

Haltepunkt Urbach bei Schorndorf



MUSEUM AM
WIDUMHOF



Bahnhof um 1960

An Urbach vorbei

Wo Felder und Wiesen lagen, einen halben Kilometer abseits der Gemeinde Unterurbach, tat sich seit 1859 eine ganze Menge. Die Eisenbahnverwaltung kaufte an die 180 Grundstücke auf, die für den Bau der Remseisenbahn von Cannstatt nach Wasseralfingen auf der Urbacher Markung für den Gleisbau, die Brücken und die drei Bahnwärterhäuser gebraucht wurden. Nun sollte also auch durch das Remstal dieses neue, revolutionäre Verkehrsmittel fahren, das in Württemberg mit das Industriezeitalter einläuten sollte.

Am 18. Juli 1861 wurde mit festlichem Gepränge die neue Bahnlinie in Betrieb genommen, doch an

Urbach fuhr der Zug vorbei. Vergeblich hatte die Gemeinde beim Verkauf der eigenen Grundstücke versucht, in den Verhandlungen über den Preis auf die Eisenbahnverwaltung Druck auszuüben, um zu erreichen, dass Urbach zu einem Haltepunkt wurde. Doch diese Bemühungen waren vergeblich. In den Folgejahren reichte die Gemeinde immer wieder Gesuche ein, doch erst 1869 waren diese Bemühungen vom Erfolg gekrönt, denn im Tausch gegen Kies aus der Rems, auf den die Bahn angewiesen war, wurde Urbach zum 1. Juni 1869 Haltepunkt, was mit einem Fest begangen wurde, bei dem die Gemeinde neun Gulden für Kinderfahrkarten aussetzte, die aber nicht voll ausgeschöpft wurden. Hatte man noch zu viel Respekt vor dem neuen Verkehrsmittel?



Ein Haltepunkt ohne Bahnhof

Urbach war nun Haltestelle für die Eisenbahn und die Zahlen für die ausgegebenen Fahrkarten belegen, wie wichtig für Urbach der neue Status war, insbesondere auch für die immer stärker werdende Zahl an Industriearbeitern, für die die Bahn eine gewaltige Erleichterung bedeutete. Mussten sie doch bis dahin diesen Weg zu Fuß machen. Eine Übersicht über die Anzahl der verkauften Karten vom 1. Juni 1869 bis zum 31. Dezember 1873 soll dies verdeutlichen.

Zielort	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	Summe
Stuttgart	46	1047	331	1024
Cannstatt	14	472	283	769
Waiblingen		9	282	291
Endersbach		14	324	338
Grunbach		3	212	215
Winterbach		15	460	475
Schorndorf		340	6983	7323
Waldhausen		26	487	513
Lorch		27	908	935
Gmünd		18	1008	1026
Aalen		55	65	120

Insgesamt waren es 13429 Fahrkarten, die bis dahin verkauft wurden. Über 50 Prozent der verkauften Fahrkarten hatten als Zielort verständlicherweise Schorndorf, denn dort entstanden in den 60er Jahren die ersten Fabriken und Schorndorf als Oberamtsstadt war der Sitz von Behörden, höheren Schulen und Finanzinstituten. Aber auch Gmünd und Lorch waren stark angefahrte Ziele. Schon im August

1869 richtete der Schäfer Johannes Uetz samt Genossen ein Gesuch an die Bahn, Milchtransporte abwickeln zu dürfen, ein erster Ansatz, die Gütertransportmöglichkeit der Bahn zu nutzen. Das Verladen der Milch wurde zum täglichen Vorgang. Interessant ist nebenbei bemerkt, dass die Bahn von Anfang an nur von der Haltestelle Urbach sprach. Sie nahm damit die Vereinigung um 100 Jahre vorweg. Zur Bahn führte anfangs nur ein Feldweg, dem später eine neu gebaute Straße folgte, die bis 1953 Bahnhofstraße hieß, ehe sie nach Konrad-Hornschuch benannt wurde.

Die Bahn veränderte auch die Siedlungsachsen in Unterurbach, vor allem nach der Erstellung der Firma Hornschuch.

Allerdings fiel ein Wermutstropfen in diesen Freudenbecher, denn die Bahn dachte nicht daran, nun auch einen Bahnhof zu bauen. Nachdem alle Gesuche der Gemeinde nichts halfen, ging man 1883 daran, in eigener Regie ein Wartehäuschen mit Abtritt zu bauen, das die Gemeinde die für sie hohe Summe von 2100 Mark kostete, den Reisenden nun aber wenigstens

ein Dach über dem Kopf bot, wenn sie auf den Zug warteten. Allerdings erwies sich dieses Provisorium, das bis 1924 genutzt wurde, als viel zu klein und genügte dem wachsenden Anspruch bei weitem nicht, denn für den Zeitraum 1894/95 zählte man 47 742 ankommende und abfahrende Bahnreisende, womit Urbach an 179. Stelle bei ca. 500 Eisenbahnstationen in Württemberg stand. Dies steht auch damit in



Haltepunkt Urbach mit Wartehäuschen und Bahnhofswirtschaft 1896

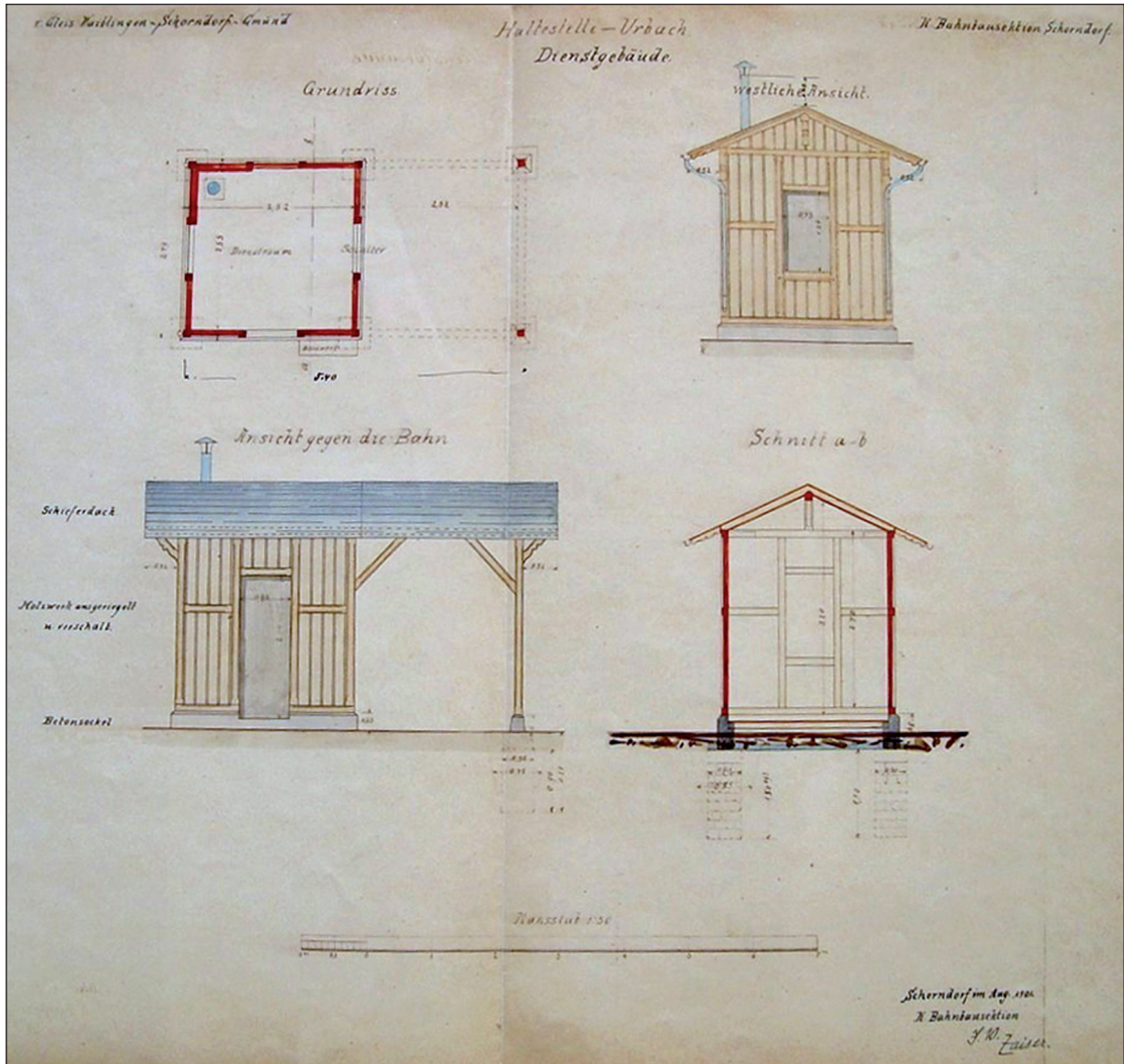
Zusammenhang, dass immer mehr Menschen als Industriearbeiter tätig wurden. Da es in Urbach keine Industrie gab, waren sie auf Arbeitsplätze vor allem in Schorndorf, aber darüber hinaus auch bis Stuttgart und Schwäbisch Gmünd angewiesen.

So war es ein Segen, als 1896 der aus Unterurbach stammende Wilhelm Schwarz beschloss, am Haltepunkt eine Schankwirtschaft zu eröffnen, was ihm gegen den anhaltenden Widerstand der anderen Unterurbacher Wirte auch gelang, denn die Bahn stellte sich nicht dagegen und die Regierung des Jagstkreises, zu dem Urbach gehörte, gab ihr Einverständnis. Das Gasthaus fand regen Zuspruch und entwickelte sich bald zur gern besuchten Urbacher Gastwirtschaft, was Wilhelm Schwarz dazu bewegte, sein Haus bald zu vergrößern. Eine Gartenwirtschaft mit Gartenhaus, eine Kegelbahn und eine Scheune wurden errichtet, wo man auch Vieh unterstellen konnte. Denn bisweilen nahm der Viehhalter, wie

Wilhelm Schwarz in seinem Bauantrag ausführte, sein Stück Vieh mit in den Warteraum.

Bahnhöfe in Urbach

Als die Remsbahn dann 1902 zweigleisig ausgebaut wurde, beschloss die Bahnverwaltung, nun endlich auch ein Dienstgebäude sowie einen Güterschuppen mit Rampe zu errichten, zu dem ein Verladegleis gehörte. Urbach war nun eine Haltestelle mit Güterabfertigung, wozu auch der Transport von Expressgut und dem Reisegepäck gehörte. Aber ein Wartesaal wurde nicht gebaut. Zudem verlangte sie für die Baukosten von 20 000 Mark einen Zuschuss von 5000 Mark von den Gemeinden. Da Oberurbach nur 500 Mark beisteuerte, blieb der Rest an Unterurbach hängen. Finanziell klamm, wie die Gemeinde fast immer war, musste man sich das Geld als Darlehen von der Oberamtssparkasse besorgen, weil man



Plan für das Dienstgebäude 1901

keine Ersparnisse hatte. Für 1903 wurden 97 403 Reisende gezählt, und so wundert es nicht, dass an das bescheidene Bahnhofsgebäude 1907 und 1910 Teile angestückelt wurden, um dem Zuspruch der Reisenden gerecht zu werden. Von 516 Stationen in Württemberg stand Urbach immerhin an 143. Stelle beim Reiseverkehr.

Der Güterverkehr legte aber nicht in gleichem Maße zu, denn mit den 5905 Tonnen an Gütern stand Urbach 1903 nur an 249. Stelle von 382 Stationen und bei den Einnahmen von 17 391 Mark an 310. Stelle von 507 Stationen. Der Grund dafür liegt sicher darin, dass es keine Industrie im Ort gab und an der bis 1902 nicht vorhandenen Verladerrampe. Sie ermöglichte nun das Verladen von Massengütern wie Sand,

in Unterurbach eine Textilfabrik zu bauen, die im Lauf der Zeit kontinuierlich vergrößert wurde. Sie erhielt einen eigenen Gleisanschluss, denn zur Versorgung der Fabrik mit Material und Brennstoff war dies unabdingbar. Um dem wachsenden Güterverkehr gerecht zu werden, wurde 1907 ein neuer Güterschuppen gebaut, 1907 und 1910 auch das Dienstgebäude erweitert und 1924 ein zweites Verladegleis an den Güterschuppen herangeführt. Mit Pferd und Wagen wurden die angelieferten Güter ausgefahren, was der Fahrbote, im Volksmund „Fabot“ genannt, besorgte.

Nach dem Krieg trat die Bahnverwaltung 1920 an die beiden Gemeinden heran und bot ihnen gegen eine finanzielle Beteiligung an, ein Dienstgebäude mit Warteraum zu errichten.

Beide Gemeinden stimmten unter dem Vorbehalt zu, dass die Bahn die Gemeinden finanziell nicht überfordern sollte, doch zog sich die Realisierung, wohl auch durch die immer stärker galoppierende Inflation, die eine solide finanzielle Planung nicht zuließ, bis 1924 hin. Das belegen auch die Forderungen der Bahn, die 1920 von einem Beitrag der Gemeinden von 93000 Mark ausging, im Juni 1923 dann von 13 Millionen Mark. Nach dem Ende der Inflation betragen die Baukosten

dann etwa 5000 Mark. Immerhin besaß Urbach nun ein Dienstgebäude mit Wartesaal, ein Bahnhöfle. Im Zuge dessen wurde das bisherige Bahnwärterhaus nun zur Dienstwohnung für den Bahnhof umgestaltet, auf einem Foto von 1926/27 ist der Anbau zu erkennen. Das Provisorium von 1883 hatte damit



Güterschuppen von 1907 um das Jahr 1970

Kies, Brenn- und Nutzholz und saisonal die Obstverladung. Der Güterverkehr sollte sich ab 1906 noch steigern, denn auf die Initiative von Wilhelm Schwarz hin beschloss der Unternehmer Konrad Hornschuch



Luftbild vom Bahngelände, der Firma Hornschuch und Unterurbach 1961

ausgedient und wurde wohl abgerissen. 1939 erfolgte dann noch ein weiterer Umbau.

Nicht zufrieden mit der Bahn war die Firma Hornschuch, was ein ausgedehnter Briefwechsel seit 1924 belegt, in den auch das Oberamt und die Gemeinde eingeschaltet wurden. Sie beschwerte sich über die schlechten Zugverbindungen der Bahn für ihre Angestellten und Arbeiter. Sie belegte dies auch mit entsprechenden Zahlen. So arbeiteten 1927 bei Hornschuch 703 Mitarbeiter, 317 Männer und 386 Frauen. Aus Oberurbach kamen

234 Mitarbeiter, aus Unterurbach 258, aus Schorndorf 50 und 69 aus Plüderhausen und weitere Mitarbeiter aus anderen Orten des Rems- und Wieslaufales. Als die Bahn nicht reagierte, organisierte die Firma selbst eine Omnibusverbindung mit Schorndorf für ihre Mitarbeiter und deren Kinder, die in Schorndorf zur Schule gingen, was wiederum zu Protesten der Bahn und auch der Post führten, die das Recht hatte, Buslinien einzurichten. Im November 1927 fuhren dann zum ersten Mal die Busse der Firma Knauss, was von der Gemeinde und der Firma Hornschuch begrüßt wurde.

1954 eröffnete wieder die Firma Hornschuch den Reigen der Klagen über den völlig veralteten Bahnhof und die untragbaren Zustände sei es im Wartesaal oder bei den sanitären Anlagen. Dem schloss sich die Gemeinde Unterurbach an. In einem mehrseitigen Brief sprach Bürgermeister Sandbiller davon, dass der „Bahnhof in ästhetischer Hinsicht ein



Gasthaus „Krone“ nach der Erweiterung um 1927

wahrer Schandfleck für die Gemeinde“ sei und „die sanitären Anlagen spotten jeder Beschreibung“. Für die seit 1953 stark ansteigende Zahl von Reisenden sei im Wartesaal nur Platz für 20 bis 30 Leute, auch für die Fremdenverkehrswerbung sei ein solch erster Eindruck von Urbach verheerend und kontraproduktiv. Er verwies auch darauf, dass die Gemeinde eben dabei sei, eine neue Mehrzweckhalle zu bauen und ein solcher Bahnhof die Attraktivität der Halle mindere. Doch wie schon gewohnt wiegelte die Bahn ab, dass von vielen Bahnhöfen dasselbe berichtet würde und man Zug um Zug vorgehen müsse. 1955 erfolgte dann ein erster Voranschlag über die Kosten, die auf 60 000 DM veranschlagt wurden. Doch erst 1959 trat die Bahndirektion in Stuttgart mit konkreten Vorschlägen an die beiden Gemeinden heran, wobei sie aber zuerst an den finanziellen Beiträgen der Gemeinden interessiert war, die bei den Kosten von rund 100 000 DM auf ein Drittel veranschlagt wur-



Güterzug am Bahnhof Urbach in den 60er Jahren

den. Konkret dauerte es dann bis 1961, bis die Bahn dann ihre Planungen für ein neues Dienstgebäude, einen Wartesaal und einen Wirtschaftsteil vorlegte. Dazu kamen Unterstellmöglichkeiten für Fahr- und Motorräder, was uns auch zeigt, dass die kommende Motorisierung noch kein Thema war, denn von Auto-parkplätzen ist noch keine Rede. Dazu sollten eine Fußgänger- und eine Straßenunterführung kommen, um den beschränkten Bahnübergang zu beseitigen. Dies lehnte aber die Gemeinde ab, da die Unterführung zu eng geplant sei und man im Blick auf die geplante Umgehungsstraße, die neue B 29, nicht wisse, wie sich das auswirken werde. So blieb es bei der Fußgängerunterführung. Bei der finanziellen Beteiligung erlebte Unterurbach eine böse Überraschung, denn man hatte nach der Einwohnerzahl berechnet, dass Oberurbach etwa 19 000 DM bezahle und Unterurbach 11 000 DM. Doch Oberurbach zahlte nur 5000 DM mit der Begründung, der Bahnhof liege ja

in Unterurbach und sei hauptsächlich deren Sache. Unterurbach handelte dann die Bahn auf 15 000 DM herab, doch die Bezahlung der zweiten Rate zögerte sich bis Ende 1964 hinaus.

Ende 1961 stand dann der Rohbau des Wirtschaftsteils, der den Kiosk am Bahnhofsvorplatz ersetzen sollte, der in den 50er Jahren zur Versorgung der Reisenden gebaut worden war und sogar nach Ansicht der Bahn nicht mehr den Ansprüchen der Zeit genüge. Ohne die Gemeinden zu verständigen, stufte die Bahn anfangs 1960 den

Bahnhof zur Haltestelle herab, was zur Folge hatte, dass Signalanlagen abgebaut werden mussten. Dies und der lange und strenge Winter 1962 auf 1963 verzögerten den Bau weiter, doch im Oktober 1963 konnte der neue Bahnhof endlich in Betrieb genommen werden. Aber bereits zehn Jahre später begann der Anfang vom Ende des Bahnhofes, denn im Zuge der technischen Entwicklungen wiegelte die Bahn die kleinen Bahnhöfe ab. Etwa ab 1975 zog man die Fahrkarten aus dem Automaten, ab 1978 wurde das restliche Personal abgezogen und der Bahnhof stand leer. Er kam dann in die Hände der türkischen Gemeinde, die ihn als Versamlungs- und Gebetsraum nutzte. Es verschwanden das alte Bahnwärterhaus, der Güterschuppen und die Zuführungsgleise, mit dem Ende der Firma Hornschuch auch die Industriegleise. Ein Rest des Bahnhofes bildet noch ein Anhängsel an die Moschee. So präsentiert sich der Bahnhof heute wieder wie 1869 als Haltepunkt ohne Bahnhof.

Die Post

Mit der Einführung des Eisenbahnverkehrs veränderte sich auch das Postwesen. Statt der Postreiter und Postkutschen, die bis dahin durch das Remstal und durch Unterurbach geritten oder gefahren waren, wurde der Postverkehr nun weitgehend über die Bahn abgewickelt und im Postwagen befördert.



Gasthaus „Krone“ mit seitlichem Eingang zur Postagentur nach 1906 mit Posthalter Wilhelm Schwarz

Bis zum 1. Oktober 1889 war Schorndorf für Ober- und Unterurbach gemeinsames Postamt, auf dem fußläufig die Post abgeholt wurde. Ein Landbriefträger trug die Post aus, sein Bezirk umfasste neben beiden Gemeinden auch den Bärenhof, Ilgenhof und Eulenhof, ein nach heutigen Maßstäben Riesenbezirk und das alles zu Fuß. Am 1. Oktober wurde Urbach Postagentur und der Kaufmann Jakob Bronn

der erste Postagent. Unterurbach wurde von dieser Agentur aus durch einen Landpostboten bedient, der zwei Mal am Tag die Post austrug, sonntags nur ein Mal. Unterurbach als Haltestelle der Bahn wäre wohl für die Postagentur der geeignete Standort gewesen, doch die Post wollte dies nur genehmigen, wenn Oberurbach auf seine Agentur verzichtete.

Es dauerte dann bis zum 27. November 1906, bis die Postagentur unter der Bezeichnung „Postagentur Urbach“ an den Haltepunkt verlegt und in der Gaststätte „Krone“ ihr neues Domizil fand und dort bis 1952 verblieb. Wilhelm Schwarz wurde neben all seinen anderen Aufgaben Leiter der Postagentur bis zu seinem Tode 1942. Oberurbach erhielt als Ausgleich eine Postannahmestelle für den Telegraphen- und Fernsprechdienst unter der Bezeichnung „Postannahmestelle Urbach-Oberurbach“, die in wechselnden Gebäuden untergebracht wurde wie am Schluss in der Haubersbronner Straße 20. Die beiden ersten Telefonanschlüsse in Urbach waren übrigens die der Firma Hornschuch

und des Restaurationsbetrieb von Wilhelm Schwarz. Eine weitere Fernsprechstelle gab es dann noch in der Gaststätte „Rose“ von Wilhelm Schwäble.

1927 wurde von der Firma Hornschuch und den beiden Gemeinden am Fahrplan der Bahn heftige Kritik geübt. Auch die Post bekam dabei ihr Fett ab, denn beklagt wurde die lange Dauer der Briefzustellung von Urbach nach Schorndorf und umgekehrt. Ter-



Posthalter Wilhelm Schwarz mit der Weihnachtspost und zwei Postboten (2. v. l. Johannes Maier) am Bahnhof Urbach 1938

mine könnten nicht eingehalten werden, weil es bis zu vier Tagen dauere, bis ein Brief ankomme. Die Firma Hornschuch bemerkte dazu anzüglich, dass ein Brief schneller in Berlin sei als von Schorndorf nach Urbach.

Mitten im Krieg 1943 stellte die Postdirektion fest, dass das Postamt zu klein sei, aber Otilie Fazler, die nach dem Tod ihres Vaters das Postamt leitete, lehnte eine Erweiterung ab. Auch die Firma Hornschuch sah keine Möglichkeit, auf ihrem Gelände ein Postamt einzurichten, was zur Drohung der Postdirektion führte, dass ein von der Firma weit entferntes Postgebäude für Hornschuch nur Nachteile brächte. Angeregt wurde, eventuell eine Baracke aufzustellen, doch verlief die

Angelegenheit kriegshalber im Sande. 1952 wurde dann doch zwischen Bahnhof und Gaststätte eine Baracke aufgestellt, in die nun das Postamt Unterurbach einzog. Am 2. Februar 1972 erlebte dieses Postamt sicher seinen erregendsten Vormittag, denn die Nachricht lief wie ein Lauffeuer durch den Ort, dass das Postamt überfallen worden war. Der Täter wurde nie ermittelt. Die Post bemerkte dazu, dass es diesen Überfall nicht gegeben hätte, wenn es mit der Erstellung des neuen Postamtes in Urbach schneller gegangen wäre. 1960 teilte die Postdirektion der Gemeinde mit, dass sie vorschläge, neben

der neu zu errichtenden Vermittlungsstelle ein neues Postgebäude für beide Gemeinden zusammen zu errichten. Im Gemeinderat wurden allerlei Bedenken



„Krone“ mit Postbaracke um 1960

geäußert, weil es Probleme mit dem Zugang gab, da ein noch vorhandenes Gebäude im Weg stand. Es dauerte daher bis zur Erstellung des neuen Postamtes 13 Jahre. Dieses neue Postamt, das die beiden bisherigen Postämter vereinigte, wurde 1973 eingeweiht und befand sich am heutigen „Hubbelkreisel“ in der Hauptstraße. Doch auch das ist heute schon Geschichte. Mit der Umstrukturierung der Post und dem Plan der Gemeinde, in der Urbacher Mitte ein neues Zentrum zu schaffen, verschwand das neue alte Postamt. Wie in den Anfangszeiten des Postbetriebes in Urbach haben wir heute wieder eine Postagentur, die sich in einem Ladengeschäft in der Beckengasse befindet.

Tourismus

Reisen war, sieht man von Kaufleuten, fahrenden Gesellen und Wallfahrten ab, bis zur Einführung der Eisenbahn ein Privileg der höheren Stände, denn die Fahrt mit der Postkutsche war teuer. Selbst der Preis in der 1. Klasse der Bahn war viel billiger als die Fahrt mit einer Postkutsche. Mit der Eisenbahn und ihren in drei Klassen eingeteilten Tarifen, die 4. Klasse, auch „Holzklasse“ genannt, wurde in Württemberg erst 1907 eingeführt, war Reisen nun für viel mehr Menschen möglich. Genutzt wurde die Eisenbahn aber vor allem von der Industriearbeiterschaft, die sich die langen Fußwege zum Arbeitsplatz sparen konnte. Urlaubsreisen wie sie heute im Zeitalter des Massentourismus gang und gebe sind kannte man nicht, denn zum

ersten Mal erkämpfte 1903 die Brauergewerkschaft einen Urlaub von drei Tagen für ihre Beschäftigten. Das Verreisen beschränkte sich auf kleine Fahrten am Sonntag in die nähere Umgebung zu Festen oder Besuchen bei Verwandten.

Um den Fremdenverkehr anzukurbeln, engagierten sich nun auch in Urbach Gemeinde und Gewerbetreibende, insbesondere die Gastwirte. So wurde im Februar 1912 in Oberurbach ein „Verschönerungs- und Fremdenverein“ gegründet, dem 34 Mitglieder, darunter sieben Wirte beitraten, an der Spitze Bürgermeister Hermann Krieger. Bei einer Mark Jahresbeitrag und Sonderzahlungen für Annoncen warb man in Blättern wie dem „Stuttgarter Neuen Tagblatt“ und in Reiseführern. Die beiden Gemeinden traten

Urbach i. R. (Bahnhofstation).

Gasthaus zur Krone

(Bahnhofrestaurant.)

Besitzer: **Wilhelm Schwarz.**

Postagentur und Telefon im Hause.
Schöne Ausflüge nach dem Welzheimer- und Schurwald.

Fußwanderung nach Welzheim und Ebnise $2\frac{1}{4}$ St.
Schurwald $\frac{1}{4}$ Std. Geiststein $\frac{3}{4}$ Std.

Bürgerliches Haus. ∴ Gute Fremdenzimmer.
Gute Küche.

Reine Weine (Spezialität Landweine.)

Prima Biere

Schwabenbräu und hell und dunkel Export.
Geräumiger Saal für größere Gesellschaften.
Heizbare Kegelbahn. ∴ Gartenwirtschaft.

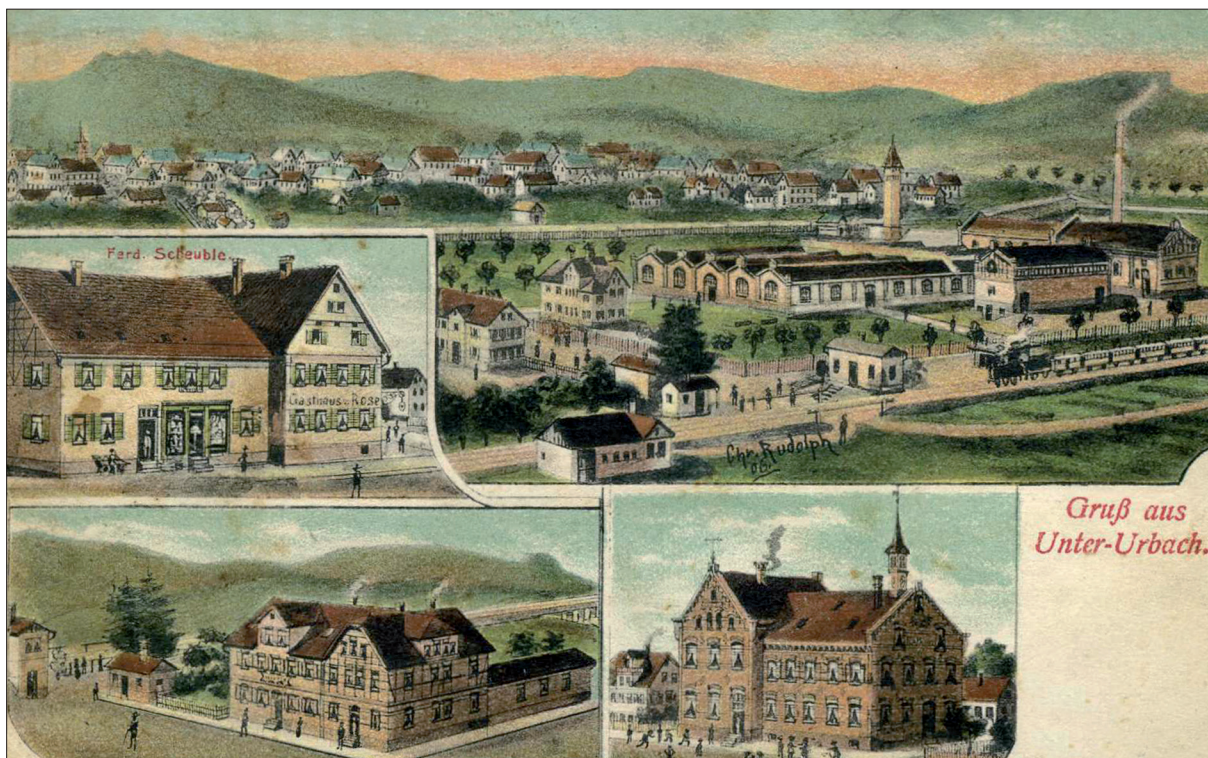
Bäder im Hause u. in der 5 Min. entfernten Rems.
Gelegenheit zum Angeln.

Annonce der Restauration „Krone“ in einem Reiseführer 1912

auch 1912 dem „Welzheimer Wald- und Schurwald-Verkehrs-Verband“ bei und damit auch dem Dachverband „Fremdenverkehrsverband Württemberg-Hohenzollern“, aus dem man allerdings 1931, der finanziellen Situation geschuldet, austrat.

Es waren vor allem die Gaststätten, die als erste in die Werbung einstiegen. So finden wir in einem Reiseführer für den Welzheimer Wald, das Remstal und den Schurwald von 1912 eine große Annonce der „Krone“ von Wilhelm Schwarz, die „Bäder im Haus und in der 5 Minuten entfernten Rems“ anbot, ferner damit warb, dass „Postagentur und Telefon“ im Haus vorhanden war und schöne Ausflüge in die nähere

Umgebung anbot. Auch die „Rose“ von Wilhelm Schwäble inserierte dort und sehr viel bescheidener fünf Oberurbacher Gaststätten in einer Sammelanzeige. Im Textteil wurde nur Oberurbach erwähnt und auf die Kirche, das Schloss, das schon länger Rettungsanstalt war, und die Fachwerkhäuser hingewiesen. Ausführlich werden die Ausflugsmöglichkeiten beschrieben, so zum Ebnisee, zum Geiststein, nach Lorch oder nach Adelberg und weiter zum Hohenstaufen. In einem anderen Reiseführer von 1929 werden Ober- und Unterurbach als Ausgangspunkt für Wanderungen in den Welzheimer Wald und Schurwald angepriesen. 1936 bemühte sich die Gemein-



Postkarte von Unterurbach 1906

de Oberurbach als Fremdenverkehrsort anerkannt zu werden, um in das Programm der DAF-Organisation „Kraft durch Freude“ aufgenommen zu werden, die für Arbeiter sehr preisgünstige Urlaubsfahrten anbot. Der Antrag aber wurde abgelehnt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte man diese Werbearbeit für die Orte weiter fort und trat 1954 dem „Welzheimer Waldverein“ bei. Auch einzelne Gaststätten wie das „Rössle“ und das „Lamm“ bemühten sich um Feriengäste und ließen sich in den Reisedienst der „Neuen Presse“ in Frankfurt am Main aufnehmen. Ein Faltprospekt entstand erstmals 1954 und setzt sich in der Reihe der Broschüren über Urbach und einzelne Bauwerke, wie beispielsweise die Wittumhalle bis in die Gegenwart fort.

Als ein weiteres Mittel zur Fremdenverkehrswerbung dienten die Ansichtskarten. Seit dem 8. Juli 1870 gab es im Postverkehr die Postkarte und nach der Erfindung der Fotografie seit etwa 1896 die Ansichtskarte. Kurz nach der Wende zum 20. Jahrhundert erreichte die Verwendung der Ansichtskarte ihren Höhepunkt. Um diese Zeit treten auch die ersten Ansichtskarten von Urbach auf, wobei zunächst mehrere Motive im Kleinbildformat auf der Karte dargestellt sind wie öffentliche Gebäude, so das Rathaus, Schulhaus, die Kirche und Gasthäuser. Neben den graphisch gestalteten Karten entstanden zunehmend Karten mit fotografischen Mo-

tiven, die bis in das zweite Drittel des 20. Jahrhunderts anzutreffen sind. Durch die moderne Fotografie haben die Ansichtskarten an Bedeutung verloren und werden hauptsächlich noch für den Tourismus hergestellt, was erklärt, dass über Urbach kaum noch Ansichtskarten erscheinen.

Schlussbemerkung

Betrachten wir die über 150jährige Geschichte der Eisenbahn in Urbach, so sehen wir, wie stark die Bahn in das Leben und die Entwicklung unseres Ortes eingegriffen und auf welchen Feldern sie Veränderungen bewirkt hat. Hat die Bahn auch im Lauf der Jahre im Zuge der allgemeinen Motorisierung seit den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts an Bedeutung verloren und ist nur mehr ein Verkehrsmittel unter anderen, so bleibt sie doch bis heute ein wichtiger und unverzichtbarer Verkehrsträger.



Neuer Bahnhof um 2008

Literatur

Schriftliche Quellen

Gemeindearchiv Urbach, Bestand Unterurbach A 197
Gemeindearchiv Urbach, Bestand Unterurbach A 221
Gemeindearchiv Urbach, Bestand Unterurbach A 866
Gemeindearchiv Urbach, Bestand Unterurbach A 867
Gemeindearchiv Urbach, Bestand Unterurbach A 868
Gemeindearchiv Urbach, Bestand Unterurbach A 873
Gemeindearchiv Urbach, Bestand Unterurbach A 1293
Gemeindearchiv Urbach, Bestand Unterurbach A 1294
Gemeindearchiv Urbach, Bestand Oberurbach A 616
Gemeindearchiv Urbach, Bestand Oberurbach A 617
Gemeindearchiv Urbach, Bestand Oberurbach A 618
Gemeindearchiv Urbach, Bestand Oberurbach A 619
Gemeindearchiv Urbach, Bestand Unterurbach B 18
Kreisarchiv Rems-Murr-Kreis A 5 Oberamt Schorndorf Bü 290
Staatsarchiv Ludwigsburg E 78 II Bü 1027

Amtsblatt der Württembergischen Verkehrsanstalten

Fritz Haug: Führer durch den Welzheimer Wald, Remstal und Schurwald, Lorch 1912

Max Klaiber: Welzheimer und Murrhardter Wald, Stuttgart 1929

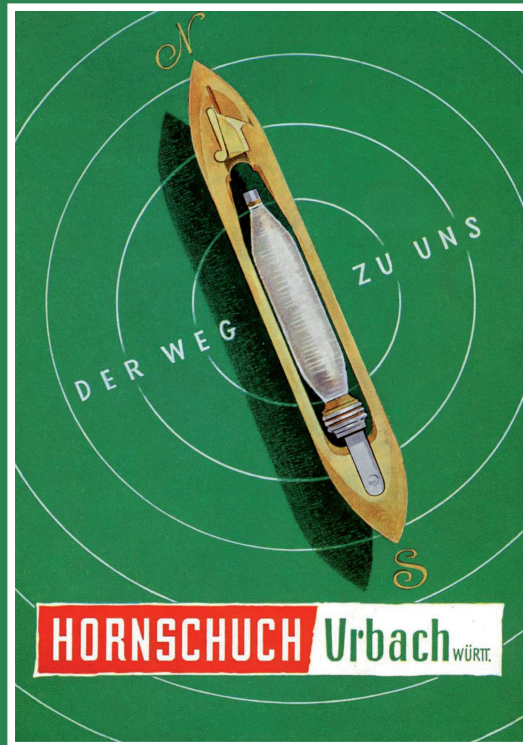
Schorndorfer Nachrichten, Oktober 1963

Wilhelm Böhringer: Aus der Vergangenheit von Urbach, Schorndorf 1958

Walter Wannewetsch: Wilhelm Schwarz, Bahnhofswirt, Posthalter und Gemeindepfleger in Unterurbach, in Heimatblätter, Jahrbuch für Schorndorf und Umgebung, hrsg. von Uwe Jens Wandel und Götz Eberhard Hübner, Band 6, Schorndorf 1988

800 Jahre Urbach, Stuttgart 1981

Mitteilungen von Frau Anneliese Stegmaier, Urbach 2012



Schriftenreihe
Museum am Widumhof
Band 13 (2013)

Herausgeber: Museum am Widumhof, Urbach
Bearbeitung: Josef Toth, Walter Wannenwetsch
Ausstellung: Walter Wannenwetsch, Lothar Ordnung, Dr. Eberhard Schlipf,
Karlheinz Stegmaier, Josef Toth, Dieter Wiegner

Satz, Repro und Druck: Druckerei Roth, Urbach
Auflage: 300

Erschienen im Januar 2013 anlässlich der Ausstellung „Haltepunkt Urbach bei Schorndorf“
Ort: Museum am Widumhof, Urbach
Dauer: 20. Januar 2013 bis 17. März 2013