

Heimatkreis Möhringen & Geschichtsverein Landkreis Tuttlingen



Möhringens
um 1866

unebeliche

Kinder

Ursula Kattler

- Eine wissenschaftliche Untersuchung -

Begleitbroschüre im Rahmen der Veranstaltung

„Möhringens uneheliche Kinder um 1866“

am 30.06.2023

im Rathaus Möhringen/Baden

herausgegeben vom HEIMATKREIS MÖHRINGEN

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

es ist faszinierend, wie die historischen Entwicklungen und Ereignisse uns einen Einblick in vergangene Zeiten gewähren und uns helfen, die Vergangenheit besser zu verstehen. In diesem Zusammenhang werfen wir einen genauen Blick auf einen bedeutenden Aspekt der Geschichte Möhringens und des Großherzogtums Baden im 19. Jahrhundert: die Unehelichkeit und den bemerkenswert hohen Anteil von ledigen Müttern zwischen 1860 und 1870.

Wir stellen uns gemeinsam die Frage nach den Ursachen und Konsequenzen dieses Anstiegs unehelicher Geburten. Was bedeutete "Illegitimität" für Mütter und Kinder? Wie unterscheidet sich Möhringen von anderen Gemeinden im Großherzogtum Baden mit ähnlichen Zahlen? Im Rahmen des Forschungsprojektes "Unehelichkeit im Großherzogtum Baden im 19. Jahrhundert" an der Universität Freiburg hat Frau Ursula Kattler, eine Absolventin dieser renommierten Universität, genau diese Fragen für Möhringen aufgegriffen.

Dies ist deshalb auch bemerkenswert, da gerade die heimatliche Mikrogeschichte immer mehr aus dem Blick der Universitäten zu verschwinden scheint. Aus diesem Grund kann die Arbeit von Frau Kattler für Möhringen und den ganzen Landkreis nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Im Vortrag und der Broschüre werden nicht nur die Auswirkungen des bairischen Eherechts und der Bevölkerungszuwachs durch den Bau der Schwarzwald-Bahn als mögliche Erklärungsmodelle für diesen zeitlich begrenzten Anstieg beleuchtet, sondern auch genealogische Grundlagen für die statistischen Auswertungen präsentiert. Die Ergebnisse basieren unter anderem auf Eintragungen in den Kirchen- und Standesbüchern, die von dem Möhringer Ahnenforscher Markus Koch sorgfältig recherchiert wurden. Dadurch konnten nicht nur die Entwicklung der Anzahl unehelich geborener Kinder ermittelt, sondern auch die Thesen der historischen Erklärungsmodelle belegt werden.

Der Vortrag und die Broschüre werden dem Zuhörer und dem Leser es ermöglichen, in die Lebensverhältnisse junger Menschen zu dieser Zeit einzutauchen und die Herausforderungen, mit denen sie unter einer restriktiven Gesetzgebung konfrontiert waren, besser zu verstehen. Es eröffnet gleichzeitig die Möglichkeit, historische Spuren zu verfolgen und Möhringer Familiengeschichten zu erkunden.

Ich wünsche allen Zuhörern* und Lesern* viel Vergnügen.

Engen, den 19.06.2023

Alexander Röhm
Stadtarchivar von Radolfzell

Vorgeschichte

Eine Bachelorarbeit über Möhringen?

Als mich Ursula Kattler im Juli 2021 anfragte, ob ich sie für ihre geplante Bachelorarbeit im Forschungsbereich der Illegitimität mit den dafür notwendigen Geburtseinträgen aus Möhringer Kirchen- und Standesbüchern unterstützen könne und möchte, war bei mir -angesichts der Aussicht auf eine solche Abhandlung über meine geliebte Heimat Möhringen- die Bereitschaft dazu sofort vorhanden. Schließlich hatte ich im Zuge der seit Dezember 2015 betriebenen intensiven Erforschung meiner Vorfahren (mit all ihrer Nachfahren) bereits die Daten aus den Kirchen- und Standesbüchern komplett erfasst.

Da ich wiederum Ursula darum bat, im Gegenzug ihre Bachelorarbeit nach Fertigstellung im Möhringer Rathaus den Möhringern vorzustellen, kommt sie nun mit ihrem Vortrag am 30. Juni 2023 meiner Bitte ebenso gerne nach.

Tuttlingen, den 10.06.2023

Markus Koch
Ahnenforscher

„Möhringens uneheliche Kinder um 1866“

Als sich kurz vor Ende meines Studiums die Frage stellte, welches Thema ich für meine Abschlussarbeit wählen sollte, musste ich als Mitglied der Forschungsgruppe zur „Unehelichkeit im Großherzogtum Baden im 19. Jahrhundert“ nicht lange überlegen; eher war es die Auswahl der zu untersuchenden Region, das mir Kopfzerbrechen bereitete. So wandte ich mich an Herrn Röhm, damals Stadtarchivar von Tuttlingen und damit auch zuständig für das ehemals badische Möhringen, ob er mir weiterhelfen könne, denn eine Wohnort-nahe Verortung meiner Arbeit gerade bei regional-historischen Themen ist mir wichtig.

Herr Röhm öffnete mir die Archive in Tuttlingen und im Rathaus Möhringen und vermittelte den Kontakt zum Möhringer Heimat- und Ahnenforscher Markus Koch, der mir sein Privatarchiv voll zugänglich machte. Ohne seine für meinen Untersuchungszeitraum erhobenen Daten aus den Kirchenbüchern wären die statistischen Auswertungen nicht möglich gewesen und auch die Erkenntnis, dass es um 1866 einen auffallenden Anstieg unehelich geborener Kinder in Möhringen gab. Daraus ergab sich das Thema:

„Illegitimität“ im badischen Möhringen a. d. Donau im 19. Jahrhundert

„Die vorliegende Bachelorarbeit untersucht Muster und Formen nichtehelicher Familiengründung in Baden im 19. Jahrhundert. „Unehelichkeit“ ist insgesamt von hoher Relevanz, gehörte die wachsende Zahl von Kindern, die außerhalb der Ehe zur Welt kamen, doch zu den auffälligsten demografischen Veränderungen im Europa des 19. Jahrhunderts. Eine „uneheliche“ Geburt war jahrhundertlang die große Ausnahme gewesen: In der Vormoderne etwa lagen die „Unehelichkeitsraten“, d.h. der Anteil der „unehelich“ geborenen an allen geborenen Kindern, in der Regel bei 3 bis 4%. Dann jedoch setzte in Nord-, Mittel- und Westeuropa ein starker Anstieg ein, zum Teil auf über 20%. Als Zentren erwiesen sich Gebiete in Skandinavien, in Österreich sowie auch in Süd- und Mitteldeutschland. Der Höhepunkt wurde überwiegend zur Mitte des 19. Jahrhunderts erreicht, um seit dem letzten Drittel des Jahrhunderts allmählich zu sinken. Was der allgemeine Trend nicht deutlich macht, das sind die großen Unterschiede in der regionalen Verteilung. Denn die Zahlen beruhen auf Durchschnittsziffern für die einzelnen Länder. Charakteristisch für das 19. Jahrhundert sind jedoch nicht nur die hohen Raten, sondern auch, dass diese regional - d.h. innerhalb der einzelnen Länder - sehr unterschiedlich waren. So handelte es sich etwa beim Großherzogtum Baden um ein weiteres Zentrum der europäischen „Illegitimität“ mit Raten von rund 20%, doch die genaue Betrachtung zeigt, dass hohe bis sehr hohe „Unehelichkeitsraten“ vor allem im Südwesten des Großherzogtums auftraten. Anders sah dies im

badischen Südosten aus, etwa in der Grenzregion zwischen dem Königreich Württemberg und dem Großherzogtum Baden.“¹

Die Entscheidung für Möhringen bot sich an, da diese prosperierende, überwiegend katholische Gemeinde aufgrund seiner geographischen Lage und den Recherche-Möglichkeiten hervorragend für eine mikrohistorische Untersuchung geeignet war. Sowohl im Rathaus Möhringen als auch im Pfarramt von St. Andreas wurden mir bereitwillig die Türen geöffnet und Herr Koch versuchte jede genealogische Fragestellung zu lösen. Dass die Auffinde-Situation der Ortsakten teilweise schwierig war, ist dem Umstand eines ständigen Wechsels von Obrigkeit, politischer Verantwortlichkeit und administrativer Zugehörigkeit geschuldet. Deshalb soll sowohl der Vortrag als auch diese Broschüre dazu beitragen, durch die Darstellung der Verwaltungsstrukturen, des Eisenbahnbaus und der badischen Gesetzgebung Einblick und Verständnis in die damaligen Lebensumstände zu geben.

Das Großherzogtum Baden und seine Verwaltungsstrukturen ab 1832

Zwischen 1810 und 1830 mussten sich die Verwaltungen des Großherzogtums auf grundlegende Änderungen einstellen: anfangs nach

¹ Orth, Karin: aus dem Gutachten zur Bachelor-Arbeit, Freiburg 2023.

französischem Vorbild strukturiert, wurde durch die 1832² beschlossene Umstrukturierung die bisherigen sechs Kreise in vier neugegründeten zusammengefasst, denen eine Mittelinstanz in Form der Kreisregierung vorstand³. Dieser Schritt hin zur kommunalen Selbstverwaltung⁴ erlaubte den Gemeinden, „[...] alle kommunalen Entscheidungen - einschließlich des Haushaltssektors und der Ortspolizei – selbständig“⁵ zu treffen.

Hinzu kam das 1831 erlassene Bürgerrechtsgesetz, das den Heimat- und damit Gemeindevorstellungen der badischen Regierungsbeamten und Abgeordneten entsprach und den Gemeindevorsitzenden Eingriffsmöglichkeiten weit in das Leben der badischen Bürger hinein zugestand.⁶ So wurde im Bürgerrechtsgesetz geregelt, wer Gemeindebürger war, wer als Ortsfremder aufgenommen wurde und wen man heiraten durfte. Da das Heiratsrecht mit dem jeweiligen Bürgerrecht der Gemeinden vermögensabhängig verknüpft wurde, kam es zu teilweise liberalen Auslegungen des Verehelichungsrechts. Dies führte zu erheblicher Kritik und veranlasste die Regierung, 1850 mehrere Gutachten für eine Gesetzesänderung beziehungsweise -verschärfung in Auftrag zu geben. Eigentlicher Hintergrund der Debatte war jedoch die Diskrepanz zwischen dem Wunsch des Staates, seinen Bürgern „[...] größtmögliche

² *Eintheilung des Großherzogthums in vier Kreise und Aufstellung von Regierungen betreffend*, in: Großherzoglich Badisches Regierungs-Blatt. Nr. IX. vom 18. Februar 1832, S. 133.

³ Anmerkung: Dies waren der Seekreis mit Konstanz, der Oberrheinkreis mit Freiburg, der Mittelrheinkreis mit Raststatt und der Unterrheinkreis mit Mannheim. Vgl. hierzu Ulrike Redecker: Verwaltungsgliederung in Baden, Württemberg und Hohenzollern 1815-1857 und 1858-1936, in: Historischer Atlas von Baden-Württemberg 1976, S. 6.

⁴ Anmerkung: Die Gemeinde wurde von einem Gemeinderat verwaltet, der aus einem Bürgermeister und 3 bis 15 in geheimer Wahl gewählten Gemeinderäten bestand. Vgl. hierzu Redecker, Verwaltungsgliederung, S. 6.

⁵ Redecker, Verwaltungsgliederung, S. 6.

⁶ Vgl. Klaus-Jürgen Matz: Pauperismus und Bevölkerung. Die gesetzlichen Ehebeschränkungen in den süddeutschen Staaten während des 19. Jahrhunderts, (Industrielle Welt, Band 31), Stuttgart 1980, S. 38.

Freiheit und Rechtsgleichheit“⁷ zuzugestehen und andererseits die Angst der badischen Gemeinden vor einer übergroßen Inanspruchnahme der Armenkassen (die Armenunterstützung war gesetzlich geregelt) bei zu großzügiger Aufnahme von Ortsfremden – egal, ob Heiratswillige oder Familien -, die zu einer finanziellen Belastung werden könnten.⁸

Durch die Gesetzesänderung von 1851 wurden die Bürgerrechte wieder erheblich eingeschränkt: das Mindestalter wurde von 21 Jahre auf 25 hochgesetzt, der Erwerb des Bürgerrechts war von finanziellen Mitteln und einem Leumund abhängig und alle Voraussetzungen mussten sowohl zum Antritt der Bürgerrechte erfüllt sein als auch bei der Verehelichung. Dies bedeutete eine direkte Einflussnahme seitens der Gemeinden, die nur mittels eines behördlichen Dispenses umgangen werden konnte.⁹

Anders als in den anderen süddeutschen Nachbarländern setzte sich jedoch in Baden bald wieder der Wunsch nach einer Liberalisierung durch, der 1862 zum ersten süddeutschen Modell für Gewerbefreiheit und einer gewissen Freizügigkeit führte. Eine Verehelichung blieb weiterhin schwierig, da ein Vermögensnachweis erbracht werden musste; dieser entfiel nur bei Antritt des sogenannten angeborenen Bürgerrechts. Auch

⁷ Matz, Pauperismus, S. 45

⁸ Vgl. Matz, Pauperismus, S. 43-45.

⁹ Vgl. Matz, Pauperismus, S. 148-152.

dieses Reformgesetz über Aufenthalt, Niederlassung und Gewerbefreiheit stieß auf Widerstand, vor allem in den agrarisch-strukturierten Gebieten.¹⁰

Im Laufe der Gesetzgebungsphasen von Bürgerrecht und Verehelichung gab es auch Änderungen in den Verwaltungsstrukturen: So verzichteten 1849 die Standesherrn auf ihre Hoheitsrechte und 1857 trennten sich in der untersten Instanz Verwaltung und Rechtspflege. 1864¹¹ wurde die mittlere Verwaltungsebene und damit die bisherigen Kreise aufgelöst und die Bezirksämter dem Innenministerium unterstellt. So entstanden vier Landeskommisärbezirke, die auch Aufsichtsfunktion über Ämter und Kreise hatten.¹² Auf der untersten Ebene wurden die Gemeinden zu Kreisverbänden (in Körperschaften) mit Selbstverwaltungsaufgaben zusammengeschlossen und bestanden aus mehreren Amtsbezirken mit diversen Gremien, in denen eine teilweise unterschiedliche Rechtsauffassung existierte.

Parallel dazu führte die anhaltende Diskussion über eine Rücknahme und Verschärfung der Verehelichungsgesetze einerseits und einer völligen Verehelichungsfreiheit analog zur Version des Norddeutschen Bundes andererseits 1868 zu einem neuen Gesetzesentwurf, in dem jedem Staatsbürger unabhängig von seinem Bürgerrechtsstatus die Möglichkeit einer freien Verehelichung zugestanden wurde. Heiratsbefugnis und

¹⁰ Vgl. ebd., S. 148-152.

¹¹ *Gesetz, die Organisation der inneren Verwaltung betreffend.V. Von den badischen Kreisverbänden und den Bezirksverbänden*, in: Großherzoglich Badisches Regierungs-Blatt. Nr. XLIV. vom 24. Oktober 1863.

¹² Anmerkung: Infolge dieser Einteilung kam Möhringen im Bezirksamt Engen zum Landeskommisärbezirk Konstanz.

Eherecht wurden voneinander gelöst, ebenso der Unterstützungsanspruch vom Bürgerrecht. Dies ermöglichte den Liberalisierungsgegnern in der Kammer, ihren Widerstand aufzugeben und der Kommissionsempfehlung zuzustimmen, was 1870 zur neuen Ehegesetzgebung und einer Neuordnung der Armenpflege führte.¹³

Möhringen an der Donau

Die Gegend um Möhringen war bereits seit keltischer Zeit besiedelt¹⁴ und wurde als Ort 882 n. Chr.¹⁵ erstmals urkundlich im Besitz der Abtei Reichenau erwähnt.¹⁶

651 m hoch im Tal der jungen Donau gelegen, befand sich Möhringen über Jahrhunderte am Schnittpunkt wichtiger Verkehrsverbindungen Richtung Süden (Engen, Stockach, Bodenseeraum), Richtung Westen (Donaueschingen, Freiburg, Schwarzwald) und Richtung Nord-Osten an der Württembergischen Landesgrenze, was vor allem politische und ökonomische Auswirkungen hatte. Die Nähe zur sogenannten Donauversickerung ist zwar heute ein touristischer Anziehungspunkt, stellte aber die Gemeinde aufgrund des Trockenfalls des Wasserweges

¹³ Vgl. Matz, Pauperismus, S. 148-153.

¹⁴ Nachgewiesen durch keltische Grabfunde, s. auch Informationsschrift der Stadt Tuttlingen, Ortsteil Möhringen.

¹⁵ '1100 Jahre Möhringen', S. 6.

¹⁶ Anmerkung: Eine andere Zeitangabe - „973 kam Möhringen durch Schenkung Herzog Bertholds an das Kloster Reichenau.“ - findet sich im Begleittext zum Bestandsverzeichnis des Pfarrarchivs Möhringen-St. Andreas.

ebenso vor Probleme¹⁷ wie die Zugehörigkeit zu wechselnden Obrigkeiten und den damit verbundenen administrativen Strukturen.

So erwirkten die Herren von Klingenberg zwar als von Reichenau eingesetzte Vögte bereits 1307 für Möhringen das Markt- und Stadtrecht, 1520 wurde der Ort allerdings an das Haus Fürstenberg verkauft und gehörte damit zu Vorderösterreich. Erst mit dem *Reichsdeputationshauptschluss* 1803, dem *Pressburger Frieden* 1805 und durch die Gründung des *Rheinbundes* 1806 änderten sich die Zugehörigkeiten und Möhringen wechselte mit dem Fürstenhaus zum Großherzogtum Baden. Unverändert blieben dabei Religion und Glauben, denn die große Mehrheit der Möhringer gehörten der katholischen Kirche an,¹⁸ zugeordnet bis 1853 zum landesherrlichen Dekanat und danach zum Erzbistum Freiburg.¹⁹

Durch den Wechsel war Möhringen von 1815 (Gründung *Deutscher Bund*) bis 1844 Großherzoglich-Badisch-Fürstenbergisches Bezirksamt²⁰, wurde 1824 neuorganisiert²¹, aber 1846 im Rahmen der badischen Verwaltungsreform²² dem Bezirksamt Engen zugeordnet, was für die Bürgerschaft ein herber Schlag war.²³

¹⁷ Vgl. Hermann Streng: Möhringen und Tuttlingen, in: Stadtverwaltung und Landkreis Tuttlingen, Tuttlinger Heimatblätter, Jg. 1984, S. 91. Vgl. dazu auch: Die Donau-Versickerung, in: 1100 Jahre Möhringen, S. 38.

¹⁸ Anmerkung: 1832 vermerkte Heunisch für das Bezirksamt Möhringen 6.382 Katholiken und 52 Evangelische. Vgl. hierzu Heunisch, S. 283. Selbst Anfang des 20. Jahrhunderts hatte die evangelische Gemeinde Möhringens nur 50 Mitglieder. Vgl. hierzu: 1100 Jahre Möhringen, S. 62.

¹⁹ Vgl. Redecker, Verwaltungsgliederung, S. 7.

²⁰ Vgl. hierzu Informationsschrift Tuttlingen-Möhringen.

²¹ Vgl. Redecker, Verwaltungsgliederung, S. 12.

²² Anmerkung: 1844 wurde das *Standesherrliche Amt Donaueschingen* errichtet; bereits 1849 verzichteten jedoch die Standesherrn auf Gerichtsbarkeit und Polizeigewalt, wodurch es zu einer Neueinteilung der Ämter in diesem Gebiet

Wie viele andere badische Gemeinden musste auch die Möhringer Bürgerschaft immer wieder ihren Beitrag leisten, sei es in Form diverser landwirtschaftlicher Abgaben und Steuerzahlungen oder in Form von Rekruten und Truppen-Verköstigungen, so beispielsweise auf französischer Seite in den Koalitionskriegen oder in den Befreiungskriegen ab 1813, dann zusammen mit Preußen, Russland und Österreich gegen Napoleon. Laut Bühler soll sich die Kriegslast allein für die Jahre 1806 bis 1826 auf 85.526 Gulden²⁴ belaufen und die Gemeinschaft gerade auch im Hungerjahr 1817²⁵ zusätzlich belastet haben.²⁶

Trotz einer politisch trennenden Landesgrenze zwischen dem Großherzogtum Baden und dem Königreich Württemberg war die geografischen Lage Möhringens am Schnittpunkt mehrerer Handelswege immer auch Chance und Herausforderung: Reisende aus allen Richtungen brachten nicht nur Nachrichten mit, sondern berichteten auch von neuen politischen Ideen und Diskussionen; Obst-, Vieh- und wechselnde Wochenmärkte waren Umschlagplätze für Informationen aller Art, so auch im Vorfeld der badischen Revolution von 1848/49. Dass es in Möhringen trotzdem ruhig blieb, war einerseits dem besonnenen Verhalten des

kam. Auf Möhringen hatte dies keinen Einfluss mehr, da es bereits seit 1846 zum Bezirksamt Engen und damit zum Seekreis gehörte. Vgl. hierzu Redecker, Verwaltungsgliederung, S. 12. S. dazu auch die historischen Karten Anlagen 12 und 13.

²³ Vgl. Bühler, S. 109-110. Anmerkung: Schuster spricht von einer Amtsauflösung im Jahre 1844. Vgl. hierzu Hans-Joachim Schuster: Schlaglichter der Geschichte Möhringens, in: Stadtverwaltung und Landkreis Tuttlingen (Hg.), Tuttlinger Heimatblätter, Jg. 2000, S. 7.

²⁴ Vgl. Bühler, S. 99.

²⁵ Anmerkung: 1816 und 1817 kam es in Folge eines heftigen Ausbruchs des Vulkans Tambora 1815 auf einer indonesischen Insel zu Klimaveränderungen, die in Mitteleuropa zu Unwettern, Überschwemmungen und Kälteeinbrüchen führten. Missernten, große finanzielle Einbußen und dementsprechende Preissteigerungen zogen Hungersnöte und Seuchen nach sich.

²⁶ Anmerkung: Eine Erwähnung weiterer finanzieller oder anderer Belastungen durch den sogenannten Deutschen Krieg 1866 oder den deutsch-französischen Krieg 1870 wurden in keiner Beschreibung Möhringens gefunden.

Bürgermeisters und des Gemeinderates - „[...] kluge Köpfe, welche die realen militärischen Kräfteverhältnisse richtig einzuschätzen wußten.“²⁷ - zu verdanken, die das Ansinnen der Revolutionäre Hecker und Struve ablehnten²⁸, andererseits war wohl „[...] die Revolutionsbereitschaft der Bevölkerung überschätzt“²⁹ worden.

Über Jahrhunderte hinweg gab es aufgrund der geografischen Lage sowie der geologischen und klimatischen Bedingungen sowohl bäuerliche Landwirtschaft mit Milchviehhaltung als auch Obst- und Weinanbau. Im Jahr 1827 wurden 37 Handwerkerberufe verzeichnet, die in mehreren Zünften organisiert waren; allerdings löste sich die Zunftvereinigung 1863 auf.³⁰ Von größter Bedeutung war die Schafzucht mit den weit überregional bekannten Schafmärkten³¹, weshalb Heunisch bereits 1836 Möhringen als ‚bemerkenwerth‘³² bezeichnete.³³

Mit zunehmender Industrialisierung, die teilweise auch kritisch gesehen wurde³⁴, stand Möhringen allerdings in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts immer mehr im Schatten der württembergischen Nachbarstadt Tuttlingen, die sich aufgrund expandierender Schuh- und Textilindustrie und im Bereich der Fertigung chirurgischer Instrumente ständig vergrößerte und

²⁷ Schuster: Schlaglichter, S. 1.

²⁸ Vgl. Bühler: S. 115.

²⁹ Frank Engehausen: Kleine Geschichte der Revolution 1848/49 in Baden, Leinfelden-Echterdingen 2010, S. 84.

³⁰ Vgl. 1100 Jahre Möhringen, S. 24-25.

³¹ Vgl. Bühler, S. 372 ff. und S. 376, auch Informationsschrift Tuttlingen-Möhringen.

³² Zitiert nach Heunisch: Beschreibungen des Großherzogthums Baden, in: Schuster, Schlaglichter, S. 3

³³ Vgl. Schuster, Schlaglichter, S. 3.

³⁴ Anmerkung: In einem Visitationsprotokoll von 1889 wurde vom katholischen Dekan kritisiert, dass sowohl die industrielle Nachbarschaft, der Pietismus als auch das evangelisch-protestantische Tuttlingen einen schlechten Einfluss auf Sitte und Leben der Möhringer hätten. Vgl. hierzu Schuster, S. 5.

Arbeitskräfte abzog.³⁵ Dies hatte langfristig Auswirkungen auf Verkehr und Handel und verstärkte eine Entwicklung, die sich bereits durch den Verlust des Bezirksamtes und der Neuordnung nach Engen 1844 andeutete. Möhringen verlor endgültig seine Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt an der Hauptverkehrsstraße in die Schweiz, denn neue Verkehrsverbindungen verliefen von Stuttgart über Tuttlingen und Engen weiter nach Schaffhausen. Bis 1864 gab es auch noch einen Postkutschenverkehr (s. Anlage 14)³⁶, der durch den Eisenbahnbau obsolet wurde.³⁷

Dennoch war, auch wenn die badischen Zentren Karlsruhe und Freiburg weit entfernt lagen, die medizinische Versorgung in Möhringen seit 1836 durch einen praktischen Arzt und zusätzlich seit 1837 durch eine Apotheke ordentlich³⁸. Des Weiteren wurden bereits seit Ende des 18. Jahrhundert immer Frauen vertraglich als Hebammen verpflichtet³⁹ und auch zur Ausbildung auf die Hebammen-Schule nach Freiburg geschickt⁴⁰, was in den Ortsakten gewissenhaft notiert wurde (s. Anlage 6). Zur Unterstützung von Armen, Witwen, Waisen oder in anderen Not-Fällen wie schwere Krankheit gab es in Möhringen bereits seit 1728 einen großen

³⁵ Vgl. Schuster, Schlaglichter, S. 4.

³⁶ Auf anliegender Karte (Abb.16) ist die alte Verkehrsinfrastruktur mittels Postkutschen erkennbar.

³⁷ Vgl. ebd., S. 7 und Bühler, S. 381 f.

³⁸ Vgl. Bühler, S. 235.

³⁹ Anmerkung: so vorgefunden im Band 1030, Pfarrarchiv Möhringen.

⁴⁰ S. Anlage 6: Fotografie des Deckblattes eines Vertrages mit der Entbindungs- und Hebammen-Unterrichts-Anstalt Freiburg von 1859, gefunden in den Ortsakten Möhringen.

Stiftungsfond, der später noch durch kleinere ergänzt wurde⁴¹ und der beispielsweise 1870 auch zwei „illegitime“ Kinder unterstützte.⁴²

Minimale Schwankungen bei den Einwohnerzahlen – zwischen 1.237 im Jahre 1852 und 1.284 im Jahre 1871⁴³ – und eine verhältnismäßig niedrige Auswanderungsquote⁴⁴ lassen die Vermutung zu, dass die meisten Möhringer ihr Auskommen hatten. Statistische Ausnahmen gab es dennoch, denn durch den Eisenbahnbau wurden laut Bühler im Jahr 1867 „1.478 Bewohner“⁴⁵ gezählt, Auswanderungspartien kamen komplett zum Erliegen. Dies stützt die These, dass der Eisenbahnbau für Möhringen von enormer Bedeutung war und zusätzliche Arbeitskräfte aus nah und fern in den Ort kamen.

Die Zeit des Eisenbahnbaus bei Möhringen

Bereits 1855 entstand nach 15-jähriger Bauzeit die erste badische Eisenbahn-Hauptstrecke zwischen Mannheim und Basel⁴⁶, die Anbindung des Bodensees in Konstanz erfolgte über Schaffhausen und Singen am 13.06.1863. Ein weiteres Kernstück im Aufbau des badischen Eisenbahnnetzes war die sogenannte Schwarzwaldbahn, die über die

⁴¹ Vgl. Bühler, S. 229-232: der bekannteste Fond ist die Braun'sche Stiftung, die später auch Träger des Möhringer Krankenhauses wurde.

⁴² Vgl. StA Freiburg: B 700/1, 5013: S. 66, Abs. 9.

⁴³ Vgl. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Datenquelle (1871-1970) zur Bevölkerungsentwicklung Möhringen. S. hierzu auch Anlage 4.

⁴⁴ Vgl. Haack, S. 23.

⁴⁵ Bühler, S. 384.

⁴⁶ Vgl. auch Orth, Nichtehelichkeit, S. 102.

Streckenführung Singen-Engen-Donaueschingen-Villingen die badischen Hauptstädte Karlsruhe und Freiburg mit den anderen Regionen Badens besser verbinden sollte. Das Teilstück Engen-Donaueschingen, das am 15.06.1868 eröffnet wurde, führte über Möhringen und war somit für die Planungen des Möhringer Gemeinderates von besonderer Bedeutung. Parallel dazu liefen die Verhandlungen mit der württembergischen Nachbarstadt Tuttlingen, da das Württembergische Gesetz vom 13.08.1865⁴⁷ einen gemeinsamen Ausbau des Schienennetzes im Südwesten vorsah und infolgedessen ein Gleisausbau zwischen Tuttlingen und Immendingen, der badischen Nachbargemeinde von Möhringen, geschaffen werden sollte. Dies war allerdings nur möglich, wenn das Bett der Donau verlegt werden konnte und Möhringen dem Bau eines Bahndammes zustimmte. Die Bauarbeiten erfolgten zwischen 1867 und 1870 und waren mit der Eröffnung am 26.07.1870 abgeschlossen (s. Anlage 15).⁴⁸

Um eine Erklärung für den auffallenden Anstieg illegitimer Kinder zwischen 1865 und 1868 beziehungsweise auslaufend bis 1870 zu finden, wäre der Hinweis auf den genau in dieser Zeit stattfindenden Eisenbahnbau zu einfach. Ein fokussierender Blick auf die Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnarbeiterschaft könnte hier weiterhelfen,

⁴⁷ Gesetz vom 13.08.1865 zur Inangriffnahme der Württembergischen Eisenbahnbauten, vgl. hierzu: Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Organ des Vereins, Siebenter Jahrgang 1867, Leipzig o. J., S. 85.

⁴⁸ Vgl. Ingo Staudenraus: Die Änderung der Donau auf der Markung Tuttlingen seit dem Stadtbrand im Jahre 1803, in: Stadtverwaltung und Landkreis Tuttlingen (HG.), Tuttlinger Heimatblätter, Jg. 1968, S. I,17-I,21. Vgl. hierzu auch: Richard Leute: Die Geschichte der Eisenbahnen im Raum Tuttlingen, in: Stadtverwaltung und Landkreis Tuttlingen (Hg.), Tuttlinger Heimatblätter, Jg. 1983, S. 46. Anmerkung: Bühler spricht von einer Inbetriebnahme im Jahre 1871. Vgl. hierzu Bühler, Möhringen, S. 382. S. dazu auch Anlage 15: historische Übersichtskarte zum Eisenbahnbau.

wird allerdings durch wenig vorliegende Forschungsliteratur erschwert, weshalb auch auf Forschungsberichte Zugriff genommen wird, die sich nicht exakt mit dem Zeitraum 1860-1870 beschäftigen.⁴⁹

Um der Armut entfliehen zu können, sahen viele Arbeiterinnen und Arbeiter, vor allem auch die ungelernten, im Eisenbahnbau eine Chance, die von den Regierungen durchaus im Sinne von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen forciert wurde.⁵⁰ Viele von ihnen „[...] stammten hauptsächlich aus der Schicht der Landarbeiter, Tagelöhner, landarmen Bauern, kleinen Handwerkern und Dienstboten. Selbst Frauen bewarben sich auf den Baustellen, teilweise kamen sogar ganze Familien, die auf Arbeit hofften.“⁵¹, so Klinksiek. Gall mutmaßt, dass die Anstellung von Frauen und auch die Einbindung ganzer Familien durchaus zur „Geschäftspolitik“⁵² der Eisenbahnverwaltungen gehörte, dies aber nicht im Sinne einer Gleichstellungspolitik zu verstehen sei, sondern für diese ökonomische Vorteile hatte, da Frauen schlechter bezahlt wurden.⁵³ Eine zweite Notwendigkeit, Frauen und generell Familien zu beschäftigen, war ein vor allem seit den 1860er Jahre entstandener Arbeitskräftemangel, der vermehrt durch Eisenbahnarbeiter aus dem Ausland ausgeglichen werden sollte (s. Anlage 8).⁵⁴

⁴⁹ Vgl. Klinksiek, S. 248.

⁵⁰ Vgl. Klinksiek., S. 248.

⁵¹ Klinksiek, S. 248.

⁵² Lothar Gall: Eisenbahn in Deutschland: Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg, in: Gall, Lothar/Pohl, Manfred (Hg.), Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999, S. 53.

⁵³ Vgl. ebd., S. 53.

⁵⁴ Vgl. Klinksiek, S. 251. S. dazu auch Anlage 8: Foto damaliger Eisenbahnarbeiter während einer Pause.

Gerade im Sekundären Sektor wurden Arbeitskräfte aus der Schweiz, Österreich, Italien und Kroatien temporär als Spezialisten beim Bau von Brücken und Tunneln eingesetzt, da sie über entsprechende Erfahrung verfügten und bereit waren, provisorisch-einfache Unterbringungsmöglichkeiten zu akzeptieren, um möglichst große Ersparnisse mit nach Hause zu nehmen.⁵⁵

Bei der einheimischen Bevölkerung sorgte dies anfangs allerdings für Unsicherheit und Misstrauen, da es Gerüchte über unsittliches Verhalten, Diebstähle, Gefährdung der öffentlichen Sicherheit, Alkoholgelage und Gewalt gab.⁵⁶ Um dies auszuschließen, wurden nicht nur die „[...] ‚fremden‘ Wanderarbeiter“⁵⁷ bereits bei der Einstellung überprüft⁵⁸, permanent kontrolliert und bei Verfehlungen wie Unpünktlichkeit, Regelüberschreitungen oder Diebstählen mit Lohnabzügen⁵⁹, Entlassung oder einer Gleichbehandlung wie Kriminelle diszipliniert – zumindest auf bayrischen Eisenbahnbaustellen, so Klinksiek.⁶⁰, sondern auch Ortsfremde und Einheimische, was Aufgabe der Ortsbehörden war.⁶¹ Weder in den Orts- noch Polizeiakten Möhringens finden sich Berichte über solche Vorfälle, was sicher einerseits an den langen Arbeitszeiten und - wenn es

⁵⁵ Vgl. Bade, Wanderungen, S. 273-274.

⁵⁶ Vgl. ebd. S. 273, vgl. auch Klinksiek, S. 251.

⁵⁷ Bade, Wanderungen, S. 274.

⁵⁸ Vgl. Enzweiler: Gut Ding, S. 105.

⁵⁹ Anmerkung: 1865 erschienen in der Tagespresse Stellenanzeigen für Eisenbahnarbeiter mit Hinweisen auf eine dauernde Winterbeschäftigung im Tunnelabschnitt und Nachtschichten, der Lohn lag zwischen 1 Gulden 24 bis 1 Gulden 30 Kreuzer. Vgl. hierzu [Anon.]: *Freie Stimme vom See und Höhgau*, Jg. 1865 (1), 466:S. 473, <https://www.digishelf.de/objekt/536371-8_1865/466/LOG_0003/> (16.01.2023). Nach Klinksiek verdiente ein bayrischer Eisenbahnbauarbeiter zwischen 24 und 36 Kreuzer am Tag, musste aber mindestens 31 Kreuzer für Nahrungsmittel und Übernachtung aufbringen. Vgl. hierzu Klinksiek, S. 253. Enzweiler geht von 40 Kreuzern Taglohn aus. Vgl. Enzweiler, Gut Ding, S. 110.

⁶⁰ Vgl. Klinksiek, S. 251-252.

⁶¹ Vgl. Enzweiler, Gut Ding, S. 101-105.

nicht genügend Privatquartiere gab – der Unterbringung in Massenquartieren, „[...] sogenannten Kasernen“⁶² mit strenger Hausordnung lag, andererseits an der sozialen Kontrolle vor Ort, denn die Wirtshäuser wurden regelmäßig von der Ortspolizei kontrolliert.⁶³

Besonders prekär wurde die Situation für die Eisenbahnbauarbeiterschaft, wenn sie krank wurden oder einen Unfall hatten.⁶⁴ Zwar gab es in Bayern seit den 1840er Jahren eine Krankenkasse für freie Krankenhausbehandlung⁶⁵, nicht aber in Baden⁶⁶. Konnte der Patient nicht geheilt werden oder starb, wurden weder für die Rückkehr noch für die Beerdigung die Kosten übernommen. Die Heimatgemeinden mussten dann für die Invaliden aufkommen, die in der Regel für ihr restliches Leben von der Armenpflege abhängig waren. Für die „fremdsprachigen Arbeitskräfte“⁶⁷ war dies besonders schlimm, da sie dann ohne Einkommen in der Fremde und auf Spenden angewiesen waren.⁶⁸ Doch auch für einheimische Kräfte konnte sich daraus eine Tragödie entwickeln, falls der Verunglückte bereits Familie hatte; so berichtete der *Nellenburger Bote* 1876, dass der verunfallte Christian Moser nicht nur Frau und 2 Kinder

⁶² Klinksiek, S. 252.

⁶³ Vgl. ebd., S. 252.

⁶⁴ Anmerkung: Die damalige Tagespresse berichtete teilweise ausführlich über Unfälle während der Eisenbahnbauarbeiten. So erschien 1865 ein Artikel über die Gefährlichkeit der Tunnelarbeiten auf der Strecke zwischen Engen und Immendingen oder dass ein neuer Arbeiter aus Bayern bei Arbeiten auf der Brücke in Möhringen mitsamt seiner Karre in die Donau gestürzt ist und dabei von dieser erschlagen wurde (1869). Vgl. hierzu [Anon.]: *Freie Stimme vom See und Höhgau*, Jg. 1865 (1), 86:S. 85, <https://www.digishelf.de/objekt/536371-8_1865/86/LOG_0003/> und [Anon.]: *Höhgauer Erzähler*, Jg. 1869 (28), 116:S. 112, <https://www.digishelf.de/objekt/344181-7_1869/116> (beide 16.01.2023).

⁶⁵ Vgl. Klinksiek, S. 253.

⁶⁶ Vgl. Enzweiler, Gut Ding, S. 112.

⁶⁷ Bade, Wanderungen, S. 274.

⁶⁸ Vgl. Klinksiek, S. 253.

hinterlassen hatte, sondern sein Bruder ebenfalls bei Bauarbeiten auf der Schwarzwaldbahn-Linie verstorben ist.⁶⁹

Allerdings hatten die Nachrichten über die Gefährlichkeit des Eisenbahnbaus keinen negativen Einfluss auf die Eisenbahn-Begeisterung. Die Tagespresse vermeldete jeden Fortschritt der Bauarbeiten auf der Strecke⁷⁰ und berichtete teilweise ausführlich, wenn es trotz Widrigkeiten weiterging,⁷¹ oder sogar die Auslandspresse über die Schwarzwaldbahn berichtete⁷².

In Österreich gab es parallel Privat- und Staatsbahnen, wobei die Unfallquote bei den Privatbahnen etwas höher lag, die Statistik allerdings erst 1875 ansetzt.⁷³ Aus einer Vergleichstabelle lässt sich entnehmen, dass bereits ab 1868 auch Witwen und Waisen Anspruch auf Unterstützung oder eine Pension hatten, allerdings nur, wenn der Ehemann oder Vater Bediensteter (angestellt oder verbeamtet) war.⁷⁴ Eheschließungen mussten bei der Bahn grundsätzlich genehmigt werden, Heiratsbeschränkungen waren akzeptiert und ein Heiratskonsens schützte das Wunschbild einer

⁶⁹ Vgl. [Anon.]: *Nellenburger Bote*, Jg. 1876 (16), 384:S. 383, <https://www.digishelf.de/objekt/522493-7_1876/384/LOG_0003/> (16.01.2023).

⁷⁰ Vgl. hierzu: [Anon.] *Höhgauer Erzähler*, Jg. 1868 (27), 704:S. 681, <https://www.digishelf.de/objekt/344181-7_1868/704/LOG_0005/> (16.01.2023).

⁷¹ Vgl. hierzu [Anon.]: *Konstanzer Zeitung*, Jg. 1870 (16), 1044:S. 10, <https://www.digishelf.de/objekt/342155-7_1870/1044/LOG_0004/> (16.01.2023).

⁷² Anmerkung: Eine Veröffentlichung des *Pittsburgh Evening Chronicle* über die Schwarzwaldbahn veranlasste den *Höhgauer Erzähler*, ausführlich über die Rezeption des badischen Eisenbahnbaus in den USA zu berichten. Vgl. [Anon.]: *Höhgauer Erzähler*, Jg. 1870 (29), 278:S. 274-275, <https://www.digishelf.de/objekt/344181-7_1870/278/LOG_0005/ und /279/LOG_0005/> (16.01.2023).

⁷³ Vgl. Hofer, JKU: S. 48.

⁷⁴ Vgl. ebd., S. 37-41.

gesellschaftlichem Ordnung (Heirat nur bei Nachweis einer finanziellen Absicherung), das es aufrecht zu erhalten galt.⁷⁵

Der Bericht des Schweizers Balthasar über die unzumutbaren Unterbringungsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter Mitte der 1870er Jahre und die damit verbundenen gesundheitlichen Gefährdungen zeichnen ein Bild von Ausbeutung und Unmenschlichkeit. Massenquartiere ohne sanitäre Anlagen, Dreck, Gestank und Hilflosigkeit gegenüber diesen Zuständen mündeten oft in Streiks, die mit polizeilicher Waffengewalt niedergeschlagen wurden. Da für den Tunnelbau vor allem Italiener angeworben wurden, hatten diese besonders darunter zu leiden.⁷⁶ Mancherorts wurden aber auch extra Barackenstädte für die italienischen Eisenbahnbauarbeiter errichtet, „[...] damit man im Dorfe seine Ruhe habe“⁷⁷, entnimmt Balthasar zeitgenössischen Berichten und schreibt weiter: „Vielerorts weckte der fremdländische Lebensstil der Italiener aber auch die Neugierde der Einheimischen.“⁷⁸ Dennoch gab es mehr Argwohn und Fremdenfeindlichkeit unter den Einheimischen, da die Bauunternehmer aus Kosten-, aber auch Qualifikationsgründen bevorzugt Italiener oder andere ausländische Arbeitskräfte einstellten.⁷⁹

Aus den Möhringer Ortsakten lässt sich nicht genau entnehmen, wie die Unterbringungsverhältnisse der Eisenbahnarbeiterschaft im Donautal

⁷⁵ Vgl. ebd., S. 28-29.

⁷⁶ Vgl. Balthasar, Zug um Zug, S. 67-68.

⁷⁷ Balthasar, Zug um Zug, S. 70.

⁷⁸ Balthasar, Zug um Zug, S. 70.

⁷⁹ Vgl. Balthasar, Zug um Zug., S. 72.

waren. Im Ortsbesichtigungsprotokoll vom 14.10.1865 findet sich aber unter dem Hinweis auf den befriedigenden Sittenzustand der Hinweis, dass momentan „[...] über 300 Eisenbahnarbeiter hier [wohnen]; doch kommen wenige Excesse vor, [die] von der Ortpolizei gut gehandhabt werden.“⁸⁰ Gleiches gilt auch für den Bericht aus dem Jahr 1867, in dem darüber berichtet wird, dass die Ortpolizei mit den Zuständen zufrieden sei, es keine Arbeitsscheue und Trunkenbolde gäbe und für alle, die arbeiten wollen, reichlich Verdienst vorhanden sei.⁸¹

Dies und andere in den Ortsakten vorgefundenen Schriftstücke lassen den Schluss zu, dass nicht zuletzt aufgrund des Gesetzes vom 24.07.1862⁸² über den Bau der Bahnlinie Engen-Donaueschingen, die sogenannte *Hattinger Linie*, sowohl der Gemeinderat als auch die Bevölkerung selbst positiv eingestellt waren. Bereits im Vorfeld des Gesetzeserlasses fanden 1847 Verhandlungen über Grundstücksverkäufe statt, deren Abschriften im Möhringen Archiv einsehbar sind; ebenso wie der vorläufige Gesellschaftsvertrag zwischen Möhringen und der *Kinzigthal-Konstanzer-Eisenbahn-Bau-Gesellschaft*, in dem die Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft geregelt ist mit dem Ziel, Bau, Betrieb und Unterhalt dieser Bahnlinie voranzutreiben und das benötigte Kapital in Form von Aktien bereitzustellen.⁸³ Des Weiteren fanden sich Dokumente von 1865, die den Bau der Linie Tuttlingen-Immendingen über Möhringen betreffen, und der

⁸⁰ StA Freiburg: B 700/1, 5013, S. 27, Abs. 11.

⁸¹ Vgl. StA Freiburg: B 700/1, 5013: S. 43, Abs. 6.

⁸² Vgl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1867, S. 85.

⁸³ S. Anlage 7: Foto des vorläufigen Gesellschaftsvertrages zwischen Möhringen und der *Kinzigthal-Konstanzer-Eisenbahn-Bau-Gesellschaft*.

Vertrag von 1868 zum Bau des Möhringer Bahnhofes mit Abstimmungsergebnis zu Angebot und Beitragssumme.⁸⁴ Daraus lässt sich ableiten, dass Bürgermeister und Gemeinderat im Sinne der Gemeinde, auch des wirtschaftlichen Wohlergehens, den Eisenbahnbau begrüßt und eventuelle Bedenken besorgter Bürger bezüglich Sicherheit und Ordnung in Kauf genommen haben.

Dies könnte sich allerdings geändert haben, als es zu Grundstücksstreitigkeiten und Beeinträchtigungen seitens der Möhringer Bahnlinien-Anwohner kam⁸⁵ und die Anzahl „illegitimer“ Kinder ab 1865 auffallend anstieg.

Auch gab es bereits 1865 Pressemitteilungen über unsittliches Benehmen bei den Bauarbeitern der *Hattinger Linie*, also kurz vor Möhringen. Hierin berichtet der unbekannt Autor, dass es wegen des kommenden Winters nun endlich etwas ruhiger werde, denn das laute Treiben der Eisenbahnarbeiter sei bald nicht mehr auszuhalten⁸⁶, vor allem, „[...] da diese lebenswürdigen Fremdlinge bei der Polizei in besonderer Gnade zu stehen scheinen. Am schlimmsten aber ist die Unsittlichkeit, in der viele Arbeiter mit ihren ‚Schiksen‘ leben; es wimmelt geradezu von wilden

⁸⁴ Die fotografierten Ortsakten sind auf Wunsch einsehbar.

⁸⁵ Vgl. StA Freiburg: B700/1, 5013: S. 56, Abs. 10: Im Bericht vom 23.06.1868 beschwerten sich einige Bürger, dass ihnen von der Eisenbahnverwaltung die Zufahrt zu ihren Wiesen ohne Ausgleich genommen worden war und verlangten, dass sie entweder finanziell entschädigt werden oder eine andere Zufahrtsmöglichkeit zugewiesen bekommen.

⁸⁶ Vgl. hierzu [Anon.]: *Freie Stimme vom See und Höhgau*, Jg. 1865 (1), 389:S. 386, <https://www.digishelf.de/objekt/536371-8_1865/389/LOG_0003/> (16.01.2023).

Ehen.“⁸⁷ Im weiteren Verlauf des Artikels kritisiert der Autor, dass es wohl Gesetze gäbe, diese aber nur auf dem Papier stünden. Das Problem würde an den Ortsgeistlichen weiterdelegiert und im Übrigen würden zu viele vom Geld der Arbeiter profitieren.⁸⁸ Dieser Profit scheint allerdings höher zu sein als die Schulden in der Gemeinde, obwohl jede Woche jemand „[...] auf französisch Abschied nimmt und dem Kostgeber ein hübsches Andenken im ‚Schreibheft‘ hinterläßt.“⁸⁹ Nach einer satirisch-abwertenden Beschreibung des Abschiednehmens äußert der Berichterstatter seine Freude darüber, dass der Eisenbahnbau schnell voranschreitet und man Hoffnung habe, „[...] bald von dieser Plage wieder befreit zu werden.“⁹⁰ Der Artikel endet mit dem Hinweis, dass es aber auch „ordentliche Leute“⁹¹ unter den Arbeitern geben würde.⁹²

Doch selbst im Jahre 1867 findet sich im Besichtigungsprotokoll kein Eintrag über diese beschriebenen Zustände; im Gegenteil steht zu lesen: „[...] die Zahl der unehelichen Kinder ist nicht erheblich.“⁹³ Das Gegenteil war der Fall, denn aufgrund der Eintragungen in den Taufbüchern waren 13 uneheliche Geburten verzeichnet. Nimmt man die „illegitimen“ Kinder von 1866 (27) und 1865 (18) dazu, haben sich zum Zeitpunkt der Ortsbesichtigung wahrscheinlich 58 nichtehelich geborene Kinder im Alter

⁸⁷ Ebd.

⁸⁸ Vgl. ebd.

⁸⁹ [Anon.]: *Freie Stimme vom See und Höhgau*, Jg. 1865 (1), 389:S. 386,

⁹⁰ [Anon.]: *Freie Stimme vom See und Höhgau*, Jg. 1865 (1), 389S. 386.

⁹¹ [Anon.]: *Freie Stimme vom See und Höhgau*, Jg. 1865 (1), 389S. 386.

⁹² Vgl. Ebd.

⁹³StA Freiburg: B 700/1, 5013: S. 41, Abs. 4.

von 2 bis 3 Jahren in Möhringen befunden, falls die Mütter die Kinder bei sich hatten.⁹⁴

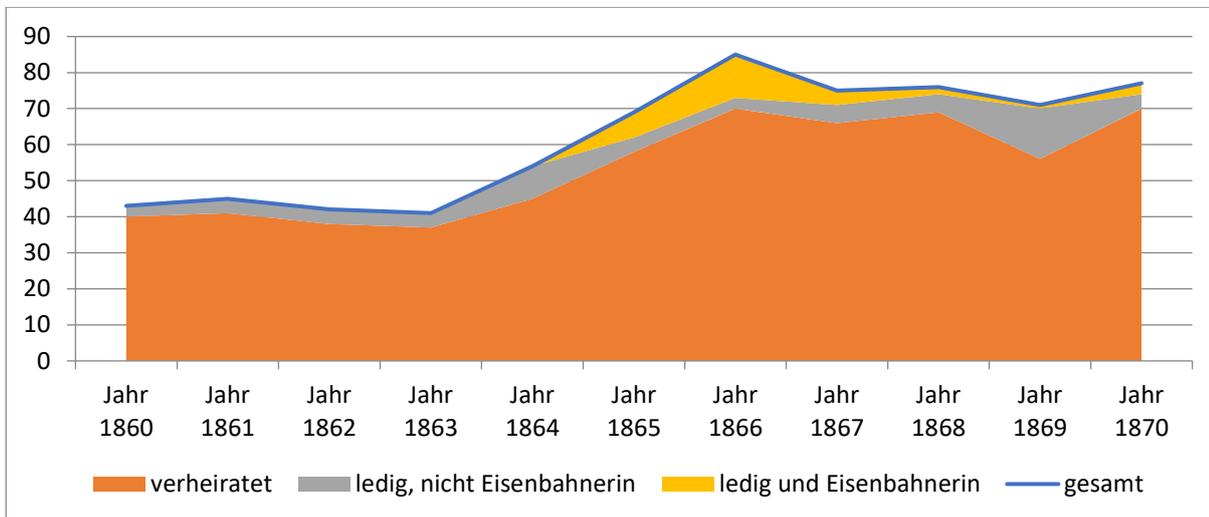


Abbildung 1: Geburtenentwicklung Möhringen im Betrachtungszeitraum zwischen 1860 und 1870

Erst 1868 musste man sich wohl der Realität stellen, denn da ist im Protokoll vom 02.06. nachzulesen: „[...] unter den hier in großer Zahl wohnenden Eisenbahnarbeitern sollen häufig auch wilde Ehen vorkommen. Man wird die Gendamerie anweisen hierwegen sachgemäße Erhebungen zu machen, um diesen Unfug steuern zu können.“⁹⁵ In diesem Zusammenhang fällt auf, dass in diesem Jahr der Gesetzentwurf zur Erleichterung der Eheschließung veröffentlicht wurde.

⁹⁴ S. Abbildung 2: Geburtenentwicklung Möhringen im Betrachtungszeitraum zwischen 1860 und 1870.

⁹⁵ StA Freiburg: B 700/1, 5013: S. 54, Abs. 4.

In diesem Spannungsfeld zwischen behördlicher Nichtwahrnehmung und tatsächlicher Alltagsrealität lebten die namentlich bekannten ledigen Mütter, deren Auswahl sich nach folgenden Kriterien ergab:

Wie Tabelle Nr. 1 (s. Abb. 2) zu entnehmen ist, gab es in Möhringen einen auffallenden Anstieg unehelicher Geburten in der Mitte der 1860er Jahre, deren Gründe in dieser Arbeit untersucht werden. Als Erklärungsmuster werden die derzeit in der soziohistorischen Forschungslandschaft gängigsten Thesen herangezogen. Das weitere Forschungsinteresse besteht aber auch in der Frage, ob einige der ledigen Mütter, die alle in Möhringen entbunden haben, geblieben sind, ob Familien gegründet wurden und ob heute vielleicht sogar noch Nachfahren existieren. Entsprechende Eintragungen könnten die These einer stattgefundenen Integration der ortsfremden Arbeitskräfte unterstützen.

Für die Auswahl der später genannten Fallbeispiele wurden entsprechend der vorgefundenen Dokumente folgende Kriterien ausgewählt: Erstens einen Eintrag als Eisenbahnarbeiterin oder in einem Beruf, der im Umfeld des Eisenbahnbaus anzusiedeln ist, wie beispielsweise eine Zigarrenmacherin; zweitens weiterführende Hinweise wie Einträge des Kindsvaters, der Eltern, der Herkunftsländer (zum Beispiel Tirol) oder den weiteren Verbleib; drittens im Pfarrarchiv vorgefundene Unterlagen wie Vaterschaftsanerkennungen oder Eheversprechen – mit (K) gekennzeichnet - und viertens Hinweise über einen Verbleib in Möhringen durch eine Hochzeit oder berufliche Festansiedelung. In einem konkreten Fall (Covi) wird die gelungene Integration durch einen Presseartikel dokumentiert, der in einer Art Nachruf Auskunft über das Leben des

Geehrten gibt.⁹⁶ Ergänzend werden auch diejenigen ledigen Mütter aufgeführt, die entweder selbst aus Möhringen stammten oder einen Möhringer geheiratet haben, was wiederum Rückschlüsse über die Einstellung der bürgerlichen Gemeinschaft und des Gemeinderates zulässt und die aufgrund der Recherche die meisten Informationen zuließen. Vor dem Hintergrund der Bürgerrechtsbestimmungen und Verehelichungsbeschränkungen zeigt sich hier möglicherweise die einsetzende Liberalisierungsphase durch die Gesetzesreform von 1862.⁹⁷

Fazit

Fasst man die Ursachen für „Illegitimität“ nochmals zusammen, ist diese die Folge von Gesetzen, Regeln und Vorschriften, in deren Rahmen eine Eheschließung bis 1870 erschwert oder verhindert wurde. Die finanziellen Forderungen, die aufgrund des Bürgerrechtsgesetzes und der jeweiligen Gemeindeordnungen zu begleichen waren, waren für viele heiratswillige Paare zu hoch oder statusgebunden - weil ohne Bürgerrecht - nicht möglich. Dies lag auch an den Arbeits- und Einkommensmöglichkeiten vor Ort, weshalb in diesem Zusammenhang regionale Unterschiede eine große Rolle spielen. Landwirtschaftlich geprägte Regionen mit teilweise einschränkenden Erbgesetzen haben andere Verdienstmöglichkeiten als prosperierende Städte mit Gewerbegebieten oder bereits begonnener

⁹⁶ Vgl. [Anon.]: *Höhgauer Erzähle*, Jg. 1919, S. 748 und 749, <https://www.disgishelf.de//objekt/3066108-0_1919/748/ und /749/> (16.01.2023).

⁹⁷ Vgl. Matz: Pauperismus, S. 237.

Industrialisierung. Arbeitsmigration oder Auswanderung als Ausweg aus Arbeitslosigkeit und Armut waren einerseits die Folge, andererseits zogen große Projekte wie der Eisenbahnbau viele ortsfremde Arbeitskräfte an und sicherten zumindest für eine bestimmte Zeit die Existenz. Die Klassifizierung von Schichten spiegelt ein Modell von gesellschaftlicher Ordnung, dass Tagelöhner, Fabrik- oder Landarbeiter, Hilfskräfte ohne Ausbildung, Hausangestellte oder Mägde, aber auch Ortsfremde ausgrenzte, also all jene diskriminierte, die per se keine Bürgerrechte besaßen. Gesellschaftliche Diskriminierung, fehlende Erwerbsmöglichkeiten zur Absicherung des Lebensunterhalts, juristische Hürden und zu hohe finanzielle Forderungen schufen einerseits die Rahmenbedingungen von „Illegitimität“, hinzu kamen konfessionell abhängige Moralvorstellungen mit Stigmatisierung derjenigen, die sich diesen Normen nicht unterordnen konnten oder wollten.⁹⁸

Die Arbeitsbedingung im Eisenbahnbau waren denen in den Fabriken ähnlich, wegen der Witterungsabhängigkeit aber problematischer. Der rechtliche Status der im Eisenbahnbau Beschäftigten entsprach dem der sonstigen Arbeiterschaft.⁹⁹

Möhringen spiegelt im Kleinen das, was im Markgräfler Land und anderen mikrohistorisch untersuchten Regionen Badens „normal“ war wie in einem

⁹⁸ Anmerkung: Orth fasst dies noch kürzer zusammen: „Migration, Urbanisierung und Mobilität sind in der vorliegenden Forschung als wichtige Gründe für das Auftreten von ‚Unhehlichkeit‘ [...] genannt worden.“ S. Orth, Nichtehehlichkeit, S. 288.

⁹⁹ Vgl. Orth, Nichtehehlichkeit, S. 289.

Mikrokosmos: nicht gehäuft, nur vereinzelt – also wenige ledige Frauen, die im Modell der Unehelichkeit bereits als Kind sozialisiert worden sind oder die für sich die Nichteelichkeit als Lösung sahen.¹⁰⁰ Viele der ledigen Mütter, gerade die mit Verbindung von oder nach Möhringen haben ihre „illegitimen“ Kinder legitimiert, indem sie den Erzeuger oder Kindsvater – soweit bekannt – heirateten, was durch die Bürger- und Aufenthaltsbestimmungen indirekt forciert wurde. Vieles deutet auch darauf hin, dass in der verhältnismäßig kleinen Stadt (zur Zeit des Eisenbahnbaus 1867 nach Bühler 1478 Personen)¹⁰¹ soziale Strukturen existierten, die „illegitime“ Kinder und deren Mütter integrierte, sofern sie in das soziologische Netzwerk vor Ort eingebunden waren und das ebenfalls die Väter mit aufnahm, sofern diese die Mütter und Kinder anerkannten¹⁰² und finanzielle sowie gesetzliche Hürden meistern konnten.

Anders sah es sicherlich für die ortsfremden Arbeitsmigrantinnen aus, jedoch finden sich keine Hinweise, ob ihre Kinder bei ihnen lebten, ob es Koststellen oder Ammen gab oder andere institutionalisierte Einrichtungen, wo „illegitime“ Kinder untergebracht werden konnten.

Gerade die Lebenssituation der Eisenbahnarbeiterinnen unterscheidet sich doch sehr von derjenigen der Fabrikarbeiterinnen oder Dienstmädchen, auch sind die Rahmenbedingungen (Dauer der Anstellung, Art der Arbeit,

¹⁰⁰ Vgl. ebd., S. 299.

¹⁰¹ Bühler, Möhringen, S. 384.

¹⁰² Anmerkung: Bei den ausgewerteten Fällen lag in den vorgefundenen Kirchenbüchern meist ein Eheversprechen und/oder eine Vaterschaftsanerkennung vor.

Akzeptanz innerhalb der Arbeiterschaft) ganz andere. Gemeinsam ist all diesen ledigen Müttern, dass sie „[...] Opfer der Strukturen – und der sich entziehenden Männer“¹⁰³ waren. Deshalb wäre hier eine weitergehende, gruppenspezifische sozialhistorische Forschungsarbeit wünschenswert, im Idealfall unter Einbeziehung von Ego-Dokumenten, falls solche existieren sollten.

„Illegitimität“ als soziohistorisches Narrativ war in Möhringen genauso existent wie in den anderen untersuchten Regionen des Großherzogtums, „illegitime“ Kinder gehörten zum Alltag der Möhringer Bürgerschaft. Allerdings ist die „Illegitimität“ auch ein juristisches Kriterium und stigmatisiert durch seine Zustandsbeschreibung (bereits der Eintrag enthält den Makel des „Nicht-Legalen“) jedes Kind. Wie sich diese Stigmatisierung auf das weitere Leben dieser Kinder ausgewirkt hat, lässt sich nur indirekt ableiten, beispielsweise durch die rechtliche Stellung (gegenüber dem Vater und die Rechte der Mütter)¹⁰⁴ oder wenn Nichtehelichkeit als Lebensmodell gewählt wird/werden musste oder im allgegenwärtigen Pauperismus „normal“ war.¹⁰⁵ „Illegitime“ oder - wie es heute offiziell heißt - „außerehelich“ geborene Kinder sind immer noch Realität, auch wenn sich sicher die gesellschaftliche Haltung zu ihnen geändert hat. Deshalb wäre ein soziohistorischer Vergleich zu Stigmatisierung und Lebensbedingungen mit regionaler Fokussierung und zeitlicher Eingrenzung sinnvoll; auch eine Studie dazu, fachübergreifend

¹⁰³ Orth, Nichtehelichkeit, S. 297.

¹⁰⁴ Vgl. hierzu Kocka, Bürgertum, S. 452-457., auch Schober, Badisches Landrecht im Vergleich.

¹⁰⁵ Vgl. hierzu Orth, Nichtehelichkeit, S. 287-304.

angesiedelt bei den Geschichts-, Kultur- und Sozialwissenschaften, um die Auswirkungen von „Illegitimität“ eingehender darstellen zu können. Gestrichs Ergänzungen von 2013 zu neuen wissenschaftlichen Forschungsprojekten wie Kinderarmut und seine Forderung nach interdisziplinärer Zusammenarbeit unterstreichen diese Überlegungen.¹⁰⁶ Orth hält ebenfalls eine eigene Studie zum Schicksal der badischen „illegitimen“ Kinder für sinnvoll¹⁰⁷ - hier könnten auch die „illegitimen“ Kinder Möhringens miteinbezogen werden, obwohl sich die Anzahl der „Eisenbahnkinder“ ab 1867 verringerte und die Menge der „unehelichen“ Geburten ähnlich rückläufig war wie die statistische Kurve der Eheschließungen zwischen 1867 und 1870 abflachte (s. Anlagen 1, 2 und 3).

Ob die Rückläufigkeit der Zahlen in direktem Zusammenhang mit der sich verändernden Gesetzeslage steht oder eher daran liegt, dass der Tross der Eisenbahnarbeiter nach Fertigstellung der einzelnen Bauabschnitte weitergezogen ist¹⁰⁸, lässt sich nicht eindeutig nachweisen. Es wäre aber nachvollziehbar, wenn aufgrund der Ansammlung vieler junger Arbeitskräfte an einem Ort mit zahlreichen Begegnungsmöglichkeiten eheähnliche Verbindungen schneller entstehen würden und sicher auch für ‚Gerede‘ gesorgt haben. Der Spott des Fasnachtliedes aus der Einleitung (Anlage 9) kann also durchaus als versteckte Kritik verstanden werden,

¹⁰⁶ Vgl. Gestrich, Geschichte, 2013, S. 117 und 124.

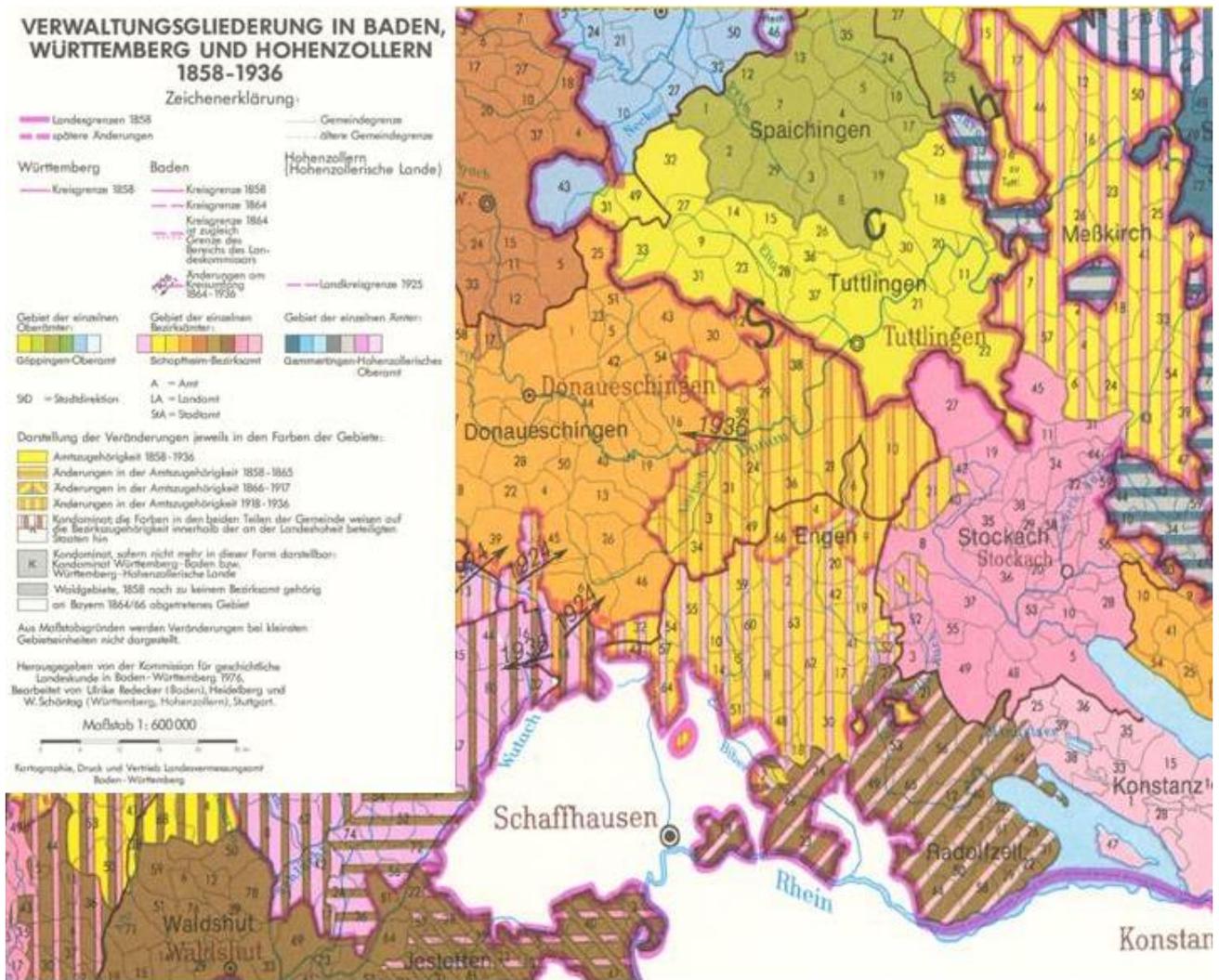
¹⁰⁷ Vgl. Orth, Nichtehehlichkeit, S. 297.

¹⁰⁸ Anmerkung: Aufgrund des weiteren Ausbaus der Schwarzwaldbahn Richtung Villingen und der Donautalbahn über Tuttlingen nach Sigmaringen veränderte sich die lokale Unterbringung der meisten Eisenbahnarbeiter. Einzig für das kurze Stück Bahnlinie zwischen Tuttlingen und Immendingen (Eröffnung 1870) werden einige Arbeiter vor Ort geblieben sein. S. hierzu die Karte Anlage 15.

denn die Akzeptanz solcher Beziehungen seitens der ortsansässigen Familien – vorausgesetzt, dass einer von beiden aus Möhringen stammte - war schon immer abhängig von lokalüblichen Normen und vorherrschendem Wertesystem.¹⁰⁹ Die Möhringer Bürger waren es aufgrund der verkehrstechnischen Durchgangslage ihrer Stadt vermutlich gewohnt, sich rasch auf Veränderungen und Ortsfremde einzustellen. Die schnelle Integration einiger Eisenbahnarbeiter scheint diese Beobachtung ebenso zu bestätigen wie die beiden Peaks 1866.¹¹⁰ Die These, dass vom Eisenbahnbau ein gewisser Katalysatoreffekt für den gesellschaftlichen Wandel ausgehen würde, zu validieren wäre allerdings die Aufgabe einer anderen Forschungsarbeit.

¹⁰⁹ Vgl. hierzu Hans Medick/David Sabean: Emotionen und materielle Interessen in Familie und Verwandtschaft: Überlegungen zu neuen Wegen und Bereichen einer historischen und sozialanthropologischen Familienforschung, in: Medick, Hans/Sabean, David (Hg.), Emotionen und materielle Interessen. Sozialanthropologische und historische Beiträge zur Familienforschung, Göttingen 1984, S. 39-40.

¹¹⁰ Vgl. hierzu die jeweilige Graphik zur Anzahl der Heiraten und „illegitimen“ Kinder, Anlagen 2 und 3.



Anlage 13: Kartenausschnitt Verwaltungsgliederung in Baden, Württemberg und Hohenzollern 1858-1936 – Historischer Atlas von Baden-Württemberg: https://www.leo-bw.de/media/kg1_atlas/current/delivered/bilder/HABW_07_05.jpg (06.02.2023).

POSTROUTEN (POSTCOURSE) IN BADEN - WÜRTTEMBERG 1490 - 1803

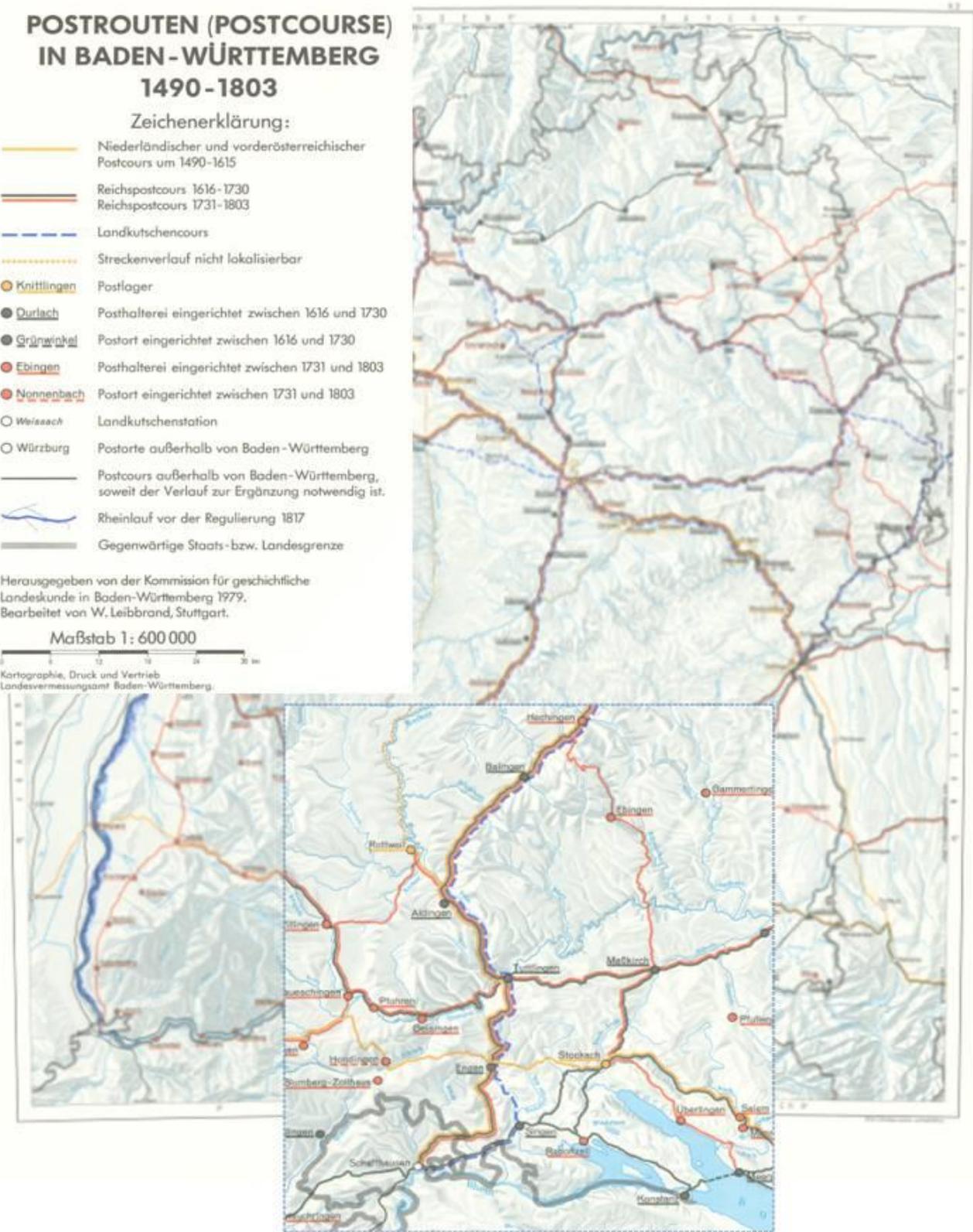
Zeichenerklärung:

- Niederländischer und vorderösterreichischer Postcours um 1490-1615
- Reichspostcours 1616-1730
— Reichspostcours 1731-1803
- - - Landkutschencours
- ⋯ Streckenverlauf nicht lokalisierbar
- Knittlingen Postlager
- Durlach Posthalterei eingerichtet zwischen 1616 und 1730
- Grünwinkel Postort eingerichtet zwischen 1616 und 1730
- Ebingen Posthalterei eingerichtet zwischen 1731 und 1803
- Nonnenbach Postort eingerichtet zwischen 1731 und 1803
- Weissach Landkutschenstation
- Würzburg Postorte außerhalb von Baden-Württemberg
- Postcours außerhalb von Baden-Württemberg, soweit der Verlauf zur Ergänzung notwendig ist.
- Rheinlauf vor der Regulierung 1817
- Gegenwärtige Staats- bzw. Landesgrenze

Herausgegeben von der Kommission für geschichtliche
Landeskunde in Baden-Württemberg 1979.
Bearbeitet von W. Leibbrand, Stuttgart.

Maßstab 1 : 600 000

Kartographie, Druck und Vertrieb
Landesvermessungsamt Baden-Württemberg.



Anlage 14: Kartenausschnitt Postrouen 1490 - 1803 – Historischer Atlas

von Baden-Württemberg: <https://www.leo-bw.de/detail-gis/-Detail/details/DOKUMENT/kg1_atlas/HABW_10_02/Postrouten+%28Postcourse%29+in+Baden-W%C3%BCrttemberg+1490-1803> (06.02.2023).

ENTWICKLUNG DES EISENBAHNNETZES

Zeichenerklärung:

Gliederung der Strecken des Eisenbahnnetzes mit Jahren der Inbetriebnahmen

Strecken-eröffnungen	Hauptstrecken (F- und D-Züge)	Nebenstrecken (Ei- und Personenzüge)	Nahverkehrsstrecken (Personenzüge)
1840-1854	1843	1851	1854
1855-1864	1856	1861	1863
1865-1874	1867	1868	1872
1875-1886	1877	1884	1886
1887-1896	1891	1893	1897
1899-1913	1900	1909	1912
seit 1914	1914	1923	1934

Die Jahreszahlen beziehen sich auf die durch schwarze Querstriche gekennzeichneten Streckenabschnitte

Bahnhofsdarstellung

Knoten-, Abzweig- und Endbahnhöfe

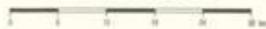
- ⊙ **STUTTGART** Kreistädte mit mehr als 100000 Einwohner
- ⊙ **Ulm** Kreistädte von 50000 bis 100000 Einwohner
- ⊙ **Offenburg** Orte bzw. Kreistädte von 10000 bis 50000 Einwohner
- ⊙ **Achen** Orte bzw. Kreistädte mit weniger als 10000 Einwohner (Einwohnerzahlen nach dem Stand von 1926)

Politische Grenzen

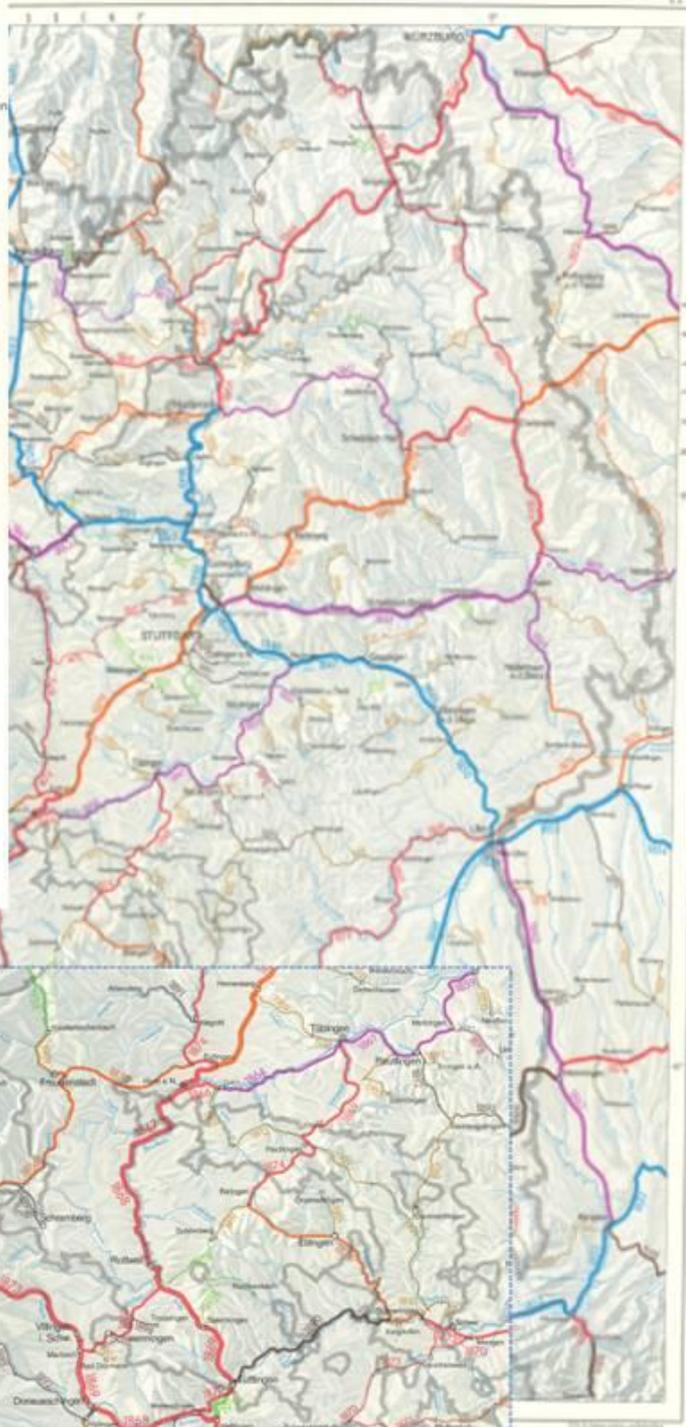
- Gegenwärtige Staats- bzw. Landesgrenze
- Frühere Landesgrenze

Herausgegeben von der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg 1972
 Bearbeitet von Dr. Ute Feyer 1958

Maßstab 1:600 000



Kartographie, Druck und Vertrieb
 Landesvermessungsamt Baden-Württemberg



Anlage 15: Kartenausschnitt Entwicklung Eisenbahnnetz – Historischer Atlas von Baden-Württemberg: <<https://www.leo-bw.de/detail-gis/>>

/Detail/details/DOKUMENT/kg1_atlas/HABW_10_04/Entwicklung+des+Eisenbahnnetzes> (06.02.2023).