

Trulla trulla trullala

„Auf de schwäb'sche Eisenbahne“ als Kernbestandteil und historisches Dokument einer schwäbischen Identitätskonstruktion

Sebastian Schiebel
Kirchgasse 10
72108 Rottenburg

sebastian-martin.schiebel@student.uni-tuebingen.de

Achtes Fachsemester /
Bachelor-NF Germanistik

Inhaltsverzeichnis:

[Einleitung: Wollt' amol a Bäuerle fahre...]	2
[Rahmenbedingungen: A Billette, send's so gut!]	2
[Verfasser*innenfrage: Findet er bloß Kopf und Seil...]	3
[Kommersbuch und Wunschdenken: Und damit er net verlaufet]	5
[Bauernleid als Identitätsstiftung: Do packt de Baure d' Baurezore]	7
[Neue Identitäten durch die Eisenbahn: Machet Löchle ins Kärtle nei]	9
[Figuren & dargestellte Identitäten: Und de Mädle d'Schürz' verderbe]	10
[Außenbild als einiges Schwaben: hat's euch reacht i d'Ohra klunga]	14
[Schluss: Stoßet mit de Gläser an...]	16

[Einleitung: Wollt' amol a Bäuerle fahre...]

Die Geschichte des Liedes „*Auf der schwäb'schen Eisenbahn*“ ist sowohl seine Entstehung als auch seine Wirkung betreffend besonders. Der Text nimmt in den hier untersuchten Fassungen des Allgemeinen Liederschatzes von 1888¹, des Tübinger Kommersbuch von 1894² und von Willy Reichert von 1929³ stets Bezug auf fünf real existierende Orte: Stuttgart, Ulm, Biberach, Durllesbach sowie Meckenbeuren. Daher ist es sinnvoll, auf die realen Kontexte des Eisenbahnbaus einzugehen. Da die Quellenlage zum Lied selbst sehr dürftig ist, bietet es sich zudem an, Vergleiche zu der Geschichte kontextuell ähnlicher Lieder zu suchen.

Es soll geklärt werden, ob die *Schwäbischen Eisenbahn* lediglich die „heimliche Hymne“ ist, oder den Prozess einer Identitätsbildung begleitet*e, darstellt*e und beeinflusst*e.

Im einzelnen werde ich den Fragen nachgehen, welche Identitäten das Lied darstellt, welche Identität das Lied selbst besitzt - woher es kommt, wie es sich konstruiert, wie es sich darstellt, usw. -, sowie welchen Einfluss es auf das Selbst- und Fremdbild der Württemberger*innen hat.

[Rahmenbedingungen: A Billette, send's so gut!]

Einige Bedingungen waren notwendig, um den Eisenbahnbau in Württemberg erst möglich - und sinnvoll - zu machen: Zum einen wurde durch die Verschmelzung von Alt- und dem sogenannten Neuwürttemberg zu Zeiten des Rheinbundes Anfang des 19. Jahrhunderts ein einigermaßen zusammenhängendes Regierungsgebiet geschaffen. Zuvor zählten alle im Lied besungenen Orte außer Stuttgart nicht zum Regierungsgebiet der Württemberger.

Zugleich ist die Art des Eisenbahnbaus in Württemberg beachtenswert. Im Gegensatz zu den in Europa gängigen Abteilwagen setzte die Königlich Württembergische Eisenbahngesellschaft von Beginn an auf Großraumwagen nach amerikanischem Vorbild.⁴ Auch die Loks wurden zunächst aus

¹ Ohne Verfasser: Die schwäbische Eisebahn. In: Allgemeiner Liederschatz. Vollständiges Taschenliedbuch. Basel 1888. Zitiert nach: Eckart Schörle: Auf de schwäbsche Eisebahne. Eine Schwabenhymne. Erführt 2012, S. 23. Im Folgenden zitiert als: Allgemeiner Liederschatz 1888.

² Ohne Verfasser: Auf de schwäbsche Eisebahne. In: Commersbuch der Tübinger Hochschule. Achte, vermehrte Auflage. Tübingen 1894. Zitiert nach: Schörle, S.24-25. Im Folgenden zitiert als: Commersbuch 1894.

³ Willy Reichert: Auf de schwäb'sche Eisebahne (Schwäb. Volkslied). Stuttgart 1929. Im Folgenden zitiert als: Reichert 1929.

⁴ vgl. Albert Mühl und Kurt Seidel: Die Wagen. In: Ders.: Die Württembergischen Staatseisenbahnen. 2., verbesserte und ergänzte Auflage. Stuttgart 1980, S. 171-183.

den USA importiert.⁵ Die teilweise nur sehr eng mögliche Streckenführung sowie Problemstellen wie die Geislinger Steige - die zum Beginn des Eisenbahnbaus auch noch nicht überwindbar gewesen wäre⁶ - erforderten Wagons und Loks des amerikanischen Typs⁷.

Neben der Integration neuer Gebiete in ein Königreich und dem ‚globalen‘ Handeln des württembergischen Königshauses muss auch die regionale Lage des Königreichs Württemberg innerhalb Europas beachtet werden. Eine durchgängige Verbindung vom Norden zum Bodensee und damit in die Schweiz und nach Italien sowie von Bayern nach Baden und Frankreich erschien in dem bisher landwirtschaftlich geprägten Württemberg wirtschaftlich attraktiv.

[Verfasser*innenfrage: Findet er bloß Kopf und Seil...]

Es ist relativ klar, welche Personen den Eisenbahnbau forcierten. Zu nennen wäre beispielsweise der Reutlinger Friedrich List⁸, oder die privaten Eisenbahngesellschaften, welche Geld für Strecken sammelten, bis König Wilhelm I. den Eisenbahnbau durch das Eisenbahngesetz vom 18. April 1843 - zumindest für die Strecke von Stuttgart nach Friedrichshafen - zu einer Aufgabe des Staates erklärte.⁹ Zuvor gab es Kommissionen, die Möglichkeiten, Strecken und Alternativstrecken planten. Praktisch alle beteiligten Personen¹⁰ sind namentlich nachweisbar.¹¹

Bis 1854 waren die Hauptstrecken - Süd-, Ost- und Nordbahn - fertiggestellt. Bis 1864 war auch Tübingen an die Strecke angebunden. Praktisch ganz Württemberg war bis zum Ende des 19. Jahr-

⁵ Zu Unterschieden zwischen Englischen und Amerikanischen Eisenbahnlokomotiven und Abteilen und den Gründen dafür empfiehlt sich das Standardwerk von Schivelbusch. vgl. Wolfgang Schivelbusch: Die amerikanische Eisenbahn. In: Ders.: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt/M, Berlin, Wien 1979, S. 84 - 105.

⁶ vgl. Schörle 2012, S. 16.

⁷ Diese Amerikawagen (Großraumwagen) sind weitgehend ein Unikum für Europa. Möglicherweise könnte die größeren Kommunikationsmöglichkeiten innerhalb einem solchen gegenüber einem Abteilwagen die enge Verbundenheit der Württemberger*innen zur Eisenbahn begründen. Zudem sei hier an an Pecqueur erinnert, welcher „obwohl er ein Überleben der Ungleichheit nicht ausschließt, den Sieg der Gleichheit durch die Technik garantiert. Die Reisenden im Eisenbahnzug, so lautet sein Argument, sind alle gleich, weil sie sich in einer Situation technischer Gleichheit befinden: „Es ist derselbe Zug, dieselbe Kraft, die Große und Kleine, Reiche und Arme befördert; daher werden die Eisenbahnen im allgemeinen als ein unermüdlicher Lehrmeister der Gleichheit und der Brüderlichkeit wirken.““ (Wolfgang Schivelbusch: Das Abteil. In: Schivelbusch 1979, S. 68.).

⁸ vgl. Schörle 2012, S. 8.

⁹ An Neben- und Zweigstrecken sollten auch private Gesellschaften bauen dürfen. Zum Eisenbahngesetz insgesamt: vgl. Schörle 2012, S. 10.

¹⁰ Mir ist bewusst, dass ich damit in jene Falle tappe, welche Bert Brecht in seinen „Fragen eines lesenden Arbeiters“ gestellt hat.

¹¹ Sehr umfangreich hierzu etwa die Aufstellungen in: Wilhelm Körner: Die Organisation der württembergischen Staatseisenbahnen bis zu ihrem Übergang an das Reich. Ein Beitrag zur Geschichte des württembergischen Eisenbahnwesens. Tübingen 1922.

hunderts von einem dichten Streckennetz überzogen.¹² Diese Daten geben Aufschluss darauf, wann die *Schwäbische Eisenbahn* frühestens als Lied hätte entstehen können.

Die erste bekannte Druckfassung des Liedes findet sich in einem Liederbuch aus Basel im Jahr 1888. Wer der oder die Urheber*innen sind, ist - im Gegensatz zu den Urhebern der schwäbischen Eisenbahn - aber weitgehend unklar. Es überrascht, dass ein derartig beliebtes Lied nicht einmal einem Jahrzehnt oder einer Region klar belegbar zugeordnet werden kann.

So verzichtet Waltraud Linder-Beroud in ihrem Aufsatz „Wie badisch ist das Badnerlied?“, nachdem sie feststellt, dass das „Badnerlied“ wohl ein Plagiat sei, nicht auf ein wenig Spott Richtung Schwaben: „Wie schwäbisch ist eigentlich die *Schwäbische Eisenbahn*?“¹³

Eckart Schörle zitiert verschiedene Forscher, die sich vor allem an der auffälligen Erwähnung von Biberach und Durlesbach orientieren. Zum einen könnte Durlesbach nur als Reim notwendig sein, um Biberach im Lied unterzubringen, und so Biberach betonen. Andererseits könnte Durlesbach selbst bedeutend sein.¹⁴ Wenn man beide Orte gleichberechtigt sehen will, so verweisen sie beispielsweise auf einen Stammtisch rund um den Tübinger Medizinstudenten Michael Buck, der aus der Nähe von Durlesbach stammte. Zum selben Stammtisch gehörte auch Joseph von Schmied aus der Nähe von Biberach. Sieht man dagegen Durlesbach nur als notwendigen Reim, so stärkt dies Biberach und verweist damit möglicherweise auf jenen Joseph Epple, welchen Erich Bonhöffer in seinem „Gang durchs Tübinger Kommersbuch“ von 1932 als möglichen Verfasser notierte. Er schrieb: „Vermutet wird, dass er Joseph Epple hieß, ein geborener Biberacher, Kollaborator aus Gmünd; er soll erblindet seine humoristischen Gedichte auf dem Cannstatter Volksfest verkauft haben.“¹⁵

Otto Holzapfel verwies in seinen „Notizen zu einem international populären Lied“, dass es neben der hier bekannten Versionen mit „Stuttgart, Ulm und Biberach, Meckenbeuren, Durlesbach“ auch Versionen mit anderen Ortsnamen gibt. Wäre es, wie beim Badnerlied, möglich, dass wir ein sehr erfolgreiches Plagiat singen? Im serbischen Teil von Batschka verwendet eine Version die einheimi-

¹² vgl. Schörle 2012, S. 13.

¹³ Waltraud Linder-Beroud: Wie badisch ist das Badnerlied?. In: Eckhard John (Hrsg.): Volkslied - Hymne - politisches Lied. Populäre Lieder in Baden-Württemberg. Münster 2003, S. 90.

¹⁴ Auf mögliche Bedeutungen der Orte gehe ich im Kapitel „Neue Identitäten durch die Eisenbahn“ näher ein.

¹⁵ Zitiert nach: Schörle 2012, S. 39.

schen Ortsnamen „Karbock (?), Hodschag, Filpova (Filipovo), Milititsch und Doronja (?)“¹⁶. Eine Version aus Südtirol verwendet neben „Stockach“ einheimisch klingende Namen wie „Toblisach [oder] Füssach (1935)“¹⁷. In der Rheinpfalz wird die „Trete (Trierer) Hochwaldbahn‘ mit den Haltestationen Prünhaus, Kasel, Walderach, Hermeskeil und Reverbach (so um 1920) bzw. Morbach, Hoxel, Hinzerath usw. (ebenfalls um 1920)“¹⁸ besungen. Keine der genannten ist aber früher belegt als die Version im Allgemeinen Liederschatz von 1888.

Einen möglichen Grund für diesen Mangel an bekennder Autor*innenschaft könnte die bessere Identifikationsmöglichkeit sein, die ein autorenloses oder gar ein „Volks“lied hat. Gehen wir davon aus, dass mit der *Schwäbischen Eisenbahn* eine gemeinsame „schwäbische“ Identität geschaffen werden sollte, so finden sich in neuerer Zeit durchaus Parallelen, die diese These stützen. So bat beispielsweise 1951 Kuno Joerger, der Autor des Liedes „Mein Badnerland“, darum, dass er anonym bleibe. Unter anderem sollte das Lied durch Postkarten verbreitet werden, in der Hoffnung, die Altbadner würden dadurch im „Wir-Gefühl“ gestärkt einen Zusammenschluss mit Württemberg ablehnen.

Festzuhalten ist: Ein Autor, eine Autorin oder eine Gruppe von Autor*innen lässt sich nicht feststellen. Es finden sich auch keine brauchbaren Indizien. Es ist daher nicht einmal festzustellen, ob das Lied ursprünglich in Württemberg entstanden ist, oder hier ein bestehendes Lied plagiiert wurde. Wir wissen nicht, woher es kommt, aber: Was sind unsere frühesten Quellen?

[Kommersbuch und Wunschdenken: Und damit er net verlaufet]

Weit verbreitet ist eine fehlerhafte Quellenangabe, nämlich das Tübinger Kommersbuch von 1853¹⁹. Unter anderem findet sich diese falsche Quellenangabe in der bekannten Liedersammlung „Was singet und klinget“ von 1926.²⁰ Da die Strecke erst 1849 von Stuttgart bis zum Bodensee befahrbar war - der südliche Teil war bereits 1847 fertiggestellt²¹ - wäre die *Schwäbische Eisenbahn* bereits durch Tübinger Studierende gesungen worden, als diese gerade erst die Hauptstrecken befahren konnten.

¹⁶ Otto Holzapfel: Auf de schwäb'sche Eisebahne. Notizen zu einem international populären Lied. In: Bodenseekreis Friedrichshafen (Hrsg.): Leben am See. Das Jahrbuch des Bodenseekreises. Friedrichshafen 1987, S. 235.

¹⁷ ebd.

¹⁸ ebd.

¹⁹ Die *Schwäbische Eisenbahn* findet sich im Tübinger Kommersbuch erstmals in der Ausgabe 1894.

²⁰ Schörle 2012, S. 22.

²¹ Holzapfel 1987, S. 235.

Eine derartige Quelle wäre - würde sie denn existieren - eine kleine Sensation. Die *Schwäbische Eisenbahn* wäre damit einigermaßen zweifelsfrei württembergisch und vermutlich aus Tübingen. Ohne diese so gewünschte Quelle bleibt die Karikatur „Billiges Transportmittel“ in den Fliegenden Blättern von - tatsächlich - 1853 frühestes Zeugnis der Handlung rund um Geißbock, Bauern und Zug. Diese stammen aber - zum Leidwesen der Württembergischen Lokalpatrioten - ausgerechnet aus Bayern.²²

Wohl dem eigenen Wunschenken folgend behaupten Forscher wie Eckart Schörle oder Otto Holzapfel eine ausgedehnte, mündliche Überlieferung des Liedes. Dafür würde die Vielzahl an unterschiedlichen Versionen und Ausgaben sprechen, die sich nach 1888 finden lassen. So schreibt Holzapfel:

Mit der Dokumentation der älteren Überlieferung allerdings tun wir uns ungewöhnlich schwer. Wir haben zwar Aufzeichnungen aus mündlicher Überlieferung, die in das Ende des vorigen Jahrhunderts zurückweisen oder zumindest um 1900 anzusiedeln sind, aber die gedruckten Quellen lassen uns im Unsicheren. [...] Unseres Wissens taucht der Text des Liedes (ohne Melodie) zuerst im Druck auf in dem „Allgemeinen Liederschatz“ (Basel 1888)²³

Weder nennt er diese Aufzeichnungen aus mündlicher Überlieferung, noch kann man davon ausgehen, dass diese - wenn er sie nur „um 1900“ ansiedeln kann -, wirklich älter sind als die älteste Druckfassung. Mir erscheint es, als solle diese mündliche Überlieferung möglichst weit ausgedehnt werden - idealerweise bis zurück zum Eisenbahnbau selbst - um so eine lange, gemeinsame württembergische Identität als Schwaben und Bahnfahrer*innen zu behaupten.²⁴ Gerne wird eine mögliche mündliche Überlieferung als Argument missbraucht, um aus dem Liedtext ohne bekannte Autor*innen ein *Volkslied* zu machen, welches sozusagen als gemeinsames Produkt aller Schwäb*innen entstanden sei. Eine Jahre oder sogar Jahrzehnte dauernde ausschließlich mündliche Überlieferung erscheint in einem Land, mit der üblich hohen Alphabetisierungsquote eines mitteleuropäischen Landes des 19. Jahrhunderts, recht unwahrscheinlich.

²² vgl. Schörle 2012, S. 30 - 31.

²³ Holzapfel 1987, S. 238.

²⁴ Ich selbst konnte mich diesem Drang, eine möglichst lange Geschichte dieses Liedes zu behaupten, auch nicht erwehren. vgl. Sebastian Schiebel: 160 Jahre heimliche Schwabenhymne und die Krux mit der falschen Quellenangabe. Tübingen 2013. Online verfügbar unter: <<http://lieblingsblog.net/2013/01/26/160-jahre-heimliche-schwabenhymne/>> (Zuletzt abgerufen am 27. März 2016).

Da es keine belastbaren Hinweise auf die *Schwäbische Eisenbahn* vor dem ersten bekannten Druck von 1888 gibt und die dortige Druckfassung eine leicht andere Anfangsstrophe aufweist („*Bei de schwäbische Eisebahne gibt es viele Statione*“²⁵), als man sie beispielsweise im Tübinger Kommerzbuch von 1894 findet („*Auf de schwäb'sche Eisebahne*“²⁶), gehe ich davon aus, dass das Lied erst 1888 in die breite Öffentlichkeit ging. Das bedeutet selbstverständlich nicht, dass es nicht bereits zuvor Einzelfragmente gegeben haben kann, die später zusammengefügt wurden - beispielsweise das Vorhandensein der Erzählung über den Bauern -, es bedeutet auch keine Absage an eine mögliche mündliche Tradition. Es bedeutet lediglich, dass wir bis zum Auffinden eines Gegenbeweises davon ausgehen sollten, dass dieses Lied - ohne Autorenangabe - zuerst ab 1888 verbreitet gesungen wurde.

Diese Annahme bedeutet allerdings auch, dass hier Württemberg oder dessen Nachbarländer als Herkunft des Liedes proklamiert werden. Ein Plagiat wie das Badnerlied²⁷ erscheint mir, mangels Versionen vor 1888, für zumindest unwahrscheinlich.

[Bauernleid als Identitätsstiftung: Do packt de Baure d' Baurezore]

Gehen wir davon aus, dass das Lied nicht (weit) vor 1888 entstanden ist, so erscheint seine Entstehung und Bedeutung in einem anderen Licht. Es ist eben kein Loblied auf die völlig neue Eisenbahn in Württemberg von begeisterten Burschenschaftlern. Viel mehr wird hier die einzige, gemeinsame Identität verhandelt und gestärkt.

Albert Mühl und Kurt Seidel schreiben in ihrer Geschichte über „Die Württembergischen Staatseisenbahnen“ auch von der „Bevormundung durch das Reich“ ab den 1870ern.²⁸ Gut denkbar wäre, dass mit der verlorenen oder gefühlt verlorenen Autonomie ein Bedürfnis nach „schwäbischer“ Identität zu so einem Lied geführt haben könnte. Eine mündliche „Weiterentwicklung“ nach dieser Erstveröffentlichung könnte ebenso die belegte Vielfalt verursacht haben wie eine lange, mündliche Überlieferung.

Die *Schwäbische Eisenbahn* wäre damit ein ähnliches Unterfangen gewesen, wie das bereits erwähnte „Mein Badnerland“. Eine - wenn man dieses moderne Bild verwenden möchte - Imagekam-

²⁵ Allgemeiner Liederschatz 1888.

²⁶ Commerzbuch 1894.

²⁷ Linder-Beroud 2003.

²⁸ Albert Mühl und Kurt Seidel 1980, S. 75.

pagne nach Innen und nach Außen. Ein sich wehren wollen gegen eine - gefühlte - Bevormundung. Die zahlreichen Postkarten, die auch bei Schörle abgedruckt wurden, können als Hinweis dienen, dass hier tatsächlich bewusst (?) Identität gestiftet werden sollte.

Das Land, welches wir hier als Württemberg bezeichnen, ist zum Zeitpunkt des Eisenbahnbaus keine 50 Jahre alt, zum Zeitpunkt des ersten Drucks der *Schwäbischen Eisenbahn* keine 80 Jahre alt. Als einziges wortwörtlich verbindendes und greifbares Element dient die Eisenbahn.

In Bezug auf Baden schreibt Sabine Zinn-Thomas von Identitätsstiftung als „politischem Unterfangen“: „Identitätsstiftend wirkte dort im 19. Jahrhundert das Leben in gemeinsamen Grenzen unter ein und derselben Verfassung, gemeinsamen Gesetzen und Institutionen, an deren erster Stelle sichtbar das Herrscherhaus stand, die Einheit personifizierend.“²⁹ Öffentliche Gebäude, Kirchen oder das damals neue Verkehrsmittel Eisenbahn hätten ihr Übriges dazu getan.³⁰ Ähnliche Anstrengungen wurden auch in Württemberg unternommen, um die neuen Gebiete - und die Menschen darin - zu integrieren. Beide Staaten mussten erst ‚konstruiert‘ werden, eine Zugehörigkeit geschaffen werden - teilweise über Abgrenzung etwa zum Nachbarn.

Was soll jemand aus Stuttgart gemein haben mit Menschen am Bodensee? Was sollen die gleichen Erfahrungen eines Bauern und eines Studenten sein? Was soll die gemeinsame Identität einer (katholischen) Franziskanerin vom Kloster Reute³¹ und einem evangelischen Industriearbeiter aus beispielsweise Ulm sein? Eine Verbindung ‚auf der Landkarte‘ sorgt nicht automatisch für eine Verbindung der Menschen. Noch dazu zu einem neuen Herrscher, der vielleicht nicht einmal die eigene Konfession teilt.

Nur eine tatsächliche Verbindung der ‚Punkte auf der Landkarte‘ kann ein Zusammengehörigkeitsgefühl, ein „Wir“ erzeugen. Im folgenden Kapitel möchte ich der Frage nachgehen, welche „Ich“s und welche „Wir“s die *Schwäbische Eisenbahn* fördert.

²⁹ Sabine Zinn-Thomas: Konstruierte Identität? Beobachtungen zu Sinnstiftungen eines ‚Baden-Württemberg-Gefühls‘. In: Eckhard John (Hrsg.): Volkslied - Hymne - politisches Lied. Populäre Lieder in Baden-Württemberg. Münster 2003, S. 99.

³⁰ vgl. ebd.

³¹ vgl. Schörle 2012, S. 98.

[Neue Identitäten durch die Eisenbahn: Machet Löchle ins Kärtle neij]

Das bäuerlich geprägte und rohstoffarme Württemberg hatte einen ungeheuren industriellen Aufschwung in jenen Regionen, die an die Eisenbahn angeschlossen waren.³² In Geislingen wurde die Württembergische Metallwarenmanufaktur (WMF) gegründet. In der Maschinenfabrik Esslingen baute Emil Keßler bereits ab 1846 Lokomotiven zunächst nach amerikanischem Vorbild. Robert Bosch eröffnete sein Werk für Feinmechanik und Elektrotechnik in Stuttgart. Nicht vergessen werden darf Gottfried Daimler mit seiner Bad Cannstatter Daimler-Motoren-Gesellschaft, welche noch bevor sie Autos baute, an Verbrennungsmotoren von Lokomotiven arbeitete.³³ „Die Metallindustrie wurde mit der Eisenbahn zu einem führenden Wirtschaftszweig in Schwaben.“³⁴

Damit wurden aber aus mehrheitlich Bauern und der Unterscheidung zwischen „Stadt“ und „Land“, eine unglaublich diverse und vielschichtige Bevölkerung von unter anderem Industriearbeiter*innen, Eigentümer*innen von Land und Produktionsgütern, Klerikalen, Kirchenangehörigen und Ordensleuten, Menschen die im Transport von Menschen und Gütern arbeiteten, Handel trieben, Beamte, Soldaten, natürlich auch weiterhin Bauern und eine Vielzahl an anderen Milieus.

Eben diese Milieus werden durch die genannten Haltestationen angesprochen. Durllesbach steht recht eindeutig für das nahegelegene Franziskanerinnenkloster - und der dahin führenden Wallfahrt.³⁵ Ulm ist Bahnknotenpunkt zwischen Bayern und Württemberg und ein bedeutender Ort für Industrie, Handel und Gewerbe. Zudem war Ulm Garnisonsstadt. „Die Stadt wurde ab 1842 unter Einsatz von mehreren Tausend Arbeitern zu einer starken Bundesfestung ausgebaut, was die Erschließung der Verkehrswege einschränkte.“³⁶ Stuttgart repräsentiert mit Sitz des Königs, einem Großteil der Verwaltung, aber mit einer großen Anzahl von Industriebetrieben in der näheren Umgebung vor allem (groß)städtisches Dasein: Beamten, Kunstschaffende ebenso wie Arbeiter*innen und Industrielle.

Meckenbeuren und Biberach dagegen bleiben für mich in dieser Einordnung etwas schwieriger. Zum einen könnte Biberach mit seiner „ökumenischen“ Geschichte vom Nebeneinander zweier Konfessionen das religiöse Zusammenleben in Württemberg darstellen. Meckenbeuren dagegen als

³² vgl. Schörle 2012, S. 20.

³³ vgl. Schörle 2012, S. 20.

³⁴ Schörle 2012, S. 20.

³⁵ vgl. Schörle 2012, S. 98.

³⁶ Schörle 2012, S. 90.

klar oberschwäbischer Ort könnte das weiterhin vorhandene bäuerliche Leben repräsentieren, oder aber auch Handwerkstradition. Ob diese Zuordnungen stichhaltig sind, oder nur der Bedeutungssuche des Rezipienten geschuldet, müssten Heimatforscher*innen genauer untersuchen.

Unabhängig davon lässt sich feststellen: Die *Schwäbische Eisenbahn* stellt eine Vielzahl von Milieus oder auch von kulturellen Identitäten³⁷ dar und vereint diese zu einer scheinbar gemeinsamen Identität. Aus Bauern, Arbeitern, Industriellen und Beamten - und hierbei muss besonders auf die gesellschaftlich vereinende Wirkung der Eisenbahn eingegangen werden - werden Bahnfahrer*innen. Egal, in welcher Klasse oder Schicht sie sich befinden, den Zug nutzen sie gemeinsam und kommen gleichzeitig an. Was könnte ein besseres Bild für eine vielfältige, und dennoch einige Gesellschaft sein? Selbst der technikferne³⁸, offenbar arme³⁹ Bauer ist Teil dieses allgemeinen Aufbruchs und nutzt die Verbindungen, um an einem anderen Ort ein Böckle einzukaufen. Bei aller Unterschiedlichkeit der an die Bahn angeschlossenen Orte und der Menschen, die durch diese Haltestationen repräsentiert werden, bildet sich im Lied eine gemeinsame, kulturelle Identität.

[Figuren & dargestellte Identitäten: Und de Mädle d'Schürz' verderbe]

Die unterschiedlichen Versionen der *Schwäbischen Eisenbahn* unterscheiden sich nicht nur inhaltlich, sondern auch in den auftauchenden Figuren. Im Folgenden möchte ich auf drei Versionen näher eingehen und darin betrachten, wie sie aufgebaut sind und welche „Rollen“ oder „Figuren“ dargestellt werden.

Allen untersuchten Versionen ist die Erzählung über den Bauern gemein, der einen frisch gekauften Geißbock am Ende des Wagens anbindet, und dem Tier Futter in Aussicht stellt, wenn es „*nur recht springe*“⁴⁰. Bequem sitzt er daraufhin im Wagen bei seiner Frau, raucht und stellt beim nächsten Halt schockiert fest, dass von seiner Geiß nur noch der Kopf geblieben ist. Den Schaffner bewirft er daraufhin mit dem abgetrennten Kopf. Diese Haupterzählung mit einigen wenigen Unterschieden findet sich so in allen drei untersuchten Versionen.

³⁷interessant ist hierzu bspw. der bereits erwähnte Aufsatz Sabine Zinn-Thomas 2003.

³⁸ Sichtbar im Unverständnis über die Wirkungsweise und Andersartigkeit der Bahnreise.

³⁹ Sichtbar im Kauf eines einzelnen Böckle. Ein Bauer, welcher über mehr Vermögen verfügt, hätte wohl direkt mehrere Tiere gekauft und diese auch angemessen transportiert.

⁴⁰ Allgemeiner Liederschatz 1888.

Im Allgemeinen Liederschatz endet die Haupterzählung mit einer klaren Schuldzuschreibung: „*So, du kannst de Schade zahle, warum bist du so schnell g'fahre, Du allein bist schuld dara, daß i d'Gaiß verlaura ha.*“⁴¹ Insgesamt umfasst diese früheste gedruckte Version von 1888 lediglich sieben Strophen. Die erste behandelt die verschiedenen Stationen und beginnt - im Unterschied zu den beiden anderen Versionen - mit der Präposition „Bei“. Die zweite Strophe, welche die Überleitung der Rahmenhandlung über die Eisenbahn hin zur Haupterzählung um das Leid des Bauern bietet, beginnt dagegen mit der Präposition „Mit“. Beide Präpositionen wirken deplatziert. „Mit“ impliziert ein „mittels“ der Eisenbahn. Es ist hier nur ein Benutzen eines austauschbaren Fortbewegungsmittels. Der Bauer nutzt die Eisenbahn so, wie er jedes andere Transportmittel genutzt hätte, um Handel zu treiben. Dieser Eindruck wird sogar noch verstärkt, indem der Bauer den Schaffner für das Unglück beschuldigt. Dieser ist aber ja gerade in seiner Funktion als Schaffner nicht für die Geschwindigkeit des Zuges verantwortlich.

„Bei“ in der ersten Strophe wirkt noch deplatziertes. Als wären die Bahnhöfe von der Eisenbahn getrennte (Nicht-)Orte. Die Präposition „Auf“ dagegen, die es sogar bis in viele Bezeichnungen des Liedes geschafft hat⁴², suggeriert die Eisenbahn als verbindenden Ort selbst. „Auf“ zieht den Singenden und Zuhörenden direkt ins Geschehen hinein. Es macht aus dem augé'schen Nicht-Ort Eisenbahn einen identitätsstiftenden, Identität besitzenden, Identität konstruierenden Ort. So, als sei die Eisenbahn als kalte Stahlkonstruktion und Befahren von durchnummerierten Zügen ein Ort von menschlichen, gelebtem Miteinander.

In der Version des Liedes im Tübinger Kommersbuch in seiner achten, vermehrten Auflage von 1894 finden sich 10 Strophen. Auffällig ist neben der Verschiebung der uneinheitlichen Präpositionen „Bei“ und „Mit“ hin zum „Auf“, wie hier deutlich mehr Rahmenhandlung geliefert wird.

Die erste Strophe behandelt wie üblich die Haltestationen Stuttgart, Ulm, Biberach, Meckenbeuren und Durlesbach. Auf die Nennung des „Trullala“ verzichtet diese Version. Auch eine Melodieangabe fehlt. Offenbar soll hier nur eine Erinnerungshilfe gegeben werden, während der Allgemeine Liederschatz tatsächlich das Lied ‚lehren‘ soll. Die zweite Strophe preist die Gaststätten an der Wegstrecke an (*„Auf de schwäb'sche Eisebahne / Giebt's au viele Rest'ratione, / Wo mer fresse und*

⁴¹ Allgemeiner Liederschatz 1888.

⁴² Willy Reichert leidet seine Fernsehversion der *Schwäbischen Eisenbahn* mit den Worten ein: „Oder wir singen Auf der schwäb'sche Eisenbahn.“. vgl. Willy Reichert: Auf der schwäb'sche Eisebahne, o. O. u. J. <<https://www.youtube.com/watch?v=dIVZcaM8nP0>> (Abgerufen am 31. März 2016).

*saufe ka / Alles was der Mage ma(g)*⁴³), behauptet also eine Verbesserung der Lebensqualität durch den Bau der Eisenbahn. Die dritte Strophe geht auf Verhaltensregeln bei Eisenbahnfahrten ein: Kein übermäßiger Alkoholkonsum, da der Protagonist der Strophe, „*sonst könnt' [...] im Wage gerbe / Und de Mädle d'Schürz' verderbe*“⁴⁴. Hier wird das Zielpublikum - im Falle vom Komersbuch sind das Studierende, allen voran „stark alkoholisierte[...] Burschenschaftler“⁴⁵ - angesprochen. Die vierte und damit letzte einleitende Strophe behandelt den Personenkreis, welcher mit der Eisenbahn reisen darf. Grundsätzlich wird festgestellt, dass Mitfahrende alle sein können: „*Aelles was no zahle ka*“⁴⁶. Namentlich werden aufgezählt: Kühe und Ochsen, Buben, Mädchen, Frauen und Männer. Zwischen Passagieren und Gütern wird hier kein Unterschied gemacht, ebenso sind alle Geschlechter willkommen. Klassen- oder Standzuschreibungen dagegen finden sich nicht. Alle, auch der offenbar technikferne Bauer, nutzen das moderne Transportmittel.

Die folgenden Strophen fünf bis neun verlaufen wieder nach dem bekannten Muster. Die Geiß ist hier klar geschlechtlich festgelegt als „Böckle“. Ein Pfeifenrauchen wird nicht erwähnt. Auch ist die Rede vom Anbinden an den hinteren Wagen, im Gegensatz zu „*hinten a de Wagen a.*“⁴⁷. Eine Schuldzuweisung erfolgt nicht. Lediglich wird beschrieben, dass „*[d]es Bäuerle voller Zorn, / packt des Böckle's Kopf am Horn, / Schmeißt en, was er schmeiße ka / Em Condukteur an d'Aure na.*“⁴⁸ Die Wut über den - selbst verschuldeten - Verlust des Böckle erfährt wieder der Repräsentant der staatlichen Macht. Jedoch wird diesem keine persönliche Schuld zugeschrieben - zumindest nicht ausformuliert.

Die letzte Strophe bedauert den Tod des „Böckle“ und den Schaden des Bauern. Es schießt die Rahmenhandlung und damit auch die Haupterzählung ab. Zusammenfassend stellt die letzte Strophe fest: „*Des ist 'es Lied von sellem Baure, / der sei' Böckle hat verlaure; / Böckle hätt a traurig's End / Himmelherrgottsakrament!*“⁴⁹ Die Behauptung des traurigen Endes sowie des „Verlierens“ anstelle einem - wenngleich unbeabsichtigten - Töten des Böckle legt die Schuld für den Ausgang der Geschichte nicht in die Hände des neuen Transportmittels - wie es die Karikatur in den Fliegenden Blättern von 1853 offen tat oder die erste Druckfassung von 1888 zumindest als Möglichkeit

⁴³ Schörle 2012, S. 25.

⁴⁴ ebd.

⁴⁵ Schörle 2012, S. 46.

⁴⁶ Schörle 2012, S. 25.

⁴⁷ Schörle 2012, S. 23.

⁴⁸ Schörle 2012, S. 25.

⁴⁹ zitiert nach: Schörle 2012., S. 25.

darstellte -, schuld ist hier ebenfalls nicht der Bauer, welcher das neue Transportmittel nicht versteht. Vielmehr erscheint das Sterben des Böckle als Unglück, über welches sich zwar erzürnt werden darf, und wofür die Beamten des Königs - also hier die Schaffner der Königlich Württembergische Staatseisenbahn (KWStE) - durchaus Adressaten sein können, welches aber nicht die ‚Schuld‘ von Einzelpersonen ist. Dies wird noch verstärkt durch den abschließenden Ausruf „*Himmelherrgottsakrament*“, als sei der Unfall eben ein vor Gott beklagenswertes Unglück.

Willy Reichert, dessen Version ich zuletzt betrachten möchte, orientiert sich in seiner Schallplattenversion von 1929 weitgehend am Tübinger Kommersbuch. Die Strophe über übermäßigen Alkoholkonsum wird ausgelassen. Statt an den Ohren trifft der Kopf des Böckle den Schaffner am „*Ranzen*“ (Bauch). Die Rahmenhandlung endet ebenfalls mit einem Fluch und der Nennung der württembergischen Hauptstadt: „*Himmel, Stugard, Sakrament*“⁵⁰. Als letzte Strophe singt Reichert zusätzlich: „*So jetzt wär' des Liedle g'sunge / hats euch recht in d'Ohra klunga / Stoßet mit de Gläser a / aufs Wohl der Schwäb'sche Eisebahn*“⁵¹. In einer fürs Fernsehen produzierten Version der *Schwäbischen Eisenbahn* singt Reichert dagegen als zweite Strophe vom Aussehen der Schaffner. „*Männer die im Gesicht ganz bärtig, / schreien laut ‚jetzt is es fertig‘, / springet in den Wagen rei‘, / mach Löchle ins Kärtle nei*“⁵². Die Bärte sollen hier wohl Ausdruck von staatlicher, hier als ‚männlich‘ konnotierter, Autorität sein. Denkbar wäre aber auch, dass hier - ähnlich dem Kommersbuch - wieder nur eine Anpassung ans Zielpublikum erfolgt ist. Einem breiten Fernsehpublikum sind bärtige Schaffner leichter zu vermitteln als vermeintlich gutes Essen. Hinzu kommt, dass sich die Bärte bildlich besser darstellen lassen.

Betrachten wir alle drei Versionen, so ist auffällig, wie von der ältesten zur jüngsten Version die Kritik am Staat abnimmt sowie die Darstellung der Vorzüge des Bahnreisens und der zusammenwachsenden Wirkung der Bahn gestärkt werden. Zudem wird ab dem Kommersbuch die Eisenbahn als eigener, identifikationsbietender Ort begriffen, während sie im „Allgemeinen Liederschatz“ noch lediglich weitgehend anonyme Linie und abstraktes Objekt ist.

⁵⁰ Man beachte den Dreiklang aus Überirdischen (Himmel), Herrschaftlichem (Stuttgart als Hauptstadt) und weltlichem, sichtbarem Handeln (Sakrament). Allein diese Zeile könnte Grundlage einer tieferen Untersuchung sein, die den Rahmen dieses Textes aber bei weitem sprengen müsste.

⁵¹ Reichert 1929.

⁵² Auf YouTube findet sich der entsprechende Ausschnitt unter folgender Adresse: Willy Reichert: Auf der schwäb'sche Eisebahne, o. O.u.J. <<https://www.youtube.com/watch?v=dIVZcaM8nPo>> (Abgerufen am 2. April 2016). Die Erstausstrahlung dürfte in den 1950er bzw. 60er Jahren stattgefunden haben.

[Außenbild als einiges Schwaben: hat's euch reacht i d'Ohra klunga]

In den vorangegangenen Kapiteln konnte ich zeigen, wie das Lied eine gemeinsame kulturelle Identität konstruiert und sich im Identitätsstiftungsprozess über die Jahrzehnte die Nuancen - also welche Identität gestärkt werden soll - verändern.

Nun möchte ich in einem letzten Kapitel der Frage nachgehen, in wie weit die *Schwäbische Eisenbahn* das „Image“ des Landes Württemberg und später Baden-Württembergs prägte und prägt und ob die Eisenbahn vielleicht als Initialzündung einer nach Außen präsentierbaren ‚Württemberg-Identität‘ gesehen werden kann.

Zuerst fallen zu dieser Frage die Zeilen Willy Reicherts ein, welcher mit „*Stoßet mit de Gläser a / aufs Wohl der Schwäb'sche Eisebahn*“⁵³ sein Lied beendet, aber auch die Denkmäler in Durlsbach⁵⁴ und in Meckenbeuren⁵⁵, oder die Geissbockfamilie⁵⁶. All dieses ist allerdings eher in der Mitte beziehungsweise dem Ende des 20. Jahrhunderts anzusiedeln. Dagegen sind die weit verbreiteten Postkarten, welche etwa in der Humorpostkartensammlungen von Manfred Kleinfelder und anderen⁵⁷ zu finden sind, durchaus um die Jahrhundertwende datierbar.

Postkarten haben dabei eine doppelte Funktion: Sie sind Produkte zur Beeinflussung von Selbst- und Fremdbildern. Wer eine Postkarte schreibt, sie auswählt und kauft, zeigt damit eine Verbundenheit zum Motiv. Gleichzeitig präsentiert er oder sie diese einer oder einem Dritten, einer/einem Empfänger*in, beeinflusst oder bestätigt damit ein Fremdbild und verbindet das dargestellte Motiv mit sich.

Sabine Zinn-Thomas nimmt in ihren „Aktuelle[n] Beobachtungen zu Sinnstiftungen eines ‚Baden-Württemberg-Gefühls‘“ auch auf soziale Identität Bezug. Sie schreibt: „Die Identifikation mit einer Gruppe enthält dabei jedoch nicht nur eine Bündelung von Interaktionen, sondern schließt auch gemeinsame Regeln des Verhaltens ein und zielt auf gemeinsame Inhalte: Ziele, Werte und Normen“⁵⁸. Wie oben dargelegt wird diese Bündelung von Interaktionen erst durch und in der Eisen-

⁵³ Reichert 1929.

⁵⁴ vgl. Schörle 2012, S. 104 - 107.

⁵⁵ vgl. Schörle 2012, S. 118 - 119.

⁵⁶ vgl. Schörle 2012, S. 120 - 123.

⁵⁷ Zahlreiche dieser Postkarten, beispielsweise von Hans Boettcher (vgl. Schörle 2012, S. 41), sind in Eckart Schörle: *Auf de schwäbsche Eisebahne. Eine Schwabenhymne.* abgedruckt.

⁵⁸ Sabine Zinn-Thomas 2003, S. 100.

bahn möglich. Zinn-Thomas betont weiter die Notwendigkeit von Abgrenzung und Übereinstimmungen, sowie, dass Identität immer sowohl eine Ich- wie auch eine Wir-Identität meine. Selbst- und Fremdbilder müssten ausbalanciert werden.⁵⁹

Wenn das Fremdbild uns aber als Württemberger*innen identifiziert, auch wenn wir uns selbst vielleicht als Tübinger*innen begreifen, passen wir uns dann an und suchen, was uns in Württemberg verbinden könnte? Und wenn es nichts gibt, außer einem augé'schen Nicht-Ort, welcher uns verbindet, romantisieren wir diesen dann und erklären ihn zum verbindenden - weil tatsächlich verbindenden - Element?

„Deutlich wird, dass Identität auf soziale Relation und kulturelle Interpretation verweist: Sie konstruiert sich durch die Bezugnahme auf ein Anderes.“⁶⁰ Für Württemberg finden sich viele ‚Anderer‘: Die Badener, welche um den Transitverkehr zum Bodensee konkurrierten⁶¹, oder das Deutsche Reich, welches die Eisenbahnen vereinheitlicht⁶² oder die Unterschiedlichkeit der Herkünfte und Lebenswirklichkeiten der einzelnen Bürger*innen.

Die Eisenbahn wäre so das eine, große Projekt, welches sich für Schwaben als identitätsstiftend und vereinigend erwiesen hätte. So wäre es nicht verwunderlich, wenn das, was wir als württembergisch oder auch baden-württembergisch wahrnehmen, oder was uns als solches präsentiert wird, etwas Eisenbahntypisches oder durch Eisenbahn geprägtes wäre. Dazu noch einmal Zinn-Thomas:

Genauso wie ökonomische Gründe sich als entscheidender Motor für die Etablierung des Südweststaates erwiesen hatten, trugen diese wiederum dazu bei, ein baden-württembergisches Landesbewusstsein zu kreieren, welches auf einer „schaffensfreudigen und innovationsoffenen Bevölkerung“ beruhen würde. [...] Das Image von Baden-Württemberg als Wirtschaftsstandort, aber auch als „Land der Tüftler und Denker“ [...].⁶³

Schaffensfreudig und innovationsoffen, das klingt sehr nach Eisenbahn, nach Industrie, nach Ingenieur*innen und Arbeiter*innen, und den hämmernden Klängen und dem rauchspeienden Schlot

⁵⁹ vgl. Sabine Zinn-Thomas 2003, S. 100.

⁶⁰ ebd.

⁶¹ Peter Eitel: Fördernde und hemmende Faktoren im Prozeß der Integration Oberschwabens in das Königreich Württemberg. In: Carl. A. Hoffmann u. Rolf Kießling (Hrsg.): Die Integration in den modernen Staat. Ostschwaben, Oberschwaben und Vorarlberg im 19. Jahrhundert. Konstanz 2007, S. 61 - 62.

⁶² Albert Mühl und Kurt Seidel: Die Württembergischen Staatseisenbahnen. 2., verbesserte und ergänzte Auflage. Stuttgart 1980, S. 75.

⁶³ Sabine Zinn-Thomas 2003, S. 104.

einer Dampfmaschine. Gleiches gilt für „Tüftler und Denker“. Das Importieren fremder Maschinen von Übersee, und daraus eine ganze Industrielandschaft erschaffen. Die Mischung aus einem Zusammenleben und Zusammenwirken von vielen Menschen, in Vielfalt und Offenheit, einem gemeinsamen Vorankommen, offenbart sich als Eisenbahnmetapher.

Vielleicht lässt sich darüber auch die große Bestürzung erklären, welche die Abriss- und Bauarbeiten rund um das Großprojekt „Stuttgart 21“ ausgelöst haben. Wo, wenn nicht im ‚Eisenbahnländle‘ Baden-Württemberg, welches als Gemeinsamkeit nur die seine Bürger*innen verbindenden Bahnadern hat, würde der Abriss eines Bahnhofs tausende von Menschen auf die Straßen bringen?

Die *Schwäbische Eisenbahn* stiftet eine gemeinsame Identität, wo eigentlich keine ist. Als einzige der typischen Erzählungen aus Württemberg - etwa im Gegensatz zu den „Sieben Schwaben“ - lässt sich die Schwäbische Eisenbahn tatsächlich betrachten und bereisen. Sie ist das kulturell und tatsächlich verbindende Element.

[Schluss: Stoßet mit de Gläser an...]⁶⁴

Das Lied ‚dokumentiert‘ also eine Zeit, in der sich neue Identitäten herausgebildet haben - Schwäb*innen, Arbeiter*innen, etc. -, zeigt aber ebenfalls in seiner Geschichte die Konstruktion einer Identität - sichtbar in den Interpretationen durch Willy Reichert, unzähligen historischen Postkarten, Denkmälern, Theatergruppen, Gesangsvereinen und vielem mehr, und es wirkt bis heute identitätsprägend. Der an sich tote, identifikationsfreie Raum der Eisenbahn⁶⁵ wird durch die fiktive Erzählung eines Volkslieds - und vielleicht zu eifrigen Rezipient*innen - für eine Region innerhalb Europas identitätsstiftend.

⁶⁴ zitiert nach: Sebastian Schiebel: Identitätsbildung auf der schwäb'schen Eisenbahn. Ein Essay. Tübingen 2016.

⁶⁵ vgl. Marc Augé: Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. Frankfurt 1994.

Literaturverzeichnis

[Primärliteratur]

Reichert, Willy: Auf de schwäb'sche Eisebahne (Schwäb. Volkslied). Stuttgart 1929.

Reichert, Willy: Auf der schwäb'sche Eisebahne, o. O. u. J. <<https://www.youtube.com/watch?v=dIVZcaM8nPo>>.

Ohne Verfasser: [„Auf de schwäb'sche Eisebahne“]. In: Commersbuch der Tübinger Hochschule. Achte, vermehrte Auflage. Tübingen 1894. Zitiert nach: Eckart Schörle: Auf de schwäbsche Eisebahne. Eine Schwabenhymne. Erfurt 2012, S. 24 - 25.

Ohne Verfasser: Die schwäbische Eisebahn. In: Allgemeiner Liederschatz. Basel 1888. Zitiert nach: Eckart Schörle: Auf de schwäbsche Eisebahne. Eine Schwabenhymne. Erfurt 2012, S. 23.

[Sekundärliteratur]

Augé, Marc: Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. Frankfurt 1994.

Eitel, Peter: Fördernde und hemmende Faktoren im Prozeß der Integration Oberschwabens in das Königreich Württemberg. In: Carl. A. Hoffmann u. Rolf Kießling (Hrsg.): Die Integration in den modernen Staat. Ostschwaben, Oberschwaben und Vorarlberg im 19. Jahrhundert. Konstanz 2007, S. 47 - 70.

Holzapfel, Otto: „Auf de schwäb'sche Eisebahne. Notizen zu einem international populären Lied.“ In: Leben am See : das Jahrbuch des Bodenseekreises. Friedrichshafen 1987, S. 235 - 241.

Körner, Wilhelm: Die Organisation der württembergischen Staatseisenbahnen bis zu ihrem Übergang an das Reich. Ein Beitrag zur Geschichte des württembergischen Eisenbahnwesens. Tübingen 1922.

Linder-Beroud, Waltraud: Wie badisch ist das Badnerlied?. In: Eckhard John (Hrsg.): Volkslied - Hymne - politisches Lied. Populäre Lieder in Baden-Württemberg. Münster 2003, S. 54 - 95.

Mühl, Albert und Seidel, Kurt: Die Württembergischen Staatseisenbahnen. 2., verbesserte und ergänzte Auflage. Stuttgart 1980.

Schiebel, Sebastian: 160 Jahre heimliche Schwabenhymne und die Krux mit der falschen Quellenangabe. Tübingen 2013. <<http://lieblingsblog.net/2013/01/26/160-jahre-heimliche-schwabenhymne/>>.

Schiebel, Sebastian: Identitätsbildung auf de schwäb'sche Eisebahne. Ein Essay. Tübingen 2016.

Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt/M, Berlin, Wien 1979.

Schörle, Eckart: Auf de schwäbsche Eisebahne. Eine Schwabenhymne. Erfurt 2012.

Zinn-Thomas, Sabine: Konstruierte Identität? Beobachtungen zu Sinnstiftungen eines ‚Baden-Württemberg-Gefühls‘. In: Eckhard John (Hrsg.): Volkslied - Hymne - politisches Lied. Populäre Lieder in Baden-Württemberg. Münster 2003, S. 96 - 111.