

Aalener Jahrbuch

1990

Herausgegeben vom Geschichts-
und Altertumsverein Aalen e.V.

Bearbeitet von Karlheinz Bauer

Konrad Theiss Verlag
Stuttgart und Aalen

125 Jahre Eisenbahnverbindung Aalen–Heidenheim

Wie die Eisenbahn ins Kocher-Brenz-Gebiet kam

Christhard Schrenk

Im Jahre 1825 verkehrte in England die erste Dampfeisenbahn der Welt von Stockton nach Darlington. Genau ein Jahrzehnt später, 1835, konnte auch in Deutschland das neue Verkehrsmittel bestaunt werden, als die berühmte Adler-Lokomotive von Nürnberg nach Fürth dampfte. Das Königreich Württemberg sah den ersten Eisenbahnzug ein weiteres Jahrzehnt später, 1845, von Cannstatt nach Ludwigsburg fahren. Anfang Mai 1858 debattierte die württembergische Ständeversammlung über den weiteren Aufbau des Eisenbahnsystems im Lande, das zu diesem Zeitpunkt im wesentlichen aus der Strecke Heilbronn – Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen bestand. Aus allen Teilen des Landes waren Bitschreiben eingetroffen. Darin legten die jeweiligen Städte und Gemeinden klar, warum der gewünschte eigene Eisenbahnanschluß von höchster Priorität sei, jedenfalls wesentlich wichtiger als alle anderen denkbaren Linien. In der entsprechenden „Untertänigen Bitte Heidenheims um alsbaldige Erbauung einer Eisenbahn von Aalen hierher [Heidenheim]“ vom 21. Mai 1858¹ heißt es:

„Nur haben wir zu unserem Bedauern daraus [aus der königlichen Vorlage] ersehen, daß der Bau der Linie von Aalen an die Ostbahn (Ulm) und speziell hierher nach Heidenheim, einer späteren Finanzierungsperiode vorbehalten bleiben solle, ohne uns eine Ursache hiezu denken, oder diese Bestimmung erklären zu können. Denn daß die Gewerbstätigkeit des Kocher- und Brenztales eine weit gewichtigere und ansehnlichere ist, als die der anderen in der nächsten Zeit zum Bau vorgesehenen Eisenbahnlinien, davon hat sich die hohe Kammer wohl zu Genüge überzeugt. [. . .] Wenn es uns darum schmerzlich berührt, die Priorität des Baues auch dieser Bahn in der königlichen Vorlage zu vermissen, so wird man keine Kirchturminteressen darin erblicken, wenn wir auf diese Motive und Thatsachen gestützt, uns die gehorsame Bitte an die hochansehnliche Kammer erlauben, aussprechen zu wollen, daß [die] königliche Regierung dem früheren Beschlusse gemäß den Bau einer Bahn von Aalen hierher vorzugsweise auch in nächster Zeit in Vollzug bringen möge.“

Im Anschluß an diese Passage strich die Stadt in der Eingabe ihre wirtschaftliche Kraft und ihr daraus resultierendes Interesse – ja Recht – an einer Eisenbahnverbindung heraus.

Am 17. November 1858 wurde der Bau der neuen Strecke von Aalen über Heidenheim nach Ulm zwar grundsätzlich beschlossen, Finanzmittel stellte der König aber nicht bereit. Zur sofortigen Ausführung gelangten dagegen die Linien Heilbronn – Schwäbisch Hall, Reutlingen – Tübingen – Rottenburg und Cannstatt – Gmünd – Aalen – Wasserauldingen. Der erste Zug fuhr 1861 in Aalen ein.

Für die Verzögerung des Baus der Strecke von Aalen nach Ulm war hohe Politik zwischen den Königreichen Württemberg und Bayern verantwortlich. Dabei ging es um zwei verschiedene Problemkomplexe: erstens um die von Württemberg gewünschte Anbindung der Linie Stuttgart – Aalen in Richtung Nördlingen an das bayerische Schienennetz und zweitens um eine schon bestehende Eisenbahnverbindung von Nordbayern an den Bodensee. Diese Strecke führte über Nördlingen, Augsburg und Kempten nach Lindau. Im Vergleich dazu wäre der Weg von Nördlingen über württembergisches Gebiet, nämlich über Aalen und Ulm nach Friedrichshafen, 45 km kürzer gewesen. Die Bayern fürchteten also, daß bei der Existenz einer direkten Verbindung von Nördlingen über Aalen nach Ulm der gesamte Verkehr vom Norden ihres Landes in Richtung Bodensee auf württembergisches Gebiet ausweichen würde. Deshalb ließ Bayern zwar die Strecke Aalen – Nördlingen per Staatsvertrag zu, blockierte aber gleichzeitig den Bau der Linie Heidenheim – Ulm. Damit war die Verbindung Aalen – Heidenheim zu einer Sackgasse und deshalb aus gesamtwürttembergischer Sicht zweitrangig geworden.

Am 21. Februar 1861 kam es zu einem Staatsvertrag über die Anbindung der Strecke Stuttgart – Aalen bei Nördlingen an das bayerische Eisenbahnnetz². Bei den entsprechenden Verhandlungen mußten viele Detailprobleme gelöst werden. Zuerst stellte sich die Frage der Grenzstation: Als alleiniger Wechelpunkt wurde Nördlingen bestimmt (Art. 7). Damit ergab sich das Problem, daß die Württemberger ein kleines Stück unkontrolliert durch Bayern (Art. 8) fuhren, weil Nördlingen nicht direkt an der Grenze liegt. Zum Ausgleich mußten die Württemberger für den Unterhalt dieses Streckenabschnitts aufkommen (Art. 22), während Bayern die Landeshoheit, die Justiz- und die Polizeigewalt darüber behielt (Art. 9). Der Staatsvertrag vom Februar 1861 enthielt als Artikel 37 jene Klausel, die den Weiterbau der Eisenbahnlinie von Heidenheim nach Ulm für zwölf Jahre verzögerte:

„Die K. Württembergische Regierung verpflichtet sich, innerhalb eines Zeitraumes von zwölf Jahren vom Tage der Eröffnung der Cannstatt-Nördlinger Eisenbahn an keine Schienenerschließung zwischen dieser Bahnlinie und der Cannstatt-Ulmer Eisenbahn herzustellen oder herstellen zu lassen, durch welche die Württembergische Bahnlinie von Nördlingen bis Friedrichshafen kürzer würde, als die Bayerische Linie von Nördlingen bis Lindau.“

Heidenheim setzte jedoch seine Bemühungen fort. Und so konnte die Stadt ein Jahr später immerhin einen wichtigen Teilerfolg verbuchen. Im Februar 1862 wurde ein weiteres Eisenbahngesetz verabschiedet, das wenigstens den Bau der Strecke von

Aalen nach Heidenheim auf Staatskosten befahl. Das königliche Eisenbahnbauamt legte daraufhin 1863 den gewünschten Verlauf der Linie zwischen Aalen und Heidenheim fest und zeichnete ihn in einen Katasterplan ein. Parallel dazu wurden die Grundstücksverhandlungen geführt. Die bezahlten Preise lagen recht hoch. Bereits im Mai 1863 wurden per Zeitungsanzeige in der „Schwäbischen Kronik“ die Bauarbeiten für die neuen Bahnhöfe an der Strecke vergeben.

Die technische Leitung des Eisenbahnbaus oblag Georg Morlok, einem vielseitigen Architekten, Baumeister und Eisenbahnkonstrukteur, der von 1815 bis 1896 lebte. Er baute 1854 das Wasseralfinger Hüttenwerk aus, errichtete katholische Kirchen z. B. in Aalen, Lauchheim und Dalkingen, leitete den Umbau des Stuttgarter und des Ulmer Bahnhofs, baute die alte Stuttgarter Markthalle und konstruierte 1874 bis 1876 die erste deutsche Zahnradbahn, die das Hüttenwerk in Wasseralfingen mit den Erzlagerstätten am Braunenberg verband. Bereits 1871 zog er als Herrenberger Abgeordneter in den württembergischen Landtag ein.

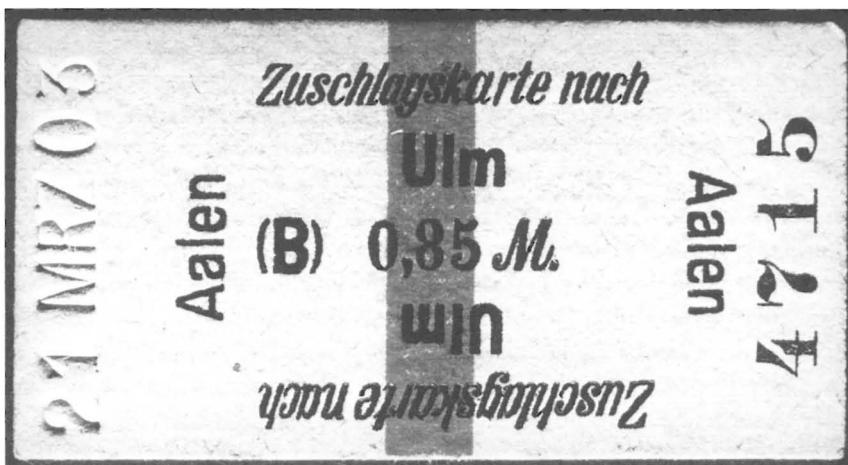
Bei der Ausführung des Eisenbahnbaus von Aalen nach Heidenheim standen Morlok viele Arbeitskräfte zur Seite. Man kann von einer vierstelligen Zahl ausgehen. Oft handelte es sich hierbei um italienische Gastarbeiter, die im Umgang mit Steinen besonders geübt waren. Bei so vielen Menschen tauchten immer wieder disziplinarische Probleme auf. Um diese in den Griff zu bekommen, erließ das Eisenbahnbauamt „Verhaltungs-Regeln“, die auf allen Baustellen der Eisenbahn in Württemberg galten. Jeder, der dort Arbeit suchte, mußte diese Regeln anerkennen und sich danach richten. Sie legten die Form der Bezahlung, die Höhe der Strafen bei Übertretungen und die tägliche Beschäftigungsduer fest. Gearbeitet wurde vom Josephstag bis Michaelis (19. März bis 29. September) täglich elfeinhalb Stunden, von Michaelis bis Gallus (29. September bis 16. Oktober) von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang mit anderthalb Stunden Pausen und den Rest des Jahres ebenfalls von morgens bis abends, aber nur mit insgesamt einer Stunde Unterbrechung. Die tägliche Arbeitszeit orientierte sich also an den jahreszeitlichen Schwankungen der Tageslänge.

Die „Verhaltungs-Regeln“ befaßten sich aber nicht nur mit den Pflichten der Arbeiter, sondern auch mit sozialen Härtefällen. Als wichtige Einrichtung zum Schutz bzw. zur Versicherung der Arbeiter wurde eine „gegenseitige Unterstützungs- oder Krankenkasse“ geschaffen. In diese Kasse entrichteten die Arbeiter einen Kreuzer von jedem verdienten Gulden, also ein Sechzigstel ihres Lohnes. Im Krankheitsfall standen ihnen dann in begrenztem finanziellem und zeitlichem Rahmen Zahlungen zu. Aus solchen Wurzeln entwickelte sich später die allgemeine Krankenversicherung. Auch der Transfer des Lohnes der Arbeiter zu ihren Familien nach Hause wurde organisiert. Hierin liegt eine der Grundlagen des heutigen Sparkassenwesens.

Nach etwa einjähriger Bauzeit kam es am 12. September 1864 zur festlichen Eröffnungsfahrt auf der neuen Eisenbahnlinie. Die „Schwäbische Kronik“ berichtete am 14. und 15. September 1864 ausführlich über dieses große Ereignis. Der Schwerpunkt



Rückfahrkarte Ellwangen-Ulm vom 21. März 1903 (Sammlung Moll, Hochheim)



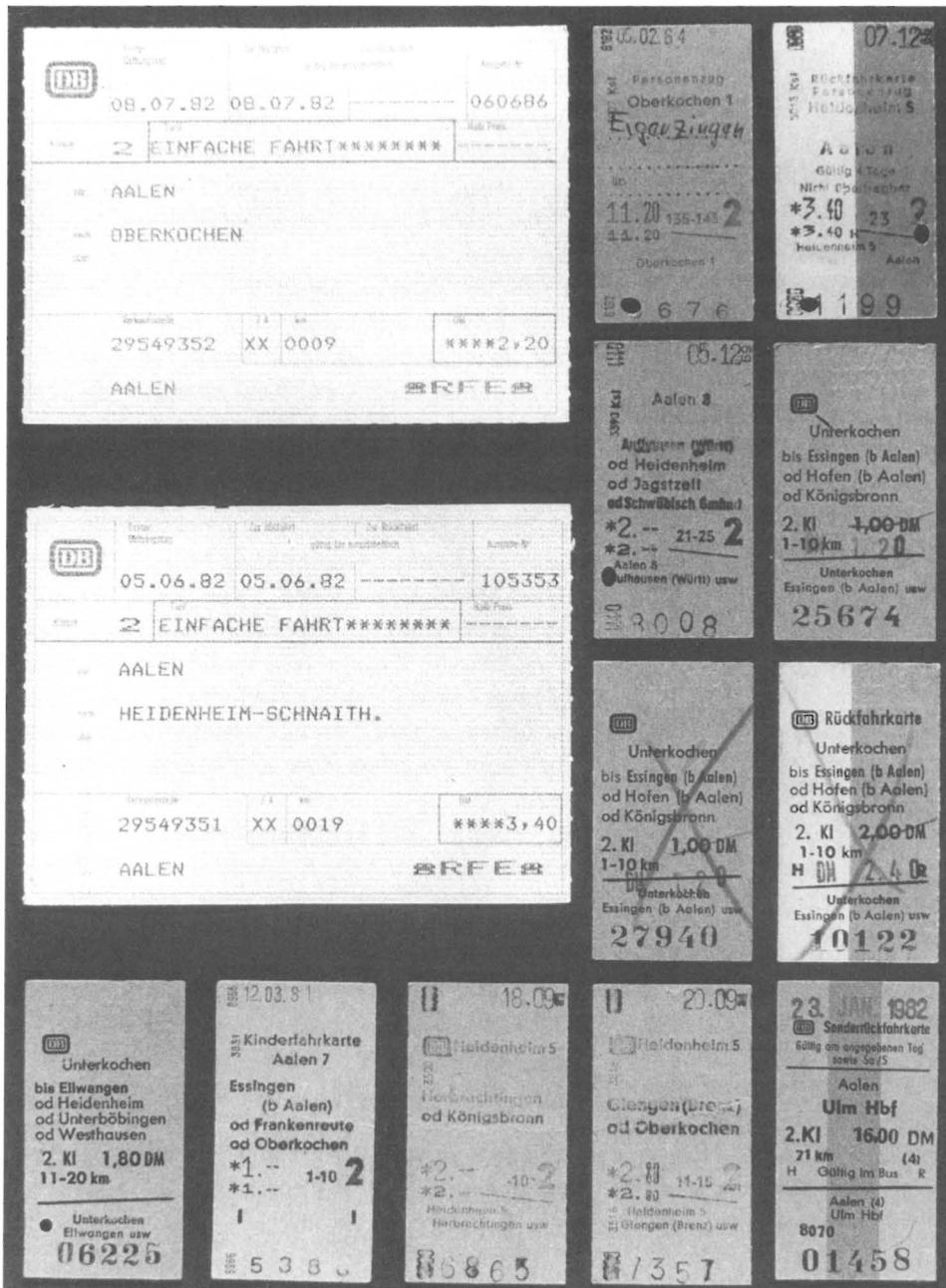
Zuschlagskarte Aalen-Ulm vom 21. März 1903 (Sammlung Moll, Hochheim)

der Feierlichkeiten lag in Heidenheim. In der mit Kränzen und Fahnen geschmückten Stadt kündigten schon in aller Frühe Kanonen- und Böllerschüsse das bevorstehende Ereignis an. Bereits um 5.30 Uhr fuhr eine erste geschmückte Lokomotive mit verzierten Wagen von Heidenheim nach Aalen, um die Festteilnehmer von Nördlingen, Bopfingen, Ellwangen, Wasseralfingen usw. abzuholen. Als der Zug um 10 Uhr wieder in Heidenheim eintraf, wurden die Ankommenden auf dem Bahnhof mit Musik empfangen, durch die Mitglieder des Festkomitees begrüßt und in die Stadt geleitet.

Um 11 Uhr verließ der eigentliche Eröffnungszug mit den Gästen von Aalen, Gmünd, Schorndorf, Kirchheim u. T., Waiblingen, Cannstatt, Stuttgart usw. den geschmückten Aalener Bahnhof. Nach der Vorbeifahrt an dem ebenfalls schön verzierten Eisenwerk Erlau wurde er in Unterkochen mit Böllerschüssen empfangen. Zahlreiche Einwohner hatten sich am Bahnhof versammelt. Fabrikant Ebbinghaus überraschte die Fahrgäste mit Rheinwein, während in Oberkochen Festjungfrauen Blumensträuße und Erfrischungen darboten. In Königsbronn warteten in geordneten Reihen etwa 200 Bergknappen, Veteranen des Schützenvereins und Festjungfrauen, während in Schnaitheim die Schuljugend durch Gesang hervortrat. Außerdem war ein Triumphbogen mit passender Inschrift errichtet worden. Um 12 Uhr traf der Eröffnungszug in Heidenheim ein und wurde dort mit donnernden Kanonen- und Böllersalven begrüßt. Unterdessen hatte sich ein Festzug formiert. Die Schuljugend mit ihren Lehrern stand an der Spitze, gefolgt vom Turnverein, der Jugendwehr, dem Sängerklub und von Festjungfrauen, die mit den Farben der Stadt Heidenheim geschmückt waren. Beamte, das Festkomitee und die Gäste setzten den Zug fort, den die Schützengesellschaft und eine Abteilung der Feuerwehr abschloß. Leider dämpfte starker Niederschlag die Stimmung. So bewegten sich zahllose Regenschirme durch die Innenstadt zu den Gasthäusern Ochsen, Traube und Schwanen. Um 17 Uhr formierte sich der Festzug erneut und marschierte – trotz Regen – auf das Schloß und durch die untere Vorstadt wieder in Richtung Bahnhof. Von dort verließ der Zug um 18.30 Uhr mit den auswärtigen Besuchern unter lautem Hochrufen der Bevölkerung Heidenheims die Stadt, für welche damit das Eisenbahnzeitalter angebrochen war. Der regelmäßige Verkehr auf der neuen Strecke begann am 15. September 1864. Gleichzeitig bedeutete dies das stille Ende der Postkutschenverbindung zwischen Aalen und Heidenheim.

Zwölf Jahre später gab es in Heidenheim erneut Grund zum Feiern: Am 25. Juni 1875 wurde die Strecke Heidenheim – Niederstotzingen, am 15. November 1875 Niederstotzingen – Langenau und am 5. Januar 1876 Langenau – Ulm in Betrieb genommen. Nach dieser Wartezeit war die sogenannte „Brenztalklausel“ aus Artikel 37 des Staatsvertrags zwischen Württemberg und Bayern aus dem Jahre 1861 erfüllt.

Schon bald nach der Eröffnung im Jahre 1864 entfaltete sich auf der neuen Strecke zwischen Aalen und Heidenheim reger Verkehr. Als Beispiel dafür sei der Stundenpaß einer Reise von Bietigheim über Heilbronn, Crailsheim und Aalen nach Heidenheim



Verschiedene Fahrkarten für die Strecke Aalen–Heidenheim–Ulm (meist Sammlung Biblmaier, Calw)

ausgewertet. Diese Fahrt begann in Bietigheim am 25. Februar 1868 um 12.36 Uhr und endete in Heidenheim um 22.09 Uhr. In Aalen hatte der Zug von 21.14 bis 21.18 Uhr, in Unterkochen von 21.26 bis 21.27 Uhr Aufenthalt. Es wurden unterwegs fünf verschiedene Lokomotiven vorgespannt, von denen mit der „Kirchberg“, der „Zaber“, der „Calw“ und der „Glatt“ vier aus den Werkhallen der Maschinenfabrik Esslingen stammten. Die mittlere Bespannlänge betrug also nur 35 km pro Lokomotive. Von Hall bis Crailsheim zog die „Calw“, bei deren Betrieb sich einige Probleme ergaben. Zugmeister Ludwig notierte im Stundenpaß darüber:

„Hall, halberwegs Sulzdorf, hat der Führer zweimal angehalten, um wieder frisch Dampf zu machen; er erklärte mir, er bekomme mit dieser Maschine eben keinen Dampf; in Sulzdorf den Führer gefragt, ob er glaube, daß er die Fahrzeit jetzt einhalten könne, erwiderte er ja; ich ließ die Verspätung nach Crailsheim anzeigen; zwischen Sulzdorf und Altdorf mußte ebenfalls wieder angehalten werden, um wieder Dampf zu machen; somit hat der Zug von Hall nach Crailsheim eine Verspätung von einer Stunde und 14 Minuten erhalten.“

Insbesondere auf wirtschaftlichem Gebiet, aber auch in vielen anderen Bereichen kam der Eisenbahn eine große Bedeutung zu; so konnte etwa mit ihrer Hilfe in Württemberg die Versorgungslücke bei Getreide geschlossen werden. Es ist deshalb kein Zufall, daß die letzte große Hungersnot in Württemberg – abgesehen von Kriegszeiten – vor 1848 geherrscht hat. Auch für militärische Zwecke leistete die Eisenbahn gute Dienste: Mit ihrer Hilfe war es möglich geworden, den Nachschub besser zu organisieren oder Truppen leichter zu verschieben, um auf diese Weise militärische Präsenz zu zeigen. Die Eisenbahn wurde auch zum Vorreiter einer Zeitvereinheitlichung in den verschiedenen deutschen Ländern.

Heute ist die Eisenbahn als wichtiges Verkehrs- und Transportmittel nicht mehr wegzudenken. Doch muß sich die Bahn mehr denn je mit der Konkurrenz von Straße und Luftverkehr auseinandersetzen. Trotz mancher Wettbewerbsnachteile hat sie aber als relativ umweltfreundliches Transportmittel keine aussichtslose Position.

Quellen:

Schwäbische Kronik, Jahrgänge 1863 bis 1864
Regierungsblatt für das Königreich Württemberg, 1858 bis 1861
Hauptstaatsarchiv Stuttgart, LN F 57, E 146–150, E 221–222
Staatsarchiv Ludwigsburg, Oberamtsakten, E 79 I, K 411–413
Bundesbahndirektion Stuttgart, Bahnhofsstatistik u. a.

Anmerkungen:

1 Hauptstaatsarchiv Stuttgart, LN F 57 1a(a)

2 Regierungsblatt für das Königreich Württemberg vom 21. Februar 1861, S. 165–176