

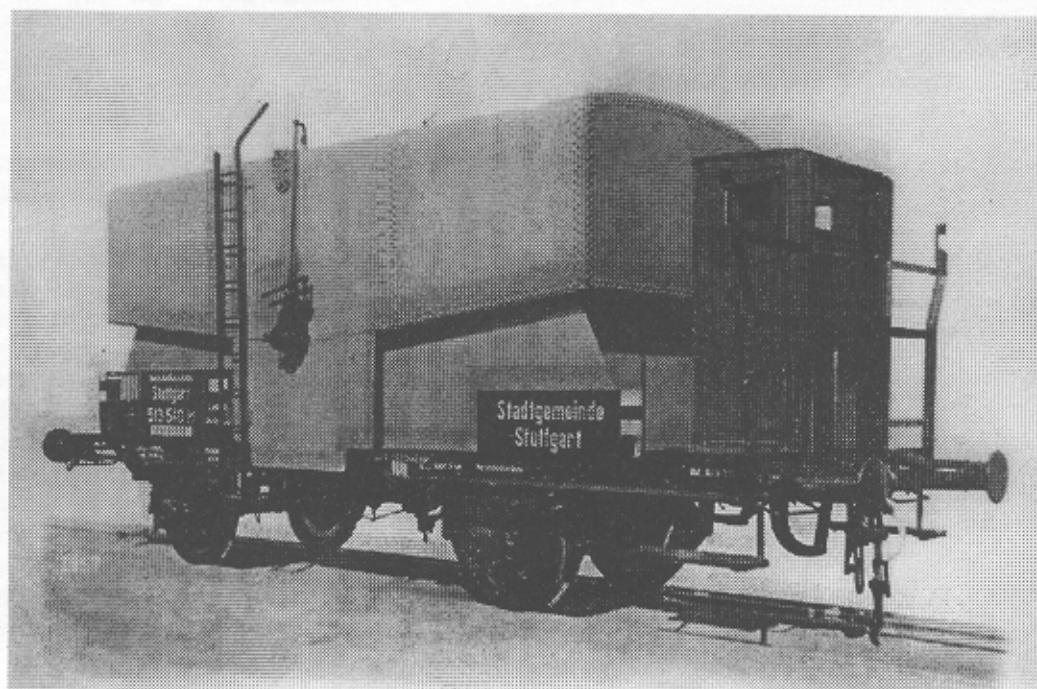
## Ein "anrühiges" Thema - Latrinentransporte auf der Schwarzwaldbahn

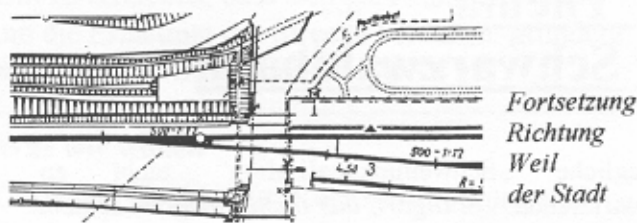
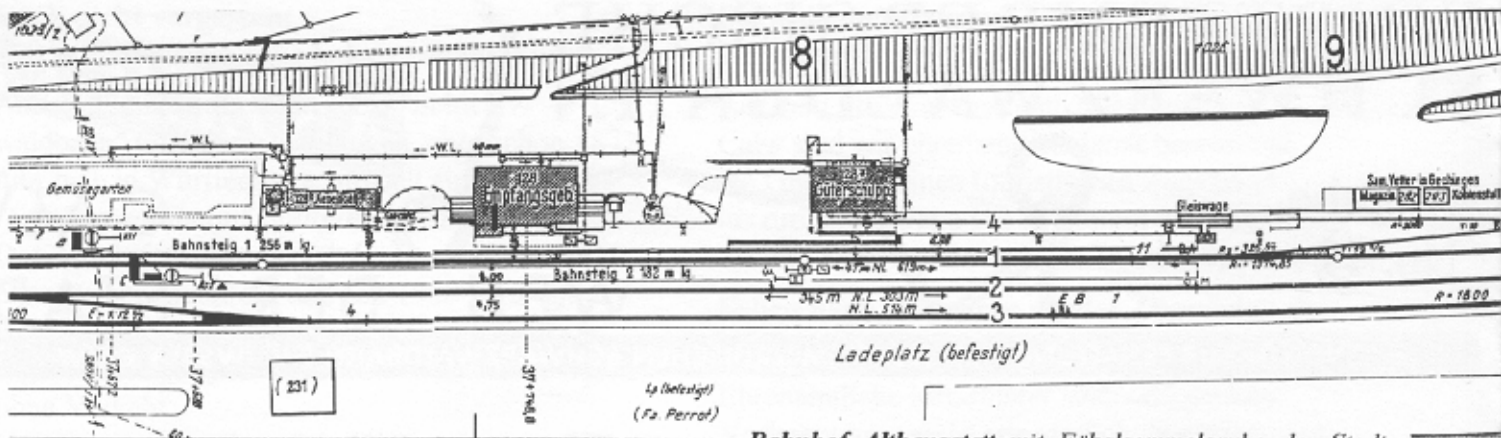
Was heute Kläranlagen elegant erledigen, stellte die Großstädte (also auch Stuttgart) ab der Mitte des 19. Jahrhunderts vor ein elementares Problem – die Beseitigung der menschlichen Fäkalien. Bei den Bauern war der „Abtrittdünger“ seinerzeit begehrt, aber der Transport zu umständlich. Die Eisenbahn löste das Verfrachtungsproblem – und die württembergische Schwarzwaldbahn in Gestalt der Stationen Renningen, Ditzingen, Weil der Stadt und Althengstett wurde mit zum Pionier dieses regelrechten „Wirtschaftszweiges“.

Ursprünglich sorgte der in Stuttgart reichlich vertretene Berufsstand der Wengerter, also Weingärtner, und weitere Gärtner und Bauern der Umgebung für das rasche Verschwinden des tierisch wie durch Menschen erzeugten Düngers, wenn die Exkremate auch zuweilen „an entlegenen Orten aus den Fässern springen gelassen wurden“. Doch schließlich stieg Stuttgarts Einwohnerzahl heftig: Aus 45 814 Personen anno 1852 waren 1870 schon 80 914 geworden, 1880 waren über 105 000 erreicht. Wegen Mangel an fließendem Wasser war die heute

alltägliche „Schwemmkanalisation“ nicht zu verwirklichen: „Stuttgart, das immer mehr in seinem Aeussern das feine Kleid der modernen Stadt angelegt hatte, musste die Widerwärtigkeit der primitivsten ... Abfuhr tragen“. In der Umgegend, so im Stroh- und Heckengäu, bestand großes Interesse an der Gülle, doch die Transportkosten waren zu hoch. Die 1873 versuchsweise begonnene Bahnverfrachtung ins Remstal in einzelnen Fässern war zu umständlich und teuer. Der aufmerksam gewordene Großgrundbesitzer von Vischer auf dem Ihinger Hof bei Renningen startete aber noch im selben Jahr den Transport mit eigens für die Bahnverladung angefertigten Fässern. Die Umladung auf dem Stuttgarter Güterbahnhof von den städtischen Pferdefuhrwerken, scherzhaft „Schlauchartillerie“ genannt, in die Bahnfässer funktionierte gleich professionell mit pneumatischen Pumpen, wodurch die Geruchsbelästigung am Umladeort eingeschränkt werden konnte. Nun ging es Schlag auf Schlag: Auf die 28 Wagenladungen nach Renningen im ersten Jahr 1873/74 folgten 228 im Geschäftsjahr 1874/75 nach Renningen und 112 nach Ditzingen im

*Latrinewagen der Stadt Stuttgart, Baujahr 1926, Hersteller Maschinenfabrik Esslingen aufgenommen in den Wagenpark der Deutschen Reichsbahn. Verschrottet um 1960. Foto: Maschinenfabrik Esslingen, Sammlung Werner Willhaus*





**Bahnhof Althengstett mit Fäkalsammelgrube der Stadt Stuttgart.** Das speziell angelegte „Latrinengleis“ 5 erscheint nur auf den ersten Blick ungeschickt, weil die Gleisstümpfe beidseits der Weiche für das Rangieren mit Lokomotiven schlecht geeignet sind: Auf dem bewussten als Gerade angelegten Gleis konnten die Wagen nämlich von Hand mit dem „Beißer“, der Wagendrückstange, nach und nach an den Entladestützen geschoben werden. – Lageplan ca. 70 % von 1:1000, Sammlung WSB e.V.

Auftrag von Freiherrn von Varnbüler aus Hemmingen, der ja wenige Jahre zuvor den Bau der Schwarzwaldbahn über Ditzingen durchgesetzt hatte.

### „Entlastung besonders geniert“

Zwölf Wagen rollten im selben Jahr nach Weil der Stadt und 50 nach Althengstett, letztere auf Bestellung des Freiherrn von Georgii. Für die „normalen“ Bauern war die Sache dort anfangs nicht lohnend: „Der kleine Landmann beteiligt sich dort noch nicht, theilweise wohl in Folge der hohen Fracht“. 1875 traten Korntal und Schafhausen als Empfänger hinzu, 1876 folgte Leonberg; der Kreis der Zielbahnhöfe reichte inzwischen bis Lauffen, Öhringen und Urach. Gleichzeitig ließ die Stadt Stuttgart am Nordbahnhof eine eigene Verladestelle für die Fäkalien einrichten und beschaffte 13 spezielle Eisenbahnwagen mit drei jeweils fest aufmontierten Holzfässern zu je 3000 Litern.

Auf den regelmäßig angefahrenen Entladebahnhöfen wurden Ablassstutzen und Sammelgruben angelegt, so dass die Wagen sofort entleert werden konnten und die Bauern die Gülle, für die sie selbstverständlich gutes Geld bezahlten, nach und nach abholen konnten. Dass diese Einrichtungen den Anwohnern im wahrsten Sinne „gestunken“ haben, glaubt man allerdings gern, namentlich wenn bei warmem Wetter „die Entlastung der Wagen besonders geniert hat.“ Eigentümer der Entladeanlagen war auch auf den ländlichen Bahnhöfen meist die Stadt Stuttgart. So ersuchte zum Beispiel die „Städtische Latrinenverwaltung Stuttgart“ am 5. Juni 1907 die Königliche Bauinspektion Calw der Württembergischen Staatsbahn um „Erbauung einer Fäkalsammelgrube bei der Station Schafhausen“. Zufrieden stellten die Organisatoren schon 1880 fest, dass „die Abfuhr der Fäkalstoffe von einer Last für das städtische Budget zu einer Einnahmequelle“ um-

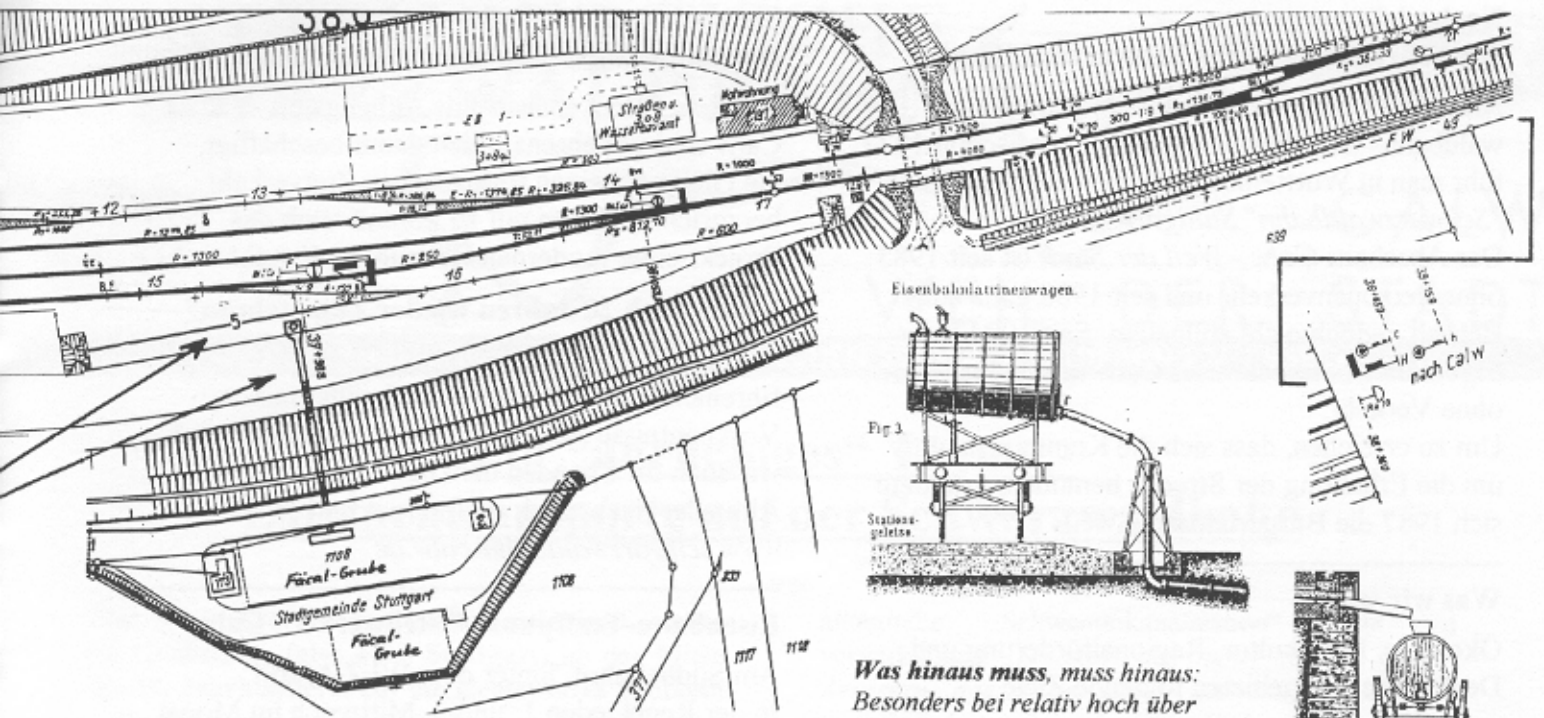
geformt worden war. Die Spitzenmonate der Gülleversendung lagen naturgemäß im Frühjahr und im Herbst. In der Regel dreimal täglich wurden die Wagen ab Stuttgart versendet, wobei sie – wie man sich vorstellen kann – nur Güterzügen beigelegt werden durften.

### Schwimmbad statt Sch...grube

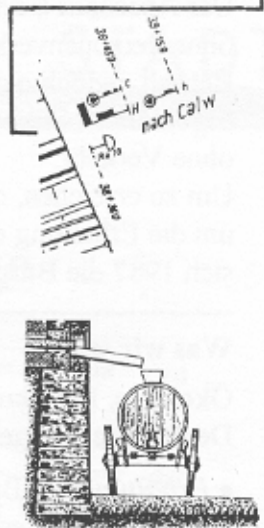
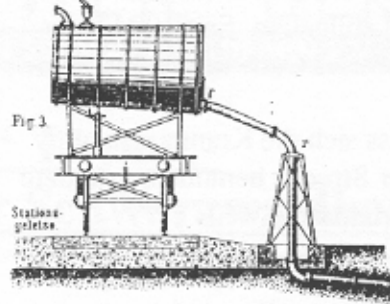
1880 besaß die Stadt Stuttgart bereits 26 Eisenbahnwagen für Latrinentransport; 1911 waren in den Güterwagenpark der Königlich Württembergischen Staatsbahn 39 Latrinenwagen mit den Nummern 61 046 bis 086 eingestellt. Dazu gab es mehrere Spezialwagen als fahrbare Umladepumpen. Noch für 1926 ist die Beschaffung moderner Latrinenwagen in Stahlbauweise für die Stadt Stuttgart bekannt. Mit dem schrittweisen Anschluss der Stadtteile an die durchgehende Kanalisation war der Bahntransport nicht mehr lukrativ; um 1955 verschwanden die Latrinen-Bahnwagen von den Gleisen. Die Sammelbecken auf den Entladebahnhöfen fanden andere Verwendung: am kuriosesten wohl das in Renningen, das zum heute noch vorhandenen Schwimmbad (!) umgestaltet wurde. Hans-Joachim Knupfer (2002)

#### Quellen

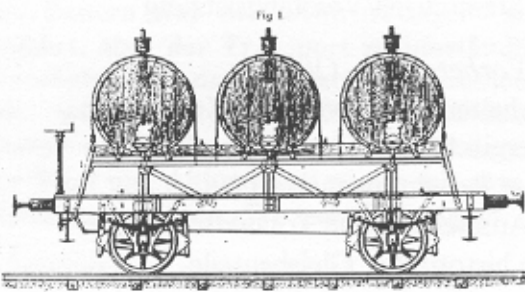
- Hagel, Jürgen: Schlauchartillerie löste die anrühigen Probleme. In: Amtsblatt der Stadt Stuttgart, Nr. 15/1998.
- Königlich Württembergische Staatseisenbahnen: Bildliches Verzeichnis der Wagen. Teil II. Güterwagen. Stuttgart 1912 (freundlicher Hinweis von Ralph Kanasko)
- Sautter, A., Dobel, E.: Die Abfuhr und Verwerthung der Fäkalstoffe in Stuttgart. Stuttgart 1880 (freundlicher Hinweis von Burkhard Wollny)
- Scharf, Hans-Wolfgang, Wollny, Burkhard: Die Gäubahn von Stuttgart nach Singen. Freiburg/Br. 1992 (S. 131)
- Spieth, Hans-Joachim: Ein „duftiges“ Gefährt. In: Modellbahn-Revue 6/70, Stuttgart 1970.
- Staatsarchiv Ludwigsburg, Bestand E 79 II, Büschel 728, Bahnbauinspektion Calw.



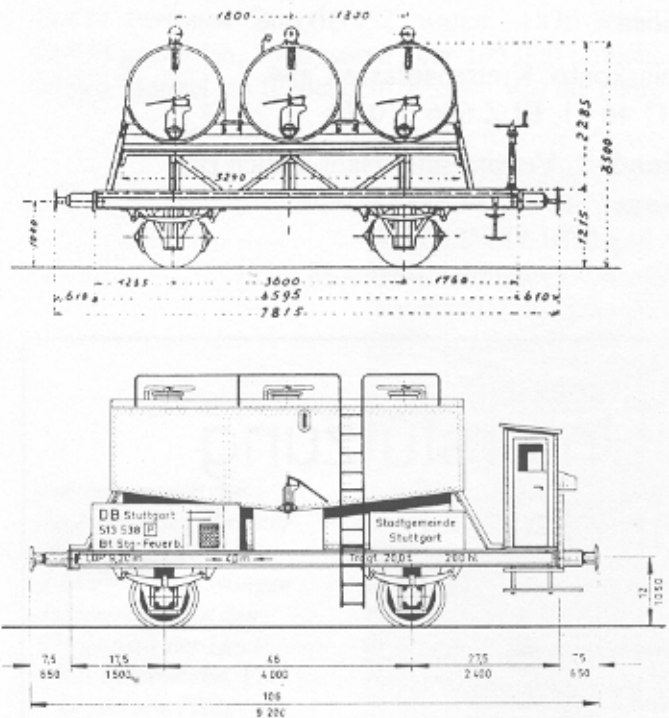
Eisenbahnlatrinenwagen.



Was hinaus muss, muss hinaus: Besonders bei relativ hoch über Umgebungsniveau gelegenen Bahnhöfen wie Althengstett oder Schafhausen ließ sich die Entladung per Schwerkraft bei Bedarf direkt in die Güllewagen der Bauern realisieren, oder eben in die Sammelbecken. Wegen der einseitigen Fassneigung mussten die Wagen stets mit der „richtigen“ Seite ihren Zielbahnhof erreichen. Zeichnung aus Sautter/Dobel.



Kein Weinwagen! Städtischer Latrinenwagen mit Holzfässern, Baujahr ab 1873. Zeichnung aus Sautter/Dobel. Mitte: Die 1911 nachgewiesene, ähnliche (gleiche?) Bauart. Zeichnung: KWSiE-Wagenverzeichnis



Zeichnung des Wagens Bauart 1926, verkleinert vom HO-Maßstab. Abbildung aus Modellbahnrevue 6/1970, Vorlage: Hans-Joachim Spieth



Kein Feuerlöschhydrant und kein Hilfswasserkran, sondern der Rest der örtlichen Ablassleitung vom Eisenbahnwagen zur Fäkalsammelgrube in Althengstett am ehemaligen Gleis 5. Foto (4.2.1998): H.-J. Knupfer

## Noch nicht vergessen:

### Die Württembergische Schwarzwaldbahn

Anno 1873 bekam Baden seine "Schwarzwaldbahn" Offenburg - Villingen, aber schon 1872 fuhr man in Württemberg offiziell auf der "Schwarzwaldbahn" Stuttgart - Calw.

Der Abschnitt Calw - Weil der Stadt ist seit 1983 ohne Personenverkehr und seit 1988 ganz außer Betrieb, jedoch nicht stillgelegt. Seit 1994 ist er Eigentum des Landkreises Calw und Industriegleis ohne Verkehr.

Um zu erreichen, dass sich die Kommunen aktiv um die Erhaltung der Strecke bemühen, gründete sich 1987 die Bürgerinitiative WSB e.V.

---

### Was wir wollen

Ökologie, Reisekultur, Regionalförderung und Denkmalschutz gebieten folgende Ziele:

- *Erhaltung* der Bahnstrecke Calw - Weil der Stadt mit ihren technikhistorisch wertvollen Bauten als *einzigste staufreie Verkehrsverbindung* Nordschwarzwald - Stuttgart.
- Einführung eines *touristischen Zugbetriebs für den Ausflugsverkehr* und als Vorstufe einer vollen Reaktivierung
- *Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs* nach kundenfreundlichem Konzept als dieselbetriebene *Regionalbahn* (keine S-Bahn!) und Vorstufe für eine Regional-Stadtbahn
- *Förderung* einer diskutierten *Regional-Stadtbahn Calw - Böblingen* und Böblingen - Weil der Stadt unter Verwendung der vorhandenen Strecke und dem Neubau einer Teilstrecke

---

**Impressum** - Herausgeber: WSB e.V., Calw (2002);  
erscheint nach Bedarf. Redaktion H.-J. Knupfer;  
Titelkopfgestaltung: Eberhard Rieber.

## Sie wollen mitfahren?

### Hermann-Hesse-Express in Vorbereitung

Auf dem Streckenabschnitt Althengstett - Calw sind wir ehrenamtlich damit beschäftigt, die Gleise für einen touristischen Zugverkehr herzurichten. Denn nur so kommt auch das Projekt einer modernen Bahn in die Köpfe!

### Sollen nach 20 Jahren wieder Züge fahren?

*Wollen Sie uns helfen, dieses Ziel zu erreichen?*

Ehrenamtliche Mitarbeiter sind willkommen, Vorkenntnisse nicht erforderlich. Natürlich sind wir auch für Spenden dankbar.

Aktueller Sachstand: im Internet unter [www.schwarzwaldbahn-calw.de](http://www.schwarzwaldbahn-calw.de)

---

### Eisenbahn-Treffpunkt "Stellwerk 1" Calw

Am Südbahnhof, hinter dem WLZ-Markt.

In der Regel jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat öffentlicher Stammtisch/Vorstandssitzung

*Museum in Vorbereitung. Objekte:*

- Ältestes erhaltenes Stellwerk der Königlich Württembergischen Staatsbahn von 1889
- Historischer Reisezugwagen Ai 29 (geplant: Ausstellung und Tonbildschau)
- Sammlung historischer Gleisbauteile
- Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks (zugänglich an Sonderterminen)

---

### Haben wir Ihr Interesse geweckt?

|                           |         |
|---------------------------|---------|
| Jahresmitgliedsbeitrag:   | 25,-- € |
| Jugendliche, Rentner usw. | 20,-- € |
| Familien                  | 30,-- € |

Vereinskonto: Kreissparkasse Calw  
Nr. 41 46 41, BLZ 606 510 70

*Auskunft:* 1. Vorsitzender Hans-Ulrich Bay  
Altburger Str. 12, D-75365 Calw

☎ + Fax 0 70 51 / 2 05 41

[wsb@schwarzwaldbahn-calw.de](mailto:wsb@schwarzwaldbahn-calw.de)

Für die freundliche Unterstützung  
danken wir der

**Kreissparkasse**

*Engagiert und leistungsstark*

**Calw**

