

Komm' Weib! Steig' ei'!
Cannstatt und die Geburt
der „Schwäbischen Eisenbahn“ vor 175 Jahren

Eine Ausstellung des
Stadtmuseum Bad Cannstatt
in Kooperation mit Pro Alt-Cannstatt e.V.

Stadtmuseum Bad Cannstatt
Marktstraße 71/1 („Klösterle-Scheuer“)
70372 Stuttgart-Bad Cannstatt

Dauer der Ausstellung
03.10.2020 - 11.04.2021

Öffnungszeiten
Mi 14 - 16 Uhr
Sa 14 - 17 Uhr
So 12 - 18 Uhr

Eintritt frei

Information
Tel. 0711 / 56 47 88
(während der
Öffnungszeiten)

Anfragen für Gruppenführungen (Coronabedingungen)
Tel. 0711 / 216 25 800
stadtpalais@stuttgart.de
www.stadtpalais-stuttgart.de
www.stadtmuseum-badcanstatt.de
facebook.com/museumcanstatt



Zusätzliche Öffnungszeiten an Feiertagen
Sa. 24.10.2020, 12 - 18 Uhr („175 Jahre Eisenbahn“)
Sa. 26.12.2020, 12 - 18 Uhr (2. Weihnachtsfeiertag)
Fr. 01.01.2021, 12 - 18 Uhr (Neujahr)
Sa. 02.01.2021, 12 - 18 Uhr
Mi. 06.01.2021, 12 - 18 Uhr (Hl. Drei Könige)
Mo. 05.04.2021, 12 - 18 Uhr (Ostermontag)

Begleitprogramm

Speedführungen

(halbe Stunde; kostenlos; Anmeldung erforderlich.
Max. 3 Personen oder 1 Familie; Tel. 0711 / 216 25 888;
museumsfamilie@stuttgart.de):
Sa. 14.11.2020, Olaf Schulze
Sa. 09.01.2021, Matthias Busch
Sa. 20.02.2021, Matthias Busch, Olaf Schulze
Jeweils 11, 11:45, 12:30, 13:15 Uhr



Führungen im Stadtraum / Anmeldung erforderlich

„Die Eisenbahn kommt...“: Ein Rundgang zur ersten Eisenbahn in Württemberg vor 175 Jahren mit Olaf Schulze
Treffpunkt: Platz vor dem Haupteingang des Bahnhofs
Bad Cannstatt (beim Eisenbahndenkmal); 8 Euro p.P.
(Diese Führung ist auch für Gruppen buchbar.)

So. 15.11.2020, 14 - 16 Uhr
So. 28.03.2021, 14 - 16 Uhr
Anmeldung unter 0711 / 26 70 39

Führung durch den Rosensteintunnel von 1844/1846, dem ältesten erhaltenen Eisenbahnbauwerk Württembergs mit Matthias Busch (Pro Alt-Cannstatt e.V.)
Treffpunkt: Hauptportal Schloss Rosenstein, vor dem Eingang des Naturkundemuseums; kostenfrei (Spenden erbeten)

Sa. 24.10.2020, 14 und 16 Uhr
So. 25.10.2020, 14 und 16 Uhr
Weitere Termine im Frühjahr 2021 geplant.
Anmeldung unter 0711 / 26 70 39

4 „Auf der Schwäbischen Eisenbahn“, Ravensburger Spiele, 1970

5 Probeaufbau der H0-Modellbahn mit dem „Württembergischer Zug von 1859“ (Märklin), mit der „Esslingen“, der ersten in Württemberg produzierten Lokomotive

6 Zeitgenössisch gerahmtes Aquarell mit Schloss Rosenstein, Rosensteintunnel und der 1857 errichteten zweiten Eisenbahnbrücke

7 Rapsöl zur Beleuchtung des Tunnelbaus, Anzeige aus „Schwäbischer Merkur“, 24.11.1845



Bildnachweis
Stadtarchiv
Stuttgart (1)

Sammlung
Pro Alt-Cannstatt
(Collage Titel,
2, 3, 4, 5, 7)

Privatbesitz
(Foto: PAC) (6)

Cannstatt. [Eisenbahnbau.] In Folge höherer Reifung wird die allmähliche Lieferung von 200 Centnern gereinigtem Rapsöl zu Beleuchtung der Arbeiten an dem Rosensteintunnel am Mittwoch dem 26. d. Mts., Vormittags 10 Uhr, auf der Kanzlei des Kameralamts veranordnet, wozu die Lieferungslustigen eingeladen werden. Den 21. November 1845.
K. Kameralamt Cannstatt. Neuschler.
K. Eisenbahnbauamt Rosenstein. Kalbfell.

museum für
stuttgart
stadtmuseum
bad cannstatt

03.10.2020 bis
11.04.2021

Komm' Weib! Steig' ei'!

Cannstatt und die Geburt der
„Schwäbischen Eisenbahn“ vor 175 Jahren



Eine Ausstellung im Stadtmuseum Bad Cannstatt
Mit freundlicher Unterstützung von

Pro Alt-Cannstatt

STUTTGART

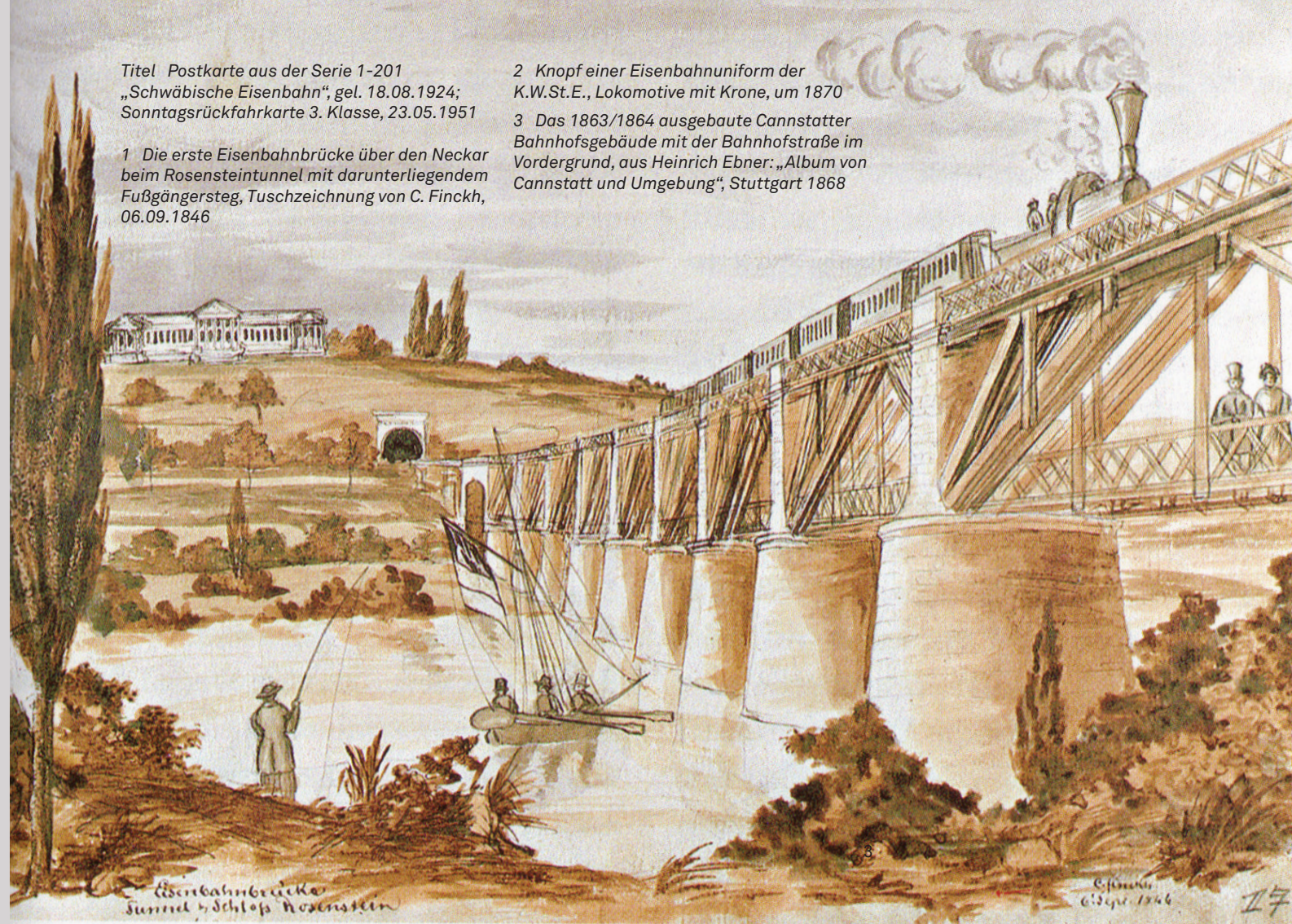
Komm‘ Weib! Steig‘ ei‘!

Cannstatt und die Geburt der „Schwäbischen Eisenbahn“ vor 175 Jahren‘

„Komm‘ Weib! Steig‘ ei‘!“ So verballhornten die Schwaben die Abkürzung „K.W.St.E.“, die sich an Wagen und Lokomotiven ihrer „Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahn“ befand. Bis überhaupt jemand einsteigen und mit dem Zug fahren konnte, hatte es im Königreich Württemberg aufreibende Diskussionen und nicht minder lange Planungen gegeben, spätestens seitdem 1835 die erste Eisenbahn auf deutschem Boden zwischen Nürnberg und Fürth verkehrte.

Am 3. Oktober 1845 lief der erste Probezug über die Strecke Cannstatt-Untertürkheim, drei Wochen später am 22. Oktober wurde der reguläre Verkehr zwischen dem Cannstatter Bahnhof und Untertürkheim aufgenommen. König und Hofstaat fuhren schließlich am 26. November mit, sechs Tage nach der Eröffnung der Strecke bis Esslingen. Zeitgleich gingen die Bauarbeiten für den Anschluss nach Stuttgart und die Bahn von Stuttgart nach Ludwigsburg weiter. Technisch war dieser Anschluss aufwändiger, musste doch eine Brücke über den Neckar errichtet und ein Tunnel unter dem Schloss Rosenstein erraben werden. Der Stuttgarter Bahnhof wurde am 26. September 1846, Ludwigsburg am 15. Oktober 1846 angeschlossen. Und somit stand nach nur zweieinhalb Jahren Bauzeit die „Zentralbahn“, Teile der sogenannten „Nord-“ und „Ostbahn“ – und damit auch das Anfangsstück dessen, das später die „Schwäbische Eisenbahn“ genannt wurde („Auf der Schwäb'schen Eisenbahne, gibt's gar viele Halt-statione'...“). Der noch erhaltene erste

1



Titel Postkarte aus der Serie 1-201 „Schwäbische Eisenbahn“, gel. 18.08.1924; Sonntagsrückfahrkarte 3. Klasse, 23.05.1951

1 Die erste Eisenbahnbrücke über den Neckar beim Rosensteintunnel mit darunterliegendem Fußgängersteg, Tuschzeichnung von C. Finckh, 06.09.1846

2 Knopf einer Eisenbahnuniform der K.W.St.E., Lokomotive mit Krone, um 1870

3 Das 1863/1864 ausgebaute Cannstatter Bahnhofsgebäude mit der Bahnhofstraße im Vordergrund, aus Heinrich Ebner: „Album von Cannstatt und Umgebung“, Stuttgart 1868

Tunnel unterm Schloss Rosenstein ist ein wertvolles und frühes Denkmal der Mobilitäts- und Technikgeschichte Württembergs.

Die Ausstellung zeichnet anhand von Texten, Bildern und Objekten die frühen alternativen Überlegungen und die tatsächlichen Entwicklungen der Planungen nach. Wobei der Schwerpunkt auf den kultur-, sozial-, sowie wirtschaftsgeschichtlichen Aspekten, Begleiterscheinungen und Auswirkungen des Themas „Die Eisenbahn kommt...“ liegt. Beschrieben werden die Ereignisse der Jahre zwischen 1840 und 1871, mit einem Ausblick auf die Entwicklungen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts – eine Zeit, in der die Einführung der Eisenbahn zum Beschleuniger der industriellen Entwicklung wurde. In der sich das Leben der Cannstatter und Württemberger veränderte.

Dabei rücken folgende Fragen in den Fokus: Wer war am Eisenbahnbau beteiligt? Was bedeutete die Einführung des Personen-, Post- und Güterverkehrs für den Cannstatter Hafen, die Fuhrunternehmer und Postkutscher? Wie kamen die Städter und die Landbevölkerung mit den neuen Regeln der Eisenbahn zurecht? Was bedeutete die Einführung der Eisenbahn im Bereich des täglichen Miteinander (Stichwort „Bahnzeit“ statt „Ortszeit“)? Wie entwickelte sich das Bahnhofsviertel und überhaupt die Stadt Cannstatt in der betrachteten Epoche? Wie sah die Geschichte des ersten württembergischen Eisenbahntunnels aus (Rosensteintunnel), der ersten Eisenbahnbrücke (vor dem Rosensteintunnel über den Neckar), wie sah der erste Cannstatter Bahnhof



2



3

aus? Wie kam das zentrale württembergische Eisenbahnausbesserungswerk nach Cannstatt? Und was unterschied die frühe Württembergische Staatsbahn von den Staats- und Privatbahnen in anderen deutschen Ländern? Wie fand die frühe Württembergische Eisenbahn Einzug in die (zumindest württembergische) Hochliteratur? Dabei findet Anekdotisches aus dem Schienenverkehr von Seiten der Eisenbahnmitarbeiter und der Fahrgäste ebenso seinen Platz, wie Königsempfänge und Steckeneinweihungen im Eisenbahnumfeld. Wie entwickelte sich schließlich der Mythos der „Schwäbischen Eisenbahn“ zu einer weiteren Variante des „Schwabenstreichs“? Gibt es heute noch Spuren der frühen Eisenbahngeschichte in Bad Cannstatt und Stuttgart? Darüber hinaus zeigt eine eigens für die Ausstellung aufgebaute und unter Anleitung durch die Besucher bespielbare H0-Anlage die Bestandteile der Eisenbahn in Cannstatt um 1870. „Einsteigen, bitte!“