

# 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-Sersheim<sup>1</sup> 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 Mühleisen<sup>2</sup> 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.*

mündigen 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.<sup>3</sup>

#### *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 Mönzheimer 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 Pforz-  
heim 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 Terrainbe-  
sichtigung 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 An-  
hörung 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.

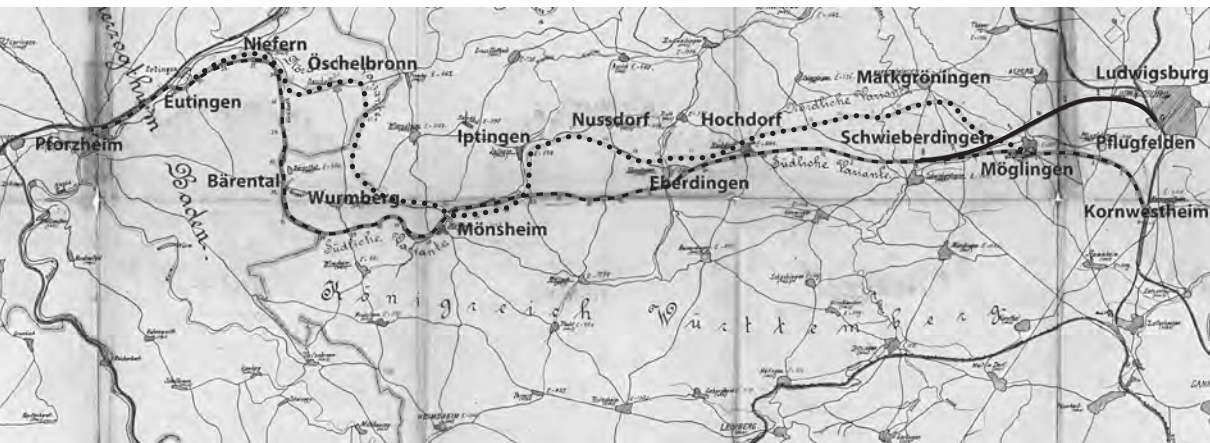
Die Denkschrift fand auch in der Presse Beachtung. So ist im »Deutschen Volksblatt« vom 24. August 1896 zu lesen: »Das Projekt einer normalspurigen direkten Eisenbahn von Zuffenhausen nach Pforzheim ist neuerdings Gegenstand der Erörterung geworden. Die Gemeinde Nussdorf hat eine Denkschrift herausgegeben, 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 Balz<sup>4</sup> 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 Strohäubahn 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 Strohäubahn 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 Wildpark<sup>5</sup>, wo ein Haltepunkt ganz nahe bei der Straßenabzweigung zu liegen kommt. Von hier geht die Bahn weiter nach Zuffenhausen, geht da links an der Maschinenfabrik<sup>6</sup> 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 Kilometer<sup>7</sup>) 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 Raspel 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.<sup>8</sup> 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 Rasper 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 Stockmayer<sup>9</sup> 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 auszuschließen<sup>10</sup>; 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. Jahres<sup>11</sup> 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)<sup>12</sup> 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 anzuhängen, 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 Zeitversäumnisse 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 Immendorfer<sup>13</sup> 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.<sup>14</sup> Konzessionsinhaberin war nicht die WdEG selbst, sondern deren Tochtergesellschaft »Badische Lokal-Eisenbahngesellschaft AG« (BLEAG) mit Sitz in Karlsruhe.<sup>15</sup> 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 Soden<sup>16</sup> 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 Strohäubahn-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 Immendörfer wurden dringend gebeten, auf Münchingen bezüglich Verzichts auf diese Bedingung einzuwirken. Walter leitete das Schreiben mit folgender Ergänzung an Immendörfer 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 Immendörfer 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 Strohäubahn 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 Strohäubahn 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 Strohäubahn 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 Sammelpunkt 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 Jägerheim<sup>17</sup> 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.<sup>18</sup> Staatsrat von Balz habe immer ein williges Ohr für die Angelegenheiten der Strohäubahn 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 (Strohäubahn) 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) |

Der vollständige Fahrplan ist zum Preis von 5 Pf. von der Bahnverwaltung der Strohäubahn 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 Strohäus 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 Strohäus so große Opfer gebracht haben. Redner trank schließlich auf das Gedeihen des Strohäus.

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«<sup>19</sup> 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.«<sup>20</sup> 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.<sup>21</sup>

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.