbau, dessen rechtzeitige Fertigstellung von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft noch am 11. April des Jahres in sichere Aussicht gestellt worden ist, sich eingelassen haben, die Gemeindevertretungen mit unbestimmten Vertröstungen sich nicht zufrieden geben können, schon um des Friedens in den Gemeinden, aber auch um des eigenen Ansehens willen.«

In seiner Antwort vom 21. November 1902 zauberte Direktor Mühlen eine völlig überraschende Idee aus dem Hut: Die Verlegung des Staatsbahnschlusses von Korntal nach Ludwigsburg! Das an Schultheiß Walter gerichtete Schreiben ist sehr aufschlussreich und soll daher hier nahezu ungekürzt wiedergegeben werden:

»Sehr geehrter Herr Schultheiß! In der Strohäubahn-Angelegenheit möchte ich Ihnen einige Mitteilungen vertraulicher Art machen. Es wird Ihnen bekannt sein, dass die Badische Lokalbahngesellschaft zurzeit nicht in der Lage ist, die Bahn auszuführen. Ob sie sich verpflichten kann, in den nächsten Jahren an die Ausführung heranzutreten, erscheint mir fraglich. Die Gründe sind folgende.

Die Badische Gesellschaft hat derzeit in ihr Finanzprogramm die Strohgäubahn mit aufgenommen. Es sind aber die Kostenanschläge bei den letzten Bauten, die in der teuersten Zeit ausgeführt wurden, und zwar Reutlingen–Gönningen, Härtsfeldbahn und auf der Badischen Linie Wiesloch–Meckesheim–Waldangeloch, in einer derart unerwarteten Weise überschritten worden, dass die Finanzdispositionen nicht mehr zutreffen und der Badischen Gesellschaft daher heute die Mittel zur Ausführung der Strohgäubahn einfach fehlen. Sie müsste also zu diesem Zwecke eine neue Finanztransaktion machen, das kann sie allein nicht, sondern sie bedarf dazu der Hilfe ihrer Bankinstitute und eventuell der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft. Die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft hat aber derzeit in der bestimmten Erwartung, dass die Badische Gesellschaft ihr Finanzprogramm und damit auch den Bau der Strohgäubahn durchführen könne, in ihren eigenen Dispositionen nicht mehr auf die Strohgäubahn gerücksichtigt (sic!).

Bei der bekannten trüben Allgemeinlage der wirtschaftlichen Verhältnisse sind die Bankinstitute heute nicht gewillt, neue Kapitalien für Eisenbahnunternehmungen herzugeben, und deshalb ist zur Zeit der Bahnbau Korntal–Weissach unausführbar, daran kann auch kein Druck des Staates etwas ändern, denn ohne die erforderlichen Millionen lässt sich nichts machen. Es ist das ein Missgeschick, welches die Strohgäubahn-Interessenten heute trifft, und welches mit unseren wirtschaftlichen Verhältnissen innig zusammenhängt. Ich habe nun für meine Person noch niemals ein Projekt aufgegeben, welches ich ernstlich gewollt habe, und dessen Ausführung ich auch heute noch will. Es ist aber, so wie die Verhältnisse heute liegen, eine Durchführung des Finanzprogrammes für die Bahn nicht ohne Mitwirkung der Stadt Ludwigsburg möglich. Ein Anschluss nach Ludwigsburg bedingt von Weissach nach Stuttgart einen nur 4 Kilometer längeren Bahnweg. Er bietet andererseits einen gewissen Vorteil dadurch, dass man in Ludwigsburg an die Schnellzüge anschließt und ferner der Verkehr nach dem Norden, insbesondere der Bezug von Kohlen, Industrieartikeln wesentlich günstiger liegt als bei dem Anschluss Korntal. Was den Wert des Verkehrs in nördliche Richtung anbelangt, so darf ich darauf hinweisen, dass die Kanalisation des Neckar bis Heilbronn, vielleicht auch noch weiter, nur eine Frage der Zeit ist, denn die Ausführung dieser Kanalisation mindestens bis nach Heilbronn ist eine Lebensfrage für Württemberg. Heilbronn würde dann genau derselbe Stapelplatz für Württemberg werden, wie Mannheim jetzt für Baden ist. Dass eine verhältnismäßig kurze Bahnverbindung nach einem derartigen Platze von wirtschaftlich hoher Bedeutung auch für das Strohgäu ist, bedarf keiner Erwägung.

In einer schriftlichen Darlegung lassen sich diese Verhältnisse nicht erschöpfend behandeln. Soweit ich die Sache zu beurteilen vermag, hängt es von Ihren persönlichen Entschlüssen ab, ob ein Projekt, wie ich es für durchführbar halte, nämlich eine Bahn Ludwigsburg–Weissach, zustande kommen soll oder nicht. Es wäre Ihnen heute wegen des etwas kürzeren Bahnweges nach Stuttgart die Verbindung Korntal lieber, denken Sie aber immerhin daran, dass sie in Korntal an die Calwer Züge anschließen und unter Umständen zweimal umsteigen müssen, um nach Stuttgart zu kommen, denn die Durchführung der Nebenbahnzüge nach Zuffenhausen stößt auf Schwierigkeiten in finanzieller Beziehung.

Ich möchte Ihnen daher dringend empfehlen, in eine eingehende Erwägung darüber einzutreten, ob es bei der gegenwärtigen Sachlage wohlgetan ist, eine Stellungnahme gegen ein nach meiner Ansicht durchführbares Projekt festzuhalten, wenn das Ihnen heute nächstliegende Projekt in absehbarer Zeit nicht zustande kommen kann. Sie sind vielleicht persönlich verstimmt darüber, dass die Aussichten, welche Ihnen von der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft gemacht worden sind, heute nicht realisierbar werden, aber verehrter Herr Schultheiß, wir leben in einer Zeit der schweren wirtschaftlichen Kämpfe und zum Teil sogar wirtschaftlicher Bedrängnis und Millionen-Geschäfte können deshalb nicht durchgeführt werden, weil man sie derzeit in der festen Hoffnung auf Realisierbarkeit eingeleitet hat, nachdem die Voraussetzungen, die seinerzeit maßgebend waren, nicht mehr zutreffend sind. Ich habe persönlich in den Verhandlungen mit Ihnen immer das Empfinden gehabt, dass Sie die Seele des ganzen Strohgäubahn-Unternehmens sind, ich möchte hoffen, dass Sie es bleiben können.« Am Schluss seines Schreibens lud Direktor Mühlen in ausgesprochen höflicher Form Schultheiß Walter zu einem persönlichen Besuch in Köln ein, natürlich auf Kosten der Bahngesellschaft.

Es fanden daraufhin Gespräche zwischen dem Komitee und Staatsrat von Balz sowie zwischen dem Komitee und Staatsminister von Soden¹⁶ statt. Karl Immendorfer, der im Mai 1902 als Nachfolger des verstorbenen Abgeordneten Aldinger für das Oberamt Leonberg in den Landtag gewählt worden war, schrieb am 2. Dezember 1902 an Schultheiß Gommel in Iptingen: »Wir halten natürlich vor allem an den bestehenden Verträgen fest. Sobald wir darauf verzichten würden, schwebt unsere Sache in der Luft.« Die Ludwigsburg-Variante habe Mühlen ins Spiel gebracht in der Hoffnung, »Ludwigsburg würde möglicherweise die Bahn bedeutend finanziell unterstützen, aber diese Anregung blieb von uns und auch von der Regierung bis jetzt ganz unberücksichtigt. Sollte nach Ludwigsburg gebaut werden, so würden die Kollegien der beteiligten Gemeinden keine Beiträge mehr dazu bewilligen, denn es müssten neue Verträge abgeschlossen werden. Es strebt aber alles nach Stuttgart. Von Ludwigsburg aus ist auch in keiner Weise etwas geschehen. Wie ich hörte, steht man dort einem Bahnbau jetzt viel kühler gegenüber als früher und würde keine großen Opfer bringen. Der Herr Minister war auch ganz mit uns einig, dass die Gesellschaft zur Einhaltung der Verträge gezwungen werden müsse und dass es vielleicht gut sei, der Gesellschaft den Termin um ein Jahr zu verlängern, wenn sie durch hinlängliche Kautio die Garantie biete, dass der gestellte Termin dann sicher eingehalten werde. Der Herr Minister hat uns versichert, er werde tun, was er könne, um die Verträge aufrecht zu erhalten, die Regierung würde ja gerade so geschädigt wie die Gemeinden, denn ein Bau ohne Staatsunterstützung würde nicht mehr möglich sein nach Aufhebung der vorhandenen Verträge. Die Sache liegt also gegenwärtig bei der Regierung und wir müssen abwarten, bis von ihr weitere Verhandlungen angebahnt werden.«

Die Alternative »Anschluss in Ludwigsburg« wurde im Strohgäu kontrovers diskutiert. Schultheiß Zoller (Schwieberdingen) setzte sich mit Schreiben vom 27. November 1902 an seinen Kollegen Walter nachdrücklich für diese Lösung ein: »Der Anschluss Korntal hat keine Aussicht auf Erfüllung, weil keine Bank

der Gesellschaft Geld zur Verfügung stellen wird zum Bau einer Bahn, die, wie man im Voraus weiß, keine entsprechende Verzinsung abwerfen wird. Mit einer Klage auf Erfüllung kommen wir nicht weit, da in der Konzessionsurkunde der Gesellschaft zu viel Spielraum gelassen worden ist. Wie sollen wir aber aus der Korntaler Sackgasse herauskommen? Wir müssen den Krebsgang gehen, wenn wir zum Ziel kommen wollen. Ich habe die bestimmte Überzeugung, dass wir nur dann eine Eisenbahn bekommen, wenn wir den Anschluss in Ludwigsburg erhalten werden. [...] Das ganze Projekt bleibt unverändert, nur Münchingen, das uns von jeher die größten Schwierigkeiten bereitet hat und das von den bereits bestehenden Eisenbahnverbindungen nicht sehr entfernt ist, fällt weg. Dann sind wir aber an der Hauptbahn und unsere Eisenbahn hat Aussicht, rentabel zu werden. Der Gesellschaft wird es dann ein Leichtes sein, die benötigten Gelder zu beschaffen. Ich möchte Dich wiederholt bitten, diesen Vorschlag energisch in die Hand zu nehmen, damit wir die Interessen unserer Gemeinden fördern können. Wenn wir die Eisenbahn nicht durchführen, sind wir weit und breit blamiert und deshalb müssen wir einfach den Weg einschlagen, der zum Ziel führen wird, und zwar so bald wie möglich.«

Zwischen Weissach und Köln wurden noch mehrmals Schreiben ausgetauscht, ohne dass es Direktor Mühlen gelingen sollte, Schultheiß Walter von dieser Idee zu überzeugen. Für Walter war die Ludwigsburger Variante schon deswegen nicht akzeptabel, weil Münchingen dadurch nicht mehr von der Bahnstrecke berührt worden wäre.

Am 1. Januar 1903 forderte Direktor Mühlen die Schultheißen der Gemeinden Schwieberdingen, Hemmingen, Heimerdingen und Weissach auf, ihr Einverständnis für den Anschluss in Ludwigsburg zu geben, was diese jedoch am 24. Januar 1903 endgültig ablehnten. Direktor Mühlen teilte daraufhin »mit dem Ausdruck des Bedauerns« mit, dass er diese Variante nicht mehr weiterverfolgen würde.

Die BLEAG war nun gezwungen, beim Ministerium um Terminverlängerung für die Fertigstellung der Strohgäubahn nachzusuchen. Das Ministerium gewährte am 21. September 1903 eine Fristverlängerung für die Vollen- dung der Strohgäubahn bis zum 1. April 1907. Es vergingen danach aber noch weitere eineinhalb Jahre (!), bis endlich folgendes Schreiben von der Haupt- verwaltung der WdEG in Köln vom 5. März 1905 bei Schultheiß Walter ein- ging: »Wir sind mit dem Abschluss der Pläne und mit den Betriebsdispositio- nen für die Strohgäubahn beschäftigt, deren Bau voraussichtlich in diesem Jahr ausgeführt werden wird, wenn die Gemeinden den Grund und Boden rechtzeitig zur Verfügung stellen und den Betrag von 5000 Mark, ausma- chend 115 000 Mark für die 23 Kilometer lange Bahn bereitstellen. Es ent- steht dann die Frage, ob in Weissach das Betriebspersonal untergebracht werden kann. Es würde sich um sechs Wohnungen für verheiratete Beamte handeln und bitten wir um gefl. Mitteilung, ob und evtl. zu welchem Preise derartige Wohnungen in Weissach verfügbar sind bzw. verfügbar gemacht werden können.«

Bereits zwei Tage später übersandte Inspektor Classen, der jetzt unter »Be- triebsabteilung Stuttgart der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft« firmierte,

umfangreiche Grunderwerbsunterlagen, darunter 640 Kaufvertragsformulare, per Einschreiben an Schultheiß Walter zur Weiterverteilung an die anderen Gemeinden.

Am 18. März 1905 teilte Classen, nunmehr auf dem Briefkopf der Filderbahn-Gesellschaft, dem Eisenbahnkomitee mit, dass die Filderbahn-Gesellschaft die Konzession von der BLEAG zu übernehmen beabsichtige und mit der Bauausführung möglichst bald beginnen werde. Die WdEG hatte zwischenzeitlich große Anteile der Filderbahn-Gesellschaft käuflich erworben, so dass die Filderbahn zu einem Tochterunternehmen der WdEG wurde.

Am 14. April 1905 informierte Classen über einen Beschluss des Filderbahn-Aufsichtsrats vom 6. April 1905, in dem die Übernahme der Strohgäubahn-Konzession von der BLEAG bestimmt wurde. Außerdem wies er auf den immer noch bestehenden Vorbehalt der Gemeinde Münchingen hin, die die Übernahme ihres Anteils an den Grundstückskosten auf der Markung Weilimdorf von einem Schülerzug abhängig machte. Schultheiß Walter und der Abgeordnete Immendorfer wurden dringend gebeten, auf Münchingen bezüglich Verzichts auf diese Bedingung einzuwirken. Walter leitete das Schreiben mit folgender Ergänzung an Immendorfer weiter: »Sind Sie bitte doch so gut und bringen Sie mit Münchingen die Sache vollends in Ordnung. Wenn Sie denken, ich sollte mitgehen, so bin ich natürlich gerne dazu bereit. Allein ich glaube, dass Sie allein am besten mit den Münchingern fertig werden. Es sollte doch jetzt endlich vorgehen.« Abgeordneter Immendorfer ist tatsächlich mit den Münchingern fertig geworden. Der Gemeinderat Münchingen verzichtete schließlich auf den Vorbehalt.

Da nun die Filderbahn-Gesellschaft als Erbauer und Betreiber der Strohgäubahn auftrat, änderte sie ihren Namen durch Beschluss der Gesellschafter-Versammlung am 29. Mai 1905 in »Württembergische Nebenbahnen, Aktiengesellschaft zu Stuttgart«. Folgerichtig übertrug dann am 20. Dezember 1905 das Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten die Konzession für die Strohgäubahn auf Antrag der beteiligten Gesellschaften von der BLEAG auf die Württembergische Nebenbahnen AG.

Im April und Mai 1905 wurde der erforderliche Grunderwerb durchgeführt. Im Juni 1905 wurde mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen. Die Gemeinden Münchingen, Schwieberdingen, Hemmingen, Heimerdingen und Weissach erhielten repräsentative Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen. In Korntal wurde ein Lokschuppen und ein Güterschuppen, in Weissach ein Lokschuppen mit Werkstatt errichtet. Alle Stationen erhielten außerdem ein Ladegleis für den Güterverkehr. Ein Ausweichgleis für Zugkreuzungen wurde zunächst nur in Hemmingen eingerichtet.

Das gesamte Anlagekapital der Bahn – ohne Grundstücke – betrug rund 1,75 Millionen Mark, davon hatten die Gemeinden über ihre Beiträge 109 137 Mark, also etwa 6 % finanziert. Außerdem hatten die Gemeinden den Grund und Boden im Wert von 218 429 Mark kostenfrei bereitgestellt. Der restliche Finanzbedarf musste von der Bahngesellschaft aufgebracht werden. Die Strohgäubahn war somit fast die einzige von einer Privatgesellschaft ohne Staatszuschuss gebaute Bahn in Württemberg.

Eröffnung der Strecke Korntal–Weissach

Am 13. August 1906 konnte die 22 Kilometer lange Strecke Korntal–Weissach feierlich eröffnet werden. 17 Jahre nach dem denkwürdigen Beschluss des Nussdorfer Gemeinderats und nach langem Hin und Her war das Strohgäu somit endlich zu seiner Eisenbahn gekommen. Die Presse berichtete ausführlich über dieses für das Strohgäu wichtige Ereignis. Beispielhaft sei hier der – geringfügig gekürzte – Artikel aus der »Glems- und Würm-Gauzeitung« vom 14. August 1906 wiedergegeben:

»Ein Festtag und ein bedeutungsvoller Tag war für unser Strohgäu der gestrige Montag, an dem die Strohgäubahn Korntal–Weissach eingeweiht wurde. Die Pläne und Wünsche eines Jahrzehnts sind damit in Erfüllung gegangen. Groß sind die Erwartungen und Hoffnungen, welche die Insassen des Strohgäus an diese Bahn knüpfen – mögen sie in reichlicher Weise in Erfüllung gehen.

Die Feier, an der die Vertreter der staatlichen und Gemeindebehörden des Bezirks Leonberg, Vaihingen und Ludwigsburg in großer Anzahl teilnahmen, war von herrlichstem Wetter begünstigt; wolkenloser Himmel spannte sich über das im reichsten Ernteschmuck daliegende Strohgäu. Korntal war der Sammelplatz der Festgäste, die zahlreich mit der Bahn von Leonberg her gekommen waren und die von Stuttgart kommenden Festteilnehmer dort erwarteten. 9 Uhr 50 trafen die Beamten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, an ihrer Spitze Exzellenz Staatsrat von Balz, auf dem mit Blumen und einer Empfangspforte hübsch geschmückten Bahnhof ein.

Herr Vorsteher Daur begrüßte die Erschienenen namens des Komitees der Strohgäubahn und führte aus, dass sich bei manchem, der mit der Geschichte Korntals näher vertraut sei, mit der Feststimmung angesichts der durch den Bahnbau hervorgerufenen Veränderungen Bedenken vermischen mögen; aber die Gemeinde Korntal habe sich gesagt, dass es hier eine Pflicht gegen die Nachbargemeinden zu erfüllen gelte. Korntal wolle sich daher furchtlos und treu für die neuen Aufgaben bereitfinden lassen. Exzellenz Staatsrat von Balz dankte für die Begrüßungsworte und knüpfte daran seine Glückwünsche für die Bahn. Darauf bestieg die Festgesellschaft den bereitstehenden, mit Girlanden und Fahnen geschmückten Festzug, an dessen Lokomotive sinnig die Inschrift »Glück auf« angebracht war. Ein Pfiff und fort ging der erste Zug durch die Gefilde des Strohgäus. [...]

Bald war die Station Münchingen erreicht, auf dessen Bahnhof die Feuerwehr und andere Vereine Aufstellung genommen hatten. Hochrufe empfingen den Festzug und die Schuljugend – zum Teil in Münchinger Tracht – sang das Württembergerlied »Von dir, o Vaterland zu singen«. Herr Schultheiß Hengel hielt die Begrüßungsrede, die uns für die Stimmung in Münchingen so charakteristisch erscheint, dass wir sie hier im Wortlaut wiedergeben wollen: »Hochgeehrte Herren! Im Namen der Gemeinde Münchingen habe ich die Ehre, Sie herzlich willkommen zu heißen. Insbesondere begrüße ich den Herrn Vertreter der K. Staatsregierung, S. Exzellenz den Herrn Staatsrat von Balz. Festtage wie der heutige zählen gewiss zu den bedeutendsten und denkwürdigsten in der Chronik einer Gemeinde. Wir fühlen uns zu großem Dank verpflichtet, dass die hochverehrten



*Eröffnungsfeierlichkeiten am Bahnhof Korntal am Vormittag des
13. August 1906. Rechts im Bild eine der beiden
bei Humboldt in Köln gebauten 4-achsigen Tenderlokomotiven.*

Herren uns so zahlreich die Ehre schenken, Patenstelle zu versehen bei der Einweihung unserer Strohgäubahn, die nach so manchen Geburtsschmerzen heute nun doch sich eines erfreulichen Daseins rühmen kann. Wenn auch der Lieblingswunsch dieser Gemeinde, eine direkte Verbindung mit Zuffenhausen zu bekommen, nicht erfüllt werden konnte und wir gern auf den Umweg über Korntal trotz der hübschen Bögen und Kurven verzichtet hätten, so dürfen Sie doch überzeugt sein, dass auch die Gemeinde Münchingen die Bedeutung einer Bahn wohl zu würdigen wusste. Ja wir freuen uns heute von ganzem Herzen, dass auch unser Ort an die Strohgäubahn angeschlossen ist. Wir sagen Dank allen, die sich um den Bahnbau verdient gemacht haben. Um die für die Station kurz bemessene Frist von 4 Minuten nicht zu überschreiten, schließe ich mit dem Wunsche: Möge die Zukunft uns das bringen, was wir von einer Bahn erhoffen, damit auch die Gegner derselben recht bald zu der Überzeugung kommen, dass unsere großen Opfer nicht umsonst gebracht sind und eine Eisenbahn auch der Landwirtschaft manchen Nutzen und Vorteil bringt.◀

Staatsrat von Balz erwiderte, allerdings habe der Kampf und die Bahn lang gedauert, aber er glaube, dass die Gemeinde aus ihr Nutzen und Vorteil ziehe. Wenn auch nicht alles so sei, wie man es sich wünsche, so müsse man sich eben mit dem Erreichbaren begnügen.

Groß war die Begeisterung in Schwieberdingen, das nach kurzer Fahrt erreicht wurde. Nicht weniger als drei Gesangvereine hatten sich hier aufgestellt. Herr Schultheiß Zoller gab in seiner Begrüßungsansprache der Freude Ausdruck, dass in das stille Glemstal durch die Bahn wieder Leben gebracht werde. Schwieberdingen habe das Schicksal aller eisenbahnfernen Gemeinden, nämlich das des Rückgangs an Einwohnerzahl und Wohlstand geteilt. Darum werde an die Bahn, die mit großen und schweren Opfern erkaufte sei, große Hoffnung geknüpft.

Auch auf der Station Hemmingen ward dem Zug festlicher Empfang zuteil. Herr Schultheiß Grözinger hieß die Gäste herzlich willkommen und gab der Hoffnung Ausdruck, dass die Eisenbahn die Vorteile bringen möge, welche der Einwohnerschaft zu Wohlfahrt und Segen gereichen.

Warmen Anteil an der Eröffnung nahm auch Heimerdingen [...]. Herr Schultheiß Hummel sprach die Hoffnung aus, dass auch Heimerdingen aus der Bahn den erhofften Gewinn ziehen möge. Dann ging es hinab zum Endpunkt der Bahn, nach Weissach, das den Festzug mit Böllerschüssen begrüßte. Ein niedliches, eigens zur Bahneröffnung gedichtetes Willkommenslied, das große Freude hervorrief, sang die Weissacher Schuljugend. Darauf ergriff Herr Schultheiß Walter das Wort zur Begrüßung und sprach den zahlreichen Gästen seinen Dank für ihr Erscheinen aus. Weissach habe allen Grund zur Freude an der Bahn. 12 km sei es bisher von der Bahn entfernt gewesen und diese weite Entfernung habe zur Verringerung der Einwohnerzahl beigetragen. Weissach hofft auf den Ausbruch einer neuen, besseren Zeit und glaubt, dass die Opfer nicht umsonst gebracht worden seien. Wie auf allen Stationen, so dankte auch hier Herr Staatsrat von Balz für den Willkomm und sprach seine Glückwünsche aus. Darauf trat die Festgesellschaft unter Vorantritt der Festmusik den Umzug durch den mit Fahnen und Girlanden reich geschmückten Ort an und nahm ein von der Erbauerin der Bahn, der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, gebotenes Frühstück ein.

Um 12 Uhr wurde die Rückfahrt nach Heimerdingen angetreten, wo im Jägerheim¹⁷ das Festessen stattfand. Über 200 Personen beteiligten sich an dem vortrefflich zubereiteten Mahl. Die Reihe der Reden eröffnete der Vorsitzende des Eisenbahnkomitees, Herr Schultheiß Walter, mit einem begeisterten Toast auf den König. Er hieß die Festgäste, die Vertreter der Kreisregierung und der Oberamtsbezirke Leonberg, Vaihingen und Ludwigsburg herzlich willkommen. Auch hier treffe das Sprichwort zu, dass auf harte Tage frohe Feste folgen. 10 Jahre lang habe man das gesteckte Ziel verfolgt, das durch Zusammenhalt und Einigkeit nun erreicht ist. Der Fortschritt der beteiligten Gemeinden und der ganzen Gegend sei der große Zweck der Bahn. Trotz der Ernte haben sich die Einwohner der beteiligten Orte nicht abhalten lassen, zu dem Fest, das ein neuer Ansporn sein soll, zu erscheinen. Nach echter Schwabenart gedenke man aber in erster Linie unseres Königs. Unserem erhabenen Landesvater gelte daher das erste Hoch. Begeistert stimmte die Festversammlung in das Hoch ein. Die Musik intonierte die Königshymne, welche stehend gesungen wurde. [...]

Als zweiter Redner ergriff Herr Abgeordneter Immendörfer das Wort, der auf die Entstehung der Bahn einen geschichtlichen Rückblick warf. [...] Der Verkehr nach Stuttgart sei für das Strohgäu viel wichtiger als der nach Pforzheim, denn nach Stuttgart setze das Strohgäu seine landwirtschaftlichen Produkte ab und

aus Stuttgart beziehe es seine Latrine. [...] Dass die Bahn jetzt fertig ist, habe man dem Entgegenkommen der Staatsregierung zu verdanken.¹⁸ Staatsrat von Balz habe immer ein williges Ohr für die Angelegenheiten der Strohgäubahn gehabt, darum gelte ihm sein Hoch.

Sofort ergriff Exzellenz von Balz das Wort und überbrachte die freundlichen Grüße des Staatsministers von Weizsäcker, der gegenwärtig im Urlaub im Ausland weile. Redner erzählte sodann von der Einweihung des Simplontunnels, der

Württembergische Nebenbahnen A.-G. zu Stuttgart.

Am Dienstag den 14. ds. Mts. wird die normalspurige Nebenbahn Kornthal-Weissach (Strohgäubahn) dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Auf der neuen Strecke werden folgende Züge verkehren:

4.30	8.40	11.53	5.40	7.18	ab	Weiſſach	an	8.16	11.28	3.11	8.56	8.31	11.18
5.35	9.44	1.01	6.44	8.21	an	Kornthal	ab	7.10	10.22	2.05	2.50	7.35	10.07
5.46	10.01	(1.19)	6.58	(8.43)	an	Bussenhausen	ab	7.00	10.06	(1.50)	2.40	7.18	(9.50)
										Verlags	©ontags	Verlags	©ontags

Der vollständige Fahrplan ist zum Preis von 5 Pf. von der Bahnverwaltung der Strohgäubahn in Weissach zu beziehen.

Betriebsabteilung Stuttgart
der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft.

Fahrplan aus der Eröffnungszeit 1906.

dem internationalen Verkehr diene. Draußen sei der internationale Gesichtspunkt maßgebend, hier aber in der Heimat arbeite man mit dem Herzen. Deswegen bringe er der Bahn seitens der Regierung die herzlichsten Glückwünsche dar. Manche Wünsche seien unerfüllt geblieben, so diejenigen Kornwestheims und Nussdorfs. Aber wir müssen das nehmen, was ausführbar ist. Die Kämpfe um die Bahn seien dadurch verkürzt worden, dass die Westdeutsche Gesellschaft ohne Staatsbeitrag bauen zu wollen erklärte. Für die Fortsetzung des Bahnbaues ohne Staatshilfe werde sich keine Gesellschaft finden, darum werde der Staat hier Beitrag und Hilfe leisten. Er wünsche, dass der Anschluss des Strohgäus an das altwürttembergische Bahnnetz den erhofften Segen bringe. Dass auch die Landwirtschaft einen Nutzen von dem Bahnbau habe, gehe daraus hervor, dass die Gemeinden des Strohgäus so große Opfer gebracht haben. Redner trank schließlich auf das Gedeihen des Strohgäus.

Herr Schultheiß Walter, dem eine Abordnung der Gemeinde Weissach als Anerkennung für seine Bemühungen um den Bahnbau einen silbernen Pokal überreicht hatte, toastete auf die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft, welche die Bahn in mustergültiger Weise ausgeführt habe. Der Vertreter dieser Gesellschaft dankte den Behörden für ihr Entgegenkommen und brachte ein Hoch auf das Eisenbahnkomitee, insbesondere auf die Herren Walter und Immenhöfer, aus.

Herr Schultheiß Fack, Mönshheim, sprach im Namen der Gemeinden des Hinteramts, welche auch eine Bahn wollen und ebenfalls große Beträge zu zahlen

bereit sind. Man müsse die Gemeinden des Hinteramts so würdigen, wie sie es verdienen und sie nicht von der Seite ansehen.«

Am 14. August 1906 begann der planmäßige Verkehr mit zunächst werktags vier Zugpaaren, von denen drei bis Zuffenhausen durchgebunden wurden. Bis 1914 konnte das Angebot auf werktags fünf Zugpaare erweitert werden. Dem Betrieb standen zunächst zwei Dampflokomotiven, vier vierachsige und ein zweiachsiger Personenwagen, zwei Gepäckwagen mit Postabteil, zwei geschlossene und zwei offenen Güterwagen sowie zwei Bahndienstfahrzeuge zur Verfügung.

Das Verkehrsaufkommen ließ sich in der Anfangszeit recht gut an. Bis zum Ersten Weltkrieg konnte ein Betriebsüberschuss erzielt werden und die Kapitalgeber konnten sich einer bescheidenen Rendite erfreuen. Mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs sollten sich die Verhältnisse grundlegend ändern.

Der Kampf um die Verlängerung von Weissach Richtung Pforzheim

Die Strohgängemeinden haben stets einmütig eine Durchgangsbahn von Zuffenhausen nach Pforzheim angestrebt. Infolge der beschriebenen Umstände wurde allerdings nur eine Teilstrecke von Korntal nach Weissach realisiert. Die von dieser Stichbahn nicht erschlossenen Gemeinden konnten sich damit nicht zufrieden geben. Sie bildeten, wie bereits erwähnt, ein »Komitee zur Verlängerung der Strohgäubahn« unter Vorsitz des Mönzheimer Schultheißen Gantner, der später durch seinen Amtsnachfolger Fack abgelöst wurde, und richteten am 15. März 1899 eine Petition an den Landtag mit dem Ziel, eine Verlängerung der Bahn »wenigstens bis nach Wiernsheim« zu erreichen.

Mit Argwohn beobachteten sie nun die Zusammenarbeit des Weissacher Schultheißen Walter mit Inspektor Classen, in dessen Folge die Streckenführung zwischen Hemmingen und Weissach abweichend von den bisherigen Planungen zugunsten der Gemeinden Weissach und Flacht verändert wurde. Offensichtlich hielten es weder die WdEG noch Schultheiß Walter für opportun, die Schultheißen der »Hinteren Gemeinden«¹⁹ Eberdingen, Nussdorf, Iptingen und Wiernsheim über diese für die genannten Gemeinden äußerst nachteilige Planänderung zu informieren.

Mit einer Dienstreise nach Stuttgart versuchten nun die genannten Gemeinden ihre Interessen zu wahren. Schultheiß Gommel (Iptingen) informierte am 4. Oktober 1899 seinen Kollegen Seitter (Wiernsheim): »In den letzten Tagen habe ich erfahren, dass die Eisenbahngesellschaft nicht über Eberdingen, Nussdorf und Iptingen, sondern über Flacht bauen wolle. Wie es weitergehen soll, weiß ich nicht. In Weissach sollen bereits Ingenieure arbeiten. Da wir nun über diese Planänderung nichts erfahren haben, habe ich heute mit den Kollegen von Nussdorf und Eberdingen Rücksprache genommen. Wir haben uns nun entschlossen, miteinander am Samstag [7. Oktober 1899] nach Stuttgart zu gehen und dort bei dem Kgl. Eisenbahnpräsidenten, dem Vertreter der Gesellschaft usw. vorstellig zu werden. Es wird scheints mit Hochdruck gegen uns gearbeitet, jedenfalls von Weissach aus.«

Diese Vorsprachen, über deren Ergebnisse nichts dokumentiert ist, führten offensichtlich zu keinem greifbaren Erfolg. Jedenfalls richteten die genannten Gemeinden am 22. Januar 1900 die dringende Bitte an das Ministerium, der WdEG keine Konzession zum Bau der Teilstrecke Heimerdingen–Weissach–Flacht zu erteilen und stattdessen die Teilstrecke Heimerdingen–Eberdingen–Nussdorf–Iptingen–Wiernsheim zu genehmigen. In dem Schreiben wird unter anderem angeführt, es sei »in letzter Zeit bekannt geworden, dass von Flacht aus die Bahn über Heimsheim und Tiefenbronn nach Weilderstadt zu führen und daselbst an die staatliche Schwarzwaldbahn anzuschließen beabsichtigt ist. Diese Gestaltung des Eisenbahnprojekts ist – wie allgemein bekannt – den maßlosen Sonderinteressen der Gemeinde Weissach zuzuschreiben, welche dementsprechend die Gesellschaft so beeinflusst hat, dass dieselbe die weiter beteiligten Gemeinden gar nicht mehr weiter anhört.« Zwar könne an eine Realisierung dieses neuen Projekts allein schon aus Rentabilitätsgründen »nicht ernstlich geglaubt« werden, doch sei es für die Gemeinden nun geboten, ihre eigenen Interessen geltend zu machen.

Man verwies darauf, dass die meisten Orte, die durch eine Streckenführung Zuffenhausen–Weissach–Weil der Stadt berührt würden, schon jetzt »nur eine Entfernung von wenigen Kilometern von der Staatsbahn Zuffenhausen–Weilderstadt« aufweisen, ausgenommen allein Weissach und Flacht. Bei einer Verwirklichung des Projekts würden jedoch Eberdingen, Nussdorf, Iptingen und Wiernsheim, »welche von den jetzigen Bahnlinien 12 bis 15 Kilometer entfernt gelegen sind, und mit ihnen das große eisenbahnlose Gebiet der Ortschaften Hochdorf, Riet, Enzweihingen, Aurich, Großglattbach, Perouse, Pinache, Wurmberg, Mönshheim, Wimsheim für alle Zeiten der Einreihung in den Bahnverkehr völlig entrückt«. Um solch gravierende Nachteile zu vermeiden, solle das Ministerium »für den Fall, dass die Strohgäubahn vorläufig nicht voll ausgebaut und nur etwa bis Heimerdingen geführt wird, die Linienführung nur bis nach Heimerdingen und nur in nördlicher Richtung von diesem Ort genehmigen«. Denn dann bestehe für die genannten Gemeinden »doch wenigstens die Aussicht, später einmal durch den Weiterbau der Strohgäubahn von Heimerdingen aus nach Wiernsheim eine Bahn zu erhalten«.

Nachdem vom Ministerium keine erkennbare Reaktion erfolgte, richteten die genannten Gemeinden am 3. Mai 1900 eine Petition »um Prüfung des Ausbaues der Strohgäubahn bis Wiernsheim« an das Ministerium und an den Landtag:

»In Sachen der projektierten Stichbahn in das Strohgäu, Ziff. 5 des Gesetzesentwurfs betreffend den Bau von Nebeneisenbahnen 1899/1900, soll sicherem Vernehmen nach der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft der Bau und Betrieb der Strohgäubahn bis Wiernsheim durch die hohe Königliche Staatsregierung concessioniert werden, welches hohes Entgegenkommen mit großer Freude von der Bevölkerung unserer Gegend begrüßt wird. Die genannte Gesellschaft beabsichtigt nun aber, die Concession zunächst nur für die Linie von Zuffenhausen bis Weissach nachzusuchen und hat den weiter interessierten Gemeinden noch keine bindende Zusicherung für die Fortsetzung der Linie gemacht. Es ist daher die Gefahr noch nicht ausgeschlossen, dass der Ausbau der Linie bis Wiernsheim, wenn auch nicht ganz unterbleibt, so doch auf eine längere Reihe von

Jahren hinausgeschoben wird oder den betreffenden Gemeinden größere Opfer auferlegt werden. Wenn nun diese unsere Befürchtung sich bewahrheiten würde, so wäre für unsere Gegend, die eine Bahnverbindung nach den früheren Eingaben weit bedürftiger ist als die Gemeinden bis Weissach, eine Einreihung in den Bahnverkehr auf unabsehbare Zeit oder ganz ausgeschlossen, da wir dann an die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft ganz gebunden wären.« Es wird daher beantragt, die Regierung »wolle zu dem Bau einer normalspurigen Strohgäubahn die Concession nur unter der Bedingung erteilen, dass die betreffende Baugesellschaft sich verpflichtet, den Bau der Linie bis Wiernsheim auszuführen unter möglichster Berücksichtigung unserer Gemeinden und unter Einhaltung einer gleichmäßigen Behandlung der Anforderungen an sämtliche beteiligten Gemeinden«.

Das Ministerium erklärte sich am 8. Mai 1900 mit wenigen Worten für das Anliegen als nicht zuständig: »Auf die Eingabe vom 3. Mai ds. Jahres wird eröffnet, dass die Regierung schon im Hinblick auf Art. 3 Ziff. 5 des Gesetzes vom 29. Juli 1899, betreffend den Bau von Nebeneisenbahnen, nicht in der Lage ist, die Erteilung der Konzession für eine Privatbahn ins Strohgäu davon abhängig zu machen, dass sich der Unternehmer verpflichtet, die Bahn bis Wiernsheim fortzuführen. Wenn daher die Gemeinden, deren Vorstände die Eingabe unterzeichnet haben, Wert darauf legen, dass die Bahn sofort bis Wiernsheim ausgeführt wird, so muss es denselben überlassen werden, sich hierzu mit der Gesellschaft, welche die Ausführung der Bahn beabsichtigt, zu verständigen.«

Weitere Bemühungen des »Komitees zur Verlängerung der Strohgäubahn«, von der WdEG konkrete Aussagen zu deren Planungen bezüglich des Weiterbaus zu erhalten, wurden hinhaltend und ausweichend beantwortet. Es drängt sich der Eindruck auf, dass die WdEG, nachdem sie die Konzession für Korntal-Weissach sicher in der Tasche hatte, den Weiterbau überhaupt nicht mehr ernsthaft verfolgen wollte, dies aber nicht offen eingestehen wollte.

Schließlich erklärte sich die WdEG auf Drängen des Komitees dazu bereit, einen generellen Lage- und Höhenplan für die Fortsetzungstrecke zu erstellen. Am 24. Februar 1905, also unmittelbar vor Baubeginn der Strecke Korntal-Weissach, schrieb Inspektor Classen an das Komitee: »In der Anlage übersenden wir ergebenst die auf Wunsch der beteiligten Gemeinden gefertigten generellen Lage- und Höhenpläne für eine evtl. mögliche Verlängerung der Strohgäubahn Korntal-Weissach über Iptingen, Mönshheim, Wurmberg, Wiernsheim nach Niefern. Wie sich bei der Bearbeitung des Projekts ergeben hat, sind die Gelände- verhältnisse derart schwierige und die Steigungsverhältnisse derart ungünstige, dass die Gesellschaft nach unserem Dafürhalten dem Projekt nur dann näher treten kann, wenn ihm außer freiem Grund und Boden ein Baukostenbeitrag von etwa 40 000 Mark pro Kilometer Bahnlänge zur Verfügung gestellt werden kann. Die Bahnlänge von Weissach bis zum Anschluss an die Staatsbahn in Niefern beträgt etwa 25 Kilometer.«

Der geforderte Kilometerbeitrag lag damit um das Achtfache (!) höher als der von den Gemeinden zwischen Korntal und Weissach geforderte Beitrag. Die betroffenen Gemeinden wären niemals in der Lage gewesen, diesen sich in der Summe auf 920 000 Mark belaufenden Beitrag zu leisten. Da Niefern, Friolzheim, Wimsheim und Nussdorf eine Kostenbeteiligung ablehnten, hätten allein

Iptingen, Mönshheim, Wurmberg, Wiernsheim und Öschelbronn diesen Betrag aufbringen müssen.

Die »Vaihinger Landpost« berichtete hierzu am 19. November 1905: »Wegen Fortsetzung der Strohgäubahn über Iptingen, Mönshheim, Wurmberg, Wiernsheim und Öschelbronn mit der Einmündung in die badischen Staatsbahn bei Niefern haben heute auf dem Rathaus Iptingen die Vertreter der beteiligten Gemeinden die Eingaben an die württembergische und badische Regierung beraten und sollen solche durch eine Deputation geeigneten Orts übergeben werden. Neben den Grunderwerbskosten auf ihren Markungen haben bis jetzt an Barbeiträgen verwilligt: Iptingen 25 000 Mark, Mönshheim 80 000 Mark, Wurmberg 40 000 Mark, Wiernsheim 70 000 Mark und Öschelbronn 40 000 Mark. Wenn auch zu hoffen ist, dass die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft, welche die Bahn bauen soll, ihre außerordentlich hohe Forderung von 40 000 Mark auf 35 000 Mark pro Kilometer ermäßigt, so fehlen zu deren Bezahlung immer noch 600 000 Mark, welche die genannten 5 Gemeinden selbstredend nicht aufbringen können. Dieselben hoffen daher, dass der württembergische und der badische Staat ein Einsehen mit unserer Gegend hat und zur Besserung der geradezu trostlosen Verkehrsverhältnisse recht tief in den Säckel greift. Obgleich Niefern schon eine Bahn hat, wäre diese neue Bahn für diesen Ort von großem Vorteil, weil die Züge der projektierten Bahn alle bis Pforzheim geführt werden sollen und andererseits ein direkter Verkehr mit den Strohgäugemeinden und Stuttgart erschlossen würde. Es ist deshalb zu hoffen, dass Niefern und Pforzheim das Unternehmen kräftig unterstützen. Recht bedauerlich ist es, dass die Gemeinden Nussdorf, Eberdingen, Wimsheim und Friolzheim, welche wegen ihrer Lage von der Bahnlinie nicht berührt werden können, sich ganz ablehnend verhalten, trotzdem die Bahnhöfe der Nachbargemeinden nur 3 Kilometer von den genannten Orten zu stehen kämen.«

Pforzheim bewilligte einen Kostenbeitrag in Höhe von 20 000 Mark, so dass die Gemeinden Barbeiträge von insgesamt 275 000 Mark (entsprechend 11 000 Mark pro Kilometer!) zugesagt haben – nahezu eine Verdoppelung im Vergleich zu den 140 000 Mark, die in der Petition vom 15. März 1899 genannt worden sind. An dieser hohen Summe kann man erkennen, welche enormen Opfer die Gemeinden zu bringen bereit waren, um den ersehnten Bahnanschluss doch noch zu bekommen.

Am 30 November 1905 wurde beim Ministerium ein Staatszuschuss zum Bau der Bahn beantragt. Die Antwort aus Stuttgart kam am 6. August 1906: Die Regierung sei »geneigt, einem leistungsfähigen Privatunternehmer, etwa der Württembergischen Nebenbahnen Aktiengesellschaft in Stuttgart, die Konzession zum Bau und Betrieb einer an die Strohgäubahn anschließenden normalspurigen Nebenbahn von Weissach nach Niefern für den auf württembergisches Gebiet fallenden Teil dieser Bahn zu erteilen. Auch auf Seiten der Großherzoglich Badischen Regierung bestehen weder gegen die Konzessionierung noch gegen den Anschluss an die badische Staatsbahn in Niefern grundsätzliche Bedenken.« Von badischer Seite sei jedoch schon darauf hingewiesen worden, dass sich »die Kosten des Anschlusses der Privatbahn infolge der ungünstigen Verhältnisse auf etwa 100 000 Mark belaufen« werden.

Das Ministerium hielt in seinem Antwortschreiben weiter fest: »Der von den Württembergischen Nebenbahnen von den beteiligten Staaten und Gemeinden neben der unentgeltlichen Stellung von Grund und Boden beanspruchte bare Baukostenbeitrag von 40 000 Mark für den Kilometer Bahnlänge ist entschieden zu hoch, da für die Linie Weissach–Niefern mit einem ähnlichen Betriebsüberschuss wird gerechnet werden können, wie er für die Strecke Korntal–Weissach geschätzt worden ist. Schon dieser Betriebsüberschuss würde voraussichtlich zu einer mäßigen Verzinsung des nach Abzug der Gemeindebeiträge von 255 000 Mark verbleibenden Baukapitals ausreichen. Es kann sich demnach der bisherigen Übung entsprechend höchstens darum handeln, dass der Staat einen Beitrag bis zu 15 000 Mark für den Kilometer Bahnstrecke gewährt.«²⁰ Das Ministerium erklärte sich bereit, die Verwilligung eines Staatsbeitrags bis zu dieser Höhe zu beantragen, »wenn es dem Eisenbahnkomitee gelingt, eine Vereinbarung mit einem Unternehmer zustande zu bringen, was ja sowohl durch Ermäßigung der Forderungen des Unternehmers wie durch Erhöhung der Leistungen der Gemeinden möglich ist. Unter derselben Voraussetzung ist auch das Großherzogliche Ministerium bereit, die Gewährung des gleichen kilometrischen Zuschusses für die badische Strecke seiner Zeit zu befürworten.«

In der Annahme, dass die badische Regierung für den auf ihrem Gebiet liegenden Streckenanteil ebenfalls einen Betrag von 15 000 Mark pro Kilometer gewähren würde, konnte man also bei einer Streckenlänge von 23 Kilometern einen Staatsbeitrag in Höhe von insgesamt 345 000 Mark einkalkulieren. Das Komitee versuchte nun – entsprechend dem ministeriellen Ratschlag – die WdEG zu einer Reduzierung ihrer Forderungen zu bewegen. Die Direktion der WdEG antwortete am 17. September 1906:

»Der Bau der Linie Weissach–Niefern wird bei den überaus schwierigen Geländeverhältnissen sich um etwa 10 000 Mark pro Kilometer höher stellen als der Bau der Linie Korntal–Weissach. Der Ertrag der Linie kann denjenigen der Linie Korntal–Weissach auch nicht annähernd erreichen. Das von der letzteren Linie durchzogene Gebiet eignet sich zum Rübenanbau und es ist bestimmt zu erwarten, dass bedeutende Verfrachtungen an Rüben, Schnitzeln sowie an künstlichen Düngemitteln dieser Strecke zufallen werden. Ferner ist die Entwicklung einer Ziegelei-Industrie an der Strecke Korntal–Weissach wahrscheinlich. Auch diese Industrie würde der Bahn erhebliche Transporte zuführen. Ganz unwahrscheinlich erscheint eine industrielle Entwicklung der Linie Weissach–Niefern. Es wird diese Bahn vielmehr, abgesehen von den Holztransporten, die eine gewisse Bedeutung erhalten werden, in erster Linie dem Personenverkehr und zwar hauptsächlich dem Arbeiterverkehr dienen. Die Bedienung dieses Verkehrs erfordert schwere Züge mit hohem Betriebsaufwand, während die Einnahmen aus dem Arbeiterverkehr verhältnismäßig sehr gering sind. Die Preise der Arbeiterfahrkarten, die ja selbstverständlich bei einer derartigen Bahn nicht nach den Taxen der Staatsbahn berechnet werden können, müssen immerhin so wesentlich unter den normalen Personentarifen angesetzt werden, dass man knapp die Betriebskosten der Züge aus den Einnahmen decken kann. Der übrige Personen- und Güterverkehr kann nach Deckung der Betriebskosten niemals eine einigermaßen ausreichende Verzinsung des Anlagekapitals erbringen,

und wir können die Erstellung der Linie Weissach–Niefern auch mit einem Baukostenbeitrag von 40 000 Mark pro Kilometer nur darauf stützen, dass wir mit einer Steigerung des Ertrages der Linie Korntal–Weissach rechnen. Eine Ertragssteigerung dieser Linie wird durch die Verlängerung zweifellos eintreten; die Verlängerungsstrecke selbst aber kann für sich allein überhaupt nicht rentabel werden. Ob aber die Einnahmesteigerung für Korntal–Weissach so bedeutend sein wird, dass sie einen Minderertrag oder gar ein Betriebsdefizit der Verlängerungsstrecke ausgleicht, ist zum mindesten fraglich und in jedem Falle ist mit der Erbauung der Linie Weissach–Niefern ein ungewöhnlich hohes Wagnis für uns verknüpft. Wir müssen daher die Ausführungen des Herrn Ministers, dass die Verhältnisse der Linie einen höheren Staatsbeitrag als 15 000 Mark pro Kilometer nicht rechtfertigen, als unzutreffend bezeichnen und halten unsererseits einen Gesamtbetrag von 40 000 Mark für angemessen.«

Im gleichen Schreiben erklärte sich die WdEG dennoch bereit, einen Baukostenbeitrag von insgesamt 760 000 Mark zu akzeptieren. »Dieser Beitrag würde gedeckt werden, wenn die Gemeinden und die Stadt Pforzheim noch weitere 25 000 Mark, also den Gesamtbeitrag von 300 000 Mark aufbringen und wenn die beteiligten hohen Staatsregierungen einen kilometrischen Beitrag von 20 000 Mark leisten. Bei dem Interesse, welches die Stadt Pforzheim an dieser Linie haben muss, dürfte der Betrag von 25 000 Mark wohl noch aufzubringen sein. Wir glauben auch nicht, dass die beteiligten hohen Staatsregierungen sich der Einsicht verschließen werden, dass unsere Forderung den tatsächlichen Verhältnissen entspricht und als wirklich mäßig zu bezeichnen ist. Sie beläuft sich nunmehr auf rund 33 000 Mark pro Kilometer und wenn man berücksichtigt, dass für andere Linien in sehr ungünstigem Gelände gleiche und selbst noch etwas höhere Staatsbeiträge gezahlt worden sind, so kann man unsere Forderung, welche die äußerste Grenze unseres Entgegenkommens darstellt, nicht als zu hoch bezeichnen.«

Mit den von Württemberg und Baden in Aussicht gestellten Staatsbeiträgen in Höhe von 345 000 Mark und den kommunalen Beiträgen in Höhe von 275 000 Mark bestand jetzt also nur noch eine Differenz von 150 000 Mark zu dem von der WdEG geforderten Gesamtbetrag. Der Erfolg schien zum Greifen nah!

Die noch bestehende Finanzierungslücke versuchte man nun durch Erhöhung des Staatsanteiles zu schließen. Im Oktober 1906 erhielt das Komitee immerhin die Zusage aus Stuttgart, dass die Möglichkeit einer Erhöhung des Staatsbeitrags geprüft werde. Hierfür würden jedoch wesentlich genauere Pläne und Berechnungen benötigt. Parallel dazu versuchte das Komitee, die WdEG zu einer nochmaligen Reduzierung des geforderten Barbeitrags zu bewegen. Dabei stützte man sich vor allem auf die Erwartung, die örtliche Wirtschaft würde durch den Bahnanschluss eine sehr positive Entwicklung nehmen können und mit einem gesteigerten Güter- und Personenverkehr würde ein besserer Ertrag erzielt werden als bisher berechnet.

Die WdEG-Direktion war jedoch nicht mehr gewillt, sich auf weitere Diskussionen einzulassen und ließ das Komitee am 8. Oktober 1906 wissen: »Bei den grundverschiedenen Auffassungen der Sachlage, welche sich in den bisherigen

Verhandlungen zwischen uns und dem verehrlichen Eisenbahnkomitee ergeben haben, können wir uns von einer Fortsetzung der Verhandlungen einstweilen keinen Erfolg versprechen und empfehlen Ihnen, zunächst ein Spezialprojekt der Bahn Weissach–Niefern nebst genauem Baukostenanschlage und Rentabilitätsberechnung anfertigen zu lassen. Nach Fertigstellung dieser Unterlagen sind wir bereit, erneut mit dem Komitee zu verhandeln.« Das Komitee erklärte sich bereit, dieses »Spezialprojekt« in Auftrag zu geben und hierzu einen Kostenanteil in Höhe von 15 000 Mark zu leisten. Hierzu wurde ein entsprechender Vertrag mit der WdEG abgeschlossen. Die Gemeinden Iptingen, Mönshheim, Wiernsheim, Wurmberg und Öschelbronn vereinbarten die Aufteilung der Kosten im Verhältnis der Einwohnerzahlen nach der letzten Volkszählung.

In der Folgezeit führte die WdEG Erhebungen bei den Gemeinden zur Ermittlung des zu erwartenden Personen- und Güterverkehrsaufkommens sowie umfangreiche Vermessungsarbeiten im Gelände durch. Mitte Mai 1908 übergab die WdEG die vollständigen Projektunterlagen mit Erläuterungsbericht, Kostenanschlag, Ertragsberechnung, Übersichtskarten, Lageplänen, Höhenplänen und Einzelplänen der Bahnhöfe. Die Ertragsberechnung wies einen jährlichen Reinertrag in Höhe von 95 000 Mark aus. Dieser hätte eine Verzinsung des eingesetzten Anlagekapitals in Höhe 2,81 % ermöglicht. Unter Berücksichtigung der angenommenen Beitragsleistungen von Staat und Kommunen erhöhte sich die Verzinsung auf 3,5 %. Im Erläuterungsbericht wurde das Ergebnis der Ertragsberechnung relativiert: »Bei der Höhe des Anlagekapitals ist selbst unter günstiger Bewertung der Verkehrsverhältnisse mit einer genügenden Verzinsung nicht zu rechnen.«

Am 26. Mai 1908 teilte die Direktion der Württembergischen Nebenbahnen AG (Wüna) dann wie erwartet mit, dass der Aufsichtsrat beschlossen habe, das Projekt wegen »nicht angemessener Rentabilität« zurückzustellen. Das bedeutete im Klartext, dass die Bahngesellschaft – im Widerspruch zu ihren bisherigen Aussagen – die Strecke auch dann nicht bauen wollte, wenn Staat und Kommunen den bislang als Voraussetzung genannten Baukostenbeitrag in Höhe von 33 000 Mark pro Kilometer zusichern würden.

Auf die Frage des Komitees, ob zu einem späteren Zeitpunkt mit dem Bau gerechnet werden könne, antwortete Inspektor Classen am 13. Juni 1908: »Ob und wann die Gesellschaft später in der Lage sein wird, an die Ausführung des Projekts heranzutreten, entzieht sich zur Zeit jeder Beurteilung und sind wir nicht in der Lage, in dieser Beziehung irgendwelche Versprechungen machen zu können.« Und am 10. August 1909 schrieb die Wüna dem Komitee, »dass der Frage der Weiterführung der Strohgäubahn von Weissach nach Pforzheim seitens unserer Gesellschaft nur näher getreten werden könnte, wenn ein ganz wesentlich anderes Finanzierungsprogramm zustande kommen würde. Als solches denken wir uns zunächst etwa außer einer noch weitergehenden Beteiligung der interessierten Gemeinden mit Barbeiträgen die Beteiligung der beiden Staaten Baden und Württemberg in der Weise, dass diese zusammen mindestens die Hälfte des ganzen erforderlichen Kapitals durch Übernahme einer entsprechenden Anzahl Aktien aufbringen. Wir glauben jedoch nicht, dass der Staat in gegenwärtiger Zeit zu einer solchen Beteiligung zu gewinnen ist.«

Damit erreichten die finanziellen Forderungen der Wüna eine völlig neue Dimension. Da die Kosten für den Bau der Strecke auf rund 3,4 Millionen Mark geschätzt wurden, hätten die Länder Baden und Württemberg Aktien für rund 1,7 Millionen Mark erwerben müssen.²¹

Drei Jahre später keimte in den »hinteren Gemeinden« noch einmal Hoffnung auf, doch noch einen Bahnanschluss zu bekommen. Die Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen plante die Fortsetzung der 1912 bereits beschlossenen Rankbachbahn Böblingen–Renningen (eröffnet am 23. Dezember 1914 bzw. 1. Oktober 1915) in Richtung Mühlacker. Am 6. Juli 1912 berichtete Schultheiß Fack den Komiteemitgliedern über einen am Vortag stattgefundenen Besuch bei der Wüna, bei dem auch ausführlich über das neue Bahnprojekt gesprochen wurde. Wüna-Direktor Nefflen habe ihm gesagt, »das Weissacher Bahnprojekt stehe noch auf dem alten Niveau und, solange weder der Staat noch die Gemeinden höhere Beiträge als bisher zur Verfügung stellen wollen, sei vom Standpunkt seiner Gesellschaft aus an einen Weiterbau nicht zu denken. Nach seiner Ansicht könnten wir nichts Klügeres tun, als darauf bedacht sein, eine Staatsbahn zu erhalten; ob aber die Linie Renningen–Mühlacker ausgeführt werde, sei doch fraglich. Er meine aber, eine Fortsetzung von Renningen aus müsse der Staat in Weissach kreuzen lassen. Also wir wissen jetzt, dass wir von der dortigen Gesellschaft nichts zu erhoffen haben, und so bleibt uns nichts anderes übrig, als uns bei dem Mühlacker-Projekt zu beteiligen. Demgemäß halte ich die Abhaltung einer Komitee-Sitzung, in welcher etwa nochmals über unser altes Projekt verhandelt werden sollte, für überflüssig und dieses alte Projekt bleibt ad acta!«

Die Planung des Weiterbaus Renningen–Mühlacker war für Herbst 1914 in Aussicht genommen. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs machte auch hier einen Strich durch die Rechnung und der Bau Renningen–Mühlacker kam nicht mehr zur Ausführung. Auch ein Weiterbau der Strohgäubahn in Richtung Niefern oder in Richtung an einen Anschluss an die Strecke Renningen–Mühlacker (vermutlich in Wurmberg) blieb bis zum heutigen Tag – um es mit den Worten von Schultheiß Fack zu sagen – ad acta!

Quellenverzeichnis

Stadtarchiv Korntal-Münchingen; Gemeindearchiv Weissach; Gemeindearchiv Mönshheim; Gemeindearchiv Wiernsheim; Hauptstaatsarchiv Stuttgart; Staatsarchiv Ludwigsburg; Archiv Erwin Gayer; Pforzheim Wiki.

Anmerkungen

- 1 Der Bahnhof »Vaihingen-Sersheim« an der württembergischen Westbahn wurde 1906 in »Vaihingen (Enz) Staatsbahnhof« und 1950 in »Vaihingen (Enz) Nord« umbenannt.
- 2 Albrecht Mühleisen (1831–1916), 1855 bis 1897 Schultheiß von Nussdorf.
- 3 Schreiben von Schultheiß Mühleisen vom 10. Juli 1896.

- 4 Friedrich von Balz (1848–1922), Landtagsabgeordneter (Oberamt Brackenheim) und Präsident der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.
- 5 Gemeint ist die Domäne Neuwirtshaus.
- 6 Gemeint ist die Maschinenfabrik Blessing in der Stammheimer Straße, die 1875 von Hemmingen nach Zuffenhausen verlegt wurde.
- 7 Für den Bau der Albtalbahn gewährte der badische Staat der Firma Lenz und Cie. einen Baukostenzuschuss in Höhe von 18 000 Mark pro Kilometer.
- 8 Die Kammer der Abgeordneten hatte am 28. April 1897 den Grundsatzbeschluss gefasst, den Bau und Betrieb von Nebenbahnen durch Privatunternehmer zuzulassen.
- 9 Ökonomierat Hermann Stockmayer (1842–1906), 1876–1906 Landtagsabgeordneter für das Oberamt Marbach.
- 10 In der Denkschrift wurde ausgeführt, dass die zu erbauende Bahn »etwa in der Mitte« zwischen den vorhandenen Strecken Stuttgart–Calw und Bietigheim–Pforzheim zu liegen kommen soll, um ein möglichst großes Verkehrsgebiet zu erschließen.
- 11 Dieser Bericht ist nicht aktenkundig.
- 12 Die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Köln ist eine 1895 gegründete Tochtergesellschaft der Firma Lenz und Cie. in Stettin. Die Gesellschaft verwendete die Abkürzungen »W.E.G.« und »Wd.E.G.«. Nachfolgend wird die Abkürzung »WdEG« verwendet, um Verwechslungen mit der Württembergischen Eisenbahngesellschaft zu vermeiden. Die WdEG richtete in Stuttgart (Hohenheimer Straße 39) eine »Bauabteilung Stuttgart« ein, die in den Folgejahren mehrmals umzog. Ab Ende 1898 tauchte im Briefkopf der Bahngesellschaft nur noch der Name »Westdeutsche Eisenbahngesellschaft Köln« statt bisher »Lenz und Cie. Stettin« auf.
- 13 Karl August Immendorfer (1849–1911), in Heimerdingen geboren und seit 1872 dort Gutsbesitzer, 1902–1911 Landtagsabgeordneter für das Oberamt Leonberg.
- 14 Die Veröffentlichung der Konzession erfolgte im Regierungsblatt Nr. 11/1901 vom 14. Mai 1901.
- 15 Die BLEAG betrieb in Baden bereits mehrere Bahnstrecken, u.a. auch die Albtalbahn von Karlsruhe nach Herrenalb mit Zweigstrecke von Ettlingen nach Pforzheim, und war seit dem 16.07.1900 Konzessionsinhaberin der Härtsfeldbahn Aalen–Ballmertshofen.
- 16 Julius Freiherr von Soden (1846–1921), Außenminister von November 1900 bis Ende 1906.
- 17 Das neu eröffnete, direkt gegenüber dem Bahnhof Heimerdingen errichtete Hotel »Jägerheim« musste 1917 schließen und wurde versteigert.
- 18 Das »Entgegenkommen« der Staatsregierung beschränkte sich auf die Erteilung und spätere Verlängerung der Konzession.
- 19 Für die von der Strohgäubahn infolge der Umplanung nicht mehr berührten Gemeinden Eberdingen, Nussdorf, Iptingen, Wurmberg, Wiernsheim und Öschelbronn bürgerte sich im Schriftverkehr der Begriff »Hintere Gemeinden« ein.
- 20 Die Behauptung, ein Kilometerbeitrag des Staates in Höhe von 15 000 Mark entspräche der »bisherigen Übung«, hält einer näheren Überprüfung nicht stand. In der Realität hat die Kammer die Abgeordneten die Höhe der Staatszuschüsse zum Bau von Privatbahnen jeweils im Einzelfall verhandelt und per Gesetz festgelegt. Es wurden überwiegend deutlich höhere Kilometerzuschüsse gewährt (z. B. für die 1906 eröffnete Strecke Amstetten–Gerstetten 32 000 Mark pro Kilometer und für die 1907 eröffnete Strecke Jagstfeld–Neuenstadt 28 000 Mark pro Kilometer).
- 21 Eine Beteiligung des Staates an privaten Bahngesellschaften durch Erwerb von Aktien gab es in Württemberg praktisch nicht – im Gegensatz zu Preußen, wo durch das Preußische Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 eine gesetzliche Grundlage für derartige Beteiligungen bestand.

Die letzte Blüte der Bottwartalbahn

Die Schmalspurbahn Marbach–Beilstein–Heilbronn vor 50 Jahren

von Wolfram Berner und Hans-Joachim Knupfer

Genau ein halbes Jahrhundert ist mittlerweile vergangen, seit die Lokalbahn durchs Bottwartal zum letzten Mal Berufspendler und wanderbegeisterte Tages-touristen beförderte. Im Jahr 1965 glaubten etliche Bürger im Bottwartal und manche Eisenbahnfreunde an eine Zukunft der Bahn: Die neue Diesellokomotive war da, an schönen Wochenenden waren die Züge pratzelvoll. Das Tal wurde zunehmend Ziel begeisterter Fahrgäste, Gutachten mahnten zum Erhalt der Verkehrsverbindung. Doch sang- und klanglos verkehrte am 24. September 1966, also vor 50 Jahren, der letzte planmäßige Personenzug auf der Bottwartalbahn. Und keine drei Jahre später lag vom einstigen Stolz des Bottwartals schon kein Meter Gleis mehr.

Der lange Weg ins Bottwartal

Als 1877 der zwei Jahre dauernde Bahnbau zwischen Backnang und Bietigheim, dem Tangentialast der Strecke Waiblingen–Schwäbisch Hall-Hessental, begann, gab es für die Bottwartäler kein Halten mehr. Parallel zu den Eröffnungsfeiern dieser normalspurigen Bahnstrecke am 8. Dezember 1879 wurde die dritte Erklärung über die »Agitationen für eine Eisenbahn durch das Bottwarthal« veröffentlicht. Man ging sogar so weit, dass man eine Kommission zu zwei schmal-spurigen »Straßen-Eisenbahnen«, nämlich zur thüringischen Feldabahn und zur elsässischen Bahn von Rappoltsweiler (dem heutigen Ribeauvillé), entsandte. Man wusste von dort zu berichten, dass »uns die ganze Einrichtung als eine wohl einfache, aber doch sichere und äußerst zweckmäßige recht gut gefallen hat«. ¹ Statt dem Bahnbau ins Bottwartal wurde am 15. Oktober 1881 die Verbindungsstrecke Ludwigsburg–Beihingen eingeweiht, wonach nun direkter Verkehr zwischen Stuttgart, Ludwigsburg und Marbach möglich war.

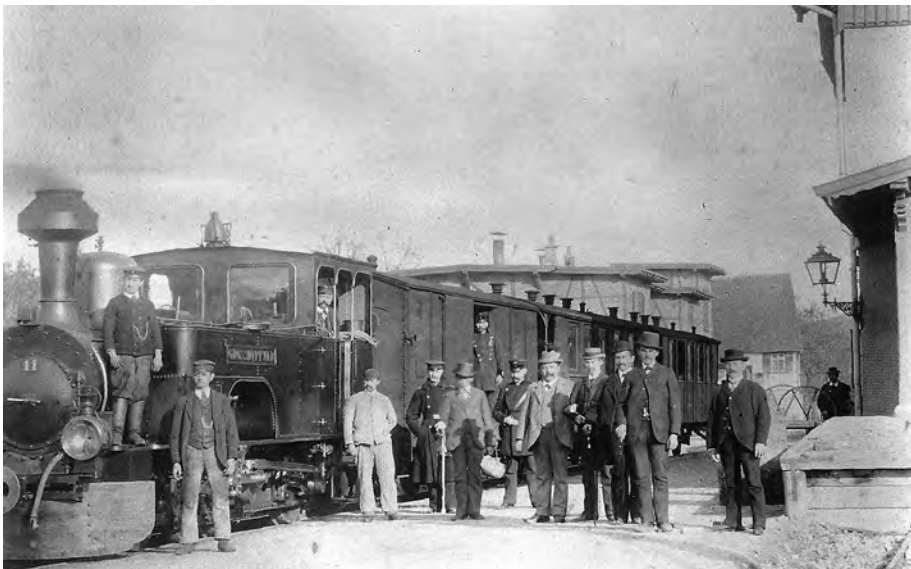
Die schon 1845 in der Marbacher Amtsversammlung entstandene Diskussion um eine Eisenbahn ins Bottwartal wurde seit 1870 und erneut 1876 sowie 1879 durch den Wunsch der Bottwartalgemeinden nach einem Bahnanschluss verstärkt. Die ersten amtlichen Initiativen lassen sich aus einem Gemeinderatsprotokoll der Stadt Großbottwar vom 23. Februar 1889 ermitteln. ² Im selben Monat wurde eine anonyme Einsendung im Bottwartal-Boten, einem Vorgänger der Marbacher Zeitung, abgedruckt. Als treibende Kraft wurde der Landtagsabgeordnete des Bezirks Marbach, Hermann Stockmayer auf Lichtenberg (1842–1906), Landwirt und Weinbauer, der »unser Thal und sein Bedürfnis aus eigener Erfahrung genau

kennt«, hinter diesem Schreiben vermutet. Er selbst erwartete von der vor seinem Gut Lichtenberg vorbeifahrenden Eisenbahn einen hohen Nutzen.

Trotz anfänglicher Ablehnung auf Grund eigener Interessen von Seiten des damaligen Bürgermeisters Traugott Haffner (1883 bis 1903 in Marbach amtierend) beschloss der Marbacher Gemeinderat in seiner Sitzung vom 12. März 1889, sich für den Bahnbau auszusprechen. Die Leitung der Angelegenheit übertrug man dem Landtagsabgeordneten Stockmayer. Der ursprüngliche Wunsch Marbachs war eine normalspurige Vollbahn bzw. eine Sekundärbahn nach Heilbronn. Aus Angst vor dem Verlust von wertvollem Weinberggebiet (Neckarhölde) lehnte man zunächst eine Streckenführung über Murr ab. Die Strecke sollte auf Marbacher Gemarkung über den Buchhof nach Steinheim führen.

Am 1. Juni 1890 gründete sich das »Aktionskomitee zur Erbauung einer Bottwartalbahn«. Alle von diesem Komitee in Stuttgart eingereichten Petitionen wegen einer Regelspur blieben erfolglos und waren damals kaum begründbar, so dass am 5. Juni 1893 der Landtag den Baubeschluss für eine 750-mm-Schmalspurbahn von Marbach nach Beilstein verabschiedete. Nach rund achtmonatiger Bauzeit dampfte am 9. Mai 1894 der Eröffnungszug auf den ersten 14,38 Streckenkilometern von Marbach nach Beilstein. Dabei lobte das Publikum die »hübschen und bequemen«³ Wagen.

Der Sinn für den Bahnbau sowie die touristische Ausrichtung gaben den Befürwortern der Bahn gleich nach der Betriebsaufnahme Recht: Die Bottwartalbahn wurde von Anfang an vom Andrang des Publikums regelrecht überrannt. Schon zu Pfingsten 1894 mussten die Reisenden die Wagendächer ersteigen, um überhaupt mitzukommen. Offene Güterwagen wurden am Wochenende mit



Dampflok Nr. 11 »Großbottwar« (System Klose) in Beilstein, abfahrbereit Richtung Marbach, kurz vor der Jahrhundertwende.

Bänken und Segeltuchdächern ausgestattet und selbst gedeckte Güterwagen mussten zur Personenbeförderung erhalten. Im Oktober 1900 berichtete ein Reisender im Postillon, der heutigen Marbacher Zeitung: »Ich wollte letzten Sonntag mit dem Siebenuhrzug von Großbottwar heimfahren. Als der Zug mit mäßiger Verspätung heranbrauste, wurden die Personenwagen gestürmt, während er noch im Gange war. Wer [...] den Kürzeren zog, wurde gebeten, in den »vorderen Wagen« Platz zu nehmen. Diese – tadellos sauberen – Viehwagen enthielten Holzbänke. Endlich wurden die großen Schiebetüren geschlossen, und die ganze Gesellschaft war, von einem einzigen Fenster [Lüfterklappe] abgesehen, absolut jeder Möglichkeit des Verkehrs mit dem Zugpersonal beraubt, [...] ebenso hilflos wie Ochsen, für deren Beförderung der Wagen bestimmt ist. Welcher Wanderer Wert darauf legt, anständig nach Hause zu kommen, sollte von August bis Oktober nicht in das Bottwartal gehen, jedenfalls Frau und Kinder zu Hause lassen.«⁴

Die Streckenfortsetzung nach Heilbronn – eigentlich der andere Ast des »Bahnknotens Beilstein« – konnte am 25. November 1899 erstmals bis Ilsfeld befahren werden. Nach Trassierungsänderungen wurde die Strecke bis zum neu erbauten Südbahnhof in Heilbronn ab dem 1. Dezember 1900 angefahren. Dieser lag damals mit der Knorr'schen Nahrungsmittelfabrik und der Zuckerfabrik auf freiem Feld außerhalb des Stadtgebiets. Nun war die insgesamt 34,25 km lange Schmalspurbahn durchgängig befahrbar. Einen direkten schmalspurigen Anschluss an den Hauptbahnhof in Heilbronn bekam die Bahn trotz verschiedenster Planungen nie. Wer ins Zentrum wollte, musste die meterspurige Heilbronner Straßenbahnlinie nehmen. Immerhin wurde auf Drängen der Chemischen Fabrik Heilbronn als Hauptnutzer der Muschelkalkbrüche am Rauhen Stich der Abschnitt von Heilbronn Süd bis Talheim von vornherein dreischienig (also Schmalspur- und Normalspur in einem Gleiskörper) ausgebaut. Die Heilbronner Stadtentwicklung sah eine Industrieansiedlung um den Südbahnhof vor, für welche die Arbeiter aus dem Bottwar- und Schozachtal direkt vor den Werkstoren im Süden der Stadt abgeliefert werden sollten.

Die Strecke gehörte zum System staatlicher Lokalbahnen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (K.W.St.E.). Ab 1920 betrieb die Deutsche Reichsbahn (DRB) die Verbindung, ab 1949 die Deutsche Bundesbahn (DB).

Der König fährt mit der Schmalspurbahn

Nachdem am 4. und 5. August 1904 ein gewaltiger Brand fast das ganze Dorf Ilsfeld eingeäschert hatte, bescherte dieses verheerende Unglück der unversehrt gebliebenen Bottwarbahn in den darauf folgenden Tagen einen Rekord: »Die Dächer der Bottwartalbahnwagen waren mit Menschen angefüllt, ja sogar auf der Leinwand, welche die offenen Sommerwagen überspannte, hatten sich die Passagiere niedergelassen. Am gestrigen Sonntag gingen von Heilbronn allein neun Züge nach Ilsfeld ab, die etwa 16 000 Personen befördert haben mochten. Selbst hinter den Gittern der Viehwagen erblickte man schweißstriefende Gesichter.«⁵ Gegenüber dem Vorjahr hatten sich dank der Schaulustigen die Einnah-



*König Wilhelm II. am Bahnsteig in
Ilsfeld nach der Brandkatastrophe von 1904.*

men der Bahn fast verdoppelt. Als Notunterkunft dienten den Abgebrannten für die erste Zeit übrigens ausgemusterte normalspurige Wagenkästen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.

Am 6. August 1904 besuchte Württembergs König Wilhelm II. zum ersten Mal mit der Schmalspurbahn den brandgeschädigten Ort. Knapp zwei Jahre später, am 6. Oktober 1906, nutzte der Monarch zur Einweihung der wiederaufgebauten Ilsfelder Kirche erneut die Schmalspurbahn. Vermutlich bei der ersten dieser beiden Fahrten soll die Königin Charlotte ein »dringendes Bedürfnis« während der Fahrt verspürt haben. Da die Personenwagen kein Toilettenabteil hatten und »vergessen« worden war, den Post- und Gepäckwagen, in dem es eine Toilette gab, in diesen Sonderzug einzureihen, war guter Rat teuer. Jeder Bahnhof war festlich geschmückt und von Menschenempfangen umgeben. Ein Halt auf freier Strecke kam auch nicht in Frage, da die Untertanen auch rechts und links der Gleise einen kurzen Blick auf das Königspaar erhaschen wollten. Die Erlösung soll mittels eines dezent in der Hutschachtel der Frau des Bahnhofsvorstehers von Beilstein (oder Oberstenfeld) versteckten Nachtgeschirrs in den Zug gereicht worden sein. Immerhin war die Bottwarbahn die einzige Schmalspurbahn in Württemberg, welche das Königspaar überhaupt und dazu mangels »königlichem Salonwagen« wie normale Fahrgäste bereiste.

Erster Verkehrsverband für das Bottwartal

Im Falle der Bottwarbahn hatte man den Verkehrsumfang vollkommen unterschätzt. Man konnte bei so großem Andrang von Ausflüglern so schnell nicht einfach neue Wagen von anderen Strecken umsetzen, da die Normalspurweite nicht gegeben war. Der aufwändige Transfer von schmalspurigen Personenwagen von der benachbarten Zabergäubahn (Lauffen–Leonbronn) mit speziellen Transportwagen war nicht innerhalb kürzester Zeit durchführbar. Die normalspurigen Güterwagen mussten aufgebockt per Rollschemel transportiert werden oder das Transportgut in der Umladehalle in Marbach oder Heilbronn Süd vom Schmalspur- in den Normalspurgüterwagen händisch umgeladen werden.

Eine deutliche Kritik des aufwändigen und zeitintensiven Bahnbetriebs kommt 1911 aus Steinheim: »Wir haben eine Eisenbahn, aber leider nur eine Schmalspur. So hat der Güterverkehr der Station Steinheim derart zugenommen, dass die Verladegleise nicht mehr ausreichen. Im Sandverkehr kann man wegen der leidigen Schmalspur täglich höchstens zwölf Waggons abschicken, dabei besteht ein Bedarf von täglich 15 bis 20 Waggons. Da stellt sich die Frage, ob es nicht an der Zeit wäre, die Schmalspur umzubauen, wenn auch nur zunächst zwischen den Stationen Marbach und Steinheim, ähnlich wie es zwischen Heilbronn und Talheim der Fall ist. Gewiss würde sich ein Mehraufwand gegenüber dem komplizierten und teuren Schmalspurbetrieb auf Rollschemeln nicht ergeben. Was die hiesigen Schreinereien und Möbelfabriken dem Verkehr zuführen, ist ebenfalls sehr bedeutend. Jeder Reisende kann sich davon überzeugen und die vielen Zugverspätungen auf hiesiger Station reden eine deutliche Sprache.«⁶

Bis zum Ersten Weltkrieg machten sich daher verschiedene Schultheißen, Gewerbevereine und Abgeordnete für eine vollständige Umspurung der Bottwarbahn stark. 1912 debattierte sogar der Landtag über eine normalspurige rechtsufrige Neckarbahn von Untertürkheim über Marbach nach Heilbronn, was auch eine Umspurung der Bottwartalbahn beinhaltete.⁷ Unabhängig hiervon planten die Gemeinden Bietigheim, Mundelsheim, Neckarwestheim und Talheim eine Neubaustrecke westlich des Bottwartals als eine andere Variante der rechtsufrigen Neckarbahn. Am 7. November 1913 wurde von 14 Bürgermeistern eine Einladung zum Thema »Umbau der schmalspurigen Bottwarbahn in eine Normalspurbahn« unterzeichnet. Acht Tage später veröffentlichte der Postillon einen ganzseitigen Artikel mit der Überschrift »Rechtsufrige Neckarbahn«.⁸ Doch durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs erübrigten sich diese Pläne.

Die nach dem Krieg gegründete Deutsche Reichsbahn hatte andere Sorgen als die Umspurung dieses Schienenstranges. Immerhin erhielt die Bottwarbahn, wie die anderen württembergischen Schmalspurbahnen, leistungsstärkere Dampflokomotiven der Gattung »sächsische VI K« und Nachbauten ab 1923. Sie lösten die württembergischen Lokomotiven vom System »Klose« und System »Mallet« ab. Auf Grund ihrer Herkunft und ihrer Leistungsstärke wurden die fünffachgekuppelten Lokomotiven vom Lokpersonal stolz als »Sachsenross« bezeichnet. Trotz leistungsfähigeren Maschinen, der Neube-

Rechtsufrige Neckarbahn.



Übersichtsskizze der Projekte einer »rechtsufrigen Neckarbahn«
aus dem Postillon vom 15. November 1913.

schaffung von weiteren Rollschemeeln und der Verlängerung der Rollschemelegrube in Marbach kam die Bottwartalbahn mit bis zu 18 Zugpaaren täglich an ihre Leistungsgrenze.

Seit der Gründungsversammlung am 27. Januar 1928 in Ilsfeld gab es einen Verkehrsverband für die Bottwartalbahn, der zur Verbesserung der Verkehrssituation mit dem klaren Ziel der Umspurung der Strecke gegründet wurde.⁹ Der Dauerbrenner »Umspurung der Bottwarbahn« war schon ein Jahr zuvor wieder angefacht worden, als der Bezirksgewerbeverein Marbach öffentlich auf »die unzulänglichen Verkehrsverhältnisse, wie sie mit dem Winterfahrplan wieder zu Tage treten«, hinwies und für eine öffentliche Versammlung am 30. Oktober 1927 nach Beilstein einlud.¹⁰

Neben dem Umbau der Bottwartalbahn auf Normalspur wurde 1933 sogar die Elektrifizierung als meterspurige Straßenbahn des Teilabschnitts Steinheim–Sontheim mit Anbindung an das Heilbronner Straßenbahnnetz diskutiert. Von Ludwigsburg sollte eine Straßenbahn nach Steinheim den weiteren Anschluss herstellen. Das Kraftwerk Altwürttemberg in Pleidelsheim bot damals an, bei der Aufnahme des Straßenbahnbetriebs den Werkstrom kostengünstig zu liefern.¹¹

Auch der Umbau des Bahnhofs Marbach sowie der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Marbach–Ludwigsburg wurden vom Verband als Voraussetzung für den Umbau der Bottwartalbahn bis 1935 forciert und immer wieder gegenüber der Reichsbahn-Direktion (RBD) Stuttgart und dem württembergischen Wirtschaftsministerium zur Sprache gebracht. Immerhin findet sich im Ergänzungs- und Erweiterungsprogramm der RBD Stuttgart für die Jahre 1928 bis 1940 der Umbau Marbach–Talheim in Vollspur unter der Dringlichkeitsstufe III für sieben Millionen Reichsmark wieder.¹²

Autobahn statt Normalspur

Die nahe Zukunft der Bahn hieß aber Autobahn statt Umspurung. Mit dem Bau der Reichsautobahn Heilbronn–Stuttgart ab 1935 muss die Bottwarbahn bis Auenstein den umfangreichen Kiestransport übernehmen. Bei diesen Fahrten verdiente die Bahn aber keinen Pfennig, da offiziell die Reichsautobahnen ein Tochterunternehmen der Reichsbahn waren. Ein erfreulicher Nebeneffekt dabei war immerhin, dass zu dieser Zeit in der Steinheimer Kiesgrube Sigrist ein 250 000 Jahre alter menschlicher Schädel gefunden wurde. Dieser Fund geht in die Geschichte als »homo steinheimensis« ein.

1938/39 wurde für den Bau des Kraftwerks Marbach eine zirka 3,9 km lange Anschlussbahn errichtet. Dabei wurden die ersten 1,49 km der Bottwarbahn von Marbach bis zum Rangierbahnhof bei der Haldenmühle dreischienig ausgebaut.¹³ Im Zweiten Weltkrieg mussten drei Dampflokomotiven und acht Güterwagen gen Osten abgegeben werden, wo sich ihre Spur für immer verliert. Vom schweren Luftangriff am 4. Dezember 1944 auf Heilbronn blieb die Bottwarbahn so gut wie verschont. Erst im April 1945 wurde die Schmalspurbahn durch Zerstörungen des Volkssturms, wie die Sprengung der Murrbrücke, zum Stillstand gezwungen.



*Für den Bau der Autobahn von Stuttgart nach Mannheim wurden am Bahnhof Auenstein Baustoffe und Maschinen von der Bottwartalbahn auf Feldbahnen zum Weitertransport auf die Baustelle umgeschlagen.
Im Bild: Baustelle bei Untergruppenbach, 7. Oktober 1935.*

Neue Höchstleistungen ab 1945

Ab November 1945 fuhren wieder vier Zugpaare durch das Bottwartal. Der gesamte Kohlenverkehr für das Kraftwerk Marbach wurde über die Bottwarbahn abgewickelt. Denn seit dem 20. April war das Neckarviadukt in Marbach zerstört und andere Strecken sind ebenso wegen gesprengter Brückenbauwerke nicht durchgängig befahrbar gewesen. Beim Abzweig Kraftwerk wurde daher vorübergehend der Haltepunkt »Murrbrücke« eingerichtet. Scharen von »hamsternden« Städtern kamen vom Bahnhof Benningen über die Fähre bzw. den Brückensteg bei Benningen an der alten gedeckten Brücke und die notdürftig geflickte Straßenbrücke der Murr, um mit der Bottwarbahn ins Hinterland zu fahren. Auch der interne Werksverkehr für die Arbeiter des Kraftwerks beginnt zu dieser Zeit am Rangierbahnhof mittels Dampfspeicherloks.

Ab dem 27. November 1947 war das Neckarviadukt wieder befahrbar, der Haltepunkt »Murrbrücke« konnte aufgegeben werden.¹⁴ Doch auch nach dem Ende des Hamsterverkehrs gab es im Bottwartal ein untypisch hohes Verkehrsaufkommen. Die Bahnverwaltung versäumte es aber, durch neue modernere Fahrzeuge die Kundschaft bei Stange zu halten. Die Verdreifachung des Güteraufkommens in Steinheim von 1948 bis 1951 ließ erneut erste Umspurungspläne aufkommen. Der Gesamtumbau sollte damals 14,5 Millionen Mark kosten.¹⁵

Die seit 1934 und verstärkt ab 1945 mit Erfolg eingerichteten Buslinien direkt nach Ludwigsburg ließen den lästigen Umsteigezwang in Marbach wegfallen.

Der Bahn blieb unter der Woche fast nur die Schülerbeförderung nach Marbach. Auch im Südabschnitt nach Heilbronn fuhren nun vermehrt Linienbusse. Nur am Wochenende herrschte regelmäßig fröhliche, teils herbe Feststimmung in den voll besetzten Ausflugszügen nach Beilstein und Großbottwar. Späteshalber wurde da mal die Notbremse gezogen oder aus dem Schlauch am letzten Wagen Bremsluft abgelassen, so dass die Lok sogar bergab »schwer schaffa« musste.

An sich hatte die Perspektive für die Bottwarbahn nach dem Zweiten Weltkrieg nicht ungünstig ausgesehen: Der Fahrplan gehörte zum dichtesten einer lokalen Bahn im Lande. Hinzu kam eine längerfristig anhaltende Steigerung der Fahrgastzahlen durch den Zuzug von Heimatvertriebenen, für die der Bahnanschluss lebensnotwendig war. Lagerhäuser mit Privatgleisen entstanden neu, wie in Beilstein und Oberstenfeld, oder wurden kräftig erweitert, so in Ilsfeld. Die Industrie betonte die Notwendigkeit des Bahnanschlusses, die Bundesbahn verwies auf den hohen Zubringerwert der Zweigstrecken für ihr Gesamtnetz. So betrug die Gesamtkosten der Nebenbahnen für die DB nur neun Prozent, die Gesamteinnahmen allerdings beachtlich hohe 22 Prozent.¹⁶ Die Bundesbahn warnte oft vor den Zusatzkosten, die bei einer Verlagerung des Verkehrs auf die Straße dort an den Fahrbahnen und Brücken langfristig entstehen würden, auch wegen des höheren Aufwandes für den betrieblich teureren Omnibusverkehr.¹⁷

Durch die freizügige Genehmigung privater Omnibuslinien im direkten Einzugsbereich der Bahn durch die Regierungspräsidien musste die Bundesbahn jedoch handeln und rasch möglichst alle denkbaren Verkehrsbeziehungen durch



Großer Andrang auf die Personenzüge der Bottwartalbahn herrschte besonders an Sonn- und Feiertagen, wie hier in Marbach an einem Himmelfahrtstag Anfang der 1960er Jahre.

eigene Busse besetzen. Während die Bundespolitik es der Bundesbahn auferlegte, auf ihren Schienenstrecken kaum kostendeckende Tarife zu erheben, um den ländlichen Raum nicht zu stark zu benachteiligen, wurden diese sogenannten Sozialtarife auf den Buslinien sogar als schädlich angesehen, um nicht das private Omnibusgewerbe zu schädigen.¹⁸ Somit war die DB gezwungen, ihre lokalen Bahnstrecken herunterzuwirtschaften, während die bahneigene Straßenkonkurrenz nicht einmal ihre Wegekosten zu tragen brauchte. Demzufolge wanderten die Bahnkunden rasch zur Straße ab. Entsprechend konnte und musste die Bundesbahn den Schienenfahrplan einschränken.

Der Bundesfinanzminister erlegte der Bundesbahn auf, sie habe Einsparungen bei den Ausgaben vorzuweisen, um das Defizit abzubauen, das ihr durch die Auflagen des Finanzministers zwangsläufig erwachsen war. Da kaum Hauptstrecken aufgelassen werden konnten, traf die Vorgehensweise die Nebenbahnen, ungeachtet des dortigen Verkehrsbedarfs. So nahm das Güteraufkommen der Bottwarbahn bis 1964 zu, nicht etwa ab; der Güterumschlag auf dem Bahnhof Ilsfeld hatte sich von 1953 bis 1963 sogar vervierfacht.¹⁹ Die Abnahme begann erst, als durchsickerte, dass die DB über eine Stilllegung nachdachte, während sie dies gleichzeitig nach außen dementierte: »Bedenken wegen der Bedienung des Güterverkehrs sind [...] unbegründet.«²⁰

Trotz des Erfolges der Bottwarbahn ließ die DB Mitte Mai 1964 in bestem Amtsdeutsch die Gemeinden wissen, dass es ab dem 1. Juni des Jahres zu »Einschränkungen im Zugverkehr Marbach–Heilbronn« kommen wird. Hiermit war nicht weniger gemeint als die Reduzierung der werktäglichen acht Zugpaare auf ein einziges. Gegen diese Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse im Bottwartal versuchte nun der Verkehrsverband der Murrbahn vorzugehen und forderte auf seiner Frühjahrstagung am 20. Mai 1964 in Steinheim an der Murr von der Bundesbahndirektion Stuttgart die »Wiederherstellung eines geregelten Verkehrs auf dieser Strecke sowie die baldige Aufnahme der Planung der Umstellung der Schmalspurstrecke auf Normalspur«.²¹ Doch die Lokalpolitik benötigte scheinbar erst einen öffentlichen Leserbrief, in welchem Anfang November 1964 die Bildung einer »Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn« mit folgenden Worten gefordert wurde: »Mein Wunsch ist, dass recht bald eine Aktionsgemeinschaft ›Bottwartalbahn‹ ins Leben gerufen wird und genauso erfolgreich arbeitet wie die der ›Zabergäubahn‹.«²²

Die »Alibi-Modernisierung«: »Salonwagen« und Diesellok

Bei den württembergischen Schmalspurbahnen galt seit ihrer Eröffnung Tempo 30! Spätestens seit den frühen 1950er Jahren standen moderne Triebfahrzeuge mit höheren Geschwindigkeiten auf dieser Schmalspurweite prinzipiell zur Verfügung. Ein Blick ins Bahnland Schweiz hätte genügt: Dort verkehrten ab 1954 auf der Waldenburgerbahn im Kanton Basel-Landschaft Elektrotriebwagen mit bis zu 60 Stundenkilometer. Auch die Inserate der Fahrzeugindustrie aus dem Bundesbahn-Jahrbuch in dieser Zeit zeigen, dass die höchsten Stellen der DB in Frankfurt am Main wussten, was möglich gewesen wäre, doch Bonn ließ dafür

keine Chance. Andere Regierungen kümmerten sich um ihre Staatsbahnen und sinnvolle, paritätische Regionalentwicklung – Bonn kümmerte sich um Autos und Straßen.

Mit einem internen Schreiben an das Innenministerium von Baden-Württemberg machte Anfang 1960 die DB klar, dass sie für die Abwendung der Stilllegung von Nebenbahnen vom Land Zuschüsse für die Oberbauerneuerung und die Beschaffung von neuen modernen Triebfahrzeugen wünsche.²³ Die Bottwartalbahn sollte bei diesem Vorhaben vorerst keine Rolle spielen, denn man rechnete von Seiten der Bahn mit der Gesamtstilllegung der Strecke in den kommenden Jahren.

Doch ein erster zaghafter Lichtblick einer Modernisierung des Fahrzeugparks der Bottwartalbahn präsentierte sich in Form eines modernen Einzelgängers seit 1961 hinter den Dampflokomotiven. In Anlehnung an das damalige normalspurige Umbauwagenprogramm der DB sollte auch der Personenwagenbestand aus den Jahren 1894 bis 1924 mit seinem »hölzerne Reisekomfort« verjüngt werden. Als Art Appetithäppchen unter finanzieller Bezuschussung des Landes Baden-Württemberg fertigte das bundesbahneigene Wagenaus besserungswerk Limburg 1961 einen hochmodernen vierachsigen Ganzstahl-Personenwagen mit der Wagenummer KB4yg 501.²⁴ Neu entstandene Drehgestelle mit Wiege und zweifacher Abfederung sowie moderne Rollenachslager und weitere Komponenten sollten den Fahrkomfort nach dem aktuellsten Stand der Technik verbessern.

Der 14,5 Meter lange Wagen besaß keine Plattformen mehr, also offene Wagenübergänge, sondern man ging in Limburg einen entscheidenden technologischen Schritt weiter: Die dort geplante Wagengeneration erhielt Gummilulst-Übergänge, wie sie bei den Regelspurwagen seinerzeit als Ablösung der bis dahin verwendeten Faltenbalgübergänge gebräuchlich wurden. Da die Wagen von der Fertigungstechnik her den parallel laufenden normalspurigen Umbauwagen der Gattungen 3yg und 4yg entsprachen, konnten zudem Türen, Fenster, Sitze und weitere Bauteile der Serie entnommen werden, was den Aufwand verringerte. Mit 60 zeitgemäßen Polstersitzplätzen und damals modernen Leuchtstoffröhren ausgestattet, wurde der Einzelgänger von den Reisenden wohlwollend angenommen und als »Salonwagen« bezeichnet. Obwohl die Ingenieure der Bundesbahn resümierend feststellten, dass das Umbau- bzw. Neubauwagenprogramm zeige, »mit welcher verhältnismäßig einfachen Mitteln die alten Wagen hölzerner Bauart zeitgemäße Stahlaufbauten erhalten können«²⁵, blieb diese Modernisierungsmaßnahme auf dem Sektor der Personenbeförderung auf der Bottwartalbahn nur ein Einzelfall.

Bei der Bestellung der vier neuen Schmalspurdieselloks, je zwei für die benachbarte Zabergäubahn Lauffen–Leonbronn und die meterspurige Bahn Mosbach–Mudau, sollte nach Wunsch des Landes möglichst der an der letztgenannten Strecke liegende Lokomotivhersteller Gmeinder aus Mosbach berücksichtigt werden. Die Bundesbahn forderte vom Hersteller nun eine zugstarke Lokomotive mit geringer Achslast, die sich sowohl zum Einsatz vor Personen- als auch Güterzügen auch auf kleinen Gleisradien bewähren sollte. Hohe Geschwindigkeit wurde zu Gunsten einer robusten und wartungsfreundlichen Konstruktion nicht ins Auftragsbuch diktiert. Unter grundsätzlicher Übernahme der Konstruktion



Die erst zwei Jahre alte Diesellok V 51 903 vor der Burg Hohenbeilstein kurz vor Erreichen des Bahnhofs Beilstein, 8. Oktober 1966.



Nur wenige Jahre konnte der 1961 gefertigte Ganzstahlwagen den Fahrgästen der Bottwartalbahn modernsten Reisekomfort bieten, Marbach 10. November 1966.

einer von den Maschinenbau Kiel (MaK)-Werken produzierten Industrielok vom Typ G 400 B'B' beauftragte das Bundesbahnzentralamt München die Firma Gmeinder, diese Lok in Lizenz nachzubauen. Bis auf einige Details wurden die Lokomotiven in Mosbach so weit wie möglich an die Normteile der Bundesbahn, etwa bei den Stirnlampen, angepasst.

In der weiteren Planungsphase sah die Bundesbahn einen grundsätzlichen Bedarf von zwei Maschinen pro Schmalspurstrecke vor, so dass bei fünf Bahnstrecken somit zehn Lokomotiven in Mosbach gefertigt worden wären. Durch die Stilllegung des Nordastes der Bahn nach Buchau sowie die mittlerweile durch das schwere Busunglück vom 20. Juni 1959 in Lauffen am Neckar ins Gespräch gebrachte Umspurgung der Zabergäubahn verringerte sich die Zielgröße jedoch. Die Landesregierung stellte außerdem klar, dass sie für Strecken, die voraussichtlich bald nur noch im Güterverkehr bedient würden, nur jeweils eine planmäßig benötigte Lok und keine Reservelok mitfinanzieren werde. So wurde in Mosbach 1963 mit dem Bau von zwei meterspurigen Diesellokomotiven (Baureihe V 52) und drei 750-mm-spurigen Lokomotiven (V 51) begonnen.²⁶ Bei den drei Loks der Baureihe V 51 verzichtete man auf den Einbau eines Dieselaggregates zur Stromversorgung für die Heizung und Beleuchtung von Reisezugwagen, da langfristig nur der Güterverkehr mit diesen Fahrzeugen abgewickelt werden sollte. So erhielt am 30. September 1964 Beilstein die für einen Neupreis von um die 425 000 DM angeschaffte neue Diesellok V 51 903, die jedoch nur außerhalb der Heizperiode vor Personenzügen zum Einsatz kommen konnte. Eigentlich war die Lok auch nicht für die Bottwarbahn, sondern als Reservemaschine für die beiden 750-mm-Strecken der Bundesbahn in Oberschwaben, die Öchsle-Bahn und die Buchauer Bahn, vorgesehen. Die lokale Presse indes begrüßte das neue Fahrzeug nach seiner Ankunft als neuen Leistungsträger des Güterverkehrs. Immerhin hätte die Lok 40 Stundenkilometer schnell fahren können, »auf der Strecke nach Beilstein darf aber nur mit 30 km/h gefahren werden«.²⁷ Ohne große Wartungs- und Vorbereitungszeiten konnte die 39 Tonnen schwere und knapp 540 PS starke Diesellok allein vom Lokführer bedient werden.

Die Dieselloks auf den Schmalspurbahnen in Baden-Württemberg waren generell als Übergangslösung gedacht, um den Güterverkehr auf den Schmalspurstrecken noch eine gewisse Zeit wirtschaftlich weiterführen zu können, bis die neben den Strecken verlaufenden Straßen ausgebaut sein würden und die Auflassung der Bahnen ermöglichten. Ein dauerhafter Weiterbetrieb, eine Steigerung der Attraktivität für die Fahrgäste oder die im Bottwartal erhoffte Modernisierung im eigentlichen Sinne war nicht das Ziel dieser Beschaffungen mit Landeszuschüssen. Der Traktionswandel als Hilfe für die Schmalspurbahnen kam indes zu spät.

Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn

Etwa zeitgleich zur Ablieferung der Diesellok versicherte die Bundesbahndirektion Stuttgart dem dortigen Innenministerium: »Eine Stilllegung des Güterverkehrs auf der Bottwartalbahn ist nicht beabsichtigt. Nach Stilllegung

des Reiseverkehrs kann der Güterzugfahrplan freizügig gestaltet werden, da [...] auf den Personenverkehr keine Rücksicht mehr genommen werden muss. Dadurch wird für die Zukunft eine zügige Abwicklung auch des Güterverkehrs gewährleistet.«²⁸ Diese Behauptung war Unsinn, da die Bottwarbahn schon seit den 1930er Jahren über reichlich bemessene Gleisanlagen verfügte. Der Güterverkehr war auch zuvor bei stärkstem Aufkommen stets zufriedenstellend abgewickelt worden, ohne den Reisezugbetrieb zu behindern. Schon im Dezember 1964 sickerte jedoch im Landtag durch, die Bundesbahn »hat bereits angekündigt, dass mit der vollständigen Stilllegung dieser Strecke zu rechnen ist. Sie beabsichtigt, demnächst das Land [...] um Stellungnahme hierzu zu bitten.« Somit war auch die generelle Behauptung der Bundesbahn von einem Vierteljahr vorher als Lüge enttarnt.

Den Wunsch des anonym gebliebenen Verfassers des oben zitierten Leserbriefs von Anfang November 1964 wollte man schon einige Wochen später erfüllen und so gründete sich am 17. Dezember 1964 auf ihrer konstituierenden Sitzung nach dem Erfolgsmodell der Aktionsgemeinschaft Zabergäu nun auch hier ein »Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn«.²⁹ Das Zabergäu als Vorbild? Bei der Zabergäubahn lagen die Dinge bereits völlig anders. 1954 hatte die Bundesbahn hier den Reisezugverkehr bis auf ein Zugpaar am Werktag (Berufsverkehr) auf die Straße verlegt, gemäß den Auflagen aus Bonn. Das verbliebene Zugpaar umfasste etwa zehn Personenwagen mit zusammen gut 300 Plätzen. Trotz des Personalaufwandes von drei Mann im Zug (heute wäre es eine Person) war eine solche Zugfahrt immer noch wirtschaftlicher als der Einsatz vieler gleichzeitiger Busse. 1959 kam es an einem Sonntag mit einem Bus, der also anstatt eines Zuges fuhr, zu einem grausigen Unglück, bei dem mehr als zwei Dutzend Menschen ihr Leben verloren. Als Reaktion gründeten Bewohner und Kommunen zwischen Lauffen und Zaberfeld die »Aktionsgemeinschaft Zabergäu«. Diese forderte von der Landespolitik eine Aufwertung der Gegend und den Bau besserer Verkehrswege, an erster Stelle eine Modernisierung der schmalspurigen Bahnstrecke. Dazu ging die Bevölkerung buchstäblich auf die Straße: Demonstrationen und Protestzüge mit Traktoren und Lkw fanden statt, Mistgabeln wurden »gegen Stuttgart« gereckt. Die Bundesbahn signalisierte auf politischen Druck aus Stuttgart, dass sie bereit wäre, den Personenverkehr auf dieser Relation wieder weitgehend auf die Schiene zurückzuverlagern (jedoch nur auf dieser Strecke). Sie plante daraufhin eine Sanierung des Gleises, die Beschaffung von zwei Dieselloks und fünf langen Personenwagen, welche die alten zehn kurzen Wagen ersetzen sollten. Um 1961/62 wendete sich die Haltung im Zabergäu dergestalt, dass die Aktionsgemeinschaft nun eine Umstellung der Strecke auf Regelspur forderte. Mit Erfolg: 1964 erfolgte der Totalumbau der Strecke bis Güglingen, bis 1965 war auch Leonbronn erreicht. Bundesbahn und Land teilten sich die Kosten, die Kommunen übernahmen flankierende Maßnahmen.

Daher ist es logisch, dass man sich im Kreis Ludwigsburg in Sachen der Schmalspurbahn im Bottwartal schließlich ebenfalls – wenn auch eher spät – zur Gründung einer »Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn« zusammenfand. Dies geschah jedoch im Rahmen der bereits bestehenden kommunalen Arbeits-

Pendlerzahlen

Gemeinde	Einwohner	Einpendler	Auspendler	Pendler zus.
Marbach	9744	1079	2798	3874
Murr	2365	214	666	880
Steinheim	3897	451	867	1318
Kleinbottwar	1079	14	236	250
Großbottwar	3717	244	672	1116
Hof und Lembach	464	0	148	148
Oberstenfeld	2564	200	418	618
Gronau*	1065	50	240	290
Schmidhausen*	552	8	85	93
Beilstein	2642	214	491	705
Auenstein	1179	11	266	277
Ilfeld	2633	73	466	539
Schozach	448	0	121	121
Talheim	2755	46	706	752
Summe	35.104	2601	8424	11.025

* Diese beiden Gemeinden liegen nicht unmittelbar an der Bottwartalbahn; Zustiegmöglichkeit in Oberstenfeld oder Beilstein.

Güterverkehr der Bottwartalbahn 1955 und 1963

Gemeinde		Eil- und Frachtgut		Wagenladungen	
		Versand	Empfang	Versand	Empfang
Murr	1955	210 t	230 t	9777 t	6110 t
	1963	148 t	210 t	9906 t	3240 t
Steinheim	1955	746 t	454 t	1224 t	2359 t
	1963	848 t	458 t	2071 t	2273 t
Kleinbottwar	1955	20 t	63 t	708 t	417 t
	1963	0 t	0 t	0 t	0 t
Großbottwar	1955	148 t	261 t	1408 t	3071 t
	1963	182 t	265 t	1626 t	2973 t
Hof u. Lembach	1955	2 t	7 t	0 t	32 t
	1963	0 t	0 t	0 t	0 t
Oberstenfeld	1955	83 t	141 t	752 t	1390 t
	1963	413 t	177 t	2570 t	984 t
Beilstein	1955	73 t	161 t	29 t	1009 t
	1963	92 t	109 t	373 t	937 t
Auenstein	1955	22 t	83 t	1758 t	1734 t
	1963	0 t	0 t	0 t	0 t
Ilfeld	1955	40 t	147 t	5406 t	2087 t
	1963	192 t	280 t	8428 t	5769 t
Schozach	1955	2 t	19 t	461 t	574 t
	1963	0 t	0 t	0 t	0 t

Anlagen 4 und 7 aus der »Denkschrift Bottwartalbahn« vom 9. November 1965.

gemeinschaft »Verkehrsverband Murrbahn«, die sich um die Hauptstrecke Ludwigsburg/Waiblingen–Backnang–Schwäbisch Hall kümmerte. Unter dem Vorsitz des damaligen Ludwigsburger Landrats Karl Stolz gab die AG am 9. November 1965 die »Denkschrift Bottwartalbahn« heraus, die es auf den Punkt brachte: »Die Straße kann den Güterverkehr nicht aufnehmen. [...] Omnibusse sind in dieser Landschaft kein Ersatz für einen attraktiven Reisezugverkehr.«³⁰ Die Argumente pro Erhaltung des Personen- und Güterverkehrs auf der Bottwartalbahn wurden faktenreich herausgestellt. Die Zielsetzung der Aktionsgemeinschaft gipfelte in der klaren Forderung, auch die Bottwartalbahn auf Regelspur umzustellen, am besten auf voller Länge, mindestens jedoch von Marbach bis Oberstenfeld, Beilstein oder Ilfeld.

Die Gesamtmaßnahme hätte rund 18 Millionen Mark für die 27 Kilometer zwischen Marbach/EVS und Talheim erfordert, eine Summe, an der sich vor allem die Bundesbahn nicht im nötigen Maß beteiligen wollte und konnte. Land und Kommunen waren zur anteiligen Übernahme nur bereit, wenn die Bundesbahn gleichmäßig mitzog. Am teuersten war im Verhältnis der Streckenabschnitt Talheim–Schozach. Es hatte seine vorteilhaften Gründe gehabt, den »Nordast« der Bottwartalbahn in Schmalspur zu erbauen. Die Kommunen im Bottwar- und Schozachtal betonten den bis dahin bei der Landespolitik verkannten Verkehrsbedarf ihrer Gegend: Es gebe entlang der Bottwartalbahn »zusammen über 20 000 Einwohner, also fast doppelt so viel als die Orte an der Zabergäubahn«, so das Bürgermeisteramt Ilfeld am 30. Juli 1964 in einem Schreiben an das Landratsamt Heilbronn. Außerdem sei »die Bottwartalbahn keine Sackbahn [blind endende Stichstrecke wie im Zabergäu], sondern letztlich – verkehrlich gesehen – praktisch eine durchgehende Linie von Heilbronn über Ludwigsburg nach Stuttgart«. Außerdem sei »die Fahrt mit eigenen Fahrzeugen, abgesehen von den hohen Kosten, unbefriedigend, weil die Straße [...] einem solchen Verkehr nicht gewachsen ist«. Ferner verfügten »alle anderen Täler (Neckartal, Leintal

und Weinsberger Tal) über eine Normalspur und damit eine ordnungsgemäße Verbindung zur Stadt Heilbronn«. Der Gemeinderat »könne nicht zustimmen, dass man dem Bottwar-/Schozachtal das versagen will, was sich anderwärts bewährt«. Ilsfeld stellte fest: »Wenn der Personenverkehr auf der Bottwartalbahn so stark zurückgegangen ist, so liegt die Ursache bei der Bundesbahn selbst, weil die hier eingesetzten Lokomotiven und Wagen und dadurch auch die Fahrgäste keineswegs mehr den heutigen Verhältnissen gerecht werden« [sic]. Wie aus der Statistik der Bundesbahn hervorgehe, habe »dagegen der Frachtverkehr beim Bahnhof Ilsfeld seit 1953 etwa um das Vierfache zugenommen«. ³¹

So riesig waren auch die 18 Millionen Gesamtkosten nicht: Schon seinerzeit wurde gerügt, die Landeshauptstadt gebe für den Umbau eines einzigen größeren Knotens für den Straßenverkehr (Österreichischer Platz) bedenkenlos das Mehrfache einer solchen Summe aus, ohne dass nach der Wirtschaftlichkeit gefragt werde.

Das Jahr 1966: die letzte Blüte

Am 7. Mai 1965 hatte der baden-württembergische Finanzminister Dr. Hermann Müller erklärt, dass das Land die 18 Millionen Mark für den Umbau der Gesamtstrecke nicht aufbringen könne. Die Gesamtlösung einer durchgehend normalspurigen Bottwartalbahn hatte sich damit erledigt. ³² Hiernach schien nur noch die Umspurung einer Teilstrecke möglich zu sein.



Die Bottwarbahn als Werbeobjekt auf einer Postkarte aus den 1950er Jahren.

Am 30. Dezember 1965 wurde von der Bundesbahndirektion der erste Antrag auf Gesamtstilllegung gestellt. Mit den beiden aus dem Wahlkreis Ludwigsburg stammenden Bundestagsabgeordneten Annemarie Griesinger (CDU) und Dr. Karl Mommer (SPD) fand man in Bonn engagierte Mitstreiter für den Erhalt der Bahn ins Bottwartal. So schaffte es die Bottwartalbahn als einzige Schmalspurbahn in der damaligen Bundesrepublik in die Plenarprotokolle des Bundestages.³³ Es war ein »Trauerspiel in einem Akt«, das sich in der Plenarsitzung am 14. Januar 1966 vollzog. Mit den Fragen der beiden Abgeordneten wurde versucht, den parlamentarischen Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr (BMV), Dr. Ludwig Seiermann, auf die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs im Bottwartal hinzuweisen. Annemarie Griesinger stellte die Frage: »Ist Ihnen bekannt, Herr Staatssekretär, dass im Bottwartal auf Grund der landschaftlichen Verhältnisse die Straßen nicht so ausgebaut werden können, wie dies erforderlich wäre, um den Güterverkehr dieses wichtigen industriellen Gebietes befriedigend abzuwickeln?« Seiermann konnte hierauf keine adäquate Antwort geben und vertröste die Fragenden auf eine Nachprüfung dieser Angaben.

Das baden-württembergische Innenministerium empfahl in seiner Stellungnahme zur Stilllegung die Aufrechterhaltung des Güterverkehrs auf der Schiene im Bottwartal. In der Sitzung des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn am 18. März 1966 schien diese Empfehlung eine gewichtige Rolle gespielt zu haben, denn wie das Verwaltungsratsmitglied Hermann Josef Abs, damaliger Vorstandssprecher der Deutschen Bank, dem Ludwigsburger Landrat Karl Stolz in einem persönlichen Schreiben mitteilte, wurden in der Sitzung noch keine Beschlüsse über die Stilllegung der Bottwartalbahn gefasst.³⁴

Mit der Veränderung des Freizeitverhaltens in den sogenannten »Wirtschaftswunderjahren« wurde besonders die Dokumentation der meist dampfbetriebenen Privat- und Nebeneisenbahnen eine beliebte Freizeitbeschäftigung technikbegeisterter Männer aller Schichten. Mit dem Aufkommen von Eisenbahnzeitschriften wurden regionale Besonderheiten und Reiseziele dem Fachpublikum in regelmäßigen Abständen, meist monatlich, bundesweit zugänglich.³⁵ So wundert es nicht, dass auch das Bottwartal vermehrt zum Ziel jener Eisenbahnfreunde wurde. Als letztes Refugium der Deutschen Bundesbahn dampfte es bis zum Schluss der Schmalspurzeit im Bottwartal. Unter dem Titel »Was ist uns die Eisenbahn-Romantik wert?«³⁶ generierte sich aus der Hobbyeisenbahnszene heraus daher die öffentlich diskutierte Idee, den Bahnabschnitt zwischen Marbach und Beilstein als Museumsbahn mit dem Betriebsmittelpunkt Beilstein als Freilandmuseum zu erhalten. Die erste Museumseisenbahn Deutschlands wäre damit im Bottwartal und nicht in der niedersächsischen Gemeinde Bruchhausen-Vilsen bei Bremen entstanden.³⁷ Diesem Ansatz widersprach Landrat Stolz als Sprecher der Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn mit den harschen Worten: »Sucht Euch also bitte für Eure liebenswerte Romantik ein anderes Projekt und lasst uns, wie es unseres Amtes ist, mit harten Tatsachen um die Erhaltung unserer Bottwartalbahn weiterkämpfen!«³⁸

Parallel zu den Bemühungen der Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn verschaffte sich die Geschäftsleitung des wichtigsten privaten Hauptgüterkunden der Schmalspurbahn, der Holzmehlfabrik Ludwig Zinsser in Murr, in der Person

Manfred Gärtner, dem Schwiegersohn von Dr. Richard Zinsser, in vielen persönlichen Gesprächen und Schreiben von der Lokal- über die Landespolitik bis nach Bonn Gehör.³⁹ Bis zu 5000 Tonnen Sägespäne als Rohware und Holzmehl als Endprodukt ließ die Firma per Bahn an- und abtransportieren. Für den Transport des leichten, aber großvolumigen Holzmehls wurden eigens mehrere umgebaute Rollschemel vorgehalten, um die vierachsigen Normalspurgüterwagen der Bauart »Bromberg«, welche in Marbach beheimatet waren, nach Murr in den mit engen Gleisradien angelegten Privatanschluss der Firma Zinsser auf schmaler Spur zu befördern. Auch das Vorhandensein einer Eigenbaulok⁴⁰, die aus Teilen eines Hochbordgüterwagens sowie landwirtschaftlicher Zugmaschinen entstanden



Großer Andrang herrschte um Himmelfahrt am Bahnhof Oberstenfeld, Mai 1966.

ist und für die Bewältigung des aufwändigen Rangiergeschäfts auf den innerbetrieblichen verzweigten Gleisanlagen eingesetzt wurde, deutete auf das sehr hohe Frachtgeschäft per Bahn in diesem Betrieb hin. Wegen zu hoher Kosten der Transportverlagerung auf Lkw-Verkehr schien die Zukunft der Holzmehlfabrik vom Erhalt des Gleisanschlusses abzuhängen, so dass das innigste Ziel des Unternehmens die Teilumspurung der Bottwartalbahn mindestens bis Murr war. Denn am 31. Mai 1966 stimmte der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn der Gesamtstilllegung der Strecke zu, empfahl aber der Bahn, sich an der Umspurung eines Teilabschnitts finanziell zu beteiligen.⁴¹

323 d Marbach (Neckar)–Beilstein (Württ)–Heilbronn Süd und zurück Alle Züge 2. Klasse

* Ludwigsburg–Marbach (Neckar)–Heilbronn 2323/5 * Ochsenburg–Lauffen–Heilbronn 2322/10
 * Stuttgart–Heilbronn 2322/9 * Talheim–Heilbronn Süd 2323/4

(Schmalspurbahn)

		17.09		16.09				ab Stuttgart Hbf 326		an		7.49							
		17.28		17.06				ab Ludwigsburg		an		7.27							
		17.42		17.21				an Marbach (Neckar) 323 s		ab		7.09							
		17.58		17.37				km Zug Nr BD Stuttgart		Zug Nr		1655						e 6.51	
0,0	ab Marbach (Neck) 323 s	13.02	17.26										05.53						
2,8	an Murr	13.10	17.34										06.45						
4,3	an Steinheim (Württ)	13.15	17.39										08.40						
6,9	an Kleinbottwar	13.20	17.46										09.34						
8,6	an Grobottwar	13.27	17.53										09.27						
10,5	an Hof und Lembach	13.32	17.59										09.21						
11,8	an Oberstenfeld	13.36	18.03										09.17						
14,4	an Beilstein (Württ)	13.41	18.10										09.10						
17,7	an Auenstein	0	0										0						
19,9	an Isfeld																		13.40
24,0	an Schrozach																		13.29
27,0	an Talheim																		13.15
32,3	an Heilbronn-Sonthofen																		12.55
34,2	an Heilbronn Süd																		12.39
																			12.22
																			12.15

s = außer Sa k = täglich außer Sa s = Sa und † 0 verkehren bis auf weiteres

»Verkehren bis auf weiteres« hieß es im reichlich ausgedünnten letzten Fahrplan der Bottwartalbahn für die vier verbliebenen Personenzüge, 1966.

Am 19. Mai 1966, dem Himmelfahrtstag, fast genau 72 Jahre nach der feierlichen Eröffnung der Bahn, fuhr die Bottwartalbahn zum letzten Mal an einem Sonn- oder Feiertag im Personenverkehr, was sogar dem Fernsehen ein längerer Beitrag in der Sendung »Abendschau« wert war.⁴² Die übervollen Ausflugszüge unterstrichen noch einmal die touristische Bedeutung der Bahn in landschaftlich einmaliger Umgebung. Der darauffolgende Sommerfahrplan zeigte eindeutig auf, wohin die Reise in Sachen Personennahverkehr auf der Bottwartalbahn gehen sollte.

Der letzte Personenzug auf der Bottwartalbahn am 24. September 1966

»Verkehrt bis auf weiteres« – wer möchte mit einem Zug mitfahren, bei dem man nicht weiß, ob er auch in der nächsten Woche noch unterwegs sein wird? Das war der Fall ab dem Sommerfahrplan 1966, in dem die Bottwartalbahn nur noch mit einem einzigen Zugpaar verzeichnet war, das zudem ausschließlich werktags fuhr.⁴³

Soweit bekannt, fand die letzte offizielle Fahrt eines Personenzuges dann auch sang- und klanglos statt: Am 24. September 1966, einem Samstag, damals für viele Arbeitnehmer noch ein regulärer halber Werk- und Arbeitstag, machte sich um 13.02 Uhr ab dem Bahnhof Marbach die einzige Diesellokomotive der Bottwartalbahn mit den letzten drei einsatzfähigen Personenwagen auf den Weg nach Beilstein. Offenbar nur einige wenige Fahrgäste mehr als sonst belebten die bescheidene Fuhre. Eine Viertelstunde vor 14 Uhr endete in Beilstein die 72-jährige Epoche des öffentlichen Personennahverkehrs auf Schienen im Bottwartal. Es gab keine Ansprache, niemand Offizielles war zugegen, kein Abschiedsschmuck zierte die Fahrzeuge. »Ein unrühmliches Ende einer nicht unberühmten Bahn«, konstatierte die lokale Presse.⁴⁴ Erst einige Tage zuvor hatte das Bundesverkehrsministerium die Einstellung genehmigt, sie war allerdings seit langem geplant und beantragt worden.



Der letzte offizielle Personenzug von Marbach nach Beilstein beim Normalspurabzweig zum Rangierbahnhof der EVS unweit von Marbach, 24. September 1966.

Die geschichtsträchtige Sonderfahrt am 30. Oktober 1966

Gut vier Wochen später, am 30. Oktober 1966, sah das anders aus: Ein Dampfsonderzug mit über 150 kamerabewehrten Verkehrsenthusiasten fauchte unter regendrohend düsterem Spätherbsthimmel durch das beschauliche Tal. Kein Einheimischer hatte dazu eine Hand geregt und keine amtliche Stelle: Die Frankfurter Eisenbahnfreunde Theodor Horn und Kurt Eckert wollten ihrer Szene eine eindrucksvolle Exkursion zur letzten Schmalspurstrecke der Bundesbahn bieten, auf der noch Personenzüge fahren und möglich waren. Eindrucksvoll war wörtlich zu nehmen: Die Sitzplätze in den noch zugelassenen Wagen reichten bei weitem nicht aus, ein Viertel der Teilnehmer musste mit Stehplätzen im Freien vorliebnehmen, denn die Fahrt war von den beiden Aktivisten bereits im Frühjahr 1966 beantragt worden, als für den Berufsverkehr noch einige Wagen mehr vorhanden gewesen waren.⁴⁵

Unter Hinweis auf die geplante endgültige Auflassung hatte die Bundesbahn von höherer betrieblicher Seite versucht, dem privaten Vorhaben allerhand Steine in den Weg zu legen. So musste Theodor Horn schließlich energisch darauf bestehen, dass mit dem Reisedienst der Bundesbahndirektion Stuttgart – der sich auf persönlicher Ebene für das Zustandekommen sehr engagierte – bereits im

Frühjahr ein rechtsgültiger Vertrag geschlossen worden sei, den die Bundesbahn einzuhalten habe. Da die hoheitliche Behörde Bundesbahn den Privatleuten nicht recht traute, hatte Theodor Horn den Gesamtbetrag für alle Fahrkarten am Schalter der Bahndirektion Frankfurt Wochen voraus in bar hinzublättern.

Die Ausflugsfahrt, die überraschend wohl oder übel die Gestalt einer Abschiedsfahrt angenommen hatte, war bundesweit beworben worden, aber nicht vor Ort, galt die Exkursion doch den speziellen Bahnliebhabern, nicht den Anwohnern, die auch so genügend Gelegenheit gehabt hatten, ihr »Zügle« zu benutzen. Deshalb drängten sich Eisenbahninteressierte aus allen deutschen Gefilden in dem kleinen Zug, nur zum kleinsten Teil aber Schwaben. Dennoch wurde die Reisegesellschaft, wie von Theodor Horn akribisch vorbereitet, von einigen Anliegergemeinden feierlich begrüßt: In Talheim warteten auf dem Bahnsteig ein provisorischer Grill und fette Würste, in Beilstein spielte der örtliche Musikverein auf. »Ein Pokal mit dem im Packwagen mitgeführten Bottwartäler Wein machte die Runde«, notierte ein Mitfahrender, um zu fragen: »War dies schon der Abschied?«⁴⁶ Im gedruckten Reisebegleiter, den jeder Teilnehmer vor Fahrtantritt erhielt, wurde nochmals auf die Besonderheiten dieser Bahn und ihrer Täler hingewiesen. So wurde beispielsweise bemerkt, dass sich die Stationen dieser Fahrt wie eine Weinkarte lesen und die hier angebauten Weinsorten auf »witzige Namen, wie z. B. Heilbronner Wollendieb oder Lauffener Katzenbeißer«, hörten.⁴⁷



Der von Eisenbahnenthusiasten privat organisierte erste und einzige Sonderzug auf der Bottwartalbahn wird in Beilstein von der Stadtkapelle empfangen, 30. Oktober 1966.

Tatsächlich kam es zu keinen weiteren Sonderzügen mehr, zumal die Bundesbahn die verbliebenen Personenwagen rasch aus den Listen strich und die besten davon schon im Januar 1967 an die landeseigene Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (SWEG) verkaufte. Der restliche, noch beachtliche Güterzugverkehr im Bottwartal sollte vorerst unvermindert weitergehen.

Der weitere Niedergang

Gleichzeitig zur Auflassung der Bottwartalbahn empfahl der Verwaltungsrat der Bundesbahnhauptverwaltung in Frankfurt Ende Mai 1966 der DB, sich an der Umspurung der Teilstrecke von Marbach bis Murr auf Normalspur zu beteiligen. Parallel dazu kündigte die Bundesbahn »vorsorglich« und vertragswidrig die Bedienungsverträge mit den bestehenden Privatgleiskunden entlang der Strecke, sprich den Lagerhäusern. Stellvertretend für den geharnischten Protest der Gewerbekunden schrieb die Bezugsgenossenschaft Marbach (Labag), Lagerhaus Großbottwar, der DB ins Stammbuch, ihr Vorgehen sei »ziemlich einseitig ausgerichtet, ja rücksichtslos«. Die Labag warnte sehr weitsichtig und global davor, die augenblickliche Finanzlage der DB solle »hier nicht Dinge auslösen, die vielleicht später in einem ganz anderen Licht gesehen werden könnten«. ⁴⁸ Dabei verwies sie ebenfalls auf die Belastung der »bereits völlig überfüllten Straßen«, die Energieeffizienz der Bahn und die Abhängigkeit des Lkw-Verkehrs vom Mineralöl.

Bundesbahn, Kommunen und Anlieger schossen sich in der Folge auf die Sichtweise ein, der Schmalspurbetrieb sei die Quelle des Übels, er müsse möglichst rasch aufgegeben werden. Sachlich war diese Haltung ungerechtfertigt. Regierungsdirektor Stirzel vom Innenministerium wandte ein, auch bei einer wesentlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens »würde die 75-cm-Schmalspur völlig ausreichen«. ⁴⁹ Diese Einschätzung war richtig: Die zweite 750-mm-Schmalspurbahn der DB, die 1899 eröffnete Strecke Warthausen–Ochsenhausen in Oberschwaben, bewältigte auf gleiche Art wie im Bottwartal noch bis 1983 schweren Güterzugverkehr; ihr Gleis wird heute noch befahren. Wichtig für die Anlieger im Bottwartal wäre die Zusage eines fähigen und willigen Betreibers zum Weiterbetrieb gewesen, nicht die Frage der Spurweite.

Die um den Jahreswechsel 1967/68 fast schon vor der Tür stehende Übernahme der Schmalspurbahn durch die SWEG – mit Übertragung der Bahnstrecke zum symbolischen Preis von 1 DM –, also die »große Rettung«, war trotz Zusage der DB-Hauptverwaltung Frankfurt dann von der Bundesbahndirektion Stuttgart mit allen Mitteln abgeblockt worden, zunächst unter Hinweis auf angeblich abwanderndes Verkehrsaufkommen, das die Betriebsrechnung der SWEG wertlos mache, dann mit dem Versuch, die SWEG zur Übernahme der örtlichen Eisenbahner zu verpflichten, zu den höheren Löhnen der DB statt der SWEG, dann schließlich – als man sich immer noch einig gewesen wäre – mit der Forderung, entgegen der bisherigen Zusage die vorhandene Diesellok nicht an die SWEG zu vermieten, sondern diese abzuziehen, obwohl man sie anderswo nicht brauchte.

Im Eifer der Berechnungen zu den Kosten der Umspurung übersahen alle Beteiligten offenbar die entscheidende ganz neue Aussage der DB, sie werde die

Bottwarbahn nicht weiterbetreiben, auch nicht als regelspurige Strecke, es sei denn, sie erhalte den Betriebsaufwand von dritter Seite ersetzt.⁵⁰ Ihre Zustimmung von einer Umspurung zwischen Marbach und Murr, die schließlich bis Steinheim durchgesetzt wurde, machte die DB davon abhängig, dass sie die eigentliche Bottwartalbahn ganz aufgeben dürfe.⁵¹ Am 31. Juli 1968 genehmigte der Bundesverkehrsminister diese Auflassung zum Jahresende 1968. Dies war jedoch zunächst nicht bekannt geworden, und so lief im Herbst der Zuckerrübenverkehr wie immer mit 15-Wagenzügen auf Hochtouren. Anfang Dezember wurde die Stilllegung dann von der Bahndirektion Stuttgart angeordnet und im Amtsblatt veröffentlicht. In einer Besprechung mit Bundesbahndirektor Zahn vom 12. Dezember 1968 wussten die Kommunen noch nichts davon, Zahn sagte darüber auch nichts. Erst direkt vor Weihnachten vernahmen die Anlieger die Hiobsbotschaft. Wegen der Weihnachtsferien kam es nicht mehr zu großen politischen Aktivitäten. Im Gegensatz zum Kreis Ludwigsburg begann der Kreis Heilbronn überhaupt erst ab Januar 1969, sich in die Bahndiskussion einzuschalten.⁵²



Die Diesellok rangiert im engen und unübersichtlichen Gleisanschluss der Holzmehlfabrik Zinsler in Murr, 29. September 1967.

Am 16. Januar 1969 wurden die Restfahrzeuge in Beilstein abgeholt und nach Heilbronn überstellt. Beilsteiner Schüler bekamen eigens für diesen Anlass schulfrei. Das Fernsehen begleitete die »wirklich allerallerletzte Fahrt des Zügles«. Der Streckenabbruch wurde vorbereitet.

Im Januar und März 1969 gingen die Bürger im Bottwartal nun auch auf die Barrikaden, wie vormalig die Honoratioren im Zabergäu: Mit einer Kolonne aus Traktoren, welche die Zusatzbelastung und Überlastung der Straßen verdeutlichen sollte, legten Bürger aus den Anliegergemeinden bewusst den Straßenverkehr lahm, geduldet von den Gemeinden und der Polizei. Organisator der Aktionen war der Zahntechniker Reinhold Rassfeld aus Oberstenfeld, der sich unermüdlich und streitbar für die Bahn einsetzte und dabei von den Gemeinden unterstützt wurde.⁵³ Schon zuvor hatte die Bundesbahn zugegeben, »durch die von Herrn Rassfeld vorgelegten Zahlen [sei] eine neue Situation entstanden, die nüchtern geprüft werden müsse«.⁵⁴ Rassfeld hatte allerdings nichts anderes getan, was eigentlich Aufgabe des Verkehrsamtes der Bundesbahn gewesen wäre: Angaben über das Verkehrspotenzial des Tales zusammenzustellen, also das Aufkommen, das ein williger und fähiger Betreiber einer Eisenbahn hätte erreichen können, wenn er sich darum gekümmert hätte.

Der Präsident der IHK Ludwigsburg bemerkte in einem Schreiben an die Bundesbahndirektion Stuttgart im Januar 1969 folgerichtig: »Wir haben die Bottwartalbahn schon immer als die ideale Möglichkeit angesehen, den zahlreichen Pendlern eine günstige Verbindung zu bieten. Im Zusammenhang mit der S-Bahn Stuttgart wird die Bottwartalbahn auch wieder ihre Bedeutung auf dem Sektor des Personenverkehrs erlangen. Die Straßenverhältnisse können eine weitere Zunahme des Verkehrs mit Bussen und Lkw nicht mehr verkraften.«⁵⁵

Am 10. März 1969 begann in Steinheim die Demontage der Schmalspurgleise. Erst jetzt kam auch eine zweite Diesellok aus Ochsenhausen ins Tal, die doch lange vorher nötig gewesen wäre, um Betriebskosten gegenüber der Reserve-Dampflok zu sparen. Im Austausch dafür wickelte die letzte Dampflok den Restbetrieb auf dem Buchauer Zügle von Bad Schussenried nach Bad Buchau bis in den Mai 1969 ab.

Die inzwischen mit computergerechter Nummer (099 651-2) bezeichnete Dampflok, die 1965 aus Oberschwaben ins Bottwartal verlegt worden war, fuhr am 25. Juli 1969 einen Wagen mit Altschienen von Talheim nach Heilbronn Süd; dies war die wirklich allerletzte Fahrt einer Schmalspur-Dampflok bei der Deutschen Bundesbahn. Voll betriebsfähig wurde sie am 22. August 1969 nach einer optischen Auffrischung im Bahnbetriebswerk Heilbronn in Steinheim auf den Denkmalsockel gehievt. Knapp 47 Jahre sollte sie dort ausharren, bevor ihr am 10. Juni 2016 eine geschütztere Zukunft beschieden wurde.

Mit dem Abbau der Gleise war das Betriebsrecht der Bahn erloschen, das Thema Eisenbahn im Bottwar- und Schozachtal beendet. Hätte dies verhindert werden können? Als fatal erwies sich zu jener Zeit, dass der Bundesbahn die Kosten für die erfolgte Umspurung der Zabergäustrecke gehörig aus dem Ruder gelaufen waren. Es kam hinter den Kulissen zu einem harten Streit zwischen Land und Bundesbahn über die Frage, ob der Finanzvertrag von 1963/64 vorsehe, dass sich das Land auch an ungeplanten Mehrkosten beteiligen müsse, was das Land

schließlich verneinte. Von diesem Vorgang erfuhren die Verhandlungsführer der Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn nichts, er erschließt sich erst heute über die Archivakten des Innenministeriums. Die Folge war jedenfalls, dass die Bundesbahn zu weiteren Aktivitäten zur Umspurung von Bahnstrecken mit dem Land keine Lust mehr hatte.

Hierin erkennt man auch einen der schwerwiegenden Gründe, warum nur der Umbau einer Teilstrecke der Bottwartalbahn realisiert wurde. Die weitere Diskussion zum möglichen Komplettumbau verlief daher im Sande. In diesem Rahmen äußersten Beteiligte in Sachen Bottwarbahn auch die Meinung, man habe von der Wertigkeit und Rangfolge her wohl eher die falsche Strecke umgestellt, das Bottwartal hätte Vorrang vor dem Zabergäu haben müssen.

Neben der treibenden Kraft aus der privaten Wirtschaft in Person von Manfred Gärtner aus der Geschäftsleitung der Murrer Holzmehlfabrik Zinsser drängten die beiden Bürgermeister Herbert Schlagenhaut (Murr) und Alfred Ulrich (Steinheim) mit großer Unterstützung des damaligen Landrates Karl Stolz auf die Teilumspurung des Streckenabschnitts Marbach/EVS–Steinheim. Seit März 1967 lagen die Entwürfe den zuständigen Stellen im Innenministerium und bei der DB vor. Die Dringlichkeit dieses Projektes wurde im Zuge einer eigens organisierten »Informationstagung für Kommunalpolitiker aus dem Kreis Ludwigsburg« in Bonn am 20. April 1967 den Verkehrsdezernenten des Bundesverkehrsministeriums vorgetragen.⁵⁶



Verhandlungen über die Umspurung der Bottwartalbahn: Bundestagsabgeordnete Annemarie Griesinger gemeinsam mit Kommunalpolitikern aus dem Landkreis Ludwigsburg (rechts der Murrer Bürgermeister Herbert Schlagenhaut) auf einer Tagung im Bundesverkehrsministerium, 20. April 1967.

Es sollte noch ein Jahr dauern, bis man sich auf die Kostenübernahme für die Umspurgung zu je einem Drittel durch die Bundesbahn, das Land Baden-Württemberg und die Kommunen (Murr, Steinheim, Landkreis Ludwigsburg) einigen konnte. Der Vertrag, der Umspurgungskosten von 881 800 Mark veranschlagte, wurde am 1. Juli 1968 unterzeichnet.⁵⁷ Am 15. Juli begannen in Steinheim die Arbeiten zum Abbau der Schmalspurgleise⁵⁸, und schon zwei Monate später konnte die lokale Presse die feierliche Einweihung des nunmehr 4,3 Kilometer langen normalspurigen Abschnitts der Bottwartalbahn am 19. September 1968 verkünden: »Frisches Grün, bunte Blumen und Fahnen auf den Bahnhöfen Marbach, Murr und Steinheim waren gestern der festliche Rahmen für die Einweihung der auf Normalspur umgestellten Bahnstrecke zwischen Marbach und Steinheim.«⁵⁹ Die Endabrechnung der Umspurgung fiel mit Gesamtkosten von 416 716 Mark erfreulicherweise deutlich günstiger als veranschlagt aus; die Kommunen, die in Vorleistung gegangen waren, erhielten daher von der DB eine stattliche Summe zurück.⁶⁰

Das nunmehr nur noch von Güterzügen regelmäßig befahrene Gleis stellte für die kommenden Jahre eine Verbesserung des Güterumschlags dar. Doch ihm wie auch dem zwischen Talheim und Heilbronn Süd weiterhin existenten Normalspurast war keine lange Zukunft in Aussicht gestellt. Schon ab Mai 1976 wurde wegen maroder Gleise Talheim nicht mehr angefahren. Die Normalspurgleise von Talheim bis Sontheim wurden hiernach alsbald abgebaut. Mit der Verlagerung der Zuckerrübentransporte auf die Straße fuhr am 13. Dezember 1984 der letzte Rübenzug von Sontheim. Planmäßig am 27. September 1985 von der Deutschen Bundesbahn stillgelegt, erfolgte am 11. August 1986 der Gleisabbau in Sontheim.



Im Bahnhof Murr: Zur Wiedereröffnung des Normalspurabschnitts nach Steinheim kam sogar der Kanzelwagen des früheren Wegmann-Zuges zum Einsatz, 19. September 1968.

Eine erste, bereits 1977 geplante Stilllegung der Reststrecke von Marbach nach Steinheim konnte noch rechtzeitig unter dem Verlust eines Murrer Güterkunden abgewendet werden. Ab 1987 kristallisierte sich dann heraus, dass das Gleis einer aufwendigen und durch ein Landschaftsschutzgebiet führenden Variante der geplanten Murrer Umgehungsstraße »im Weg« war. Nach einem durch einen Unfall verursachten Defekt an der Verladeanlage für Rüben in Murr fiel schlagartig das bisher umfangreiche Rübenaufkommen in Murr weg. Kurze Zeit darauf bedurfte die Murrbrücke in Murr auf einmal einer teuren Sanierung. Für die bisher zweimal in diesem Abschnitt mühevoll errichtete Bahnverbindung, die bis zum Schluss kostendeckend fuhr, wollte nun niemand die angeblich »millionenschwere Fehlinvestition« für zwei Bahnübergänge übernehmen.

Nachdem der letzte verbliebene Großgüterkunde, das Kieswerk in Steinheim, auf Anlieferung per Lkw umgestellt hatte, fiel ab Ende 1989 der Anblick des wöchentlichen Kieszuges mit 40 Selbstentlade-Wagen weg. Am 20. Mai 1990 wurden von Eisenbahnenthusiasten wohlbeachtete Demonstrationsfahrten mit einer Triebwagen-Garnitur der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) unternommen. Damals war dies die einmalige Gelegenheit, auf dem Schienenweg nach Steinheim zu gelangen. Die knapp 1000 zufriedenen Bahnkunden wünschten sich danach öfters solch ein Zugangebot in die Urmenschstadt.

Doch am 29. September 1990 wurde dann das unwiderrufliche Ende dieses Abschnitts beschlossen und bis zum Jahresende war die Strecke bis zum Bahnkilometer 1,49 am Abzweig zum EVS Kraftwerk zurückgebaut. Die Bottwarbahn, oder was von ihr übrig geblieben war, war zum zweiten Mal am Ende.

50 Jahre danach: das Erbe der Bottwarbahn

Bei einer Fahrt mit dem öfters im Berufsverkehrsstau stehenden Linienbus lässt sich ganz gut der abschnittsweise erhaltene Bahnkörper der Bottwarbahn nachverfolgen. Noch besser kann man die alte Bahntrasse und ihre teilweise noch erhaltenen Stationsgebäude sowie die ab Mai 2014 schrittweise neu geschaffenen Kleindenkmale, die an die Bottwarbahn erinnern⁶¹, »erradeln«. Ein lebendiges Denkmal für die Bahn wurde Ende September 2014 durch den Theaterhaufen Bottwartal e.V. gesetzt, als er »s'Bähnle« mit einem authentischen Theaterstück in der ehemaligen Kleinbottwarer Kelter wieder für ein paar Abende auf die Gleise hob.

Spannend wie ein Krimi schienen sich in den letzten Jahren die Ereignisse um das Lokomotiv-Denkmal in Steinheim zu entwickeln. Für den Bau eines Kreisverkehrs musste die Denkmalslok 99 651 im Januar 2014 mit einer eigens konstruierten Schutztraverse von ihrem 45 Jahre währenden Standplatz neben dem Bahnhofsgebäude auf einen provisorischen Standplatz auf dem ehemaligen Gleisfeld parallel zur Murrer Straße verkrant werden. Ende April meldeten sich die Autoren dieses Aufsatzes öffentlich zu Wort und plädierten für einen Umzug der Lok auf ihre einstige Stammstrecke nach Ochsenhausen zur Öchsle-Museumsschmalspurbahn.⁶² Schon seit seiner Gründung 1983 versuchte der Verein Öchsle Schmalspurbahn vergeblich, die Lok von der Bundesbahn oder

der Stadt Steinheim zu erwerben. Über 34 Jahre lang hatte sie zwischen Biberach, Warthausen und Ochsenhausen den Zug durch Oberschwaben gezogen. Nur knapp 400 Tage war sie dagegen im Betriebsdienst auf der Bottwartalbahn ab November 1965 verwendet worden.⁶³

Auf den von den Autoren veröffentlichten Bildern vom »Innenleben« der Lok waren gravierende Schäden wie deutlicher Rostfraß und faustgroße Durchbrüche zu erkennen, welche durch die vernachlässigte Pflege der unter freiem Himmel abgestellten Lok in den letzten vier Jahrzehnten entstanden waren. Stille herrschte für einige Momente an einem Abend im November 2015 im Gemeinderat zu Steinheim, als diese Dokumente des Zerfalls im Großformat gezeigt wurden. Gewiss, noch immer hingen die Herzen vieler in der Urmenschstadt an dem lieb gewordenen Lokomobil. Doch die Argumente der Leute von der Öchsle-Bahn waren auch nicht ohne Belang: Dort winkte der originale Lokomotivschuppen als sichere Unterkunft, dort würde die bullige Zugmaschine zwar wohl kaum so schnell wieder dampfen, aber zumindest rollen – und sich in ihrem angestammten Umfeld wiederfinden, mit Gleisen, Gebäuden und Wagen derselben Typen wie im Bottwartal. Auch zeigten sich die Gesichter der Räte fast so lang, wie die Rostlöcher in den Wänden der Lok groß waren, als die sechsstelligen Kosten für die ersten nötigen Sanierungsschritte im Raum standen und die dauerhafte Einhausung dazu.⁶⁴

So beschloss der Steinheimer Gemeinderat am 16. Februar 2016 schweren und doch auch leichten Herzens, und mit klarer Mehrheit, die historische Maschine nach Ochsenhausen abzugeben, in der für die Lok schon gewohnten Rolle als Dauerleihgabe. Am 10. Juni 2016 holte der Tieflader das kostbare Objekt ab – schon zum Öchsle-Stadtfest am 18./19. Juni 2016 haben sich Tausende von Teilnehmern an dem Neuzugang in Oberschwaben erfreut. Ochsenhausen erhielt damit nach 51-jähriger Abstinenz wieder ein Stück Heimatgeschichte zurück.

Anmerkungen

- 1 Staatsarchiv Ludwigsburg (StAL) F 182 II Bü 1109.
- 2 Stadtarchiv Großbottwar B 0722.
- 3 Bottwartal-Bote 12.05.1894.
- 4 Postillon 23.10.1900.
- 5 Postillon 08.08.1904.
- 6 Stadtarchiv Steinheim A 2514, A 2515; Wolfgang Frank: Auf Schmalspur durchs Bottwartal. Zu Vorgeschichte, Bau und Entwicklung der Bottwarbahn bis 1914, in: Geschichtsblätter aus dem Bottwartal 2 (1987) S. 34–46.
- 7 Albrecht Gühring: 100 Jahre Bottwartalbahn, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 48 (1994) S. 53–83, hier S. 74.
- 8 Postillon 15.11.1913.
- 9 StAL F 182 II Bü 1115.
- 10 Ebd.
- 11 Gühring (wie Anm. 7) S. 77; StAL F 182 II Bü 1116.
- 12 StAL K 411 I Bü 89.
- 13 Wolfram Berner: Von der Kraftwerksbahn zum Radweg. Aus der Geschichte der Anschlussbahn des Kraftwerks Marbach am Neckar, Marbach 2016, S. 19–23.

- 14 Ebd. S. 35.
- 15 Neckar- und Enzbote 30.06.1952.
- 16 Hans Geitmann: Nebenbahnen der Bundesbahn, in: Eisenbahntechnische Rundschau 12/1962, Hamburg 1962.
- 17 Lothar Pohlentz: Wert oder Unwert der Nebenbahnen im modernen Verkehrsnetz, in: Die Bundesbahn 4/1962, Darmstadt 1962.
- 18 Hauptstaatsarchiv Stuttgart (HStAS) EA 2/904 Bü 179/1, Schreiben vom 20.07.1955.
- 19 Ebd., Schreiben vom 30.07.1964.
- 20 Ebd., Schreiben vom 22.09.1964.
- 21 Enz- und Metterbote 21.09.1964.
- 22 Stuttgarter Zeitung 06.11.1964.
- 23 HStAS EA 2/904 Bü 179/1, Schreiben vom 29.02.1960.
- 24 Helmut Schroeter und Georg Fischer: Neue Schmalspurpersonenwagen der Deutschen Bundesbahn, in: Eisenbahntechnische Rundschau 5 (1966) S. 188–193.
- 25 Ebd. S. 188.
- 26 Bernhard Schmücker: Neue Schmalspur-Diesellokomotiven V 51 und V 52 der Deutschen Bundesbahn, in: Glasers Annalen. Zeitschrift für Eisenbahnwesen und Verkehrstechnik 9 (1965) S. 375–386.
- 27 Marbacher Zeitung 30.09.1964.
- 28 HStAS EA 2/904 Bü 179/1, Schreiben vom 22.09.1964.
- 29 Kreisarchiv LB Az. 787.11, Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn.
- 30 Aktionsgemeinschaft Bottwartalbahn (Hrsg.): Denkschrift Bottwartalbahn, Ludwigsburg 1965, S. 32, 39.
- 31 HStAS EA 2/904 Bü 181/1, Schreiben vom 30.07.1964.
- 32 Bönningheimer Zeitung 07.05.1965.
- 33 Plenarprotokoll des Bundestages, 5. Wahlperiode, 15. Sitzung am 14.01.1966.
- 34 Kreisarchiv LB Az. 797.11, Bottwartalbahn Bd. III, Schreiben vom 21.03.1966.
- 35 Exemplarisch: Von einer Kleinbahn und ihrer letzten Dampflokomotive, in: Märklin Magazin 3/1966, S. 16 f.
- 36 Stuttgarter Nachrichten 25.03.1966.
- 37 Der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. (DEV) nahm am 2. Juli 1966 den Museumsbahnverkehr auf der Schmalspurbahn zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf auf.
- 38 Kreisarchiv LB Az. 797.11, Bottwartalbahn Bd. III, Schreiben vom 23.03.1966.
- 39 Beispielhaft hierfür: HStAS EA 2/904 Bü 181/1, Schreiben vom 13.07.1966; Kreisarchiv LB Az. 797.11, Bottwartalbahn Bd. III, Schreiben vom 25.03.1966; Gemeindearchiv Murr Reg. Nr. 3511 I, Schreiben vom 31.10.1966.
- 40 Wolfram Berner: Feldbahnen im Landkreis Ludwigsburg, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 68 (2014) S. 193–234, hier S. 208 ff.
- 41 HStAS EA 2/904 Bü 181/1 Pag. 52.
- 42 Marbacher Zeitung 18.05.1966.
- 43 Deutsche Bundesbahn: Kursbuch Sommerfahrplan 1966, gültig vom 22. Mai bis 24. September 1966, Essen 1966.
- 44 Marbacher Zeitung 26.09.1966.
- 45 Kurt Eckert, Theodor Horn: Des Bähnles letzte Fahrt. Dampfsonderfahrt der Bottwartalbahn. Reisebegleitheft, Kriftel/Taunus 1966, S. 3.
- 46 Michael Breitschwerdt: Die Bottwartalbahn, in: Modellbahnrevue Heft 6/1966, Knittlingen 1966, S. 5.
- 47 Eckert/Horn (wie Anm. 45) S. 5.
- 48 HStAS EA 2/904 Bü 181/2, Schreiben vom 21.11.1966.
- 49 HStAS EA 2/904 Bü 181/1, Schreiben vom 12.12.1966.
- 50 HStAS EA 2/904 Bü 181/2, Schreiben vom 12.12.1968.
- 51 Ebd., Schreiben vom 14.02.1968.
- 52 Ebd., Schreiben vom 20.02.1969.
- 53 Gemeindearchiv Murr Reg. Nr. 3511 II.
- 54 HStAS EA 2/904 Bü 181/2, Schreiben vom 12.12.1968; Heilbronner Stimme 03.01.1969.
- 55 HStAS EA 2/904 Bü 181/2, Schreiben vom 17.01.1969.

- 56 Gemeindearchiv Murr Reg. Nr. 3511 I.
 57 Kreisarchiv LB Az. 787.11, Bottwartalbahn Bd. IV, Vertrag vom 1. Juli 1968.
 58 Marbacher Zeitung 16.07.1968.
 59 Ludwigsburger Kreiszeitung 20.09.1968.
 60 Gemeindearchiv Murr Reg. Nr. 3511 II.
 61 Neue Kleindenkmale entstanden bisher bei km 0,1 am Bahnhof Marbach, bei km 13,3 bei Oberstenfeld und mit dem Bahnrundweg Beilstein zwischen km 14,3 und 15,3.
 62 Marbacher Zeitung 29.04.2014.
 63 Helga Becker, Wolfram Berner, Hans-Joachim Knupfer: Friedliche Kriegslok. Die Dampflokomotive 99 651, Steinheim an der Murr und die Bottwartalbahn, Marbach 2016.
 64 Ludwigsburger Kreiszeitung 27.11.2015; Marbacher Zeitung 27.11.2015.



Die Dampflokomotive 99 651 steht einträchtig neben dem letzten Sonderzug »Bottwartäler«, 22. Mai 1989.

Buchbesprechungen

1250 Jahre Ottmarsheim. Beiträge zur Ortsgeschichte. Besigheim 2016, 339 S., Abb.

Ottmarsheim wird im Jahr 766 in einer Besitzurkunde des Klosters Lorsch als »Autmarsheim« erstmals urkundlich erwähnt. So feiert die 1971 mit Besigheim zusammengelegte Gemeinde im Jahr 2016 ihr 1250-jähriges Bestehen. Zwar wurde schon 1966 anlässlich der 1200-Jahr-Feier in dem Buch »Ottmarsheim im Wandel der Zeiten« die Geschichte des Ortes erarbeitet, doch wurde das aktuelle Jubiläum zum Anlass genommen, in einem neuen Ortsbuch die neuere Geschichte und einzelne Themen exemplarisch zu beleuchten. Dieser nicht leichten Aufgabe stellten sich ein Kreis von Autoren, ein Redaktionsteam und weitere ehrenamtliche Helferinnen und Helfer, die in vielen Stunden alte Unterlagen und Fotos in Archiven gesichtet sowie Gespräche geführt und schließlich ihre Beiträge zu Papier gebracht haben. Die Gesamtedaktion hatte Dr. Thomas Schulz vom Kreisarchiv Ludwigsburg. So ist dieses interessante und informative Werk über die Geschichte des Ortes entstanden.

Ein ausführliches Inhaltsverzeichnis zu Beginn des Buches listet die dreizehn Kapitel (teilweise mit zahlreichen Unterkapiteln) mit den jeweiligen Verfasserinnen bzw. Verfassern auf. Den Anfang macht ein Abschnitt über archäologische Funde aus römischer Zeit. Danach folgt eine »Bestandsaufnahme in schrecklicher Zeit« im Dreißigjährigen Krieg anhand des Ottmarsheimer Salbuchs von 1646 und weiterer dürftiger Quellen, da die sonstigen im Pfarrhaus und im Rathaus befindlichen Unterlagen wohl beim Franzoseneinfall 1693 verbrannt sind. Das nächste Kapitel behandelt »Ottmarsheim in den Jahren 1900 bis 1918«. Hier geht es um den Aufbau der Gemeindeverwaltung, um Rechte und Pflichten der Gemeindeglieder, um die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse. Beschrieben wird die Einführung moderner Errungenschaften wie z.B. Telegrafie oder Elektrizitätsversorgung. Nach einem Blick auf die Reichstags- und Landtagswahlen jener Jahre werden die Auswirkungen des Ersten Weltkriegs auf die Bevölkerung dargestellt.

»Ottmarsheim von 1918 bis 1945« beschreibt die Jahre nach dem Ersten Weltkrieg, die »goldenen Jahre« der Weimarer Republik und dann den Weg in die Diktatur (1929–1933). Ausführlich wird »Ottmarsheim im ›Dritten Reich« abgehandelt, u.a.: führende Köpfe während der Zeit des Nationalsozialismus, Berichte über die Verhältnisse im Ort, Krieg und Kriegswirtschaft, Zwangsarbeiter in Ottmarsheim. Schließlich wird auf die Entnazifizierung und den Umgang der Ottmarsheimer mit ihrer NS-Vergangenheit eingegangen.

Drei weitere kleinere Kapitel beschäftigen sich mit den Themen »Kleines Dorf nach einem großen Krieg. Ottmarsheim in den Jahren 1945/46«, »Die Eingliederung von Ottmarsheim nach Besigheim« und »Vom Bauerndorf zum Industrie-

standort«. »Die alte Schule im Dorf« behandelt das Ottmarsheimer Schulwesen von 1900 bis 1973. In »Zur Geschichte der Kleinkinderschule von 1903 bis 1966« wird die Entwicklung und Geschichte des Kindergartens von seiner Gründung über die NS-Zeit hinweg und die Jahre danach bis zur Errichtung des Neubaus (1965/66) dargestellt.

In den beiden folgenden Kapiteln stellen sich »Die Evangelische Kirchengemeinde Ottmarsheim. Eine Gemeinde im Wandel« und die »Katholiken in Ottmarsheim« vor. Eine mit Plänen und zahlreichen – meist farbigen – Bildern illustrierte Abhandlung »St. Hippolyt: Eine Kirche im Dialog mit ihren Besuchern« beschreibt Baugeschichte und »Symbolik der Kirche in Ottmarsheim«. Die Geschichte der Feuerwehr und das rege Vereinsleben werden am Ende des Bandes behandelt.

Die einzelnen Kapitel dieses Ortsbuches sind durchgehend reich bebildert und werden jeweils durch ausführliche »Anmerkungen« ergänzt. Ein Verzeichnis der Abkürzungen sowie der Bildnachweis beschließen den Band. Dem Autorenteam ist mit »1250 Jahre Ottmarsheim« eine Publikation gelungen, die sicherlich vor allem für die Ottmarsheimer ein wertvolles Nachschlagewerk, aber auch für alle heimatgeschichtlich Interessierten mit Gewinn zu lesen sein wird.

Hans-Christoph Knippel

Beate Volmari: Das barocke Herz der Stadt. Der Ludwigsburger Marktplatz. Ludwigsburg 2015, 104 S., Abb.

Am 9. August 1715 räumte Herzog Eberhard Ludwig den Ludwigsburgern das Recht ein, regelmäßige Wochenmärkte abzuhalten. Ein in die Zukunft weisender Entschluss des Herzogs, denn zu dieser Zeit standen in der Schlossstraße gerade mal zehn Privathäuser und einen Marktplatz gab es erst recht nicht. Heute ist der Wochenmarkt eine feste Größe im Jahresablauf der Stadt. Grund genug für die Marktbesucher, das 300-jährige Jubiläum mit einem historischen Wochenmarkt zu feiern, und für Beate Volmari, ein kurzweiliges, mit historischen bzw. aktuellen Fotos reich bebildertes Buch über den Marktplatz zu verfassen.

Es ist ein buntes Spiegelbild des Marktplatzes geworden, mit seinen Häusern, Arkaden und Kirchen, dem Brunnen, den Märkten und »Events«, der großen Geschichte und den kleinen Geschichten der Menschen rund um den Marktplatz. Die wechselvolle Geschichte des Platzes steht natürlich am Anfang des Buches. Sie beginnt mit der Planung durch Donato Frisoni und der Errichtung des Marktbrunnens mit der Figur des Stadtgründers, sie berichtet von fröhlichen Festen, aber auch von Hinrichtungen am Galgen und endet in unseren Tagen mit der Umgestaltung zum blechfreien Platz.

Im folgenden Kapitel stellt Beate Volmari den Marktplatz als »Zentrum des Geschehens« vor, als Bühne für die Venezianische Messe, als gute Stube für das Marktplatzfest, als Spielplatz für das Kinderfest oder das »Spiel ohne Grenzen« in den 1970er Jahren und als traditionellen Platz unterschiedlicher Märkte wie Jahrmarkt, Pferdemarkt, Flohmarkt, Antikmeile und Barock-Weihnachtsmarkt.

»Einkauf mit allen Sinnen« ist das dem Wochenmarkt speziell gewidmete Kapitel überschrieben. Beate Volmari berichtet darin über alte und neue Geschichten um den Markt, sie erinnert an bekannte Marktbesucher aus früheren Zeiten

wie den Italiener Rudolf Toffano, der in den 1920er Jahren Südfrüchte an seinem Stand verkaufte, und stellt dem Leser einige der heutigen Händler vor, u.a. den vom Ludwigsburger Wochenmarkt nicht wegzudenkenden Richard Jung aus Neckargröningen, der seit über 60 Jahren dreimal wöchentlich hier seine Kartoffeln verkauft. »Eine kulinarische Zeitreise« mit Rezepten aus vier Jahrhunderten beschließt das Buch.

Beate Volmari ist ein heiteres Jubiläumsbuch mit vielen strahlenden Gesichtern gelungen. Dass der Marktplatz neben fröhlichen Messen und bunten Märkten auch noch anderes erlebt hat, bleibt, von der Erwähnung des Galgens abgesehen, außen vor.

Günther Bergan

Wolfram Berner: Von der Kraftwerksbahn zum Radweg. Marbach 2016, 63 S., Abb.

Die im April 2016 erschienene Broschüre über die ehemalige Marbacher Kraftwerksbahn sollte für alle Eisenbahnenthusiasten Pflichtlektüre werden. Kaum zu glauben, welche Menge und Vielfalt von Informationen Wolfram Berner über die knapp vier Kilometer lange Strecke zusammengetragen hat: seien es Details zur Planung des Dampfkraftwerks, das Anfang 1941 ans Netz ging, oder zu den verschiedenen Erweiterungen nach 1949 durch die Blöcke II und III.

Bau, Streckenführung und Betrieb der Kraftwerksbahn, über die die Versorgung des Werks mit Kohle und später mit Öl sichergestellt wurde, stehen im Mittelpunkt der Dokumentation. Die werkseigene Normalspur-Bahn war mit einem Dreischienengleis an die Schmalspurstrecke der Bottwartalbahn und damit an den Bahnhof Marbach angeschlossen. In einer oberhalb der Murrbrücke gelegenen Rangierstation wurden die Züge an die Lokomotiven des Kraftwerks zur Weiterfahrt übergeben. Neben dem Güterverkehr, der von 1940 bis 1991 unterhalten wurde, fand auf der Strecke zwischen 1950 und 1982 zusätzlich noch ein Werkspersonenverkehr statt, mit dem die Arbeiter von der »Haltestelle Neckarsteg« in einem von der Werkslok gezogenen historischen Schnellzugwagen des Jahres 1906 ins Werk fahren konnten.

In einem umfangreichen Kapitel beschäftigt sich der Autor mit den Fahrzeugen der Kraftwerksbahn, mit den Lokomotiven von Henschel, der dieselelektrischen »DEL 100« und der diesel-hydraulischen »DHG 700C«, mit den Dampfspeicherlokomotiven von Henschel bzw. von der Maschinenfabrik Esslingen sowie mit dem Personenwagen des Jahres 1906. Wolfram Berner dokumentiert dabei nicht nur die technischen und historischen Daten, sondern gibt auch noch Auskunft über den aktuellen Verbleib der einzelnen Fahrzeuge. Bis Juni 2002 fanden auf der Strecke gelegentlich noch unter Eisenbahnfreunden beliebte Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen statt. Im Mai 2015 begann der Abbau der Gleise und die Umwandlung der Strecke zu einem Radweg. Deshalb schließt die Broschüre auch mit der Beschreibung einer Radtour rund um Marbach auf den Spuren der Kraftwerks- und Bottwartalbahn.

Die Dokumentation richtet sich unmissverständlich an Kenner und Liebhaber der Eisenbahnszene. Selbst die Farbgestaltung des Umschlags nimmt Bezug auf den Anstrich der beiden Henschel-Lokomotiven. Rund die Hälfte der Seiten ist

dem reichen Bildmaterial in Schwarz-Weiß und in Farbe reserviert. In den Text eingeschobene »Exkurse« informieren den Leser über interessante Themen am Rande, wie z.B. über die Bottwartalbahn oder über die Römerfunde unter dem neuen Radweg. Eisenbahnlinien sollten sich trotz einiger zunächst unverständlicher Begriffe wie »Ausziehgleis«, »Stangenpuffer«, »Normalspurausfädelung« oder »Rollbahnüberschneidung« nicht von der Lektüre abhalten lassen. Es gibt viel über das alte Wasserkraftwerk unterhalb von Marbach oder über die Baugeschichte des Dampfkraftwerks und des Neckarkanals zu erfahren.

Günther Bergan

Fenja Sommer: Ein Feierkult um Schiller? Untersuchung der Schillerfeiern im Dritten Reich in seiner Geburtsstadt Marbach am Neckar. Marburg 2015, 377 S., Abb.

Schon bald nach dem Tod Friedrich Schillers am 9. Mai 1805 setzen das Interesse an seinem Gesamtwerk und die Verehrung seiner Person ein. Weit über das Maß des jetzigen jährlichen Blumengrußes der Grundschüler von Marbach auf der Schillerhöhe am Geburtstag des Dichters, am 10. November, wurde seine Verehrung in der Zeit des Nationalsozialismus betrieben. Besonders die Feierlichkeiten im »Schillerjahr« 1934, das Jahr, in dem Schillers 175. Geburtstag gefeiert wurde, beging man mit einer Vielzahl von Veranstaltungen. Ein Staffellauf zur »Stunde der Nation« am 21. Juni 1934, bei dem Tausende von Hitlerjungen sternförmig durch Deutschland liefen, um in Marbach Grußworte an den »Dichter der Nation« zu richten, oder die Umbenennung der Universität Jena in Friedrich-Schiller-Universität am 10. November 1934 sowie aufwendige Feierlichkeiten in Marbach, Frankfurt und Weimar zeigen beispielhaft die Schaustellung des Ehrentages für den Dichter. Das Schillerzitat am 1934 errichteten Kriegerdenkmal am Oberen Torturm in Marbach zeigt den Versuch, einen Bezug zwischen Schiller und dem NS-Staat herzustellen.

Die mit diesem Werk vorliegende geschichtswissenschaftliche Dissertation der Journalistin Fenja Sommer beantwortet die grundlegende Frage, inwiefern versucht wurde, Schiller durch Feiern und Gedenktage in die NS-Ideologie zu integrieren. Ebenso werden die Abläufe der in dieser Zeit gestalteten Schillerfeiern untersucht. Auch die Frage, ob die Nationalsozialisten den Schillerkult zu einem Politikum gemacht haben, wird eingehend behandelt.

Eine gelungene kulturhistorische Untersuchung der politisch werbewirksamen »Marke Schiller« und der damit verbundenen Instrumentalisierung des Feierkults um den Dichter beinhaltet diese Veröffentlichung. Bilder, Zeitungsausschnitte, Aktenauszüge und historische Ansichtskarten ergänzen als Anhang sinnvoll diese Arbeit.

In diesem Band erfährt der Leser in insgesamt zwölf Kapiteln neben der Entstehungsgeschichte der Schillerverehrung in Marbach im 19. Jahrhundert auch die Entwicklung der einzelnen Gedenkort, wie die Schillerhöhe mit Schillerdenkmal und Schiller-Nationalmuseum Anfang des 20. Jahrhunderts. Nach einer detaillierten Darstellung der Marbacher Schillerverehrung bis 1933 befasst sich die Autorin in fünf Kapiteln mit der Schillerrezeption im Nationalsozialis-

mus, dem Feiern um Schiller und der generellen Betrachtung der Schillerfeiern. Daneben werden in zwei Exkursen die Entstehung des Marbacher Kriegerdenkmals und die Funktion des Schiller-Nationalmuseums und des Geburtshauses im Nationalsozialismus akribisch untersucht. Der Hauptteil des Buches widmet sich den einzelnen Veranstaltungen im Schillerjahr 1934. Sonnwendfeier und Staffellauf, die Erweiterung des Schiller-Nationalmuseums sowie die Feier der 175. Wiederkehr des Geburtstags von Friedrich Schiller in Marbach werden – versehen mit Zitaten aus teils bisher unveröffentlichten Quellen – genauestens auf die ideologische Instrumentalisierung durch die Nationalsozialisten hin überprüft. Abgerundet wird dieses Werk durch die Darstellung der Entwicklung der Schillerfeiern nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges bis zu ihrer heutigen Form, um die Unterschiede zwischen der früheren und der heutigen Schillerverehrung zu verdeutlichen. Ein sehr ausführliches Quellenverzeichnis fehlt ebenso wenig wie der Bildnachweis.

Mit dieser herausragenden Arbeit wurde eine bisher klaffende Lücke kulturgeschichtlicher Forschung über die Schillerverehrung im Nationalsozialismus in Marbach gekonnt geschlossen. Neben den Anhängern Friedrich Schillers sei daher dieses Buch auch den Kultur- und Heimatgeschichtsinteressierten empfohlen, verbunden mit der Empfehlung, nach dem Lesen dieses Werkes einer Feier am 10. November auf der Schillerhöhe in Marbach beizuwohnen. *Wolfram Berner*

Helga Becker, Wolfram Berner, Hans-Joachim Knupfer: Friedliche Kriegslok. Die Dampflokomotive 99 651, Steinheim an der Murr und die Bottwartalbahn. Marbach 2016, 36 S., Abb.

Aufmerksame Leser der Ludwigsburger Geschichtsblätter werden sich noch an den im Heft 48/1994 veröffentlichten Beitrag des Marbacher Stadtarchivars Albrecht Gühring über die 100-jährige Geschichte der Bottwartalbahn erinnern. Helga Becker, Wolfram Berner und Hans-Joachim Knupfer haben jetzt das Thema um eine weitere Facette ergänzt. Im Mittelpunkt ihrer Broschüre steht, wie der Titel schon verrät, die Schmalspur-Dampflokomotive 99 651, die seit 1969 neben dem Steinheimer Bahnhofsgebäude Einheimische wie Besucher der Stadt an die alte Eisenbahn durchs Bottwartal nach Heilbronn erinnerte.

Spannend liest sich die Geschichte dieser Lok. 1918 von Henschel in Kassel gebaut, sollte sie während des Ersten Weltkrieges zusammen mit einer baugleichen Schwester 99 650 an der Ostfront zum Einsatz kommen. Doch bei der Auslieferung war der Krieg zu Ende und die Sächsische Staatsbahn übernahm die beiden Loks zunächst in ihre Dienste. Von 1930 bis 1965 waren beide Loks auf der Öchslebahn in Oberschwaben zwischen Warthausen und Ochsenhausen im Einsatz, bis die 99 651 für die nächsten vier Jahre zur Bottwartalbahn verlegt wurde. Die nächsten 47 Jahre rostete sie vor dem Steinheimer Bahnhof still vor sich hin, bis sie 2016 endgültig in ihre Heimat nach Ochsenhausen zur Öchslebahn zurückkehrte.

Die Autoren informieren die Leser mit den nötigen technischen Details nicht nur über die 99 651, sondern auch über die anderen Lokomotiven der Bottwartalbahn sowie über die weiteren württembergischen Schmalspurbahnen: die

Zabergäubahn, die Buchauer Bahn und die Bahn nach Altensteig. Nicht unerwähnt bleibt auch die wirtschaftliche Bedeutung der Bottwartalbahn für die Möbelindustrie von Steinheim, die Landwirtschaft und die örtlichen Kiesgruben, deren Produkte bis Ende 1989 auf dem Schienenweg nach Marbach transportiert wurden. Die reiche Bebilderung der Broschüre mit historischen Aufnahmen und Grafiken ergänzt und veranschaulicht die Textbeiträge. *Günther Bergan*

Steffen Pross: Adolf. Bruchstücke einer deutschen Jugend. Freudental 2015, 108 S., Abb.

Nach »Freudental '38. Eine Ermittlung« (2009) und dem »Freudentaler Adressbuch 1935« Band 1 und 2 (2011 bzw. 2013) hat Steffen Pross mit dem vorliegenden Band seine Reihe über die Freudentaler Juden während der NS-Diktatur abgeschlossen. Er widmet diesen Band dem tragischen Schicksal von Adolf Herrmann, dem 1923 geborenen Sohn eines Freudentaler Bauern. Nach umfangreichen Recherchen vor allem in belgischen und französischen Archiven ist es Steffen Pross gelungen, die gefundenen Bruchstücke zur Geschichte der verlorenen Jugend des Adolf Herrmann zusammenzufügen, einer Geschichte, die mit der Flucht des knapp Sechzehnjährigen nach Belgien Anfang April 1939 beginnt und am 3. Oktober 1942 mit seiner Ermordung in Auschwitz endet.

Im ersten Aufsatz »Fluchtversuche« schildert Steffen Pross die dreijährige Odyssee von Adolf Herrmann durch Belgien und Frankreich. Seine ersten Stationen in Belgien sind zwei Flüchtlingslager in der Nähe von Brüssel. Adolf besitzt zu dieser Zeit bereits neben einem Visum für die USA auch eine Schiffskarte für die Überfahrt, die Anfang Mai 1940 stattfinden sollte. Doch nach dem deutschen Einmarsch in Belgien platzt der Traum, die bislang geduldeten Ausländer werden nach Südfrankreich ins Internierungslager Saint-Cyprien bei Perpignan deportiert. Ende Oktober wird Adolf weiter ins Lager Gurs bei Pau überstellt. Ende Februar 1941 trifft er in Les Milles, einem zentralen Ausreiselager bei Aix-en-Provence, ein. Seine angestrebte Ausreise scheitert wieder, diesmal an den geänderten politischen Verhältnissen in Frankreich, an den in der Zwischenzeit verschärften Visa-Bestimmungen der USA und am fehlenden Geld. So wird Adolf im Januar 1942 in ein Arbeitslager bei Marseille eingewiesen und Anfang August ins Durchgangslager Drancy bei Paris geschafft, von wo aus er Mitte des Monats nach Auschwitz deportiert wird. Sein Schicksal ist damit besiegelt.

Der zweite Text des Bandes, »Häftling 59 309. Die Ermordung des Adolf Herrmann in Auschwitz«, basiert auf einem Vortrag von Steffen Pross am 27. Januar 2015 im PKC Freudental, in dem er, soweit das überhaupt möglich ist, versucht, einen Eindruck von der Brutalität in Auschwitz anhand von schriftlichen und mündlichen Quellen zu vermitteln. Adolf Herrmann wurde ein Opfer dieses brutalen Vernichtungssystems. Was er zwischen seiner Einlieferung am 16. August 1942 und dem 3. Oktober, dem Tag, an dem er »auf der Flucht erschossen« wurde, durchmachen musste, werden wir nie erfahren. Was bleibt, ist die tragische Geschichte einer verlorenen Jugend und der knapp verpassten Möglichkeiten zur Rettung. *Günther Bergan*

Hans Dieter Flach: Gottlieb Friedrich Riedel (1724–1784). Werkverzeichnis der Grafik. Eine Grundlegung. Regensburg 2015, 255 S., Abb., Tabellen.

Gottlieb Friedrich Riedel ist allen Freunden des schönen Porzellans als Leiter der Buntmalabteilung, des Farblabors und der Geschirrgestaltung der Ludwigsburger Porzellanmanufaktur bestens bekannt. Von 1759 bis 1779 prägte er das Gesicht dieser Manufaktur. Sein umfangreiches grafisches Werk dagegen ist weitgehend unbekannt geblieben und von der Forschung bisher nicht bearbeitet worden, obwohl Riedel nach seinem Austritt aus der Ludwigsburger Manufaktur die letzten fünf Jahre seines Lebens ausschließlich als Stecher und Verleger in Augsburg arbeitete.

Schon während seiner Ludwigsburger Zeit schuf er neben den berufsbedingten Entwürfen für Geschirrformen und Malereien zahlreiche Grafikserien zu unterschiedlichen Themen (u.a. Blumen und Früchte, Vieh und Kleinvieh, ländliche Liebesszenen sowie Guckkastenbilder). In seiner Augsburger Zeit illustrierte Riedel zeitgenössische Bücher wie z.B. zwei Jahrgänge des Württembergischen Hofkalenders.

Für Hans Dieter Flach war es deshalb naheliegend, nach seinen Aufsätzen über das Ludwigsburger Porzellan, über bekannte und unbekannte Bataillen-, Blumen- und Landschaftsmaler, über Fayencen oder Kryptogramme die Lücke in Riedels Lebenswerk durch die Erarbeitung eines Werkverzeichnisses der Grafik zu schließen. Nach umfangreichen Recherchen fand Flach insgesamt über 1000 Zeichnungen, Aquarelle, Radierungen und Stiche in Form von Einzelblättern, Serien und Buchillustrationen, die er in seinem jüngsten Buch nach dem schon von Riedel vorgegebenen System in Tabellen zusammenfasst und anschließend in einer repräsentativen Bildauswahl auf 170 Seiten vorstellt. Zuvor werden die einzelnen Werkgruppen von Flach ausführlich kommentiert. Das vorliegende Werkverzeichnis erhebt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit, noch lange nicht sind alle Quellen erschlossen. Nach dem Willen des Autors ist das vorliegende Buch eine »Grundlegung«, auf die von der Forschung weiter aufgebaut werden kann.

Einfach zu lesen ist das Buch sicher nicht. Der interessierte Leser muss sich in die Gliederung, die Systematik und die Gedankengänge von Hans Dieter Flach ernsthaft einarbeiten, sonst verirrt er sich schnell in den oft sehr langen Nummerierungsketten und Verweisen innerhalb der Tabellen, Erläuterungen und Abbildungen. Manches bleibt trotzdem kryptisch, wie z.B. die Fußnote 4 von Seite 35. Auch wenn einiges unverstanden bleiben sollte, sprechen die Abbildungen für sich und dokumentieren eindrucksvoll das hohe Können und den großen Einfallsreichtum von Gottlieb Friedrich Riedel. *Günther Bergan*

Petra Schad: Es knarrt im Gebälk. Mit Mäuserich Gallus und Familie auf der Baustelle eines alten Fachwerkhäuses. Markgröningen 2015, 48 S., Illustrationen.

Vor über 250 Jahren lebte der Mäusevater Gallus mit seiner Mäusefrau Jakobine und den Mäusekindern Jakob, Gilg, Schnurri, Nane und Maudi in Markgröningen im stattlichen Fachwerkhaus des Handelsmanns Magenau. Nachts schreckten die Mäusekinder oft auf, wenn es im Gebälk des Hauses knarrte, knabberte und

knackte. Saß das Hausgespenst unter der Zimmerdecke? Beim morgendlichen Erkundungsrundgang machten die neugierigen Mäusekinder Bekanntschaft mit dem Holz fressenden Käfer Willi Holzbock und mit den kleinen Würmern von Trude Holzwurm.

Was die kleinen Mäuse sonst noch alles in dem Fachwerkhaus entdeckten und erlebten, erzählt die Markgröninger Stadtarchivarin Petra Schad anschaulich und kurzweilig in ihrem zweiten Kindersachbuch, das sie wieder mit eigenen Aquarellen gefällig illustriert hat. Ging es in dem ersten, 2012 erschienenen Buch »Rathausmäuse« um das große Markgröninger Rathaus, so erzählt Petra Schad dieses Mal ihren neugierigen jungen Lesern oder auch Zuhörern alles über die Geheimnisse eines Fachwerkhauses.

Der Handelsmann Magenau lässt sein Haus renovieren. Durch die Augen der kleinen Mäuse können die Kinder von heute die Maurer beim Ausmauern der Gefache und beim Anrühren der Ockerfarbe für den Anstrich der Balken oder die Zimmerleute bei ihrer schweren Arbeit mit der Schrotsäge und beim Verzapfen der Streben beobachten. Nicht weniger interessant ist die Arbeit der Glaser und Schreiner, die die altmodischen Schiebefenster und Zugläden gegen moderne Fenster und Läden mit Drehflügeln austauschen. Alle Handwerker waren in Zünften organisiert und arbeiteten damals sechs Tage in der Woche, von Sonnenaufgang bis abends um sieben Uhr.

Die abschließenden Erklärungen vieler Begriffe aus dem Fachwerkbau sowie ein kleines Lexikon für Wissendurstige werden sicher nicht nur die Kinder, sondern auch die Eltern interessieren. Denn wer von uns weiß heute noch etwas über Brustriegel, Blattsassen und Fußbänder oder über Bohlenstuben, Ockererden und Setzwaagen?

Günther Bergan

Thomas Adam: Feuer, Fluten, Hagelwetter. Naturkatastrophen in Baden-Württemberg. Darmstadt 2015, 224 S., Abb.

Von Not, Leid und der Kunst zu überleben, von der Vorzeit bis heute erzählt der Autor dieses Buches die Geschichte der Naturkatastrophen in Baden-Württemberg. Thomas Adam ist Museumsleiter und Verfasser mehrerer Bücher zur südwestdeutschen Geschichte. Für seine regionalgeschichtlichen Forschungen erhielt er 2015 die Heimatmedaille des Landes Baden-Württemberg.

In seiner Einführung zeigt Adam einerseits auf, »wie Naturkatastrophen auf der anderen Seite des Erdballs hier im deutschen Südwesten ihre Spuren hinterlassen und zu wirkmächtigen Faktoren der regionalen Geschichte werden können«. Andererseits richtet er den Fokus auf verheerende Extremereignisse in unserem eigenen Land, die historisch gesehen die Lebenswelt früherer Generationen mitgeprägt haben – nicht nur durch materielle Schäden, sondern vor allem auch durch Erschütterungen im Denken und Glauben der Menschen jener Zeit. Während heute solche Naturkatastrophen mit dem weltweiten Klimawandel in Verbindung gebracht werden, galten sie früher als sichere Zeichen des bevorstehenden Weltuntergangs oder gar als bössartige Zauberei.

Als roter Faden ziehen sich durch das Buch die Fragen nach den Naturgewalten, die in dem besprochenen Gebiet den Menschen in seinem Besitz und Leben

gefährden. Daneben wird behandelt, wie jene früheren Gesellschaften Katastrophen bewältigten und den Wiederaufbau organisierten. Überwog stilles Dulden und der Glaube an die Unabwendbarkeit? Oder versuchte man entschlossen künftigen Gefahren entgegenzutreten?

Im Hauptteil des Buches behandelt Thomas Adam markante Wetterereignisse von der vorgeschichtlichen Zeit bis zur Gegenwart. Im ersten Kapitel »Überlieferung in Schlick und Schrift: Von der Prähistorie zum Hochmittelalter« beschäftigt sich der Autor mit dem sich wandelnden Umgang des Menschen mit dem lange vor seinem Auftauchen durch die Naturgewalten geformten Siedlungsgebiet sowie mit jeweils aktuellen Naturkatastrophen. Nach dem ursprünglichen Gefühl des Ausgeliefertseins an dämonische Mächte sah man sich später dem Wirken der Götter ausgesetzt. Später versuchte man, als Folge der Entstehung wissenschaftlicher Einsichten, rationale Erklärungen für Katastrophen zu finden. Hier standen sich dann lange Zeit Volksglaube und Kirchendogma gegenüber.

Der nächste Abschnitt handelt über »Katastrophen des Spätmittelalters«. Durch extreme Witterungsverhältnisse, von denen der Autor hier berichtet, kam es zu Hungersnöten, denen in Europa eine große Zahl von Menschen zum Opfer fiel. Vor allem Überschwemmungen löschten immer wieder ganze Orte aus oder verwüsteten vorher fruchtbares Land. Früher oder später lernte man dann mehr oder weniger erfolgreich, sich durch technische Verfahren (wie z.B. Eindeichungen) gegen die Launen der Natur zu wehren. Aber auch heftige Erdbeben suchten vor allem Süddeutschland heim und führten zu großen Schäden. Ebenso vernichteten häufig Großbrände in den Städten ganze Bereiche der Bebauung.

Im Kapitel »Die unterkühlte Frühmoderne« wird von einer »kleinen Eiszeit« zu Beginn des 14. Jahrhunderts berichtet, die sich mit einigen Gipfelpunkten bis zum Ende des 19. Jahrhunderts erstreckte. Neben extrem kalten Wintern führten kurze, sonnenarme Sommer voller Hagel und Unwetter zu Missernten und Hungersnöten. Die Bevölkerung suchte – im Glauben, dass es sich bei diesen Plagen um Gottesstrafen handele – nach den Schuldigen. Zuerst wurden die Juden zur Zielscheibe des Mobs, dann trat an die Stelle der Judenverfolgung die Hexenjagd. Diese erreichte, abhängig vom Witterungsverlauf der Jahre, immer wieder furchtbare Höhepunkte. In diesem Zusammenhang beleuchtet der Autor auch die Rolle der Kirchen.

In »Bußgebete und Blitzableiter: Die ungleichzeitige Aufklärung« werden die Auswirkungen der Epoche der Aufklärung dargestellt. Rationalität und naturwissenschaftliche Urteilskraft führen dazu, dass die Menschen erkennen, dass Naturkatastrophen verstandesmäßig erklärt werden können und nicht als Gottes Strafgericht anzusehen sind. Doch auch jetzt noch führen die traditionellen Denkmuster ihr zähes Eigenleben weiter: magischer Aberglaube neben säkularer Aufklärung. Auch die Kirche tat sich mit den neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen schwer: Wo blieb da das Wirken des lenkenden Schöpfers, wenn hier nur starre Naturgesetze am Werk sein sollten?

In dieser Zeit werden – von Wissenschaftlern nie ernsthaft bezweifelt, von der Landbevölkerung vorwiegend abgelehnt – die ersten Blitzableiter entwickelt. Auch die Gründung von Versicherungen gegen Unwetter wie Feuer oder Hagel sahen manche als Widerstand gegen den Schöpfer an. Als Folge der häufigen

Stadtbrände wurden, vor allem von den Herzögen in Württemberg, Verordnungen zum Brandschutz erlassen. Es ist eine Zeit der »Herausforderungen für den Glauben«: Die Pfarrer standen in einem schier unlöslichen Zwiespalt. Die erlebten Katastrophen stellten die Frage nach dem Sinn des Leidens und nach der Güte Gottes, und durch die Ideen der Aufklärung wurde dieses Problem noch verschärft. Wie die Prediger in dieser Lage handelten, dafür gibt Thomas Adam hier einige Beispiele.

Seit dem 18. Jahrhundert werden die Überlieferungen von Extremereignissen dank des naturkundlichen Eifers der Aufklärer spürbar verlässlicher. Sie verzeichnen exakt Höchststände der Wasserfluten, Eisdicken der Frostwinter und genaue Uhrzeiten für das Eintreten von Erdstößen. »Jahre ohne Sommer, grausame Winter«, so die Überschrift dieses Kapitels. Hier wird über Jahre von extrem langen und kalten Wintern berichtet. So zu Anfang des Jahres 1784: »Kolossalische Eisfelsen« auf dem Neckar führten zu gewaltigen Überschwemmungen. Die Bevölkerung geriet in existenzielle Not. Der Auslöser waren heftige, lang anhaltende Vulkanaktivitäten auf Island im zweiten Halbjahr 1783. Das gewaltigste Ereignis seiner Art in der jüngsten Erdgeschichte aber war der Ausbruch des Vulkans Tambora 1815 auf der Sunda-Insel Sumbawa. Der durch die Eruptionen freigesetzte Staubschleier verbreitete sich rund um den Globus. Die Folge: Der Sommer 1816 war der kälteste seit Beginn der Wetteraufzeichnungen. Mit den dadurch verursachten Missernten hielten Teuerung und Hunger Einzug. In den Monaten April bis Juni 1817 erreichte das Elend seinen Höhepunkt. Es kam zur schlimmsten Hungerkrise des 19. Jahrhunderts. Rettung brachte der insgesamt gute Ernteertrag im Herbst 1817, der mit großer Dankbarkeit empfangen wurde. Der Autor berichtet dann von Versuchen, Lehren aus dieser Heimsuchung zu ziehen. Er beschreibt aber auch weitere Naturkatastrophen in den Folgejahren: Sintflutartige Regen und Überflutungen, Hagelschlag, orkanartige Sturmböen, zerstörerische Schneelawinen.

Trotz umwälzender Anstrengungen des Menschen für den Katastrophenschutz kennt auch das 20. Jahrhundert furchtbare Schadensereignisse: Genannt werden die Erdbeben auf der Schwäbischen Alb und im Rheingraben, die Jahrhundertfluten und Hagelschauer, schließlich Orkane und Tornados bis hin zu »Lothar« an Weihnachten 1999. Im Schlussabschnitt widmet sich der Verfasser der Frage der Erderwärmung und stellt die Frage: »Sind wir vorbereitet?«.

Ein ausführliches Literaturverzeichnis, ein Ortsregister und Bildnachweis beschließen den Band. Die einzelnen Abschnitte des vorliegenden Buches sind mit Abbildungen alter Stiche sowie mit historischen Schwarz-Weiß-Fotos illustriert. Der Autor bietet dem interessierten Leser viele Informationen zu überlieferten Ereignissen, hinterfragt sie aber auch auf ihren historischen Gehalt. Er zeigt immer wieder auf, wie sich die Erschütterung der Menschen aus dem Erlebten in den verschiedenen Epochen auf ihr Denken, Glauben und auf ihr Handeln ausgewirkt hat.

Hans-Christoph Knippel

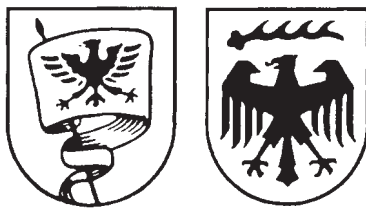
Bildnachweis

- Amann & Söhne GmbH & Co. KG, Bönningheim: S. 87
Deutsche Bahn AG: S. 158 (u.)
Deutsches Rotes Kreuz: S. 96
Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt, Foto Dieter Junker: S. 218 (u.)
Erwin Gayer, Nussdorf: S. 166, 168
Gemeindearchiv Ilsfeld: S. 210
Gemeindearchiv Murr: S. 231, 232
Gemeindearchiv Oberstenfeld: S. 224
Andreas Goldfuß: S. 215
Gerald Gunzenhäuser: S. 229
Hauptstaatsarchiv Stuttgart: S. 13, 61, 68 (o.), 171
Haus der Geschichte Baden-Württemberg: S. 150, 151 (u.)
Theodor Horn: S. 218 (o.), 227
Kreisarchiv Ludwigsburg: S. 10, 24, 85, 221
Kreismedienzentrum Ludwigsburg: S. 30, 144 (u.), 151 (o.)
LKZ-Archiv: S. 131, 132, 134, 138
Alexander Osswald Nachfahren: S. 152
Privat: S. 128, 133, 139, 140, 148, 149, 154, 157, 225, Umschlagbild
Catharina Raible, Kornwestheim: S. 56, 57, 59, 63, 65, 68 (u.), 72
Sammlung Hans-Joachim Knupfer: S. 222, 236
Sammlung Hartmut Fries: S. 208
Hans-Georg Sauber: S. 226
Schlossverwaltung Ludwigsburg: S. 53, 62, 67, 71
Familie Schneider, Ottmarsheim: S. 19, 23
Staatsarchiv Ludwigsburg: S. 124, 158 (o.), 159 (u.), 214
Staatsarchiv Würzburg: S. 8
Stadtarchiv Besigheim: S. 15, 28
Stadtarchiv Bönningheim: S. 98
Stadtarchiv Korntal-Münchingen: S. 195
Stadtarchiv Ludwigsburg: S. 73, 142, 146 (u.)
Stadtarchiv Ludwigsburg, Foto Simon Karzel: S. 162
Stadtarchiv Ludwigsburg, Sammlung Otto Schick: S. 156
Stadtarchiv Marbach: S. 212
Stadtarchiv Markgröningen: S. 104, 105
Stadtverwaltung Ludwigsburg, Stadtplanung und Vermessung: S. 146 (o.)
Robert Wetzig: S. 144 (o.)
Württembergische Landesbibliothek Stuttgart: S. 197
Pressefoto Zeller: S. 158 (Mitte), 159 (o.)

»Ludwigsburger Geschichtsblätter« 1900 – 2016

Heft	Jahr	Seiten	Heft	Jahr	Seiten
Redaktion Christian Belschner:			Redaktion Dr. Wolfgang Schmierer:		
1	1900	87	40	1987	252
2	1901	100	41	1988	200
3	1903	106	42	1988	224
4	1905	186	43	1989	188
5	1909	115	44	1990	232
6	1911	88	45	1991	236
7	1913	57	46	1992	232
8	1916	48	47	1993	168
9	1923	119	48	1994	196
10	1926	107	49	1995	264
11	1930	133	50	1996	200
12	1939	46	51	1997	244
Redaktion Dr. Oscar Paret:			Redaktion Dr. Thomas Schulz:		
13	1957	140	52	1998	240
14	1960	66	53	1999	228
Redaktion Heinrich Gaese:			54	2000	220
15	1963	162	55	2001	256
16	1964	203	56	2002	204
17	1965	207	57	2003	200
18	1966	192	58	2004	296
19	1967	164	59	2005	216
20	1968	196	60	2006	224
Redaktion Dr. Willi Müller:			61	2007	216
21	1969	92	62	2008	220
22	1970	116	63	2009	204
23	1971	195	64	2010	248
24	1972	272	65	2011	232
25	1973	141	66	2012	240
26	1974	141	67	2013	228
27	1975	199	68	2014	248
28	1976	161	69	2015	248
29	1977	179	70	2016	248
Redaktion Dr. Paul Sauer:			Hefte 1 – 4, 11, 13, 26 und 28 vergriffen, alle anderen lieferbar.		
30	1978	128			
Redaktion Dr. Wolfgang Schmierer:			Ebenfalls noch lieferbar ist der 1997 vom Historischen Verein zu seinem 100-jährigen Jubiläum herausgegebene Sammel- band »Ludwigsburg. Erinnerungen aus Stadt und Kreis 1897 – 1997«.		
31	1979	148			
32	1980	188			
33	1981	256			
34	1982	176			
35	1983	180			
36	1984	242			
37	1985	245			
38	1985	196			
39	1986	224			

Bestellungen: Buchhandlung Aigner, Arsenalstraße 8, 71638 Ludwigsburg



Stadt und Kreis Ludwigsburg