

Streiflichter aus der Geschichte Biberachs

„Auf der schwäb’sche Eisebahne“

Von Dr. Kurt Diemer

Bereits in den 1820er-Jahren hatte sich der Reutlinger Ökonom Friedrich List für den Bau eines deutschen Eisenbahnnetzes eingesetzt. Nachdem 1834 ein Gutachten den Bau einer Eisenbahn von Stuttgart über Ulm nach Friedrichshafen nahegelegt hatte, bildete sich im Dezember 1835 – am 7. Dezember 1835 hatte mit der Eröffnung der Bahn von Nürnberg nach Fürth das Eisenbahnzeitalter begonnen – in Cannstatt eine Eisenbahngesellschaft zum Bau einer Bahn nach Friedrichshafen, an der Biberach sich mit 250 Aktien im Gesamtwert von 25.000 Gulden beteiligte. Gegen den Plan der Gesellschaft, die Strecke durch das Iller- und Argental zu führen, durch die der Stadt der Getreidehandel nach der Schweiz abgeschnitten worden wäre, schlossen sich 1841 Biberach und Ravensburg zugunsten des Bahnbaus durch das Riß- und Schussental zusammen; ebenso bekämpfte man das Projekt eines Donau-Bodensee-Kanals. Am 18. April 1843 schließlich wurde durch Gesetz der Bau über Biberach beschlossen; als man 1845 die Führung von Blaubeuren über Ehingen nach Schussenried diskutierte, hielt man in Stuttgart an der geraden Verbindung über Biberach fest. 1846 begann der Bau, und bereits am 8. November 1847 konnte die Strecke von Friedrichshafen nach Ravensburg eröffnet werden. Am 20. Juli 1848 wurde der Bau des Biberacher Bahnhofs ausgeschrieben, am 26. Mai 1849 die Strecke Ravensburg–Biberach übergeben und mit einem Ball in der „Krone“ gefeiert. An Wochentagen fahren zwei Zugpaare, an Sonn- und Feiertagen ein drittes; die Fahrzeit an den Bodensee betrug 2 Stunden 15 Minuten. Nach der Übergabe der Strecke von Ulm am 1. Juni 1850 fuhr am 7. Juli 1850 der erste Zug von Heilbronn nach

Friedrichshafen. Da der Extrazug in Biberach nicht hielt, verzichtete die Stadt auf jede Dekoration des Bahnhofes.

Die Stadt musste sich zunächst einmal an die Eisenbahn gewöhnen. Als 1849 ein Pferd am Bahnübergang scheute, bat sie, den Dampf vor oder nach dem Übergang abzulassen und verbot den Kindsmägden, sich bei Ankunft und Abfahrt der Züge am Bahnhof aufzuhalten. 1866 beschwerte sich der Gemeinderat, dass am Bahnübergang vor dem Ulmer Tor die Güterzüge oft viermal hin- und hergeschoben würden und man jeweils eine Viertelstunde warten müsse, bis die Schranken wieder aufgingen; dies hemme den Verkehr, was namentlich an Markttagen, bei evangelischen Beerdigungen und Bränden in Birkendorf und Bergerhausen lästig und gefährlich sei.

1882 wurde der Bahnhof umgebaut, eine Zufahrtsstraße geschaffen und ein Vorplatz angelegt. Am Bau des „Öchsle“ beteiligte sich Biberach mit 25.000 Mark; am 1. März 1900 konnte die Teilstrecke Warthausen – Biberach in Betrieb genommen werden.

Von 1905 bis 1913 erfolgte der zweigleisige Ausbau der Südbahn. Am 25. Juni 1908 wurde der „Eselsberg“ als Bahnüberführung dem Verkehr übergeben und 1909 für die Birkendorfer, um ihnen den „Birkendorfer Kirchweg“ zur Magdalenenkirche nicht abzuschneiden, das „Brückle“ gebaut. Das zweite Gleis von Warthausen nach Biberach nahm man am 29. Dezember 1910, das von Ummendorf her am 16. Juli 1912 in Betrieb. 1909 hatte man schon den Bahnhof umgebaut; doch 1914 musste er erneut erweitert werden.

Weitgehend in Vergessenheit geraten ist, dass der Biberacher Joseph von Schlierholz (1817–1907), der zuletzt Vorstand der Bauabteilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen war, einer der württembergischen Eisenbahnpioniere gewesen war. So leitete er den Bau der Strecke von Reichenbach nach Süßen und den Alaufgang von Ulm nach Beimerstetten; als Oberingenieur baute er 326 km Eisenbahnen, so die Strecken

Isny – Aulendorf – Sigmaringen – Tuttlingen – Immendingen, Ulm –
Blaubeuren – Herbertingen, Kißlegg – Wangen und Altshausen – Pfullendorf.

Über den Autor

Der gebürtige Biberacher und vielen als Kreisarchivar im Ruhestand bekannte Dr. Kurt Diemer ist eine Institution, wenn es um die Geschichte der Region Oberschwabens, des Landkreises und die Biberacher Stadtgeschichte geht.

In zahlreichen Publikationen hat er sein Wissen zur regionalen Geschichts- und Kulturforschung unterschiedlichen Leserschichten zugänglich gemacht.

