Beiwort zur Karte 10,4

Entwicklung des Eisenbahnnetzes

von UTE FEYER

I. Historischer Überblick

Das südwestdeutsche Eisenbahnnetz, heute Teilstück des gesamteuropäischen Netzes und damit Teil einer relativen Einheit, wurde nicht von Anfang an einheitlich geplant und ist keine ursprüngliche Einheit. Vielmehr wurde es aus den Netzen zweier selbständiger Staatsbahnen zusammengefügt, der badischen und der württembergischen, die sich wohl im Laufe der Jahrzehnte einander anpaßten, aber erst mit der Übernahme der beiden Verwaltungen durch das Deutsche Reich im Jahre 1920 als Bezirke der Reichsbahn Bestandteil einer vollen Einheit wurden.

Das Rückgrat der beiden ursprünglichen Eisenbahnsysteme Badens und Württembergs waren Nordsüdlinien: die badische Oberrheintalbahn Mannheim–Heidelberg–Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel und die württembergische Hauptbahn von Heilbronn über Stuttgart nach Ulm und Friedrichshafen gewesen. Das heutige Hauptstreckennetz, das der internationalen Fernverbindungen, ist erheblich verwickelter. Die badische Oberrheinstrecke ist in ihrem ursprünglichen Verlauf Fernverbindungsstrecke geworden bzw. geblieben; in besonderem Maße verbindet sie den skandinavischen Norden, England und die Niederlande mit der Schweiz und Italien. Die württembergische Hauptstrecke gehört heute in Teilen zu mindestens drei Fernverbindungen: der sehr bedeutenden Westostverbindung Straßburg–Karlsruhe–Stuttgart–Ulm–München, mit ihrer Abzweigung von Stuttgart über Crailsheim nach Nürnberg, die beide Paris mit Wien und dem Balkan bzw. Prag und Warschau verbinden; der aus dem Rheinland kommenden Strecke Mainz–Mannheim–Stuttgart–Ulm–Bodensee und weiter in die österreichischen Berge; schließlich der neuen Nordsüdverbindung Würzburg–Heilbronn–Stuttgart–Rottweil–Singen a.H. –Zürich, die allerdings durch die Zweiteilung Deutschlands viel von ihrer ehemaligen Bedeutung verlor – sie war die kürzeste Verbindung zwischen Stuttgart und der Reichshauptstadt Berlin gewesen. Zu den internationalen Strecken gehört auch noch die Verbindung von Straßburg über die Schwarzwaldbahn nach Villingen zum Bodensee und in die Vorarlberger und Tiroler Berge. Sie verband in der Besatzungszeit die verschiedenen Okkupationsgebiete der Franzosen in Deutschland und Österreich miteinander und mit dem Elsaß.

Zu den Hauptstrecken gehören des weiteren auch die sogen. Abschnittsverbindungen, von denen in unserem Land folgende Strecken die wichtigsten sind:

Offenburg – Hausach – Freudenstadt – Horb – Tübingen

Basel – Waldshut – Schaffhausen – Singen – Bodensee

Freiburg – Tuttlingen – Sigmaringen – Ulm

Stuttgart – Plochingen – Tübingen – Balingen – Sigmaringen

Sigmaringen – Aulendorf – Memmingen

Wertheim – Lauda – Crailsheim – Aalen – Heidenheim – Ulm

Frankfurt – hinterer Odenwald – Eberbach – Heilbronn – Stuttgart

Heidelberg – Eberbach – Mosbach – Osterburken

Stuttgart – Aalen – Nördlingen

Karlsruhe – Bretten – Heilbronn

Heilbronn – Öhringen – Hall.

Von großem Interesse ist ein Vergleich dieser heutigen Verkehrslinien mit dem System der alten Verkehrswege von etwa 1815, wie sie Karten der Postrouten und Hauptstraßen dieser Zeit zeigen. Wir stellen

zahlreiche Abweichungen fest. Die Postrouten liefen vorzugsweise auf den Höhen oder auf Talterrassen entlang der Gebirge. In vielen Fällen war die frühere Poststrecke, deren sich heute wieder der Automobilverkehr bedient, kürzer als die spätere Bahnstrecke; so ist der Schienenweg von Stuttgart über Horb nach Tuttlingen um 15 km länger als die damalige Postroute, die heutige Bundesstraße 27. An bedeutenden Postrouten, nicht aber an heutigen Hauptstrecken der Eisenbahn, lagen Vaihingen an der Enz, Waldenbuch im Schönbuch, Mainhardt, Bartenstein in Hohenlohe, Hardheim im badischen Bauland, Freistett und Lichtenau im Hanauer Land. Einige Orte lagen an ganz anderen Verkehrswegen als heute, so Blaubeuren an der Poststrecke Kirchheim bzw. Urach–Ulm, heute an der Donaubahn Ulm–Ehingen–Sigmaringen. Hingegen bevorzugen die Bahnen Täler. Die Städte, die man möglichst zahlreich mit der Landeshauptstadt verbinden will, liegen zumeist in diesen Tälern. So werden mit der Anlage von Bahnstrecken bisher weltabgeschiedene Städtchen Verkehrsknotenpunkte. Wasserscheiden, welche zwei Talgebiete trennen, werden mit Hilfe von Tunnels überwunden.

Manche uns merkwürdig erscheinende Linienführung der Bahn ist naturbedingt, durch morphologische und geologische Gegebenheiten veranlaßt; es gibt aber auch historisch-politisch bedingte Streckenziehung. Wie ehedem im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation, so waren noch im 19. Jahrhundert die deutschen Bundesstaaten bestrebt, den gesamten Verkehr ihres Bereichs ausschließlich unter ihre Kontrolle zu bringen und namentlich die Bahnen durch das eigene Land zu führen, für große Strecken am zwischenstaatlichen oder gar internationalen Verkehr teilzuhaben. Manche Streckenführung der Bahn ist auf derartige staatsegoistische Gedankengänge zurückzuführen. Man nahm gelegentlich sehr bedeutende Geländeschwierigkeiten beim Bahnbau in Kauf, um nicht einen anderen Staat als Teilhaber einer Bahnstrecke aufnehmen zu müssen.

War aus historisch-politischen Gründen nicht mit einem einheitlichen Grundplan zu rechnen, so war auch die Oberflächengestalt des Landes in ihrer Mannigfaltigkeit von vornherein der Grund zu einer manchmal überraschenden Entwicklung. Die badischen Staatseisenbahnen wurden zu Anfang durch die Tatsache begünstigt, daß die landschaftlichen Bedingungen des Oberrheintals den Bahnbau sehr zu fördern in der Lage waren, während sich dem Bau der ersten württembergischen Hauptstrecke von Heilbronn über Stuttgart nach Ulm und zum Bodensee ganz beträchtliche natürliche Hindernisse entgegenstellten. Für eine Verbindung dieser beiden ersten Hauptstrecken beider Länder bot sich von vornherein die Senke des Kraichgaus an, von alters her die wichtigste Westostdurchgangslandschaft des deutschen Südwestens. Die erste Verbindungsstrecke ging von Bruchsal über Mühlacker nach Bietigheim. Sie verbindet heute noch die Industriezentren des Rhein-Neckargebietes um Mannheim und Heidelberg mit dem Industriegebiet am mittleren Neckar und an der Fils.

Die Lage der württembergischen Landeshauptstadt war für die Eisenbahnplanung ein besonderes Problem. Stuttgart sollte auf jeden Fall Verkehrszentrum bleiben. Man wurde aber auch damit fertig, indem man die Stuttgart umgebenden Höhen an mehreren Stellen untertunnelte. Die übrigen Hauptknotenpunkte Württembergs boten keine Schwierigkeiten, ebenso nicht die Badens; höchstens war in Ulm der Festungsgürtel, in Heidelberg die Lage im engen Tal hinderlich. Große technische Leistungen sind der Albanstieg der Geislinger Steige und die beiden den Schwarzwald durchquerenden Linien Offenburg–Villingen und Freiburg–Donaueschingen.

Während Baden 1840/1843 den Eisenbahnbau mit der naturgegebenen Hauptlinie im Rheintal beginnen konnte, mußte dieser sich in Württemberg erst mit den Gegebenheiten der südwestdeutschen Schichtstufenlandschaft auseinandersetzen. Die württembergische Hauptbahn bedient sich von Heilbronn bis Plochingen des Neckarbeckens, folgt dem Lauf der Fils und gewinnt, in weitem Bogen um Geislingen ansteigend, die Hochfläche der Schwäbischen Alb. Von Ulm an erleichtern die Täler der Donau, der Riß und der Schussen den Weg durch Oberschwaben zum Bodensee; diese Strecke verbindet wichtigste württembergische Städte, wie Heilbronn, Ludwigsburg, Stuttgart, Esslingen, Göppingen, Geislingen, Ulm, Biberach, Ravensburg und Friedrichshafen. Das Bild der Eisenbahnlinien jener *ersten Bauperiode von 1840 bis 1854* zeigt somit zwei nordsüdlich ausgerichtete Hauptstrecken, die im Kraichgau zwischen Bruchsal und Bietigheim über Bretten und Mühlacker miteinander verbunden sind. Eine Abzweigung von der badischen Hauptbahn nach Kehl ermöglicht den Anschluß hinüber ins Elsaß, ein weiterer Anschluß in die Schweiz bietet sich bei Basel; im Osten ist die Verbindung nach Bayern bei Ulm hergestellt.

In der *zweiten Bauperiode zwischen 1855 und 1864* erhalten jene Hauptbahnen ihre ersten größeren Verzweigungen durch Linien, die an den Gebirgsrändern entlang führen. Auch Baden baut nun dem Hochrhein entlang an die Rheintalbahn anschließend einen Zugang zum Bodensee von Basel über Säckingen–Waldshut–Schaffhausen–Singen nach Konstanz. Damit umfährt diese Bahn gleichzeitig den Schwarzwald im Süden, wie im Norden die neue Pfinzgaustrecke von Karlsruhe-Durlach über Pforzheim nach Mühlacker, welche die internationale Ostwestverbindung zwischen Frankreich und den österreichischen Landen herstellt. Mosbach, am Südrand des Odenwaldes und Übergangspunkt zum Bauland, wird von Heidelberg aus mittels einer Bahn durch den nördlichen Kraichgau (Waibstadt) mit dem Rheintal verbunden. Die württembergische Hauptbahn erhält ihre Anschlußbahnen im Neckarabschnitt. Zu den industriellen Zentren am

mittleren Neckar wird die mittlere Neckarbahn durch das Vorland der Schwäbischen Alb über Nürtingen, Reutlingen, Tübingen bis Eyach gebaut. Die Remsbahn führt über Waiblingen, Schorndorf, Schwäbisch Gmünd zu den Industriegebieten der Ostalb um Aalen und Heidenheim, womit im Brenztal ein zweiter, bequemerer Übergang über die Alb geschaffen wird; eines bayerischen Einspruchs wegen muß die Linie zunächst in Heidenheim blind enden. Dafür wird in Nördlingen ein Anschluß an die bayerische Staatsbahn hergestellt. Nördlich der Schwäbisch-Fränkischen Waldberge verbindet eine neue Linie, deren späteres Ziel Nürnberg sein soll, Heilbronn mit Schwäbisch Hall.

Der Bau der Eisenbahnen wurde allmählich rentabel. Mit der *dritten Bauperiode von 1865 bis 1874*, in die auch der Krieg von 1870/71 fällt, beginnt die Zeit des stärksten Ausbaus. Vor allem erhalten die weniger berücksichtigten Gebiete im Norden und Süden des heutigen Landes ihre wichtigsten Bahnen und die Erschließung des Schwarzwaldes beginnt. In Offenburg von der badischen Hauptbahn ausgehend, nimmt die Schwarzwaldbahn ihren Weg im Kinzigtal bis Hausach, steigt im Gutachtal bis Triberg empor und überwindet mit Hilfe eines umfangreichen Tunnelsystems die Rhein-Donau-Wasserscheide. Von St. Georgen ab folgt sie der Brigach über Villingen nach Donaueschingen und führt schließlich durch die Baar und den Hegau über Immendingen und Engen nach Singen und Konstanz. Diese Querverbindung durch den Schwarzwald war als Gegengewicht zu der Strecke Bruchsal–Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen gedacht. Im Ostschwarzwald wird von Pforzheim über Calw–Nagold nach Horb die württembergische Schwarzwaldbahn gebaut; sie findet ihre Fortsetzung in der oberen Neckarbahn, von Horb über Sulz–Oberndorf–Rottweil und Tuttlingen nach Immendingen, wo der Anschluß an die badische Schwarzwaldbahn hergestellt wird. Die Donau abwärts führt eine neue Bahn von Sigmaringen über Riedlingen–Ehingen nach Ulm; den letzten Teil der Strecke verläuft sie allerdings nicht im Tal der Donau, das eisenbahnmäßig bis Erbach bereits erschlossen ist, sondern geht über Schelklingen und Blaubeuren zur Münsterstadt. In Herbertingen bei Riedlingen beginnt eine Linie, die über Saulgau–Altshausen–Aulendorf (hier die Hauptbahn kreuzend)–Waldsee–Kißlegg nach Leutkirch führt. Stichbahnen bringen die Städte Isny, dann Wangen an diese Strecke heran. Zu Füßen der Südwestalb entsteht die Zollernbahn von Tübingen über Hechingen nach Balingen. Der nordöstliche Landesteil wird weiterhin erschlossen durch eine Linie, die ihren Ausgang in Goldshöfe an der Bahnlinie Stuttgart–Aalen–Nördlingen nimmt und zunächst im oberen Jagsttal den Ostteil der Schwäbisch-Fränkischen Waldberge durchfährt, bei Crailsheim in die Hohenloher Ebene gelangt und später durch Taubergrund und Bauland zum Main bei Wertheim geht. Bei Lauda kreuzt sie die neue Nordsüdverbindung von Würzburg über Osterburken und Heilbronn nach Stuttgart. Das westliche Bauland und der östliche Kraichgau werden ebenfalls weiterhin verkehrsmäßig erschlossen.

War in der dritten Bauperiode bereits ein grobmaschiges Eisenbahnnetz entstanden, das alle wichtigen Städte untereinander verband, so kann die *vierte Bauperiode von 1875 bis 1886* als die der Verdichtung bezeichnet werden. Unter den wichtigsten Bauten dieser Zeit sind besonders die Gäu- und die Kinzigbahn zu nennen; von Stuttgart aus ermöglichen sie eine neue Verbindung durch den Schwarzwald über Eutingen–Freudenstadt–Alpirsbach–Schiltach nach Hausach und über den unteren Teil der badischen Schwarzwaldbahn nach Offenburg in die mittlere Oberrheinebene. Im Zeitalter der Dampflokomotive konnte sie allerdings der Strecke Stuttgart–Pforzheim–Karlsruhe– Offenburg den Rang nicht ablaufen. Im Kraichgau entstand eine Bahnverbindung von Karlsruhe über Bretten nach Heilbronn. Über Murr- und Kochertal wurde Schwäbisch Hall mit der Landeshauptstadt verbunden, so daß Nürnberg nun auch auf diesem kürzesten Wege zu erreichen ist. Im Gebiet der Ostalb erhält die Brenzbahn von Heidenheim jetzt ihre Fortsetzung nach Ulm, die Zollernbahn wird von Balingen über Ebingen nach Sigmaringen zur Donau weitergeführt und in Oberschwaben das Netz an mehreren Stellen verdichtet.

In *der fünften Bauperiode von 1887 bis 1898* ist das Netz der Hauptbahn so gut wie abgeschlossen. Aus strategischen Gründen stellte man eine Verbindung zwischen Tuttlingen und Waldshut bzw. Sigmaringen her. In Oberschwaben wurden Anschlußstrecken zwischen der württembergischen und bayerischen Allgäubahn gebaut. Bei den folgenden, in dieser und den *beiden letzten Bauperioden (von 1899 bis 1913 bzw. 1914 bis jetzt)* entstandenen Bahnen handelt es sich mit Ausnahme der Bodenseegürtelbahn, die obgleich Hauptbahn, aus politischen Gründen erst später gebaut werden konnte, sowie der neuen Odenwaldbahn und der Höllentalbahn vor allem um Neben- und Kleinbahnen als Zubringer für die großen Linien; sie dienen dem Lokalverkehr und führen in die eisenbahnfernen Gebiete hinein. Sie haben dann später den Berufspendlerverkehr zu tragen, für den außerdem auf den Hauptstrecken ein ausgedehnter Vorortverkehr eingerichtet wird. Nach dem ersten Weltkrieg kamen nur noch wenige Bahnen hinzu. Es handelt sich dabei um Ausführung älterer Pläne zur Schließung von »Lücken«, deren dem Bahnnetz genügend geblieben waren. Hauptsächlich die Konkurrenz des Automobils ließ einen weiteren Eisenbahnausbau unrentabel erscheinen. Autobuslinien, auch solche der Bundesbahn, nehmen sich heute des Verkehrs in den eisenbahnfernen Gebieten an und leisten vielfach den Zubringerdienst zu den Hauptbahnstrecken.

Dieses in den sieben Bauperioden entstandene Eisenbahnnetz Baden-Württembergs verteilt sich entsprechend den natürlichen Gegebenheiten recht unter-

schiedlich auf die einzelnen geographischen Bezirke. Die offenen Landschaften des Oberrheintals, des Kraichgaus und des Neckarbeckens, aber auch Oberschwabens wurden die am besten ausgestatteten Bezirke des Netzes mit durchgehenden Strecken. Die Schwäbische Alb ist im Südwesten, namentlich durch die Hohenzollerische Landesbahn, besser erschlossen; ihre Mitte ist ein Gebiet von Stichbahnen, die von allen Seiten in sie eindringen. Dasselbe gilt für die Westseite des Schwarzwaldes, der im übrigen durch Murgtalbahn, Kinzigtalbahn, Schwarzwaldbahn und Höllentalbahn mit Abzweigung bis Seebrugg doch einigermaßen als erschlossen gelten kann. Im Gegensatz dazu sind die Schwäbisch-Fränkischen Waldberge verkehrsmäßig ganz ungenügend befriedigt. Auch Hohenlohe und das Bauland sind nicht völlig erschlossen. Besser versorgt zeigen sich das mittlere und obere Neckarland und die westlich anschließenden Gäuplatten mit der Baar.

Noch müssen wir der Bahnstrecken gedenken, die u.a. geplant waren, jedoch nicht zur Ausführung kamen, sei es, weil ein anderes Objekt sich bot, sei es, weil die natürlichen Hindernisse zu groß waren. Dringend erwünscht sind weitere Durchbrüche durch den Schwarzwald gewesen; namentlich wäre eine direkte Verbindung Hausach–Elzach von Bedeutung für die Gesamtstrecke Stuttgart–Freiburg. Eine Untertunnelung des Kniebis hätte Stuttgart näher an Straßburg herangeführt. Im Südschwarzwald waren Bahnverbindungen zwischen Todtnau und dem Titisee und eine Albtalbahn von Albbruck über St.Blasien zum Schluchsee geplant. Das großenteils von Schweizer Staatsgrenzen umgebene Gebiet von Jestetten südlich Schaffhausen, an sich über diese Schweizer Stadt zu erreichen, sollte eine Korridorbahn nach Tiengen bei Waldshut erhalten. Eine Bahnlinie Dornstetten–Pfalzgrafenweiler war bereits abgesteckt. Der Automobilverkehr hat sie jedoch dann überflüssig gemacht. Es bestand das Projekt einer direkten Verbindung Engen–Thayingen–Schaffhausen. Pfullendorf sollte eine direkte Bahnverbindung zum Bodensee bekommen, Stockach mit dieser Strecke verbunden werden. Auch in Oberschwaben waren einige weitere Strecken geplant, so von Biberach nach Leutkirch und Waldsee, von Waldsee nach Ravensburg, ferner eine Bahn, die die Allgäuer Städte Wangen und Isny verbinden sollte. In Mittelwürttemberg wurde das Projekt einer direkten Bahnverbindung von Nürtingen nach Tübingen wohl bald wieder aufgegeben. Der Plan einer Untertunnelung des Schurwaldes zwischen Schorndorf und Plochingen mußte wohl als zu großes technisches Wagnis fallengelassen werden. Die Weiterführung der Linie Amstetten–Gerstetten bis Heidenheim oder Herbrechtingen war vorgesehen, wurde aber nicht ausgeführt. Ebenso nicht eine direkte Verbindung zwischen Wasseralfingen und der Stichbahn Gaildorf–Untergröningen. Pforzheim stand im Mittelpunkt einer umfassenden Planung, namentlich sollte es direkte Verbindung nach Weil der Stadt durch das Würmtal und nach Bretten erhalten. Im Enzgebiet war an die Verbindung zweier Stichbahnen von Ludwigsburg nach Markgröningen und von der Hauptlinie über Vaihingen nach Enzweihingen gedacht. Die Zabergäubahn sollte bis Bretten weitergeführt werden. Dieses Projekt kam so wenig zur Ausführung, wie es bis heute noch nicht gelungen ist, die wirklich notwendige Strecke zwischen Forchtenberg und Ohrnberg im Kochertal herzustellen und diese Linie vielleicht noch durch das Tal der Ohrn mit Öhringen zu verbinden. Eine Linie Königheim–Hardheim sollte die Brücke schlagen zwischen den von Tauberbischofsheim und Walldürn ausgehenden Bahnen.

II. Erläuterungen zur Karte

Das Kartenbild zeigt die Entwicklung des baden-württembergischen Eisenbahnnetzes mit den Eröffnungsjahren der einzelnen Streckenabschnitte, gegliedert in 7 Bauperioden, wie sie sich aus der Zusammenschau der beiden ursprünglich unabhängig voneinander geplanten und erbauten Staatseisenbahnen ergeben.

Schon 1838 hatte Baden mit seinem Eisenbahngesetz sich für den Gedanken der Staatsbahnen entschieden, der in Süddeutschland weiter Schule machte. Wenige Jahre später folgte auch Württemberg diesem Vorbild. Jedoch beschränkte sich jeweils der Staat vornehmlich auf den Bau der Hauptbahnlinien, während er die Zubringerlinien meist der Privatinitiative überließ. Das Bestreben, mit der Streckenführung möglichst auf dem eigenen Territorium zu verbleiben, führte beispielsweise badischerseits beim Bau der Schwarzwaldbahn dazu, daß man die größeren Kosten nicht scheute und lieber die schwierigere Trasse über Triberg wählte, anstatt über Schiltach–Schramberg bei Peterzell den »Kulminationspunkt« zu erreichen. Ebenso baute man die Odenwaldbahn nicht durch das Neckartal, sondern bog bei Neckargemünd nach Süden ab, um hessisches Gebiet nicht zu berühren.

Immerhin erfolgte der erste Zusammenschluß des württembergischen und des badischen Eisenbahnnetzes 1853 bei Bruchsal, nachdem beide Länder bereits eine eigene durchgehend befahrbare Nordsüdstrecke besaßen. Diese beiden ältesten Hauptbahnstrecken sind auch heute noch die wichtigsten im baden-württembergischen Eisenbahnnetz geblieben, wie aus der Karte ersichtlich ist. Dabei soll die Unterscheidung nach heutigen Haupt- und Nebenstrecken durch verschiedene Strichstärken auf den seitherigen Bedeutungswandel mancher Bahnlinien hinweisen. Insofern gibt die Karte einen Endpunkt der Entwicklung wieder. Es darf aber nicht vergessen werden, daß viele heutige Nebenbahnen – wie etwa am Westrand des Schwarzwaldes oder an der Stirnseite der Schwäbischen Alb – die zunehmend durch andere Verkehrsträger ersetzt bzw. ergänzt werden, einmal von entscheidender Bedeutung für die Erschließung dieser Gebiete gewesen sind.

Um das Kartenbild nicht zu überlasten, ist darauf verzichtet worden, die inzwischen wieder stillgelegten Eisenbahnlinien kenntlich zu machen oder bei den Nebenbahnen die privaten herauszuheben. Hier darf ergänzend auf die 4 Entwicklungskarten des Eisenbahnnetzes (U.FEYER) im Abschnitt Verkehr des Deutschen Planungsatlasses, Band Baden-Württemberg, verwiesen werden. Aus obengenanntem Grund wurden auch kleinere Umgehungsstrecken und Streckenausbau in den Bahnhofsbereichen weggelassen. Jüngere Eisenbahnlinien wurden, sofern bereits eine ältere Strecke besteht, nur an diese angeschlossen und nicht bis in die Bahnhöfe geführt. (Ein dabei unterlaufener Druckfehler ist zu berichtigen: Die Strecke Heidelberg–Mannheim entstand bereits 1840 in der Gesamtlänge.)

Im ursprünglichen Entwurf der Karte waren die 7 aufeinanderfolgenden Bauperioden der Farbabfolge des Spektrums entsprechend unterschieden. Das grau unterlegte Relief zwang dann zur Wahl anderer, stärker kontrastierender Farben, wobei das sonst dem Gewässernetz vorbehaltene Blau ebenfalls zur Streckenkennzeichnung verwendet werden mußte. Der Gewinn, mittels des sehr differenzierten Reliefs auch die Geländebedingtheit des Eisenbahnbaus darzustellen, ließ einen Verzicht auf die vorgesehene, die Entwicklung stärker betonende Farbfolge angezeigt erscheinen.

III. Literatur

FEYER, Ute: Die Entwicklung des südwestdeutschen Eisenbahnnetzes. In: Jahrbücher für Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg (Heft 4/1956) S. 387-389.

—: Vier Karten zur Entwicklung des Eisenbahnnetzes. In: Deutscher Planungsatlas 6: Baden-Württemberg. Hg. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Abschnitt VI: Verkehr. 1969.

MÜHL, Albert und SEIDEL, Kurt: Die Württembergischen Staatseisenbahnen. 1970 (Mit ausführlichem Literaturverzeichnis).

HESS, Ottmar: Das Eisenbahnwesen in Württemberg. In: Jahrbücher für Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg (Heft 3/1956) S.284-300.

DEHLINGER, Alfred: Württembergs Staatswesen. 1-2. 1951 bis 1953.

OBERREUTER, Margarete: Die Eisenbahnen in Württemberg (Stuttgarter Geographische Studien Reihe A 39/40) 1933.

MORLOK, G.v.: Die königlich württembergischen Staatseisenbahnen. Rückschau auf deren Erbauung während der Jahre 1835-1889. 1890.

STROEBE, Hermann: Die Bundesbahndirektion Karlsruhe. In: Die Bundesbahn 15 (1957).

KUNTZEMÜLLER, Albert: Die Badischen Eisenbahnen. 1953.

HAUNSING, Johann: Die Eisenbahnen in Baden (Stuttgarter Geographische Studien Reihe A 16/17) 1929.

ENDRES, Alois: Die badischen Eisenbahnen. In: Das Großherzogtum Baden. 1912. S. 683-705.

(Ferner Auskünfte der Bundesbahnverwaltung und des Innenministeriums Baden -Württemberg, Abt. Verkehr.)

Historischer Atlas von Baden-Württemberg: *Erläuterungen*
Herausgegeben von der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg
1. Lieferung 1972
Druck der Erläuterungen: Offizin Chr. Scheufele, Stuttgart