

120 kg Zuckerwaren für Empfangsstation Beuron

Bahn-Frachtbriefe als Schmierpapier für Theologievorlesungen

Beim Durchsehen etlicher Packen Altpapier gab es einen unerwarteten Fund. In den 1940er Jahren hatte ein angehender Ordenspriester der Abtei Gerleve an der Hochschule der Benediktinerabtei Beuron studiert. Wie es damals wegen der Papierknappheit und aus Sparsamkeit durchaus üblich war, benutzte er als Schmierpapier zum Mitschreiben in den Theologievorlesungen die leeren Rückseiten alter Briefe, Rechnungen und - besonders interessant - alter Eisenbahn-Frachtbriefe. Dabei fanden sich nicht nur Formulare der Deutschen Reichsbahn(-Gesellschaft) aus den 1920er Jahren, sondern auch noch „Schätze“ aus Großherzoglich Badischer, Pfälzischer und Königlich Württembergischer Zeit vor dem 1. Weltkrieg. Die A2-Formulare wurden säuberlich auf A5-Format gebracht. Das erneute Zusammensetzen der verstreuten alten Papiere nach über einem halben Jahrhundert war daher ein kleines Puzzlespiel.

Was wurde damals alles zur Erzabtei Beuron geschickt, an eines der wenigen deutschen Klöster mit „eigener“ Bahnstation? (Leider haben nicht alle Frachtbriefe für die Station Beuron, die einen umfassenden Überblick erlaubten, die Zeiten überstanden. Die erhaltenen Papiere sind dennoch von eisenbahngeschichtlichem Interesse.)

Ein DRG-Eilfrachtbrief vom 20.11.1926 gibt Auskunft über besonderes Frachtaufkommen: Die Klosterverwaltung der Benediktinerinnenabtei St. Erentraut bei Ravensburg verschickte „Gipsfiguren“ in 1 Kiste mit „wirklichem Rohgewicht“ von 31 kg. Die eiligen Heiligen sollten wohl bald zum Verkauf im Buch- und Kunsthandel des Klosters Beuron gelangen. Am 03.12.1926 waren es gleich 54 kg Gipsfiguren in 3 Kisten. Den Empfang quittierte die Stationskasse Beuron am nächsten Tag.

Nach dem Verwiegen auf der „Wage No.1“ in der Versandstation Ebingen (Württ) wurde am 27.11.1926 eine Fracht auf die Reise geschickt, die dann nach 2 Tagen am 29.11.26 bei der Bestimmungstation Beuron im Kontrollbezirk Stuttgart ankam.

In den 30er Jahren hat sich das DRG-Siegel auch für den Bezirk „29“ (Stuttgart) gewandelt. Aus der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft war die Deutsche Reichsbahn geworden, der zuvor allein abgebildete Reichsadler umklammert nunmehr das unselige Hakenkreuz im Ehrenkranz.

Nicht nur Reichsbahn-Formulare der 20er und 30er Jahre wurden vom Studiosus der Theologie verwendet, auch weitaus ältere Frachtbriefe gelangten in seine Hände. Der Frachtbrief 97 der *Grossherzoglich Badischen Staats-*

Eisenbahnen für den Güterwagen 16582 diente zur Beförderung eines schwergewichtigen „Firma-Schildes“ an Herrn Josef Schurr, den damaligen Pächter des „Gasthauses zum Stern“ in Beuron. Über Sigmaringen (= „beantragter Transportweg“) gelangte der „Verschlag“ mit dem „wirklichen Brutto-Gewicht“ von 150 kg von der Versandstation der *Gr. Badischen St. E.* Henzingen nach 2 Tagen Fahrt am 05.06.1908 zur Empfangsstation der *K. Württ. Staatseisenbahnen*.

Derselbe Beuroner Gastwirt erhielt am 23.07.1908 ein von der Versandstation Rheingönheim der *Pfälzischen Eisenbahnen* am 18.07.1908 abgesandtes Ballot Scheuertücher (15 kg). Zwei Bahngesellschaften halfen damit indirekt zur Sauberhaltung der Gaststuben.

Eine Lieferung von Carl Müller & Comp. aus Radolfzell (*Gr. Badische St. E.*) wurde am nächsten Tag in Immendingen umgeladen und gelangte am übernächsten Tag, 13.05.1908, nach Beuron.

Eine Ladung Bier der Fürstlich Fürstenbergischen Brauerei Donaueschingen wurde am 03.06.1908 von der *Gr. Badischen St. E.* auf die Reise geschickt. Die leicht verderbliche Ware traf bereits am nächsten Tag bei der Empfangsstation Beuron ein.

Noch schneller - am selben Tag, 04.07.1908, - rollte das Bier vom Zollernschen Hof, Brauerei Paul Graf, aus Sigmaringen in Beuron an - allein und ohne umständliches Umladen von den *K. Württ. Staatseisenbahnen* befördert.

Ebenfalls am Versandtag selbst, 30.07.1908, traf die Lieferung der Schreinerei Joner aus Hausen i. T. in Beuron ein.

Der Gastronom Josef Schurr erhielt 2 genau gekennzeichnete und nummerierte Fässer Wein (325 Liter, 398 kg Bruttogewicht), „franco“ von H. Pflüger & Co. über die Station Freiburg 2 versandt. Der Frachtbrief zeigt den ordentlichen Wägestempel der *Großherzoglich Badischen Bahnstation Freiburg* vom 08.07.1908 und den Empfangsstempel der *Königlich Württembergischen Station Beuron* vom 10.07.1908 vm (= vormittags).

Derselbe Josef Schurr betrieb auch das „Hotel zur Sonne“ in Beuron (bei Tuttlingen). Für seine dortigen Gäste erhielt er gegen 18 Mark Gebühr am 21.05.1908 vormittags 2 Kisten mit 120 kg „Zuckerwaren“. Die Conditorei- und Zuckerwarenfabrik Franz Harscher hatte die süße Fracht am 19.05.1908 auf dem Bahnhof *Freiburg Wiehre* (*Gr. Badische St. E.*) aufgegeben. Sie mußte am 20.05.1908 in Freiburg und nochmals in Immendingen umgeladen werden.

Am 07.12.1926 verschickte die Papierfabrik G. Schneider & Söhne, G.m.b.H aus Ettlingen (Baden) einen Ballen Papier (110 kg Rohgewicht) „zwischen Bretter und Band Eisen verpackt“ an den Verlag der Beuroner Kunstschule, Bestimmungsstation Beuron i/Hohenzollern. Die Ladung war

einige Tage unterwegs: am 09.12.26 wurde umgeladen in Offenburg Rbf, am 10.12.1926 in Immendingen.

Eine 543 kg schwere Papierladung der Papierfabrik Scheufelen in Oberlennigen-Teck (Württ.) ging am 29.11.1926 nach Beuron ab. Für die 163 km wurden vom Empfänger 1.650 Mark erhoben (Frachtsatz für 100 kg = 300 Mark) - eine teure Sendung!

Weiteres Papier (1 Pack von 36 kg), von der Firma Carl Berberich in Heilbronn (Neckar) am 30.11.1926 abgeschickt, gelangte über Plochingen - umgeladen am 01.12.1926 auf Wagen 28621 - am 03.12.1926 nach Beuron.

Auch vorerst leere Verpackungen gingen auf die Reise nach Beuron. Casimir Kast aus Gernsbach schickte am 27.11.1926 2 Pack „neue leere Kisten aus Holzstoff“ (28 Kg Rohgewicht) an den Verlag der Beurerer Kunstschule. Nach dem Umladen in Immendingen und Offenburg kamen sie am 02.12.1926 an.

Einige wenige Frachtbriefe aus längst vergangenen Tagen blieben durch Zufall erhalten. Sie bilden nur ein kleines Fragment der Eisenbahngeschichte, doch sprechen sie ihre eigene Sprache. Wie umständlich und mühsam war damals noch der Transport von Gütern selbst über relativ geringe Entfernungen. Das gilt sowohl für die Epoche der Länderbahnen vor dem 1. Weltkrieg wie für die beginnende Reichsbahnzeit. Leicht verderbliche Güter wurden natürlich schneller befördert als etwa Holz und Papier. An die Konkurrenz des Lkw dachte man damals im Donautal noch nicht. Der Straßenverkehr hat allerdings inzwischen seit langem der Bahn die Frachten abgenommen. Die badischen, pfälzischen, württembergischen und Reichsbahn-Lokomotiven sind längst den Weg allen alten Eisens gegangen. Auch die von ihnen durch das Donautal beförderten Güterwaggons, Gepäck- und Personenzugwagen wurden auf dem Schrottplatz abgewrackt. Das Gesicht der Bahn hat sich geändert, im Großen wie im Kleinen, auch beim dienstlichen und geschäftlichen Papierkram.

© P. Dr. Daniel Hörnemann