

Vereins



Blättle

Zeitung des Heimatkundlichen Verein Schwendi e.V.

Liebe fördernde Mitglieder des Heimatkundlichen Verein Schwendi,

das Jahr ist schon wieder weit fortgeschritten und wir befinden uns bereits mitten in der herbstlichen Jahreszeit. Wir freuen uns, Ihnen wieder eine neue Zeitung unseres Vereins präsentieren zu können. Auf den Seiten 2-4 dieser Zeitung können Sie eine Zusammenfassung von unserem Schriftführer Alfons Christ über den Bau der Eisenbahnstrecke Laupheim – Schwendi studieren. Wir wünschen Ihnen dabei viel Spaß.

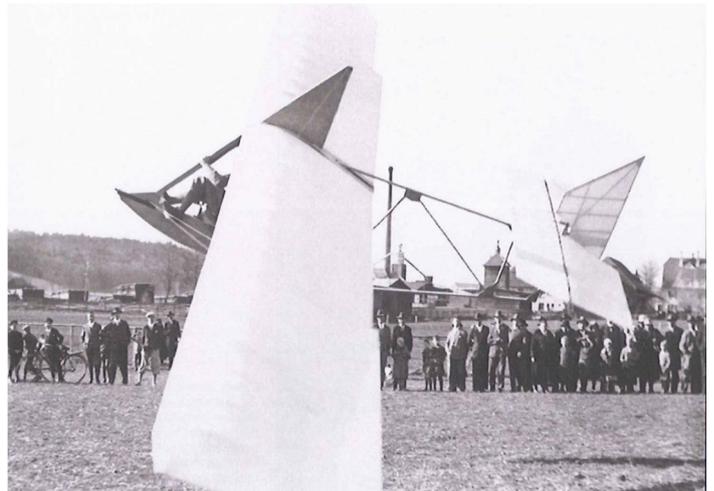
Einladung zur Jahreshauptversammlung

Am Samstag, 08.11.2014, laden wir alle Mitglieder, Freunde und historisch Interessierte zu unserer Jahreshauptversammlung in das Feuerwehrhaus Schwendi ein. Der Beginn der Versammlung ist um 19.30 Uhr. Wir würden uns freuen, wenn wir Sie als Mitglied bei dieser Versammlung begrüßen können.

Historischer Kalender 2015

Der in Schwendi und darüber hinaus beliebte Historische Kalender wird wieder mit 13 einmaligen und von unseren Vorstandsmitgliedern Silke Bollinger, Frido Kurz und Karl-Heinz Ruhl sorgfältig ausgesuchten Bilder aus der Geschichte von Schwendi für das Jahr 2015 neu aufgelegt. Erstmals erworben kann der Kalender beim Tag der offenen Tür im November in Schwendi. Stellvertretend stellen wir Ihnen das Kalenderbild des Monats März vor.

Ende der 1920er-Jahre kauften die Gebrüder Schilling diesen Flugsegler als Bausatz. Das zusammengebaute Flugzeug wurde im Saal des Gasthofs „zum Goldenen Kreuz“ der Öffentlichkeit präsentiert. Beim Sägewerk Schilling beobachteten zahlreiche Zuschauer die ersten Flugversuche mit Pilot Eugen Schilling am Steuer.



Der Bau der Nebeneisenbahn Laupheim – Schwendi

Verfasser: Alfons Christ

Das schien eine unendliche Geschichte zu werden: Nachdem 1835 zwischen Nürnberg und Fürth die erste Eisenbahn in Deutschland fuhr und sich allmählich in Städten und Gemeinden eine Eisenbahneuphorie breit gemacht hatte, dachte man auch in Oberschwaben daran, an den „Weltverkehr“ angeschlossen zu werden. Doch es dauerte noch lange, bis die Eisenbahn im Rottal ankam. Im Jahre 1850 war endlich die Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen in Betrieb genommen und damit eine Eisenbahnverbindung von Heilbronn bis zum Bodensee eingerichtet worden. Nach umfangreichen und langen Planungen hatte man die Eisenbahn einem Kanal zwischen Rhein und Donau und weiter bis zum Bodensee als billiger und effektiver vorgezogen. Im Jahre 1871 trat in Schwendi eine Versammlung von Eisenbahnenthusiasten zusammen, auf welcher der Wurzacher Abgeordnete und Stadtschultheiß Völmle seine Idee proklamierte, eine Eisenbahn von Bregenz über Isny und Wurzach und weiter über das Rottal nach Schwendi bis nach Laupheim zu bauen. Er sah darin die kürzeste Verbindung von Neapel nach Stuttgart. Nach allgemeiner Zustimmung etablierten sich in den folgenden Jahren in allen betroffenen Orten so genannte „Eisenbahn-Comite´s, die sich den Eisenbahnbau als Ziel auf ihre Fahnen geschrieben hatten. In Laupheim übernahm der in Schwendi geborene Kaufmann und Gemeinderat Ferdinand Raff den Vorsitz des dortigen „Comite´s“ und warb mit aller Vehemenz für die Eisenbahnsache. 1895 wurde eine erste Denk- und Bittschrift an die Ständeversammlung des Königreichs Württemberg eingereicht, in der die Notwendigkeit einer Eisenbahnlinie von Ehingen nach Laupheim und weiter über das Rottal nach Schwendi bis nach Illertissen ausführlich beschrieben wurde. Dazu reagierte die königliche Regierung Bayerns sehr schnell und lehnte eine Trasse nach



Ferdinand Raff, Vorsitzender des Laupheimer Eisenbahncomites
Foto: Archiv Theo Miller, Laupheim

Illertissen ab. Da auch aus Stuttgart kein positives Signal kam, folgte 1896 eine weitere Petition an die königliche Regierung. Auch diese fand in der Ständekammer keine Zustimmung, doch Raff ließ nicht locker. Nachdem alle betroffenen Gemeinden zugesagt hatten, die Grunderwerbskosten für die Trasse selbst zu tragen, wurde in einer

Extra-Blatt

zum „Laupheimer Volksblatt.“

Laupheim, 1. Juli 1899.

Ausgegeben 2 Uhr 50 Minuten nachm.

Stuttgart, 1. Juli. (Kammer der Abgeordneten.) Nach eben eingetroffener telephonischer Mitteilung aus Stuttgart ist die Erigen für den Eisenbahnbau **Laupheim-Schwendi** von der Kammer der Abgeordneten ohne Widerspruch genehmigt und damit der Bahnbau **entgeltlich** für die Bauperiode 1901/1903 bestimmt worden.

Buchdruckerei des Laupheimer Volksblatt (H. Berger) in Laupheim.

dritten Petition im März 1897 nochmals deutlich um die Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn von Laupheim über Schwendi nach Ochsenhausen gebeten, für den Fall, dass das Projekt Ehingen – Laupheim – Illertissen nicht zum Zug kommen sollte. Da dieses Eisenbahnprojekt nicht das Einzige im Oberland war, verstrich erneut viel Zeit. Inzwischen war aus der Vielzahl dieser Projekte die Bahntrasse von Biberach nach Ochsenhausen genehmigt worden, allerdings in Schmalspurausführung und über Warthausen, Äpfingen und das Rottumtal. Das „Öchsle“ nahm dann im Herbst 1899 den Betrieb auf.

Sonderdruck zur Genehmigung der Bahn
Quelle: Stadtarchiv Laupheim

Zu Beginn des Jahres 1899 kam schließlich die Eisenbahnsache Laupheim-Schwendi in Bewegung. Die Landesstände teilten dem „hochverehrlichen Schultheißenamt Schwendi“ mit, dass „die Regierung die Erbauung einer schmalspurigen Eisenbahn von Laupheim bis Schwendi in der Finanzperiode 1901/1903 in Aussicht nehme“. Die Baukosten für die 16,02 Kilometer lange Strecke würden sich auf 1.137.000 Mark belaufen, wobei die



Italienische Arbeiter der Firma Sembinielli & Fornoni
Foto: Archiv Theo Miller, Laupheim

betroffenen Gemeinden die Grunderwerbskosten übernehmen und einen Zuschuss von 50.000 Mark beisteuern müssten. Am 1. Juli 1899 wurde dann die Baugenehmigung erteilt, allerdings ohne das Teilstück nach Ochsenhausen und als Schmalspurbahn.

Der zeitlich hinaus geschobene Baubeginn der Bahn Laupheim-Schwendi konnte sehr bald als Glücksfall betrachtet werden, denn Gutachten zeigten, dass der Ausbau als Normalspur für den finanziellen Unterhalt günstiger und für den Betrieb besonders bei Langholztransporten effektiver sei. So wurde schließlich im Januar 1902 die erste Rate von 150.000 Mark beschlossen und

der Bau konnte in Normalspurausführung nach fast 40 Jahren Planung im Herbst 1902 beginnen. Eine wahrlich lange Geschichte.

Die Bauarbeiten wurden federführend von der Firma Sembinielli & Fornoni mit 150 italienischen Arbeitern durchgeführt, wobei ortsansässige Firmen ebenfalls beteiligt wurden. Die Arbeiten kamen trotz der teilweise umfangreichen Erdbewegungen zügig voran. Und als dann im Mai 1903 die zweite Rate von 1 Million Mark genehmigt worden war, stand dem Weiterbau bis Schwendi nichts mehr im Weg. Die Grundstücksfragen konnten meist problemlos gelöst werden, nur in wenigen Fällen mussten Zwangsenteignungen vorgenommen werden. In



Schwendi waren die Gewanne *Im hohen Gestad, Hahnenbühl, Der Bahnhof Schwendi* Foto: Erich Rohmer
Mühlebrühl, Schlosswiesen und Knapps Brühl betroffen und

für die Zufahrt zum Bahnhof, der in Knapps Brühl vorgesehen war mussten einige Gebäude und landwirtschaftliche Anwesen weichen. Gegen den Standort des Bahnhofs erhoben über 100 Bürger Einspruch, sie sahen in den Schlosswiesen den wesentlich günstigeren Platz. Dagegen wehrte sich allerdings das Haus von Süßkind. Schließlich blieb der Standort im Brühl und der Bahnhofsbau begann im Frühjahr 1903 ebenso der Bau der Zufahrtstraße und der Bahnhofsrestauration, die der Postexpeditor Josef Freudenreich in den darauffolgenden Jahren betrieb.

Insgesamt blieb man mit den Bauarbeiten auf der ganzen Strecke sowohl mit den Gebäuden als auch mit den Gleisanlagen im Plan und im Frühjahr 1904 führte man bereits die erste Probefahrt bis nach Schwendi durch. Damit stand der feierlichen Einweihung dieser neuen Bahnlinie nichts mehr im Weg. Leider konnte Ferdinand Raff, der große Befürworter, Motor und unermüdliche Kämpfer für diese Bahnlinie die Vollendung seines Werkes nicht mehr miterleben. Er war im Alter von nur 53 Jahren am 12. Juni 1900 verstorben.

Am 16. Mai 1904 wurde dann die neue Nebenbahn Laupheim–Schwendi mit großem Festprogramm in Betrieb genommen. Am Morgen fuhr ein Sonderzug mit den Honoratioren aus Laupheim, Ulm und Stuttgart nach Schwendi, an jeder Haltestelle gab es einen jubelnden Empfang und in Schwendi selbst hieß Schultheiß Rothmaier die Gäste herzlich willkommen. Nach einem Imbiss im Gasthaus zum „Hirsch“ kehrten die Festgäste wieder nach Laupheim zurück und

feierten dort weiter, während im Gasthaus „Kreuz“ eine Militärkapelle aus Ulm ein

Konzert spielte. Gegen Abend wurde in Schwendi der letzte Postwagen verabschiedet und die Bevölkerung feierte auf einem Festbankett im „Hirsch“ bis in die späte Nacht hinein.

Schwendi.
Für die örtliche

**Feier der Eröffnung der Eisenbahn
Laupheim-Schwendi**

am Montag den 16. Mai ds. Js.

ist folgendes **PROGRAMM** aufgestellt:

<p>1) Morgens 5 Uhr: Tagwache mit Böllersalven. 2) Vormitt. 9 Uhr: Fröhschoppen bei musikalischer Unterhaltung im Gasthaus z. „Stern“ 3) Nachmitt. 1 1/4 Uhr: Sammlung der Schüler, sämtlicher Vereine, der Honoratioren, der bürgerlichen Kollegen und der geladenen Gäste beim Schulhaus und Zug zum Bahnhof zum Empfang der mit dem Fest-Sonderzug ankommenden Festgäste, Begrüßungsrede Hierauf: Festzug durch die Bahnhof- & Schmiedstrasse.</p>	<p>Nach Beendigung desselben: Imbiss für die geladenen Festgäste im Gasthof z. „Hirsch.“ 4) Nachmitt. 3 Uhr: Concert der Militärkapelle des Grenadierregiments Nr. 128 aus Ulm im Gasthaus zum „Kreuz“ (Bei günstiger Witterung auf dem Kellerberg) 5) Nachmitt. 5 Uhr: Verabschiedung des letzten Postwagens vor dem K. Postamt. 6) Abends 7 Uhr: Festbankett mit nachfolgender Tanzunterhaltung im Gasthof z. „Hirsch.“</p>
--	--

Zu recht zahlreicher Teilnahme an dieser Feier gestatten wir uns die hiesige Einwohnerschaft, die Bezirksangehörigen, sowie die Angehörigen der benachbarten Oberamtsbezirke ergebenst einzuladen.
Den 10. Mai 1904.

Für die bürgerlichen Collegien:
Schultheiss Rothmaier.

Programm zur Bahneröffnung 1904 Quelle: Stadtarchiv Laupheim



Der Rottalmolle verlässt Schwendi

Foto: Franz Sax

Bahngebäude im Rottal, der Spitzhacke zum Opfer gefallen. Damit ging eine Eisenbahngeschichte zu Ende, deren Verwirklichung eine lange Anlaufstrecke benötigt hatte und deren Ende sich in Etappen vollzog. Heute kämpft die Region Oberschwaben um die Elektrifizierung der Südbahn, auch dies scheint eine unendliche Geschichte zu werden.

Mit der Zugverbindung nach Laupheim und damit auch nach Ulm und Biberach wurde ein gewaltiger Schritt für die verkehrstechnische Erschließung des Rottals vollzogen. Für die Region war diese Bahn ein Gewinn, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Als in den 1960er Jahren die Motorisierung zunahm, ging die Personenbeförderung stetig zurück und allmählich verringerte sich auch der Gütertransport. Im Sommer 1971 wurde schließlich der Personenverkehr und 1985 der Güterverkehr eingestellt. Im Winter 1986 war dann das Ende mit dem Rückbau der Gleisanlagen vollends besiegelt. Bereits 1982 war der Bahnhof Schwendi, das stattlichste aller

Wenn Sie Kontakt mit uns aufnehmen wollen, dürfen Sie uns gerne jederzeit persönlich ansprechen oder Sie können sich telefonisch an Markus Botzenhart (07353/3415) oder Silke Bollinger (07353/981378) wenden.

Impressum:

Heimatkundlicher Verein Schwendi e.V.