



Die Eisenbahn im Großherzogtum Baden und im Königreich Württemberg

Reinhard Güll



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

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

Es begann in England

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

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

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

Die Anfänge in Baden ...

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

VIII. Verkehr und Verkehrsstraßen.

105

Noch: 2. Eisenbahnen.

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

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

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

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

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

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

In den nächsten Jahrzehnten erfuhr das badische Streckennetz umfangreiche Erweite-

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

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

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

C. Eisenbahnen.

Noch: I. Vollspurige Eisenbahnen.

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

Nach dem Jahresbericht der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

a. Länge der Bahnstrecken.

V. Tabelle 14a.

193

1	2	3	4	5
Bahnstrecken (* bedeutet Nebenbahn).	Er- öffnungs- jahre.	Bahn- länge- km	Dabei zwei- gleisig km	Bemerkungen. Eröffnung der in mehreren Ab- theilungen dem Betrieb übergebenen Bahnstrecken.
I. Badische Staatsbahnen:				
a. Hauptbahn:				
Mannheim-Basel	1840—55	269,42	269,41	1. Hauptbahn Mann- heim-Konstanz: 1840 von Mannheim bis Freiburg, 1843 bis Karlsru- he, 1844 bis Offenburg, 1845 bis Freiburg, 1847 bis Schliengen, 1848 bis Ettlingen, 1851 bis Hal- tingen, 1855 bis Basel, 1856 bis Waldshut, 1863 bis Konstanz.
Basel-Konstanz	1856—63	144,32	144,32	
Summe a.		413,74	286,28	
b. Zweigbahnen:				
Mannheim Personenbahnhof-Mitte Rheinbrücke (Ludwigshafen).	1867	1,09	1,09	
Abzweigung aus der Strecke Mannheim-Friedrichsfeld—Friedrichs- feld-Main-Neckarbahnhof	1846	1,09	1,09	
Heidelberg Hauptbahnhof über Eberbach-bayerische Grenze bei Kirchheim (Oberrheinbahn)	1862—79	134,95	134,95	2. Zweigbahn Hei- delberg-Mann- heim-Neckar- garnung—Neckar- garnung-Mosbach, 1866 bis Würgau, 1879 neue Linie Neckargarnung über Eberbach—Eintellung in die alte Bahn bei Mosbach.
*Heidelberg Hauptbahnhof-Mitte Rheinbrücke (Speyer).	1873	22,18	—	
Lands-Weilheim	1867—68	31,43	—	
Königsheim	1869	7,40	—	
Neckargarnung-Jagstfeld über Neckarheim und Sinsheim	1862—69	46,38	10,03	
Neckarheim-Neckarelz	1862—79	32,05	—	
Neckarelz-Jagstfeld	1879	17,55	—	
*Siedach-Waldshut	1887	19,31	—	
Mannheim Personenbahnhof-Karlsruhe-Nastatt-Mitte Rheinbrücke	1870—95	92,31	92,31	3. Land-Weilheim: 1867 Lands-Weilheim— 1868 bis Weilheim.
Graben-Neudorf-Eggenstein-Karlsruhe	1870	22,25	—	
Bruchsal-Graben-Rheinsheim (Landesgrenze)	1874	22,05	22,05	
Bruchsal-Bretten	1879	14,89	14,89	
Durlach-Wülfladen	1859—63	38,91	38,91	4. Neckargarnung-Jagst- feld: 1868 Neckarheim— Rappenhau, 1869 bis Jagstfeld, 1879 dazu von der alten Würzburger Linie: 1862 Neckar- garnung-Neckarheim.
Grüningen-Eppingen	1879	40,76	23,00	
Dos-Baden	1845	4,23	—	
Appenweier-Neckel (Mitte Rheinbrücke)	1844—61	13,89	13,89	
Offenburg-Eingen (Schwarzwaldbahn)	1866—73	149,16	52,08	
Hausach-Schiltach	1878—86	14,19	—	
*Denzlingen-Waldkirch	1875	7,12	—	
Freiburg-Breisach (Mitte Rheinbrücke)	1871—78	23,25	—	
*Freiburg-Neustadt (Höllentalbahn)	1887	34,89	—	
Müllheim-Neuenburg (Mitte Rheinbrücke)	1878	4,59	—	
Leopoldshöhe-Hünningen (Mitte Rheinbrücke)	1878	1,98	—	
Leopoldshöhe-Lörrach	1890	6,34	—	
Basel Bahnhof-Schopfheim	1862	22,19	—	
*Schopfheim-Bell i. W.	1876	7,24	—	
Schopfheim-Säckingen	1890	19,67	—	
Waldshut-Mitte Rheinbrücke	1859	1,74	—	
Oberlauringen-Immenhingen	1875—90	64,96	—	
*Radolfzell-Wengen	1867—73	56,88	—	
*Stahringen-Neerlingen (Bodenseebahn)	1895	17,52	—	
*Schwanenreuth-Pfullendorf	1873	15,94	—	
*Krauchenwies-Sigmaringen	1873	9,47	—	
Summe b.		1 019,85	333,74	
c. Bahnen, nur für den Güterverkehr dienend:				
Mannheim Personenbahnhof-Centralgüterbahnhof	1874	3,75	—	
" Centralgüterbahnhof-Neckarhafen	1879	2,30	—	
" Abzweigung von der Bahn zum Centralgüterbahnhof- Rheinhafen	1895	2,26	—	
" Abzweigung von der Bahn zum Rheinhafen-Wülfla- den (linkes Ufer)	1895	1,97	—	
Verbindungsbogen bei Heidelberg	1865	0,83	0,83	
Durlach-Karlsruhe Rangirbahnhof	1895	3,11	3,11	
Karlsruhe Güterbahnhof-Karlsruhe Rangirbahnhof	1895	3,79	1,14	
" Rangirbahnhof-Westbahnhof-Einmündung in die Kar- auer Bahn	1895	7,55	—	
" Rangirbahnhof-Einmündung in die Bahn nach Dur- mersheim	1895	2,54	2,54	
" Rangirbahnhof-Einmündung in die Hauptbahn nach Ettlingen	1895	3,63	3,63	
Rappenhau-Saline	1869	1,19	—	
Summe c.		32,92	11,25	
Summe I.		1 466,51	631,27	

¹⁾ Strecke Eppingen-Schaffhausen (Schweizergebiet) mit 6,66 km und Strecke Eingen-Radolfzell mit 10,20 km. ²⁾ Strecke Heidelberg-Neckargarnung mit 9,79 km und Strecke Oberbuden bis Landesgrenze bei Kirchheim mit 53,88 km. ³⁾ Strecke Neckargarnung-Neckarheim. ⁴⁾ Strecke Eppingen-Bretten. ⁵⁾ Strecke Hausach-Billingen. ⁶⁾ Abzweigung von der Bahn Jagstfeld-Karlsruhe Personenbahnhof bis Karlsruhe Rangirbahnhof.

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

12. Die Eisenbahnen

a) Staats-

(Verwaltungsberichte der K. Württ. Verkehrsanstalten; Statistik der im Betriebe

Betriebsjahre (1. April bis 31. März)	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt		Beamte und Arbeiter im Jahresdurchschnitt				Betriebs-					
	Vollspur- bahnen	Schmal- spur- bahnen	etat- mäßige Be- amte	gegen Taggeld ver- wendete Beamte	Ar- beiter	zu- sammen	Lokomotiven u. Mtdorwagen		Personenwagen		Gepäd- und Güterwagen	
							über- haupt	auf je 100 km Betr.- Länge	über- haupt	auf je 100 km Betr.- Länge	über- haupt	auf je 100 km Betr.- Länge
							Stückzahl	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
1895	1 688,50	29,48	4 754	485	6 760	11 999	455	26,5	1 174	174,8	6 793	837,3
1896	1 695,00	40,88	4 902	478	7 185	12 565	490	28,2	1 189	174,8	7 217	871,1
1897	1 702,93	50,76	5 141	674	7 013	12 828	505	28,8	1 183	172,0	7 406	891,3
1898	1 704,65	50,76	5 285	721	7 457	13 463	541	30,8	1 191	173,0	7 721	922,4
1899	1 724,67	60,11	5 643	812	7 303	13 758	585	32,8	1 226	170,7	8 416	961,8
1900	1 747,62	83,25	6 034	842	7 715	14 591	612	33,3	1 296	181,7	8 693	1 012,0
1901	1 776,86	96,65	6 389	830	8 258	15 477	653	34,3	1 349	184,3	9 360	1 019,2
1902	1 802,86	101,28	6 752	806	8 906	16 464	682	35,8	1 394	194,2	9 391	1 021,0
1903	1 812,35	101,28	6 899	844	8 979	16 722	695	36,1	1 447	202,9	9 396	1 007,9
1904	1 857,12	101,28	7 038	875	9 480	17 393	712	36,3	1 499	206,5	9 481	994,4

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

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

... und in Württemberg

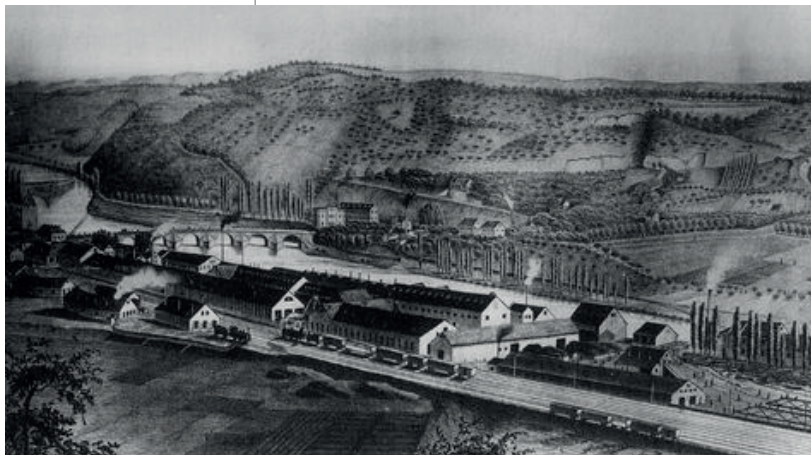
Im Königreich Württemberg gab es wie in vielen anderen deutschen Staaten bereits Jahrzehnte vor der Realisierung Überlegungen, die Verkehrserschließung des Landes durch ein Eisenbahnstreckennetz zu verbessern. Der Wille der Regierung und des Königs flossen in ein Gesetz vom 18. April 1843 ein, in dem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

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

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

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

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



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

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

Auch ein Stück Industriegeschichte

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



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

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

Und in der Zukunft?

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

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

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