

Inhalt

Vorwort	8		
Das Zustandekommen des Eisenbahnnetzes	12	Die Eisenbahninfrastruktur	82
1.1. Von der Donau zum Rhein	13	2.1 Die Bahnanlagen des Staatsbahnhofs	83
1.2. 1841: Erste Überlegungen für ein Eisenbahnnetz in Hohenzollern	16	2.1.1 Hochbauten	83
1.3. 1842: Erster Regierungskontakt	17	2.1.1.1 Allgemein	83
1.4. Das Gutachten des Moritz von Prittwitz	19	2.1.1.2 Das Weichenwärterwohnhaus Bahnhofstraße 1	85
1.5. Bemühungen lokaler Eisenbahnkomitees	20	2.1.1.3 Die Waschküche	86
1.6. Sigmaringer Umwege: Verhandlungen zwischen Baden, Württemberg und Preußen	23	2.1.1.4 Das württembergische Dienstwohngebäude Bahnhofstraße 3	88
1.6.1 Verhandlungen mit Baden	23	2.1.1.5 Das Postgebäude Bahnhofstraße 5	89
1.6.2 Verhandlungen mit Württemberg	28	2.1.1.6 Das württembergische und badische Nebengebäude	91
1.6.3 Die Staatsverträge vom 3. März 1865	35	2.1.1.7 Das Empfangsgebäude Bahnhofstraße 7	92
1.7. Vom Ringen um den Standort des Sigmaringer Bahnhofs	39	2.1.1.8 Die württembergischen Lokschuppen	99
1.8. Bau der Strecken Scheer – und Krauchenwies – Sigmaringen	47	2.1.1.9 Der Güterschuppen	105
1.9. Bau der Hohenzollernbahn	55	2.1.1.10 Das badische Beamtenwohngebäude (später Beamtenwohnhaus I) Bahnhofstraße 2	108
1.10. Das Zustandekommen der Donautalbahn Tuttlingen – Inzigkofen (– Sigmaringen)	59	2.1.1.11 Die badische Lokomotivremise	110
1.11. Hohenzollerische Landesbahn	68	2.1.1.12 Die badische Wagenremise nebst Exkurs: Der fürstliche Salonwagen	111
1.11.1 Das »Gotthard-Bahn-Projekt«	68	2.1.1.13 Finanzierung	120
1.11.2 Das Sekundärbahn-Projekt	70	2.1.1.14 Fazit	121
1.11.3 Das Kleinbahn-Projekt	71		

2.1.2	Der Gleisplan	121	2.5.1.4	Posten 86	162
2.1.3	Die Stellwerksanlage	126	2.5.1.5	Posten 85	166
2.2	Die Hochbauten und Gleisanlagen des Landesbahnhofs	130	2.5.1.6	Posten 84 und Anschluss Eisele	169
2.3	Die eisernen Sigmaringer Donaubrücken	136	2.5.1.7	Posten 81	170
2.3.1	Die Donaubrücken oberhalb und unterhalb des Bahnhofs	136	2.5.2	Bahnwarthäuser der Strecke Krauchenwies – Sigmaringen	172
2.3.2	Die badische Eisenbahnbrücke	143	2.6	Weitere Sigmaringer Bahnhöfe	174
2.3.3	Die Donaubrücke westlich Laiz (Gemarkung Inzigkofen)	143	2.6.1	Josephslust	174
2.4	Beschäftigungs- und Wohnverhältnisse	149	2.6.2	Oberschmeien	177
2.4.1	Die Beschäftigungs- und Wohnverhältnisse bis zur 1. Dekade des 20. Jahrhunderts	149	2.6.3	Gutenstein	182
2.4.2	Die Projektierung und Verwirklichung weiteren Wohnraums	151	2.6.4	Hanfertal	188
2.4.2.1	Die Dienstwohngebäude II und III Bahnhofstraße 4 und 6	151	2.6.5	Jungnau	191
2.4.2.2	Die Gebäude in der Friedhofstraße	152	2.7	Sigmaringendorf und Laucherthal	193
2.4.2.3	Das Projekt in der Jägerstraße	152	2.7.1	Sigmaringendorf	193
2.4.2.4	Die Wohnhäuser in der Pfauen- und Schützenstraße	153	2.7.2	Laucherthal	200
2.5	Bahnwarthäuser und Schrankenposten nebst Gleisanschlüssen	155	2.8	Nicht verwirklichte Projekte	203
2.5.1	Ehemals württembergische Bahnen	155	2.8.1	Unterschmeien	203
2.5.1.1	Allgemeines	155	2.8.2	Laiz	206
2.5.1.2	Posten 89	156			
2.5.1.3	Posten 90 mit Anschluss »Südgas«	157			
			Der Betrieb		212
			3.1.	Der Fahrplan der Staatsbahn(en) und Deutschen Bahn AG	213
			3.1.1	Länderbahnzeit	213
			3.1.2	Reichsbahnzeit	217
			3.1.3	Kriegsende, Neubeginn und frühe Bundesbahnzeit	218

3.1.4	Die Stilllegung der Strecke Krauchenwies – Sigmaringen	227	Bahnhofsinspektion	294
3.1.5	Der Betrieb seit den 1970er Jahren bis zur Gegenwart	232	Bahnmeisterei	294
3.2	Der Fahrzeugeinsatz	237	Betriebsbauamt	294
3.2.1	Strecke Krauchenwies – Sigmaringen	237	Betriebsinspektion	294
3.2.2	Ehemals württembergische Bahnen	246	Signalmeisterei	295
3.2.2.1	Dampflokomotiven	246	Aufhebung der Dienststelle	295
3.2.2.2	Triebwagen	259	Anmerkungen	296
3.2.2.3	Diesellokomotiven	268	Abkürzungen	310
3.3	Fahrplan und Fahrzeugeinsatz bei der Landesbahn	272	Abbildungsnachweise	312
			Literaturverzeichnis	314
			Bücher	315
			Aufsätze, Zeitungen und Zeitschriften	318
Gegenwart und Zukunft	282		Amtliche Publikationen	318
Die »Verkehrswende« am Beispiel Sigmaringen	283			
Epilog	286		Beilage	
»Für den Betrieb der Haltestelle reicht ein Wetterschutz, ein Ticketautomat und ein Fahrplan.«	287		<i>1 Faltblatt Situations- bzw. Gleispläne des Bahnhofs Sigmaringen Vorderseite: Situation und Geleiseplan vom 20. September 1872 Rückseite: Plan vom Oktober 1908</i>	
Anhang	292			
Anhang 1: Ewald Mattausch	293			
Anhang 2: Überblick über die Organisation der Eisenbahn-Dienststellen	294			